

ارائه الگویی نوین در تحقق اقتصاد دریامحور و مکانیزم عملیاتی سازی در بخش تجارت و بازرگانی دریایی

علی ابوطالب پور^۱، مهدی استادی جعفری^{۲*}

۱. پژوهشگر حوزه حمل و نقل و لجستیک

۲. مدیر دپارتمان لجستیک، حمل و نقل و ترافیک مهندسی مشاور پلرود

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: Mahdi.OstadiJafari@yahoo.com

چکیده

اگرچه موضوع اقتصاد دریامحور، راهبرد و سیاستی اساسی، کنشگرا و تحول آفرین در توسعه کشور تلقی می‌گردد، لیکن در عملیاتی‌سازی و تحقق آن لازم است تا اقدامات جامع‌تر و روشن‌تری صورت پذیرد. در این مقاله، ابتدا به مبانی اقتصاد دریامحور و وضعیت ایران پرداخته و اشاره می‌نماید. بر اساس تحلیل صورت گرفته، شاخص وابستگی به حمل و نقل دریایی که بصورت نسبت ارزش محصولات بین‌المللی حمل شده از طریق دریا به تولید ناخالص داخلی محاسبه می‌گردد، ایران مناسبی در دنیا است؛ اما جایگاه ایران حتی در آسیا و اقیانوسیه در شاخص سهم ارزش افزوده اقتصاد دریامحور از GDP در جایگاه نازلی قرار دارد. نتایج این تحلیل نشان می‌دهد که این فاصله‌ی پیش‌آمده بدلیل عدم توجه به اجزای زنجیره تامین و زنجیره ارزش است و مکانیزم عملیاتی جهت تحقق توسعه دریامحور در بخش اقتصادی می‌بایست بصورت توانمند نسبت به کاهش هزینه تولید و افزایش میزان تولید مورد توجه قرار گیرد. بنظر می‌رسد تحلیل صورت گرفته و ارائه تعداد ۹ راهکار عملیاتی در این مقاله، بتواند در برنامه‌ریزی توسعه اقتصاد دریامحور با رویکرد یکپارچگی برنامه‌ریزی اقتصادی و لجستیکی مورد استفاده قرار گیرد. کلید واژه: اقتصاد دریامحور، مکانیزم اجرایی، زنجیره تامین، تولید ناخالص داخلی، شاخص.

۱- مقدمه

بررسی روند تاریخی میزان استفاده از این سواحل همانند کتاب اطلس تاریخ دریایی که در آن به ورود اسکندر به ایران از طریق دریا اشاره می‌کند و اینکه اسکندر یکی از افراد شجاع و دلیر خودش را فرستاد تا ببیند وضعیت سواحل ایران به چه ترتیب است و نهایتاً به او گزارش دادند که در آن نواحی کسی زندگی نمی‌کند؛ موید این مطلب است که بجز وجود برخی بنادر دیرینه از قبیل بندر تیس در خلیج چابهار، از زمان‌های قدیم توجه جدی به این نواحی نشده است. چالش توزیع نامتوازن جمعیت در کشور و نگاه تمرکزگرایی و عدم توجه جدی به پتانسیل‌ها و ظرفیت و منابع نواحی مرزی و به خصوص در نواحی با مرز آبی بسیار جدی است. به عنوان نمونه، از میان ۷ استان ساحلی ما که حدود ۲۵ درصد مساحت کشور را به خود اختصاص می‌دهند، تنها دربرگیرنده حدود ۱۰ درصد جمعیت کشور هستند. در حالی که بررسی‌ها نشان می‌دهد که به ازای ایجاد یک شغل در بخش اقتصاد دریا، چهار شغل جدید ایجاد می‌گردد که در مقایسه با سایر بخش‌ها بسیار قابل توجه است (۱).

اهمیت موضوع توسعه دریامحور بدان جهت است که مناطق ساحلی دارای اهمیت ژئواستراتژیک، ژئوپلتیک و ژئواکونومیک در مقیاس جهانی و منطقه‌ای هستند. در حالی که بسیاری از کشورهای جهان سهم عمده‌ای از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کنند (تا بیش از ۳۰ درصد)، در ایران این شاخص در حدود ۲.۱ درصد است (۱).

آمار جهانی حاکی از این است که ارزش افزوده اقتصاد دریامحور در جهان در سال ۲۰۱۰ برابر با ۱.۵ تریلیون دلار، در سال ۲۰۱۸ برابر با ۲.۵ تریلیون دلار بوده که این میزان در سال ۲۰۳۰ به ۳ تریلیون دلار افزایش پیدا خواهد نمود (۲). خوشبختانه در سالیان اخیر در اسناد بالادستی از جمله برنامه هفتم توسعه کشور به موضوع ترانزیت و اقتصاد دریامحور اشاره شده و در آن، شاخص نسبت ارزش افزوده اقتصاد دریا به تولید ناخالص داخلی، پیش‌بینی گردیده که این شاخص تا پایان برنامه به دو برابر افزایش پیدا نماید (۳). این موضوع اگرچه معیاری کلیدی در تحقق توسعه مبتنی بر دریاست، لیکن نیازمند اخذ روشی منطقی، علمی و هدفمند است. در این مقاله، روشی تحلیلی از مطالعات اقتصادی دریامحور و نحوه مواجهه با مسئله و در نظرگیری چرخه لجستیکی و اقتصادی مورد توجه قرار گرفته است.

در این مطالعه، با هدف برنامه‌ریزی عملیاتی در خصوص تحقق توسعه دریامحور، رویکردی یکپارچه به مولفه‌های اقتصادی و لجستیکی صورت پذیرفته است. با این وصف، ابتدا مبانی اقتصاد دریامحور و وضعیت ایران ارائه گردیده است. در ادامه، مکانیزم توسعه اقتصاد دریامحور با معرفی شاخص SOEI بصورت شاخص اقتصاد دریامحور و سهم تولید ناخالص دریا از تولید ناخالص داخلی تبیین شده است. پس از آن، راهکارهای اصلی مرتبط با توسعه اقتصاد دریامحور که منجر به افزایش ارزش افزوده می‌گردد، در دو گروه «کاهش هزینه تولید» و «افزایش میزان تولید» ارائه می‌گردد.

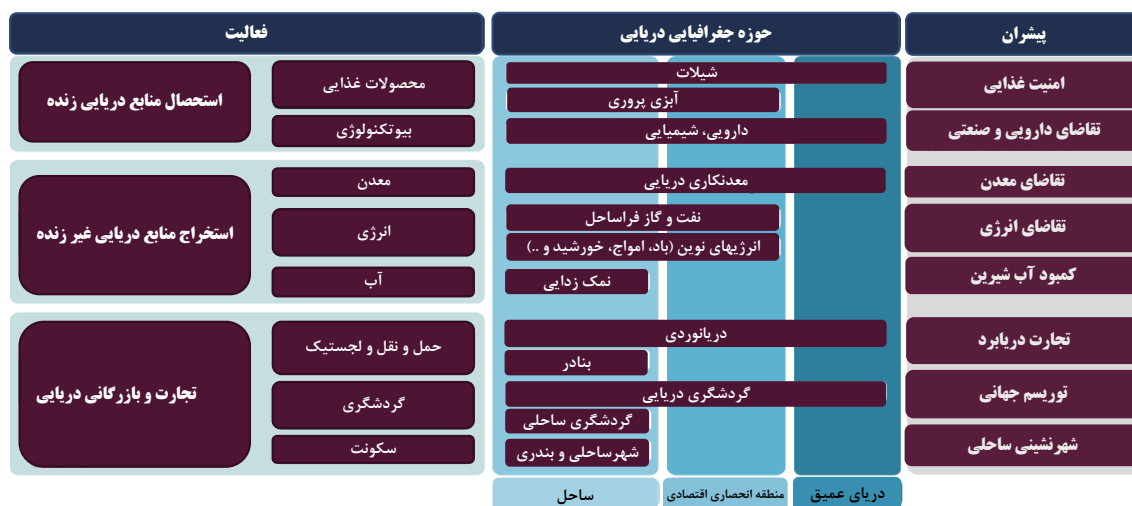
۲- مبانی اقتصاد دریامحور و وضعیت ایران

توسعه دریامحور و اقتصاد دریا که امروزه از آن زیاد یاد می‌شود، توسعه با محوریت دریاست. این موضوع آنقدر کلی است که هر کس بنا به درک خود از ابعاد مسئله، تعریفی از آن را بیان می‌نماید. با این وصف، لازم است تا در ابتدا تصویر روشنی از توسعه دریامحور بیان گردد. اقتصاد دریامحور، راهبردی اساسی، توسعه‌ای و کنش‌گرا و در نهایت، تحول‌آفرین است. اساسی است؛ زیرا در سطح بالایی نهادها و سازمان‌های زیادی را درگیر می‌کند. توسعه‌ای است، زیرا با موضوعات مختلف توسعه‌ای و حاکمیتی مانند جمعیت‌پذیری، ایجاد زیرساخت‌ها و ارتباطات گره خورده است. در نهایت، کنش-گراست، زیرا محرک جدی به‌کارگیری و به‌کاراندازی صنایع و اشتغال در دریاها و سواحل است.

تعریف اقتصاد دریامحور که در ادبیات جهانی عموماً با عنوان اقتصاد آبی (Blue Economy) از آن یاد می‌شود، استفاده پایدار از ظرفیت منابع و گستره‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها و جزایر برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد اشتغال و نهایتاً افزایش تولید ناخالص داخلی می‌باشد. بنابراین، حوزه اقتصاد دریا فراتر از مواردی از قبیل شیلات و گردشگری دریایی است و مستلزم ظهور صنایع مرتبط با آب و دریا و از جمله حمل‌ونقل دریایی، گردشگری دریایی، انرژی‌های تجدیدپذیر، آبروی پروری و شیلات، بیوتکنولوژی دریایی، زیست‌هواشناسی و معدن‌کاری دریایی است.

اهمیت موضوع اقتصاد دریامحور بلحاظ طبیعی ویژگی‌های طبیعی این است که بیش از ۷۰ درصد از سطح کره زمین از آب پوشیده شده و ۹۹ درصد فضای زیستی کره زمین مربوط به دریا می‌شود. از منظر اجتماعی، بیش از یک سوم جمعیت کره زمین در فاصله ۶۰ کیلومتری ساحل دریا سکونت داشته و بیش از دو سوم شهرهای بزرگ دنیا در سواحل قرار دارند. همچنین، بیش از ۱ درصد جمعیت فعال جهان به طور مستقیم و در حدود ۳ درصد به صورت غیرمستقیم در بخش اقتصاد دریا شاغل می‌باشند. ویژگی‌های اقتصادی نیز در حدود ۲.۵ درصد از تولید ناخالص جهان مربوط به اقتصاد دریا بوده و در حدود ۹۰ درصد تجارت بین‌المللی از طریق دریا انجام می‌شود. نرخ بازگشت سرمایه در اقتصاد دریامحور به طور متوسط ۱:۶ و تا حداکثر ۱:۶۰ برآورد شده است. در اتحادیه اروپا، با توجه به اهمیت موضوع اقتصاد دریا، چند شاخص کلیدی تعریف گردیده که هر ساله این موضوع مورد پایش و اطلاع‌رسانی قرار می‌گیرد. مهمترین این شاخص‌ها شامل سهم ارزش افزوده اقتصاد دریامحور از تولید ناخالص داخلی، سهم اشتغال دریامحور از جمعیت شاغلین فعال و ارزش افزوده اقتصاد دریامحور در اتحادیه اروپا به تفکیک بخش است (۴).

یکی از مهمترین شاخص‌های اقتصاد دریامحور در آسیا و اقیانوسیه، سهم ارزش افزوده اقتصاد دریامحور از تولید ناخالص داخلی بوده که رتبه ایران در رتبه پایین تری از تایلند، اندونزی، هنگ کنگ، مالزی، ویتنام، کامبوج، چین، سنگاپور، فیلیپین، کره جنوبی، دبی، استرالیا، هند، میانمار، بنگلادش و نیوزلند، قرار دارد. از سوی دیگر، شاخص وابستگی به حمل و نقل دریایی ایران و کشورهای جهان که بصورت نسبت ارزش محمولات بین المللی حمل شده از طریق دریا به تولید ناخالص داخلی محاسبه می‌گردد، رتبه ایران پس از کشورهای سنگاپور، مالزی، تایلند، امارات، تونس، فیلیپین، ویتنام، کره جنوبی، عربستان، اندونزی، مراکش و چین برابر با ۳۵ درصد می‌باشد.



شکل ۱- دسته‌بندی فعالیت‌های اصلی، حوزه جغرافیایی و پیشران‌های توسعه در اقتصاد دریامحور

اگرچه سهم اقتصاد دریا از تولید ناخالص داخلی کشور در حدود ۲.۱ درصد است، لیکن سهم حمل‌ونقل دریایی از تولید ناخالص داخلی در حدود ۱ درصد است. اشتغالزایی بخش حمل‌ونقل دریایی مستقیم ۱.۲۵ نفر- شغل به میلیارد ریال و غیرمستقیم ۱.۳۲ نفر- شغل به میلیارد ریال (قیمت ثابت ۱۳۹۰)

۳- مکانیزم توسعه اقتصاد دریامحور

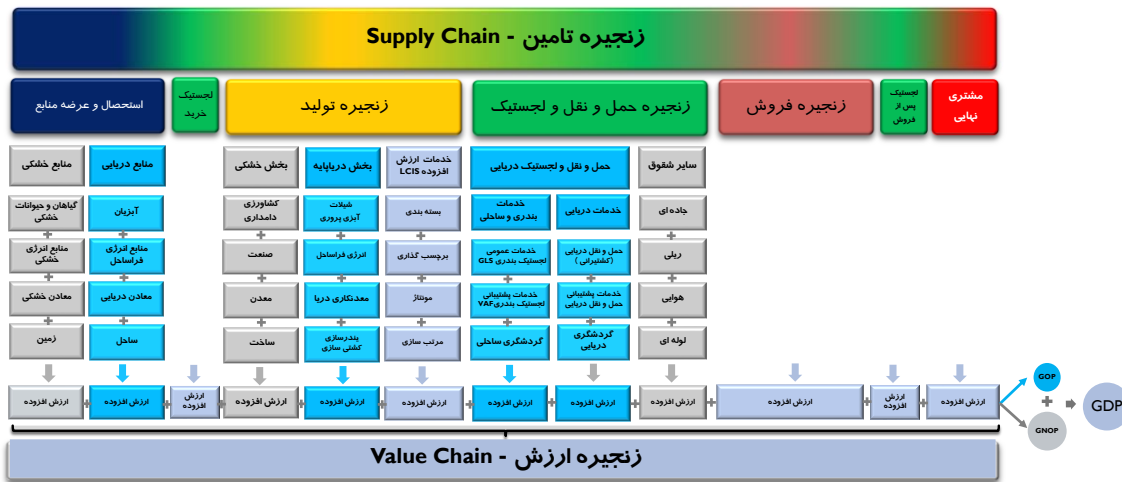
روش‌شناسی مورد استفاده در این مقاله به این ترتیب است که تلاش گردیده با تحلیل یکپارچه اقتصادی و لجستیکی، ارتباط معنادار میان زنجیره تامین و زنجیره ارزش گستره توسعه اقتصاد دریامحور مطابق با شکل ۲ به تصویر کشیده شده است. براساس این تصویر، زنجیره تامین در توسعه دریامحور مشتمل بر بخش‌های استحصال و عرضه منابع، لجستیک خرید، زنجیره تولید، زنجیره حمل‌ونقل و لجستیک، زنجیره فروش، لجستیک پس از فروش و مشتری نهایی می‌باشد. با این توضیح، مکانیزم توسعه اقتصاد دریامحور بصورت توجه همزمان به تولید ناخالص دریا (GOP) و تولید ناخالص سایر بخش‌ها (GNOP) است. این دو آیتم، تشکیل‌دهنده تولید ناخالص داخلی است. بنابراین، شاخص و معیار سهم تولید ناخالص دریا از تولید ناخالص داخلی (اقتصاد دریامحور) بصورت حاصل تقسیم GOP بر GDP پیشنهاد می‌گردد.

$$SOEI = \frac{GOP}{GDP}$$

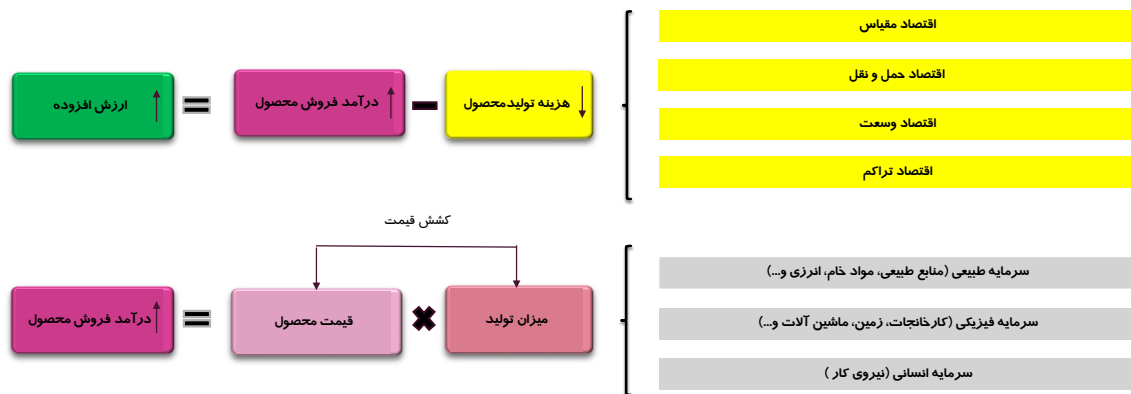
$$GDP = GOP + GNOP$$

لازم به ذکر است که همانند تولید ناخالص داخلی کشور (GDP) که معادل با مجموع ارزش افزوده ناخالص (GVA) تمامی بخش‌های اقتصادی کشور که قابل استخراج از ماتریس حسابداری ملی (NAM) است، می‌باشد، تولید ناخالص

دریا (GDP) نیز معادل با مجموع ارزش افزوده ناخالص تمامی بخش‌ها و فعالیت‌های اقتصادی با منشا منابع دریایی (اعم از منابع دریایی زنده، منابع دریایی غیرزنده و فعالیت‌های تجارت و بازرگانی دریایی) می‌باشند (رجوع شود به شکل ۲ و ۳). در این رابطه، متغیر *SOEI* بصورت شاخص اقتصاد دریامحور و سهم تولید ناخالص دریا از تولید ناخالص داخلی (Sea-Oriented Economy Index) تعریف می‌گردد. در ادامه، در شکل ۳ مکانیزم توسعه اقتصاد دریامحور نشان داده شده است. براساس این تصویر، با افزایش درآمد فروش محصول و خدمات و یا کاهش هزینه‌های تولید محصول و خدمات در هر یک از بخشها و فعالیت‌های اقتصادی با منشا منابع دریایی، ارزش افزوده این بخش‌ها افزایش یافته و متعاقباً مجموع ارزش افزوده ناخالص بخش‌های مذکور که همان تولید ناخالص دریا (GDP) می‌باشد، افزایش می‌یابد.



شکل ۲- گستره توسعه اقتصاد دریامحور در زنجیره های ارزش، تامین، لجستیک و حمل و نقل



شکل ۳- مکانیزم توسعه اقتصاد دریامحور

لذا بطور کلی، راهکارهای اصلی مرتبط با توسعه اقتصاد دریامحور که منجر به افزایش ارزش افزوده می‌گردد، در دو گروه «کاهش هزینه تولید» و «افزایش درآمد فروش محصولات تولیدی» قابل طرح و برنامه‌ریزی است. در گروه اول که به کاهش هزینه تولید می‌پردازد، توجه به مسائلی از جمله اقتصاد مقیاس، اقتصاد حمل‌ونقل، اقتصاد وسعت و اقتصاد تراکم بسیار حایز اهمیت است. در این زمینه، هم‌مکانی عوامل تولید (خوشه‌ای شدن) و بهبود دسترسی عوامل تولید (دسترسی) قابل تصور می‌باشد. با این توضیحات، مهمترین راهکارهای قابل توجه در کاهش هزینه تولید در بخش تجارت

و بازرگانی دریایی مشتمل بر حمایت از استقرار صنایع و خدمات دریامحور در بنادر و سواحل (ارتقای نسل بنادر)، استقرار جمعیت در استان‌های ساحلی (آمایش سرزمین)، توسعه مراکز لجستیک در پسرکانه بنادر (آمایش مراکز لجستیک) و تقویت دسترسی صنایع دریامحور به شبکه پسرکانه و پیشکرانه بنادر (منطقه‌ای شدن) می‌گردد.

در گروه دوم که به افزایش درآمد فروش محصولات تولیدی می‌پردازد، میزان درآمد فروش محصول معادل حاصل ضرب «قیمت محصول» در «میزان تولید» می‌باشد (لازم به ذکر است که افزایش قیمت محصول و افزایش میزان تولید لزوماً همراستا نبوده و بستگی به کشش قیمتی محصول تولیدی دارد). لذا در راستای افزایش میزان تولید، توجه به عوامل تولید از جمله سرمایه طبیعی، سرمایه فیزیکی و سرمایه انسانی بسیار کلیدی تلقی می‌گردد. در این زمینه، بهبود بهره‌وری عوامل تولید (بهره‌وری) و افزایش تقاضای کالا و خدمات (مدیریت تقاضا) قابل تصور می‌باشد. با این توضیحات، مهمترین راهکارهای قابل توجه در افزایش بهره‌وری تولید در بخش تجارت و بازرگانی دریایی مشتمل بر تسهیل تجارت دریابرد (کاهش هزینه و زمان) به منظور جذب کالا به بنادر (مزیت رقابتی)، بازاریابی کالاها و خدمات دریامحور (مزیت پیشتازی و تنوع)، توسعه زیرساخت‌ها و تجهیزات بندری و دریایی (سرمایه‌گذاری)، استفاده از فناوری‌های نوین در بنادر و صنایع دریامحور (انتقال تکنولوژی) و آموزش نیروی انسانی شاغل در بنادر و صنایع دریامحور (انتقال دانش) می‌شود.

۴- نتیجه‌گیری

با افزایش توجهات در دهه‌های اخیر، اقیانوس‌ها و دریاها به‌عنوان یک «پیشران اقتصادی» برای توسعه و رشد شناخته می‌شوند؛ به‌طوری که بسیاری از کشورها مدت‌ها است در حال برنامه‌ریزی و اجرای برنامه‌های مرتبط با بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت دریا و فعالیت‌های دریایی به‌عنوان یک پیشران اقتصادی هستند. با توجه ویژه برنامه هفتم توسعه و ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریا محور، قوه مجریه موظف است با کمک مجلس شورای اسلامی و قوه قضائیه، برنامه جامعی جهت تحقق این سیاست‌ها ارائه کند. با این وصف، هدف این مقاله، ارائه مکانیزم عملیاتی‌سازی و تحقق توسعه اقتصاد دریامحور بوده است. در این راستا، ضمن بیان مبانی اقتصاد دریامحور، وضعیت کلی ایران ارائه گردیده است. در ادامه، مکانیزم توسعه اقتصاد دریامحور با معرفی شاخص SOEI بصورت شاخص اقتصاد دریامحور و سهم تولید ناخالص دریا از تولید ناخالص داخلی تبیین شده است. پس از آن، تعداد ۹ راهکار اصلی مرتبط با توسعه اقتصاد دریامحور که منجر به افزایش ارزش افزوده و متعاقباً تولید ناخالص داخلی بخش دریا (GOP) می‌گردد، در دو گروه «کاهش هزینه تولید» و «افزایش میزان تولید» ارائه گردیده است.

۵- منابع

(۱) استادی جعفری، م.، توسعه دریامحور و اقتصاد دریا، ضرورتی بی‌بدیل در تحقق اقتصاد پویا و مقاومتی کشور، گزارش شماره ششم، مسلسل ۲۵۰۱۷۸۰۸ مورخ ۱۴۰۰/۰۶/۲۹، معاونت امور زیربنایی، گروه حمل‌ونقل، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۶ صفحه.

(۲) مجلس شورای اسلامی، برنامه هفتم توسعه کشور (۱۴۰۲-۱۴۰۶).

(3) World Bank, (2018), BLUE ECONOMY DEVELOPMENT FRAMEWORK, Growing the Blue Economy to Combat Poverty and Accelerate Prosperity, 1-8.

(4) European Commission, (2020), The EU BLUE ECONOMY Report, 1-116.

ارزیابی و تبیین احساس امنیت اقتصادی در منطقه ساحلی اروند رود

سیدعباس احمدی*^۱، سیدیوسف هاشمی^۲، علی رضایی^۳

۱. عضو هیئت علمی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران.
۲. کارشناسی ارشد مخاطرات محیطی گرایش انسانی، دانشگاه تهران، تهران، ایران.
۳. کارشناسی ارشد مخاطرات محیطی گرایش انسانی، دانشگاه تهران، تهران، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: abbas_ahmadi@ut.ac.ir

چکیده

امنیت اساس یک اجتماع سالم و احساس امنیت پایه اصلی توسعه است. پیشرفت و ترقی یک جامعه در گرو حفظ و بقای امنیت و احساس ناشی از آن است. امنیت مناطق مرزی دریایی نیز بسترساز امنیت ملی کشور می‌باشد. حضور مردم ساکن در سواحل در فضای منطقه مرزی مستلزم احساس امنیت از سوی آنان بوده و یکی از مهم‌ترین عوامل تهدیدکننده حضور مردم در فضای منطقه مرزی، احساس ناامنی است. عدم احساس امنیت در مرز نشینان زندگی روزمره مردم ساکن منطقه را مختل می‌کند در همین راستا پژوهش حاضر با استفاده از روش توصیفی و تحلیلی و از طریق مطالعات کتابخانه‌ای در پی ارزیابی احساس امنیت اقتصادی در مرز ساحلی اروند رود می‌باشد. در این پژوهش احساس امنیت اقتصادی به‌عنوان متغیر وابسته و حمل کالا، نگهداری اموال، خالی بودن منزل در مسافرت، سرقت در محله، انتقال پول نقد، حمل بار با شناور به‌عنوان متغیر مستقل در نظر گرفته شده است. حجم نمونه مورد مطالعه ۳۱۵ نفر بر اساس فرمول کوکران از ۱۶ روستا و سکونتگاه‌های شهری ساحل اروند رود بوده و پس از تحلیل کلیه متغیرهای وابسته و متغیرهای مستقل داده‌ها با استفاده از نرم‌افزار GIS به‌صورت نقشه استخراج گردید. به‌منظور استفاده از نتایج آزمون t ابتدا نتایج آزمون لون مورد استفاده قرار گرفت. نتایج آزمون نشان می‌دهد میزان خطا برابر با ۰.۰۶ می‌باشد به‌عبارت دیگر میزان دقت آزمون ۹۴ صدم می‌باشد که کمتر از مقدار قابل قبول است بنابراین بین واریانس‌ها اختلافی وجود ندارد نتایج آزمون t با فرض برابری واریانس‌ها نشان می‌دهد. این آزمون در سطح اطمینان بالای ۹۹ درصد معنی‌دار می‌باشد و نظر به اینکه میانگین احساس امنیت مالی و اقتصادی در نواحی روستایی برابر ۳.۰۵ و نواحی شهری برابر ۲.۸۵ می‌باشد. بنابراین می‌توان گفت میزان احساس امنیت مالی و اقتصادی در نواحی روستایی نسبت به نواحی شهری دارای وضعیت بهتری می‌باشد.

کلید واژه: امنیت، احساس امنیت اقتصادی، مرز، اروند رود.

Evaluation and explanation of the feeling of economic security in the coastal area of Arvandroud

Abstract— Security is the basis of a healthy society and the feeling of security is the main basis of development. The progress and development of a society depends on the preservation and survival of security and the feeling that comes from it. The security of maritime border areas is also the foundation of the country's national security. The presence of people living on the coasts in the border area requires a sense of security on their part, and one of the most important factors threatening the presence of people in the border area is the feeling of insecurity. The lack of feeling of security among the border dwellers disrupts the daily life of the people living in the region. In this regard, the present study, using descriptive and analytical methods and through library studies, seeks to evaluate the feeling of economic security in the coastal border of Arvandroud. In this research, the feeling of economic security as a variable. Dependent and carrying goods, property maintenance, home being empty while traveling, theft in the neighborhood, carrying cargo with a float are considered as independent variables. The sample size of the study was 315 people based on the Cochran formula from 16 villages and urban settlements on the coast of Arvand River, and after analyzing all dependent variables and independent variables, the data was extracted using GIS software in the form of a map. In order to use the results of the t test, the results of the Lone test were used

first. The test results show that the error rate is equal to 0.06, in other words, the accuracy rate of the test is 94 percent, which is less than the acceptable value, so there is no difference between the variances. The results of the t test show that the variances are equal. This test is significant at the confidence level above 99% and considering that the average feeling of financial and economic security in rural areas is equal to 3.05 and in urban areas is equal to 2.85. Therefore, it can be said that the feeling of financial and economic security in rural areas is better than in urban areas

Keywords— security, sense of economic security, border, Arvandroud.

مقدمه

امنیت اساس یک اجتماع سالم و احساس امنیت پایه اصلی توسعه انسانی است. پیشرفت و ترقی یک جامعه درگرو حفظ و بقای امنیت و احساس ناشی از آن است. امنیت اولین عاملی است که موجب می شود انسان ها کنار هم آیند، از نیروی هم کمک گرفته و در مسئولیت های اجتماعی مشارکت جویند تا آسوده تر و معتمدتر زندگی کنند (صالحی امیری و افشاری نادری، ۱۳۹۰: ۵۰). امنیت مرزها نیز بسترساز امنیت ملی کشور می باشد. حضور مردم ساکن مرز در فضای منطقه مرزی مستلزم احساس امنیت از سوی آنان است. امنیت مرزی نباید به عنوان یک گزاره خطی و یک سویه مدنظر قرار گیرد بلکه باید منعکس کننده یک سیستم پیچیده، جامع و پویا باشد (Manjarrez & Rojek, 2020: 86). امنیت مفهومی بیرونی و عینی و احساس امنیت مفهومی درونی و ذهنی است. امنیت یعنی فقدان عوامل تهدید کننده فرد، و احساس امنیت به معنای نبود احساس درونی ناامنی است در این زمینه می توان گفت که احساس امنیت می تواند با امنیت واقعی تناسب داشته باشد یا نداشته باشد، یعنی در شرایطی که امنیت عینی وجود نداشته باشد فرد ممکن است احساس امنیت داشته باشد یا اینکه عوامل ایجاد کننده امنیت واقعاً وجود داشته، اما فرد احساس امنیت نداشته باشد (طاهری و همکاران، ۱۴۰۲: ۹۶). احساس امنیت سازه ای چند بعدی است و متناسب با وضعیت اجتماعی افراد مختلف، به گونه های متفاوت ظهور می یابد و به اشکال مختلف سنجیده و اندازه گیری می شود بنابراین، احساس امنیت با بسیاری از عناصر اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی جامعه ارتباط دارد (رضایی استبرق و همکاران، ۱۴۰۱: ۸۰). توجه به احساس امنیت در یک منطقه ایجاد امنیت را در بلند مدت مقرون به صرفه تر و پایدارتر می کند (Doyle et al, 2015: 11). مناطق مرزی به دلیل مجاورت با کشورهای خارجی و شرایط جغرافیایی و سیاسی حاکم بر آنها، ویژگی های خاص خود را دارند که جزء لاینفک آنها به شمار می روند و این شرایط تأثیرات مستقیمی بر روند توسعه این مناطق دارند از این رو چنان چه این ویژگی ها مورد توجه قرار نگیرند، تأثیرات منفی بر روند توسعه و امنیت مناطق مرزی می گذارند و به عنوان تهدیدی در برابر توسعه عمل خواهند کرد (ابراهیم زاده، ۱۳۹۹: ۱۵۵). یکی از مهم ترین عوامل تهدیدکننده حضور مردم در فضای منطقه مرزی، احساس ناامنی است. ناامنی کشور همسایه، مرزهای کشور را ناامن می کند و عدم احساس امنیت در مرزنشینان زندگی روزمره مردم ساکن منطقه را مختل می کند و با ایجاد مانع بر سر راه امنیت مرزی، امنیت ملی را به خطر می اندازد و این مهم هزینه های زیادی را بر جامعه تحمیل می نماید. احساس امنیت عبارت است از احساس آزادی نسبی از خطر که این وضع خوشایندی در افراد جامعه ایجاد و فرد در آن احساس آرامش جسمی و روحی می کند (ساروخانی و هاشم نژاد، ۱۳۹۰: ۸۵). مطالعه احساس امنیت مرزنشینان به دلیل رابطه متقابل امنیت مرزی و احساس امنیت آنها اهمیت و ضرورت ویژه ای دارد. زیرا افراد مرزنشین با جزئی ترین و کوچک ترین مسائل خود آشنا و هماهنگ هستند و چون محیط را خوب می شناسند هم می توانند متخلف، و هم می توانند تأمین کننده امنیت باشند (احمدی و هاشمی، ۱۳۹۷: ۵۲). شناخت بهتر افراد ساکن در مرز با توجه به نوع آداب و رسوم و ارتباط بیشتر و بهتر با مرزنشینان امنیت مرزی را پایدارتر می کند (Folami & Naylor, 2016: 35). توانمند ساختن شهروندان مرز برای به دست آوردن سهم بیشتری از مسئولیت امنیت مرزی، ایجاد امنیت در مرز را آسان تر و پایدارتر می کند (Hale, 2009: 23). احساس امنیت اقتصادی (مالی) به احساس ثابت فرد برای داشتن و حفظ توانایی اقتصادی در مقابل پیشامدهای ناگواری چون دزدی، کلاهبرداری، ورشکستگی و... است (طاهری و همکاران، ۱۴۰۲: ۹۷).

پیشینه تحقیق

ترنر (۲۰۱۶) در پژوهش خود به بررسی حفظ احساس امنیت در دوران پیری شهروندان پرداخته است این تحقیق در ایالت میشیگان انجام گرفته و نشان دهنده آن است که احساس امنیت افراد به میزان بالا رفتن سن، کاهش می یابد (Turner, 2016: 98).

احسانی فرد و همکاران (۱۳۹۲) در پژوهش خود به ارزیابی احساس امنیت شهروندان در شهرهای جدید پرداختند منطقه مورد مطالعه آن ها شهر جدید اشتهارد بوده است. نتایج تحقیق نشان دادند که بین احساس امنیت و شاخص هایی همچون سرمایه اجتماعی، عملکرد رسانه ها، نقش رسانه ها، نقش نیروی انتظامی، پایگاه اجتماعی افراد رابطه معناداری وجود دارد (احسانی فرد و همکاران، ۱۳۹۲: ۳۱۷). دربان آستانه (۱۳۹۳) در تحقیق خود به ارزیابی و تحلیل احساس امنیت روستاییان نواحی مرزی پرداخته است. منطقه مورد مطالعه وی استان ایلام می باشد نتایج نشان داد احساس امنیت روستاییان در سطح استان در حد متوسط و پایین می باشد (دربان آستانه، ۱۳۹۳: ۱۲۹).

یحیی زاده و خدروی (۱۳۹۳) هدف پژوهش خود را بر مبنای شناسایی عوامل اقتصادی و اجتماعی مرتبط با احساس امنیت زنان سرپرست خانوار قرار داده اند یافته های تحقیق آن ها نشان داد ایجاد فرصت های برابر و توزیع عادلانه امکانات جهت ارتقاء احساس امنیت می تواند سودمند باشد (یحیی زاده و خدروی، ۱۳۹۳: ۱۵۱). عبده زاده و فتح اللهی (۱۳۹۴) در تحقیق خود به بررسی رابطه بازچه مرزی و احساس امنیت اقتصادی در روستاهای مرزی شهرستان بانه پرداخته اند آن ها در تحقیق خود ثابت کردند مرزنشینان نزدیک به بازچه های مرزی نسبت به سایرین از احساس امنیت اقتصادی بیشتری برخوردارند (عبده زاده و فتح اللهی، ۱۳۹۴: ۳۷). حیدری ساربان (۱۳۹۵) در پژوهش خود به تبیین رابطه پایداری اقتصادی با احساس امنیت ساکنان روستایی شهرستان اردبیل پرداخته است تحقیق وی نشان داد بین تمامی متغیرهای پژوهش با احساس امنیت در مناطق روستایی شهرستان اردبیل رابطه مثبت و معناداری وجود دارد (حیدری ساربان، ۱۳۹۵: ۳۳).

امانپور (۱۳۹۷) در تحقیق خود به سنجش رابطه بین توسعه شهری و احساس امنیت شهروندان در شهر اهواز پرداخته است نتایج آزمون سیستم فازی در این پژوهش نشان داد که با توجه به میزان توسعه شهر اهواز، احساس امنیت شهروندان در حالت متوسط، پایین و خیلی پایین است (امانپور، ۱۳۹۷: ۱۱۱). کریمی و دانش مهر (۱۳۹۸) به بررسی احساس امنیت در مناطق مرزی شهر میروان پرداخته اند نتیجه تحقیق آن ها نشان داد احساس امنیت شهروندان بر حسب جنسیت، تحصیلات و وضعیت شغلی تفاوت معناداری دارد و با مدت اقامت در شهر نیز از رابطه معکوس برخوردار است (کریمی و دانش مهر ۱۳۹۸: ۱). شوهانی و همکاران (۱۴۰۰) در تحقیق خود به سنجش میزان احساس امنیت گردشگران داخلی شهرستان مرزی مهران پرداخته اند نتایج نشان داد که بین احساس امنیت و انتخاب مرز برای زیارت رابطه مستقیم وجود دارد (شوهانی و همکاران، ۱۴۰۰: ۱۴۳).

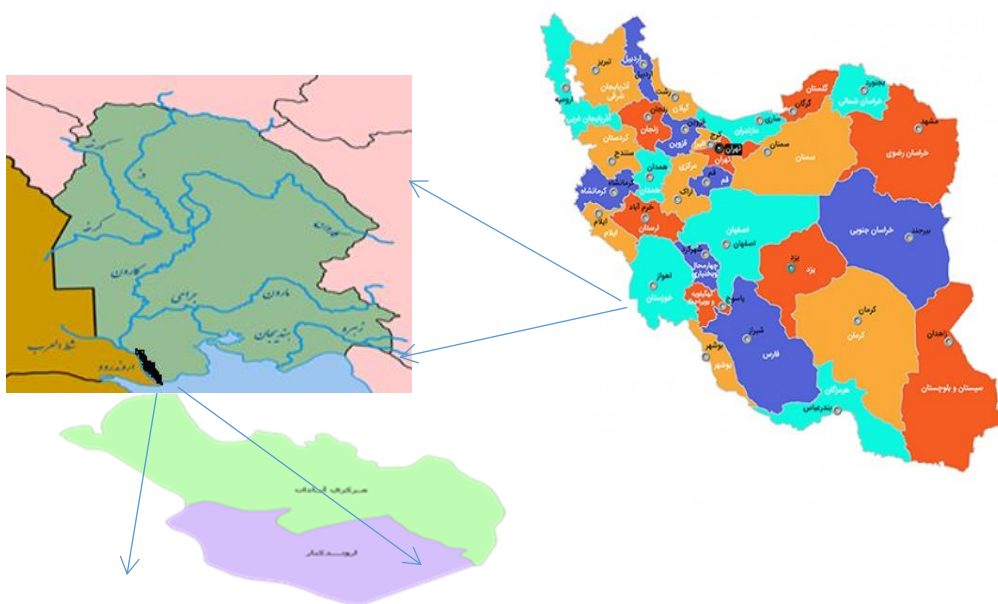
شناسایی منطقه مورد مطالعه

منطقه مورد مطالعه در این پژوهش منطقه مرزی اروندرود بوده که بین ۲۹ درجه و ۵۶ دقیقه و ۴۵ ثانیه تا ۳۰ درجه و ۲۵ دقیقه و ۳۷ ثانیه عرض شمالی و ۴۸ درجه و ۹ دقیقه و ۵۶ ثانیه تا ۴۸ درجه و ۳۶ دقیقه و ۱۳ ثانیه طول شرقی واقع شده است. ارتفاع از سطح دریا بین ۰ تا ۷ متر است. این منطقه در استان خوزستان و در جنوب غرب این استان واقع شده است که از سمت شمال به شهرستان خرمشهر، از جنوب به خلیج فارس از شرق به رودخانه بهمینشیر و از غرب به کشور عراق منتهی می شود. منطقه مورد مطالعه شامل ۲ مرکز شهری به نام های

آبادان و اروندکنار و ۴ دهستان به نام‌های نوآباد، نصار، مینوحی و شلاهی می‌باشد. منطقه مورد مطالعه قسمت مهمی از شهرستان آبادان است. شهرستان آبادان از نظر تقسیمات کشوری به‌عنوان فرمانداری ویژه می‌باشد.

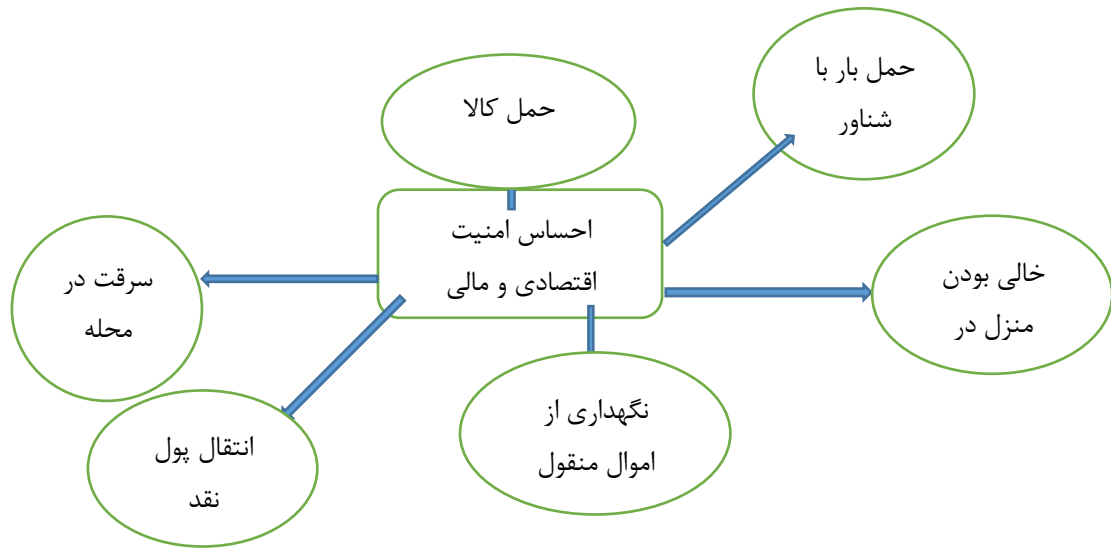
مواد و روش‌های تحقیق

روش تحقیق در این پژوهش توصیفی-تحلیلی بوده که از طریق مطالعات کتابخانه‌ای و پرسشنامه، اطلاعات جمع‌آوری شده و با استفاده از نرم‌افزار SPSS اطلاعات تجزیه و تحلیل و فرضیات مورد آزمون قرار گرفته است. احساس امنیت مالی و اقتصادی به‌عنوان متغیر وابسته و حمل کالا، نگهداری اموال، خالی بودن منزل در مسافرت، سرقت در محله، انتقال پول نقد، حمل بار با شناور به‌عنوان متغیر مستقل تحقیق بوده‌اند. پس از تحلیل کلیه متغیرهای وابسته و متغیرهای مستقل داده‌ها با مفهوم کلی و با نرم‌افزار GIS به‌صورت نقشه استخراج گردید. حجم نمونه مورد مطالعه ۳۱۵ نفر بر اساس فرمول کوکران از ۱۶ روستا و سکونتگاه‌های شهری ساحل اروندرود می‌باشد.



نقشه شماره ۱: موقعیت جغرافیایی منطقه مورد مطالعه در کشور، استان و شهرستان

در این مطالعه برای بررسی عوامل مؤثر بر احساس امنیت از مدل رگرسیون خطی به روش پس‌روند استفاده شد. در این روش وزن تمام متغیرهای مستقل رگرسیون برای پیش‌بینی متغیر ملاک محاسبه می‌شود. سپس به ترتیب، آن متغیری که خروج آن از معادله واجد کمترین کاهش در (مجذور همبستگی چندگانه) است، از معادله حذف می‌شود اگر متغیر دیگری نیز وجود داشته باشد که خروج آن از معادله، منجر به کاهش معنی‌دار مجذور همبستگی چندگانه نشود، روند خروج متغیرهای کم اثر ادامه پیدا می‌کند. ضمناً، اگر تمام متغیرهای مستقل در معادله رگرسیون دارای وزن معنی‌دار باشند، هیچ متغیری از معادله خارج نمی‌شود. اولین متغیری که در این روش از معادله حذف می‌شود ممکن است در روش‌های دیگر مثل گام‌به‌گام در مراحل از تحلیل در معادله باقی بماند. این موضوع به این علت است که غیر معنی‌داری متغیر و خروج آن از معادله قویاً تحت تأثیر اثر برهم‌کنشی متغیرها می‌باشد.



شکل ۱: مدل مفهومی پژوهش

متغیرهای وارد شده در این مدل به شرح زیر می باشد: نگرانی از حمل کالا با شناور، مواظبت از دارایی ها در مناطق مرزی، نگرانی از خالی بودن منزل در مسافرت، سرقت از منزل در صورت خالی بودن آن در مقایسه با سایر مناطق، نگرانی از پارک کردن ماشین، نگرانی از حمل کیف، کمتر شدن سرقت

جدول ۱: خلاصه اطلاعات آماری احساس امنیت اقتصادی و مالی

احساس امنیت	تعداد	میانگین	انحراف معیار	اشتباه انحراف معیار
بعد اقتصادی احساس امنیت	۳۱۵	۲.۹۶۷۱	۰/۴۶۰۳۷	۰/۰۲۵۹۴

جدول ۲: نتایج آزمون t برای ابعاد احساس امنیت

احساس امنیت	آزمون لون		نتایج آزمون t			
	F	میزان خطا	t	درجه آزادی	میزان خطا	اختلاف میانگین
احساس امنیت مالی و اقتصادی	۳.۵۷۳	۰/۰۶۰	۳.۹۶۱	۳۱۳	۰/۰۰۰	۰/۲۰۱۹۷
						۰/۰۰۰
فرض برابری واریانسها	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰
						۰/۰۰۰
فرض نابرابری واریانسها	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰
						۰/۰۰۰

جدول ۳: توزیع فراوانی متغیرهای احساس امنیت مالی و اقتصادی

گویه ها	کاملاً مخالف	مخالف	تا حدودی	موافق	کاملاً موافق	میانگین
۱-عدم نگرانی حمل پول نقد به مقدار زیاد	۳۹	۹۴	۹۸	۵۷	۲۷	۲.۸۰۳
	۱۲.۴	۲۹.۸	۳۱.۱	۱۸.۱	۸.۶	
۲-نگرانی انتقال دارایی‌های قابل حمل در مقایسه با مناطق دیگر	۴۸	۱۰۰	۹۱	۵۵	۲۱	۲.۶۸
	۱۵.۲	۳۱.۷	۲۸.۹	۱۷.۵	۶.۷	
۳-عدم نگرانی خالی بودن منزل در مسافرت	۴۸	۱۰۲	۸۰	۵۵	۳۰	۲.۵۳
	۱۵.۲	۳۲.۴	۲۵.۴	۱۷.۵	۹.۵	
۴-عدم نگرانی از سرقت از منزل در مقایسه با سایر مناطق	۲۴	۷۲	۸۷	۸۷	۴۵	۳.۱۸
	۷.۶	۲۲.۹	۲۷.۶	۲۷.۶	۱۴.۳	
۵-عدم نگرانی پارک ماشین	۳۷	۶۶	۱۰۴	۶۸	۴۰	۳.۰۲
	۱۱.۷	۲۱	۳۳	۲۱.۶	۱۲.۷	
۶-نگرانی از حمل کیف	۳۵	۷۹	۱۰۱	۷۸	۲۲	۲.۹۱
	۱۱.۱	۲۵.۱	۳۲.۱	۲۴.۸	۷	
۷-عدم نگرانی از حمل جنس با شناور	۳۹	۸۸	۹۸	۶۲	۲۸	۲.۸۴
	۱۲.۴	۲۷.۹	۳۱.۱	۱۹.۷	۸.۹	
۸-عدم نگرانی از سرقت در محله	۴۳	۷۶	۸۰	۷۶	۴۰	۲.۹۸
	۱۳.۷	۲۴.۱	۲۵.۴	۲۴.۱	۱۲.۷	

جدول ۴: آزمون t برای بعد اقتصادی احساس امنیت

عدد مفروض: ۳.۱					
t	درجه آزادی	سطح معنی داری	اختلاف میانگین	پایین‌ترین	۹۵ درصد اطمینان بالاترین
-۵.۱۲۵	۳۱۴	۰/۰۰۰	-۰/۱۳۲۹۴	-۰/۱۸۴۰	-۰/۰۸۱۹

میانگین محاسبه شده برای احساس امنیت مالی و اقتصادی ۲.۹۶ می‌باشد که درباره طیف لیکرد کمتر از مقدار میانگین (۳) می‌باشد نتایج آزمون t تک نمونه نشان می‌دهد این آزمون در سطح اطمینان ۹۹ درصد معنی‌دار (SIG=0.00) می‌باشد و نظر به اینکه اختلاف بین عدد مشاهده شده و عدد مفروض برابر ۰.۱۳۲- می‌باشد، (به عبارت دیگر مقدار میانگین احساس امنیت مالی و اقتصادی جامعه کمتر از عدد مفروض می‌باشد) می‌توان گفت در منطقه مورد مطالعه احساس امنیت مالی و اقتصادی پایین می‌باشد.

تحلیل احساس امنیت اقتصادی به تفکیک نواحی شهری و روستایی

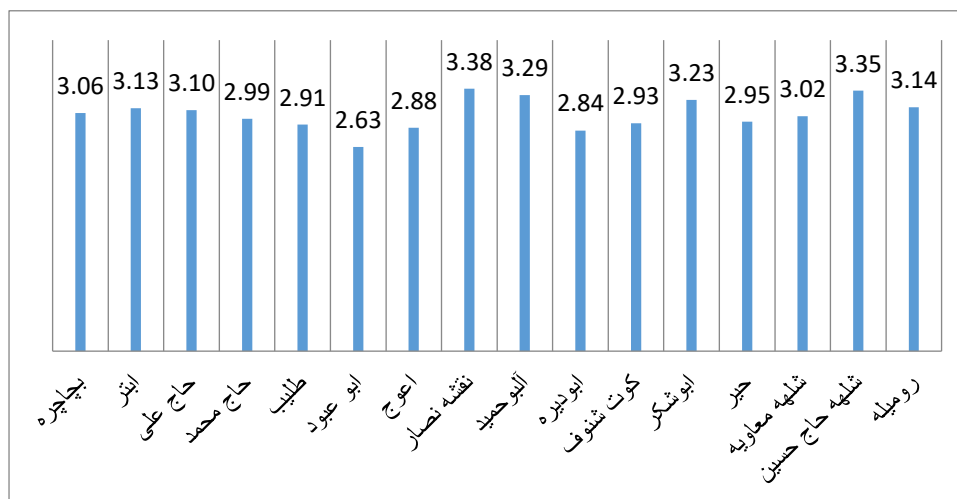
به منظور استفاده از نتایج آزمون t ابتدا نتایج آزمون لون مورد استفاده قرار می‌گیرد. نتایج آزمون نشان می‌دهد میزان خطا برابر با ۰.۰۶ می‌باشد به عبارت دیگر میزان دقت آزمون ۹۴ صدم می‌باشد که کمتر از مقدار قابل قبول است بنابراین بین واریانس‌ها اختلافی وجود ندارد نتایج آزمون t با فرض برابری واریانس‌ها نشان می‌دهد که، این آزمون در سطح اطمینان بالای ۹۹ درصد معنی‌دار می‌باشد و نظر به اینکه میانگین احساس امنیت مالی و اقتصادی در نواحی روستایی برابر ۳.۰۵ و نواحی شهری برابر ۲.۸۵ می‌باشد. بنابراین می‌توان گفت میزان احساس امنیت مالی و اقتصادی در نواحی روستایی نسبت به نواحی شهری دارای وضعیت بهتری می‌باشد.

اقتصاد نواحی روستایی در خط ساحلی اروند

نواحی روستایی، آن دسته از سکونتگاه‌های منطقه مورد مطالعه هستند که با جمعیت کمتر و با اقتصاد وابسته به دریا و کشاورزی امرار معاش می‌کنند. روستاهای منطقه مورد مطالعه بیشتر به صورت آرایش خطی و بدون مرز مشخص در امتداد رودخانه اروند پراکنده شده‌اند.

احساس امنیت اقتصادی نواحی روستایی ساحل اروند رود

در نواحی روستایی بررسی‌ها نشان می‌دهد، در روستاهای مورد مطالعه روستاهای نقشه نصار با میانگین ۳.۳۷ روستای شله حاج حسین ۳.۳۵ و روستای روميله با میانگین ۳.۱۳ دارای بهترین وضعیت احساس امنیت مالی و اقتصادی هستند، و روستاهای ابو عبود با میانگین ۲.۶۲ روستای ابودیره با میانگین ۲.۸۳ و اعوج ۲.۸۷ پایین‌ترین وضعیت احساس امنیت مالی و اقتصادی را در بین روستاهای منطقه مورد مطالعه دارا هستند



مودار ۱: مقایسه تطبیقی احساس امنیت مالی و اقتصادی بین روستاهای مورد مطالعه

جدول ۵: میانگین احساس امنیت اقتصادی و مالی روستاهای مورد مطالعه

روستا	احساس مالی و اقتصادی
بچاچره	۳.۰۶۲۵
ابتر	۳.۱۲۵۰
حاج علی	۳.۱
حاج محمد	۲.۹۸۷۵
طلیب	۲.۹۱۲۵
ابو عبود	۲.۶۲۵۰
اعوج	۲.۸۷۵۰
نقشه نصار	۳.۳۷۵۰
آلبوحمید	۳.۲۹۴۶
ابودیره	۲.۸۳۷۵
کوت شنوف	۲.۹۲۸۶
ابوشکر	۳.۲۳۲۱
حیر	۲.۹۵
شلهه امام حسن عسکری	۳.۰۲۰۸
شلهه حاج حسین	۳.۳۵
رومیله	۳.۱۳۷۵

جدول ۶: میانگین ابعاد مختلف احساس امنیت شهرهای منطقه

شهر	بعدمالی اقتصادی
اروند کنار	۳.۰۴۱۷
آبادان	۲.۷۲۹۲
جمع	۲.۹۶۷۱

نواحی شهری ساحل اروند رود

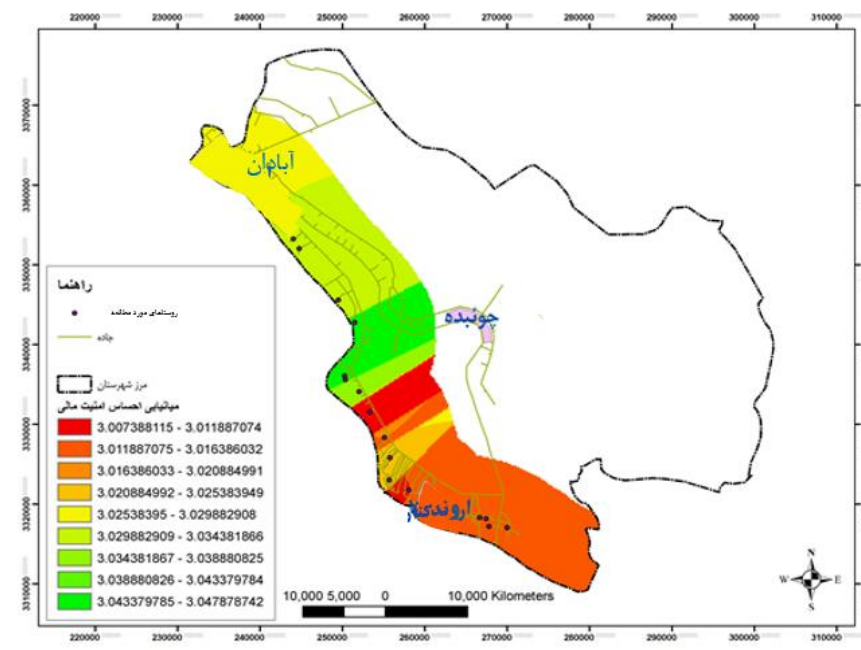
نواحی شهری در منطقه مورد مطالعه شامل شهر آبادان و شهر کوچک و کم جمعیت اروند کنار می باشد، که جنوب غربی ترین شهر ایران است.

احساس امنیت مالی اقتصادی نواحی شهری ساحل اروند رود

در نواحی شهری اروندکنار با میانگین ۳.۰۴ و آبادان با میانگین ۲.۷۲ از نظر احساس امنیت مالی اقتصادی به ترتیب کمترین و بیشترین بوده‌اند.

توزیع فضایی احساس امنیت مالی و اقتصادی

نقشه توزیع فضایی نشان می دهد که در روستاهای مورد مطالعه روستاهای نقشه نصار با میانگین ۳.۳۷ روستای شلهه حاج حسین ۳.۳۵ و روستای روميله با میانگین ۳.۱۳ دارای بهترین وضعیت احساس امنیت مالی و اقتصادی و روستاهای ابو عبود با میانگین ۲.۶۲ روستای ابودیره با میانگین ۲.۸۳ و اعوج ۲.۸۷ پایین ترین وضعیت احساس امنیت مالی و اقتصادی را در بین روستاهای منطقه مورد مطالعه دارا بودند.



نقشه ۲: توزیع فضایی احساس امنیت مالی در منطقه

نتیجه گیری و پیشنهادات

نمی توان توسعه مناطق ساحلی مرزی را بدون در نظر گرفتن احساس امنیت اقتصادی و اجتماعی افرادی که در آن مناطق ساکن هستند متصور شد، زیرا احساس امنیت اقتصادی کسانی که در آن منطقه زندگی و کار می کنند مبنای اصلی برنامه ریزی و سرمایه گذاری بخش خصوصی در آن منطقه است. بنابراین در این تحقیق سعی شد که با اتکا بر تحقیق میدانی در نواحی مختلف شهری و روستایی ساحل اروند رود به ارزیابی و تبیین احساس امنیت اقتصادی پرداخته شود. نتایج به دست آمده در این تحقیق حاکی از آن است که، از لحاظ احساس امنیت مالی و اقتصادی در منطقه روستایی به دلیل وجود آشنائیت ها سرقت کمتری از نقاط شهری بخصوص آبادان مشاهده می شود و این کم بودن بسیار فاحش موارد سرقت در مقایسه با آبادان باعث می شود که میزان نگرانی افراد بخاطر اموال کمتر شود و نکته دیگر آن است که در مناطق روستایی کمک آشنایان از لحاظ مالی بیشتر صورت می گیرد و هم اینکه از لحاظ اقتصادی شکاف طبقاتی کمتری وجود دارد. اما به نظر می رسد فقر مفرط این نواحی پیوندهای احساس امنیت اقتصادی را برای مردم ساحل نشین این منطقه دچار گسست می کند.

با توجه به نتایج به دست آمده از یافته‌های تحقیق، و مسائل و مشکلات موجود در منطقه مورد مطالعه، برای بهبود احساس امنیت اقتصادی در بین ساکنان ساحل خطه اروندرود پیشنهادهای زیر ارائه می‌گردد:

۱- نظر به اینکه برای ارتقای سطح توسعه نواحی ساحل نشین اروندرود در نظر گرفتن احساس امنیت اقتصادی بسیار حائز اهمیت است بنا براین مسئولان منطقه آزاد اروندرود و سایر ارگان‌های اقتصادی منطقه با در نظر گرفتن محیط ساحلی، مرزی و دریایی و با توجه به ایده‌های جوانان و دانشجویان سرمایه‌گذاری نمایند.

۲- به دلیل مرزی بودن منطقه و ورود افراد از کشور همسایه برای خرید کالا و خدمات، سازمان‌های نظامی و امنیتی برای بالا بردن میزان اعتماد و احساس امنیت اتباع کشور همسایه آموزش ببینند و در این زمینه همکاری سازماندهی شده داشته باشند، تا مردم منطقه در بازه بلند مدت بتوانند از رفت و آمد افراد کشورهای همسایه منتفع شوند.

۳- در مکان‌های مختلف ساحل اروندرود امکان ورود اتباع کشور همسایه جهت خرید و فروش در روستاها و شهر کوچک اروندرود فراهم شود تا روستاهای کشور همسایه بتوانند با شناورهای سبک و در امنیت کامل اقدام به استفاده از کالاها و خدمات عرضه شده در مرز ایرانی کنند.

۴- همچنین نیروهای دریایی سپاه و ارتش نیز امنیت نظامی و اجتماعی مناطق ساحلی و دریایی نزدیک به منطقه را با کمک نیروهای مردمی و بسیج در جهت امنیت اقتصادی فراهم سازند.

منابع

- ۱- ابراهیم‌زاده، عیسی (۱۳۹۹) تحولات ژئوپلیتیکی و امنیت مرزها با تأکید بر جنوب شرق ایران، فصلنامه محیط راهبردی، سال چهارم، شماره ۱۰.
- ۲- احسانی فرد، علی‌اصغر؛ شعاعی، حمیدرضا؛ مالکی شجاع، کیانا (۱۳۹۲)، ارزیابی احساس امنیت شهروندان در شهرهای جدید (مورد مطالعه: شهر جدید اشتهارد) دو فصلنامه مدیریت شهری، شماره ۳۱.
- ۳- احمدی؛ سیدعباس، هاشمی؛ سیدیوسف (۱۳۹۷)، ژئوپلیتیک و مخاطرات انسانی، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- ۴- امانپور؛ سعید (۱۳۹۷)، سنجش رابطه بین توسعه شهری و احساس امنیت اجتماعی شهروندان (مورد مطالعه: کلان‌شهر اهواز) پژوهشنامه جغرافیای انتظامی، سال ششم، شماره بیست و دوم.
- ۵- حیدری‌ساربان، وکیل (۱۳۹۵) تبیین رابطه پایداری اقتصادی با احساس امنیت اجتماعی ساکنان روستایی شهرستان اردبیل، فصلنامه انتظام اجتماعی، سال هشتم، شماره چهارم.
- ۶- دربان آستانه، علیرضا (۱۳۹۳)، ارزیابی و تحلیل احساس امنیت روستاییان نواحی مرزی (مطالعه: استان ایلام) فصلنامه: علمی-پژوهشی، برنامه‌ریزی فضایی، سال چهارم.
- ۷- رضایی استبرق، زهرا؛ ذبیحی، حسین؛ احمدیان، رضا (۱۴۰۱) ارزیابی و تحلیل احساس امنیت شهروندان در فضای شهری (مطالعه موردی: محله زرتشتیان کرمان) فصلنامه توسعه پایدار شهری، سال سوم، شماره ۹.
- ۸- ساروخانی؛ باقر، هاشم نژاد، فاطمه (۱۳۹۰)، بررسی رابطه بین سرمایه اجتماعی و احساس امنیت اجتماعی در بین جوانان شهر ساری، فصلنامه: جامعه‌شناسی مطالعه جوانان، سال دوم، شماره دوم.



- ۹- شوهانی، نادر؛ شوهانی، احمد؛ شوهانی، سارا (۱۴۰۰) سنجش و تحلیل میزان احساس امنیت و آسایش گردشگران مذهبی در سفر به عتبات عالیات مطالعه موردی: مرز بین‌المللی مهران، اربعین ۱۳۹۶، ۱۳۹۷، فصلنامه علمی پژوهشی گردشگری و توسعه، سال دهم، شماره اول.
- ۱۰- صالحی امیری، سید رضا؛ افشاری نادری، افسر (۱۳۹۰)، مبانی نظری و راهبردی مدیریت ارتقای امنیت اجتماعی و فرهنگی در تهران، نشریه: راهبرد، شماره پنجاه و نهم، سال بیستم.
- ۱۱- طاهری، زهرا؛ نعمت‌اللهی زهرا؛ مدنی، سید حمزه (۱۴۰۲) بررسی رابطه بین فضای کالبدی-اجتماعی شهر و احساس امنیت (نمونه موردی: شهر قزوین در سال ۱۴۰۰) مجله جغرافیا و آمایش شهری منطقه‌ای، سال ۱۳، شماره ۴۶.
- ۱۲- عبده‌زاده، سیروان؛ فتح‌اللهی، سعید (۱۳۹۴) بازارچه‌های مرزی و احساس امنیت اقتصادی-اجتماعی روستائیان مرزنشین «مورد مطالعه: بازارچه‌های مرزی شهرستان بانه» فصلنامه علمی- پژوهشی مطالعات امنیت اجتماعی، شماره ۴۲.
- ۱۳- کریمی، علیرضا؛ دانش‌مهر، حسین (۱۳۹۸) بررسی احساس امنیت در مناطق مرزی. مطالعه موردی: شهر مریوان، فصلنامه پژوهش‌نامه مطالعات مرزی، دوره ۷، شماره ۴.
- ۱۴- یحیی‌زاده، حسین؛ خدری، بهزاد (۱۳۹۳) عوامل اجتماعی و اقتصادی مرتبط با احساس امنیت اجتماعی زنان سرپرست خانوار در شهرستان مریوان، فصلنامه علمی پژوهشی رفاه اجتماعی، سال پانزدهم، شماره ۵۶.
- 15-Doyle, Maria, Frogner, Louise, Andershed, Andershed,Anna(2015) Feelings of safety in the presence of the police, security Guard and police voluntree, European Journal of criminal policy and research, vol 8, No2.
- 16-Folami, Olakunle;Micharl, Naylor,Rache Joan(2016) police and cross-Border crim in an Era of Globalisation: the case of the Benin-Nigeria border, Journaal: Department of sociology university Londonderry,Northern Ireland,no:31.
- 17-Hale, Geoffrey (2009) In search of Effective Border Management, publish by: Canadian international council.
- 18-Manjarrez, Victor, Rojek, Jeffry (2020) the border ecosystem: viewing border security as part of a complx system, Journal: current politics and economics of United states, volume22, Issue2-3.
- 19-Turner, Johan (2016) sustaining social security in an Era of population Aging, published by: upiohnInstitute for Michigan.

اقتصاد آبی پایدار با محوریت شکل گیری خوشه های دریایی

زهرا احمدی پور

استاد دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: ahmadyz@modares.ac.ir

چکیده :

در فرایند توسعه فعالیت های اقتصادی دریا پایه طراحی و استقرار خوشه های دریایی می توانند راهی برای همکاری شرکت های فعال در عرصه این صنعت با هدف ارتقای پایداری و در عین حال برآوردن خواسته های مصرف کنندگان و بازارهای محلی؛ ملی و جهانی فراهم آورند. مجموعه ای غنی از تحقیقات علمی در طی دو دهه گذشته در خصوص خوشه های دریایی تولید شده است. با این حال، پاسخ به یک سوال مهم مبهم باقی مانده است: خوشه دریایی چیست؟ خوشه های دریایی چگونه می توانند به تحقق اقتصاد آبی پایدار کمک کنند؟ این سوال مهم است زیرا خوشه های دریایی به سرعت در کانون سیاست های رقابت پذیری اقتصادی قرار گرفته اند که هم توسط شرکت ها و هم از سوی سیاست گذاران و مقامات رسمی محلی و ملی ترویج می شوند. پارادیم های متفاوتی در خصوص توسعه اقتصاد دریا پایه مطرح شده که در قالب الگوهای مختلفی در کشورهای ساحلی و دارای پهنه های آبی تدوین شده اند. در این پژوهش به بررسی نظری خوشه های دریایی پرداخته می شود و بر بیان تجارب برخی از کشورها تمرکز دارد.

کلید واژه ها: اقتصاد آبی پایدار؛ خوشه های دریایی؛ بازیگران دریایی.

مقدمه

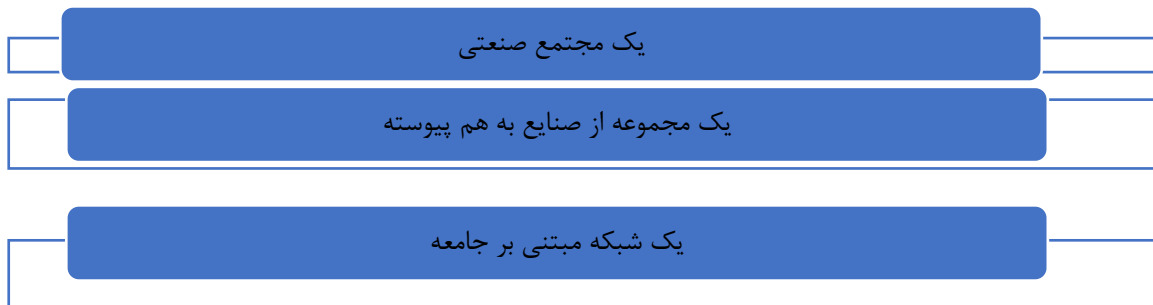
بیش از ۹۰ درصد از جریان تجارت جهانی توسط حمل و نقل دریایی صورت می گیرد و صنعت کشتیرانی حدود ۳ درصد از انتشار گازهای گلخانه ای جهانی را به خود اختصاص می دهد. در سال های اخیر، صنعت دریایی گام های زیادی برای تضمین سلامت محیط دریایی و اقیانوسی که به آن وابسته است، برداشته است. تا کنون بسیاری از مقامات محلی و کشورهای ساحلی سیاست های زیست محیطی خود را علاوه بر مقررات انتشار گازهای گلخانه ای معرفی کرده اند. ایجاد تعادل بین خواسته های کسب و کار با محوریت دریا در کنار بروز با نگرانی های زیست محیطی کار آسانی نیست - به ویژه در صنعتی مانند کشتیرانی که حاشیه های سود بسیار کمی دارد.

چهارچوب نظری خوشه های دریایی

بررسی دقیق آکادمیک پایدار از پدیده خوشه های دریایی تعجب آور نیست، زیرا آنها به عنوان یک ابزار استراتژیک کلیدی برای حمایت از توسعه اقتصادی و به عنوان یک استراتژی تجاری محبوبیت پیدا کرده اند. در اقتصاد امروز، خوشه ها نقش مهمی در استراتژی توسعه صنعتی و منطقه ای ایفا می کنند. اکنون پذیرفته شده است که خوشه ها می توانند نوآوری و بهره وری شرکت ها را تحریک کنند و همچنین از ظهور حوزه های جدید فعالیت حمایت کنند. در نتیجه، ایجاد و ترویج خوشه ها به عنوان یک ابزار مهم سیاستی به ویژه در مناطق ساحلی که به بخش دریایی وابسته هستند، مورد استفاده قرار گرفته است.

در واقع، بسیاری از دولت‌ها نقش مهمی را که خوشه‌های دریایی نه تنها در ارتقای توسعه اقتصادی، بلکه در حمایت از نوآوری و توسعه فناوری بالقوه ایفا می‌کنند، تصدیق می‌کنند. در نتیجه، طرح‌ها و برنامه‌های خط‌مشی خوشه‌های دریایی در زمینه‌های متنوعی افزایش یافته‌اند. (۱) محققینی که در این تحقیق مشارکت می‌کنند عمدتاً بر توصیف بازیگران و مؤسسات مرتبط با خوشه‌های دریایی، تجزیه و تحلیل مزایای بالقوه خوشه‌بندی برای فعالیت‌ها و نوآوری‌های صنعتی دریایی، و بررسی سیاست‌های مربوط به خوشه‌های دریایی تمرکز کرده‌اند با این وجود، پاسخ به یک سوال اساسی همچنان نامشخص است: خوشه دریایی چیست؟ این سوال نیاز به پاسخ دارد، زیرا خوشه‌های دریایی به طور گسترده توسط دولت‌ها به عنوان ابزاری استراتژیک برای ارتقای صنایع دریایی استفاده می‌شود. تعریف واضح این اصطلاح هم به درک نظری بهتری از خوشه‌های دریایی و هم به کاربردهای احتمالی جدید این اصطلاح در بحث‌های سیاست عمومی منجر می‌شود.

« مفهوم خوشه بسته به بخش‌هایی که در آن بررسی می‌شود، معانی مختلفی به خود می‌گیرد و بر اساس طیفی که می‌تواند از دیدگاه‌های جغرافیایی تا عوامل اجتماعی-فرهنگی یا حتی ابعاد سرزمینی را در بر بگیرد، متفاوت است ». سه تعریف مفهومی متفاوت از یک خوشه دریایی متمایز می‌شود:



سه دیدگاه مفهومی متفاوت در مورد خوشه‌های دریایی متمایز شده است - آنهایی که یک خوشه دریایی را به عنوان یک مجموعه صنعتی تعریف می‌کنند، آنهایی که آن را به عنوان مجموعه‌ای از صنایع به هم پیوسته تعریف می‌کنند و آنهایی که آن را به عنوان یک شبکه مبتنی بر جامعه تعریف می‌کنند (۲).

اگرچه مطالعات نظری و تجربی متعددی در مورد خوشه‌ها وجود دارد، بسیاری این فرض ضمنی را مطرح می‌کنند که خوشه‌ها در هر زمینه منطقه‌ای یا صنعتی در امتداد خطوط مشابهی عمل می‌کنند و توسعه می‌یابند. این امر به ویژه در مورد اجرای سیاست صادق است: ایجاد خوشه اغلب به عنوان یک پاسخ خط‌مشی «خارج از قفسه» برای تحریک صنایع و مناطق خاصی که در آن قرار دارند در نظر گرفته می‌شود. با این حال، در عمل، تفاوت قابل توجهی در نحوه توسعه و تکامل خوشه‌ها در مناطق مختلف قابل مشاهده است. تلاش برای درک اشکال مختلف خوشه‌ها، تجزیه و تحلیل دقیق تجربیات خوشه‌ها، تشکیل، توسعه، و فرآیندهای عملیاتی آنها، تکنیک‌هایی را در شکل، مسیر توسعه و رشد آنها آشکار کرده است. موفق‌ترین خوشه‌ها مقدم بر مداخله سیاستی هستند

«خوشه‌بندی یک فرآیند القای بازار است. بسته به خوشه، ممکن است نقشی برای دولت وجود داشته باشد.»

مداخله سیاستی نمی‌تواند کمک چندانی به ایجاد یک خوشه صنعتی کند: در بهترین حالت، سیاست‌های خوشه‌ای ممکن است بتوانند به توسعه خوشه‌های موجود کمک کنند. (۱) علاقه سیاستگذاران به خوشه‌ها در بیست سال گذشته یا بیشتر به دلیل سه پدیده مرتبط افزایش یافته است. اولاً، با توجه به نابرابری‌های پایدار منطقه‌ای، دیدگاه‌های سنتی توسعه اقتصادی و سیاست‌گذاری برخی از محدودیت‌های خود را آشکار کرده است.

۲- اقتصادهای منطقه ای لزوماً خود تنظیم نیستند

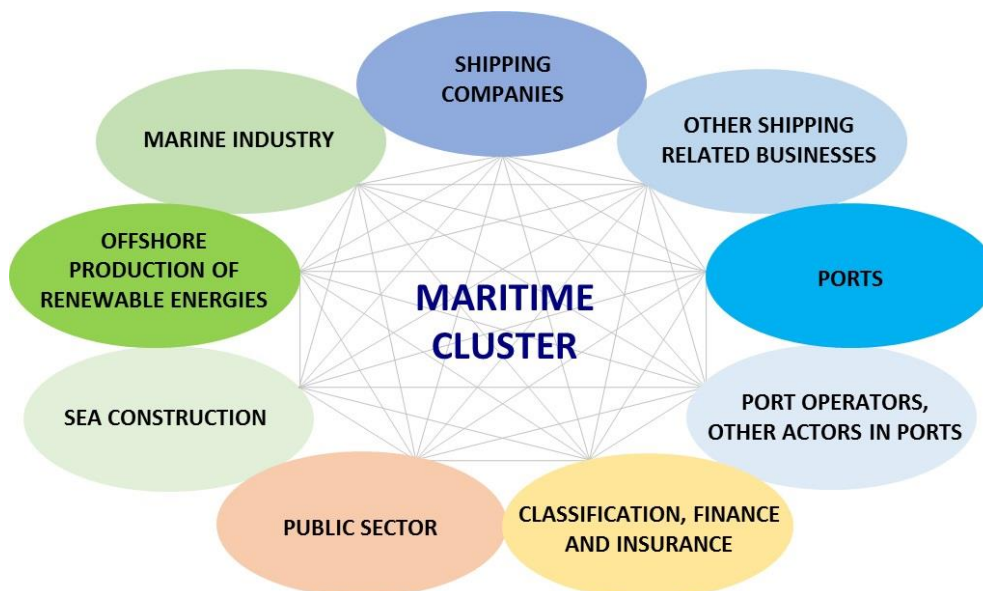
۳- و توسعه منطقه ای به طور فزاینده ای به عنوان فرآیندی خاص درک می شود که در آن سیاست گذاران باید تکینگی ها را درک کنند و به آنها پاسخ دهند.

هدف اصلی برای توسعه سیاست های خوشه ای، بهبود محیط کسب و کار، قابلیت ها و عملکرد شرکت های محلی در صنایع هدف دریایی است. از منظر منطقه ای، امید است که این امر منجر به توسعه اقتصادی و رشد کسب و کار، رشد شغل، و توسعه و حفظ نیروی کار ماهر شود. با توجه به روشی که تصور می شود خوشه های موفق عمل می کنند، سیاست ها اغلب با هدف ارتقای تعاملات بین بازیگران محلی که ممکن است سودمند باشند، اتخاذ می شوند (۱).

از آنجایی که تجارت و بازرگانی فشار بیشتری بر اکوسیستم دریایی وارد می کنند، خوشه های دریایی می توانند راهی را برای کسب و کارهایی که به دریاها وابسته هستند با هدف توسعه سودآوری و حفاظت از محیط زیست فراهم کند.

پیکربندی سنتی خوشه های دریایی تا کنون بر بندر، شناور و کشتی سازی تاکید کرده اند و خدمات مرتبط با حوزه مالی و فن آوری توسعه به عنوان خدمات فرعی خوشه های دریایی به شمار می آمده اند. همچنان که خوشه های دریایی در طول زمان تکامل می یابند شرایط و ترکیب خدمات دریایی ارایه شده و بازیگران موثر نیز تغییر کرده اند. جهت گیری راهبردی، ارایه خدمات جدید یا تغییر خوشه و عملکردها؛ تحولات اقتصادی اجتماعی مانند رشد دریایی بخش های اقتصادی (آبزی پروری و توریسم دریایی) محیط زیست؛ استراتژی های ماندگاری؛ تحقیقات فنی و سازوکارهای نوآوری و بازیگران سیاسی از جملع عوامل موثر در تغییر خوشه ها بوده است. (۴)

بازیگران اصلی خوشه های دریایی



The main branches of the Finnish Maritime Cluster. Source: Brahea Centre at the University of Turku
(https://www.marinefinland.fi/en-US/Humans_and_the_Baltic_Sea/Maritime_business/Finnish_Maritime_Cluster)

تجربه خوشه های دریایی دریای مدیترانه

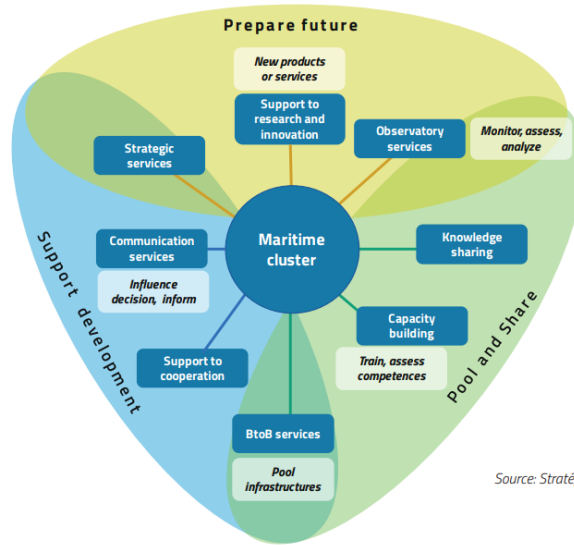


نمونه هایی از خوشه های دریایی فراملیتی در حوضه دریای مدیترانه نسبتاً نادر هستند. استقرار و حمایت آنها عمدتاً توسط اتحادیه اروپا تأمین می شود. در ساحل مدیترانه، این خوشه ها بر فعالیت های استراتژیک فراملی مبتنی بر اقتصاد آبی پایدار تمرکز دارند خوشه های ملی دریایی یا خوشه های علاقه مند به گسترش فعالیت در حوضه مدیترانه هستند و در قالب صنعت نظارت دریایی به منظور بهره برداری از ظرفیت بازار دریایی و ایجاد ارزش اقتصادی از طریق توسعه اجتماعی - اقتصادی و ارتقای فرصت های شغلی جدید؛ فعالیت می کنند. این خوشه ها دارای دامنه بین المللی هستند که باعث می شود ابتکار عمل نسبتاً منحصر به فرد برای اقتصاد آبی در مدیترانه به پیوند گره های ملی در ایتالیا، قبرس، فرانسه، یونان، پرتغال و اسپانیا، به شکل پوشش شمال غرب مدیترانه فعالیت کند.

همانگی فعالیت ها و اولویت های اقدامات متفاوت است. با توجه به ویژگی های هر کشور این خوشه ها شامل اعضای عمومی و بخش های خصوصی (مانند صنایع، نهادهای تحقیقاتی، مقامات دولتی و سازمان های جامعه مدنی)، هستند که در کشورهای شمال مدیترانه مستقر هستند جایی که گره های ملی عمل کرده و علاقه مند به امنیت و ایمنی دریایی در سراسر مدیترانه است

نمونه هایی از خوشه های بالغ تر و در حال رشد با سابقه موفق در حمایت از نوآوری؛ رشد و مشاغل جدید در ساحل شمالی مدیترانه جایی که در مناطق کوچک تر (خوشه محلی) که دارای تنوع بیشتری در اقتصاد آبی قابل مشاهده است. به دلیل اشکال غیرمتمرکز حکومت برخی از خوشه ها دارای بخش های خاص تری می باشند و دامنه و هدف گسترده تری دارند که با توجه به اکوسیستم پیچیده اجتماعی - اقتصادی در اقتصاد آبی محلی در مجموعه اقتصاد آبی پایدار مدیترانه قابل تامل هستند.

Maritime Clusters: a wide range of possible purposes



Source: Stratégies Mer et Littoral (SML)

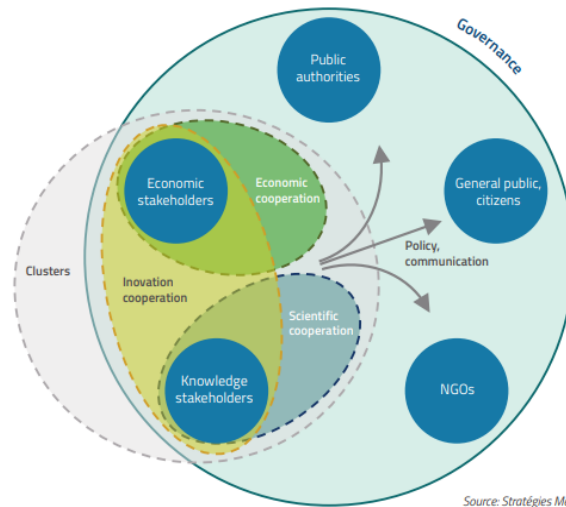
Activate Win
Go to Settings to

Tbale 1 Overview of Maritime Clusters involving several sectors through a cross-cutting approach

	Aquaculture	Fisheries	Transport	Logistics	Energy	O&G	Tourism	Biotech	Desalination	Mineral extraction	Shipbuilding	Security/Safety	Research	Skills	MSP/ICZM	Ecosystem protection
FORUM OCEANO Associação da Economia do Mar	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
BIG Blue Italian Growth Technology Cluster	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CTN5 maritime technology centre	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Cluster Maritime Français	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Cluster Maritime Tunisien	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CLUSTER MARITIMO ESPAÑOL	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Cluster Marítimo Naval Cádiz	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
clúster marítimo marino de andalucía	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
MarC Hrvatski klaster koordinirani pomorske industrije	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Maritime Clusters in the Mediterranean Region the financial assistance of SIDA - Swedish International Development Cooperation Agency. Alessandra Sensi, Head of sector, Environment and Blue Economy, UfM.

Successful clusters within maritime governance – a multi-layered scope of action

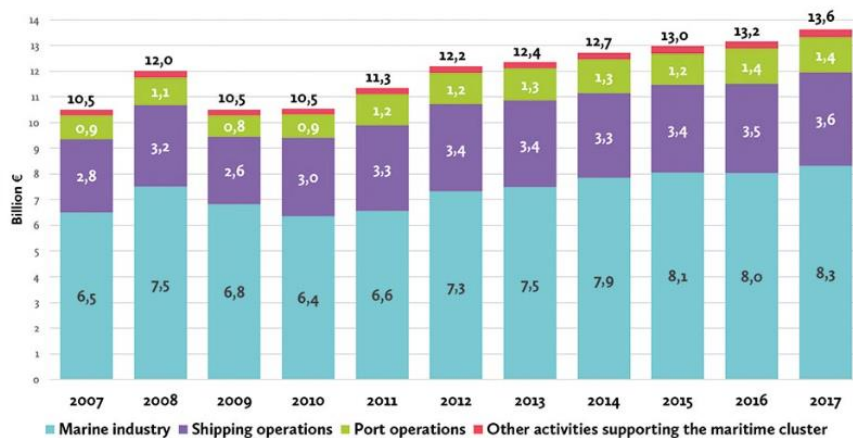


Source: Stratégies Mer et Littoral (SML)

تجربه خوشه های دریایی در فنلاند:

شرکت های فعال در صنایع دریایی عمدتاً در سواحل مستقر هستند. با این حال، شرکت های بزرگ متعلق به خوشه دریایی نیز در سرتاسر داخل فنلاند یافت می شوند. به عنوان مثال، حوضه سایما دارای صنایع دریایی عمده خود است که در امتداد آبراه های داخلی واقع شده اند. اکثر شرکت های خوشه دریایی در جنوب و جنوب غربی فنلاند، در استان های Uusimaa و جنوب غربی فنلاند واقع شده اند. استان های مهم بعدی برای خوشه دریایی Satakunta، Pirkanmaa و Ostrobothnia، Kymenlaakso هستند.

خوشه دریایی آلد، و به ویژه صنعت کشتیرانی، تأثیر اقتصادی و اجتماعی عمده ای بر منطقه دارد. خوشه دریایی فنلاند شامل ۳۰۰۰ شرکت، از شرکت های چندملیتی بزرگ تا شرکت های کوچک است. حدود ۱۸۰۰ شرکت سهامی در خوشه دریایی وجود دارد که صورتهای مالی منتشر شده برای آنها موجود است. بیش از نیمی از شرکت های خوشه دریایی در صنایع دریایی فعالیت می کنند



مجموع گردش مالی خوشه های دریایی به ۱۳.۶ میلیارد یورو افزایش یافت در حالی که کارکنان مستقیماً ۴۹۵۰۰ نفر بودند.

Table: Financial performance indicators of the Finnish maritime cluster in 2020

The main industry groups	Number of companies	Turnover (1,000 EUR)	Employees
			24500
			8100
			5600
			1400
			40500
Marine industry	1,100	7,651,100	25,400
Shipping industry	336	2,155,100	8,100
Port operations	234	1,634,700	5,600
Other functions serving the maritime cluster	175	243,700	1,400
Total	1,845	11,684,600	40,500

مجموع درآمدهای دریایی شرکت های خوشه دریایی فنلاند در سال ۲۰۱۹ تقریباً ۱۱.۷ میلیارد یورو بوده است. به دلیل همه گیری کووید-۱۹، درآمد نسبت به سال ۲۰۱۹ حدود ۱۹ درصد کاهش یافت. به ویژه شرکت های کشتیرانی با ترافیک مسافر به شدت تحت تأثیر محدودیت های سفر قرار گرفتند.

صنعت دریایی بیشترین سهم را به خود اختصاص داده است، یعنی تقریباً ۷.۷ میلیارد یورو. کشتیرانی و سایر صنایع مرتبط با دریایی ۲.۲ میلیارد یورو فروش داشته اند. عملیات بندری بالغ بر ۱.۶ میلیارد یورو بوده است. گردش مالی سایر بخش هایی که به خوشه دریایی خدمت می کنند، ۰.۲ میلیارد یورو درآمد ایجاد کرد. این خوشه دریایی حدود ۴۰۵۰۰ نفر را استخدام می کند. از این تعداد ۲۵ هزار و ۴۰۰ نفر در صنایع دریایی شاغل هستند. صنعت کشتیرانی حدود ۸۱۰۰ نفر را استخدام می کند، در حالی که عملیات بندری حدود ۵۶۰۰ نفر را استخدام می کند.

اقتصاد آبی پایدار

اقتصاد آبی به عنوان چارچوب و سیاستی برای فعالیت های اقتصادی پایدار دریایی و فناوری های جدید مبتنی بر دریا عمل می کند. تهدیدهایی مانند صید بیش از حد، تغییرات آب و هوا و آلودگی پلاستیکی، هم برای اقیانوس مضر است هم برای نوع بشر نیز بد است و بسیاری از مناطق نیاز به همکاری مداوم برای محافظت از ثروت عظیم اقتصادی اقیانوس دارند.

اقتصاد آبی پایدار باید توسط فرآیندهای عمومی و خصوصی که فراگیر، آگاهانه، سازگار، پاسخگو، شفاف، کل نگر و فعال هستند اداره شود. برای دستیابی به این اهداف، بازیگران دولتی و خصوصی باید اهداف قابل اندازه گیری را تعیین کنند، عملکرد خود را ارزیابی و ارتباط برقرار کنند، قوانین و مشوق های کافی را ارائه دهند، به طور موثر بر استفاده از فضای دریایی نظارت داشته باشند، استانداردها را توسعه دهند، درک کنند که آلودگی دریایی معمولاً از خشکی منشأ می گیرد، و فعالانه برای ترویج تغییر همکاری کنند.

سرمایه گذاری در اقتصاد آبی پایدار فقط به منظور ایجاد بازدهی برتر تعدیل شده بر اساس ریسک نیست، بلکه به منظور حفاظت و احیای منابع آبی ناملموس تر است. هفت دسته اصلی از سرمایه گذاری های اقتصاد آبی پایدار که می توانند سرمایه گذاری دولتی یا خصوصی، تامین مالی بدهی، بشردوستانه و سایر منابع مالی را در خود جای دهند؛ عبارتند از: تاب آوری اقتصادی و اجتماعی ساحلی، بهبود حمل و نقل آبی، انرژی های تجدیدپذیر آبی، سرمایه گذاری مواد غذایی در منابع آبی، بیوتکنولوژی اقیانوسی، پاکسازی آب ها و فعالیت های پیش بینی شده اقیانوسی نسل بعدی.

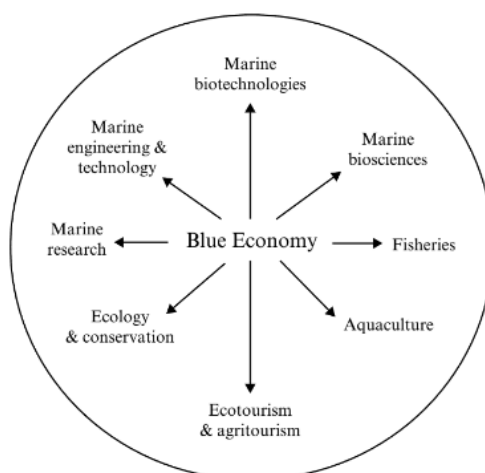
علاوه بر این، مشاوران سرمایه گذاری و صاحبان دارایی می توانند از سرمایه گذاری در اقتصاد آبی، از جمله با مشارکت دادن شرکت ها و کشاندن آنها به سمت رفتار، محصولات و خدمات بهتر حمایت کنند. رشد اقتصاد آبی پایدار بر مدیریت یکپارچه بخش های اقتصادی متعدد برای استفاده بهینه از منابع طبیعی آبی متکی است. به دلیل ماهیت پویای اقیانوسها و دریاها، هم همکاری و هم خصومت، بین گردشگری و تولید انرژی دریایی و بین مناطق مختلف و کشورهایی که برای منابع محدود رقابت می کنند، وجود دارد.

هسته اصلی مفهوم جدید اقتصاد آبی پایدار، جدا کردن توسعه اجتماعی-اقتصادی از تخریب محیط زیست است... زیرمجموعه ای از کل اقتصاد آبی که دارای فعالیت های احیاکننده و ترمیمی است و منجر به افزایش سلامت و رفاه انسان از جمله امنیت غذایی و معیشت پایدار می شود. (۹)

اقتصاد آبی یا اقتصاد اقیانوسی، اصطلاحی است که برای توصیف فعالیت های اقتصادی مرتبط با اقیانوس ها و دریاها استفاده می شود. بانک جهانی اقتصاد آبی را به عنوان «استفاده پایدار از منابع اقیانوسی به نفع اقتصاد، معیشت و سلامت اکوسیستم اقیانوس» تعریف می کند. فعالیت هایی که معمولاً به عنوان نشان دهنده اقتصاد آبی شناخته می شوند شامل کشتیرانی دریایی، ماهیگیری و آبی پروری، گردشگری ساحلی، انرژی های تجدیدپذیر، نمک زدایی آب، کابل کشی زیر دریا، صنایع استخراجی از بستر دریا و استخراج معادن عمیق دریا، منابع ژنتیکی دریایی و بیوتکنولوژی است

ارزش اقتصاد آبی بیش از ۱.۵ تریلیون دلار در سال در سطح جهان تخمین زده می شود. بیش از ۳۰ میلیون شغل ایجاد می کند و منبع حیاتی پروتئین را برای بیش از سه میلیارد نفر تامین می کند. در حالی که در سال های اخیر با تمرکز بیشتر بر «اقتصاد سبز» (یعنی نقش فعالیت های عمدتاً مبتنی بر زمین در دگرگونی اقتصادی مورد نیاز برای انتقال به آینده ای با کربن کم) تحت الشعاع قرار گرفته است، علاقه مجدد به اقتصاد سبز اقتصاد آبی (که گاهی اوقات به "رشد آبی" نیز گفته می شود) با پیش بینی OECD نشان می دهد که اندازه اقتصاد اقیانوس ممکن است تا سال ۲۰۳۰ دو برابر شود و به ۳ تریلیون دلار برسد.

همچنین سرمایه گذاری فزاینده ای توسط دولت ها و شرکت ها در راه حل های مبتنی بر طبیعت برای تغییرات آب و هوایی ارائه شده توسط اقیانوس ها وجود دارد. اینها شامل ترسیب کربن، حفاظت از سواحل، حفاظت از تنوع زیستی و مدیریت زباله است (۱۰).



تاثیر خوشه های دریایی بر اقتصاد آبی پایدار (۸)

نتیجه گیری

دریا مهد زندگی است. اکسیژن تولید و دی اکسید کربن را جذب می کند. مواد مغذی را بازیافت و آب و هوا و دمای جهان را تنظیم می کند. بخش عمده مورد نیاز زیست و درآمد ساکنین زمین را دریا تامین می کند. از دهه ۱۹۵۰ حمل و نقل دریایی به عنوان ستون فقرات توسعه تجارت جهانی قلمداد می شود. نباید فراموش کرد که دریا و محیط ساحل فرصت هایی را برای گردشگری فراهم می آورد.

دریا ظرفیت گسترده ای را برای تولید انرژی تجدیدپذیر از منابع حرارتی امواج، جزر و مد و باد ارایه می دهد. مراقبت از اقتصاد آبی در چارچوب رویکرد کلی به توسعه پایدار؛ تعیین کننده است اما اقتصاد آبی شیوه عمل خود را دارد و آن سرمایه گذاری دریایی با محوریت دسترسی امن به انرژی و غذا است.

کمیسیون اروپا "کلیه فعالیت های اقتصادی مربوط به اقیانوس ها، دریاها و سواحل" را در قالب اقتصاد آبی پایدار تعریف می کند. به گفته بانک جهانی، این مفهوم به دنبال ارتقای رشد اقتصادی، شمول اجتماعی، بهبود معیشت و در عین حال پایداری زیست محیطی در اقیانوس ها و مناطق ساحلی است. اقتصاد آبی پایدار باعث رشد و اشتغال می شود. و به ما کمک می کند تا با تغییرات آب و هوایی مبارزه کنیم، تنوع زیستی را احیا کنیم و از منابع دریایی مسئولانه استفاده کنیم (۵- کمیسیون اروپا، ۲۰۲۲). بانک جهانی اقتصاد آبی را استفاده طولانی مدت و پایدار از منافع و منابع دریا برای کشورهای کمتر توسعه یافته ساحلی تعریف می کند (۶- بانک جهانی، ۲۰۱۷: ۳).

کشورهای مشترک المنافع آن را یک "مفهوم نوظهور" می دانند که به ما کمک می کند تا منابع اقیانوسی یا آبی را بهتر رصد کنیم. یکی از نمایندگان سازمان ملل اخیراً اقتصاد آبی را به عنوان نوعی از اقتصاد تعریف کرد که "شامل طیف وسیعی از بخش های اقتصادی و سیاست های مرتبط با یکدیگر است" که تعیین می کند آیا استفاده انسان از منابع اقیانوس پایدار است یا خیر. اول از همه، چالش مهم اقتصاد آبی مدیریت بهتر بسیاری از جنبه های پایداری اقیانوس ها، از شیلات گرفته تا سلامت اکوسیستم و پیشگیری از آلودگی است. دوم، اقتصاد آبی ما را به چالش می کشد تا درک کنیم که مدیریت پایدار منابع اقیانوسی مستلزم همکاری در سراسر مرزها و بخش ها از طریق انواع مشارکت ها و در مقیاسی است که قبلاً محقق نشده بود.

حاکمیت اقیانوس و اقتصاد آبی هم پیچیده است و هم اجرای آن بالقوه دشوار است، که منجر به رویکردهای پراکنده برای به اشتراک گذاری منابع دریایی بین کشورها و مانع از درک اثرات زیست محیطی اقتصاد آبی شده است. مقررات مربوط به اقیانوس در مورد مناطق انحصاری اقتصادی (EEZ) شامل آب های سرزمینی، مجمع الجزایر و منطقه ای از دریا است که ۲۰۰ مایل دریایی از خطوط ساحلی کشورها امتداد دارد. منطقه باقی مانده دریاها آزاد (یا "اقیانوس باز") نامیده می شود و ۶۴٪ از اقیانوس های جهان را تشکیل می دهد.

در مارس ۲۰۲۳، یک توافق تاریخی در سازمان ملل متحد برای پیمان دریاهای آزاد حاصل شد که هدف آن قرار دادن ۳۰ درصد از اقیانوس های جهان در اقیانوس ها برای حفاظت از حیات وحش و تضمین دسترسی برابر به منابع ژنتیکی دریایی است. همچنین قوانینی را به حفاظت از دریا اختصاص می دهد و این به معنای قوانین جدیدی برای استخراج معادن در اعماق دریا خواهد بود.

سایر موافقت نامه های بین المللی در مورد اداره اقیانوس ها که بر اقتصاد آبی تأثیر می گذارد عبارتند از: کنوانسیون سازمان ملل در مورد حقوق دریاهای که رژیم حقوقی فعالیت های اقیانوس ها و دریاها را همراه با مسئولیت های دولت تعیین می کند. توافقنامه اقدامات کشورهای بندری که به دنبال جلوگیری، جلوگیری و روشن کردن ماهیگیری غیرقانونی، گزارش نشده و غیرقانونی از طریق مدیریت دستورالعمل برای ماهیگیری در مقیاس کوچک و مقررات سازمان بین المللی دریانوردی در مورد کشتیرانی جهانی در کشورهای بندری است. (۱۰).



منابع

- Marine Policy, David Doloreux, Volume 83, September 2017, Pages 215-22.
<https://doi.org/10.1016/j.marpol.2017.06.006>
- Marine Policy, Richard Shearmur, David Doloreux, Volume 33, Issue 3, May 2009, Pages 520-527,
<https://doi.org/10.1016/j.marpol.2008.12.001>.
- Marine Policy, Peter J. Stavroulakis, Stratos Papadimitriou, Vangelis Tsioumas, Volume 120, October 2020,
104125. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104125>.
- استراتژی دریایی و قدرت ملی. فصلنامه علمی - پژوهشی مطالعات بین رشته ای دانش راهبردی. سال هشتم شماره ۳۳ زمستان ۱۳۹۷ - پداله کریمی پور؛ حسین ربیعی؛ پیروز مجتهدزاده؛ ابراهیم زرغامی
- United Nationsa. (2022). Blue Economy Definitions.
https://www.un.org/regularprocess/sites/www.un.org.regularprocess/files/rok_part_2.pdf.
- World Bank. (2022). World data for 2021. <https://databankfiles.worldbank.org/data/download/POP.pdf>
- Maritime Clusters in the Mediterranean Region the financial assistance of SIDA - Swedish International Development Cooperation Agency. Alessandra Sensi, Head of sector, Environment and Blue Economy, UfM
- CSR and Climate Change Implications for Multinational Enterprises. edited by John R. McIntyre, Silvester Ivanaj, Vera Ivanaj. Edward Elgar publishing.usa.2018
<https://oceanfdn.org/blue-economy/>
- Darian McBain. <https://www.lse.ac.uk/granthaminstitute/explainers/what-is-the-role-of-the-blue-economy-in-a-sustainable-future/2023>.



اهمیت استراتژیک تنگه مالاکا

سرمد میرفندرسکی^{۱*}، علی زرنگار^۲

کارشناسی ارشد مدیریت بازرگانی دریایی

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: Sarmadmirendrski@gmail.com

چکیده

تجارت جهانی، به ویژه بخش بزرگی از منابع انرژی جهان، باید بین مناطق تولید و مقصد نهایی آنها "نقاط خفه‌کننده" مشخصی را طی کند. یکی از این "نقاط خفه"، تنگه مالاکا است، که دریای چین را به اقیانوس هند متصل می‌کند. تنگه مالاکا تنها مجرای عبور دریایی از شرق به غرب یا غرب به شرق نیست. ارتباطات بین تنگه در حال افزایش است و استان‌ها و کشورهای طرفین تنگه را با هم ادغام می‌کند. تنگه مالاکا از نظر تاریخی نقش مهمی در تشکیل کشورهای ساحلی مانند سریویجایا، آچه، ملاکا، جوهور، سکونتگاه‌های تنگه و اخیراً مالزی، اندونزی و سنگاپور داشته است. این تنگه نه تنها از نظر منابع دریایی غنی است، بلکه یکی از قدیمی‌ترین و شلوغ‌ترین خطوط کشتیرانی در جهان است. آنها به عنوان مجرای اصلی برای جابجایی کالا و حمل و نقل انسان بین منطقه هند و اروپایی و بقیه آسیا و استرالیا عمل می‌کنند. آنها کوتاه‌ترین مسیر دریایی شرق به غرب در مقایسه با ماکاسار اندونزی هستند. از این‌رو در این مقاله به بررسی اهمیت استراتژیک تنگه مالاکا خواهیم پرداخت.

کلید واژه: اهمیت استراتژیک، تنگه بین‌المللی، مالاکا، تنگه مالاکا.

The strategic importance of the Straits of Malacca

Sarmad Mirfenderski^{*1}, Ali Zarangar²

Master of Maritime Business Administration

* Corresponding Author E-mail: Sarmadmirendrski@gmail.com

Abstract— World trade, especially a large portion of the world's energy resources, must pass through certain "choke points" between production areas and their final destination. One of these "choke points" is the Strait of Malacca, which connects the China Sea to the Indian Ocean. The Strait of Malacca is not the only sea passage from east to west or west to east. Cross-strait connections are increasing, integrating provinces and countries across the strait. The Straits of Malacca have historically played an important role in the formation of coastal states such as Sriwijaya, Aceh, Malacca, Johor, the Straits Settlements and more recently Malaysia, Indonesia and Singapore. This strait is not only rich in marine resources, but also one of the oldest and busiest shipping lanes in the world. They serve as the main conduits for the movement of goods and the transport of people between the Indo-European region and the rest of Asia and Australia. They are the shortest east-west sea route compared to Makassar, Indonesia. Therefore, in this article, we will examine the strategic importance of the Strait of Malacca.

Keywords— Strategic Importance, International Straits, Malacca, Straits of Malacca.

۱- مقدمه

کشورها به عنوان بازیگران کلیدی نظام بین‌الملل به دلایل مختلفی از جمله دستیابی به اهداف مشترک، کسب منافع، مقابله با بحران‌ها و تهدیدات مشترک مجبور به تعامل با یکدیگر هستند. آنها از استراتژی‌های خاصی برای ایجاد تعامل استفاده می‌کنند. انتخاب نوع خاصی از استراتژی کاملاً به توانایی‌های یک کشور بستگی دارد. تنگه‌ها یا گذرگاه‌ها موقعیت‌هایی هستند که هم بر قدرت ملی و هم بر سیاست خارجی تأثیر می‌گذارند. آنها همچنین در استراتژی‌های نظامی دریایی و زمینی مورد توجه قرار می‌گیرند (کامران دستجردی و حسینی نصرآبادی، ۱۳۹۹: ۲۶۵). تجارت بین‌الملل و توسعه اقتصادی از آغاز زمان کار خود به شدت بر حمل و نقل دریایی متکی بوده است که نقش مهمی در کشف جغرافیایی، تبادل فرهنگی و رشد اقتصادی در طول تاریخ داشته است. بیش از ۹۰ درصد تجارت جهانی در اقیانوس صورت می‌گیرد. این روش به مراتب مقرون به صرفه‌ترین روش حمل و نقل محصولات و مواد خام در سراسر جهان است. تنگه یک گذرگاه باریک از آب است که دو حجم بزرگتر از آب را به هم متصل می‌کند و برای نوبری بین‌المللی و داخلی حیاتی است. با توجه به کنوانسیون قانون دریایی ۱۹۸۲، تنگه‌های مالاکا و سنگاپور به عنوان یک تنگه واحد در نظر گرفته می‌شوند، که همچنین از شلوغ‌ترین مسیرهای دریایی در جهان هستند و نقش مهمی در تجارت جهانی دارند (حنفیه و همکاران، ۲۰۲۲: ۷۵۱).

تجارت جهانی، به ویژه بخش بزرگی از منابع انرژی جهان، باید بین مناطق تولید و مقصد نهایی آنها "نقاط خفه کننده" مشخصی را طی کند. یکی از این "نقاط خفه"، تنگه مالاکا است. در حال حاضر، برای امنیت دریایی در هند و اقیانوسیه موقعیت تنگه مالاکا از اهمیت ژئواستراتژیک بالایی برخوردار است. از قرن ۱۲ و ۱۳ فعالیت‌های تجاری منطقه‌ای و بین‌المللی در حال گسترش بود. مدل تجارت جهانی در این دوره شامل سه سیستم به هم پیوسته بود: یک زیر سیستم اروپایی با جنوا و ونیز به عنوان مراکز تجاری؛ شبکه‌ای خاورمیانه‌ای که مسیرهای ورود و خروج از آسیای مغول با استفاده از خلیج فارس و دریای سرخ را در بر می‌گیرد؛ و سامانه اقیانوس هند - آسیای شرقی که شبکه‌های آسیای جنوب شرقی و چین - هند را در بر می‌گیرد. ونیز و جنوا ثروت خود را مدیون نقش خود به عنوان واسطه بین کالاهای آسیایی و بازارهای اروپایی بودند. مسیر دریایی هر یک از محموله‌های شرق اندونزی، جاوه و از چین، هندوچین و بورنئو از طریق تنگه مالاکا در شبه جزیره مالایا می‌گذشت. از نظر تاریخی، تنگه مالاکا به مرکز جدید شبکه دریایی آسیای جنوب شرقی تبدیل شده است و همچنین نقش مهمی در شکل‌گیری امپراتوری‌های دریایی قدرتمندی مانند سریویجایا و پادشاهی اسلامی مالاکا داشته است. مالاکا بر کل تنگه مالاکا و شبه جزیره مالایا تسلط داشت. «حداقل از کداه در شمال (ساحل غربی) تا لیگور (ساحل شرقی)، قلمروهای سابق سریویجایا» (لانگ و همکاران، ۲۰۲۲: ۱۱۵). تنگه مالاکا با موقعیت ژئواستراتژیکی که دریای آندامان (اقیانوس هند) و دریای چین جنوبی (اقیانوس آرام) را به هم متصل می‌کند، کوتاه‌ترین مسیر بین خاورمیانه و آسیا به طور کلی و کشورهای حاشیه اقیانوس آرام به طور خاص است. این مکانی است که سالانه یک چهارم ترافیک دریایی جهان را تشکیل می‌دهد. این پژوهش سعی دارد از طریق تحلیل موقعیت ژئواستراتژیک تنگه مالاکا، اهمیت استراتژیک این تنگه را مورد توجه قرار دهد.

مبانی نظری پژوهش

تنگه بین‌المللی

تنگه در اصل یک پدیده جغرافیایی است و به یک آبراه باریک اطلاق می‌شود که به طور طبیعی دو قسمت بزرگ آب را به هم متصل می‌کند. تنگه‌ها به دلیل اهمیت در روابط بین‌المللی دریایی، بسته به ویژگی‌های جغرافیایی (عمق، طول و عرض) و میزان آسیب‌پذیری، می‌توانند تأثیر قابل توجهی بر تفکر ژئوپلیتیک محلی و جهانی داشته باشند (کامران دستجردی و حسینی نصرآبادی، ۱۳۹۹: ۲۶۶). تنگه‌ها به عنوان گذرگاه‌های آبی بین‌المللی شناخته می‌شوند و بجز

کشورهای صاحب تنگه یا واقع در کرانه تنگه که دارای حقوقی هستند، کشورهای دیگر هم دارای حق گذر بی ضرر هستند. در کنفرانس سال ۱۹۵۸ مقرراتی در زمینه عبور و مرور از تنگه‌ها وضع شد. طبق قواعد سال ۱۹۵۸ تعیین وضعیت حق عبور از تنگه‌ها در اصل مشروط به این است که آب‌های تنگه جزو دریای آزاد باشند با بخشی از دریای سرزمینی محسوب شوند؛ اگر در آب‌های آزاد باشند، کشتی‌های خارجی از همان آزادی‌های کشتیرانی برخوردارند که در هر نقطه دیگر آب‌های آزاد می‌توانند داشته باشند و در کنترل و صلاحیت دولت ساحلی قرار نمی‌گیرند (عسگری و قادری حاجت، ۱۴۰۰: ۱۲۰). در جدول ۱ میزان عبور کشتی‌ها و محدودیت در تنگه‌های مهم جهان آورده شده است.

جدول ۱. میزان عبور کشتی‌ها و محدودیت در تنگه‌های مهم جهان

تنگه	تعداد کشتی‌های عبوری در روز	ظرفیت مازاد	محدودیت	تهدید
هرمز	۵۰	محدود	کریدورهای باریک	مناقشات منطقه‌ای
بسفر و داردانل	۱۳۵	بسیار محدود	عمق محدود و حرکت کاروانی کشتی‌ها	محدودیت‌ها از طرف دولت ترکیه، خطر تصادف کشتی‌ها
باب‌المنندب و سوئز	۳۸	بسیار محدود	عمق محدود و اندازه کشتی	تروریسم
جبل الطارق	۴۰۰	محدود	عرض کم	قاچاق مواد مخدر و انسان
مالاکا	۶۰۰	محدود	عمق محدود	تروریسم، دزدی دریایی، خطر تصادف کشتی‌ها
دوور	۴۰۰	محدود	عمق محدود	خطر تصادف کشتی‌ها
تنگه‌های دانمارک	۱۴۰	محدود	عمق محدود و عرض کم	بدون اهمیت
پاناما	۳۵	بسیار محدود	عمق بسیار کم	بدون اهمیت

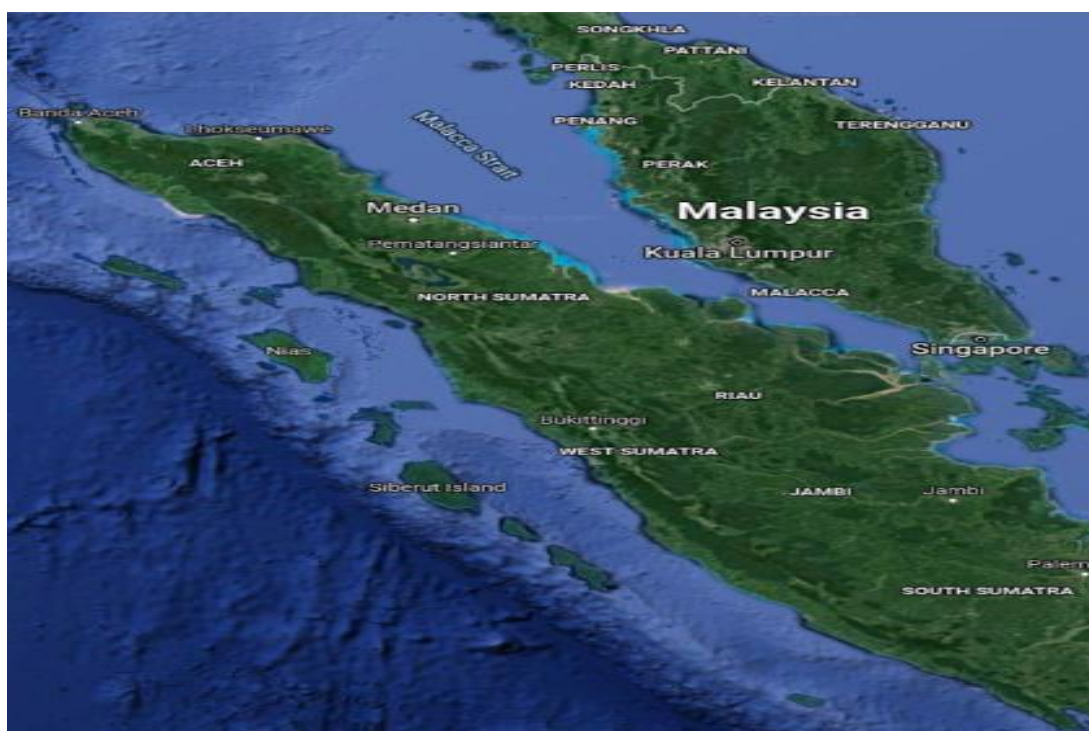
منبع: (عسگری و قادری حاجت، ۱۴۰۰: ۱۲۱)

اهمیت دریاها و تنگه‌های بین‌المللی و تأثیر مستقیم و غیرمستقیم آن‌ها بر ابعاد مختلف حیات بشری، امروزه امری روشن و انکارناپذیر است؛ چرا که در دنیای کنونی بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل بین‌المللی از طریق دریاها انجام می‌گیرد و سایر روش‌های حمل و نقل از جمله زمینی و هوایی تنها ۱۰ درصد از این آمار را به خود اختصاص داده است. در میان این حجم عظیم حمل و نقل‌های دریایی از طریق تنگه‌های بین‌المللی انجام می‌گیرد. چرا که همه روزه تعداد زیادی از کشتی‌های عظیم‌الجثه تجاری و نفت‌کش‌های غول پیکر از این تنگه‌ها عبور می‌کنند (حبیب‌زاده و مقدمی، ۱۴۰۱: ۱۶۵).

تنگه مالاکا

یکی از مهم‌ترین آبراه‌های آب‌های الجزایر که از دیرباز مورد توجه قدرت‌های دریایی بوده، تنگه مالاکا است. تنگه مالاکا با بیست و دو و نیم متر عمق و هجده مایل عرض و سیصد مایل طول بین شبه جزیره مالایا (مالزی غربی) و جزیره

سوماترا و بین آب‌های سرزمینی دو کشور مالزی و اندونزی قرار دارد. تنگه مالاکا مسیر اصلی کشتیرانی بین اقیانوس هند و اقیانوس آرام است (کامران دستجردی و حسینی نصرآبادی، ۱۳۹۹: ۲۶۹). تنگه مالاکا طولانی‌ترین تنگه جهان و یک مسیر حیاتی کشتیرانی است. تجارت بین اقیانوس هند، دریای چین جنوبی و اقیانوس آرام به طور سنتی از این مسیر استفاده می‌کرده است. تنگه مالاکا یک کریدور اقتصادی مهم است که از ۶۰ درصد تجارت دریایی جهان می‌گذرد. همچنین یکی از مسیرهای اصلی ترانزیت نفت است زیرا سریع‌ترین راه برای رساندن نفت خاورمیانه به چین، کره جنوبی و ژاپن است که همگی در خاور دور هستند (حنیفه و همکاران، ۲۰۲۲: ۷۵۲). نقشه تنگه مالاکا در شکل ۲ نشان داده شده است.



شکل ۲. نقشه تنگه مالاکا

تنگه مالاکا یک گذرگاه آبی کم عمق بین شبه جزیره مالزی و سوماترا است که اقیانوس هند و اقیانوس آرام را به هم متصل می‌کند. این همچنین یک مسیر دریایی کشتیرانی جهانی است که سالانه بیش از ۱۲۰۰۰۰ کشتی از این تنگه عبور می‌کنند. تنگه باریک مالاکا یک راهروی ساوانا در طول آخرین حداکثر یخبندان بود، زمانی که سطح دریا بسیار کمتر از امروز بود. امروزه، تنگه کم عمق، رواناب آب شیرین را از هر دو شبه جزیره مالزی و سوماترا دریافت می‌کند که در نتیجه محیط‌های هیپوسالین بیشتری به خط ساحلی نزدیک‌تر می‌شود. این ویژگی‌ها منطقه را با منابع تجدیدناپذیر و تجدیدپذیر فراوان از جمله اکوسیستم‌های سودآور ساحلی، آبی‌پروری، گردشگری ساحلی، ماهیگیری گسترده، ذخایر ارزشمند گاز طبیعی و استخراج معادن وقف کرده است. با این حال، منطقه نیز به طور مکرر توسط بهره‌برداری بیش از حد از منابع زنده و ورود زباله‌های مضر خانگی و صنعتی تهدید می‌شود. با رشد فعالیت‌های دریایی و ساحلی، سهامداران کلیدی تحت فشار فزاینده‌ای قرار دارند تا تأثیرات آبی بر خدمات زیست‌محیطی در امتداد تنگه مالاکا را به حداقل برسانند (منهات و همکاران^۱، ۲۰۲۱: ۱). مالاکا با طول ۸۰۰ کیلومتر منحنی ناهموار، عریض‌ترین مکان ۳۸ کیلومتر و

^۱. Minhat et al

باریک‌ترین آن تنها حدود ۱.۵ مایل دریایی (۲.۸ کیلومتر) عرض دارد که کانال فیلیپس در تنگه سنگاپور است. این یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های ترافیکی جهان است. این مکان بخشی از شلوغ‌ترین مسیرهای آبی جهان است و برای سیستم تجارت دریایی بین‌المللی قابل توجه است. تنگه مالاکا از موقعیت جغرافیایی بسیار مطلوبی برخوردار است زیرا در یک مسیر ترافیکی بسیار مهم اروپا، آفریقا، آسیای جنوبی، خاورمیانه تا شرق آسیا همراه با تنگه سوندا قرار دارد و کالاها را از طریق آبراه حمل می‌کند. مالاکا به عنوان یک "هاب ترافیکی" مهم که اقیانوس‌های هند و اقیانوس آرام را به هم متصل می‌کند، شناخته می‌شود. این شبکه بنادر در غرب اقیانوس هند را به بنادر خلیج بنگال و از طریق تنگه مالاکا به بندرهای دریای چین جنوبی متصل می‌کند. بنابراین شرق، شرق آفریقا، هند، آسیای جنوب شرقی، چین و ژاپن با هم یک منطقه تجاری بزرگ را تشکیل می‌دهند. آنها به عنوان مجرای اصلی برای جابجایی کالا و حمل و نقل انسان بین منطقه هند و اروپایی و بقیه آسیا و استرالیا عمل می‌کنند (لانگ و همکاران، ۲۰۲۲: ۱۲۲).

اهمیت استراتژیک تنگه مالاکا

تنگه مالاکا نقش حیاتی در تجارت دریایی بین‌المللی ایفا می‌کند. کشتی‌های کانتینری، نفتکش‌ها و کشتی‌های فله‌بر رایج‌ترین کشتی‌هایی هستند که از تنگه مالاکا عبور می‌کنند. نرخ تصادفات در بنادر دریایی در سراسر جهان بالا است و حمل و نقل دریایی در دریا را به مکانی خطرناک برای پیمایش تبدیل می‌کند. هر چه اهمیت کشتیرانی در تجارت بین‌المللی بیشتر باشد، تأثیر حوادث دریایی بر اقتصاد جهانی بیشتر خواهد بود. علاوه بر این، موقعیت جغرافیایی تنگه مالاکا، که آن را برای تجارت جهانی بسیار حیاتی می‌کند، به دلیل ترافیک سنگین که منجر به فجایع دریایی بسیاری شده است، آن را در معرض خطر بالایی قرار می‌دهد (حنیفه و همکاران، ۲۰۲۲: ۷۵۲). این تنگه به عنوان شریان اصلی تجارت و ارتباط در «جاده ابریشم» دریایی، شرق آسیا، جنوب آسیا را به غرب آسیا و اروپا متصل می‌کند. در همان زمان، تنگه‌ها به عنوان یک «پل» در نوسانتارا عمل می‌کردند، به‌ویژه در دوران اوج امپراتوری‌های تالاسوکرات سریویجایا (قرن هفتم تا سیزدهم پس از میلاد) و ملاکا (قرن پانزدهم پس از میلاد) که در آن تسلط هژمونیک بر منطقه بی‌نظیر بود. تمدن دریایی جهان مالایی همیشه تحت تأثیر تنگه مالاکا و سنگاپور بوده است. به این ترتیب، تنگه مالاکا در ابتدا به عنوان «دریاهای مالایی» توصیف شد که در یک سند عربی قرن نهم گزارش شده است که نشان دهنده نفوذ مالایی در منطقه است. اهمیت این تنگه‌ها، تاریخ دریایی این منطقه را با تلاش‌های امپریالیستی برای الحاق سرزمینی، سلطه اقتصادی و امپراتوری‌سازی، هم توسط قدرت‌های بومی و هم توسط قدرت‌های استعماری اروپایی شکل داده است. این سه کشور ساحلی مراقب دو مورد از مهم‌ترین کانال‌های دریایی در جهان هستند و به عنوان کاتالیزوری در تحقق چشم‌اندازهای مالزی و اندونزی برای تبدیل شدن به کشورهای پیشرو دریایی، به‌ویژه در منطقه آسیا و اقیانوسیه باقی می‌مانند (روسلی و همکاران^۱، ۲۰۲۱: ۱۲۳).

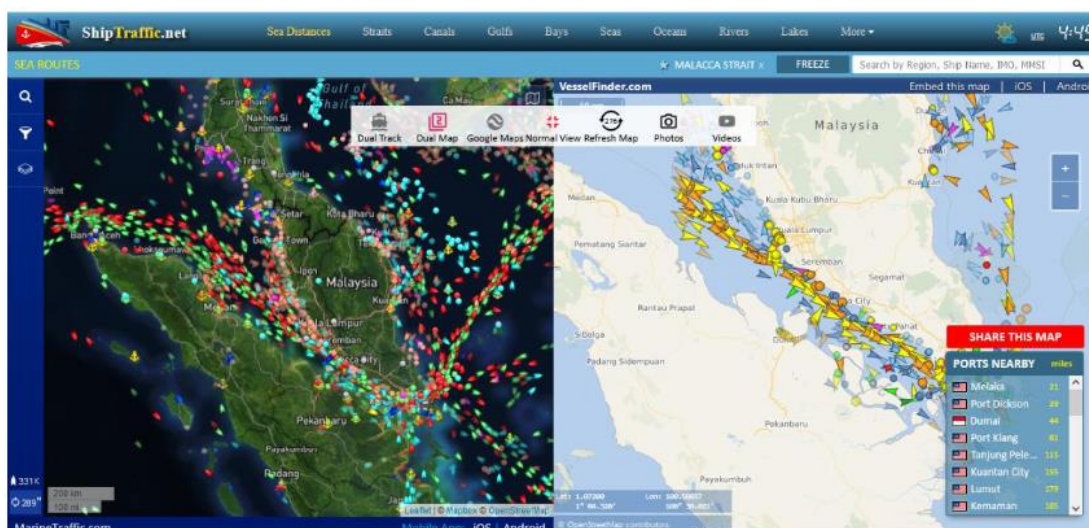
تنگه مالاکا دارای سه پتانسیل حیاتی است: تجارت، انرژی‌های تجدیدپذیر و شیلات. وجود بنادر بندر سنگاپور، بندر تانجونگ پلپاس در مالزی و بندر بوسان در کره جنوبی به عنوان مبادلات کالا پشتیبانی می‌شود. علاوه بر این، تنگه مالاکا پتانسیل بالایی برای انرژی‌های تجدیدپذیر از امواج و جزر و مد دارد. از نظر ماهیگیری، تنگه مالاکا یک مجموعه آبی است که در آن دما و جریان سطح دریا دارای تغییرات فصلی قابل توجهی است. صید دریایی تنگه مالاکا، که در آب‌های سوماترای شمالی اندونزی قرار دارد، در سال ۲۰۲۰ به ۴۲۴۸۷۶ تن رسید و به بهبود اقتصاد منطقه کمک کرد (یوسدین و همکاران^۲، ۲۰۲۳: ۲). تنگه مالاکا از اهمیت ژئوپلیتیک زیادی برخوردار است، زیرا بخش بزرگی از حمل و نقل نفت به چین از طریق آن می‌گذرد. دریای چین جنوبی که تا مالاکا امتداد دارد. تنگه، تقریباً یک سوم از ترافیک کشتیرانی جهان

¹. Rusli et al

². Yusdian et al

را تسهیل می‌کند و نقش مهمی برای چین ایفا می‌کند که به شدت به آن متکی است (آرنز^۱، ۲۰۲۳: ۴۵). در سال ۲۰۱۶، به طور متوسط ۱۶ میلیون بشکه در روز نفت خام و ۳.۲ میلیون بشکه در روز گاز طبیعی مایع (LNG) از طریق این تنگه حمل شد. چین نیز مانند اکثر کشورهای آسیایی به شدت به واردات هیدروکربن‌ها وابسته است و به غیر از تأمین‌کننده و شریک اصلی خود - روسیه - سایر تأمین‌کنندگان اصلی آن در خاورمیانه یا آفریقا. بنابراین، بیش از ۷۰ درصد از کل صادرات نفت خام و گاز طبیعی مایع از طریق تنگه مالاکا جریان می‌یابد و آن را برای امنیت انرژی چین بسیار مهم می‌کند. جریان تجارت چین از طریق تنگه و دریای چین جنوبی آنها را به مهم‌ترین خط دریایی ارتباطی برای اقتصاد چین تبدیل می‌کند (پازاک^۲، ۲۰۲۱: ۱۷۵). تنگه مالاکا در خط استوا قرار دارد و بنابراین دارای آب و هوای استوایی با بارش سالانه ۳۰۰۰ میلی متر در سال است که منجر به هوای شدید و فصول موسمی می‌شود. جریان هیدرولوژیکی در تنگه مالاکا تحت تسلط نیروهای موسمی است، در حالی که دارای یک چرخه جزر و مدی نیمه روزانه، با کدورت کم تا متوسط همراه با شفافیت آب در محدوده ۱۰ تا ۳۰ متر است. حوضه‌های زهکشی مجاور تنگه مالاکا چندین ورودی مواد مغذی را به مناطق ساحلی کم عمق آن وارد می‌کنند که منجر به بهره‌وری اولیه از نظر جغرافیایی و ثابت در طول سال می‌شود (عبدالرحیم و همکاران^۳، ۲۰۲۲: ۵۸). در شکل ۳ وضعیت کشتی‌ها در تنگه مالاکا نشان داده شده است.

شکل ۳. وضعیت کشتی‌ها در تنگه مالاکا



تنگه مالاکا برای تجارت جهانی و توسعه منطقه ای اهمیت راهبردی دارد. آنها در برابر بلایای اجتماعی، سیاسی و طبیعی آسیب پذیر هستند، اما فرصت های زیادی برای توسعه اقتصادی و اجتماعی دارند:

- بیشتر تجارت اروپا با چین و ژاپن از طریق تنگه مالاکا انجام می‌شود.
- بیشتر انرژی مورد نیاز ژاپن به ارسال نفت از کشورهای گلف از طریق تنگه مالاکا بستگی دارد.
- تنگه مالاکا برای قرن‌ها شبه قاره هند را به آسیای شرقی و جنوب شرقی و همچنین اروپا را با چین به عنوان جایگزینی برای جاده ابریشم شمالی متصل کرده است.

1. Arnez
2. Paszak
3. Abd Rahim et al

- کشورهای هم مرز با تنگه، اندونزی، تایلند، مالزی و سنگاپور هسته منطقه آسه آن را تشکیل می‌دهند که یکی از قطب‌های رشد کشورهای در حال توسعه است.

- نواحی هم مرز با تنگه مالاکا، خود سرشار از منابع طبیعی از ماهیگیری، تا باتلاق‌های حرا و جنگل‌های بارانی، از معدن قلع تا میادین گاز و نفت هستند، اما همچنین با مشکلات تخریب جزر و مد (سونامی)، آلودگی از طریق کشتیرانی و صنایع مواجه هستند (جین و همکاران^۱، ۲۰۲۲: ۳).

از قرن هفتم، تنگه مالاکا موقعیت مهمی را در سیستم تجاری دریای چین جنوبی به دست آورده است و اقتصاد منطقه را با جهان مرتبط کرده است. تنگه مالاکا زمانی تحت کنترل کشورهای عربی، هلند و پرتغال بود. بریتانیا در اواسط قرن نوزدهم، کشور بهشتی برای دزدان دریایی بود که هدفشان هدف قرار دادن کشتی‌های تجاری بریتانیایی و هلندی بود. تاکنون تنگه‌های باریک، صخره‌های کم عمق، هزاران جزیره کوچک و گذرگاه متراکم صدها کشتی تجاری روز این دریا را بیش از رویای یک دزد دریایی بلکه یک تروریست نیز کرد. می‌توان گفت که مالاکا در واقع نقش مهمی در سیستم تجارت منطقه‌ای به طور خاص و سیستم تجارت بین‌المللی به طور کلی داشته است. تنگه مالاکا دارای مزایایی است. در ترافیک مناسب است و نزدیک به منطقه ادویه‌جات و کالاهای گرانبها مورد نیاز تجار بین‌المللی قرار دارد و همچنین این جاده اصلی، چند مسیری و آسان برای اتصال هند، غرب آسیا با چین و آسیای جنوب شرقی است. در اطراف تنگه، جزایر و مجمع‌الجزایر غنی با غذای غنی و آب شیرین قرار دارد. این تنگه به عنوان ایستگاه تبدالی برای تجارت از راه دور عمل می‌کند و منطقه کم عمقی ندارد که باعث شود کشتی‌های بزرگ به سمت آنها حرکت کنند (لانگ و همکاران، ۲۰۲۲: ۱۲۱).

تهدیدات تنگه مالاکا

اما در میان پتانسیل‌های بسیار خوب، تنگه مالاکا تهدیدات بالقوه بزرگی نیز دارد. متأسفانه وقتی به تنگه مالاکا می‌اندیشیم، اغلب تصاویری از یک آبراه که آلوده به دزدان دریایی است، متبادر به ذهن می‌شود. اعمال دزدی دریایی همچنان در جنوب شرقی آسیا رخ می‌دهد. این حملات تهدید مداوم، برای تجارت دریایی در منطقه‌ای محسوب می‌شود که برای حمل و نقل جهانی از اهمیت بالایی برخوردار است (رحمانیان و همکاران، ۱۴۰۱: ۱۸۰۹). تهدیدات موجود در تنگه مالاکا شامل خطر تصادفات دریایی، آسیب‌های زیست محیطی و دزدی دریایی است. دزدی دریایی می‌تواند تأثیر قابل توجهی بر هزینه‌های تجارت و حمل و نقل، کاهش حجم تجارت و افزایش خطرات حمل و نقل در منطقه داشته باشد. سوابق جرایم دریایی از سال ۲۰۰۴ تا ۲۰۱۶ به دست آمده از دفتر بین‌المللی دریانوردی نشان می‌دهد که تنگه هرمز و خلیج فارس نسبت به تنگه مالاکا و دریای چین جنوبی دارای نرخ بالاتری از جنایات دریایی هستند. بر اساس آخرین گزارش دفتر بین‌المللی دریانوردی، اتو و جرنبرگ (۲۰۲۱)، جرایم دریایی با مجموع ۲۰۱ حمله واقعی و اقدام به دزدی دریایی در سراسر جهان افزایش یافته است و بیشترین حوادث در آسیای جنوب شرقی و آفریقا ثبت شده است (یوسدین و همکاران^۲، ۲۰۲۳: ۲).

نگرانی پکن در مورد مالاکا و دریای چین جنوبی از این واقعیت ناشی می‌شود که نیروی دریایی ایالات متحده (ناوگان هفتم و پنجم) که در اقیانوس هند و اقیانوس آرام و خاورمیانه فعالیت می‌کند تنها قدرتی است که هنوز قادر به تأمین امنیت برای تنگه‌های راهبردی از سواحل آفریقا تا شرق آسیا است. از زمان دنگ شیائوپینگ، چین یک سوار آزاد بوده است که از تعهد مستمر آمریکا برای ایجاد ناوبری و امنیت رایگان در آب‌های آسیایی سود می‌برد. نیروی دریایی ایالات متحده به عنوان یک ورودی سازنده برای ایجاد یک محیط بین‌المللی مثبت تلقی شد. این "پنجره فرصت استراتژیک"

¹. Gin

². Yusdian et al

شرکت‌های چینی را قادر ساخت تا به موفقیت تجاری قابل توجه و سطح بی‌سابقه‌ای از ادغام با اقتصاد جهانی دست یابند (پازاک^۱، ۲۰۲۱: ۱۷۶).

مشکلات امنیتی تنگه مالاکا، به عنوان مثال، دزدی دریایی که می‌تواند امنیت ملی سه کشور را به خطر بیندازد و به کشورهای که از حمل و نقل در تنگه استفاده می‌کنند آسیب برساند. بر اساس گزارش دفتر بین‌المللی دریانوردی، فعالیت‌های دزدی دریایی در حال افزایش است. آب‌های منطقه آسیا که با افزایش قابل توجهی کاملاً آسیب‌پذیر هستند، آب‌های شرق آسیا، دریای چین جنوبی و تنگه مالاکا هستند. همچنین تنگه مالاکا یکی از مناطقی است که بیشترین شدت حملات خشونت‌آمیز علیه کشتی‌ها را در جهان دارد. این مشکل به دلیل محافظت ضعیف دریا از کشورهای اطراف رخ می‌دهد (پریانتو و همکاران^۲، ۲۰۲۲: ۵۷۳).

نتیجه‌گیری

مالاکا یک تنگه جدا نشدنی از دریای چین جنوبی است که یک مسیر حمل و نقل استراتژیک را تشکیل می‌دهد که برای اقتصاد چین حیاتی است. تایوان، ژاپن و کره جنوبی، به ویژه در شرایط جهانی شدن و توسعه اقتصادی کشورهای جنوب شرقی آسیا، موقعیت مسیر دریایی مالاکا - دریای چین جنوبی از اهمیت بیشتری برخوردار است، حتی برای استرالیا، هند، خاورمیانه، آفریقا، اروپا و ایالات متحده، این مسیر کشتیرانی بین‌المللی را می‌توان «خط نجات» نامید. امنیت انرژی و تجارت بین اقتصادهای آسیای شرقی و آسیای جنوب شرقی به شدت به امنیت دریایی مالاکا و مسیر دریای چین جنوبی بستگی دارد. از نظر ارزش اقتصادی و استراتژیک، اهمیت مسیر دریایی از طریق مالاکا با کانال سوئز یا کانال پاناما قابل مقایسه است. از بین این سه مسیر، تنگه مالاکا تقریباً یک سوم پر رفت و آمدترین مسیر دریایی است. تجارت جهانی سالانه از آن عبور می‌کند که در مقایسه دو برابر میزان عبور سالانه از کانال سوئز و چندین برابر کانال پاناما است. این تنگه کریدور اصلی کشتیرانی بین هند و اقیانوس آرام که سه کشور پرجمعیت جهان هند، اندونزی و چین را به هم متصل می‌کند و از این رو مهم‌ترین نقطه تنظیم ترافیک در آسیا به شمار می‌رود. علاوه بر این، تنگه مالاکا به دلیل داشتن بنادر مهمی مانند بلاوان در اندونزی معروف است. باریک‌ترین نقطه مسیر کشتیرانی از طریق تنگه مالاکا در بخش کانال فیلیپس تنگه سنگاپور است. این نیز یکی از مهم‌ترین گلوگاه‌های جهان است. در تنگه مالاکا، نیمی از نفت جهان و دو سوم تجارت گاز طبیعی آن از آب‌های آن عبور می‌کند. تنگه مالاکا سالانه شاهد عبور حدود ۵۰۰۰۰ کشتی بود که یک سوم تجارت دریایی جهان را حمل می‌کرد. مهم‌ترین کالای حمل شده نفت است. نیمی از محموله‌های نفتی که از طریق دریا حمل می‌شود از طریق این تنگه انجام می‌شود. در سال ۲۰۰۳ در مجموع ۱۹۱۵۴ نفتکش از این تنگه عبور کردند. بزرگترین نگرانی فعلی چین در اقیانوس هند امنیت انرژی است. تنگه مالاکا برای اقتصاد چین تعیین کننده است، بنابراین پکن باید در مدیریت مستقیم آن برای افزایش امنیت مشارکت داشته باشد. اقتصاد پر رونق چین امروز به شدت به نفت، گاز و سایر منابع طبیعی که عمدتاً وارداتی هستند وابسته است. از طریق دریا، که ۸۰ درصد تجارت آن، از جمله منابع انرژی آن از خاورمیانه، از طریق تنگه مالاکا می‌گذرد. در واقع، هر کشوری که تنگه مالاکا را کنترل کند، مسیر کشتیرانی انرژی چین را نیز کنترل خواهد کرد. بنابراین، موضوع تجارت و امنیت انرژی چین را بر آن داشته است که «به سمت دریا» استراتژی تهاجمی‌تر اتخاذ کند. چین به خوبی از موقعیت قدرت بزرگ آمریکا و مزیت استراتژیک هند در منطقه آگاه است و رویکردی هماهنگ را دنبال می‌کند و از هرگونه دخالت تهاجمی با این قدرت‌ها اجتناب می‌کند. تنگه مالاکا دستیابی به فضای استراتژیک بزرگتر را از طریق همکاری با کشورهای ساحلی اقیانوس هند ایجاد می‌کند. با افزایش تنش‌ها در دریای چین جنوبی، تنگه مالاکا اهمیت بیشتری پیدا می‌کند و موقعیت استراتژیک

¹. Paszak

². Priyanto et al



آن کانون توجه کشورهای است که اقتصادشان به شدت به این مسیر کشتیرانی وابسته است. همچنین وضعیت امنیتی تنگه مالاکا توجه بسیاری از قدرتهای بزرگ منطقه و جهان را به خود جلب کرده است و توجه جامعه جهانی به مسائل امنیتی در تنگه مالاکا اهمیت این آبها را برای جامعه جهانی نشان می‌دهد. و سازمان‌های بین‌المللی منطقه‌ای و سازمان‌های غیردولتی و تجاری با ابتکارات مختلف به تهدیدات تروریسم و دزدی دریایی پاسخ داده‌اند

منابع

- حبیب‌زاده، توکل و مقدمی، محمد. (۱۴۰۱). بررسی و تحلیل توقیف کشتی «استناایمپرو» در تنگه هرمز از منظر حقوق بین‌الملل. فصلنامه آموزش علوم دریایی، ۹(۴)، ۱۶۴-۱۸۱.
- رحمانیان، عبدالمجید؛ رایجیان اصلی، مهرداد و طالبپور، منصور. (۱۴۰۱). بررسی کنوانسیون‌ها و صلاحیت‌های بین‌المللی پیرامون کنترل دزدی دریایی در اندونزی. ماهنامه جامعه‌شناسی سیاسی ایران، ۵(۱۰)، ۱۸۰۷-۱۸۲۴.
- عسگری، سهراب و قادری حاجت، مصطفی. (۱۴۰۰). جایگاه ژئوپلیتیکی تنگه هرمز در راهبرد دفاع دریای ایران. فصلنامه مطالعات بنیادین و کاربردی جهان اسلام، ۳(۷)، ۱۱۳-۱۴۶.
- کامران دستجردی، حسن و حسینی نصرآبادی، نرجس سادات. (۱۳۹۹). بررسی نقش تنگه مالاکا با رویکردی ژئوپلیتیکی و استراتژیکی. فصلنامه بین‌المللی ژئوپلیتیک، ۱۶(۶۰)، ۲۶۴-۲۸۷.
- Abd Rahim, M. A. C. Liu, S. Shi, X. Rahim Mohamed, C. A. (۲۰۲۲). Geochemical Assessment and Spatial Distributions of Trace Elements in the Surface Sediments of the Strait of Malacca. *EnvironmentAsia*, ۱۵(۳), ۵۸-۶۹
- Arnez, M. (۲۰۲۳). Ethnic politics and ambivalent imaginaries of the future at the Melaka Straits. *Singapore Journal of Tropical Geography*, ۴۴(۱), ۴۴-۵۷
- Gin, O. K. (۲۰۲۲). 'Bridge' to 'Fence' A Maritime History of the Straits of Malacca. *Journal of Maritime Studies and National Integration*, ۶(۱), ۱-۱۹
- Hanafiah, R. M. Zainon, N. S. Karim, N. H. Rahman, N. S. F. A. Behforouzi, M. Soltani, H. R. (۲۰۲۲). A new evaluation approach to control maritime transportation accidents: a study case at the Straits of Malacca. *Case studies on transport policy*, ۱۰(۲), ۷۵۱-۷۶۳
- Long, T. H. Hiep, T. X. Binh, N. T. (۲۰۲۲). Maritime Security in the Indo-Pacific Region: A View from the Geostrategic Position of the Malacca Strait. *AUSTRAL: Brazilian Journal of Strategy & International Relations*, ۱۱(۲۱), ۱۱۵-۱۳۱
- Minhat, F. I. Ghandhi, S. M. Ahzan, N. S. M. Haq, N. A. Manaf, O. A. R. A. Sabohi, S. M. Abdullah, M. M. (۲۰۲۱). The occurrence and distribution of benthic foraminifera in tropical waters along the Strait of Malacca. *Frontiers in Marine Science*, ۸, ۶۴۷۵۳۱
- Priyanto, A. Bainus, A. Sumadinata, R. W. S. Darmawan, W. B. (۲۰۲۲). Indonesian sea border security in Malacca Strait. *Baltic Journal of Law & Politics*, ۱۵(۱), ۵۷۲-۵۸۶
- Rusli, M. H. M. Suherman, A. M. Yuliantiningsih, A. Wismaningsih, W. Indriati, N. (۲۰۲۱). The Straits of Malacca and Singapore: Maritime Conduits of Global Importance. *Research in World Economy*.
- Yusdian, M. F. Putra, A. B. Anandari, A. A. Supriyadi, A. A. Arief, S. Haryanto, A. (۲۰۲۳). Concept design of military and civilian interoperability based on sensing technology to support defense systems in the Malacca Strait region. *Remote Sensing Applications: Society and Environment*, ۳۲, ۱۰۱۰۳۴

اولویت بندی عوامل موثر در تصادم کشتی ها در بندر امام خمینی با استفاده از تکنیک تاپسیس

سعید فرهادی پور^۱، علی شیروانی^{۲*}، فائزه شفیع شهبیر^۳

۱. استادیار دانشکده مدیریت و اقتصاد دانشگاه علوم تحقیقات تهران، ایران.

۲. کارشناس کنترل و بازرسی کشتی ها اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، ایران.

۳. دانشجوی کارشناسی ارشد مدیریت و بازرگانی دریا دانشگاه علوم و تحقیقات تهران، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: alishirvani1567@gmail.com

چکیده

خطر تصادم کشتی معمولاً به عنوان یکی از خطرات غالب برای تأسیسات دریایی تخمین زده می‌شود. تحقیق حاضر از لحاظ هدف، کاربردی و روش تحقیق، توصیفی-پیمایشی است. این تحقیق شامل ۳ مرحله بود. مرحله اول، مطالعات کتابخانه ای جهت شناسایی عوامل موثر در سوانح کشتی ها بود. مرحله دوم، پرسشنامه جهت تعیین اولویت عوامل موثر در سوانح کشتی ها در بندر امام خمینی بین نمونه تحقیق (۵۰ نفر از کارشناسان HSE بنادر و فرماندهان شناور متردد در بندر امام خمینی) توزیع و جمع آوری شد. روایی پرسشنامه از طریق صوری (نظرات خبرگان دریایی) و پایایی با توجه به ضریب آلفای کرونباخ مورد تایید قرار گرفتند. مرحله سوم، تجزیه و تحلیل پرسشنامه‌ها از طریق تکنیک تاپسیس صورت گرفته است. یافته‌های تحقیق نشان داد عدم شایستگی نیروی انسانی، بیماری و خواب‌آلودگی افسران و خدمه کشتی، شرایط محیطی و جوی، حواس پرتی و غیبت افسر عرشه در کشتی، نقص تجهیزات ارتباطی و ناوبری کشتی و زمان (شب یا روز بودن) در بروز سوانح کشتی ها در بندر امام خمینی بود.

کلید واژه: سوانح دریایی، بندر امام خمینی، تکنیک تاپسیس.

Prioritization of effective factors in ship Collision in Imam Khomeini port using TOPSIS technique

Abstract— The risk of ship collision is usually estimated as one of the dominant risks for marine facilities. The current research is applied in terms of purpose and descriptive-survey research method. This research consisted of 3 stages. The first stage was library studies to identify the effective factors in ship collision. In the second stage, a questionnaire was distributed and collected among the research sample (50 HSE experts of ports and ship commanders in Imam Khomeini port) to determine the priority of factors affecting ship accidents in Imam Khomeini port. The validity of the questionnaire was confirmed through face validity (opinions of marine experts) and reliability according to Cronbach's alpha coefficient. The third step is the analysis of the questionnaires through TOPSIS technique. The findings of the research showed the incompetence of manpower, sickness and sleepiness of the ship's officers and crew, environmental and atmospheric conditions, distraction and absence of the deck officer on the ship, the failure of the ship's communication and navigation equipment and the time (night or day) in the occurrence of ship accidents. It was in the port of Imam Khomeini.

Keywords— Marine Collision, Imam Khomeini port, TOPSIS technique.

۱- مقدمه

تاسیسات دریایی در معرض انواع مختلفی از خطرات مانند انفجار، نشت، آتش سوزی، سقوط اشیاء و تصادم است (۱). آمار نشان می‌دهد که تقریباً ۱۰ درصد از هزینه خسارت سالانه برای تاسیسات دریایی مربوط به تصادم است (۲). این کشتی است که از نظر فیزیکی قادر است با تغییر مسیر خود از تصادم با تاسیسات دریایی جلوگیری کند. متداول‌ترین نوع برخورد شامل کشتی‌های خدمات رسانی است که برای رسیدن به تاسیسات دریایی تعیین شده‌اند، اما به دلایلی با تاسیسات تصادم می‌کنند. این حوادث عموماً به دلیل کاهش سرعت و غیره پیامدهای جزئی دارند، اما برخی از حوادث نادر با پیامدهای قابل توجهی رخ داده است (۳). انواع دیگری از کشتی‌هایی که خطرآفرین هستند، به‌عنوان مثال، کشتی‌های تجاری، قایق‌های ماهیگیری، کشتی‌های آماده به کار و کشتی‌های نیروی دریایی هستند که کشتی‌های تجاری به دلیل ویژگی‌هایی مانند اندازه و سرعت احتمالاً عواقب قابل توجهی دارند (۴).

عواقب برخورد کشتی‌ها با تجهیزات در آبراه و اسکله بنادر به ویژگی‌هایی مانند نوع کشتی، سرعت، محل برخورد کشتی و غیره بستگی دارد. این برخورد در بدترین حالت می‌تواند منجر به فروریختن کامل تاسیسات دریایی شود که منجر به تلفات جانی، خسارات زیست محیطی و هزینه‌های اقتصادی بالا گردد (۵). با وجود پیشرفت‌های شگفت‌انگیزی در بخش دریایی با توجه به تجهیزات فنی، آموزش و روش‌های مدیریتی، برخورد بین کشتی‌ها و تاسیسات دریایی اتفاق می‌افتد؛ سطح زیادی از پیچیدگی در سازمان‌های کشتی شامل انسان‌ها، تجهیزات فنی و تصمیم‌گیری نهفته است. بدون شک نیاز به شناسایی عوامل موثر در سوانح کشتی‌ها با تجهیزات وجود دارد، به طوری که بتوان به درک بیشتر از چرایی وقوع برخورد دست یافت و از حوادث آینده جلوگیری کرد.

هدف ایجاد تاسیسات در لنگرگاه‌های خارجی بنادر، ایجاد امکان خدمت رسانی به وسایل نقلیه دریایی در بین مسیر از جمله ایجاد امکان تخلیه بار و تخلیه تجهیزات کشتی هاست. از آنجا که همواره امکان برخورد فیزیکی میان این سازه‌ها و شناورهای دریایی وجود دارد، لازم است این برخوردها تحلیل و بررسی شوند (۶). یکی از پیچیده‌ترین حوزه‌ها برای اندازه‌گیری و کمیت، عوامل انسانی و سازمانی است و تأثیر آن بر سناریوهای تصادف قابل توجه است. خطر برخورد کشتی معمولاً به عنوان یکی از خطرات غالب برای تاسیسات دریایی تخمین زده می‌شود (۷). با توجه به توسعه فنی و تغییرات مدیریتی امروزی، نیاز به شناسایی و اولویت بندی عوامل موثر در سوانح کشتی‌ها با تجهیزات دریایی وجود دارد.

با وجود پیشرفت‌های شگفت‌انگیزی که در بخش دریایی با توجه به تجهیزات فنی، آموزش و روش‌های مدیریتی صورت گرفته است، برخورد بین کشتی‌ها و تجهیزات دریایی همچنان اتفاق می‌افتد؛ بنابراین، چرا هنوز برخوردها رخ می‌دهد؟ همه حوادث مطابق با معیارهای زیر در یک دسته شدت آسیب با عنوان "خسارت تجهیزات" قرار داده شده‌اند. در برخی موارد که کلاس آسیب در ابتدا گزارش نشده بود یا به وضوح نادرست بود، بر اساس میزان آسیب گزارش شده و بحرانی بودن تجهیزات درگیر، تعیین شده است (۳). درجه‌بندی شدت آسیب به شرح زیر است (۵):

بااهمیت: آسیبی که بر یکپارچگی تجهیزات تأثیر می‌گذارد به اندازه‌ای است که نیاز به تعمیر فوری دارد. به عنوان مثال: اگر یکپارچگی تاسیسات از طریق آسیبی که منجر به شکستن سازه و/یا آسیب زیر دریا شود به خطر بیفتد. به طور مشابه، اگر خدمه باید تخلیه شوند و/یا فرآیند نصب سکو تعطیل شود، برخورد مهم تلقی می‌شود.

متوسط: تجهیزات نیاز به تعمیر و نگهداری دارد اما نه تعمیرات فوری زیرا یکپارچگی تجهیزات به خطر نمی‌افتد. این آسیب به شکل فرورفتگی‌های بزرگ در بالا یا زیر خط آب بدون شکستن ساختار ظاهر می‌شود. به طور مشابه، برای واجد شرایط بودن به عنوان آسیب متوسط، می‌توان خدمه را جمع‌آوری کرد، اما تخلیه نکرد و در صورت پیش‌بینی مسیر برخورد، ممکن است فرآیندها در انتظار ضربه، متوقف شوند.

جزئی: آسیبی که بر یکپارچگی تجهیزات تأثیر نمی گذارد، اما همچنان به تعمیر و نگهداری نیاز دارد، به عنوان مثال: فرورفتگی های کوچک و بریدگی بالای خط آب.

نامشخص: وضعیت سکو یا شدت آسیب در گزارشات حادثه مشخص نشده است.

۲- روش تحقیق

تحقیق حاضر از لحاظ طرح تحقیق در گروه ترکیبی و در زیرشاخه اکتشافی قرار می گیرد. در ابتدا در بخش کیفی، عوامل موثر در سوانج کشتی ها با تجهیزات دریایی بنادر شناسایی شده و سپس در بخش کمی با استفاده از پرسشنامه محقق ساخته، این عوامل مورد ارزیابی و اولویت بندی قرار می گیرند. همچنین، این تحقیق از لحاظ هدف، کاربردی است زیرا به دنبال کاهش سوانج کشتی ها با تاسیسات دریایی بندر امام خمینی می باشد. با استفاده از مطالعات کتابخانه‌ای، عوامل موثر در سوانج کشتی‌ها با تجهیزات دریایی شناسایی شدند (جدول ۱). سپس، این عوامل در قالب پرسشنامه محقق ساخته تعریف شدند.

جدول ۱: عوامل موثر در سوانج کشتی ها با تاسیسات دریایی بنادر

یافته (عامل موثر)	محقق (سال)
شایستگی نیروی انسانی	(۳)
بیماری و خواب آلودگی و حواس پرتی افسران و خدمه کشتی	(۲)
شرایط محیطی و جوی	(۴)
تجهیزات ناوبری و ارتباطی کشتی	(۵)
زمان (شب یا روز بودن)	(۶)

روایی پرسشنامه از طریق صوری (نظرات خبرگان دریایی) و پایایی با توجه به ضریب آلفای کرونباخ مورد تایید قرار گرفتند (۰/۷۴۲). در این تحقیق برای اولویت بندی عوامل از تکنیک تاپسیس به صورت زیر استفاده شده است:

مرحله اول: تشکیل ماتریس اولیه تصمیم داده‌ها بر اساس m گزینه و n شاخص

مرحله دوم: استانداردسازی داده‌ها و تشکیل ماتریس استاندارد (r_{ij})

مرحله سوم: محاسبه اوزان هر یک از شاخص‌ها (W_i) از طریق روش میانگین حسابی

مرحله چهارم: تشکیل ماتریس بی مقیاس موزون (V)

مرحله پنجم: تعیین بزرگ‌ترین d^+ و کوچک‌ترین d^- اعداد موجود در ستون‌ها

مرحله ششم: تعیین معیار فاصله‌ای تا ایده آل مثبت و منفی

مرحله هفتم: تعیین ضریب نزدیکی شاخص‌ها

مرحله هشتم: رتبه‌بندی ایده آل‌ها بر اساس میزان C_i^+

پس از اجرای هفت مرحله فوق‌الذکر در نهایت در مرحله هشتم جدول نهایی تکنیک تاپسیس به صورت زیر به دست آمده است (جدول ۲):

جدول ۲: اولویت نهایی شاخص‌ها

رتبه	شاخص‌های اصلی	وزن شاخص‌ها
۵	زمان (شب یا روز بودن)	۰
۳	شرایط محیطی و جوی	۰/۱۴۱
۱	شایستگی نیروی انسانی	۱
۴	تجهیزات ناوبری و ارتباطی کشتی	۰/۰۱۶
۲	بیماری و خواب‌آلودگی و حواس پرتی افسران و خدمه کشتی	۰/۱۴۵

۳- نتیجه‌گیری

هدف پژوهش حاضر، اولویت بندی عوامل موثر در تصادم کشتی‌ها در بندر امام خمینی بود که مشخص شد عدم شایستگی نیروی انسانی، بیماری و خواب‌آلودگی افسران و خدمه کشتی، شرایط محیطی و جوی، حواس پرتی و غیبت افسر عرشه در کشتی، نقص تجهیزات ارتباطی و ناوبری کشتی و زمان (شب یا روز بودن) در بروز تصادم کشتی‌ها نقش دارند. از سویی دیگر، نتیجه تکنیک تاپسیس نشان داد عامل عدم شایستگی نیروی انسانی مهمترین عامل موثر در سوانح تصادم کشتی‌ها در بندر امام خمینی می باشد. یافته‌های این تحقیق با یافته‌های یاهیا و همکاران (۲۰۲۱)؛ پترسون (۲۰۲۱)؛ سیهان (۲۰۲۰)؛ وال (۲۰۲۰)؛ سیدعلی و هوگن (۲۰۲۰)؛ استیفان و هرو (۲۰۱۹)؛ پوکو (۲۰۱۸) و ابداهال و ابرگ (۲۰۱۷) مطابقت و همخوانی دارد. نتیجه مطالعه یاهیا و همکاران (۲۰۲۱) نشان داد عدم شایستگی دریانوردان به دو مساله کاهش خدمه در کشتی‌ها و افزایش فشار کاری آنان که در برخی موارد شاهد این هستیم خدمه وظایفی را انجام می دهند که برای آنان هیچ تعلیمی ندیده اند همانند ارتباطات ناوبری و اصلاحات رایج ارتباطی. از سویی دیگر، آموزش‌هایی که خدمه دیده اند از کیفیت پایینی برخوردار هستند و خدمه نمی توانند در شرایط اضطرار تصمیم‌گیری مناسبی نمی توانند بگیرند.

۴- منابع

- (1) Crandal, J., 2019. Offshore Oil: The Next Big Threat. Oil and Gas, Natural Resources, and Energy Journal, 4 (6), 703-735.
- (2) Grasu, G. 2022. Risk assessment of Floating Offshore Wind Turbine. Energy Reports, Volume 9, 1-18.
- (3) Li, L. Khan, F. Chen, C. 2021. Risk assessment of offshore fire accidents caused by subsea gas release. Applied Ocean Research, Volume 115, Issue 23, 140-159.
- (4) Poku, R. 2018. Marine Offshore Accidents in Nigeria, Causes and Necessary Preventive Measures. American Journal of Engineering Research, Volume 5, Issue 3, 171-183.
- (5) Zhen, X. Han, Y. Peng, C. 2022. Development and prospects of major accident indicators in the offshore petroleum sector. Process Safety and Environmental Protection, Volume 160, 551-562.
- (6) Ceyhun, C. 2020. Impact of Shipping Accidents on Marine Environment: A Study of Turkish Seas. European Scientific Journal, vol.10, No.23, 10-25.
- (7) Cai, L. Tian, Z. 2021. Application of Bayesian networks in quantitative risk assessment of subsea blowout preventer operations. Risk Anal, 33 (7), 1293-1311.



اولویت بندی عوامل موثر در جذب و نگهداری دریانوردان در شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

محمدعلی عبدالوند*^۱، علی شیروانی^۲، فائزه شفیعی شهیر^۳

۱. استادیار دانشکده مدیریت و اقتصاد دانشگاه علوم تحقیقات تهران، ایران.

۲. کارشناس کنترل و بازرسی کشتی ها اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، ایران.

۳. دانشجوی کارشناسی ارشد مدیریت و بازرگانی دریا دانشگاه علوم و تحقیقات تهران، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: alishirvani1567@gmail.com

چکیده

صنعت کشتیرانی از چند دهه گذشته با کمبود شدید دریانوردان واجد شرایط به ویژه افسران مواجه بوده است. تقاضای روزافزون برای تجارت و سودآوری، که با گسترش ناوگان جهانی و نیاز سیری ناپذیر به سرعت در تجارت تکمیل می شود، بار کاری و استرس را برای دریانوردان افزایش داده و منجر به افزایش ناراضیتهای شغلی شده است. تحقیق حاضر از نوع اکتشافی بوده و از روش کیفی-کمی استفاده شده است. با استفاده از ادبیات و پیشینه تحقیق، ۱۴ عامل شناسایی شدند. نظرات ۲۰ نفر از کاپیتان های شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از طریق تکنیک سلسله مراتبی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. یافته های تحقیق نشان داد "دوره قرارداد و شیوه های مدیریت خدمه" به طور قابل توجهی مهمتر از سایر عوامل مانند "شرایط کاری"، "حقوق"، "شرایط زندگی"، "روابط شرکت" و "رفاه و مزایا" بر جذب و نگهداری دریانوردان اثرگذارتر است.

کلید واژه: جذب، نگهداری، دریانوردان، تکنیک سلسله مراتبی

Abstract— The shipping industry has been suffering an acute shortage of qualified seafarers, especially officers, since past few decades. The ever-growing demand for trade and profitability, complemented by the expanding world fleet and an insatiable need-for-speed in the business, has marginally increased the workload and stress for the seafarers, leading to rising job dissatisfaction. The current research is exploratory and qualitative-quantitative method is used. Using literature and research background, 14 factors were identified. The opinions of 20 captains of the shipping company of the Islamic Republic of Iran were analyzed through the hierarchical technique. The research findings showed "Contract period & crew management practices" was found to be significantly more important than other factors such as "working conditions", "remuneration", "living conditions", "company relations", and "welfare & benefits" (in that order).

Keywords— Attraction, Retention, Seafarers, Hierarchical Technique.

۱- مقدمه

در سال ۱۹۷۰، تعداد کل تن محموله های بارگیری شده در کشتی ها در سراسر جهان ۲.۶۰۵ میلیارد بود. در سال ۲۰۲۰، این رقم ۱۰.۶۴۸ میلیارد رسید. بخش حمل و نقل از نظر بار حمل و نقل رشد سال به سال داشته است. با توسعه فناوری، تعداد و اندازه کشتی ها به سرعت در حال افزایش است. طی دهه گذشته، ناوگان جهانی به طور متوسط ۳.۳

درصد در سال رشد داشته است و در حال حاضر، ظرفیت کل ناوگان جهانی حدود ۲.۱ تریلیون تن وزن مرده (DWT) است (۱). با این حال، عرضه دریانوردان سرنوشت مشابهی نداشته و بازار دریانوردی مدتی است که کمبود شدید دریانوردان واجد شرایط را احساس می کند. نگرانی های اولیه کمبود دریانورد تقریباً نیم قرن پیش احساس شد که امروزه به یک مشکل واقعی تبدیل شده است. طبق آخرین برآورد بیمکو در سال ۲۰۲۱، در حال حاضر کمبود ۲۶۲۴۰ افسر (واجد شرایط کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهبانی برای دریانوردان) وجود دارد. این گزارش همچنین پیش بینی می کند که تا سال ۲۰۲۶ به حدود ۸۹۰۰۰ افسر اضافی نیاز خواهد بود (۲). یکی از دلایل اصلی این کمبود نیروی کار، نرخ فرسایش بالا ناشی از افزایش استرس ناشی از کار، انزوای اجتماعی، جذابیت مشاغل ساحلی و غیره است (۳). در یکی دو سال اخیر، شاهد اتفاقات و تغییرات بی سابقه ای در جهان در زمینه بیماری همه گیر کرونا و پروس ۲۰۱۹ بوده ایم. بسیاری از کشورها مرزهای خود را به روی دریانوردان کشتی ها بستند و صدها هزار نفر از این دریانوردان در طی "بحران تغییر خدمه کووید-۱۹" در کشتی سرگردان شدند. دریانوردان مشکلات جدیدی چون ترس از سلامتی، واکسیناسیون، افزایش تعداد مرگ و میرها، قرنطینه و بازگشت به وطن داشتند (۴). با تشدید مسائل مربوط به سلامت روان (به شکل اضطراب و افسردگی) و افزایش خستگی مزمن و ناراحتی، انگیزه و رضایت شغلی دریانوردان در حال کاهش بود (۵).

حفظ دریانوردان آموزش دیده و واجد شرایط برای شرکتها بسیار مهم است، به ویژه در طرح کنونی مسائل ناشی از همه گیری و ناآرامی های روسیه و اوکراین، جایی که دریانوردان انگیزه کمی دارند و بسیاری می خواهند به مشاغل ساحلی یا سایر شرکت های ارائه دهنده مهاجرت کنند. مزایای بهتر در چنین مواقعی، نیاز مبرمی به سازمان های استخدام کننده برای مطالعه، تجزیه و تحلیل تجربی و درک عواملی که بر حفظ دریانوردان تأثیر می گذارند، وجود دارد و بنابراین به کارگیری تاکتیک هایی که ممکن است به بهترین وجه منجر به بهینه سازی استراتژی های شرکت برای حذف یا محدود کردن ترک شغلی بالا شود، وجود دارد.

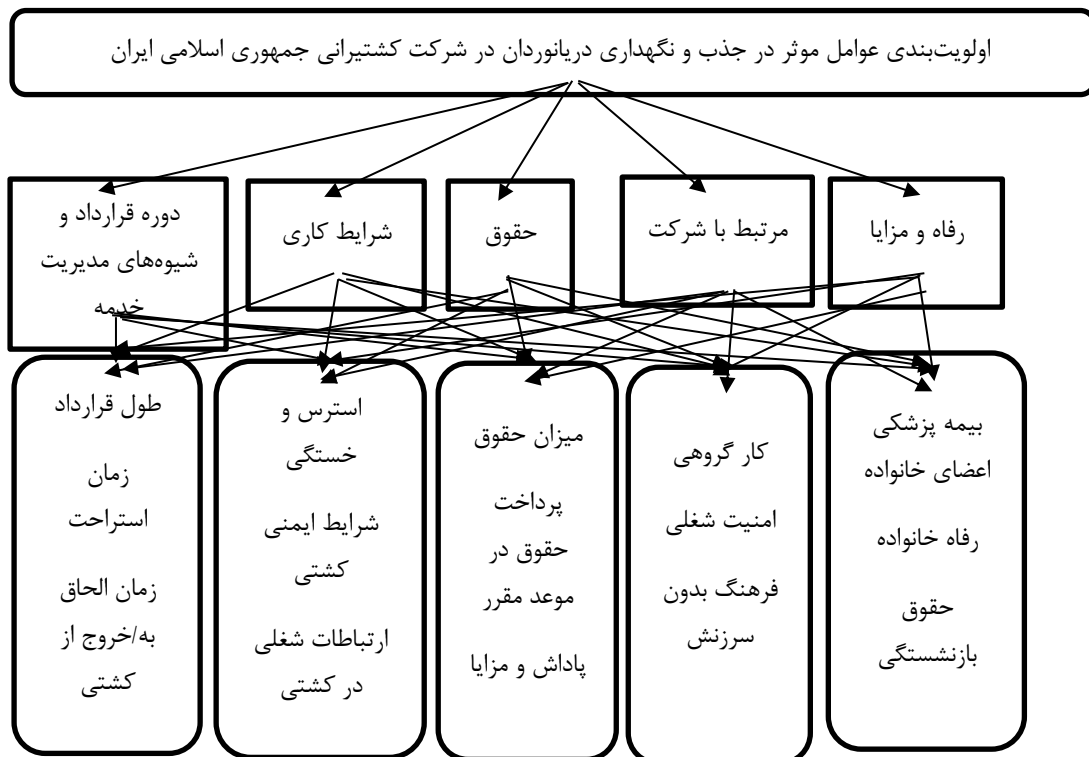
۲- تجزیه و تحلیل داده ها

تحقیق حاضر از نوع اکتشافی بوده و از روش کیفی-کمی استفاده شده است. در بخش کیفی با استفاده از ادبیات و پیشینه تحقیق، ۱۴ عامل شناسایی شدند (جدول ۱).

جدول ۱: عوامل موثر در جذب و نگهداری دریانوردان

عوامل	دوره قرارداد و شیوه های مدیریت خدمه	شرایط کاری	حقوق	مرتبط با شرکت	رفاه و مزایا
منبع	۲	۱	۳	۵	۴

در مرحله کمی، از نظرات ۲۰ نفر از کاپیتان های شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران استفاده شد. در بخش تحلیل اطلاعات تکنیک سلسله مراتبی بکار گرفته شد. روایی عوامل شناسایی شده از طریق محتوایی و پایایی آن با توجه به ناسازگاری زیر ۰/۱ (۰/۰۹۱؛ ۰/۰۸۸، ۰/۰۷۵، ۰/۰۹۲ و ۰/۰۹۰) مورد تایید قرار گرفته است.



شکل ۱: درختچه سلسله مراتبی تحقیق

پس از انجام مقایسات زوجی و به دست آوردن ماتریس به هنجار، در نهایت وزن نهایی عوامل به دست آمد (جدول ۲ تا ۷)

جدول ۲: وزن نهایی عوامل اصلی تحقیق

عامل	دوره قرارداد و شیوه‌های مدیریت خدمه	مرتبط با شرکت	حقوق	شرایط کاری	رفاه و مزایا
وزن	۰/۲۸۸	۰/۱۵۱	۰/۱۸۹	۰/۲۲۹	۰/۱۴۳

جدول ۳: وزن نهایی عوامل دوره قرارداد و شیوه‌های مدیریت خدمه

عامل	طول قرارداد	زمان استراحت	زمان الحاق به/خروج از کشتی
وزن	۰/۳۹۷	۰/۳۱۳	۰/۲۹۰

جدول ۴: وزن نهایی عوامل شرایط کاری

عامل	استرس و خستگی	شرایط ایمنی کشتی	ارتباطات شغلی در کشتی
وزن	۰/۴۰۲	۰/۳۴۴	۰/۲۵۴

جدول ۵: وزن نهایی عوامل حقوق

عامل	میزان حقوق	پرداخت حقوق در موعد مقرر	پاداش و مزایا
وزن	۰/۳۷۷	۰/۲۹۸	۰/۳۲۵

جدول ۶: وزن نهایی عوامل مرتبط با شرکت

عامل	کار گروهی	امنیت شغلی	فرهنگ بدون سرزنش
وزن	۰/۳۸۱	۰/۴۴۳	۰/۱۷۶

جدول ۷: وزن نهایی عوامل رفاه و مزایا

عامل	بیمه پزشکی اعضای خانواده	رفاه خانواده	حقوق بازنشستگی
وزن	۰/۳۶۰	۰/۳۳۴	۰/۳۰۶

۳- نتیجه گیری

هدف پژوهش حاضر، اولویت بندی عوامل موثر در جذب و نگهداری دریانوردان در شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بوده است. در ابتدا ۱۴ عامل در قالب ۵ گروه به عنوان عوامل موثر در جذب و نگهداری دریانوردان شناسایی شدند که عبارتند از: دوره قرارداد و شیوه های مدیریت خدمه (طول قرارداد، زمان استراحت، زمان الحاق به/خروج از کشتی)؛ شرایط کاری (استرس و خستگی، شرایط ایمنی کشتی، ارتباطات شغلی در کشتی)؛ حقوق (میزان حقوق، پرداخت حقوق در موعد مقرر، پاداش و مزایا)؛ مرتبط با شرکت (کار گروهی، امنیت شغلی، فرهنگ بدون سرزنش) و رفاه و مزایا (بیمه پزشکی اعضای خانواده، رفاه خانواده، حقوق بازنشستگی). سپس از تکنیک سلسله مراتبی برای اولویت بندی عوامل موثر در جذب و نگهداری دریانوردان در شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با استفاده از نظرات ۲۰ نفر از کاپیتان های کشتی های این شرکت که دارای سابقه کاری بیشتر از ۱۰ سال استفاده شد که نتایج زیر حاصل شد:

در میان عوامل اصلی، دوره قرارداد و شیوه های مدیریت خدمه" به طور قابل توجهی مهمتر از سایر عوامل مانند "شرایط کاری"، "حقوق"، "شرایط زندگی"، "روابط شرکت" و "رفاه و مزایا" بوده است. در میان عوامل دوره قرارداد و شیوه های مدیریت خدمه، طول قرارداد مهمتر از عوامل زمان استراحت و زمان الحاق به/خروج از کشتی؛ در میان عوامل شرایط کاری، استرس و خستگی مهمتر از عوامل شرایط ایمنی کشتی و ارتباطات شغلی در کشتی؛ در میان عوامل حقوق، میزان حقوق مهمتر از پاداش و مزایا و پرداخت حقوق در موعد مقرر؛ در میان عوامل مرتبط با شرکت، امنیت شغلی مهمتر از کار گروهی و فرهنگ بدون سرزنش و در میان عوامل رفاه و مزایا، بیمه پزشکی اعضای خانواده مهمتر از رفاه خانواده و حقوق بازنشستگی بوده است.

۵- منابع

- (1) An, J., Liu, Y., Sun, Y., Liu, C., 2020. Impact of work-family conflict, job stress and job satisfaction on seafarer performance. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 17(7), 21-34.
- (2) United Nations Convention on Trade and Development, (UNCTAD), 2021. UNCTAD: Review of maritime transport 2021.



- (3) Fahim, A., 2019. Strategic human resource management and public employee retention. *Review of Economics and Political Science*, Vol. 3 No. 2, 20-39.
- (4) Hebbar, A., Mukesh, N., 2020. COVID-19 and seafarers' rights to shore leave, repatriation and medical assistance: a pilot study. *International Maritime Health*, 71(4), 217-228.
- (5) Ngo-Henha, P., 2018. A review of existing turnover intention theories in shipping industry. *International Journal of Economics and Management Engineering*, 11(11), 2760-2767.

بررسی اعمال حاکمیت ایران در خلیج فارس و تنگه هرمز

یوسف لطفی

چکیده

وقایع نویسان و تاریخ نگاران خلیج فارس، همواره اوضاع سیاسی و اقتصادی منطقه را از دیدگاه استعمارگران بررسی و تحلیل کرده اند و کمتر از بعد حقوقی مخصوصاً حقوق بین المللی مورد نقد و بررسی قرار داده اند. تحولات دانش فنی تمامیت منابع و اعمال کمیت ها کشورهای ساحلی را به شدت آسیب پذیر کرده و کوشش های دو دهه اخیر کنفرانس های منطقه ای و بین المللی همه به منظور دستیابی به یک نظم نسبی در مراودات دریایی بوده است. اما امروزه تنها بخش کوچکی از مسائل و اختلاف و تناقض در رویاها حل و فصل و قواعد مدرن هنر مقبولیت عام در جامعه بین المللی کسب نکرده است. هنوز کشورهای پیشرفته صنعتی آمادگی برخورد منصفانه با مسائل جاری جهان برای تنظیم روابط عادلانه بین کشورهای فقیر و غنی را ندارند. در این گیردار تمامیت، منافع و حاکمیت ملی کشورهای ساحلی، که امکانات مقابله با دانش فنی پیشرفته را ندارند، معرض تهدید و تهاجم و تعارض قرار دارد. حقوق و قانون آنطور که شایسته است احکام برقراری نظم عمومی دنیا را ندارد و با این وجود قواعد، موازین و قوانین بین الملل به عنوان مأمّن هر چند نامطمئن، مواردی است که کشورهای جهان سوم برای اعمال حاکمیت فقط منافع و حقوق خود را در دریاهای مجاور خویش می توانند به آن توسل جویند.

کلیدواژه ها: حاکمیت، خلیج فارس، تنگه هرمز، وضعیت ژئوپلیتیک

مقدمه

خلیج فارس از زمان های گذشته به خاطر قرار گرفتن بر سد راه های عمده بازرگانی بین شرق و غرب، برخوردار از موقعیت استراتژیک مهم و نیز به عنوان یکی از نقاط ی تلاقی می شد تمدن بزرگ جهان آن روز یعنی ایران و غرب و خاور در همیشه از اهمیت خاص برخوردار بوده است. همچنین انگلستان برای رسیدن به هندوستان و روسیه به خاطر رسیدن به آب های آزاد و فرانسه برای ضربه زدن به رقیب خود انگلستان در طول تاریخ به این منطقه توجه کرده اند و موجب لشکر کشی های موفق و ناموفق شده است. در عصر صنعت به خاطر کشورهای نفت چرا اطراف آن و بازار پر رونق و فروش کالا در توجه استعمارگرایان بوده است. از آنجا که خلیج فارس در طول تاریخ دستخوش و قالب ها و کشمکش های قدرت های استعمارگر قرار داشتند ماهیت حقوقی آن از نظر اعمال حاکمیت دولت های ساحلی هیچ گاه روشن نبوده است. بسیاری از دریاهای باریک که از نظر جغرافیایی و تاریخی شرایط مشابهی با خلیج فارس داشته اند بویژه لنگه ها و معابر متصل به آنها تحت نظام و قواعد خاص که مبین حاکمیت کشورهای حاشیه آن ها بوده است. اداره می شده اند اما چنین ضوابط و قواعد مدونی در مورد خلیج فارس یا به طور اساسی وجود ندارد و یا اگر ی در پاره ای از موارد موجود باشد متاثر از منابع و نیات قدرت های سلطه گر خارجی است. اولین باری که ماهیت حقوق خلیج فارس در یک نشست بین الملل مورد بحث قرار گرفت، در سال ۱۹۲۵ در کنفرانس تجارت اسلحه بود. در این کنفرانس مسئله مذکور برای نظر خواهی به کمیته ویژه حقوقدانان ارجاع شد کمیته مذکور در با سوال وضعیت خلیج فارس از دیدگاه حقوقی بین المللی پاسخ داد که خلیج فارس از نظر حقوق بین الملل یک دریای آزاد است و نیز اضافه کرد قاعده مذکور شامل تنگه هرمز و دریای عمان نیز می شود. واز آن به بعد کنفرانس های مختلفی در این امور

تشکیل گردید. اما صرف نظر از شرایط زمان و مکان همه این کنفرانس ها در راستای بسط دامنه نفوذ قدرت های خارجی در این منطقه بوده است. تحقیق حاضر گذاری است بر اهمیت خلیج فارس از قدیمی ترین ایام تا به حال و تحولاتی که در آن واقع شده و اینکه طبق اسناد و مدارک ایران به علت داشتن بیشترین مرز در شمال، دارای حق حاکمیت تقریباً مطلق بر این منطقه است و هرگز یک دریای آزاد نبوده و نیست و تمام کشورها طبق مقررات بین المللی حق عبور و مرور در این منطقه را دارند. ولی مجبور به رعایت قوانین خاص در رابطه با این منطقه می باشند.

۱- اهمیت خلیج فارس

۱-۱- اهمیت خلیج فارس از نظر نفتی

تمرکز جغرافیائی ذخایر نفت ارزان هزینه در کشورهای حوزه خلیج فارس، یکی از عمده دلایل عمده اهمیت استراتژیک منطقه است. ظرف دو دهه گذشته بویژه در دوره ای که از سال ۱۹۷۳ شروع شد، هر چند گاهی به جهت سیاست های داخلی و خارجی دولت های منطقه و نیز رویداد هایی که درون یا میان کشورهای این منطقه رخ داده یاد آوری هایی در باب این اهمیت استراتژیک به عمل آمده است چرا که هر یک از این رویداد ها بر سطح تولید و صدور نفت و به همین ترتیب بر قیمت های جهانی نفت و در پی آن بر اقتصاد جهان سریعاً اثر گذارده است همچنین خلیج فارس در موقعیت برخورد ابر قدرتهاست در گذشته بعنوان نزدیک راه غرب به هندوستان دارای اهمیت خاص بوده اما امروزه بخاطر کشورهای نفت خیز بیشتر مورد توجه دو ابر قدرت است. روسیه همواره از راه یابی به اقیانوس ها در وضع سختی قرار داشته است.

استراتژی شوروی بر اساس علاقه به این قسمت از جهان بوده است که منافع نفتی به حد وفور آن در بست در اختیار غرب بوده است. در عین حال، پس از شکست ملی گرایی در مقابله با استعمار و عدم کارایی این ایدئولوژی در حفظ منابع ملت های منطقه اسلام گسترش چشمگیر دارد.

فاصله قفقاز از چاه های نفت جنوب و رسیدن به خلیج فارس در حدود ۱۰۰۰ کیلومتر و از سرحد شمالی افغانستان در حدود ۱۲۰۰ کیلومتر است. آیا حوادث این کشور و اشغال نظامی افغانستان و ساختن یک پایگاه مهم در جنوبی ترین نقطه که کمتر از ۵۰۰ کیلومتر تا خلیج فارس است می تواند با استراتژی شوروی بی رابطه باشد. تا سال ۱۹۶۰ شوروی به خلیج فارس هیچ گونه راهی نداشتن بعد از قرارداد دوستی و کمک های متقابل به زامداران بغداد و صرف هزینه فوق العاده در ساختن بندر ام القصر، کشتی تجاری و محصولات جنگی شوروی به خلیج فارس راه یافت و قسمت اعظمی از محصولات و تجهیزات جنگی به عراق داده شد که در جنگ علیه ایران استفاده کند.

در مقابل امریکا که بیش از ۱۱ هزار کیلومتر با این منطقه فاصله دارد پایگاه هایی در مناطق جنوبی فارس بدست آورده است تا با حضور خود در منطقه منافع اقتصادی و استراتژیک صرف نظر کند. تمام این ها به خاطر ذخائر مهم نفت و گازی است که در خلیج فارس وجود دارد. از ۵۰۰ میلیارد بشکه نفت اوپک، ۴۰ میلیارد بشکه در منطقه خلیج فارس تهیه می شود، با دست کم ۷۵ سال آینده می توان از آن بهره برداری کرد با توجه به این منابع سرشار نفتی در خلیج فارس رویارویی و تضاد منافع شرق و غرب آینده را دچار مخاطرات نظامی کرده است. با توجه به اهمیت نفت در تهیه انرژی و بعنوان قوه محرکه همه صنایع و وسایل حمل و نقل و نیز بعنوان ماده اولیه ی تولیدی بسیاری از کالاهای بنیادی و اساسی در جهان که ابعاد گسترده آن از تولید لاستیک گرفته شده تا تهیه انواع داروهای شیمیائی، پوشاک، کالاهای صنعتی و حتی مواد غذایی و غیره را در بر می یگرد نفت طی قرن بیستم عامل بسیار مهمی در تحولات نظامی سیاسی و اقتصادی جهان بوده، در میان مناطق فارس بعلا تسط بر ذخایر عظیم نفت و گاز و صدور تولید و توان صادراتی قابل توجهه در حقیقت مرکز این تحولات بوده است و تقریباً

حیات تمام کشورهای صنعتی وابسته به نفت و حیات اقتصادی و سیاسی بسیاری از کشورها بخصوص کشورهای صنعتی غرب و ژاپن بستگی به ادامه عرضه نفت بی وقفه خلیج فارس وابسته است.

اما یک نوع وابستگی مشترک بین کشورهای نفتی خلیج فارس و مشتریان آن ها در همه نقاط وجود دارد. یعنی در عوض وابستگی های کشورهای صنعتی به این ماده خام کشورهای تولید کننده مجبورند احتیاجات صنعتی یا غیر صنعتی خود را با پرداخت نفت جبران کنند. به طوری که قدر قیمت نفت بالا برود کالاهای صنعتی هم افزایش قیمت خواهند کرد. نفت و سرمایه گذاری زاده آن نه تنها بادیه نشینان دشت های بی آب و گیاه عربستان را به شهرهای کرانه ای خلیج کشانده، بلکه انبوه کار و رزان و کارگران را از سر اسر جهان به این سامان آورده است. چاه های کوچک نیمه شور و بیابان های جنوب نه پاسخ گوی این انبوه مردمان است و نه سازگار یا دارائی های افسانه ای و خواسته های فرا امروزی نودولتان این سرزمین ها. هر چند که جنگ خلیج فارس بازار کشیدن لوله های نفت را از این منطقه به کناره های دریای مدیترانه و دریای سرخ گرم کرده است. اما این روی گردانی نخواهد توانست از ارزش گذر گاهی خلیج فارس بکاهد.

آزمون چندین دهه گذشته در خاور میانه نشان داده است که با پیدایش هر تنش و درگیری در منطقه کشورهای لوله های نفت از سرزمین آن ها می گذرد از این شریان های نفتی به گونه گروگان بهره می گرفته اند. گرمی بازار سرمایه گذاری و گسترش پذیری بازارهای دل انگیز خرید و مصرف پیرامون خلیج فارس نیز آنچنان است که دور شدن چند خط لوله جایگاه و پایگاه بین المللی آن را نمی کاهد. از آن پس بیشترین تلاش از سوی دو کشور عربستان شد و کویت سازمان کشورهای صادر کننده عربی نفت (اوپک) در سال ۱۹۶۸ پدید آمد. روند موضع گیرانه و پدافندی کشورهای صادر کننده نفت ایران نقش یافتن در قیمت گذاری نفت و میزان و تولید و صدور آن دنباله یافت. هر شش کشور عربی منطقه خلیج فارس عضویت او آپ را دارا هستند.

۱-۲- اهمیت خلیج فارس از نظر نظامی

خلیج فارس در مرکز جنوب غرب آسیا این تسهیل را بوجود آورده است تا ساز و برگ نظامی به ساحل آن حمل و نقل از طریق راه های آبی، خطوط راه آهن، اتوبان ها و راه های شوسه به مراکز مورد نظر حمل شوند، استفاده متفقین از خلیج فارس در جنگ جهانی دوم به قوای محور نمونه ای بارز از اهمیت جغرافیائی نظامی آن است. سواحل خلیج فارس به طور کلی از دشت های پست، خاکی و شنی و ارتفاعات کوهستانی تشکیل شده است. ساحل پست برای عملکرد نیروهای آبخاکی در زمین مناسب است، ولی شیب کم دریا مانع نزدیک شدن یگان های شناور آبخاکی به ساحل می شود و ناوهای نیروبر نمی توانند محموله خود را بعد از آب مبادله کنند، لیکن هوا ناوها از این محدودیت مستثنی هستند و به سادگی می توانند از این گونه سواحل عبور کنند. سواحل پست از نظر حساسیت های اطلاعاتی و پایگاه های موشکی به خودی خود محدودیتی بوجود نمی آورد ولی ارتفاع آن ها باعث تقلیل برد سطح دستگانهاییکه تابع انحناى زمین هستند، می شود بر عکس کناره ای کوهستانی در حالیکه شیب زیادی در دریا ایجاد می کنند برای نزدیک شدن ناوهای آبخاکی مناسب هستند ولی در جاهایی که دامنه کوهها به درون دریا ادامه می یابد و یا ساحل آن صخره ای است نمی توان هوا ناوها را مورد استفاده قرار داد.

مهمترین پایگاه نظامی خلیج فارس از نظر استراتژیک پایگاه نظامی راس مسندم (پایگاه دریای غنم و پایگاه هوایی خصب کشور عمان) و پایگاه نظامی بندر عباس و پس از آن پایگاه نظامی چابهار و یا سب عمان و بحرین و پایگاه نظامی بوشهر است که به ترتیب تنگه هرمز و مدخل ورودی دریای عمان و شمال غرب دریای عرب و بالاخره شمال خلیج فارس حاکم اند. فرودگاه ها و بندرها و جزیره ها به پایگاه های فوق به صورت ایستگاه های مقدم آفندی و پدافندی کمک می کنند. تنها نقطه ضعف سکوها آسیب پذیری آنهاست، در برابر اقدامات متقابل نظامی که از دیگر

عوارض مصنوعی کانال مسندم است که جنبه نظامی آن بر جنبه اقتصادی ارجح است، زیرا ضمن کوتاه کردن مسیر کشتی ها می تواند تا حدود زیادی حفاظت آن ها را در برابر عبور از این کانال تسهیل کند و از عبور کشتی از شمال تنگه هرمز بکاهد. پل های موجود در خلیج فارس مانند پل ۲۵ کیلومتری که بحرین را به شبه جزیره عربستان متصل می کند، علاوه بر کاربرد تجاری از اهمیت ویژه نظامی نیز برخوردارند. در دهه ۶۰ دکتور نیکسون به پیروی از سیاست آمریکا در خاورمیانه بخصوص در منطقه خلیج به صورت سیاست دو ستونی نمودار شد. بر اساس این نظریه ایران باید نقش ستون نظامی و عربستان سعودی نقش ستون مالی و در همان حال نقش پدر خوانده عرب های منطقه را بازی کند. بعد از پیروزی انقلاب اسلامی یک دگرگونی در این سیاست بوجود آمد. به عبارت بهتر سیاست دوستونی ناچاراً می بایست جای خود را به سیاست یک ستونی دهد و عربستان هر دو نقش را خود بعهده گرفت. نگرانی رهبران جنوب خلیج فارس به دچار شدن سرنوشت شاه ایران به نفع آمریکا تمام شد و راه بر سیاست های تازه آمریکا در این سامان آسانتر نمود. (آفاقی، ۱۳۸۰، ۲۰)

۳-۱- اهمیت خلیج فارس از نظر بازرگانی

خلیج فارس به علت موقعیت ممتاز و بی نظیر جغرافیایی خود یکی از شاهراه های مهم بازرگانی جهان محسوب شده، قسمت های مهمی از ارتباطات شرق و غرب را تامین می کند. به واسطه دستیابی از طریق خلیج فارس به قلب خاور میانه، پیوستگی تمدن شرق و غرب تحقق یافته و مجاورت با کشورهای حاصلخیز و منابع ثروت موجب شده است که همیشه در کانون توجهات ابر قدرت ها در گذشته و حال قرار بگیرد. به طوری که از زمان پادشاهان تا سلاطین آل عثمان و از عهد اسکند تا زمان پطر کبیر و از آن زمان تا به حال پیوست ها چشم ها به جانب این سامان دوخته شده است. مارکوپولو، جهانگرد و دریانورد ونیزی، که خلیج فارس را مشاهده کرده و مطالب افسانه واری در مورد آن نوشت، یکی از اولین کسانی که توجه سرمایه داران حریص اروپائی قرون وسطی را متوجه این سامان و منافع سرشار و مزایای بازرگانی و اقتصادی آن کرد، به طوری که پس از اولین کشتی به ناگهان سیل کشتی های سودجویان غرب به سوی دریاهای شرق زمین بخصوص این آبراه حیاتی، سرازیر شد. همچنین بنادر در خلیج فارس دروازه های ورودی و خروجی ایران مرکزی و جنوبی بین النهرین و عربستان مرکزی و خاوری اند. چون حمل و نقل با کشتی های بخاری و بادبانی در این بنادر آزاد و پر رونق است، مبادله کالاها با بنادر خلیج و نقاط دیگر جهان برای همه منافع سرشار در بر دارد. بدیهی است کشتیرانی در روی دجله و فرات و کارون نباید با هیچ مانعی برخورد کند تا کالاها بازرگانی در مسیر رودخانه ها انتقال داده شود. همچنین این راه ها واجب و ضروری است تا کاروانان بتوانند بدون وقوع هیچگونه حوادث ناگوار در ایران و عربستان طی طریق کنند. اگر جاده ها بوسیله راهزنان ناامن باشند، بدیهی است در بنادر یا شهرهای داخلی همه کالاها روی هم انباشته گشته و هیچگونه معامله بازرگانی صورت نمی گیرد. بنابراین در درجه اول لازم است راه های دریائی و زمینی و رودخانه ای نواحی همسایه خلیج فارس، امن باشند تا نتایج بازرگانی خوب و شکوفا گردد. روشن است که استعمارگران نسبت به آرامی یا این اهمیت نمی توانند بی تفاوت بمانند و باید بوسیله برنامه ریزی های بلند مدت اطمینان حاصل کنند که مانع شرکت های چند ملیتی تضمین خواهد شد. یکی از طریق ممکن برای رسیدن به این اهداف انتقال نفت خام منطقه از طریق لوله است. این طرح هزینه هنگفتی را به دول حاشیه خلیج از نظر تاسیسات زیر بنائی تحمل می کند و در عرض سود زیادی را نصیب مقاطعه کاران و کارخانه های تولید لوله غرب می کند. بهره برداری از خلیج فارس از یک شو شامل بنادر مدرن و مجهیزی می شود که در شیخ نشینها قرار دارد و توسط خارجیان اداره می شود و از سوی دیگر شامل بنادر یگانه دولت حاکم بر سواحل شمالی، یعنی ایران می گردد، از جمله بنادر در خرمشهر آبادان، بندر امام خمینی، بوشهر بندر عباس به عنوان ارگان کشور و نزدیک به ۸۰ بندر سنتی و صیادی دیگر. (آصفی، ۱۳۸۳، ۲۷)

۲-۱ اعمال حاکمیت ایران در خلیج فارس و تنگه هرمز

۲-۱-۱ اعمال حاکمیت از طریق قانونگذاری

اولین باری که ایران در مور حاکمیت خود در خلیج فارس اقدام به قانونگذاری کرد در سال ۱۳۱۳ بود در این سال قانون تعیین حدود آبهای ساحلی و منطقه نظارت از تصویب قوه مقننه گذشت و تدوین و تصویب این قانون که شاید هم از نتایج نه چندان رضایت بخش کنفرانس حقوق دریاهای در سال ۱۹۳۰ در لاهه بود حدود حاکمیت ایران در دریای سرزمینی به وسعت ۶ مایل دریائی تعیین گردید و ۶ مایل دیگر نیز برای اجرای بعضی قوانین و قرار داد های مربوط به امنیت و دفاع مملکت و یا تامین عبور و مرور دریائی منطقه نظارت منظور شد. در موارد دیگری این قانون به وضعیت خورها (خلیج های کوچک) جزایر و شرایط دخول و توقف کشتی های جنگی و خارجی در آب های ایران و ترتیباتی که برای آن ها مقرر است و همچنین صلاحیت مقام های ایرانی برای رسیدگی و تعقیب جنحه و جنایاتی که در این منطقه واقع می شود ذکر شده است. بدین ترتیب دولت ایران در ۲۲ فروردین، ۱۳۳۸ قانون اصلاح قانون ۲۴ تیر ۱۳۱۳ را از تصویب گذراند. در قانون اصلاحی جدید علاوه بر تعریض دریای سرزمین به ۱۳ مایل تصریحات دیگری در خصوص حاکمیت کشور بر اساس قانون جدید به عمل آمد. قانون اکتشاف و بهره برداری از منابع طبیعی فلات قاره ایران مورخ ۲۸ خرداد ۱۳۳۴ نیز بعد دیگری از حاکمیت اقتصادی ایران بر منابع طبیعی کف دریا در خلیج فارس و دریای عمان افزود. اقدامات قانونگذاری فوق همه به منظور تعیین حدود و تحکیم حاکمیت ایران در مناطق مختلف خلیج فارس و دریای عمان انجام شده است. شایسته توجه است که از زمان آخرین اقدام قانونی مرتبط با اعلام منطقه انحصاری ماهیگیری ایران تحولات بسیار گسترده ای در نظام حقوقی دریاهای به وقوع پیوسته است، که در کنفرانس سوم دریاهای که در طول متجاوز از یک دهه مباحثه و مجادله و مذاکره سیاسی حقوقی به دگرگونی شگرفی در ساخت روابط بین المللی در پهنه دریاهای منجر شد. با وجود این ضرورت بازنگری برای قوانین پراکنده مربوط به دریاهای برای پر کردن خلأهای قانونی به منظور تثبیت حاکمیت کشور در مناطق مختلف دریائی بخوبی احساس می شود. (آصفی، ۱۳۸۳، ۳۰)

۲-۲ اعمال حاکمیت از طریق قرار داد های دوجانبه

از آنجا که محدوده و وسعت منطقه حاکمیت ایران در خلیج فارس با منافع و حدود حاکمیت دیگر کشورهای ساحلی تقارن پیدا می کند. منطق ساده همواره حکم کرده است که اختلاف های مرزی در دریا و خشکی با کشورهای همجوار و مقابل بوسیله تفاهم و مذاکره و در نهایت عقد قرار داد دو یا چند جانبه حل و فصل شود. برای این مقصود در مرتبه اول باید کشورهای منطقه به حل اختلاف فیما بین به شکل مسالمت آمیز تمایل داشته است به عبارت دیگر عامل اصلی برای نیل به تفاهم مذاکره سیاسی در محیطی دوستانه و دور از ارباب است و البته گاه اتفاق می افتد که برای وارد کردن طرف مقابل به مذاکره و مصالحه کشوری ناگزیر از نشان دادن چنگ و دندان شود. شاید اقداماتی را که دولت یاران در سال ۱۹۷۱ برای ادعاه حاکمیت کشور در جزایر تنگ بزرگ و کوچک و ابوموسی در گلو گاه خلیج فارس نزدیک تنگه هرمز انجام داد بخشی از این تاکتیک بوده و به هر تقدیر نمایش قدرت و نیرو در مناسبات بین المللی از جمله ابزار دیپلماسی است که در جای خود ممکن است کارساز و واحد ثمراتی شود اما از آنجا که زمینه نیل به تفاهم بوسیله مذاکره فراهم است، دست یازیدن به تاکتیک های اربابی و نمایش قدرت و بعضاً دامن زدن به خصومت و خشونت کار نامعقول و بی جایی است. ایران در این مقطع زمانی در موقعیت خاص قرار داشت و انگیزه اعمال حاکمیت به شیوه تفاهم یا تقابل خلیج فارس فوق العاده بالا بود. برنامه های اقتصادی بسیار بلند پرواز اند که همگی متکی به درآمدهای نفتی و تامین امنیت خطوط مواصلات دریائی و تنگه هرمز بود، همه مسائل، اقتصادی و اجتماعی را تحت الشعاع قرار می دهد. از آنجا که توسل به خصومت و منازعه و در نهایت جنگ بار سنگینی به دوش انتقاد مملکت قرار می دهد، انگیزه توسل به مصالحه به شیوه تفاهم ایران را که بزرگ

ترین کشور خلیج فارس است بر آن داشت که به موازات تقویت نیروی دریایی و سایر نیروهای مسلح خود باب مذاکره را با دیگران بگشاید. آسیب پذیری فوق العاده شیخ نشین های نفتی جنوب خلیج فارس تمایل آنها را به مصالحه و مذاکره دو چندان می کرد. حقیقت این بود که در آن زمان هیچ یک از کشورهای خلیج فارس حاضر نبود با ایران که از لحاظ نیرو جمعیت و طول سواحل و میزان منابع و ذخائر طبیعی در مرتبه نخست قرار داشت وارد مسابقه تسلیحاتی شود و از طرف دیگر وجود دشمن مشترک اعراب در خاور میانه یعنی اسرائیل که در آن هنگام روابط آشکار و چنهانی با ایران داشت عامل بازدارنده ای برای ایجاد کانون تشنج دیگری در خلیج فارس به حساب می آید. از دیگر سوء اختلاف داخلی کشورهای حاشیه خلیج فارس و خصومت های بالقوه و بالفعل ضرورت اقدام عاجل برای پیشگیری از توسعه آنها راه که ثبات و تعادل و امنیت منطقه را به مخاطره می انداختند ایجاب می کرد خصومت عربستان سعودی با یمن جنوبی و عراق با درگیری کویت و عراق به علت فرصت طلبی و چشم داشت این کشور به جزایر بومیان و دشمنی عراق و سوریه و... همه نمونه هایی از کانون های تشنج بود که انگیزه دستیابی به تفاهم را در منطقه افزایش می داد.

انگیزه عمده دیگری که در پشت دستیابی به تفاهم بوسیه مذاکره در خلیج فارس وجود داشت نگرانی از بازداشتن صفحه رقابت قدرت امریکا و شوروی در خلیج فارس بعد از ترک انگستان بود. شاید حضور دو ابرقدرت در اقیانوس هند تعبیری جز ادامه رقابت آنها برای تحصیل یا تحکیم منافع و مواضع آنها در خلیج فارس نداشته باشد، اما تنها در صورت ایجاد خلاء قدرت و فراهم بودن زمینه دخالت در تشنجات و خصومت های منطقه دوا بر قدرت می توانند مشروعیت حضور یا دخالت خود را توجیه کنند بنابر این انگیزه های مشروع بالا شرایطی را فراهم آورد که ایران در صدد بر آید به شیوه های ممکن حدود حاکمیت خود را در منطقه با کشورهای همجوار و مقابل معین و احراز کند. (اللهمی، ۱۳۹۲، ۳۷)

از جمله موافقت نامه های دو جانبه بین ایران و کشورهای خلیج فارس مرتبط با تحدید حدود مرزی فلات قاره و حاکمیت بر منابع با جزایر موارد زیر قابل ذکر و اهمیت است.

- ۱- موافقت نامه بین ایران و عمان، در سال ۱۹۷۴، مربوط به تحدید حدود فلات قاره.
- ۲- موافقت نامه بین ایران و دوبی، در سال ۱۹۷۴، در مورد حاکمیت بر جزایر سیری متعلق به ایران و سیر ابو نصیر به شارجه معلق است.
- ۳- موافقت نامه بین ایران و ابوظبی، در سال ۱۹۷۴، مربوط به تحدید حدود مرز های آبی.
- ۴- موافقت نامه بین ایران و قطر، ۷-۱۹۶۹، مربوط به تحدید حدود فلات قاره.
- ۵- موافقت نامه بین ایران و بحرین، ۷۲-۱۹۷۱، مربوط به تحدید حدود فلات قاره.
- ۶- موافقت نامه بین ایران و عربستان، ۶۹-۱۹۶۸، مربوط به تحدید حدود فلات قاره.
- ۷- موافقت نامه بین ایران و عراق منعقد شده در ۱۹۷۵ برای حل کلیه اختلاف های مرز های آبی و خاکی فیما بین در همین خلال مسئله حاکمیت تاریخی ایران بر جزیره بحرین که از سال ها پیش موضوعی بالقوه تشنج آفرین محسوب می شود با میانجیگری سازمان ملل متحد و با مراجعه به آزادی عمومی مردم این جزیره یک بار دیگر برای همیشه فضیله پیدا کرد و در ۱ مه ۱۹۷۰ شورای امنیت سازمان ملل نتیجه بررسی گروه تحقیق را مبنی بر استقلال کامل جزیره تأیید و مجالس مقننه ایران نیز مراتب را تصویب کردند.

با گام های فوق که به شیوه تفاهم و توافق دوجانبه از جانب ایران با کشورهای دیگر خلیج فارس برداشته شد. موقعیت سیاسی و محدوده قانونی حاکمیت ایران در خلیج فارس معین شد و دولت ایران با فراغ بال متوجه منطقه ای بسیار گسترده بیرون از دریای عمان در اقیانوس هند گردید و در منطقی از زمان حریم امنیت خود را تا حدود ۱۰ درجه

جنوبی یعنی در حدود شمال ماداگاسکار اعلام کرد و این قدرت تسلیحاتی پیشرفته ای پیدا کرد که این مسئله باعث نگرانی کشورهای منطقه خلیج فارس در دستیابی به نوعی پیمان دفاعی مشترک برای مقابله و بعضاً ایجاد توازن نظامی استراتژیک با ایران بر آمدند. (اللهی، ۱۳۹۲، ۳۹)

همچنین مسئله حمایت از محیط زیست دریائی منطقه خلیج فارس نیز که ناشی از فعالیت های روز افزون اکتشاف و بهره برداری نفت در فلات قاره و خطوط مواصلات دریائی-نفتی است کشور های منطقه منجمله ایران را در یک قرار داد چند جانبه که در تاریخ ۲۴ آوریل ۱۹۷۸ در کویت به امضا رسید گرد آورد. کنوانسیون منطقه ای کویت برای همکاری درباره حمایت از محیط زیست دریایی و پروتکل منضم بر آن از بسیاری جهت یک سند کامل حقوقی است لیکن به علت شرایط موجود در منطقه تاکنون کارآئی لازم را از خود نشان نداده است.

۳-۲- وضعیت حقوقی تنگه هرمز و مواضع ایران

با وجود آخرین تحولاتی که در چارچوب کنوانسیون جدید حقوقی دریا در رابطه با وضع حقوقی تنگه های بین المللی بوقوع پیوسته است اما نکته مهمی که در خصوص تنگه هرمز در شرایط فعلی مطرح است دارای دو بعد عمده می باشد که توجه به آن از اهمیت فراوان برخوردار است.

نکته قابل توجه در ابتدا این است که کنوانسیون جدید حقوق دریایها صرف نظر از قدرت عرضی که از امضای اکثریت قاطع کشورهای جهان تحصیل کرد و اکنون مورد استناد حاکم حقوقی و بین المللی است اما دام که به تصویب قوه مقننه کشور نرسد و اسناد الحاق مربوط به آن به طور رسمین به مقام این کنوانسیون و سازمان ملل متحد ابلاغ کشور از اعتبار حقوقی قوانین موضوعه برخوردار نیست و صرف امضای کنوانسیون و سند نهایی تکلیف قطعی حقوقی برای جمهوری اسلامی ایران ایجاد نمی کند. اما این سوال مطرح می شود که آیا دولت ایران حتی در شرایط متعارف صلح تکلیفی برای رعایت مفاد کنوانسیون جدید دارد یا خیر؟

از دیدگاه حقوق مثبت به پاسخ به این منفی است. البته می توان ادعا کرد که ایران به عنوان یکی از اعضای سازمان ملل متحده در مجموع باید خود را متعهد و مقید به قواعد و مقررات بین المللی باند این تعهد بیشتر جنبه اخلاقی دارد تا حقوقی یعنی در نهایت امر تضمین عملی برای اجرا و رعایت موازین عرفی بین المللی وجود ندارد. اما اگر استدلال کنین که با توجه به محتوی یعنی کنوانسیون جدید حقوق دریایها که اصول بسیار بنیادی از جمله میراث مشترک بشریت یعنی سرنوشت منابع موجود در آب های کره خاکی در ماورای حاکمیت ملی دولت ها را معین می کند و سایر اصول مهم دیگر تدوین کرده است که به مصلحت ایران است که خود را با موازین و مفاد آن به عنوان یک کلیت و مجموعه حقوقی متعهد و مقید بدانند این سوال پیش می آید که آیا کنوانسیون مذکور برای زمان جنگ هم قابلیت اجزای دارد یا خیر؟

پاسخ این سوال قدری پیچیده است معمولاً به موجب یک اصل کلی در زمان جنگ قرار داد های دو یا چند جانبه بین کشور متخاصم به حالت تعلیق در می آید مگر آنکه به نحوی دیگر در قرار دادها ذکر تصریحی از تغییر وضعیت صلح به جنگ شده باشد.

هر چند که در کنوانسیون جدید حقوق این مسئله از سوی بسیاری مطرح شده ولی در نهایت به سکوت برگزار گردید و به تغییر و تفسیر حقوقی بعدی موقوف شد.

۴-۲- وضعیت حقوقی تنگه هرمز و سایر تنگه ها در زمان صلح و جنگ

بطور کلی می توان ادعا کرد که در شرایط جنگی در منطقه ای که تنگه بین المللی در آن قرار دارد و به طور مستقیم تحت الشعاع حالت تخاصم است به علت تغییر شرایط صلح به جنگ مفاد هر گونه قرار داد ناظر بر تنگه که برای شرایط

صلح تدوین شده باشد به حال تعلیق در خواهد آمد. بویژه اگر یکی از کشور های ساحلی حاشیه تنگه بطور مستقیم در حالت جنگ و تخاصم باشد.

مثلاً در کنوانسیون ۱۹۳۶ در مورد تنگه های بسفر و داردانل بین شوروی، انگستان و فرانسه و ترکیه و هند و ژاپن و رومانی به امضا رسید به طور صریح زمان صلح را از شرایط جنگی تفکیک کرده و برای هر وضعیت مقررات خاصی تدوین کرده اند. همچنین در کنوانسیون مزبور به دولت ترکیه اجازه می دهد که چنانچه در حال جنگ باشد به کشتی های تجاری و جنگی خارجی تنها در صورتی اجازه عبور می دهد که برای او محقق باشد که مقصد نهایی کالا و محموله کشتی ها یک بندر متخاصم نیست.

در برخی دیگر از آب های مهم به علت موقعیت خاص آنها در حیات اقتصادی یا تجاری دنیا به موجب قرار داد های بین المللی مقررات ویژه ای برای زمان جنگ منظور شده است به عنوان مثال به موجب قرار داد های قسطنطنیه که با شرکت دولت عثمانی و ۶ کشور بزرگ اروپایی از جمله اسپانیا و هلند منعقد گردید سه اصل زیر برابر سوئز بنا نهاده شد :

آزادی دریا نوردی در زمان صلح و جنگ

آزادی کشتی های جنگی به شرط عبور بی ضرر

بی طرفی کامل کانال ترکیبی که به هنگام بروز جنگ امکان محاصره یا حمله وجود نداشته باشد.

که این سه اصل بکرات در خلال جنگ اعراب و اسرائیل نقض شد.

از نظر حقوقی و تدوین مقررات ویژه عبور کشتی در تنگه هرمز در هیچ دوره تاریخی قرار داد ویژه ای منعقد نشده است. این کمبود را می توان ناشی از این حقیقت دانست که در سال های گذشته تنگه هرمز همواره در سیطره قدرت و نفوذ دولت های غرب قرار داشته و هیچگاه هیچیک از دولت های ساحلی منطقه خود را در شرایطی نمی دیده است که در صدد مقابله با حضور و نفوذ و سلطه قدرت های دریائی بزرگ بر آید و منافع آنها را به مخاطره اندازد. می توان گفت وضعیت حقوقی تنگه هرمز به علت فقدان موضوعه خاص دو یا چند جانبه تابع شرایط زمان است. در زمان صلح قوانین بین المللی دریائی که مقبولیت عام در عرف جامعه بشری دارند، مانند کنوانسیون جدید حقوق دریاهای و یا کنوانسیون های لاحق به آن اجرا می شود. در زمان جنگ نیز بویژه حالتی که یکی از طرف های درگیر آن دولت ساحلی حاشیه تنگه باشد، یعنی کشور ایران قوانین و عرف متداول زمان صلح در مورد تنگه ها به حالت تعلیق در خواهد آمد و وضعیت حقوقی تنگه هرمز تابع قوانین و عرف و عادات مربوط به زمان جنگ در این خصوص خواهد بود. (جعفری ولدانی، ۱۳۷۸، ۵۰)

بنابراین می توان گفت که دولت ایران می تواند به استناد موازین و عرف و سوابق حقوقی زمان جنگ مقررات ویژه ای برای تردد و عبور کشتیرانی بین المللی در تنگه هرمز وضع کند و مانع عبور کشتی با هواپیمایی شود که مقصد نهایی کالای آن کشور متخاصمی با سایر کشور های مجاور آن که عملاً بی طرفی خود را نقض کرده اند باشد این حق حتی در زمان صلح طبق مقررات بین المللی به کشور ساحلی داده شده است که از هر گونه عبوری که معارض حاکمیت ملی و تمامیت ارضی و استقلال سیاسی باشد در تنگه هرمز یا در دریای سرزمینی و منطقه نظارت ایران جلوگیری کند. عبور یگان های جنگی کشور های ثالث از تنگه هرمز و عبور آنها در دریای سرزمینی نیز منوط به کسب اجازه قبلی خواهد بود. (جعفری ولدانی، ۱۳۷۸، ۵۱)

۴-۲- وضعیت حقوقی جزایر سه گانه خلیج فارس از دیدگاه حقوق بین المللی دریاهای

جغرافیا و تحولات تاریخی فواید در حاشیه سواحل و دریای آزاد خلیج فارس حدود ۱۳۰ جز دارد. جز این نزدیک ساحل ایران عبارتند از: هرمز، لارک، هنگام هندورابی، لاوان، کیش، تخیلو، خارک و خارگو. جزایر مهم در حاشیه دریای آزاد عبارتند از: فارسی، سیری، تنب بزرگ، تنب کوچک و ابوموسی.

جزایر ابوموسی، تنب بزرگ و کوچک ویژگی های خاص خود را دارد و وحدت و یکپارچگی ندارد.

۱. ابوموسی:

این جزیره در ۷۱ کیلومتری بندر لنگه، ۶۳ کیلومتر، ۴۶ کیلومتری جزیره ایرانی سیری (Sirey) واقع شده است. عرض و طول این جزیره تقریباً ۴/۵ کیلومتر است. موقعیت جغرافیایی این جزیره در میان خلیج فارس به آن اهمیت استراتژیکی خاصی بخشیده است.

میزان جمعیت ساکن در این جزیره کمتر از سه هزار نفر است. از مشخصات دیگر این جزیره می توان به عمق زیاد آب برای لنگر اندازی و داشتن منابع دریایی اشاره کرد.

بریتانیا از ابتدای قرن ۱۹ میلادی تا سال ۱۹۷۱ قیمومیت خود را بر خلیج فارس اعمال می کرد این حضور استعماری بر تمام اطلاعات تاریخی تأثیر اساسی نهاد به طوری که وضعیت حقوقی خلیج فارس را دچار ابهام ساخت.

طبق منابع حقوقی جزیره ابوموسی و دو تنب تا سال ۱۸۸۷ متعلق به شیخ لنگه بوده است و شیخ لنگه نماینده حکومت ایران شناخته می شده است. در سال ۱۹۰۴ ایران موفق به بازپس گیری تنب بزرگ شد و در سال ۱۹۲۸ تنب کوچک را باز پس گرفت ولی هر بار با مداخله بریتانیا مجبور به عقب نشینی شد. نهایتاً تنب کوچک و تنب بزرگ از طرف بریتانیا را رأس الخیمه و جزیره ابوموسی به شارجه واگذار شد. (رابینز، ۱۳۷۹، ۷۱)

ایران بارها در تاریخ ۲۶ ژوئیه ۱۸۸۸، ۱۷ ژوئن ۱۹۰۴، ۲۰ مه ۱۹۰۵، ۱۹۱۳، ۱۴ مه ۱۹۲۳، پاییز ۱۹۲۵، ۱۹۳۳، ۱۹۴۹ و ۱۹۵۳، ادعای حاکمیت خود را تکرار کرد تا بالاخره با میانجیگری بریتانیا ایران و شارجه یادداشت تفاهمی در ۲۹ نوامبر ۱۹۷۱ راجع به جزیره ابوموسی و آبهای سرزمینی آن به امضا رساندند و از آن پس ایران با پرداخت مبلغی سالیانه با شارجه حاکمیت خود را مستقر نمود. این حاکمیت باعث حقوقی جزیره و برقراری امنیت در خلیج فارس گشت.

بدین ترتیب با تسری قانون دریایی ایران به جزیره عرض دریای سرزمینی جزیره ابوموسی به دوازده مایل دریایی (هر مایل برابر با ۱۸۵۲ متر) گسترش یافت و حکومت ایران توانست کنترل خلیج و تنگه هرمز را که یکی از پر رفت و آمدترین آبراه های نفتی تلقی می شود به دست می گیرد.

فاصله این جزیره و تنب کوچک ۳۸ کیلومتر است و تمامی منطقه دریایی میان دو جزیره متعلق به آب های سرزمینی ایران است. قانون تعیین حدود آبهای ساحلی ایران و منطقه نظارت مصوب ۱۳۳۸ (۱۹۵۹ میلادی) به انضمام قانون منطقه انحصاری منطقه ماهیگیری ایران منطقه ای بزرگ تحت کنترل ایران را به وجود آورده است. (رابینز، ۱۳۷۹، ۷۲)

۲. تنب بزرگ:

با مساحت دو مایل و نیم در پانزده مایلی جنوب قشم و چهل مایلی ساحل غربی قرار گرفته است. مردم این جزیره تنها با ماهیگیری و صید مروارید به حیات خود ادامه می دهند بر اساس تحقیق یک روزنامه نگار ایرانی جزیره مزبور پس از باز پس گیری توسط ایران از سکنه خالی بود و میزان جمعیت آن در سال ۱۹۷۱ دویست نفر بود.

تاریخچه این جزیره نیز مبهم است و این ابهام موجب پیچیده شدن مسأله بازپس گیری جزیره توسط ایران در نوامبر ۱۹۷۱ شده است. عدم مشخص بودن وضعیت جزیره تا حدودی ناشی از بی اهمیت بودن این جزیره به لحاظ جمعیت اقتصاد و منابع نفتی می باشد.

مدت زیادی در انگلستان جزایر مزبور را متعلق به ایران می دانست و در تمامی نقشه های جغرافیایی آن زمان، برتانیای و دفتر کمپانی هند که مسائل منطقه را تحت نظر داشتند، به خصوص در نقشه ای که در سال ۱۸۸۷ وزیر بریتانیا از طرف ملکه کشور متبوعش به شاه ایران داده جزیره ابوموسیو دو تنب جزیره سیری با رنگ های پرچم ایران مشخص شده اند. (کیوان شکوهی، ۱۳۹۴، ۳۶)

به دلیلی کاملاً نامعلوم بریتانیا با توجه به نیاز نظامی به جزایر مزبور اقدام به تغییر سیاست در این خصوص نمود. جریان به این ترتیب ادامه یافت که خانواده ای به نام «جواسیم» (Jowasimis) در لنگه زندگی می کردند. تعدادی از این خانواده برای تجارت به قسمت عربی خلیج فارس رفته توسط امیر شارجه استقبال شدند و لقب شهروند عربی به آنها اعطا شد. چندی بعد زنی به نام «مریم» که بسیار متمول بود به سال ۱۸۹۸ میلادی فوت کرد و ورثه او بر سر تقسیم اموال دچار اختلاف شدند در حقیقت زمین ها و نخل های متعلق به متوفی در جزایر ابوموسی و تنب بزرگ مورد اختلاف قرار گرفت. ورثه ساکن ساحل ایرانی مدعی تعلق موارد اختلاف به خود شدند و از سوی دیگر بخشی از ورثه متوفی که دارای تابعیت شارجه بودند مدعی تعلق اموال و جزایر خود شدند.

لازم به ذکر است که جمعیت قلعی جزیره حدود ۳۵۰ نفر آمیزه از ایرانیان بندر لنگه و عرب های قبیله بنی یاس دبی هستند. واژه تنب واژه ای تنگستانی است که معنای تپه است.

۳. تنب کوچک :

این جزیره در بیست مایلی جزیره قشم و ۴۵ مایلی ساحل عربی قرار گرفته است. با توجه به وسعت ناچیز آن (دوکیلومتر مربع) خالی از سکنه است و متروکه تلقی می شود در نقش استراتژیکی آن برای کنترل تنگه هرمز می باشد. بدی آب و هوا یکی از عوامل اساسی متروکه بودن آن است. فاصله آن با جزیره تنب بزرگ دوازده کیلومتر است.

سر فصل تحولات در خصوص جزایر ایران سه گانه عبارت اند از :

عقد موافقت میان ایران و شارجه در تاریخ ۱۹۷۱/۱۱/۱۹ (۱۳۵۰ هجری شمسی).

بازپسگیری جزایر توسط ایران در تاریخ ۱۹۷۱/۱۱/۳۰

شکایت و اقامه دعوی علیه ایران توسط کشور های عربی در ۱۹۷۱/۱۲/۳.

پذیرش امارات متحده عربی به عنوان عضو سازمان ملل متحد در ۱۹۷۱/۱۲/۸.

۳- بررسی اجمالی مورد اختلاف

مطابق قرار داد های ویژه منعقد شده با امرای خلیج فارس در ۸ و ۷ مارس ۱۹۸۲، بریتانیا به دفاع از آنها تا زمان استقلال تعهد کرده بود استقلال امارات متحده عربی در تاریخ اول دسامبر ۱۹۷۱ توسط سازمان ملل متحد شناخته شد و گروه هفت امیر : ابوظبی، دوبی، شارجه، رأس الخیمه، ام القوین، فجیره و عجمان به صورت متحد درآمدند. قیمومیت بریتانیا نسبت به امارات متحده عربی در سال های قبل از استقلال بریتانیا را بر آن داشته بود که با توجه به موقعیت حساس جزایر خلیج فارس آنها را به طور ضمنی به امارات واگذار کند. نباید از یاد برد که چندی قبل از بازپس گیری جزایر توسط ایران بریتانیا ایران را مجبور به اعطای استقلال به بحرین کرده است. همان طور که گذشت ایران همواره ادعای حقوق تاریخی بر جزایر مزبور را داشته است و به دفعات قصد بازپس گیری آنها را داشته است که هر بار با دخالت



بریتانیا مجبور به عقب نشینی می شد. استدلال ایران مبنی بر بازپس گیری جزایر حفظ قدرت و امنیت در خلیج پس از خلا حضور بریتانیا می باشد و با تأکید بر حمایت از راه های دریایی آن لزوم حاکمیت خود بر حضور را اجتناب ناپذیر می داند. از سوی دیگر اعراب نیر مدعی خصوصیت عربی جزایر بوده اند و واگذاری جزایر از سوی بریتانیا به امارات را مبنای استدلال خود قرار داده اند.

روند بار پس گیری بدین صورت آغاز شد که ابتدا وزیر خارجه وقت آقای اردشیر زاهدی در تاریخ ۲۰ دسامبر ۱۹۷۰ ادعای ایران نسبت به جزایر مزبور را در سازمان ملل تکرار کرد. شاه یک بار در فوریه ۱۹۷۱ طی گفت و گویی با نماینده وزیر خارجه بریتانیا (Sir William luce) و بار دیگر شش هفته قبل از بازپس گیری جزایر در هجدهم اکتبر ۱۹۷۱ طی کنفرانس مطبوعاتی در تهران به خبرنگارانی که برای شرکت در جشن های ۲۵۰۰ ساله دعوت شده بودند بر حاکمیت ایران بر این جزایر تأکید می ورزید.

نهایتاً عملیات با سرعت زیاد در صبح ۳۰ نوامبر ۱۹۷۱ در ساعت ۶/۱۵ دقیقه انجام شد در ساعت ۶/۵۰ دقیقه پرچم ایران بر فراز تپه «ALVA» جزیره ابوموسی به اهتزاز در آمد. این خبر توسط امیر عباس هویدا نخست وزیر وقت در مجلس اعلام شد. وی خاطر نشان ساخت که ۸۰ سال سیاست های استعماری ایران را مانع از اجرای حقوق تاریخی اش بر سه جزیره مزبور نموده است و عملیات به دنبال گفت و گوهای طولانی با مقامات بریتانیا و توافق امیرشارجه به صورت گرفته است. (ملکپور، ۱۳۹۱، ۴۴)

این نشان می دهد که توافقی با رأس الخیمه به عمل نیامده است و به عکس «شیخ خالد القاسم» امیر شارجه مبادرت به انعقاد تفاهم نامه ای در ۲۹ نوامبر ۱۹۷۱ راجع به جزیره ابوموسی و آبهای سرزمینی اش با ایران می ورزد.

تفاهم نامه مذکور مسأله حاکمیت را مشخص نمی کند. یکی از بند های تفاهم نامه اشعار می دارد: «نه ایران و نه شارجه هیچ ادعایی نسبت به جزیره ابوموسی نخواهد داشت» موافقت شده بود که ارتش ایران در جزیره مستقر شود و «ایران در آنجا اختیار تام داشته و مجاز به برقراری پرچم خواهد بود» «شارجه نیز اختیارات خود را بر باقیمانده جزیره حفظ خواهد کرد و پرچمش در مرکز پلیس جزیره بر افراشته خواهد شد» ابهام این بند بسیار زیاد است. چراکه حضور پلیس شارجه در مقابل ارتش ایران چیزی کاملاً نمایشی خواهد بود.

طبق تفاهم نامه ایران و شارجه حد ۱۲ مایل دریایی را برای جزیره به رسمیت می شناسند و بهره برداری از منابع نفتی کف دریای سرزمینی جزیره به وسیله شرکت (buttes Gas and oil co) و شرایط منعقد در قرار داد واگذاری میان شارجه و شرکت مزبور خواهد بود. در آمد حاصل از بهره برداری به تساوی میان دو کشور تقسیم خواهد شد و نیز مقرر شده بود که ایران سالیانه ۱۵۰۰۰۰۰ لیر استرلینگ به شارجه تا مدت ۹ سال بابت کمک اقتصادی بپردازد و زمانی که در آمد شارجه از منابع نفتی ابوموسی به سه میلیون لیره در سال برسد این کمک ها قطع گردد. برخی از کشورهای عربی نسبت به اعتبار امضای این قرار داد توسط شارجه اظهار تردید کردند. عراق مدعی بود که شارجه طبق قرار داد داد با یادداشتی با کشوری جز بریتانیا را نداشته است بعد از ظهر ۳۰ نوامبر ۱۹۷۱ نماینده وزیر خارجه عراق آقای عبدال حسین الجمالی یادداشت اعتراض دولت عراق را مبنی در خصوص حفظ نقش عربی جزایر اشغالی «Sir Glan Balfour paul» سفیر بریتانیا در بغداد می نماید که سفیر از پذیرفتن یادداشت خود داری می کند. از بدو اختلاف کشور های عربی نیز خود را به لحاظ سیاسی و وحدت عربی سهمیم می دانند. بدیم گونه در تسلیم شکایت به شورای امنیت در سوم دسامبر ۱۹۷۱ این کشور های عراق، لیبی، الجزایر و جمهوری خلق یمن بودند که خود را ذیحق می دانستند نه امارات متحده عربی. به همین صورت شورای امنیت پس از بررسی مسأله به اتخاذ تصمیم مبادرت نوزید و مسأله را لاینحل باقی گذاشت. مسأله حاکمیت ایران بر جزایر مزبور برای عراق قابل قبول نبود و همواره نسبت ه این قضیه بغض تاریخی داشت چنان که صدام حسین در یازدهم ژوئیه ۱۹۸۰ اعلام کرد: ما آرزو های گرم خود را تقدیم رزمندگان خلق عربستام

(خوزستان) می نماییم. اکنون ما داراری قدرت کافی برای باز پس گیری جزایر سه گانه خلیج عربی که به وسیله شاه اشغال شده بود هستیم.

محمد رضا پهلوی در مصاحبه با نشریه خبری بلیتز «Blitz» در ۲۴ ژوئن ۱۹۷۱ به طور علنی اعلام کرد:

این جزایر متعلق به ایران است و حدود هشتاد سال پیش هنگامی که ایران داری حکومت مرکزی قوی نبوی از سرزمین ایران گرفته شد. در پاسخ به نام مشترک دولت های عرب یاد شده ایران در ۱۹۷۲ طی نامه ای به شورای امنیت نوشت: این جزایر اندکی مورد اشغال نظامی قرار نگرفته اند بلکه حاکمیت بر حق ایران که به واسطه سلطه طولانی استعمار به تعلیق در آمده بود مجدداً بر قرار شده است. اندکی پس از پذیرفته شدن امارات متحده عربی در سازمان ملل متحد در دوم فوریه ۱۹۷۲ حاکم جدید شارجه اعلام کرد که شارجه قصد حفظ بادداشت تفاهم خود را با ایران دارد با این وجود با توجه به تغییر وضعیت شارجه امارات متحده عربی تعهداتش به کشتی دیگری در آمده و یادداشت مزبور قابل تردید است و قصد انعقاد قرار داد دیگری با شاه ایران دارد. تهران با بی اعتنایی به مسأله در عین حال توافق با شارجه را از دیدگاه حقوقی متناقضش حق حاکمیت ایران بر سراسر ابوموسی ندانست و بدین ترتیب در ۳۰ اکتبر ۱۹۷۲ امارات متحده عربی تصمیم به برقراری رابطه سیاسی با ایران در سطح سفیر نمود و از ۱۹ تا ۲۴ نوامبر ۱۹۷۲ اعضای سنتو (آمریکا، بریتانیا، ایران، پاکستان و ترکیه) به انجام مانور نظامی در خلیج پرداختند که نشان دهنده ثبات در منطقه بوده است. اخیراً و پس از سالها به نظر می رسد که تلاش های مرموزی صورت می گیرد تا این پرونده مختومه مجدداً گشوده می شود و از آن چیزی به نام مسأله جزیره ابوموسی ساخته شود در ماه آوریل ۱۹۹۲ گزارش ها حکایت از آن داشت که مقامات تهران از ورود تعدادی کارگز هندی و پاکستانی که در استخدام شارجه بودند به جزیره ابوموسی جلوگیری کردند و شورای وزیران اتحادیه عرب در ۱۴ سپتامبر ۱۹۹۲ تصمیم گرفت که از ایران به سازمان ملل متحد در خصوص اختلاف ارضی درباره سه جزیره واقع در خلیج فارس شکایت کند. (موسوی، ۱۳۹۶، ۳۹)

۴- بررسی اختلاف از دیدگاه حقوق بین الملل

دو مطلب متفاوت در بررسی این اختلاف با توجه به اصول حقوق بین الملل شایان توجه است: از یک سو با مسأله «حاکمیت» و تعلق جزایر مزبور روبه رو هستیم و از سوی دیگر مسأله «اشغال» را از دید حقوقی باید مورد مذاقه قرار داد.

۴-۱- مسأله حاکمیت

در بررسی مسأله حاکمیت ناگزیر از پرداختن به دو موضوع «تاریخی» و «واقعی» مسأله هستیم.

الف) مفهوم تاریخی: هر دو طرف اختلاف همواره در استدلال خود بر اثبات حق حاکمیت بر جزایر به منشأ «تاریخی» تعلق جزایر استناد می جویند همان طور که گذشت تاریخ نوشته ای در خصوص این جزایر نمی توان یافت و ابهاماتی در این خصوص وجود دارد. در حقیقت استناد به مراجع بریتانیا به این ابهام دامن زده است چرا که قبلاً همواره بریتانیا به تعلق جزایر به ایران اشاره می کرد و به دلایل سیاسی تغییر مشی داد و به استناد واگذاری جزایر به امرای شارجه و رأس الخیمه آنها را عربی می داند.

در نقشه های چاپ شده از سال ۱۸۸۷ به بعد بریتانیا جزیره ابوموسی و دو تنب با رنگ پرچم ایران مشخص شده است. اعمال حاکمیت همواره از ناحیه حکومت می باشد و در آن زمان ایران دولت حاکم تلقی می شد و امیر نشین های شارجه در رأس الخیمه به عنوان نهاد های سیاسی و حقوقی مستقل در نظر گرفته نمی شده اند و حتی از داشتن رابطه سیاسی با سایر کشور منع می شده اند.

طبق داده های تاریخی جزایر مزبور تا سال ۱۸۸۷ متعلق به شیخ لنگه بوده است شیخ لنگه وابسته به طایفه «جواسیم» بوده و در نتیجه از متعلقات ایران به حساب می آمده است چرا که شیخ لنگه به حکومت ایران خراج می پرداخته و بر جزایر سیری ابوموسی و دو تنب حکومت می کرده است .

در سال ۱۸۱۹ بریتانیا عملیاتی تنبیهی علیه «جواسیم» اعمال می کند که معروف به ساحل راهزنان بوده است . حکومت ایران در این تهاجم از جواسیم بندر لنگه دفاع نمود و کشتیهایش آسیب دید که به این خاطر در سال ۱۸۸۲ خسارات وارده از طرف بریتانیا به ایران پرداخت شد .

در آن تاریخ حاکم لنگه از طرف حکومت مرکزی انتخاب می شد و موظف به پرداخت خراج به دولت مرکزی بوده است حاکم لنگه چندین بار به عنوان داور به حکمیت میان رأس الخیمه و ابوظبی و دومی پرداخت که خود مبین وحدت سیاسی و حقوقی میان آنها بوده است .

در چنین موقعیتی ، بریتانیا برای پیشگیری از وصول احتمالی روسیه به جزایر سوق الجیشی خلیج فارس در سال ۱۹۰۳ (۱۲۸۱ شمسی) به نام شیوخ شارجه و رأس الخیمه ، جزایر سه گانه را تصرف کرد . بریتانیا دلیل این اقدام را توسل به نظریه تصاحی سرزمین بلاصاحب از طریق اشغال و تصرف دانست ، لکن قابل تذکر است که این جزایر از سال ۱۷۸۰ (۱۱۶۰ هجری) در اداره شیوخ لنگه بود و این شیوخ منصوب و خراجگزار دولت ایران بودند. از سال های ۱۸۸۸ تا ۱۹۰۳ (۱۲۶۷-۱۲۸۱) نیر والی بوشهر خود اداره امور سه جزیره را در دست داشت .

در ارزیابی اعمال حاکمیت در زمان و مکان به عنوان دلیل بر وجود حاکمیت باید مشخصات جغرافیایی و ویژگی های اقتصادی آن سرزمین را مد نظر قرار داشت . در سرزمین های خالی از سکنه یا جمعیت اندک تداوم مالکیت کافی است و به طور کلی وقفه در اعمال حاکمیت سرزمین خدشه ای بر حق مالکیت وارد نمی کند .

نزدیکی جزایر مورد اختلاف به ساحل و سایر جزایر ایرانی را نیز به عنوان اصل «تجارت سرزمینی» می توان قابل طرح دانست . دیوان بین المللی دادگستری این مبنا را در اختلاف میان فرانسه و انگلستان در خصوص جزایر «Minquiers» و «Ecrehous» که نزدیک ساحل فرانسه واقع شده اند مورد تأکید قرار داده است . دیوان تصریح می کند که برای جزایری کوچک و عملاً خالی از سکنه انجام وظایف دولتی به طور معمول کفایت می کند. (جعفری و همکار، ۱۳۹۵، ۱۰)

بنابراین می توان نتیجه گرفت که جزایر مزبور در سال ۱۹۰۳ (۱۲۸۱) سرزمینهای بدون صاحب نبوده است و تحت عنوان اشغال و تصرف سرزمین ، حق حاکمیتی برای شارجه در رأس الخیمه یا امارات به وجود نمی آید .

حق یک دولت هیچ تأثیری بر حاکمیتش ندارد و سبب از دست رفتن مایملک آن نمی شود بدین ترتیب با فرض غفلت ایران در اعمال اقتدار خویش بر جزایر سه گانه نمی توان منتفی شدن حاکمیت ایران بر جزایر را نتیجه گرفت .

برای تحقق چنین نتیجه ای می بایست ایران اراده صریح خود را به اعراض (Abandon) از حاکمیتش ابراز می کرد حال آنکه هیچ گاه چنین نکرده است و نمی توان قائل به سقوط حق ایران در جزایر مزبور بود .

اختلاف میان انگلستان و آرژانتین در جزایر «Falkland» و اختلاف چن و ویتنام در خصوص جزایر «Paracel» و «Spratly» را نیز نباید از یاد برد .

در طول تاریخ ، جزایر مورد بحث چه به لحاظ آب آشامیدنی و چه مواد غذایی به ساحل ایرانی خود وابستگی اقتصادی داشته اند . قدرت دریایی و زینتی ایران از روزگار بسیار دور شایان توجه بوده است به طوری که نیروی دریایی ایران در زمان داریوش و هخامنشیان در سواحل لبنان و دریای مدیترانه و در ۵۰۰ سال قبل از میلاد مسیح صاحب نفوذ بوده است

و پروژه ساختن اولین کانال سوئز به زمان داریوش بر می گردد و یمن در قرن ۷ میلادی توسط نیروی دریایی ایران به اشغال در آمد. (جعفری و همکار، ۱۳۹۵، ۱۱)

نتیجه ای که از این بحث گرفته می شود اعمال حاکمیت و قدرت با نفوذ ایران در جزایر متعلق به ایران در خلیج فارس است و اگر به دلایلی ایران از اعمال حقوق قانونی خود ر جزایر مزبور خود داری ورزیده به خاطر قدرت استعماری بریتانیا در خلیج فارس بوده است.

ب) مفهوم واقعی: مطابق مواد ۳۴ و ۳۵ معاهده برلن (۱۸۸۵) تملک مستعمرت بر اساس حقوق عمومی اروپایی باید به دنبال «اشغال واقعی» سرزمین» مورد نظر باشد. حاکمیت اروپا و سایر قدرت های استعماری بر مستعمراتشان با توجه به اصل فوق تحقق می یافت. برای مثال حاکمیت فرانسه بر «آلزاس و لوزن» و حاکمیت بریتانیا بر ایرلند شمالی بدون مراجعه به سندی حقوقی تحقق یافته بود اما در بحث را داشته و اشغال غیر قانونی آنها توسط حکومت استعماری بریتانیا را مورد انتقاد قرار داده است. از سال ۱۸۸۸ بارها یاران ادعای حاکمیت خود را بر این جزایر اعلام می کرده و با اشغال جزایر توسط اعراب و بریتانیا مخالف می ورزیده که هر دفعه با تهدیدات توسل به زور بریتانیا مواجه می شده است (۱۹۲۶-۱۹۲۳-۱۹۰۴)

اشغال جزایر مزبور توسط بریتانیا بدون رعایت مهاعده عمومی برلن بوده است. کشور های مستعمره آفریقایی پس از ختم استعمار رهنمود های کشور های استعماری را برای تمديد حدود و... پذیرفتند، درحالی که در منطقه خلیج فارس هیچ گاه حضور استعماری بریتانیا مورد قبول نبوده است. قراردادهای تحدید حدود میان ایران و عمان (۱۹۷۵) ایران و بحرین (۱۹۷۱)، ایران و قطر (۱۹۶۹) و ایران و عربستان سعودی (۱۹۶۸) گواه بر این ادعاست.

اصل «شناسایی» یکی از مباحث مهم حقوق بین المللی تلقی می شود این اصل در سه مورد زیر تحقق می یابد:

۱- عقد قرار داد، تبادل یادداشت و هر سندی حقوقی نوشته

۲. رفتار و مشی یک دولت

۳. شناسایی ثبت شده (مثل رویه قضایی)

درخصوص جزایر مورد اختلاف بریتانیا مبادرت به «شناسایی دو گانه» نمود، به طوری که از طرفی ایران را مالک جزایر می شناخت و متعاقباً رأس الخیمه و شارجه را حاکم بر جزایر تلقی می کرد در تمامی نقشه های جغرافیایی چاپ شده و در سال های ۱۷۷۰ تا ۱۸۹۷، سه جزیره مزبور، تحت حاکمیت ایران ذکر شده است در نقشه جهان که اطلس رسمی حکومت شوروی سابق تلقی می شد، با ذکر نام «تنب کوچک» و «تنب بزرگ» جزایر نامبرده ایرانی دانسته شده است: «times Atlas»، «Atlas universalis»، «Britanica Atlas»، «Gred Atlas» با ذکر نام ایران جزایر فوق الذکر را ایرانی دانسته اند. (عاشوری، ۱۳۹۷، ۲۲)

هیچ سند حقوقی «واقعیت» و «حاکمیت» قانونی شیوخ شارجه و رأس الخیمه را بر جزایر مزبور به رسمیت نمی شناسد. استناد شیوخ نامبرده همواره در مفاهیم گنگ «عربیسیم» نحوه زندگی ساکنان «علقه های مذهبی» و ... خلاصه می شود در حالی که عربیسیم مفهومی قابل بحث است و نمی توان آن را مستند حقوقی دانست.

استناد به علقه های مذهبی نیز هیچ گونه صبغه حقوقی ندارد چراکه شیعیان لبنان ایرانی تلقی نمی شوند و اهل سنت ایران که فارسی صحبت می کنند عرب نیستند عرب های ایرانی شده در ایران (خوزستان) کم نیستند. از سوی دیگر ایرانیان عرب زبان به زبانی صحبت می کنند کاملاً برای اعراب دیگر کشور های عربی غیر مفهوم است.

مسأله تابعیت نیز حاکی از تعلق ساکنان جزایر به حکومت ایران می باشد. مطابق قانون ۱۹۲۵ احوال شخصیه ایران تمامی ایرانیان ساکن در سرزمین های ایران تلقی شده ساکنان جزایر مزبور شناسنامه ایرانی اخذ نمودند.

یکی از سوالات مهم در خصوص اعمال کشور های استعماری ارزشیابی اعمال آنهاست . طبق اعلامیه ۱۵۱۴ سازمان ملل متحد مبنی بر ختم استعمار در سال ۱۹۶۰ ، کشور های تحت قیمومیت و استعمار حق مبارزه با رژیم استعماری را دارند و اصل خود مختاری در قبال آنان جاری مبارزه خواهد بود .

از آغاز انگلستان به شیوخ خلیج فارس خود مختاری نسبی اعطا کرده شیوخ عرب نیز قیمومیت بریتانیا را پذیرفته بودند و از طرفی طبق اعلام مقامات بریتانیا این کشور قصد تملک این جزایر را تحت حاکمیت بریتانیا نداشته است .

بسیاری از استاد سازمان ملل حاکی از بی اعتباری اعمال استعماری است و مفس ایجاد سازمان های ذیصلاح بین المللی خط بطلان بر تمامی روابط استعماری کشور های استعمارگر واستعمار شونده کشیده است، چرا که عمل استعماری مغایر با حقوق بین المللی تلقی می شود .

با توجه به قرارداد امضا شده میان ایران و شارجه و قبول کمک مالی ایران به شارجه و تقسیم عواید نفتی میان دو دولت می توان آن را بهترین راه حل در آن زمان برای حل اختلاف میان ایران و شارجه دانست برخی این راه حل را به مثابه condominium یا اشتراک در حکومت تلقی کرده اند در حالی که زمان تعیین شده در تفاهم نامه برای دریافت کمک اقتصادی و بیرون بردن نیروها و کارمندان محلی از جزیره ابوموسی آن را از زمینه مزبور مجزا می سازد . (جهانی راد و همکار، ۱۳۹۵، ۴۸)

۴-۲- اشغال یا بازپس گیری جزایر

اختلاف اساسی میان اشغال ابوموسی و دو تنب مربوط به قرار داد منعقد شده میان ایران و شارجه درباره ابوموسی و عدم وجود قرار دادی میان ایران و رأس الخیمیه در خصوص دو تنب کوچک و بزرگ است . در این قسمت ابتدا به اعتبار قرار داد میان ایران و شارجه پرداخته سپس مسأله اشغال دو تنب را از نظر می گذرانیم .

الف) قرار داد ایران و شارجه در خصوص جزیره ابوموسی :

نخستین سوالی که در این خصوص مطرح است مربوط به وضعیت شارجه به عنوان عضوی از اتحادیه امارات است . آنچه مسلم است هر عضو است اتحادیه در روابط خارجی هویت حقوقی و بین المللی خود را حفظ کرده است . سوال دیگر این که قرار داد مزبور با تغییر شکل شارجه به عضوی از امارات متحده عربی به قوت خود باقی است یا خیر ؟

آنچه شایان ذکر است این که تمامی قرار داد ها حتی اگر تغییر سرزمینی پیش بیاید ، لازم الاجرا بوده است . معاهدات سرزمینی کاملاً مجزا از جانشینی دولت هاست . قرار داد منعقد شده میان دو کشور تنها ناظر به شناسایی مرزها می باشد و در این مورد نفوذ و لازم الاجرا بودن قرار به قوت خود باقی است.

نباید از یاد برد که ۴۸ ساعت پس از انعقاد قرار داد امارات متحده به استقلال رسید و شارجه عضوی از اتحادیه گردید و تمامی شرایط قرار داد با آگاهی از این تغییر پذیرفته و امضا شد .

نکته حائز اهمیت دیگر مسأله صلاحیت انعقاد قرار داد طبق ماده ششم کنوانسیون وین درباره حقوق معاهدات تمامی دولتها حق انعقاد قرار داد را دارا می باشد .

کلمه «دولت» تنها ناظر به کشور های عضو سازمان های بین المللی نیست بلکه تمامی دول حاکم و غیر حاکم را در بر می گیرد قرار داد مزبور نیز پس از سال ها مذاکره پشت پرده میان مقامات ایران و شارجه و با میانجیگری انگلستان در محیطی گرم و دوستانه به امضا رسید و با عنایت بعه اعتبار شخصیت حقوقی اطراف قرارداد جای هیچ گونه ابهام در اعتبار آن نیست . (امیری و همکاران، ۱۳۹۶، ۵۲)



قرار داد مزبور ، دقیقاً وضعیت حقوقی را روشن نمی سازد و تنها اکتفا به لزوم حضور نیروهای ایران در جزیره و حقف اعمال حاکمیت نام و انحصاری بر جزیره می نماید (ماده ۱)

طبق ماده دوم شیخ شارجه حق حفظ حاکمیت خود را بر بقیه جزیره یعنی محلی که پلیس محلی شارجه پایگاه دارد دارا می باشد .

طبق ماده سوم ، دو طرف، حد دوارده مایل دریایی سرزمینی ابوموسی را می پذیرند و حق اکتشاف و بهره برداری را به شرکت (buttes Gas and oil co) واگذار می نمایند .

طبق ماده چهارم ، عایدات ناشی از بهره برداری احتمالی منابع نفتی به سهم مساوی تقسیم خواهد شد و علاوه بر آن ایران به عنوان کمک مبلغ ۱۵۰۰۰۰۰ لیره استرلینگ به طور سالیانه به شارجه خواهد پرداخت و زمانی که عایدات حاصله به سه میلیون لیره برسد ، این کمک قطع خواهد شد .

طبق آخرین ماده شهروندان هر دو کشور حق ماهی گیریدر اطراف جزیره را دارا می باشند .

آیا می توان این نوع قرار داد را قسمتی از «اجاره سرزمینی با هدف نظامی» تلقی کرد؟ اگر با دقت به شرایط قرار داد توجه کنیم این فرضیه غلط خواهد بود چرا که در «اجاره سرزمین» به طور ضمنی حاکمیت شارجه را به رسمیت نمی شناسد بلکه آن را اشغال سرزمین توسط نیروهای استعماری می داند .

از سوی دیگر مبلغ پرداختی ایران به شارجه به معنای اجاره تلقی نمی شود بلکه «کمک» یک کشور غنی صنعتی به یک کشور کوچک فقیر می باشد .

همچنین در «اجاره سرزمین» از تسهیلات کشور حاکم برای اهداف نظامی سودجسته می شود . در حالی که درباره قرار داد ایران شارجه ، ایران به عنوان قدرت برتر تلقی شده و بر تمام جزیره اعمال حاکمیت می کند.

در نتیجه انعقاد قرار داد حتی با در نظر گرفتن تحت قیومیت بودن شارجه با موافقت انگلستان انجام شد .

ب) رد ادعای اعمال زور :

بر اساس ادعای کشور های عربی ، امیر شارجه ، آزادی پذیرفتن مواد قرار داد را نداشته است . مطابق کنوانسیون وین درباره حقوق معاهدات ، اعمال زور و تهدید را از موارد بطلان قرار داد دانسته است . آیا تهدید قدرت استعماری بریتانیا جهت بازپرس دادن جزایر اشغالی خود به ایران توسل به زور تلقی می شود یا دفاع از مشروع ؟ آیا ادعای حاکمیت و تکرار آن در طول یک قرن تهدید تلقی می شود یا اجرای حقوق حقه و مقابله با بی عدالتی های استعمار قرون ۱۹ و ۲۰ ؟ به هر حال توسل به زور زمانی مجاز است که در جهت اجرای اصول منشور ملل متحد باشد که همانا ختم استعمار و عدم حضور نیروهای استعماری در کشور ها و مناطق مستعمره است .

منطقاً شارجه طبق شرایط تحمیلی قیومیت بریتانیا ، حق داشتن روابط خارجی ، عقد قرار داد و شروع و انجام جنگ را با سایر کشور ها نداشته است ، پس مبادرت به مذاکره و انعقاد قرار داد با حضور نماینده بریتانیا ، دلیل محکمی بر رد ادعای اعمال زور در پذیرفتن قرار داد می باشد .

ایران همواره حرکت استعماری بریتانیا در واگذاری جزایر به شارجه و رأس الخیمه را دقیقاً اعمال زور در عرصه حقوق بین الملل تلقی و آن را مورد انتقاد قرار می داده است و هر بار با توسل به زور و تهدیدات بریتانیا ، مجبور به عقب نشینی می شد . انعقاد قرار داد مزبور دقیقاً با نیت آزادی و صلاحیت اطراف قرار داد تحقق یافت ، چراکه ایران بریتانیا را به عنوان طرف قرار داد ، به رسمیت نمی شناخت و در این میان تنها نقش میانجی را برای او قائل بوده است . (امیری و همکاران، ۱۳۹۶، ۵۳)

۵- نتیجه گیری

خلیج فارس از قدیم الایام به علت موقعیت خاص جغرافیایی و اقتصادی مورد توجه استعمارگران بوده است، در دنیای صنعتی نیز شدید کشور های صنعتی به نفت کشور های حوزه خلیج فارس از یک طرف و بازار فروش کالاها از طرف دیگر بر اهمیت این منطقه داشته باشند. و آنرا یک دریای آزاد بطور سنتی قلمداد می کردند.

اما کنوانسیون های مختلفی برای حقوق دریاها تشکیل شد تا وضعیت دریاها نیز تابع قواعد و مقررات بین المللی باشد. در جریان این کنفرانسها هر یک از کشور های حاشیه دریاها نظرات و پیشنهادهای متفاوتی ارائه می کردند و هر کدام اهداف جداگانه ای دنبال می کردند. بعنوان مثال عراق که دارای ساحل اندکی در خلیج فارس است سیاست هائی را که تابع وضعیت نامساعد جغرافیایی بود دنبال می کرد و کشور های دیگر نیز به ایت ترتیب اهداف خاص را دنبال می کردند.

سرانجام کنفرانس حقوق دریاها در سال ۱۹۸۲ در اجلاس نهائی خود ضمن ماده ۱۲۲ تعریفی از دریای بسته و نیمه بسته ارائه داد که منطبق با وضعیت خلیج فارس است لیکن این امر هیچگونه رژیم حقوقی خاصی برای خلیج فارس ایجاد نمی کند و تنها نحوه اعمال برخی قواعد عمومی حقوق دریاها در این گونه مناطق به صورتی بسیار محدود و داوطلبانه متفاوت با دریای آزاد است. بر اساس حقوق دریاها، منایه جاندار و غیر جاندار خلیج فارس به دول حاشیه آن تعلق دارد. ولی نواحی خارج از محدوده حاکمیت و صلاحیت ملی ف از نظر کشتیرانی در حکم دریای آزاد است. کنوانسیون سال ۱۹۸۳ حقوق دریاها را دول حاشیه دریاها بسته و نیمه بسته صرفاً خواسته است که بکشند بر برخی از موارد مانند: مقابله با آلودگی همکاری کنند. این همکاری نیز در چارچوب کنوانسیون ۱۹۸۹ کویت برابر مبارزه با آلودگی خلیج فارس منعکس شده است. اما صحبت از یک رژیم حقوقی خاص برای خلیج فارس با این استدلال که در این منطقه دول حاشیه آن باید ضوابط جداگانه ای درباره مسائل مختلف دریائی مانند کشتیرانی، تحدید حدود و غیره داشته باشند نه تنها متضمن منافع ایران نیست بلکه مغایر با حقوق بین المللی دریاهاست.

۶- منابع

- امیری، سروش و کیانی، جواد و عبدالعلی پور، قادر، جایگاه همبستگی مرزی تنگه هرمز و منطقه خلیج فارس در امنیت ملی ایران بعد از جنگ سرد «رهیافت ژئوپلیتیک یا قدرت محور، علوم و فنون مرزی، دوره: ۶، شماره: ۳، ۱۳۹۶
- آصفی، حمدالله، فرشاد گهر، ناصر، وطن دوست غلامرضا، سیاست انرژی کشورهای عربی با آمریکا در منطقه جنوبی خلیج فارس، مجموعه مقالات سمینار بررسی مسائل خلیج فارس، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، تهران، ۱۳۸۳.
- آفاقی، بهمن، مفاهیم دریاها بسته و نیمه بسته، مجله سیاست خارجی، جلد ۴، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، خرداد ۱۳۸۰.
- جعفری ولدانی، اصغر، ناپایداری مرزها در خلیج فارس، مجله سیاست خارجی، جلد ۴، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، ۱۳۷۸.
- جعفری، علی اکبر و خاوش، اسما، بررسی ابعاد سیاسی راهبردی و ژئوپلیتیک خلیج فارس مطالعه موردی تنگه ی هرمز، یازدهمین همایش ملی علمی و فرهنگی و نخستین همایش بین المللی خلیج فارس، تهران، ۱۳۹۵
- جهانی راد، حجت اله و درفشان، مجتبی و پور تقی، محمد، تحلیلی بر نقش تنگه هرمز در نقش آفرینی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس، یازدهمین همایش ملی علمی و فرهنگی و نخستین همایش بین المللی خلیج فارس، تهران، ۱۳۹۵
- چرچیل، رابین ولو، آلن، حقوق الملل دریاها، ترجمه بهمن آقائی، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، تهران، ۱۳۶۷.
- خلیلی، احمد، فرضیه برای مطالعه استراتژیک خلیج فارس، مجموعه مقالات سمینار بررسی مسائل خلیج فارس، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، تهران، ۱۳۹۵.
- رابینز، فلیپ و استون، جان اتان، آینده خلیج فارس، ترجمه مهدی افشار چاپ تابش، ۱۳۷۹.
- عاشوری، غلامرضا و مرتضایی، شیدا، بررسی و تحلیل ساختار امنیتی خلیج فارس و تنگه هرمز در راستای الگوی امنیتی بازدارندگی با تأکید بر نقش راهبردی منطقه ای و بین المللی، فصلنامه نگرش های نو در جغرافیای انسانی، دوره: ۱۰، شماره: ۲، ۱۳۹۷



کاظمی، سید علی اصغر، ابعاد حقوقی حاکمیت ایران در خلیج فارس، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، ۱۳۸۶.
کیوان شکوهی، سعید، موقعیت نظامی خلیج فارس جزیره ها و بندر های آن، مجموعه مقالات سمینار بررسی مسائل خلیج فارس
، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، تهران، ۱۳۹۴.
اللهی، همایون، خلیج فارس و مسائل آن، انتشارات اندیشه، بهمن، ۱۳۹۲.
ملکپور، ملکرضا، بررسی مسائل خلیج فارس در ابعاد اقتصادی، مجموعه مقالات سمینار بررسی مسائل خلیج فارس، دفتر مطالعات
سیاسی و بین المللی، تهران، ۱۳۹۱.
موسوی، سید حسن و نوذری، عزت الله، مختصری درباره جغرافیای تاریخی خلیج فارس از قدیمی ترین ایام مشروطیت، مجموعه
مقالات سمینار بررسی مسائل خلیج فارس، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، تهران، ۱۳۹۶.
میلان، شاپور، مقررات حقوق بین الملل حاکم بر خلیج فارس: خلیج فارس بعنوان دریای نیمه بسته، مجموعه مقالات سمینار
بررسی مسائل خلیج فارس، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، تهران، ۱۳۷۸.
ویلسن، آرنولد، خلیج فارس، ترجمه محمدسعیدی، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، تهران، ۱۳۸۵.

بررسی پتانسیل و تقاضای شیلاتی سواحل مشرف به روستای تنبان در جنوب جزیره قشم به منظور ایجاد بندرگاه چندمنظوره

احسان راست گفتار

پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی و علوم جوی، تهران، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: e.rastgoftar@inio.ac.ir

چکیده

مطابق ظرفیت‌های صیادی و جاذبه‌های گردشگری محلی سواحل مشرف به روستای تنبان در بخش مرکزی سواحل جنوبی جزیره قشم و همچنین آرامش نسبی آب‌های این منطقه به دلیل حفاظت طبیعی در برابر امواج خلیج فارس توسط جزیره هنگام، این منطقه از پتانسیل مطلوبی جهت ایجاد یک بندرگاه چندمنظوره برخوردار است. به عنوان پارامتر اساسی در امکان‌سنجی احداث بندرگاه مذکور که ایجاد آن نقش بسزایی در بهبود کسب و کار محلی و توسعه پایدار و دریامحور خواهد داشت، میزان تقاضای شیلاتی آتی این منطقه در یک افق ۲۰ ساله در تحقیق حاضر برآورد و ارائه شده است. برای این منظور در ابتدا با شناسایی رابطه میان مقدار مجموع صید با ظرفیت ناوگان صیادی محلی، میزان عملکرد کنونی صیادان محلی محاسبه می‌گردد. در ادامه بر اساس الگوی میزان صید در سطح ملی و استانی و با تعمیم آن به روند حاکم در سطح منطقه، مقدار نرخ رشد سالانه میزان صید در منطقه تنبان تخمین زده می‌شود. در نهایت با استفاده از روش سناریوسازی، میزان صید در محدوده سواحل تنبان در سال‌های آینده حاصل می‌گردد. بر اساس نتایج حاصله مطابق سناریوهای متفاوت مجموع میزان صید و آبی‌پروری منطقه تنبان در سال ۱۴۲۰ بین ۲۲ تا ۵۷ هزار تن تخمین زده می‌شود.

کلید واژه: جزیره قشم، منطقه تنبان، بندرگاه شیلاتی، برآورد تقاضا، روش سناریوسازی

Abstract— According to the fishing capacities and local tourism attractions of the coasts adjacent to the village of Tanban in the central part of the southern coasts of Qeshm Island, as well as the relative tranquility of the waters in this area due to natural protection against the waves of the Persian Gulf by Hengam Island, this area has the potential to create a multi-purpose port. As a fundamental parameter in the feasibility study of the construction of the mentioned port, which will play a significant role in improving local businesses and promoting sustainable and maritime-oriented development, the future demand for fisheries in this area over a 20-year horizon has been estimated and presented in this research. To this end, initially, by identifying the relationship between the total catch and the capacity of the local fishing fleet, the current performance of local fishermen is calculated. Then, based on the pattern of catch rates at the national and provincial levels and extrapolating it to the prevailing trend at the regional level, the annual growth rate of catch in the Tanban region is estimated. Finally, using scenario analysis, the amount of catch in the coastal area of Tanban in future years is determined. Based on the obtained results, according to different scenarios, the total amount of catch and aquaculture in the Tanban region is estimated to be between 22,000 and 57,000 tons in the year 1420.

۱- مقدمه

استان هرمزگان با وجود ۲۲ بندر صیادی رسمی و حضور ۴۵۰۰ فرزند شناور صیادی، بیش از ۴۰ درصد از ناوگان صیادی و ۳۰ درصد از بنادر صیادی کشور را به خود اختصاص داده است (۱). طبق آمار مربوط به سال ۱۴۰۰، حدود ۳۷٪ از صید انواع آبزیان کشور در این استان صورت می‌گیرد که این امر اشتغال پایدار برای جامعه صیادی ۳۲ هزار نفری استان را فراهم نموده است (۲). شهرستان قشم یکی از مناطق اصلی شیلاتی استان هرمزگان محسوب می‌گردد که سهم صیادان آن از مجموع صید استان حدود ۳۰ و ۷۰ درصد می‌باشد. بعد از گذشت سالیان دراز، حرفه صیادی همچنان در این جزیره دارای توسعه و گسترش فراوان می‌باشد؛ به گونه‌ای که بیش از ۴۰۰۰ نفر از طریق روش‌های معمول در این حوزه به فعالیت مشغولند و چنانچه جمعیت صنایع جنبی شیلاتی نیز لحاظ گردد، این جمعیت بالغ بر ۶۰۰۰ نفر خواهد بود.

منطقه تنبان در بخش مرکزی سواحل جنوبی جزیره قشم در مجاورت تنگه هرمز واقع گردیده است (شکل ۱). طبق اطلاعات حاصل از تعاونی‌های صیادی محلی، در این منطقه بیش از ۸۰ قایق صیادی ثبت شده و چند فرزند لنج فعال حضور دارند که به دلیل عدم وجود حوضچه آرامش مناسب، پهلوگیری شناورها در بنادر اطراف با فاصله بیش از ۲۰ کیلومتر و با صعوبت فراوانی در حال انجام است. طی سالیان گذشته وجود یک دستک موجشکن در این محدوده جهت استفاده محلیان و صیادان این منطقه برای تخلیه و بارگیری صید و ارتباط با دریا وجود داشته است که محلیان بدون اخذ مجوزهای لازم قصد اصلاح آن و ایجاد یک پناهگاه برای شناورهای خود نمودند که توسط نهادهای نظارتی مربوطه (اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان) عملیات اجرایی آن متوقف شد.



شکل ۱- محدوده تنبان در جزیره قشم و روبروی جزیره هنگام

شواهد موجود حاکی است از جنبه‌های گوناگون شیلاتی، از قبیل تنوع گونه‌ای و وجود ذخایر صیادی، ظرفیت‌های آبی‌پروری مانند تولید و پرورش ماهی در قفس و طرح‌های پرورش میگو در مجاورت منطقه و سهولت دسترسی به بازارهای مصرف منطقه‌ای، استعداد قابل توجهی در منطقه تنبان متصور می‌باشد. از سوی دیگر از منظر گردشگری نیز، علاوه بر جاذبه‌های طبیعی و تاریخی کم‌نظیر و فراوان جزیره قشم، پتانسیل‌های خاصی در سواحل این منطقه به چشم می‌خورد. از جمله این موارد می‌توان به سواحل زیبای سینگو با بستر شنی و مناظر و چشم‌اندازهای بی‌نظیر و اقامتگاه‌های بومگردی و ساحلی مجاور آن و همچنین همجواری با زیستگاه دلفین‌ها و جزیره هنگام، که با توجه به نقاط دیدنی خود سالانه پذیرای تعداد زیادی از گردشگران است، اشاره کرد. ضمن اینکه نزدیکی به فرودگاه بین‌المللی قشم مزیت ویژه دیگر منطقه به شمار می‌رود. به عنوان مزیت دیگر قرارگیری سواحل تنبان در پشت جزیره هنگام که به عنوان یک پناهگاه طبیعی در مقابل امواج خلیج فارس عمل می‌کند، آرامش نسبی آب‌های ساحلی منطقه را که از شیب و عمق

مناسب برخوردارند، فراهم نموده است. با لحاظ نمودن جمیع موارد فوق به نظر می‌رسد احداث یک بندرگاه چند منظوره در این منطقه نقش بسزایی در کسب و کار محلی و توسعه پایدار و دریا محور خواهد داشت. در مقاله حاضر، بازار و پیش‌بینی تقاضای بندرگاه چندمنظوره روستای تنبان مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار می‌گیرد. برای این منظور عملکرد شیلاتی و رویکرد توسعه تقاضا محور مدنظر می‌باشد.

۲- میزان عملکرد صیادی فعلی

با توجه به ماهیت بندرگاه موردنظر که از جنس صیادی می‌باشد، مهمترین عامل در طرح توسعه آن پیش‌بینی مجموع صید در افق‌های طرح می‌باشد. در رویکرد توسعه تقاضا محور، روند تقاضا در گذشته با پتانسیل‌های موجود برای تقاضا در آینده تلفیق شده و روشی قابل استناد برای پیش‌بینی میزان صید در افق‌های طرح به دست می‌دهد. از آنجاییکه تمرکز این رویکرد بر تقاضا یا درخواست کنونی برای ارائه خدمات می‌باشد، روند گذشته تقاضاها و نیاز فعلی بر اساس آمارهای موجود بسیار حائز اهمیت می‌باشد.

با وجود بررسی‌های به عمل آمده، متأسفانه آمار ثبت شده، مستند یا قابل اتکایی از میزان عملکرد و صید پیشین یا فعلی صیادان حاضر منطقه تنبان در دسترس نمی‌باشد. لذا به منظور برآورد میزان صید یا تقاضای آینده، نیاز است در گام نخست مقدار عملکرد کنونی صیادان محلی تخمین زده شود. همان‌گونه که پیشتر بیان شد، حدود ۴۰ درصد از ناوگان صیادی کشور در سواحل استان هرمزگان مستقر می‌باشد. همچنین بر مبنای اطلاعات موجود، در حال حاضر حدود ۳۷ درصد از صید انواع آبزیان کشور در این استان صورت می‌گیرد. بر این اساس، مشاهده می‌گردد که میزان صید و ظرفیت ناوگان صیادی استان هرمزگان تقریباً متناسب می‌باشد. از سوی دیگر بر مبنای اطلاعات موجود حدود ۴۵۰۰ فروند شناور صیادی در سواحل استان هرمزگان و حدود ۱۱۰۰ فروند شناور صیادی، در محدوده بنادر صیادی جزیره قشم مستقر هستند؛ در نتیجه نسبت شناورهای صیادی جزیره به استان، برابر ۲۴/۴ درصد خواهد بود. بنابر این با توجه به سهم ۳۰ درصدی صیادان جزیره قشم از مجموع صید استان هرمزگان، ملاحظه می‌گردد تناسب میان مقدار مجموع صید با ظرفیت ناوگان صیادی در جزیره قشم نیز برقرار می‌باشد.

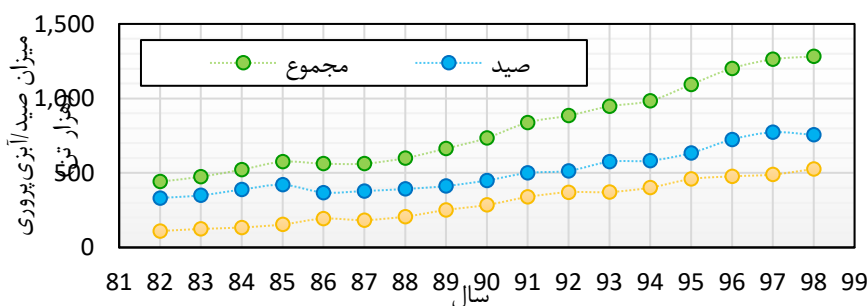
بر اساس اطلاعات موجود مجموع صید صیادان هرمزگانی در سال ۱۴۰۰ حدود ۳۰۰۰۰۰ تن گزارش شده است. بنابر این با توجه نسبت ۳۰ درصدی میان مجموع صید صیادان شهرستان قشم و کل استان هرمزگان، مقدار عملکرد صیادی این جزیره در این سال حدود ۹۰۰۰۰ تن برآورد می‌گردد. با توجه به اطلاعات کسب شده، حدوداً تعداد ۲۰ فروند لنج و ۸۰ فروند قایق صیادی ثبت شده، متعلق به ساکنان محدوده سواحل تنبان در منطقه موجود می‌باشد. بنابر این با توجه به تعداد مجموع لنج‌ها و قایق‌های صیادی ثبت شده در جزیره قشم (به ترتیب ۲۲۸ و ۸۴۹ فروند)، نسبت شناورهای صیادی منطقه به سراسر جزیره برابر ۰/۰۹۳ خواهد بود (۱۰۷۷ / ۱۰۰). بر این اساس با فرض تناسب میان میزان صید با ظرفیت ناوگان صیادی، میزان مجموع صید صیادان محلی محدوده سواحل تنبان در سال ۱۴۰۰ حدود ۸۰۰۰ تن تخمین زده می‌شود. لازم به ذکر است در صورت فرض سهم یکسان بنادر صیادی جزیره قشم از مجموع صید این جزیره، مجدداً تقریباً همین مقدار به عنوان عملکرد صیادی سال ۱۴۰۰ ساکنان سواحل تنبان حاصل می‌شود؛ حدود ۹ بندر صیادی (شامل بنادر باسعیدو، درگهان، صلخ، سوزا، رمچاه، ریگو، مسن، شیب دراز و کندالو) در محدوده جزیره قشم مشغول فعالیت هستند. با توجه به اینکه این بنادر از لحاظ وسعت، زیرساخت‌ها، امکانات و ناوگان مستقر تقریباً در یک سطح و رده هستند، می‌توان در یک رویکرد تقریبی سهم آن‌ها را از مجموع صید جزیره برابر در نظر گرفت. بنابر این بر مبنای فرضیه مذکور و با در نظر گرفتن عملکرد صیادان منطقه تنبان در قالب یک بندر، میزان صید این اهالی در سال ۱۴۰۰ برابر ۸۰۰۰ تن برآورد می‌گردد.

۳- نرخ رشد سالانه میزان صید

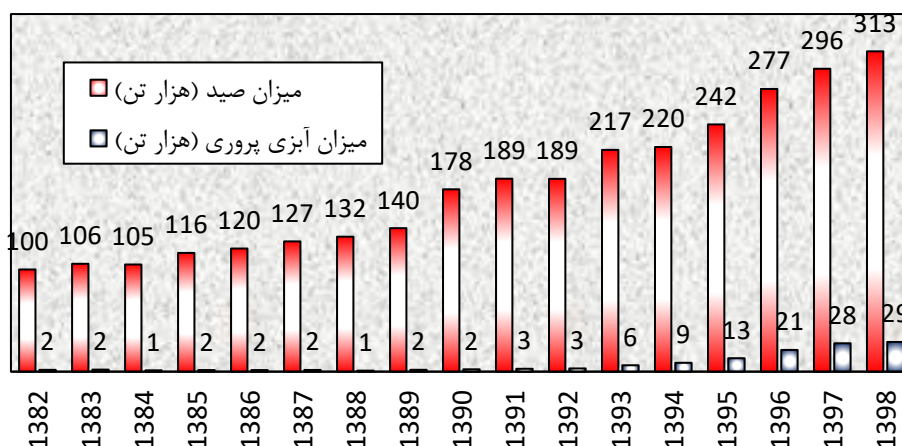
با توجه به نبود آمار دقیق و جامع از میزان عملکرد و صید پیشین یا فعلی صیادان حاضر منطقه، استفاده از روش‌های کمی جهت پیش‌بینی تقاضا ممکن نمی‌باشد. در نتیجه با مراجعه به روش سناریوسازی، که از شیوه‌های ابتکاری در خصوص پیش‌بینی تقاضا محسوب می‌گردد، میزان صید در محدوده سواحل تنبان در سال‌های آینده تخمین زده می‌شود. پارامتر تعیین‌کننده در روش سناریوسازی، میزان نرخ رشد (یا نزول) کمیت در حال بررسی می‌باشد. طبیعتاً هر قدر میزان نرخ رشد مورد نظر در سناریوها به واقعیت نزدیک‌تر باشد، مقدار تقاضای پیش‌بینی شده در آینده دقیق‌تر خواهد بود. الگوی تغییرات میزان صید و آبی‌پروری در منطقه تنبان و یا در بنادر مجاور در گذشته، بهترین مبنای جهت تعیین مقدار رشد میزان صید سالانه به شمار می‌رود. لیکن متأسفانه در حال حاضر اطلاعات اینچنینی در خصوص میزان عملکرد صیادان حاضر در منطقه یا بنادر مجاور قابل دسترسی نمی‌باشد. با این وجود، بر اساس الگوی میزان صید در سطح کلان (ملی و استانی) که آمار و اطلاعات معتبری از آن موجود است، و با فرض امکان تعمیم آن به روند حاکم در سطح منطقه، مقدار نرخ رشد سالانه میزان صید در منطقه تنبان قابل تخمین خواهد بود.

بر اساس "سالنامه‌های آماری سازمان شیلات ایران"، اطلاعات و آمار میزان صید و آبی‌پروری در سراسر کشور و همچنین به تفکیک در استان‌های مختلف در دسترس می‌باشد. به طور مثال آمار میزان صید و آبی‌پروری در سطح کشور، حد فاصل سال‌های ۱۳۸۲ تا ۱۳۹۸، در شکل ۲ نمایش داده شده است (۲، ۳، ۴). لازم به ذکر است آمار "صید" مربوط به انواع آبی‌پروری است که با استفاده از روش‌های مختلف صیادی از زیستگاه‌های طبیعی خود برداشت می‌شوند. اما مفهوم "آبی‌پروری" در خصوص آبی‌پروری است که در تمامی منابع آبی داخلی اعم از طبیعی و مصنوعی، ساحلی و دریا تکثیر و پرورش داده می‌شوند و فعالیت‌هایی نظیر پرورش ماهیان، پرورش میگو و تولید ماهی در قفس را در بر می‌گیرد. مشاهده می‌گردد به جز یک بازه حدوداً ۲ ساله، میزان صید و آبی‌پروری سالانه در کشور در بازه ۱۶ سال تقریباً همواره با افزایش مواجه بوده است. این نمودار همچنین نشان می‌دهد که در سال‌های مورد نظر، فعالیت صید همواره از عملکرد بیشتری نسبت به آبی‌پروری برخوردار بوده است؛ لیکن با توسعه فعالیت‌های پرورش و تکثیر آبی‌پروری در سال‌های اخیر، نسبت ۲ تا ۳ برابری میزان صید به میزان آبی‌پروری در سال‌های ابتدایی، به مقدار حدوداً ۱/۵ در دهه ۹۰ کاهش یافته است.

در شکل ۳ تغییرات میزان صید و همچنین آبی‌پروری در سطح استان هرمزگان، حد فاصل سال‌های ۱۳۸۲ تا ۱۳۹۸، نمایش داده شده است. همانگونه که مشاهده می‌شود میزان صید در این استان در ۱۶ سال اخیر تقریباً همواره با روند صعودی روبرو بوده و از مقدار حدود ۱۰۰ هزار تن در سال ۱۳۸۲ به مقدار حدود ۳۰۰ هزار تن در سال ۱۳۹۸ افزایش یافته است. ضمن اینکه میزان آبی‌پروری نیز در استان هرمزگان، پس از سپری کردن دوران راه اندازی در دهه ۸۰، در دهه ۹۰ همواره دارای رشد بوده و در چند سال اخیر به نسبت قابل توجهی در برابر میزان صید استان دست یافته است.



شکل ۲- آمار میزان صید و آبی‌پروری در سطح کشور، حد فاصل سال‌های ۱۳۸۲ تا ۱۳۹۸



شکل ۳- آمار میزان صید و آبی پروری در سطح استان هرمزگان، حد فاصل سال‌های ۱۳۸۲ تا ۱۳۹۸

به منظور تخمین مقدار نرخ رشد سالانه میزان صید (و آبی پروری) در منطقه تنبان در روش سناریوسازی، براساس آمار میزان صید و آبی پروری در سطح کشور و استان هرمزگان (حد فاصل سال‌های ۱۳۸۲ تا ۱۳۹۸)، دو گونه متفاوت رشد سالانه در نظر گرفته می‌شود؛ یکی بر مبنای میانگین رشد سالانه ثبت شده در سال‌های موردنظر و دیگری بر اساس رشد سالانه ثابت متناظر با تغییرات در ابتدا و انتهای سال‌های مورد نظر. بر این اساس با در نظر گرفتن دو بازه زمانی مختلف، یعنی ۱۶ سال کل بازه آماری (۱۳۸۲-۱۳۹۸) و ۸ سال آخر معادل دهه ۹۰ (۱۳۹۱-۱۳۹۸)، مقادیر مختلفی برای رشد سالانه میزان صید و آبی پروری حاصل می‌گردد که این مقادیر در جدول ۱ ارائه شده است.

جدول ۱- مقادیر نرخ رشد سالیانه میزان صید و آبی پروری در سطح کشور و استان هرمزگان

نرخ رشد سالیانه (درصد)				محدوده
رشد سالانه ثابت متناظر با تغییرات		میانگین رشد سالانه در سال‌های موردنظر		
۸ سال اخیر	۱۶ سال اخیر	۸ سال اخیر	۱۶ سال اخیر	صید و/یا آبی پروری
۷/۲۰	۶/۸۸	۷/۲۷	۶/۹۸	کشور مجموع صید و آبی پروری
۷/۳۱	۷/۳۹	۷/۴۲	۷/۶۰	صید
۳۷/۳۴	۱۹/۱۶	۴۰/۰۰	۲۴/۷۴	استان هرمزگان آبی پروری
۸/۳۲	۷/۸۷	۸/۴۷	۸/۱۰	مجموع صید و آبی پروری

همانگونه که جدول ۱ نشان می‌دهد، مقدار نرخ رشد سالیانه مجموع میزان صید و آبی پروری در سطح کشور و استان هرمزگان در ۱۶ سال گذشته (و همینطور در دهه ۹۰) نزدیک به یکدیگر و به ترتیب در حدود ۷ و ۸ درصد می‌باشد. البته میزان رشد سالیانه میزان آبی پروری استان هرمزگان بسیار بیشتر بوده و تا ۴۰ درصد نیز می‌رسد. با این وجود با توجه به مقدار اندک آبی پروری در برابر میزان صید در این استان (به نسبت حدود ۱۰ درصد)، این میزان در مقدار رشد سالیانه مجموع فعالیت‌های شیلاتی استان نمی‌تواند چندان اثرگذار باشد. با توجه به این موارد، و با فرض

برقراری الگوی صید و آبی‌پروری کشور و استان هرمزگان در منطقه تنبان، مقدار نرخ رشد سالانه ۸ درصدی می‌تواند به عنوان مقدار نرخ رشد حاکم در شرایط برقراری روند کنونی تلقی گردد.

۴- تقاضای شیلاتی منطقه در افق ۲۰ ساله

بر مقدار نرخ رشد حاکم برآوردی (۸ درصد) در سناریوهای سه گانه مورد نظر جهت پیش‌بینی تقاضا در بندرگاه صیادی تنبان، که عبارتند از سناریوهای تقاضای حداقلی، تقاضای میانی و تقاضای حداکثری، رشد متوسط سالانه میزان صید و آبی‌پروری به ترتیب برابر ۵٪، ۸٪ و ۱۰٪ در سالانه در نظر گرفته و اعمال می‌گردد. بر این اساس در نهایت مقدار تقاضا (یا همان میزان صید) بندرگاه تنبان در خلال ۲۰ سال آتی مطابق جدول ۲ برآورد می‌گردد. مشاهده می‌شود با توجه به سناریوی ظرفیت میانی مجموع میزان صید و آبی‌پروری در سال ۱۴۲۰ در حدود ۴۰ هزار تن خواهد بود. ضمن اینکه طبق نتایج حاصله مطابق سناریوهای حداقلی و حداکثری، مجموع میزان صید و آبی‌پروری منطقه تنبان در انتهای افق ۲۰ ساله بین ۲۲ تا ۵۷ هزار تن تخمین زده می‌شود.

جدول ۲- پیش‌بینی مجموع میزان صید و آبی‌پروری (تن) در بندرگاه تنبان در خلال ۲۰ سال آتی

سال	سناریوی تقاضای حداقلی	سناریوی تقاضای میانی	سناریوی تقاضای حداکثری
۱۴۰۵	۱۰۸۴۸	۱۲۴۸۹	۱۳۶۸۹
۱۴۱۰	۱۳۸۴۶	۱۸۳۵۱	۲۲۰۴۷
۱۴۲۰	۲۲۵۵۳	۳۹۶۱۸	۵۷۱۸۴

۵- منابع

- (۱) ۱۴۰۰. هرمزگان قطب شیلات ایران؛ راه‌های رفته و نرفته، خبرگزاری جمهوری اسلامی (ایرنا) <https://www.irna.ir/news/84383037>
- (۲) ۱۳۹۸. سالنامه آماری سازمان شیلات ایران ۱۴۰۰-۱۳۹۵، سازمان شیلات ایران/ معاونت برنامه ریزی و مدیریت منابع/دفتر برنامه ریزی و بودجه/ گروه برنامه ریزی و آمار، تهران، ۶۴
- (۳) ۱۳۹۶. سالنامه آماری سازمان شیلات ایران ۱۳۹۵-۱۳۹۱، سازمان شیلات ایران/ معاونت برنامه ریزی و مدیریت منابع/دفتر برنامه ریزی و بودجه/ گروه برنامه ریزی و آمار، تهران، ۶۴
- (۴) ۱۳۹۳. سالنامه آماری سازمان شیلات ایران ۱۳۹۲-۱۳۸۲، سازمان شیلات ایران/ معاونت برنامه ریزی و مدیریت منابع/دفتر برنامه ریزی و بودجه/ گروه برنامه ریزی و آمار، تهران، ۶۴

بررسی تاثیر استفاده از هوش مصنوعی بر عملیات تخلیه و بارگیری شناورها

عزیز دریسای زاده *^۱، همایون یوسفی^۲

اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

دانشکده اقتصاد و مدیریت دریا، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: Aziz.derisavizadeh@gmail.com

چکیده

پیاده سازی فناوری هوش مصنوعی در صنایع حوزه ترابری کشتیرانی مزیت جدید و خاصی را معرفی می کند که در سیستم های متمرکز سنتی وجود ندارد. بنابراین، حرکت از مرحله اثبات مفهوم به تولید می تواند بسیار سودمند باشد. عملیات تخلیه و بارگیری شناورها به طور گسترده ای به عنوان یک فرایند حیاتی و مبنایی برای توسعه تجارت در بنادر جهان در نظر گرفته می شود. هدف از نوشتن این پژوهش شناسایی تاثیر استفاده از فناوری هوش مصنوعی بر شفافیت، انعطاف پذیری و اعتماد عملیات تخلیه و بارگیری شناورها می باشد. روش انجام این پژوهش از نظر هدف کاربردی و از نظر ماهیت آمیخته اکتشافی (کیفی- کمی) است. در این پژوهش به منظور گردآوری داده ها، از روش میدانی و اطلاعات مصاحبه استفاده شده است. طبق یافته های این پژوهش، توصیف دقیق تمامی جنبه ها و چالش های ملمو هوش مصنوعی کمی دشوار به نظر می رسد. در بخش کمی پژوهش نیز الگوی به دست آمده در بخش کیفی و روابط ارائه شده در آن با استفاده از آزمون مدل معادلات ساختاری و نرم افزار لیزرل مورد ارزیابی قرار گرفت و تایید شد.

کلیدواژه ها: امنیت، انعطاف پذیری، تخلیه و بارگیری، ردیابی، شفافیت، کاهش هزینه

Investigating the impact of using artificial intelligence on the unloading and loading operations of vessels

Abstract— The implementation of artificial intelligence technology in the shipping industry introduces a new and special advantage that does not exist in traditional centralized systems. Therefore, moving from proof of concept to production can be very beneficial. Vessel unloading and loading operations are widely considered as a vital process and the basis for business development in world ports. The purpose of writing this research is to identify the impact of using artificial intelligence technology on the transparency, flexibility and reliability of unloading and loading operations of vessels. The method of conducting this research is applied in terms of purpose and exploratory (qualitative-quantitative) in terms of mixed nature. In this research, in order to collect data, the field method and interview information have been used. According to the findings of this research, it seems a bit difficult to accurately describe all aspects and challenges of artificial intelligence. In the quantitative part of the research, the pattern obtained in the qualitative part and the relationships presented in it were evaluated and confirmed using the structural equation model test and Lisrel software.

keywords— Security, flexibility, loading and unloading, tracking, transparency, cost reduction

۱-مقدمه

فناوری هوش مصنوعی می‌تواند تحولات بنیادین در صنایع عملیات تخلیه و بارگیری شناورها ایجاد کند. استفاده از هوش مصنوعی در عملیات تخلیه و بارگیری شناورها می‌تواند مدل‌های کسب‌وکار و فرآیندها را با تغییرات اساسی همراه کرده و به عنوان راهکاری سودمند برای مدیریت پیچیدگی‌های در حال رشد و امنیت اطلاعات در این حوزه به شمار رود، بنابراین رهبران بازار این صنعت بایستی از نقش هوش مصنوعی در آن آگاه باشند.

۲-ساختار کلی مقاله

در بررسی تاثیر استفاده از هوش مصنوعی بر عملیات تخلیه و بارگیری شناورها، پیاده سازی فناوری هوش مصنوعی در صنایع حوزه ترابری کشتیرانی مزیت جدید و خاصی را معرفی می‌کند که در سیستم‌های متمرکز سنتی وجود ندارد. بنابراین، حرکت از مرحله اثبات مفهوم به تولید می‌تواند بسیار سودمند باشد. عملیات تخلیه و بارگیری شناورها به طور گسترده ای به عنوان یک فرایند حیاتی و مبنایی برای توسعه تجارت در بنادر جهان در نظر گرفته می‌شود. هدف از نوشتن این پژوهش شناسایی تاثیر استفاده از فناوری هوش مصنوعی بر شفافیت، انعطاف پذیری و اعتماد عملیات تخلیه و بارگیری شناورها می‌باشد. روش انجام این پژوهش از نظر هدف کاربردی و از نظر ماهیت آمیخته اکتشافی (کیفی- کمی) است. در این پژوهش به منظور گردآوری داده‌ها، از روش میدانی و اطلاعات مصاحبه استفاده شده است. طبق یافته‌های این پژوهش، توصیف دقیق تمامی جنبه‌ها و چالش‌های مملو هوش مصنوعی کمی دشوار به نظر می‌رسد. در بخش کمی پژوهش نیز الگوی به دست آمده در بخش کیفی و روابط ارائه شده در آن با استفاده از آزمون مدل معادلات ساختاری و نرم افزار لیزرل مورد ارزیابی قرار گرفت و تایید شد.

۲-۱ پیشینه پژوهش

عملیات تخلیه و بارگیری شناورها به طور گسترده ای به عنوان یک فرایند حیاتی و مبنایی برای توسعه تجارت در بنادر جهان در نظر گرفته می‌شود. با این حال، با توجه به مسائل نوظهور مانند افزایش پیچیدگی عملیات تردد، لزوم ایجاد شفافیت در تخلیه و بارگیری و الزامات انعطاف‌پذیری عملیات تردد و تخلیه شناورها با توجه به تعدد بالای آنها و تفاوت بالای کالاهای حمل شده، تعدد مقاصد و مبادی ورود و خروج کالاها، تنوع بارنامه‌ها، در مکانیزم‌های مختلف بارگیری و توان کمی متفاوت ماشین‌آلات بارگیری و تردد سبب شده به طور متوسط اشتباهاتی در زمینه تخلیه و بارگیری شناورها و افزایش هزینه و زمان در خلال کار پیش آید که این یک چالش عمده در بنادر مهم جهان تلقی می‌شود (عباس^۱، ۲۰۲۰).

تغییرات در تقاضاها و سبد کالاها باعث ایجاد مشکلاتی در همگام سازی طرح‌های عرضه و تقاضای شرکت‌ها می‌شود که عملیات تخلیه و بارگیری شناورها در بنادر شلوغ را تشکیل می‌دهند، زیرا آنها به مناطق جغرافیایی بسیار متفاوتی گسترش می‌یابند (آبدرمن^۲، ۲۰۲۱). جلوگیری از هر گونه آسیبی که ممکن است در حین حمل و نقل محصولات حساس از یک شرکت به شرکت دیگر تا زمانی که به دست مصرف‌کننده نهایی برسد، به محصول وارد شود، ضروری است (لوا^۳، ۲۰۲۱).

در عملیات تخلیه و بارگیری شناورها مرسوم، دستکاری محصولات در حین حمل و نقل، تاخیر و تقلب، تایید هویت، عدم مدیریت داده‌ها و عدم دقت و یکپارچگی داده‌ها از مشکلات رایج هستند (لاهانکی^۴، ۲۰۲۱). بسیاری از شرکت‌های

¹ Abbas

² Abderahman

³ Ieva

⁴ Lahkani

بزرگ سیستم‌های هویتی خود را ایجاد کرده‌اند تا از سلطه جهانی فعالیت‌های خود محافظت و حفظ کنند و اختیار آموزش تامین‌کنندگان خود را حفظ کنند. در غیر این صورت، آنها باید به شرکت‌های نظارتی یا واسطه‌های اصلی اعتماد کنند و به آنها پایبند باشند (چووتز^۱، ۲۰۲۰).

سال هاست که بنادر از فناوری اطلاعات برای بهینه‌سازی فرآیندهای عملیات تردد و تخلیه و بارگیری شناورها در بنادر شلوغ استفاده می‌کنند. در ابتدا از فناوری اطلاعات برای بهبود کارایی در زیرساخت‌های ارتباطی بین شرکت‌ها استفاده شد. با توسعه ابزارهای هوش مصنوعی، بنادر به دنبال دستیابی به مزایایی مانند جریان داده سریع‌تر و کارآمدتر، کوتاه‌تر کردن زمان تکمیل سفارش، افزایش انعطاف‌پذیری توزیع و بهبود کیفیت در عملیات تردد و بارگیری و تخلیه شناورها هستند. با گذشت زمان، فن‌آوری‌هایی مانند هوش مصنوعی برای نیازهایی مانند چابکی عملیات تخلیه و بارگیری شناورها در بنادر شلوغ و دید شروع به استفاده کردند (چن^۲، ۲۰۲۰). اگرچه امروزه از بسیاری از ابزارهای فناوری دیجیتال برای کارآمدتر کردن فرآیندهای تخلیه و بارگیری شناورها در بنادر شلوغ استفاده می‌شود، اما مسائل مربوط به شفافیت، انعطاف‌پذیری و اعتماد هنوز به طور کامل حل نشده است. شفافیت پایین در عملیات تخلیه و بارگیری شناورها در بنادر شلوغ باعث مشکلات و مشکلات بسیاری در امنیت، قابلیت ردیابی، اسناد هویتی و تایید می‌شود (کول^۳، ۲۰۱۹).

هوش مصنوعی به دلیل ویژگی‌های قوی آن مانند عدم تمرکز، شفافیت و اعتماد می‌تواند مسائل ذکر شده در بالا را حل کند. به عنوان یک سیستم ردیابی عملیات تخلیه و بارگیری شناورها در بنادر شلوغ دقیق، پتانسیل هوش مصنوعی برای افزایش شفافیت و قابلیت حسابرسی جریان مواد نیز پذیرش آن را توسط زنجیره‌های تامین گسترش می‌دهد (توننسن^۴، ۲۰۲۰). استفاده از هوش مصنوعی به بهبود امنیت عملیات تخلیه و بارگیری شناورها در بنادر شلوغ، قابلیت ردیابی و کارایی کمک می‌کند. علاوه بر این، فناوری هوش مصنوعی می‌تواند همکاری بین اعضای شبکه را با مزایای احتمالی افزایش دهد که شامل کاهش هزینه‌ها و افزایش کارایی می‌شود. فناوری هوش مصنوعی همچنین می‌تواند اعتماد مشتریان را افزایش دهد زیرا قابلیت ردیابی محصولات را در تمام مراحل عملیات تردد و تخلیه و بارگیری شناورها در بنادر شلوغ فراهم می‌کند. علاوه بر این، فناوری هوش مصنوعی از پیشگیری از کلاهبرداری پشتیبانی می‌کند و بر کاهش هزینه و کارایی تأثیر مثبت می‌گذارد (کارماچاندانی^۵، ۲۰۲۰).

۲-۲ روش شناسی تحقیق

روش انجام این پژوهش از نظر هدف کاربردی و از نظر ماهیت آمیخته اکتشافی (کیفی-کمی) است. محقق در نظر دارد به صورت جامع به بررسی تأثیر هوش مصنوعی بر عملیات تخلیه و بارگیری شناورها در بنادر جنوب ایران بپردازد.

برای تسهیل برنامه ریزی سیستماتیک کردن عملیات حمل‌مبنتی بر هوش مصنوعی، سیستم مبتنی بر هوش مصنوعی برای ساختار فرآیند جمع‌آوری داده‌ها از (بخش تجاری عملیات تخلیه و بارگیری شناورها) و دامنه فعالیت‌های مالی برای ارائه عملکرد تصمیم‌گیری دامنه فعالیت‌های مالی توسعه داده شده است. شکل (۱) معماری لایه‌ای B-NWP را نشان می‌دهد که شامل لایه‌های ادراک، مه، تمرکززدایی، ابر، و لایه‌های کاربردی است که همگی پارادایم‌های هوش مصنوعی و IoHT را در نظر می‌گیرند.

¹ Schuetz

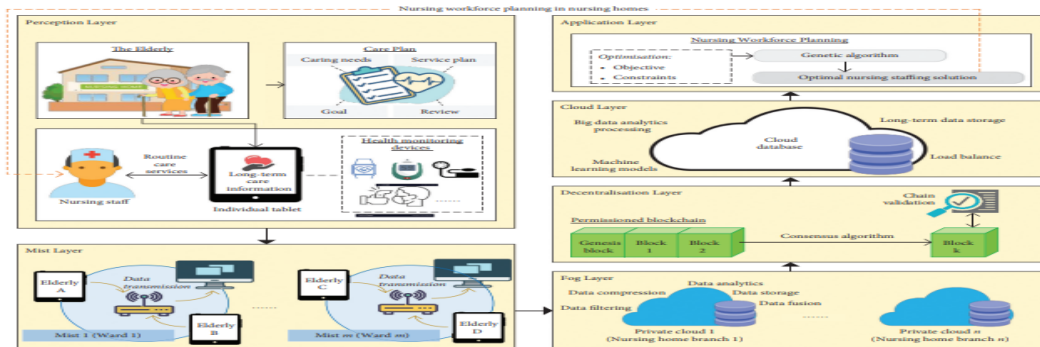
² Chen

³ Cole

⁴ Tonnisen

⁵ Karamchandani

هوش مصنوعی را راه حلی برای مشکل ذکر شده و بهترین روش ارائه شده برای پیاده‌سازی DLT برای سامانه‌های انتقال ارزش غیرمتمرکز دانست.



شکل ۱: معماری لایه ای B هوش مصنوعی NWP-

۱- لایه ادراک

لایه ادراک "چیزهایی" را که باید به دنیای دیجیتال متصل شوند را مشخص می‌کند. برای دستیابی به هدف برنامه ریزی سیستماتیک کردن عملیات حمل مبتنی بر هوش مصنوعی، باید برنامه های تجاری مالی سفارشی از (بخش تجاری عملیات تخلیه و بارگیری شناورها) مقیم هوش مصنوعی بر عملیات تخلیه و بارگیری شناورها در نظر گرفته شود.

۲- لایه مه

لایه مه به جای تکیه بر مکانیزم های مبتنی بر ابر، پاسخگویی بالا و حداقل تأخیر راه حل های هوش مصنوعی را ارائه می‌دهد.

۳- لایه عدم تمرکز

با توجه به تسهیل شفافیت و قابلیت همکاری بین هوش مصنوعی بر عملیات تخلیه و بارگیری شناورها مختلف یک سازمان، ما یک هوش مصنوعی مجاز را پیشنهاد می‌کنیم تا الزامات و وظایف خدمات را ادغام کند تا بتوان زنجیره‌ای از سوابق مربوط به فعالیت‌ها را ایجاد کرد. علاوه بر این، اعتبار سنجی زنجیره ای - از جمله سازگاری مقادیر هش و قبلی و قانون طولانی ترین زنجیره - برای حفظ دقت و قابلیت اطمینان داده ها انجام می‌شود. هنگامی که داده ها استخراج و در هوش مصنوعی اعتبار سنجی شدند، تمام گره های هوش مصنوعی بر عملیات تخلیه و بارگیری شناورها برای به دست آوردن مجموعه جهانی نیازمندی ها و وظایف خدمات، هماهنگ می‌شوند. به بیان ساده، داده ها در شبکه مجاز همتا به همتا غیرمتمرکز هستند تا از امنیت و قابل اعتماد بودن سیستم اطمینان حاصل شود.

۴- لایه ابری

با توجه به اینکه هوش مصنوعی از ذخیره حجم زیادی از مجموعه داده ها اجتناب می‌کند، هوش مصنوعی زنجیره داده هویت های مرتبط (ID) الزامات و وظایف خدمات را می‌سازد. برعکس، لایه ابری برای ذخیره اطلاعات دائمی و دائمی الزامات و وظایف خدمات، مانند جزئیات کار، تصاویر، و رویه‌های عملیاتی استاندارد ضروری است. به غیر از اطلاعات بالا، هوش مصنوعی‌های غیرفعال و تکمیل‌شده برای ذخیره‌سازی طولانی‌مدت در ابر ذخیره می‌شوند، رویه‌ای که به عنوان تبخیر هوش مصنوعی شناخته می‌شود.

۵- سطح کاربردی

در لایه کاربرد، برنامه ریزی سیستماتیک کردن عملیات حمل مبتنی بر هوش مصنوعی به عنوان کاربرد اصلی سیستم پیشنهادی در نظر گرفته می شود، جایی که هدف و محدودیت های مربوطه برای دستیابی به راه حل بهینه دامنه فعالیت های مالی با کاربرد GA تعریف می شود. با کمک هوش مصنوعی، مه، مه، و محاسبات ابری، می توان روند فرایند های نوآورانه تجاری را برای جستجوی برنامه ریزی سیستماتیک کردن عملیات حمل مبتنی بر هوش مصنوعی موثر در دوره فهرست بندی بعدی بررسی کرد. دامنه فعالیت های مالی می توانند به طور مؤثری برای ارائه حداکثر کیفیت زندگی با کمترین هزینه تخصیص داده شوند.

روش گردآوری داده ها

در این پژوهش به منظور گردآوری داده ها، از روش میدانی و اطلاعات مصاحبه استفاده می شود. مصاحبه شونده ها شامل کلیه پرسنل کارشناس و مدیر در عملیات تخلیه و بارگیری شناورها در حوزه جنوب کشور می شود. از روش مصاحبه نیمه ساختار یافته و سوالات باز مصاحبه ای به منظور اجرای مصاحبه با نمونه آماری استفاده می شود.

کدگذاری محوری بر اساس الگوی پارادایمی پژوهش

کدگذاری انتخابی، فرآیند یکپارچه سازی و بهبود مقوله هاست. این فرآیند با نگارش مسیر روایت، مقوله ها را به هم وصل می کند. با توجه به شکل (۱) می توان مدل استفاده از فناوری هوش مصنوعی در عملیات تخلیه و بارگیری را اینگونه تفسیر کرد که شرکت های فعال در حوزه ی بخش حمل و بارگیری کشتیرانی و عملیات تخلیه و بارگیری شناورها به منظور بقا و حفظ قدرت رقابت پذیری، افزایش اثربخشی و اتخاذ تصمیمات بهتر و مدیریت ریسک و در نهایت تعالی در شرایطی که فناوری ها به سرعت تغییر می کنند و بخش حمل و بارگیری کشتیرانی رو به پیچیدگی بیشتری می رود و شرایط رقابت بین شرکتهای داخلی و همچنین شرکت های بین المللی تغییر می کند و از همه مهمتر به دلیل اهمیت راهبردی این بخش حمل و بارگیری و نقش آن در بخش انرژی و تولید و نیاز هر کشور و جامعه به این حوزه، نیازمند آمادگی برای آینده هستند، آمادگی که در قالب حضور و استفاده از فن آوری هوش مصنوعی نمود پیدا می کند.

جدول ۱- شرایط علی

مفاهیم	مقوله فرعی	مقوله اصلی
تعدد بازیگران بخش حمل و بارگیری	کاهش زمان نهایی شدن تراکنشها	شرایط علی
ابعاد گسترده بخش حمل و بارگیری		
ثبات و پردازش سریع داده ها در بخش حمل و بارگیری		
عدم قطعیت های بخش حمل و بارگیری		
تغییرات فناورانه	افزایش کارایی با کاهش مجموع هزینه ها	
مدیریت اسناد و ردیابی محموله ها		
پردازش مراحل تحویل کالا و جمع آوری ارزش کالایی		
قابلیت دسترسی بالای داده ها	دسترسی آنی به اسناد معاملات	
بهبود امنیت		
تغییر مدله ای تجاری		
تاثیر بر سایر فرآیندها و مواد اولیه سایر بخش حمل و بارگیری	نمایان بودن اطلاعات بارگیری و تخلیه	
راهبردی بودن بخش حمل و بارگیری		
الگوریتم های هوش مصنوعی		



	اهمیت اقتصادی
	افزایش سطح اطلاعات
شفافیت بالای تراکنشها از طریق استفاده	بهبود کارایی
از مشارکت اعضا در فرآیندها و ثبت سوابق	کاهش خطای انسانی
	حضور شرکت های جدید در این بخش حمل و بارگیری با تخصص های
سیستماتیک کردن عملیات حمل مبتنی	متفاوت
بر هوش مصنوعی	بهبود نظام حمل و نقل
	الزامات انعطاف پذیری عملیات تردد و تخلیه شناورها

در ادامه چون هدف اصلی این پژوهش استفاده از هوش مصنوعی در بخش حمل و بارگیری کالا و شرکت های عملیات تخلیه و بارگیری شناورها است، پدیده اصلی ارائه ی الگوی استفاده از هوش مصنوعی در حوزه ی کشتیرانی و عوامل موثر بر آن نظر گرفته شده است. بر این اساس از مصاحبه شوندگان خواسته شد تا نظر خود را درباره مفهوم استفاده از هوش مصنوعی و عوامل موثر بر آن بیان نمایند. در مرحله کدگذاری باز برای پدیده محوری هشت ۸ مقوله فرعی انعطاف پذیری عملیات تخلیه و بارگیری، شفافیت عملیات تخلیه و بارگیری شناورها، استفاده از هوش مصنوعی و اعتماد عملیات تخلیه و بارگیری شناورها، شفافیت بالای تراکنشها از طریق استفاده از مشارکت اعضا در فرآیندها و ثبت سوابق، پایش اسناد و قوانین، ایجاد یک سیستم هوشمند اطلاعاتی، تعاملات و تبادلات بخش حمل و بارگیری و اتوماسیون حمل و بارگیری شناسایی شدند.

جدول ۲- پدیده محوری (استفاده از هوش مصنوعی در حوزه عملیات تخلیه و بارگیری شناورها)

مقوله اصلی	مقوله فرعی
	انعطاف پذیری عملیات تخلیه و بارگیری
	شفافیت عملیات تخلیه و بارگیری شناورها
	استفاده از هوش مصنوعی و اعتماد عملیات تخلیه و بارگیری شناورها
پدیده محوری (استفاده از هوش مصنوعی در حوزه عملیات تخلیه و بارگیری شناورها)	شفافیت بالای تراکنشها از طریق استفاده از مشارکت اعضا در فرآیندها و ثبت سوابق
	پایش اسناد و قوانین
	ایجاد یک سیستم هوشمند اطلاعاتی
	تعاملات و تبادلات بخش حمل و بارگیری
	اتوماسیون حمل و بارگیری

سپس از مصاحبه شوندگان خواسته شد تا اقداماتی که برای پیاده سازی و اجرای هوش مصنوعی جهت استفاده در بخش حمل و بارگیری کشتیرانی باید انجام شود را بیان نمایند. در مرحله کدگذاری باز ۵ پنج راهبرد توانایی ارزیابی و به کارگیری هوش مصنوعی، آموزش و توانمند سازی شرکت های داخلی، ایجاد زیرساخت های مناسب، بومی سازی فن اوری هوش مصنوعی، همکاری و شراکت با کشورها و شرکت های موفق در این حوزه شناسایی شد.

جدول ۳- راهبردها

مقوله اصلی	مقوله فرعی
راهبردها	توانایی ارزیابی و به کارگیری هوش مصنوعی ایجاد زیرساخت های مناسب بومی سازی فن اوری هوش مصنوعی همکاری و شراکت با کشورها و شرکت های موفق در این حوزه آموزش و توانمند سازی شرکت های داخلی

در این بخش بر اساس نظرات نخبگان پژوهش، به تعیین و سپس وزن دهی معیار های مدل اصلی پژوهش اقدام شده است. متغیر های ساختاری، مدیریتی، فردی، سیاسی اقتصادی با زیر مولفه های آنها شناسایی و وزن دهی شده اند.

گام اول - تعیین اوزان جنبه های و راهبرد ها و عوامل کلیدی

جدول ۴- اوزان متغیر های ساختاری، مدیریتی، فردی، سیاسی اقتصادی

وزن نهایی	وزن معیار	وزن سطح	علامت اختصار	عنوان
۰.۱۱۵	۰.۳۸۶	۰.۷۵۶	A1	کاهش خطای انسانی
۰.۱۰۲	۰.۲۵۱	۰.۷۴۴	A2	ثبت و پردازش سریع داده ها
۰.۰۹۹	۰.۲۵۵	۰.۷۲۵	A3	تعدد بازیگران بخش حمل و بارگیری
۰.۰۸۱	۰.۲۹۸	۰.۶۸۷	A4	ثبت و پردازش سریع داده ها در بخش حمل و بارگیری
۰.۰۷۴	۰.۲۶۱	۰.۶۳۹	A5	تغییرات فناورانه
۰.۰۶۹	۰.۱۸۹	۰.۶۰۶	A6	مدیریت اسناد و ردیابی محموله ها
۰.۰۸۷	۰.۱۴۶	۰.۵۷۹	A7	پردازش مراحل تحویل کالا و جمع آوری ارزش کالایی
۰.۱۰۳	۰.۱۵۸	۰.۵۲۵	A8	افزایش کارایی با کاهش مجموع هزینه ها
۰.۰۷۱	۰.۱۳۲	۰.۵۱۱	A9	پویبش بخش حمل و بارگیری
۰.۰۲۶	۰.۰۹۸	۰.۴۹۴	A10	پایب اسناد
۰.۰۵۵	۰.۰۶۹	۰.۴۸۱	A11	دسترسی آنی به اسناد معاملات
۰.۰۳۶	۰.۰۵۵	۰.۴۶۹	A12	تبادلات بخش حمل و بارگیری
۰.۰۴۲	۰.۰۴۹	۰.۴۴۲	A13	بهبود نظام حمل و نقل
۰.۱۶۲	۰.۴۶۳	۰.۵۹۳	M1	ایجاد سیستم هوشمند
۰.۱۳۲	۰.۱۵۸	۰.۵۵۹	M2	قابلیت دسترسی بالای داده ها
۰.۰۹۹	۰.۰۸۴	۰.۵۱۶	M3	بهبود تصمیم
۰.۰۹۲	۰.۱۲۶	۰.۴۸۷	M4	بومی سازی
۰.۰۸۴	۰.۰۹۴	۰.۴۵۲	M5	شراکت همکاری
۰.۰۷۰	۰.۱۱۴	۰.۴۴۰	M6	آموزش
۰.۰۶۱	۰.۱۵۸	۰.۴۱۶	M7	شرایط بین المللی

۰.۰۵۸	۰.۱۱۵	۰.۳۹۴	M8	بهبود امنیت
۰.۰۵۵	۰.۰۹۵	۰.۳۷۵	M9	تغییر مدل ای تجاری
۰.۰۴۹	۰.۰۸۱	۰.۳۴۲	M10	ساختار
۰.۰۴۵	۰.۱۳۶	۰.۳۲۷	M11	مدیریت
۰.۰۳۹	۰.۱۷۹	۰.۳۰۸	M12	تاثیر بر سایر فرآیندها و مواد اولیه سایر بخش حمل و بارگیری ها
۰.۰۳۷	۰.۰۹۱	۰.۲۸۷	M13	راهبردی بودن بخش حمل و بارگیری
۰.۲۲۶	۰.۵۳۲	۰.۶۱۲	V1	افزایش سطح اطلاعات
۰.۲۰۲	۰.۲۸۲	۰.۵۹۲	V2	هوشمندی

گام دوم- تعیین اهمیت هر یک از طرحها با روش گسترش کارکرد الزامات

از آنجایی که طرحهای توسعه تحت بررسی در چارچوب الگوی استفاده از فناوری هوش مصنوعی در تجارت عملیات تخلیه و بارگیری شناورها همگی از اولویت یکسان برخوردار نیستند و با توجه به اینکه برای هر هدف در مدل الگوی استفاده از فناوری هوش مصنوعی در تجارت عملیات تخلیه و بارگیری شناورها می‌توان چندین طرح توسعه را مطرح نمود، جهت مشخص کردن اولویت و وزن هر یک از طرحهای توسعه از گسترش کارکرد الزامات استفاده شده است. برای مقایسه طرحها (HOWs) و اهداف (WHATs) در خانه کیفیت از مقیاس زبان شناختی بهره گرفته شده که این مقیاسها و الگوی استفاده از فناوری هوش مصنوعی در تجارت عملیات تخلیه و بارگیری شناورها مربوط به هر یک از مقیاسها در جدول (۵) نشان داده شده است.

جدول ۵- فرایند الگوی استفاده از فناوری هوش مصنوعی در تجارت عملیات تخلیه و بارگیری شناورها بر مبنای تبیین الزامات

الگوی استفاده از فناوری هوش مصنوعی در تجارت عملیات تخلیه و بارگیری شناورها بر مبنای تبیین الزامات	مقیاسهای زبانی	نماد مربوط به هر مقیاس زبانی
(۰ و ۱)	خیلی کم	VL
(۲ و ۳ و ۴)	کم	L
(۴ و ۵ و ۶)	متوسط	M
(۶ و ۷ و ۸)	زیاد	H
(۸ و ۹ و ۱۰)	خیلی زیاد	VH

در این پژوهش، به منظور تعیین اهمیت هر یک از اهداف (WHATs) و ارتباط بین اهداف و طرحها، نظرات سه مدیر تبیین کننده الزامات جمع آوری شده و از این نظرات میانگین گرفته شده که برای هر یک از نظرات نمادهایی تعریف شده است. در جدول (۷) نمادها و میانگین نظرات میانگین سه دسته از افراد نمونه آماری (۱- پرسنل مدیریتی- ۲- نخبگان دانشگاهی و ۳- کادر عملیاتی) تبیین کننده الزامات نشان داده شده‌اند. از این نمادها برای تعیین ارتباط بین



اهداف و طرح‌ها و اهمیت اهداف در جدول الگوی استفاده از فناوری هوش مصنوعی در تجارت عملیات تخلیه و بارگیری شناورها استفاده شده است

نمادها و میانگین نظرات-متغیرهای ساختاری

جدول ۶- سطح اهمیت متغیرهای ساختاری، مدیریتی، فردی، سیاسی اقتصادی

DM3	DM2	DM1	علامت اختصار	عنوان
کادر عملیاتی	نخبگان دانشگاهی	پرسنل مدیریتی		
VH	VH	H	A1	کاهش خطای انسانی
VH	M	VH	A2	ثبات و پردازش سریع داده‌ها
H	VH	H	A3	تعدد بازیگران بخش حمل و بارگیری
L	M	M	A4	ثبات و پردازش سریع داده‌ها در بخش حمل و بارگیری
H	VH	H	A5	تغییرات فناورانه
M	H	M	A6	مدیریت اسناد و ردیابی محموله‌ها
L	M	H	A7	پردازش مراحل تحویل کالا و جمع‌آوری ارزش کالایی
H	VH	VH	A8	افزایش کارایی با کاهش مجموع هزینه‌ها
H	M	H	A9	پویایی بخش حمل و بارگیری
VH	M	H	A10	پایش اسناد
M	M	H	A11	دسترسی آنی به اسناد معاملات
M	L	L	A12	تبادلات بخش حمل و بارگیری
VH	VH	VH	A13	بهبود نظام حمل و نقل
M	VH	H	M1	ایجاد سیستم هوشمند
VH	H	H	M2	قابلیت دسترسی بالای داده‌ها
VH	VH	M	M3	بهبود تصمیم
VH	H	VH	M4	بومی‌سازی
VH	VH	VH	M5	شراکت همکاری
H	H	H	M6	آموزش
L	M	M	M7	شرایط بین‌المللی
M	M	M	M8	بهبود امنیت
M	H	H	M9	تغییر مدل‌های تجاری
L	M	L	M10	ساختار
L	M	L	M11	مدیریت

به عنوان مثال برای تعیین اهمیت اهداف (WHATs) در جدول الگوی استفاده از فناوری هوش مصنوعی در تجارت عملیات تخلیه و بارگیری شناورها، نظرات جمع آوری شده و میانگین آنها نیز محاسبه شده که نتایج حاصل از آن در جدول (Y) نشان داده شده است.

جدول ۷- نتایج نظرات

کاهش زمان نهایی شدن تراکتس‌ها	H	VH	M	VH	H	M	H	M	H	M	VH	M	L	H
کاهش هزینه	VH	VH	VH	H	M	H	H	M	VH	M	H	M	M	H
افزایش کارایی یا کاهش مجموع هزینه‌ها	H	VH	VH	M	H	H	H	M	VH	M	H	M	L	M
دسترسی آبی به اسناد معاملات	(6,7,8)	(8,9,10)	(6.67,7.67,8.67)	(6,7,8)	(5.33,6.33,7.33)	(5.33,6.33,7.33)	(6,7,8)	(4,5,6)	(7.33,8.33,9.33)	(4,5,6)	(6.67,7.67,8.67)	(4,5,6)	(2.67,3.67,4.67)	(5.33,6.33,7.33)
نمایش بودن اطلاعات بارگیری و تخلیه	A1	A2	V1	M1	H1	A3	V2	M2	M3	A4	H1	M4	V3	H2
شفافیت بالای تراکتس‌ها از طریق استفاده از مشارکت اعضا در فرآیندها و ثبت سوابق	(6.67,7.67,8.67)	(8,9,10)	(6.67,7.67,8.67)	(6,7,8)	(5.33,6.33,7.33)	(5.33,6.33,7.33)	(6,7,8)	(4,5,6)	(7.33,8.33,9.33)	(4,5,6)	(6.67,7.67,8.67)	(4,5,6)	(2.67,3.67,4.67)	(5.33,6.33,7.33)
سیستماتیک کردن عملیات حمل‌ونقل بر هوش مصنوعی	(6.67,7.67,8.67)	(8,9,10)	(6.67,7.67,8.67)	(6,7,8)	(5.33,6.33,7.33)	(5.33,6.33,7.33)	(6,7,8)	(4,5,6)	(7.33,8.33,9.33)	(4,5,6)	(6.67,7.67,8.67)	(4,5,6)	(2.67,3.67,4.67)	(5.33,6.33,7.33)
شفافیت عملیات تخلیه و بارگیری شناورها	(6.67,7.67,8.67)	(8,9,10)	(6.67,7.67,8.67)	(6,7,8)	(5.33,6.33,7.33)	(5.33,6.33,7.33)	(6,7,8)	(4,5,6)	(7.33,8.33,9.33)	(4,5,6)	(6.67,7.67,8.67)	(4,5,6)	(2.67,3.67,4.67)	(5.33,6.33,7.33)
استفاده از هوش مصنوعی و اعتماد عملیات تخلیه و بارگیری شناورها	(6.67,7.67,8.67)	(8,9,10)	(6.67,7.67,8.67)	(6,7,8)	(5.33,6.33,7.33)	(5.33,6.33,7.33)	(6,7,8)	(4,5,6)	(7.33,8.33,9.33)	(4,5,6)	(6.67,7.67,8.67)	(4,5,6)	(2.67,3.67,4.67)	(5.33,6.33,7.33)
شفافیت بالای تراکتس‌ها از طریق استفاده از مشارکت اعضا در فرآیندها و ثبت سوابق	(6.67,7.67,8.67)	(8,9,10)	(6.67,7.67,8.67)	(6,7,8)	(5.33,6.33,7.33)	(5.33,6.33,7.33)	(6,7,8)	(4,5,6)	(7.33,8.33,9.33)	(4,5,6)	(6.67,7.67,8.67)	(4,5,6)	(2.67,3.67,4.67)	(5.33,6.33,7.33)
پایش اسناد و قوانین	(6.67,7.67,8.67)	(8,9,10)	(6.67,7.67,8.67)	(6,7,8)	(5.33,6.33,7.33)	(5.33,6.33,7.33)	(6,7,8)	(4,5,6)	(7.33,8.33,9.33)	(4,5,6)	(6.67,7.67,8.67)	(4,5,6)	(2.67,3.67,4.67)	(5.33,6.33,7.33)
ایجاد یک سیستم هوشمند اطلاعاتی	(6.67,7.67,8.67)	(8,9,10)	(6.67,7.67,8.67)	(6,7,8)	(5.33,6.33,7.33)	(5.33,6.33,7.33)	(6,7,8)	(4,5,6)	(7.33,8.33,9.33)	(4,5,6)	(6.67,7.67,8.67)	(4,5,6)	(2.67,3.67,4.67)	(5.33,6.33,7.33)
تعاملات و تبادلات بخش حمل و بارگیری	(6.67,7.67,8.67)	(8,9,10)	(6.67,7.67,8.67)	(6,7,8)	(5.33,6.33,7.33)	(5.33,6.33,7.33)	(6,7,8)	(4,5,6)	(7.33,8.33,9.33)	(4,5,6)	(6.67,7.67,8.67)	(4,5,6)	(2.67,3.67,4.67)	(5.33,6.33,7.33)
اتوماسیون حمل و بارگیری	(6.67,7.67,8.67)	(8,9,10)	(6.67,7.67,8.67)	(6,7,8)	(5.33,6.33,7.33)	(5.33,6.33,7.33)	(6,7,8)	(4,5,6)	(7.33,8.33,9.33)	(4,5,6)	(6.67,7.67,8.67)	(4,5,6)	(2.67,3.67,4.67)	(5.33,6.33,7.33)

در نهایت، اهمیت نسبی هر طرح توسعه از الگوی استفاده از فناوری هوش مصنوعی در تجارت عملیات تخلیه و بارگیری شناورها به دست آمده تا در مراحل بعدی استفاده شود. ماتریس الگوی استفاده از فناوری هوش مصنوعی در تجارت عملیات تخلیه و بارگیری شناورها به همراه محاسبات در جدول (۱۱) نشان داده شده است. به منظور ایجاد قابلیت مقایسه و رتبه‌بندی بهتر مقادیر، مقادیر وزن داده شده حاصل از جدول الگوی استفاده از فناوری هوش مصنوعی در تجارت عملیات تخلیه و بارگیری شناورها وزن داده شده اند. طرحی که بیشترین مقدار ارزش قطعی را داشته باشد، باید در اولویت قرار گیرد. اگر $M(a,b,c)$ یک عدد مراتبه دار باشد، مقدار دسته بندی نشده از روش یاگر به دست می‌آید که به صورت زیر محاسبه می‌شود:

$$\frac{L + 2M + U}{4}$$

۳- نتیجه گیری

بر این اساس هدف اصلی پژوهش حاضر شناسایی سازه‌های عملیات تخلیه و بارگیری شناورها در بنادر کشور با استفاده از فناوری هوش مصنوعی می باشد. برای تحقق این هدف از پژوهش کیفی و رویکرد نظریه داده بنیاد استفاده

شده است که نتایج و یافته های آن در شش مقوله اصلی قابل بحث است. این مقوله ها عبارتند از شرایط علی، پدیده محوری، راهبردها، شرایط مداخله گر، شرایط زمینه ای و پیامدها که در ادامه یافته های پژوهش مربوط به این شش مقوله بیان می شود.

بررسی نشان داد شرایط علی شامل پیچیدگی بخش حمل و بارگیری - شفافیت بالای تراکنش ها از طریق استفاده از مشارکت اعضا در فرآیندها و ثبت سوابق افزایش کارایی با کاهش مجموع هزینه ها - سیستماتیک کردن عملیات حمل مبتنی بر هوش مصنوعی - دسترسی آبی به اسناد معاملات - نمایان بودن اطلاعات بارگیری و تخلیه می باشد.

پدیده محوری شامل استفاده از فناوری هوش مصنوعی در عملیات تخلیه و بارگیری (عملیات تخلیه و بارگیری شناورها) انعطاف پذیری عملیات تخلیه و بارگیری - شفافیت عملیات تخلیه و بارگیری شناورها - استفاده از هوش مصنوعی و اعتماد عملیات تخلیه و بارگیری شناورها - شفافیت بالای تراکنش ها از طریق استفاده از مشارکت اعضا در فرآیندها و ثبت سوابق - پایش اسناد و قوانین - ایجاد یک سیستم هوشمند اطلاعاتی - تعاملات و تبادلات بخش حمل و بارگیری - اتوماسیون حمل و بارگیری می باشد.

شرایط زمینه ای شامل بهبود امنیت (رشد آگاهی اجتماعی در بخش حمل و بارگیری کشتیرانی، ظرفیت و توانمندی های داخلی کشور)، شرایط بین المللی (الگو برداری از حوزه های موفق مشابه، تشکیل کنسرسیوم جهت پیوستن به فن آوری های مشابه)، شرایط سازمانی (ابعاد ساختاری - فرهنگ جهانی سازی، فرهنگ فن آورانه، آگاهی بخشی) می باشد.

شرایط مداخله گر شامل شرایط درون سازمانی (عوامل ساختاری - عوامل مدیریتی - تاثیر بر سایر فرآیندها و مواد اولیه سایر بخش حمل و بارگیری ها) و شرایط برون سازمانی (شرایط اقتصادی - شرایط سیاسی) می باشد.

راهبردها شامل توانایی ارزیابی و به کارگیری هوش مصنوعی، آموزش و توانمند سازی شرکت های داخلی، ایجاد زیرساخت های مناسب، بومی سازی فن آوری هوش مصنوعی، همکاری و شراکت با کشورها و شرکت های موفق در این حوزه بوده و پیامدها شامل تمرکز زدایی، کارایی (راندمان) و اثربخشی، دسترسی بالا به منابع (سهل الوصول)، ارزش گذاری و قیمت گذاری پویا، ایجاد امنیت بالا، ثبات (تغییر ناپذیری) و شفافیت داده ها، کاهش هزینه ها، تسهیل در فرآیند سیاست گذاری، پیگیری و ردیابی به موقع و در لحظه ی دارایی ها، تامین و فراهم آوردن معاملات و تراکنش ها نظیر به نظر با دقت بالا می باشد.

۴- قدردانی

از همکاران محترم خود در سازمان بنادر و دریانوردی و همچنین استاد گرانمایه جناب دکتر همایون یوسفی نهایت سپاس و تشکر را دارم .

۵- منابع

علم شاهی، هادی (۱۳۹۶)، مقدمه ای بر هوش مصنوعی، سومین کنفرانس ملی نوآوری و پژوهش در مهندسی برق و مهندسی کامپیوتر و مکانیک ایران، تهران

ماتسورا، جفری اچ (۱۳۹۷)، بررسی اجمالی مقررات ارز دیجیتال و پیامدهای قانونی آن، ترجمه: سعید سیاه بیدی کرمانشاهی، حمیدرضا کناری زاده، پژوهشنامه حقوق فارس، سال اول، شماره اول.

منظور، داود، نوروزی، احمد (۱۳۹۸)، کاربردهای فناوری هوش مصنوعی در کسب و کارهای بخش حمل و بارگیری انرژی: فرصت ها و چالش ها، نشریه علمی «انرژی ایران»، دوره ۲۲، شماره ۲.



نجفی شوشتری و بچاری لفته (۱۳۹۸)، بررسی کاربردهای فناوری هوش مصنوعی در بخش حمل و بارگیری حمل و نقل دریایی، دومین همایش بین المللی مهندسی برق، علوم کامپیوتر و فناوری اطلاعات، ۱-۱۷.

هوشمند، محمود، محمد دانش نیا، زهرا عبدالهی، زهره اسکندری پور (۱۳۹۰)، عوامل موثر بر صادرات غیر نفتی ایران مجله دانش و توسعه (علمی - پژوهشی)، سال هفدهم، شماره ۳۴.

Andoni M., Robu V., Flynn D., Abram S., Geach D., Jenkins D., McCallum P. and A. Peacock (2019) "Blockchain Technology in the Energy Sector: A Systematic Review of Challenges and Opportunities", *Renewable and Sustainable Energy Reviews* 100, pp.143–174.

Beck, R. et al., Blockchain - the gateway to trust-free cryptographic transactions. Twenty-Fourth European Conference on Information Systems (ECIS), pp.1–14.

Burger, A. Kuhlmann, P. Richard, and J. Weinmann. (2016). Blockchain in the Energy Transition. A Survey Among Decision-Makers in the German Energy Industry. Accessed: Nov. 8, 2018. [Online]. Available: https://shop.dena.de/fileadmin/denashop/media/Downloads_Dateien/esd/9165_Blockchain_in_der_Energiewende_englisch.pdf

Dobrovnik, M., Herold, D., Fürst, E., Kummer, S (2018), Blockchain for and in Logistics: What to Adopt and Where to Start.

Elysian.T (2018). The Global Emergence of Blockchain Technology. Accessed: Jan. 25, 2019. [Online]. Available: https://medium.com/@Elysian_Ely/the-global-emergence-of-blockchain-technology-847fe9cdf2ee

EY. (2018). Global Oil and Gas Transactions Review 2017. [Online].

بررسی تاثیر حمل کانتینری کالا بر افزایش حجم حمل و نقل دریایی در بندر خرمشهر

عباس اشرفی پور^{۱*}، همایون یوسفی^۲

۱- دانشجوی کارشناسی ارشد حمل و نقل دریایی دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

۲- دانشیار دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: ABBAS.ASHRAFIPOOR.GMAIL.COM

چکیده:

باتوجه به حمل و نقل کانتینری و به صرفه بودن آن، حجم واردات و صادرات آن از کشور در حال افزایش می باشد. در حال حاضر حمل و نقل کانتینری به عنوان بخش کلیدی حمل و نقل دریایی، بیش از ۸۱ درصد از حجم تجارت جهانی را در بر میگیرد. (OECD (b) پیش بینی میشود میزان حمل و نقل دریایی به بیش از ۱۰.۸ میلیارد تن برسد که بین سالهای ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۳ متوسط نرخ رشد سالانه حمل و نقل دریایی به ۳.۸ درصد رسیده است. در ۳ سال گذشته بندر خرمشهر با وجود دارا بودن ظرفیت تخلیه و بارگیری کانتینرهای پر و خالی ۲۵۰ هزار TEU در سال پیشرفت خوبی داشته است.

هدف از انجام این تحقیق، بررسی تاثیر حمل کانتینری کالا بر افزایش حجم حمل و نقل دریایی در بندر خرمشهر و ارائه راهکاری در جهت افزایش توان عملیاتی دریایی این بندر می باشد. از این رو در این تحقیق تلاش بر این بوده است که با کسب یک دید کلی از چالشهای بندر خرمشهر در زمینه حمل کانتینری کالا و بر اساس پیش بینی های انجام گرفته با ارائه راهکارهای کاربردی باعث افزایش حجم عملکرد بندر خرمشهر در امر حمل کانتینری کالا گردد. روش این تحقیق از نوع توصیفی پیمایشی است و جامعه آماری این پژوهش شامل کارشناسان بندری، کارشناسان ترمینال کانتینری و ترخیص کاران بندر است. به بوسیله نرم افزار SPSS حجم نمونه و تحلیل داده ها انجام گرفته است.

کلید واژه: ترمینال کانتینری، حمل و نقل کانتینری، شاخص های بندری، TEU

Abstract— Due to container transportation and its cost-effectiveness, the volume of its import and export from the country is increasing. Currently, container transportation as a key part of sea transportation includes more than 81% of the world trade volume. (2020b) OECD, the amount of maritime transport is expected to reach more than 10.8 billion tons, which between 2018 and 2023, the average annual growth rate of maritime transport has reached 3.8%. In the past 3 years, Khorramshahr port has made good progress despite having the capacity to unload and load full and empty containers of 250,000 TEU per year. The purpose of this research is to investigate the impact of container shipping on increasing the volume of sea transportation in Khorramshahr port and to provide a solution to increase the maritime operational capacity of this port. Therefore, in this research, an effort has been made to gain an overview of the challenges of Khorramshahr port in the field of container transportation of goods, and based on the forecasts made, by providing practical solutions, it will increase the performance of Khorramshahr port in the matter of container transportation of goods. The method of this research is a descriptive survey and the statistical population of this research includes port experts, container terminal experts and port clearance workers. Sample size and data analysis has been done by SPSS software.

مقدمه

تاریخچه حمل و نقل کانتینری

حمل و نقل با کانتینر و تجارت کانتینری با کشتیهایی به گنجایش TEU 226 در سال ۱۹۵۷ شروع شد. در دهه ۱۹۶۰ میلادی، حمل و نقل کانتینری به شکل رایج کنونی آغاز و از آن تاریخ به بعد، کشورهای مختلف جهان برای توسعه بنادر کانتینری و امکان پهلوگیری کشتیهای بزرگ کانتینردار سرمایه گذاریهای فراوان انجام داده اند. اکنون فقط ۵۰ سال از آن تاریخ می گذرد و کانتینر نه تنها حمل و نقل دریائی، که اگر به دقت بنگریم تمام زندگی ما را تحت تاثیر قرار داده است. یکی از این ویژگی ها، حمل و نقل ارزان، مطمئن و ایمن کالا در کانتینر است.

بندر خرمشهر در شمال غربی خلیج فارس و جنوب غربی کشور در محل تلاقی رودخانه های اروند رود و کارون در استان خوزستان واقع شده است. این بندر سابقه طولانی در امر تجارت دریایی داشته و در سالهای قبل از انقلاب اسلامی نیز با داشتن ۲۰ پست اسکله یکی از بزرگترین بنادر کشور محسوب می شد. بندر خرمشهر در حال حاضر ظرفیت تخلیه و بارگیری کانتینری آن در سال ۲۵۰ هزار TEU می باشد و ترمینال کانتینر مدرن نیز به این بندر اضافه شده است.

بندر خرمشهر با ۲۳۰ هکتار وسعت به عنوان سومین بندر آزاد کشور در خلیج فارس به شمار می رود، که به دلیل همجواری با کشور عراق علاوه بر اهمیت سیاسی آن، یک منطقه استراتژیک از نظر تجاری و اقتصادی محسوب می شود. قرار گرفتن این بندر در محدوده منطقه آزاد تجاری اروند و نزدیکی به پایگاه آبادان، صنایع فولاد خوزستان و برخورداری از خطوط ریلی داخلی و اتصال به شبکه راه آهن سراسری کشور بر اهمیت آن افزوده است.

تجهیزات ترمینال کانتینری بندر خرمشهر

نام دستگاه	شرکت سازنده	کشور سازنده	سال بهره برداری	ظرفیت به تن
گنتری کرین	KRANBAU	آلمان	۲۰۰۷	۴۸
گنتری کرین	KRANBAU	آلمان	۲۰۰۷	۴۸
جرثقیل	LIEBHERR	اتریش	۲۰۰۳	۶۸
جرثقیل	GOTTWALD	ژاپن	۱۹۸۸	۶۸
جرثقیل	TADANO	ژاپن	۱۹۸۸	۶۸
ساید لیفت	KONECRANES	سوئد	۲۰۰۸	۸
ساید لیفت	KONECRANES	سوئد	۲۰۰۸	۸
ریچ استاکر خالی	KONECRANES	سوئد	۲۰۰۸	۱۰
ریچ استاکر پر	KONECRANES	سوئد	۲۰۱۸	۴۵

تعداد شناورهای ورودی کانتینری بندر خرمشهر

نام اسکله	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱
۵-۶-۷	۲۶۰	۲۳۶	۲۲۸



نرم عملیات شناورهای ورودی

اسکله	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱
۵-۶-۷	۳۵	۳۴	۳۲

شناورهای کانتینری

ظرفیت کشتی TEU	شناور
۲۳۴	ایران شاهد
۲۳۸	سپهر پیام
۲۳۶	جما
۳۳۸	مارینر
۳۶	دوان
۴۰	امیر
۵۸	فروتن

تخلیه و بارگیری ترمینال کانتینری بندر خرمشهر

تخلیه و بارگیری کانتینری (TEU)	سال	آمار
۲۴۲۰۴	۱۳۹۷	عملکرد
۱۶۹۶۹	۱۳۹۸	
۲۰۸۲۸	۱۳۹۹	
۲۱۷۳۵	۱۴۰۰	
۲۲۳۰۸	۱۴۰۱	

تعداد خطوط حمل کانتینری فعال در بندر خرمشهر

تعداد	۱۳۹۹	۱۴۰۰	۱۴۰۱
خطوط	۶۱	۵۴	۶۶



کانتینر در حقیقت یک روش عام برای یکسان سازی کالا می باشد. با یکسان سازی، کالا سهل تر، سریعتر و با هزینه کمتر جابجا می شود. هم در حمل و نقل زمینی و هم دریایی انتقال کالا با کانتینر سریعتر و موثرتر از راه های دیگر می باشد، بنابراین می توان از ترمینال کانتینری به عنوان حلقه مهمی در زنجیره حمل و نقل نام برد. عملکرد ترمینال کانتینری تأثیری کلیدی بر افزایش سرعت و کاهش هزینه انتقال کالا از صادرکننده به وارد کننده دارد و هریک از افراد درگیر نقشی در عملکرد این ماشین عظیم دارند.

مزایای استفاده از کانتینر

کانتینری شدن روش حمل کالاها یکی از مهمترین نوآوری های لجستیکی در قرن بیستم بود که باعث شد تا لجستیک کالا و خدمات لجستیک مبتنی بر یک ارائه خدمت در بخش مثل بندر یا یک روش حمل مثل حمل و نقل جاده ای به لجستیک کالا از مبدا تا مقصد و یا به عبارت دیگر لجستیک سیستمی ارتقا یابد. مفاهیم جدیدی مثل مدیریت زنجیره تامین و یا حمل و نقل چندوجهی مدیون و در برگیرنده حمل و نقل کانتینری کالا هستند. همگام با توسعه تجارت و به فراخور نیاز، انواع کانتینرها طراحی و در اندازه های مختلف ساخته و روانه بازار شدند تا صاحبان کالا بتوانند از این رویکرد نوین در حمل که در صورت استفاده از آن دیگر ضرورتی به تخلیه کالاها در هر نقطه یا پایانه از فرایند حمل نبود بهره مند گردند.

این امکان تنها یکی از مزایای به کارگیری کانتینر به شمار می رود تعداد دیگری از مزایای مرتبت بر کانتینری شدن روش حمل کالاها عبارتند از:

- * کاهش آسیب به کالا در فرایند حمل و نقل
- * سرعت بالای عملیات تخلیه و بارگیری در پایانه های حمل
- * مصون بودن کالا از دزدی و خرابکاری
- * ارزانی حمل کالاها به این روش در مقایسه با تخلیه و بارگیری در اندازه های کم و در بسته های مختلف
- * حفاظت از کالا در برابر شرایط نامساعد آب و هوایی
- * افزایش تناژ تخلیه و بارگیری در هر بار حرکت جرتقیل
- * امکان مکانیکی شدن روش تخلیه و بارگیری کالا در مقایسه با استفاده از افراد برای جابه جایی کالاها
- * سرعت بالای تخلیه و بارگیری کالا در ترمینالهای بندری و سایر ترمینالهای حمل و نقلی
- * کاهش زمان مورد نیاز برای حضور کشتی در بندر
- * کاهش هزینه های نیروی انسانی بواسطه به حداقل رساندن تعداد نیروی کار مورد نیاز در بنادر و سایر ترمینالها
- * کاهش دزدی کالا در هر نقطه از فرایند حمل
- * کاهش نرخ بیمه های دزدی و خسارت
- * افزایش ظرفیت نگهداری کالاها در بنادر با استفاده از امکان چیدمان کانتینرها بر روی یکدیگر



حمل و نقل کانتینری در بندر خرمشهر؛ بستر مناسبی برای انجام همکاری و توسعه حمل و نقل دریایی با دیگر کشورهای منطقه دارا می باشد. با اشاره به بسترهای مناسب سرمایه گذاری بندر خرمشهر، ظرفیت‌های کم‌نظیر و منحصر به فردی در بندر خرمشهر وجود دارد که در صورت توجه به آن می‌توان صادرات انواع کالا را بیش از پیش تقویت کرد.

بندر خرمشهر به دلیل موقعیت استراتژیک و نزدیکی به بازار پر مصرف کشورهای عراق و کویت به عنوان یکی از مهمترین بنادر تجاری کشور در زمینه صادرات به کشورهای حاشیه خلیج فارس به شمار می آید

یکی از ظرفیت‌های مهم این بندر تخلیه و بارگیری کالا از طریق کانتینر است. از سوی دیگر باید از موقعیت نزدیکی بندر به کشور عراق استفاده کنیم. نزدیکی به عراق پتانسیل مهمی برای بندر محسوب می‌شود که هنوز از آن به خوبی استفاده نشده است.

بندر خرمشهر در نظر دارد با لایروبی آبراه و ایجاد زمینه مناسب جهت تردد شناورها، بستر مناسبی برای شناورهای فیدری ایجاد نماید و این امر می‌تواند فعالیت فیدری این بندر را افزایش دهد.

ظرفیت خالی، سرعت بیشتر در تخلیه و بارگیری کانتینر، رضایت صاحبان کالا و هزینه سوخت یارانه ای خطوط کشتیرانی عواملی می باشند که در جهت افزایش حجم عملیات در بندر تاثیر ویژه ای دارند.

بیان مسئله

با توجه به تجارت جهانی از طریق دریا که سهم بسیاری از حمل و نقل کالا با کانتینر را به خود اختصاص داده کشور ما نیز همگام با این تغییرات رشد چشم گیری داشته است و جایگاه بندر خرمشهر هم در این رشد سهم قابل ملاحظه است. در این تحقیق تلاش شده است با دسترسی بیشتر بندر خرمشهر به بازارهای جدید کانتینری به منظور افزایش تعداد ورود و خروج کانتینرها و بالا رفتن ترافیک کانتینری زمینه ساز توسعه صادرات کالای کانتینری در منطقه گردد.

هدف تحقیق توسعه دانش کاربردی در یک زمینه خاص است. در اینجا نیز سطح گفتمان انتزاعی و کلی اما در یک زمینه خاص است. برای مثال "بررسی تائری رحمل کانتینری کالا بر افزایش عملیات حمل و نقل" یک نوع تحقیق کاربردی است.

فرضیه ها

- 1- تجهیزات به روز و روشهای نوین در حمل کانتینری کالا با افزایش عملیات حمل و نقل دریایی رابطه مثبت دارد.
- 2- رعایت ایمنی در حمل کانتینری کالا با افزایش عملیات حمل و نقل دریایی رابطه مثبت دارد.
- 3- کاهش تشریفات اداری و بروکراسی در حمل کانتینری کالا با افزایش عملیات حمل و نقل دریایی رابطه مثبت دارد.

اهمیت و ضرورت تحقیق

با توجه به این که حمل و نقل دریایی، ارزانترین سیستم حمل و نقل کالا به شمار می آید اما طولانی بودن پروسه‌ی حمل و نقل از طریق دریا همیشه به عنوان یک نکته ی منفی در مقایسه ی حمل و نقل دریایی با سایر روش های حمل و نقل مطرح بوده است از این رو، با سرعت بخشیدن در جا به جایی و تخلیه و بارگیری کالا از طریق مدیریت درست

سیستم های حمل و نقل کانتینری در کنار یک برنامه ریزی اصولی می توان با کاستن از نقاط ضعف سیستم، ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر را نیز بالا برد.

روش انجام تحقیق

روش انجام این تحقیق از طریق مطالعه اسنادی، مطالعه میدانی و از طریق جامعه آماری کارشناسان امور بندری، کارشناسان ترمینال کانتینر و ترخیص کاران به تعداد ۳۲ پرسشنامه رتبه بندی براساس وزن ها، روش گردش حجم نمونه و روش پایایی و روایی صورت پذیرفته است و با مطالعات بدست آمده از پرسشنامه ها، با استفاده از نرم افزار SPSS و میانگین گرفتن از روش دو جمله ای به تحلیل و بررسی معنا دار بودن عوامل در بندر خرمشهر می پردازد. از آنجا که حمل کانتینری کالا اساس و محور اصلی این تحقیق می باشد مفاهیم و مضامین توصیفی و تحلیلی براساس این ویژگی ها پژوهش و تحصیل شده اند.

One-Sample Statistics

	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
تجهیزات به روز و روشهای نوین	32	3.5117	.58013	.10255
رعایت ایمنی در حمل کانتینری	32	3.7734	.66101	.11685
کاهش تشریفات اداری و بروکراسی	32	3.2688	.66159	.11695

One-Sample Test

Test Value = 3

	T	df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					Lower	Upper
تجهیزات به روز و روشهای نوین	4.990	31	.000	.51172	.3026	
رعایت ایمنی در حمل کانتینری	6.619	31	.000	.77344	.5351	
کاهش تشریفات اداری و بروکراسی	2.298	31	.028	.26875	.0302	

از آن جا که سطح معنی داری آزمون مربوطه در فرضیه ها به ترتیب صفر(۰) ف صفر (۰) و ۰.۲۸ می باشد، می توان چنین ادعا نمود که در آزمون فوق کلیه فرضیه ها با خطای ۰/۰۵ یا سطح اطمینان ۹۵٪ معنی دار می باشند. میانگین (mean) هر سه فرضیه بالاتر از عدد ۳ میباشد که نشان می دهد میتوان ادعا کرد کلیه فرضیه ها اثبات شده و این رابطه مثبت بین عوامل فرضیه ها وجود دارد.

۱-تجهیزات به روز و روشهای نوین در حمل کانتینری کالا با افزایش عملیات حمل و نقل دریایی رابطه مثبت دارد: (میانگین ۳.۵۱۱۷ و سطح معناداری صفر)



۲- رعایت ایمنی در حمل کانتینری کالا با افزایش عملیات حمل و نقل دریایی رابطه مثبت دارد: (میانگین ۳.۷۷۳۴ و سطح معناداری صفر)

۳- کاهش تشریفات اداری و بروکراسی در حمل کانتینری کالا با افزایش عملیات حمل و نقل دریایی رابطه مثبت دارد: (میانگین ۳.۲۶۸۸ و سطح معناداری ۰.۲۸)

نتیجه گیری

۱- تجهیزات به روز و روشهای نوین در حمل کانتینری کالا با افزایش عملیات حمل و نقل دریایی رابطه مثبت دارد. استفاده از تجهیزات پیشرفته عملیات کانتینری با تسریع در تخلیه شناورها، علاوه بر تخلیه و بارگیری ایمن کانتینر زمان توقف شناورها در بندر را نیز کاهش می دهد این موضوع امکان افزایش تعداد تردد شناورها در نتیجه افزایش تعداد کانتینرهای ورودی به بندر را فراهم می نماید.

۲- رعایت ایمنی در حمل کانتینری کالا با افزایش عملیات حمل و نقل دریایی رابطه مثبت دارد. حمل کانتینری به دلیل ایجاد محفظه ای بسته کالا را از دید و دسترسی مستقیم خارج می نماید بنابراین مانع از دستبرد (سرقت) و آسیب به کالا می گردد و از طرف دیگر وجود کانتینر با اسکلت فولادی امکان انبارش باکسها را تا ارتفاع بیشتر بدون تماس مستقیم، محتویات آنها را بطور ایمن افزایش می دهد و شرکتهای بیمه نیز با اشتیاق بیشتر کالای کانتینری را تحت پوششهای مختلف بیمه ای قرار می دهند این تسهیلات باعث افزایش رونق عملیات کانتینری در بندر می گردد.

۳- کاهش تشریفات اداری و بروکراسی در حمل کانتینری کالا با افزایش عملیات حمل و نقل دریایی رابطه مثبت دارد.

ایجاد فضای کاملاً الکترونیکی و حذف کاغذ بازی که این امر بسیار در جذب صاحبان کالا که خود بسیار زمان گیر و طاقت فرسا برای آنها می باشد بسیار حائز اهمیت است که بندر خرمشهر می تواند با ایجاد خدمات مکانیزه به صاحبان کالا باعث تشویق ایشان در خواهد بود.

پیشنهادها

- ۱- سیاستهای تشویقی برای جذب سرمایه گذاران
- ۲- کاهش زمان جابجایی کانتینرها باعث افزایش جذب بیشتر کالا میشود
- ۳- مدیریت بهینه کاهش زمان توقف کشتی، زمان انتظار، زمان توقف در اسکله میتواند با تسریع در عملکرد حمل و نقل باعث جذب شناور و خطوط کشتیرانی برای فعالیت در این مسیر گردد.
- ۴- جذب شناورهای با آبخور متناسب و ظرفیت حمل بالاتر
- ۵- ایجاد تخفیفات مناسب گمرکی و بندری برای ترغیب صاحبان کالا
- ۶- ایجاد فضای کاملاً الکترونیکی و حذف کاغذبازی

منابع

- ۱) سازمان بنادر و دریانوردی . سامانه آمار عملیات تخلیه و بارگیری شناورها
- ۲) حسن زاده ، محمدعلی . (۱۳۹۰) . اقتصاد حمل و نقل دریایی . نشر آرمش



- ۳) صفارزاده . محمود . حمل و نقل دریایی
- ۴) حمیدی . حمید . مدیریت تجهیزات بندری
- ۵) بچاری لفته . محمدرضا . کلیات حمل و نقل دریایی
- ۶) مهیر کجوری . محمد . ارزیابی عملکرد ترمینال اپراتورهای کانتینری بندر شهید رجایی
- ۷) کاظمی آسیابری . علیرضا . بررسی آماری عوامل موثر بر ترخیص کانتینر در بندر ایران
- ۸) اشراقی . مجتبی . انقلاب کانتینر و آثار آن در حقوق حمل و نقل
- ۹) اداره کل امور بندری . شاخص های عملکرد بندری و آنالیز آن . انتشارات اسرار دانش
- ۱۰) ممدوحی . سعید . ترمینال کانتینری
- 11) Saviz Asadi-Lari-M 2, Jolai-F Tavakkoli-Moghaddam-R2 Razmi-J2, Heuristic Algorithm to Solve a Layout Problem of Sea Containers.
- 12) Van RIESSEN-B. 1,2, R. Negenborn-R2 and Dekker-R1 Synchronodal container transportation: an overview of current topics and research opportunities
- 13) Ghorbani-M1,2 • Acciaro-M1 • Transchel-S1 • Cariou-P2. Strategic alliances in container shipping: A review of the literature and future research agenda
- 14) ۱۴p- Enyioko, Chintuwa-N(PhD) Medonice Effectiveness of Containerization on Global Transport
- 15) Consulting and Research Institute, Port Harcourt, Nigeria newmanenyioko@yahoo.com

بررسی تغییرات سهم بنادر آبادان و خرمشهر در تجارت دریایی: با تاکید بر نقش منطقه آزاد اروند

فاطمه حسین پور^{*}، امین تبعه ایزدی

استادیار، گروه اقتصاد و بیمه دریا، دانشکده اقتصاد و مدیریت، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: hosseinpour.fatemeh@gmail.com

چکیده

در این مطالعه به بررسی داده های تجارت دریایی بنادر کشور و سهم بنادر آبادان و خرمشهر از تجارت دریایی طی سالهای ۱۳۴۵-۱۴۰۰ پرداخته می شود. همچنین در این بررسی اثر منطقه آزاد اروند بر سهم این بنادر مورد توجه قرار گرفته و آزمون می شود. نتایج حاکی از این است که ابتدای دوره تا قبل از انقلاب این منطقه رتبه اول را در بین بنادر کسب می کند. اما از قبل از انقلاب روند کاهش سهم آنها آغاز شده است که با جنگ تحمیلی و پیامدهای آن، همچنین تعطیلی کامل این بنادر طی این دوره توقف کامل عملیات بندری برای چندین سال در منطقه رقم می خورد. فعالیت این بنادر از سال ۱۳۸۰ آغاز می گردد. داده ها نشان می دهد که روند تغییر سهم این بنادر هر چند با نرخ کمی کند در سالهای اخیر در حال افزایش است که یکی از دلایل متعدد برای آن می تواند ایجاد منطقه آزاد اروند باشد.

کلیدواژه: منطقه آزاد اروند، آبادان، خرمشهر، بندر، تجارت دریایی.

Abstract— In this study, the maritime trade data of Iran and the share of Abadan and Khorramshahr ports in maritime trade during 1345 - 1400 will be reviewed. Also, the effect of Arvand Free Zone on the participation of these ports is considered and tested. The results indicate that in the primary period before the revolution, Abadan and Khorramshahr ports was ranked as first among ports. And share of them has increased before a revolutionary process but they kept their rank, after revolution with the imposed war and its consequences, these ports have been closed during the war completely. The activity of these ports begins in 2010. Data shows that the share of these ports is increasing in the last period, for which one of the causes could be to establish Arvand Free Zone.

Keywords— Arvand Free Zone, Abadan, Khorramshahr, port, maritime trade

۱-مقدمه

جهانی شدن سبب شده است تا تجارت و ارتباطات در حوزه اقتصادی از طریق مختلف از جمله دریا همواره مورد توجه دولت ها قرار گیرد. حمل و نقل در فرآیند رشد و توسعه اقتصادی نقشی بسیار مهم و تاثیرگذار دارد ضمن آنکه خود نیز از فرآیند رشد و توسعه اقتصادی تاثیرپذیر است. از دیدگاه کلان اقتصادی حمل و نقل از امور زیربنایی و یکی از اجزاء مهم چرخه تولید و مصرف است حمل و نقل دریایی شاخه ای از بخش حمل و نقل است که در توسعه تجارت خارجی کشورها نقش مهمی را ایفاء میکند. این شاخه از حمل و نقل به واسطه داشتن مزیت هایی از جمله هزینه پائین حمل کالا، پرداخت وجه در مقابل اسناد معتبر و سرعت عمل در رسانیدن کالا از تولیدکننده به مبادی ورودی کشور، از مناسبترین روشهای حمل و نقل به شمار می آید. بنابراین با توجه به حجم گسترده صادرات و واردات کالا، توسعه بنادر کشور به عنوان دروازه های ارتباطی کشور، امری الزامی است.

در جهان امروز، توسعه تجارت خارجی تنها به افزایش درآمد ارزی حاصل از تجارت انواع کالاها و خدمات محدود نمی شود، بلکه نقش مهمتری به عنوان یک راهبرد رشد و حتی توسعه اقتصادی به عهده دارد. تجارت خارجی هیچگاه

با اقتصاد ایران بیگانه نبوده است. تجارت خارجی استان خوزستان نیز همواره به دلیل قرار گرفتن این استان در یک موقعیت سوق الجیشی و وجود بنادر استراتژیک از نظر تجاری، اقتصادی و سیاسی، نقش مهمی را در اقتصاد کشور داشته است. بنادر استان خوزستان به عنوان مکانی برای ترانزیت کالاهای سطح کشور به برخی از کشورهای هدف، سهم مهمی از تجارت خارجی کشور را به خود اختصاص داده است. بررسی نوسانات تجارت دریایی بنادر خرمشهر و آبادان، تأثیر بسزایی در شناخت توانمندی‌های منطقه دارد. با شناخت این نوع از توانمندی‌های تجاری و بهبود شرایط این مناطق استراتژیک می‌توان در مسیر توسعه کشور حرکت کرد.

با نگاهی به مسیر کشتیرانی آسیا اروپا به عنوان مسیر شرق به غرب، می‌توان دریافت که بنادر ایران جایگاه شایسته‌ای در این مسیر جهانی دارند. منطقه آزاد اروند، با وجود بنادر مهمی نظیر آبادان و خرمشهر، از جمله نقاط مهم کشور در زمینه حمل و نقل دریایی می‌باشد. فاصله مناسب این بنادر از برخی بنادر مهم کشور، و نیز موقعیت ممتاز این بنادر در آب‌های خلیج فارس، به اهمیت هر چه بیشتر این منطقه می‌افزاید. با توجه به قابلیت دسترسی ایران به آب‌های آزاد مهم منطقه نظیر خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر اهمیت ترانزیت کالا از ایران در سال‌های اخیر دو چندان و مسیرهای ترانزیتی آسیا و اروپا از طریق کشور ما مورد توجه خاص جهانیان قرار گرفته است.

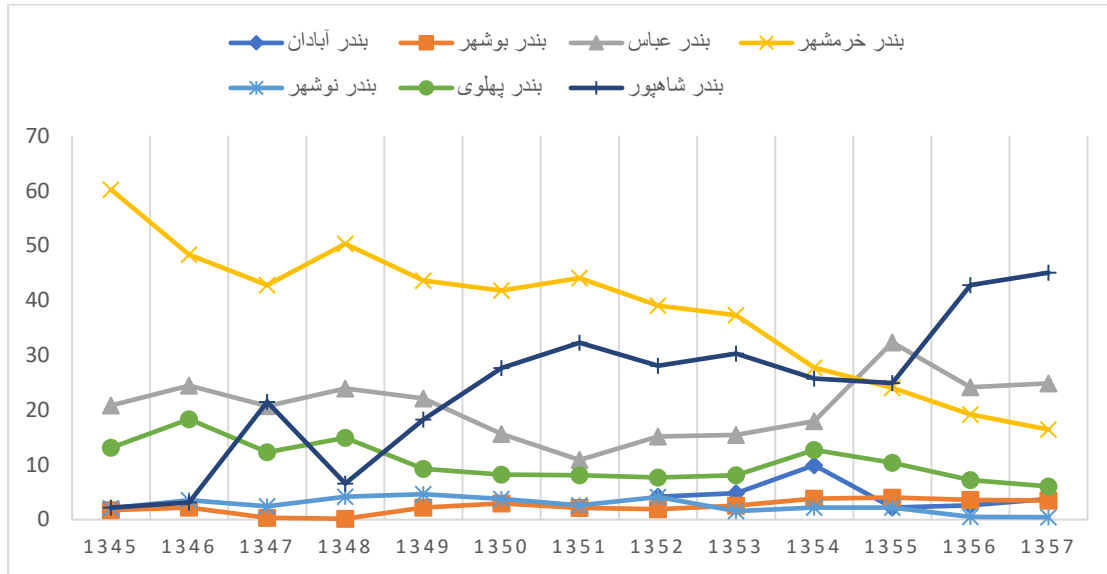
آبادان و خرمشهر، قبل از انقلاب و حتی قبل از جنگ، گلوگاه واردات و صادرات ایران بود. در طول تاریخ این دو شهر دارای سابقه بسیار درخشانی در امر تجارت و بازرگانی بوده‌اند. این مشخصه خود عاملی مثبت در جهت جذب سرمایه‌گذاری و نزدیک کردن وضعیت تجارت به شکوفایی گذشته و نشان‌دهنده این موضوع است که دست یافتن به رونق گذشته در منطقه، کار دشواری نیست. لازم به ذکر است، با شروع جنگ تحمیلی، کلیه امکانات تجاری و بندری آبادان و خرمشهر به سایر بنادر منطقه انتقال داده شد.

منطقه آزاد تجاری صنعتی اروند از مهمترین مناطق استراتژیک کشور است که دسترسی مستقیم به تمامی گونه‌ها و انواع حمل و نقل را نیز دارد. در این مطالعه به مرور تاریخی سهم بنادر منطقه، خرمشهر و آبادان پرداخته می‌شود و اثر ایجاد منطقه آزاد بر بنادر این منطقه مورد توجه قرار خواهد گرفت. در بخش بعد به بررسی آمار عملیاتی بنادر کشور طی سالهای ۱۳۴۵ تا ۱۴۰۰ پرداخته می‌شود. برای بررسی دقیق‌تر، دوره به دو زیر دوره اصلی قبل و بعد از انقلاب تقسیم می‌شود. دوره بعد از انقلاب نیز با سه زیر دوره تقسیم می‌شود تا دوره جنگ و دوره بازسازی و سپس دوره پس از شروع به کار منطقه آزاد را در بر بگیرد. در ادامه به بررسی دقیق‌تر این ادوار پرداخته خواهد شد.

بازه زمانی (۱۳۴۵-۱۳۵۷): دوره قبل از انقلاب

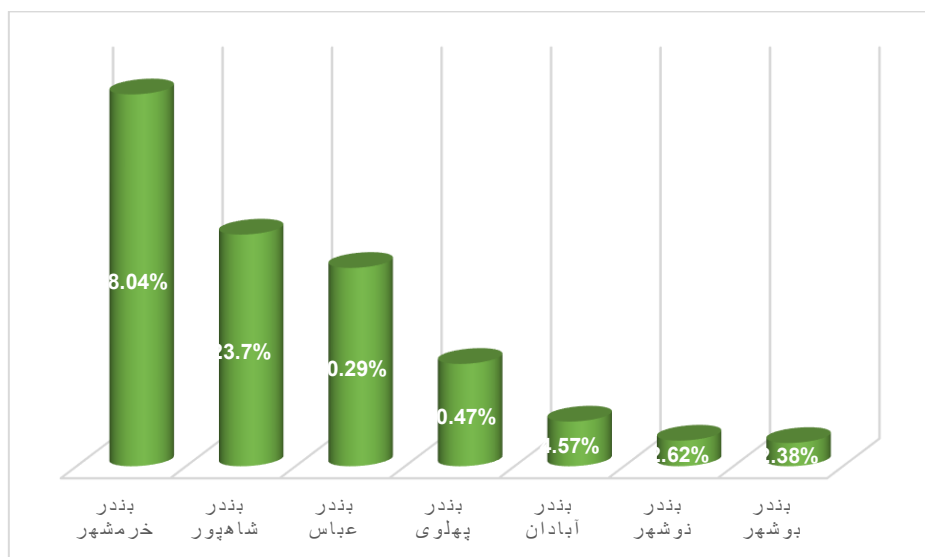
بنادر فعال قبل از انقلاب شامل بندر خرمشهر، شاهپور (بندر امام خمینی فعلی)، بندر پهلوی (بندر انزلی)، بندر بوشهر، بندر عباس، بندر نوشهر و بندر آبادان می‌باشد. در این دوره مواد نفتی صادر شده از طریق دریا فقط در بندر شاهپور بارگیری می‌شده است. ذکر این نکته ضروری است که کلیه امار و اطلاعات شامل تخلیه و بارگیری مواد غیر نفتی است. نمودار (۱) نشان می‌دهد که در سال ۱۳۴۵ بندر خرمشهر در بین بنادر هفتگانه کشور دارای بیشترین سهم در بارگیری بوده است و بیش از ۶۰ درصد از کل بارگیری کشور را به خود اختصاص داده است. در ادامه به مرور سهم این بندر کم شده است تا اینکه در سال ۱۳۵۷ سهم این بندر به ۱۶ درصد رسیده است. با توجه اینکه میزان بارگیری در کشور در این دوره دارای روند ثابتی بوده است، می‌توان دریافت که کاهش سهم بندر خرمشهر به معنی کاهش مقدار مطلق بارگیری از این بندر نیز می‌باشد.

از طرف دیگر بندر شاهپور در سال ۱۳۴۵ دارای سهم بسیار اندکی در کل بارگیری کشور بوده است (حدود ۲ درصد) به مرور سهم خود را افزایش داده و در سال ۱۳۵۷ بیشترین سهم را به خود اختصاص داده است بطوریکه بیش از ۴۵ درصد از کل بارگیری کشور در سال ۱۳۵۷ از طریق این بندر انجام گرفته است. در طی دوره قبل از انقلاب سایر بنادر کشور از جمله بندر آبادان دارای سهم‌های کم و بیش ثابت می‌باشند. از این رو می‌توان گفت کاهش نقش بندر خرمشهر در کل بارگیری انجام شده با افزایش نقش بندر شاهپور متقارن بوده است. سهم متوسط بنادر مختلف کشور از کل بارگیری در دوره قبل از انقلاب در نمودار شماره (۲) آورده شده است.



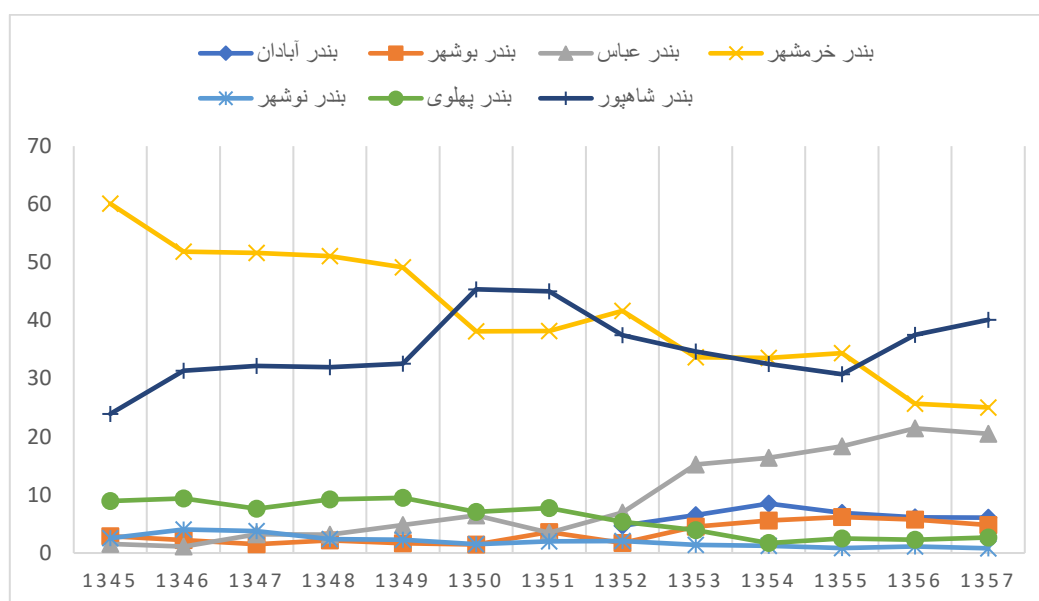
نمودار (۱): سهم بنادر مختلف در کل بارگیری انجام شده (قبل از انقلاب)

طی سال‌های ۱۳۴۵ تا ۱۳۵۷ بندر خرمشهر در زمینه بارگیری مهمترین بندر کشور بوده است و بندر بوشهر کمترین سهم را داشته است. طی دوره قبل از انقلاب از کل بارگیری انجام شده در کشور، به طور متوسط ۴/۵ درصد در بندر آبادان انجام می‌گرفته است. بر این اساس، بندر آبادان در بارگیری در بین بنادر کشور رتبه پنجم را دارا بوده است.



نمودار (۲): سهم متوسط بنادر کشور در زمینه بارگیری (قبل از انقلاب)

بررسی روند نسبی تخلیه در بنادر کشور طی دوره قبل از انقلاب، در نمودار (۳) به تصویر کشیده شده است.



نمودار (۳): سهم بنادر مختلف در کل تخلیه انجام شده (قبل از انقلاب)

همان‌گونه که مشاهده می‌شود در آمار تخلیه، در سال ۱۳۴۵ بیش از ۶۰ درصد از کل تخلیه محموله‌های دریایی در بندر خرمشهر انجام می‌گرفته است ولی این سهم به مرور کاهش یافته است بطوریکه در سال ۱۳۵۷ تنها ۲۵ درصد از کل تخلیه در بندر خرمشهر انجام گرفته است. با توجه به روند صعودی تخلیه محموله‌های دریایی در کشور در دوره قبل از انقلاب، کاهش سهم بندر خرمشهر به دلیل کاهش مقدار مطلق تخلیه در این بندر نیست^۱. در نمودار اهمیت بالای بندر شاهپور، افزایش اهمیت نسبی بندرعباس و کاهش اهمیت نسبی بندر پهلوی به مرور زمان و همچنین ثبات سهم‌های نسبی سایر بنادر طی دوره قبل از انقلاب قابل مشاهده می‌باشد. بر اساس اطلاعات در نمودار (۳)، در تخلیه هم به طور متوسط با سهم بیش از ۴۱ درصد، مهمترین بندر کشور بوده است. بنادر نوشهر و بوشهر کمترین سهم را در بین بنادر کشور به خود اختصاص داده‌اند. بندر آبادان از لحاظ اهمیت در زمینه تخلیه رتبه چهارم را در بین هفت بندر کشور به خود اختصاص داده است. در مجموع، در دوره قبل از انقلاب به طور متوسط بیش از ۸۰ درصد از کل تخلیه انجام شده در کشور در سه بندر استان خوزستان یعنی بندر خرمشهر، بندر شاهپور و بندر آبادان انجام می‌گرفته است.

بازه زمانی (۱۴۰۰-۱۳۵۸): دوره بعد از انقلاب

از آنجا که ابتدای این دوره، شامل سال‌هایی است انقلاب اسلامی و جنگ تحمیلی اتفاق افتاده است، عملکرد بنادر عمده کشور تحت تاثیر قرار گرفته است. با توجه به این امر و اینکه سال ۱۳۸۳ شروع کار منطقه آزاد اروند است، این دوره به سه زیر دوره ۱۳۷۰-۱۳۵۸ و ۱۳۸۳-۱۳۷۱ و ۱۴۰۰-۱۳۸۴ تفکیک شده است. در این قسمت به بررسی آماری دوره‌ای پرداخته می‌شود که آثار انقلاب و جنگ به صورت قابل توجه ای مشهود است. با پیروزی انقلاب حجم تجارت خارجی حدود ۳۰ درصد کاهش می‌یابد. در دو سال اول دوره ی پس از انقلاب، صادرات غیر نفتی بیش از ۹۶ درصد کاهش می‌یابد اما واردات کمی تحت تاثیر قرار گرفت حدود ۱۵ درصد کاهش، به در فاصله کمی این کاهش جبران می‌گردد.

^۱ تخلیه انجام شده در بندر خرمشهر از ۱۲۰۰ هزار تن در سال ۱۳۴۵ به ۳۶۴۱ هزار تن در سال ۱۳۵۷ رسیده است.

شود. اما صادرات در زیر دوره ۱۳۷۰-۱۳۵۸ به واسطه اثار ناآرامی های انقلاب و جنگ نتواست به مقدار قبل از انقلاب برسد.

اگرچه اثار بروز وقایعی مانند انقلاب و جنگ بر سطح متغیرهای تجارت خارجی و تجارت دریایی با پایان یافتن جنگ پایان می یابد و این متغیرها به سطوح قبلی خود بازگشتند اما جنگ تحمیلی بر ترتیب اهمیت بنادر تأثیری برجا گذاشت که اثار آن هنوز هم پا برجاست.

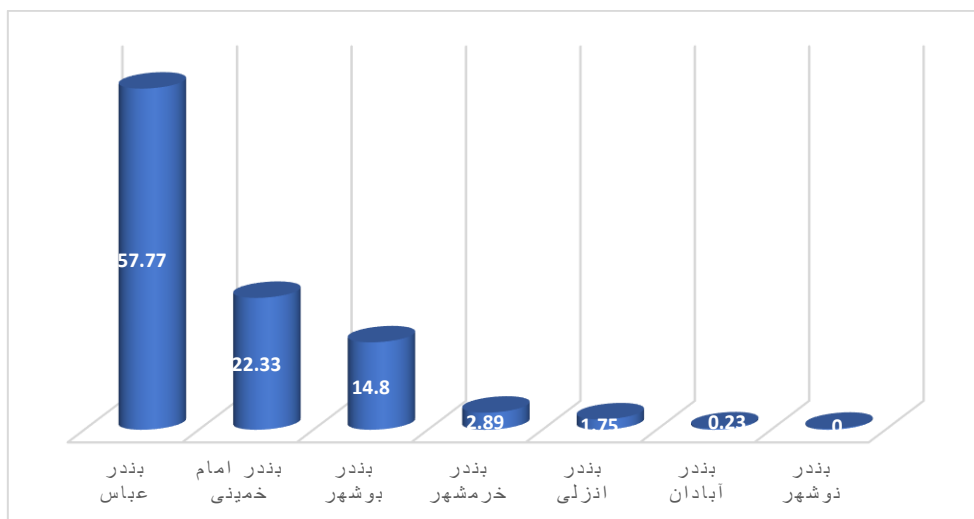
نوسان زیاد سهم بنادر در این دوره باعث نامفهوم بودن نمودار می شود از این رو به جای نمودار از جدول سهم بنادر استفاده می شود. همانطور که در جدول (۱) مشخص است با وقوع انقلاب اسلامی تغییر خاصی در اهمیت نسبی بنادر رخ نداده است ولی با شروع جنگ، به این دلیل که استان خوزستان در منطقه جنگی قرار گرفته بود فعالیت بنادر این استان به شدت کاهش یافت به نحوی که دو بند خرمشهر و آبادان عملاً از فعالیت بازماندند. از طرف دیگر بندر امام خمینی که در ادامه روند صعودی که قبل از انقلاب شروع کرده بود در سال ۱۳۵۹ به مهمترین بندر کشور تبدیل شده بود با شروع جنگ فعالیت و سهمش از تجارت دریایی به شدت کاهش یافت و در سالهای ۶۳ تا ۶۶ هیچ بارگیری در این بندر انجام نگرفت. البته پس از پایان جنگ تحمیلی بندر امام خمینی به سرعت جایگاه قبلی خود را یافت تا آنجا که در سال ۱۳۷۰ حدود ۵۰ درصد از کل بارگیری کشور در این بندر انجام گرفت اما این وضعیت در مورد دیگر بنادر استان صادق نبود. عبارات دیگر بنادر خرمشهر و آبادان هیچگاه موقعیت قبل از جنگ خود را بدست نیاوردند.

جدول (۱): سهم بنادر مختلف در کل بارگیری انجام شده ۱۳۷۰-۱۳۵۸

سال	بندر بوشهر	بندر عباس	بندر خرمشهر	بندر نوشهر	بندر انزلی	بندر امام خمینی	بندر آبادان
۱۳۵۸	۵/۰۵	۱۶/۵۸	۲۰	۰/۵۸	۵/۱۷	۵۰	۲/۵۸
۱۳۵۹	۳/۶۵	۷/۹۹	۱۷/۵۷	.	۵/۲۵	۶۵/۰۶	۰/۴۵
۱۳۶۰	۳۴/۹۱	۳۴/۳۱	.	.	۸/۲۸	۲۲/۴۸	.
۱۳۶۱	۳۸/۵۹	۵۷/۸۹	.	.	.	۳/۵۰	.
۱۳۶۲	۳۷/۰۳	۴۷/۶۱	.	.	۲/۶۴	۱۲/۶۹	.
۱۳۶۳	۲۲/۱۷	۷۶/۹۲	.	.	۰/۴۵	۰/۴۵	.
۱۳۶۴	۹/۸۴	۸۹/۹۳	.	.	۰/۲۲	.	.
۱۳۶۵	۵/۹۴	۹۳/۴۹	.	.	۰/۳۷	.	.
۱۳۶۶	۵/۳۷	۹۳/۶۹
۱۳۶۷	۳/۷۶	۸۵/۸۱	.	.	۰/۰۸	۱۰/۱۷	.
۱۳۶۸	۵/۷۶	۵۴/۹۴	.	.	۰/۱۶	۳۸/۷۱	.
۱۳۶۹	۱۱/۲۴	۵۰/۸۷	.	.	۰/۲۶	۳۷/۵۲	.
۱۳۷۰	۹/۱۱	۴۰/۹۸	.	.	۰/۰۴	۴۹/۶۶	.

از آنجا که در سالهای جنگ فعالیت بنادر استان خوزستان به عنوان مهمترین بنادر کشور متوقف شد و یا به شدت کاهش یافت دیگر بنادر جنوب کشور عهده دار انجام تجارت دریایی شدند. همانطور که از اطلاعات جدول (۱) مشخص است با کاهش سهم بنادر استان خوزستان سهم دو بندر دیگر جنوب کشور یعنی بندرعباس و بندر بوشهر به شدت افزایش یافت. شدت این افزایش به حدی بود که متوسط سهم این دو بندر در سالهای جنگ ۸۴ درصد از کل بارگیری

بود و در سال‌های ۶۳،۶۴،۶۵ و ۶۶ سهم این دو بندر بیش از ۹۹ درصد از کل بارگیری کشور بوده است. البته با شروع فعالیت بندر امام خمینی بعد از جنگ سهم این دو بندر از کل بارگیری کاهش یافت. متوسط سهم بندر در این دوره در نمودار زیر قابل مشاهده است.



نمودار (۴): سهم متوسط بندر کشور در زمینه بارگیری ۱۳۵۸-۱۳۷۰

بندر خرمشهر و آبادان که در دوره قبل از انقلاب به طور متوسط ۴۲ درصد از کل بارگیری کشور را انجام می‌دادند در دوره اول بعد از انقلاب مجموع سهم متوسط آنها حدود ۳ درصد از کل بارگیری کشور رسید. این کاهش سهم با افزایش سهم دو بندر بوشهر و بندر عباس همراه بود. به عبارت دیگر بندر بوشهر و بندر عباس که قبل از انقلاب مجموع سهم متوسط آنها در بارگیری کل حدود ۲۳ درصد بود برای دوره اول بعد از انقلاب مجموع سهم متوسط آنها در کل بارگیری به بیش از ۷۲ درصد رسید. در مجموع می‌توان نتیجه گرفت که در دوره اول بعد از انقلاب بندر بوشهر و بندر عباس وظیفه بندر صدمه دیده از جنگ تحمیلی را به عهده گرفتند.

مطالب ذکر شده در بالا در مورد آمار و اطلاعات تخلیه نیز صادق است. همانطور که جدول (۲) شاهد هستیم با شروع جنگ سهم نسبی بندر خرمشهر و آبادان متوقف شد و دو بندر بوشهر و بندر عباس عهده دار اصلی تجارت دریایی ایران شدند.

جدول (۲): سهم بندر مختلف از کل تخلیه انجام شده ۱۳۷۰-۱۳۵۸

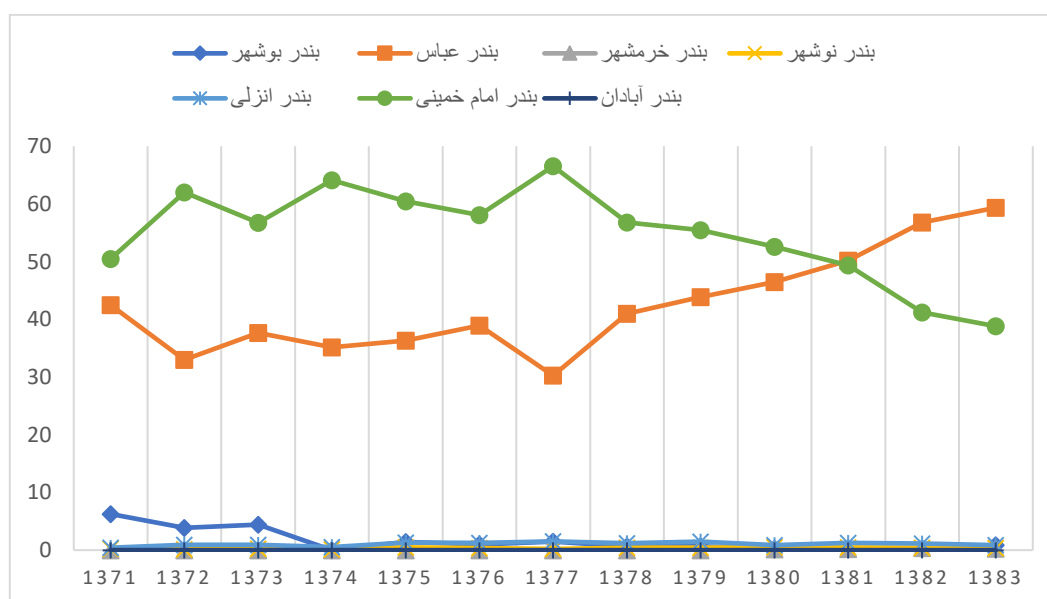
سال	بندر	بندر عباس	بندر	بندر نوشهر	بندر انزلی	بندر امام	بندر
۱۳۵۸	۴/۰۳	۲۶/۶۱	۱۴/۵۶	۱/۰۳	۴/۵۰	۴۵/۸۱	۳/۴۳
۱۳۵۹	۵/۲۲	۳۷/۲۵	۸/۵۴	۱/۶۵	۵/۵۹	۴۰/۹۶	۰/۷۴
۱۳۶۰	۶/۶۸	۵۵/۸۴	.	۱/۸۵	۴/۶۳	۳۰/۹۷	.
۱۳۶۱	۱۲/۴۳	۵۶/۵۵	.	۱/۷۶	۷/۹۸	۲۱/۲۶	.
۱۳۶۲	۱۳/۵۱	۵۰/۵۹	.	۲/۰۲	۵/۶۰	۲۵/۴۰	.
۱۳۶۳	۹/۶۹	۵۹/۶۳	.	۱/۵۰	۴/۴۹	۱۹/۹۰	.
۱۳۶۴	۱۵/۹۷	۷۱/۵۷	.	۳/۵۷	۴/۹۳	.	.

.	.	۱/۹۱	۱/۸۳	.	۷۵/۷۵	۱۵/۳۹	۱۳۶۵
.	۳/۶۷	۱/۵۷	۶/۳۷	.	۶۸/۷۳	۱۳/۸۸	۱۳۶۶
.	۱۳/۵۶	۲/۶۷	۸/۲۱	.	۵۳/۰۶	۱۷/۴۰	۱۳۶۷
.	۳۱/۷۰	۴/۹۲	۲/۸۰	.	۴۴/۴۲	۱۰/۶۲	۱۳۶۸
.	۳۰/۳۸	۶/۳۴	۳/۶۲	.	۴۴/۱۵	۱۰/۱۸	۱۳۶۹
.	۳۷/۳۰	۵/۶۰	۳/۲۵	.	۴۰/۶۰	۸/۴۴	۱۳۷۰

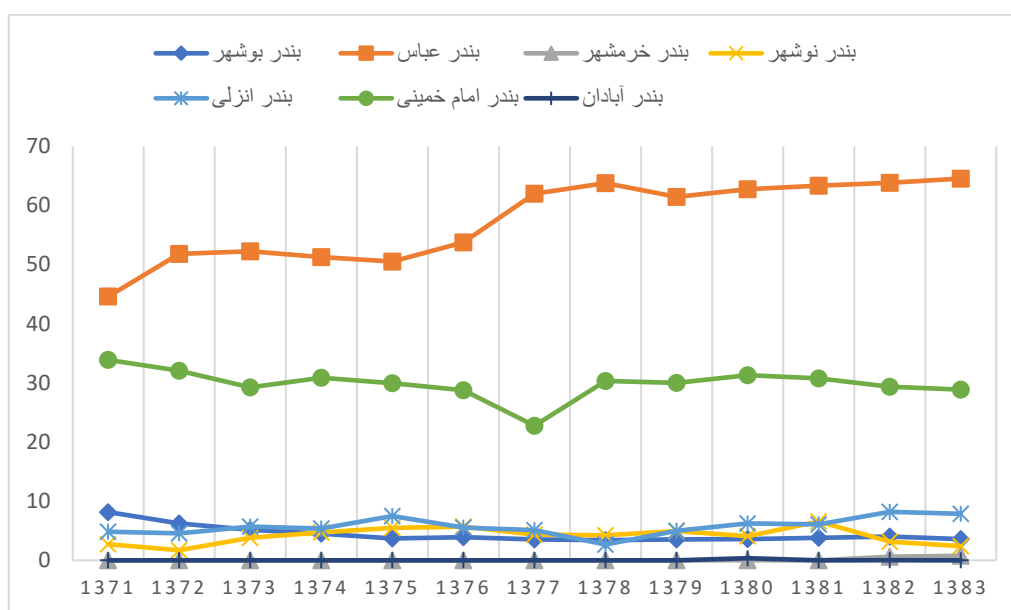
دوره بازسازی بازه زمانی ۱۳۷۱ تا ۱۳۸۳

با ثبات سیاسی و اجتماعی کشور در این دوره، تمام متغیرهای تجاری کشور دارای روندی صعودی بوده است. با توجه به سهم بالای تجارت دریایی از تجارت خارجی، بهبود متغیرهای تجاری طی دوره دوم بعد از انقلاب به طور قطع بر متغیرهای تجارت دریایی تأثیر بسزایی داشته است.

حال نگاهی به سهم بنادر مختلف کشور از بارگیری کل داریم. سهم بنادر مختلف در نمودار (۵) آورده شده است. آنچه از نمودار مشخص است اینست که عمده بارگیری کشور تنها در دو بندر کشور یعنی بندر امام خمینی و بندرعباس صورت گرفته است. با دقت در جدول مشخص است که در بسیاری از سال‌های این دوره بیش از ۹۹ درصد از کل بارگیری انجام شده در کشور تنها در این دو بندر انجام گرفته است و سایر بنادر کشور مقداری کمتر از ۱ درصد از کل بارگیری انجام شده را انجام داده‌اند. بندر بوشهر که در سال‌های جنگ و دوره اول بعد از انقلاب نقش مهمی در تجارت دریایی کشور ایفا می‌کرد در سال‌های اخیر سهم بسیار کمی از بارگیری کشور را عهده‌دار است. دو بندر خرمشهر و آبادان در این سال‌ها در مجموع سهمی کمتر از ۰/۳ درصد از بارگیری کل را انجام می‌دهند. نکته قابل ذکر اینست که سهم صفر بندر آبادان به معنی عدم فعالیت این بندر نیست بلکه سهم این بندر تا دو رقم اعشار صفر می‌باشد و کمتر از ۰/۰۱ درصد (کمتر از یک صدم درصد) است.



نمودار (۵): سهم بنادر مختلف در کل بارگیری انجام شده ۱۳۷۱ تا ۱۳۸۳



نمودار (۶): سهم بنادر مختلف در کل تخلیه انجام شده ۱۳۷۱ تا ۱۳۸۳

همان گونه که از نمودار مشخص است، در زمینه تخلیه هم دو بندر اصلی کشور بندر امام خمینی و بندر عباس می باشند. سهم سایر بنادر کشور در زمینه تخلیه به نسبت بارگیری بیشتر است. دو بندر آبادان و خرمشهر در زمینه تخلیه مجموعاً سهمی کمتر از یک درصد را بخود اختصاص داده اند. این دو بندر، در دوره دوم پس از انقلاب در بین هفت بندر عمده کشور کمترین سهم متوسط را دارا می باشند. این در حالیست که این دو بندر برای سال های قبل از انقلاب طبق همین معیار رتبه های اول و چهارم را داشته اند.

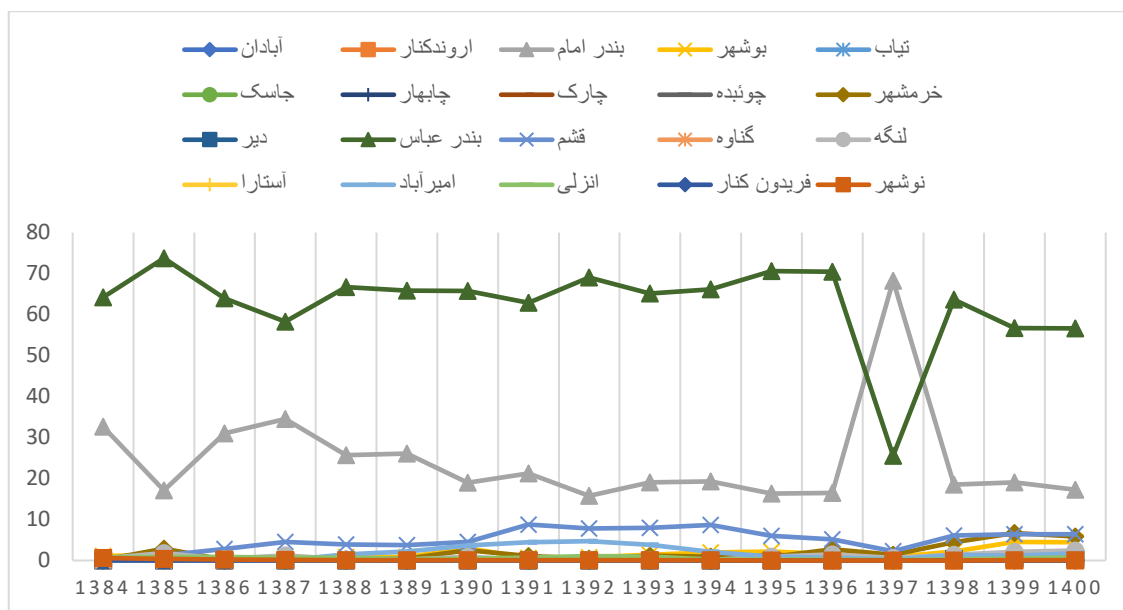
آغاز به کار منطقه آزاد اروند بازه زمانی ۱۴۰۰-۱۳۸۴

منطقه آزاد اروند که در سال ۱۳۸۲ با وسعتی بالغ بر ۱۷۲۰۰ هکتار به تصویب هیات وزیران رسیده بود و در دی ماه ۱۳۹۲ محدوده آن به شهرهای آبادان و خرمشهر گسترش یافت (۳۴۷۰۰ هکتار)، پس از منطقه آزاد ماکو و قشم بزرگترین منطقه آزاد تجاری و صنعتی کشور است. از آنجا که پس از تصویب آغاز فعالیت فرایندی زمان بر است شروع این دوره از ۱۳۸۴ در نظر گرفته شده است، تا بتوان اثر ایجاد منطقه آزاد را بررسی نمود. در این بازه زمانی تعداد بنادر در سالنامه های آماری افزایش یافته و به بیست بندر رسیده است. داده هفت بندر از سال ۹۵ موجود است.

همانگونه که از نمودار (۷) سهم بارگیری بنادر برداشت می شود سهم بالای دو بندر امام خمینی و بندر عباس است. این دو بندر به طور متوسط بیش از ۸۷ درصد از بارگیری را انجام داده اند. سهم دو بندر آبادان و خرمشهر طی دوره کمتر از ۲ درصد است و نسبت به دوره قبل که متوسط سهم این دو بندر هفت صدم درصد (کمتر از یک درصد) است بیشتر است. آزمون آماری برابری این دو مقدار نیز تفاوت را تایید می نماید که می تواند شاهی باشد بر اثر ایجاد منطقه آزاد اروند. نتایج آزمون آماری برابری میانگین در جدول (۳) خلاصه شده است.

جدول (۳): نتایج آزمون برابری میانگین سهم بارگیری بنادر قبل و بعد از ایجاد منطقه آزاد اروند

دوره	تعداد مشاهدات	میانگین	انحراف استاندارد
۱۳۷۱-۱۳۸۳	۱۳	۰/۰۷	۰/۱۱
۱۳۸۴-۱۴۰۰	۱۷	۱/۹۵	۲/۰۷
فرضیه صفر: برابری میانگین دو دوره		$t - test = -۳/۲۴۵$	$p - value = ۰/۰۰۳$



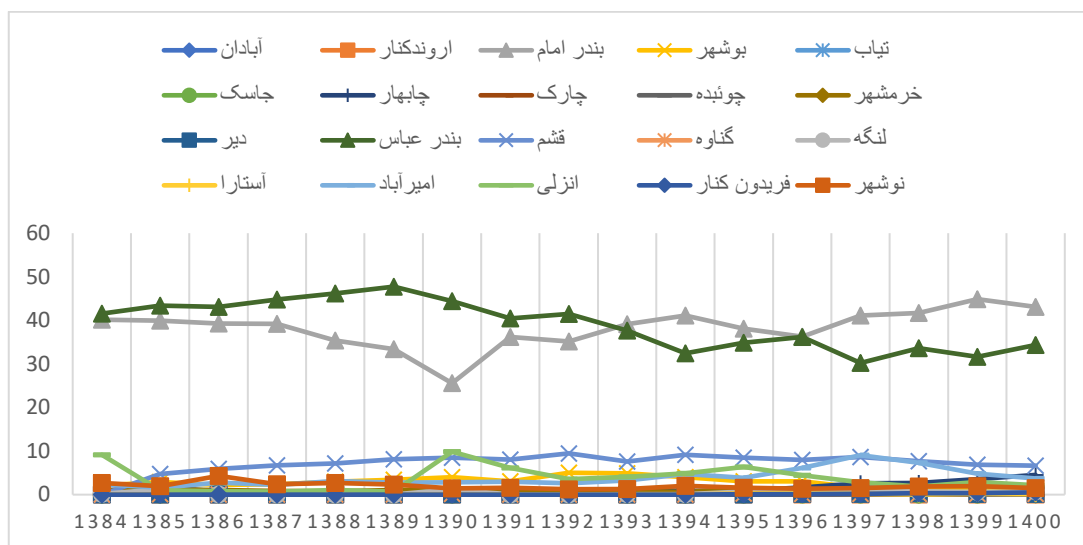
نمودار (۷): سهم بنادر مختلف در کل بارگیری انجام شده ۱۳۸۴-۱۴۰۰

داده های سهم بنادر در تخلیه نیز در نمودار (۸) نمایش داده شده است. دو بندر امام خمینی و بندرعباس سهمی بیش از ۷۷ درصد به خود اختصاص داده‌اند. سهم دو بندر آبادان و خرمشهر نیز کمتر از یک درصد (هشتاد و هشت صد درصد) است.

مقایسه وضعیت دو بندر آبادان و خرمشهر نسبت به دوره قبل نشان می دهد که به طور متوسط سهم این دو بندر در تخلیه نیز بعد ایجاد منطقه آزاد اروند بیشتر شده است. آزمون آماری نیز این مشاهده را تایید می نماید. نتایج در جدول (۴) خلاصه شده است.

جدول (۴): نتایج آزمون برابری میانگین سهم تخلیه بنادر قبل و بعد از ایجاد منطقه آزاد اروند

دوره	تعداد مشاهدات	میانگین	انحراف استاندارد
۱۳۷۱-۱۳۸۳	۱۳	۰/۰۸	۰/۲
۱۳۸۴-۱۴۰۰	۱۷	۰/۸۸	۰/۳۳
فرضیه صفر: برابری میانگین دو دوره		$t - test = -۷/۶۹$	$p - value = ۰/۰۰۰$



نمودار (۸): سهم بنادر مختلف در کل تخلیه انجام شده ۱۳۸۴-۱۴۰۰

۲- نتیجه گیری

بررسی اطلاعات و داده ها طی زمان نشان می دهد بنادر خرمشهر و آبادان طی دوره قبل از انقلاب سهم عمده ای از تجارت دریایی کشور را انجام داده اند. با توجه به عدم وجود شبکه ریلی در دیگر بنادر، وجود شبکه ریلی در استان خوزستان یکی از دلایل اصلی بالا بودن سهم این بنادر از تجارت دریایی کشور می باشد. ولی با وقوع جنگ این بنادر جایگاه خود را از دست دادند. دو بندر بوشهر و بندر عباس در این سالها مسئول تجارت دریایی کشور بودند. گرایش ترافیک تجارت دریایی در سالهای جنگ به سمت بنادر بوشهر و بندرعباس سبب گسترش زیرساختها در این بنادر شد و با وصل شدن بندر عباس به شبکه ریلی کشور، حتی پس از خاتمه جنگ این بندر سهم خود از تجارت دریایی را حفظ نمود. پس از اتمام جنگ تحمیلی عملاً دو بندر امام خمینی و بندرعباس عهده دار تجارت دریایی شدند و رونق گذشته هیچگاه به بنادر خرمشهر و آبادان باز نگشت که می تواند به علت نابودی امکانات این بنادر در سالهای جنگ و عدم جایگزینی این امکانات پس از جنگ، دسترسی سایر بنادر به زیر ساختهای مهم از جمله شبکه ریلی، دسترسی آسان تر و فاصله کمتر بندر بوشهر و بندر عباس به آبهای آزاد و افتتاح بنادر جدید در جنوب کشور باشد. البته در سالهای اخیر پس از ایجاد منطقه آزاد اروند بنظر می رسد بندر خرمشهر حرکتی را در بازایی سهم پیشین آغاز کرده باشد. آزمون های آماری بالاتر بودن متوسط سهم بندر خرمشهر و آبادان در سالهای ۱۳۸۴-۱۴۰۰ را تایید می نماید. البته بررسی دقیق تر اثر منطقه آزاد اروند نیازمند بررسی بیشتر و مدلهای دقیق است.

۳- منبع و ماخذ

سالنامه های آماری کشور از سال ۱۳۴۵ تا ۱۴۰۰

آمار عملیات بندری سازمان بنادر و کشتیرانی

بررسی ظرفیت‌های سواحل مکران در صنعت بانکرینگ و چالش‌های موجود

حمید معیری^۱، هادی توحیدی^۲، علی هادی پور^{۳*}

دکتری مهندسی دریا، عضو هیئت علمی دانشگاه علوم و دریانوردی امام خمینی نوشهر

کارشناس ارشد مهندسی مکانیک، سازمان تحقیقات و جهاد خودکفایی نداجا

کارشناس ارشد مهندسی دریا، سازمان تحقیقات و جهاد خودکفایی نداجا

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: ah160ha99@gmail.com

چکیده

با توجه به اهمیت و سهم اقتصادی قابل توجه سوخت در صنعت حمل‌ونقل دریایی و همینطور نقش بسیار حیاتی خلیج فارس و دریای عمان به عنوان شاه‌راه انرژی در جهان می‌توان به پتانسیل بالقوه سواحل جنوبی کشور در تامین سوخت شناورهای حامل انرژی در این ناحیه جغرافیایی حساس پی برد. در این مقاله در ابتدا به معرفی صنعت سوخت رسانی به شناورها یا همان بانکرینگ و روش‌های آن پرداخته و سپس سهم ایران در این صنعت را با ارائه آمار مورد بررسی قرار خواهیم داد. همینطور لازمه ارائه یک رویکرد صحیح در این باره مستلزم بررسی وضعیت دیگر کشورهای ناحیه خلیج فارس و دریای عمان در این صنعت بوده که به این موضوع نیز پرداخته خواهد شد. در ادامه زیرساخت‌های لازم برای تقویت این صنعت در سواحل مکران را مورد بررسی قرار داده و چالش‌های موجود در این باره را مورد بحث قرار خواهیم داد. و در نهایت به بررسی ظرفیت‌های موجود در سواحل مکران در این حوزه پرداخته و پیشنهادهایی به منظور توسعه این صنعت و دستاوردهای آن برای کشور را در جغرافیای یاد شده را مورد بررسی قرار خواهیم داد.

کلید واژه: صنعت بانکرینگ-سواحل مکران-توسعه زیر ساخت

۱- مقدمه

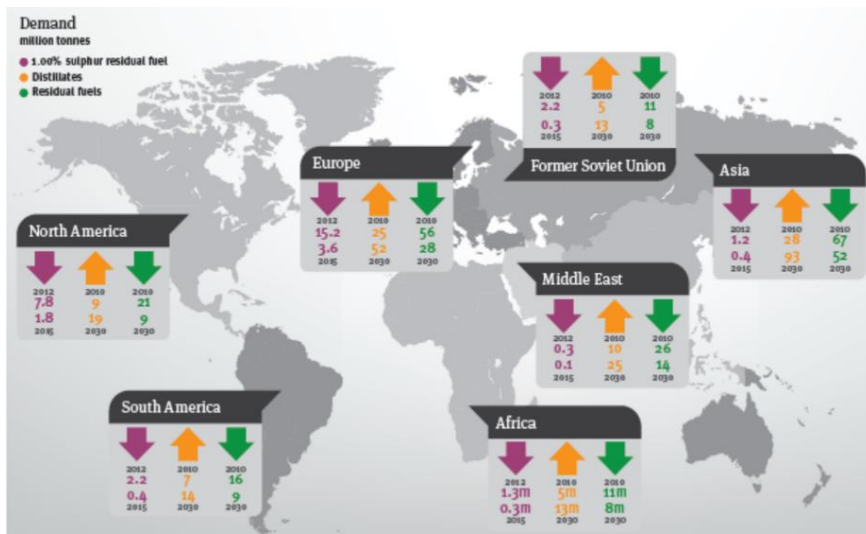
تحولات صنعت تأمین سوخت دریایی موضوع بسیار مهمی برای اپراتورها و صاحبان بار محسوب می‌شود. چرا که مصرف سوخت سهم فزاینده‌ای را از مجموع هزینه‌های سفری به خود اختصاص می‌دهد. به همین دلیل چندان جای تعجب نخواهد بود که در آینده هزینه‌های سوخت و قیمت نفت بیش از پیش به عامل و محرک اصلی ایجاد تحولات و به‌کارگیری فناوری‌های جدید در صنعت کشتیرانی تبدیل شود. سوخت مورد استفاده در سیستم‌های رانش کشتی‌های تجاری عمدتاً سوخت سنگین نفت کوره ۱ و یا سوخت سبک ۲ می‌باشد. کشتی‌های کوچک‌تر که به موتورهای دیزل چهارزمانه با دور متوسط مجهز هستند، از سوخت دیزل دریایی یا گازوئیل دریایی ۳ استفاده می‌کنند. از طرفی کشتیرانی در آینده نزدیک مجبور به کاهش میزان گازهای گلخانه‌ای خواهد بود. در مناطق کنترل‌شده میزان سولفور در سطح جهان ۴ (شامل آمریکای شمالی، دریای بالتیک، دریای شمال و کانال مانس)، از ابتدای ژانویه سال ۲۰۱۵ سطح سولفور می‌بایست به ۰.۱ درصد کاهش یابد. این ارقام برای سایر نقاط جهان می‌بایست برابر ۰.۵ درصد باشد. طبق برآورد صورت‌گرفته هم‌اکنون روزانه ۶۰۰ میلیون لیتر نفت کوره و گازوئیل به ارزش تقریبی ۲۰۰ میلیون دلار (متناسب با قیمت فعلی نفت خام یعنی ۵۰ دلار در هر بشکه) در صنعت سوخت رسانی به شناورها مبادله می‌شود.

¹ HFO (Heavy Fuel Oil)

² MDO (Marine Diesel Oil)

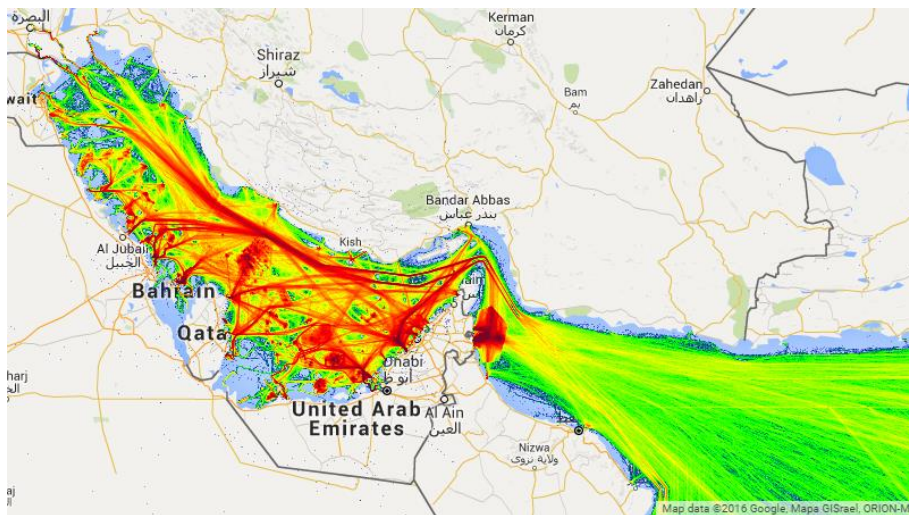
³ MGO (Marine Gas Oil)

⁴ SECAs (Sulphur Emission Control Areas)



شکل ۱- روند آبی تقاضای انواع مختلف سوخت دریایی

سالانه ۲۵ هزار کشتی از خلیج فارس عبور می کنند که حدود ۲۵ میلیون تن سوخت نیاز دارند. بندر فجیره امارات به عنوان مهم ترین بندر حوزه خلیج فارس و دریای عمان و سومین بندر بزرگ جهان، با حجم بانکرینگ ۴۰ میلیون لیتر در روز، اصلی ترین رقیب ایران در بازار بانکرینگ این منطقه است. اکنون بندر فجیره امارات با ۶۵ درصد رتبه نخست سوخت رسانی به شناورهای عبوری از خلیج فارس را دارد و ایران در رتبه دوم است. بندر فجیره امارات با تأمین سالانه ۱۲ میلیون تن سوخت مورد نیاز کشتی ها سومین بندر بزرگ جهان است در حالی که حدود ۸۰ درصد سوخت مورد معامله در بندر فجیره به طور مستقیم از طریق ایران (شرکت ملی نفت) تأمین می شود



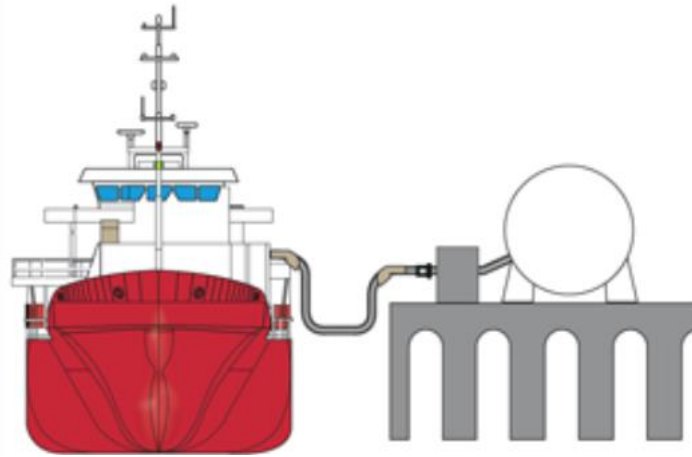
شکل ۲- ترافیک دریایی خلیج فارس و دریای عمان

با توجه به مطالب گفته شده در ادامه این مقاله مروری کوتاه بر صنعت سوخت رسانی به شناورها یا بانکرینگ خواهیم داشت و توانمندی های بالقوه کشرمان در این حوزه را بررسی و با رقیبان اصلی خود در منطقه مقایسه خواهیم کرد.

۲- صنعت بانکرینگ

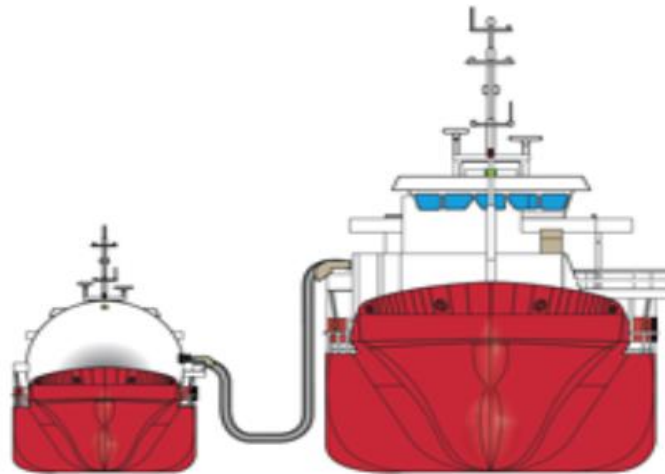
بانکرینگ عبارت است از ذخیره نفت و فرآورده‌های مشتق در آن در مخازن و شناورهای تانکر به منظور سوخت‌رسانی به شناورها. به‌طور کلی دو نوع کلی بانکرینگ وجود دارد:

سوخت‌گیری از مخزن، که در شکل ۳ نشان داده شده است. این روش نیازمند اسکله‌های بزرگ در بندر می‌باشد؛ چرا که در این روش کشتی باید در اسکله قرار گرفته و بعد لوله‌های مخصوص عملیات سوخت‌گیری به کشتی که پس از فرآیند اختلاط قرار دارند مستقیماً به کشتی وصل شده و فرآیند سوخت‌گیری بر روی کشتی انجام شود. مزیت این روش این است که نیاز به انتقال‌دهنده واسطه بین کشتی و لوله‌های انتقال نیست. ولی این روش به اسکله‌های مخصوص نیاز دارد که هزینه‌های نگهداری بندری را بالا می‌برند.



شکل ۳- روش‌های سوخت‌گیری از مخزن

سوخت‌گیری از شناور، که در شکل ۴ نشان داده شده است. در این روش ابتدا شناورهای مخصوص توسط لوله‌های انتقال بارگیری می‌شوند و سپس این شناورها به کشتی موردنظر سوخت می‌دهند. این روش نیازمند شناور بوده و همچنین برای صرفه‌جویی در زمان، داشتن یک شناور کافی نمی‌باشد. ولی مزیت این روش این است که در بنادر با اسکله کوچک نیز می‌توان کشتی‌های بزرگ را سوخت‌رسانی نمود. این روش سوخت‌رسانی به طرق مختلف انجام می‌شود.



شکل ۴- روش‌های سوخت‌گیری از مخزن

۳- سهم ایران در صنعت بانکرینگ در منطقه و جهان

حجم بانکرینگ ایران در بهترین شرایط یعنی سال‌های ۸۸ و ۹۳ تنها در حدود ۱۵ درصد از حجم بانکرینگ آن هم فقط در بخش سوخت‌رسانی و نه کل این صنعت در خلیج فارس را شامل می‌شود. این در حالی است که ایران از مزایای فراوانی همچون سواحل طویل خلیج فارس و دریای عمان، ظرفیت بالای تولید نفت کوره در پالایشگاه‌های نفت کشور و کیفیت مناسب آن و نیز موقعیت جغرافیایی و نزدیک‌تر بودن (حدود ۴۰ مایل دریایی) بنادر کشور از جمله قشم، بندرعباس، لارک و ابوموسی به خطوط بین‌المللی دریایی برخوردار است.



شکل ۵- حجم بانکرینگ ایران بین سال‌های ۸۶ تا ۹۳ (میلیون لیتر در روز)

با اجرای مرحله دوم طرح جامع ۱۵ ساله بندرخلیج فارس، سهم سوخت‌رسانی ایران به کشتی‌های عبوری به ۳۰ درصد افزایش می‌یابد و ایران در ردیف ۱۰ کشور بزرگ در صنعت بانکرینگ قرار می‌گیرد.

با توجه به اینکه ۵۶ درصد سواحل خلیج فارس و عمان و تنگه هرمز در اختیار ایران است؛ این ظرفیت باید برای سوخت‌رسانی کشتی‌ها که دارای سوددهی اقتصادی بالایی است، مورد استفاده قرار گیرد. در راستای افزایش سهم ایران در بازار بانکرینگ خلیج فارس و دریای عمان و نیز افزایش توان رقابتی بنادر کشور با بنادری مانند فجیره امارات در طول اجرای برنامه ششم توسعه، لازم است وزارت نفت و سازمان بنادر و دریانوردی با همکاری بخش خصوصی فعال در این عرصه، به صورت جدی رفع موانع پیشرفت صنعت بانکرینگ را در اولویت کاری خود قرار دهند.

ایران موقعیت منحصر به فرد دیگری را نیز در این صنعت داراست. بندر جاسک که در حاشیه دریای عمان قرار دارد می‌تواند مسیر کوتاه‌تری برای کشتی‌ها و نفت‌کش‌هایی باشد که نیاز به بانکرینگ دارند. علاوه بر آنکه در این بندر می‌توان به کشتی‌ها سوخت‌رسانی کرد، همچنین می‌توان خدمات دیگر مانند آب، غذا، تعویض نیروی انسانی و غیره را ارائه داد. مسافت کوتاه‌تر این بندر نسبت به فجیره و همچنین امکان سوخت‌گیری بدون عبور از تنگه هرمز، از مزایای اصلی انتخاب جاسک به عنوان بندر بانکرینگ برای کشتی‌ها می‌باشد. با راه‌اندازی بنادر تجاری و پایانه صادرات نفتی در جاسک هم مسیر کشتی‌های تجاری و هم مسیر نفت‌کش‌ها در مقایسه با وضع فعلی بسیار کوتاه‌تر و باصرفه‌تر می‌شود؛ به طوری که مسیر کشتی‌ها برای حمل نفت صادراتی ایران ۲۴۰۰

^۱ هر مایل دریایی برابر با ۱۸۵۲ متر یا ۱٫۸۵۲ کیلومتر است.

مایل و مسیر شناورهای بین‌المللی برای دریافت خدمات دریایی در این منطقه ۶۰۰ مایل کمتر از عزیمت آنها به دوبی خواهد شد. از سوی دیگر از آنجا که ایران مشتریان ثابتی برای خرید نفت دارد، بلافاصله پس از توسعه این صنعت مشتریان آماده دریافت خدمات خواهند بود و در واقع نیاز به بازاریابی و ترغیب مشتریان برای مراجعه به ایران وجود ندارد، بلکه صرف توسعه، و ارائه خدمات مورد نیاز، صنعت بانکرینگ ایران آن‌چنان برای مشتریان جذاب خواهد بود که می‌تواند منافع فروشنده و خریدار را به دنبال داشته باشد.

جنگ هشت‌ساله ایران و عراق، سهم ایران از این صنعت را به تعویق انداخت و پس از آن نیز با بی‌توجهی مسئولان به فراموشی سپرده شد. اکنون اما خارگ و مهم‌تر از آن بندر جاسک می‌تواند ایران را به جایگاه مناسب خود در بازار بانکرینگ جهان برساند.

۴- توسعه زیر ساخت‌های لازم در کشور

قوانین دست و پاگیر در ایران و تأمین سوخت با قیمت‌های غیررقابتی رغبت سرمایه‌گذاران برای ورود به این عرصه را کاهش داده است. به‌طور نمونه شرکت‌های سوخت‌رسانی در فجیره از پرداخت مالیات و عوارض گمرکی معاف هستند، اما در ایران طبق قانون تمام شرکت‌ها باید مالیات و عوارض گمرکی را پرداخت کنند که مواردی از این دست باعث کاهش قدرت رقابت شرکت‌های ایرانی نسبت به شرکت‌های فعال در منطقه می‌شود.

توسعه صنعت بانکرینگ نیازمند ایجاد بستر و زیرساخت‌های مناسب و تغییر قوانین، پرهیز از بخشی‌نگری، تقویت نگاه ملی، حمایت از بخش خصوصی در چارچوب قوانین و آزادسازی نرخ فروش سوخت است، تا با تغییرات ایجادشده انگیزه‌ای در بین فعالان اقتصادی برای ورود به این صنعت نوپا ایجاد شود.

روزانه حدود ۱۷ میلیون بشکه نفت خام مبادله و ۱۸ هزار فرزند کشتی در خلیج فارس تردد می‌کنند و در حال حاضر طرح سوخت‌رسانی دریایی به کشتی‌ها در بندرعباس (۲ نقطه)، جزیره خارگ، بندر ماهشهر و عسلویه راه‌اندازی شده است.

جدول ۱- رده‌بندی بنادر دنیا در صنعت بانکرینگ

نام بندر	رتبه	ظرفیت سالیانه بانکرینگ / میلیون تن متریک
سنگاپور	۱	۳۵
فجیره	۲	۱۶
روتردام	۳	۱۳.۴
انتورپ	۴	۶
هوستون	۵	۵.۴
هنگ‌کنگ	۶	۵
جبل‌الطارق	۷	۵
لس‌آنجلس	۸	۳
نیویورک	۹	۳.۵
پیرائوس	۱۰	۳.۴
ایران	۱۱	۳.۲

از سوی دیگر تردد سالانه بیش از ۴۰ هزار کشتی کوچک و بزرگ از تنگه هرمز ظرفیت مناسبی برای درآمدزایی به وجود آورده است. موقعیت استان هرمزگان و جزایر ۱۴ گانه در این آبراهه بین‌المللی ایران را به مکانی مناسب برای عرضه خدمات بندری و سوختی به کشتی‌ها تبدیل کرده است.

۵- ظرفیت‌های سواحل مکران در حوزه صنعت بانکرینگ

برخورداری از حجم قابل توجه نفت کوره تولیدی توسط پالایشگاه‌ها، مالکیت تمامی بندرهای ساحلی شمال خلیج فارس شامل آبادان، خرمشهر، ماهشهر، عسلویه، بوشهر، بندرعباس و دریای عمان، چابهار و جزایر خارک، قشم، لاوان، کیش و جاسک که در مسیر تردد کشتی‌ها هستند از ظرفیت‌های ایران در حوزه بانکرینگ است. همه کشتی‌های عبوری و نفت‌کش‌ها به مقصد کشورهای عراق، کویت، عربستان، امارات، قطر، بحرین و عمان که وارد خلیج فارس می‌شوند به اجبار باید از سواحل جنوبی ایران عبور کنند.

سالانه هزاران کشتی اقیانوس‌پیما وارد خلیج فارس می‌شوند و این مسئله منطقه خلیج فارس را به یکی از پرترددترین مناطق دریایی جهان تبدیل کرده است.

همچنین جزایر ایرانی عمدتاً در مقایسه با سایر کشورهای خلیج فارس از مزایای متعددی نظیر آب‌خور بالا برخوردار بوده و مناطق آزاد قشم و کیش به دلیل موقعیت جغرافیایی و ظرفیت قابل توجه در این زمینه، بسیار حائز اهمیت هستند.

از طرف دیگر با افزایش مصرف سوخت‌های فسیلی در جهان، منطقه خاورمیانه به یکی از مناطق مهم و کلیدی برای تأمین انرژی در جهان تبدیل شده است و سالانه هزاران کشتی اقیانوس‌پیما وارد خلیج فارس می‌شوند و این مسئله منطقه خلیج فارس را به یکی از پرترددترین مناطق دریایی جهان تبدیل کرده است.

این حجم بالای تردد، ارائه خدمات به کشتی‌های عبوری را به یکی از مهم‌ترین زمینه‌های ارزآوری و اشتغال‌زایی صنایع دریایی تبدیل کرده که ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی ویژه در منطقه استراتژیک خلیج فارس می‌تواند سهم زیادی از این منافع را نصیب خود کند.

۶- مشکلات عمده صنعت بانکرینگ در ایران

قیمت سوخت، مشکلات بانکی، مشوق‌های انگیزشی برای جذب سرمایه‌گذار، آماده نبودن زیرساخت‌های سرمایه‌گذاری از جمله دلایلی است که ایران را در رقابت با سایر کشورها به خصوص بندر فجیره ناکام گذاشته است. سوخت‌رسانی به کشتی‌ها (بانکرینگ) یکی از زنجیره‌های اقتصادی در خدمات بندری است و بندرهای بزرگ دنیا همچون سنگاپور، فجیره و روتردام از سوخت‌رسانی به‌عنوان یک منبع درآمدی مناسب بهره گرفته‌اند. تکمیل زنجیره خدمات در بندرها می‌تواند یک امتیاز بزرگ برای جلب بیشتر لاینرهای خارجی برای پهلوگیری در بندرها ایرانی باشد. آنچه برای یک کشتی یا شناور مهم است، این است که فرآیند سوخت‌رسانی با کمترین هزینه ممکن و بهترین کیفیت انجام شود. بنابراین قیمت سوخت، میزان انحراف از مسیر اصلی برای رسیدن به اسکله سوخت‌رسانی، سرعت عمل و ... از مؤلفه‌های مهم و تعیین‌کننده در انتخاب مبادی سوخت‌رسانی به شمار می‌آیند.



عملیات بانکرینگ علاوه بر ایجاد ارزش افزوده اقتصادی برای کشور عامل، دربردارنده برخی مزایای دیگر از جمله ارتقای سطح اعتبار اقتصادی و سیاسی کشور بانکرینگ کننده در منطقه است و اشتغال‌زایی به صورت مستقیم در صنعت بانکرینگ و یا به صورت غیرمستقیم در صنایع مرتبط را می‌توان از مزایای آن برشمرد.

۷- مزیت‌های نسبی ایران در صنعت بانکرینگ

سهولت دسترسی به آب‌های آزاد و عبور تعداد بسیار زیادی از کشتی‌های نفت‌کش و تجاری از تنگه هرمز موقعیتی بسیار مناسب و استثنایی برای ایران رقم زده است. ایجاد ساختارهای مناسب زیربنایی و برنامه‌ریزی‌های بلندمدت، می‌تواند این توان بالقوه را بالفعل نماید. توانمندی‌های بالقوه ایران در صنعت بانکرینگ به شرح ذیل می‌باشد:

برخورداری از حجم قابل توجه نفت کوره‌ی تولیدی توسط پالایشگاه‌ها

مالکیت تمامی بنادر ساحلی شمال خلیج فارس و دریای عمان که در مسیر تردد کشتی‌ها می‌باشند

کلیه کشتی‌های عبوری به مقصد کشور عراق، کویت، عربستان، امارات، قطر، بحرین و عمان که وارد منطقه می‌شوند ملزم به عبور از سواحل جنوبی می‌باشند

جزایر ایرانی عمده‌تاً در مقایسه با سایر کشورهای خلیج فارس از مزایای متعددی نظیر آب‌خور مناسب برای ارائه خدمات سوخت‌رسانی برخوردارند.

۸- صنعت بانکرینگ و دستاوردهای آن

بخش بازرگانی شرکت ملی پخش این عملیات را از طریق برگزاری مزایده عمومی به شرکت‌های واجد شرایط واگذار می‌کند. شرکت‌های برنده مزایده با اعلام آمادگی برای این کار به مذاکره و عقد قرارداد با شرکت اقدام نموده و پس از امضای قرارداد توسط طرفین، شرکت ملی پخش طبق مفاد قرارداد، فرآورده‌های مورد نظر را در بنادر جنوبی تحویل می‌دهد. بعد از انتخاب و عقد قرارداد با شرکت‌های پیمانکار، هرگونه هماهنگی با مبادی تأمین و اسکله‌ها برای تحویل فرآورده مورد نظر به اندازه مورد نیاز و در وقت مقرر توسط شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی انجام می‌شود.

دستاوردهای صنعت بانکرینگ در ایران:

ایجاد اشتغال در شرکت‌های طرف قرارداد و منطقه

جلوگیری از قاچاق سوخت و ارز

ارتقا رتبه و شأن بنادر جنوبی کشور به علت سوخت‌رسانی به کشتی‌ها و ایجاد امتیاز سیاسی-صنعتی در منطقه

کسب سهم بیشتری از فروش سوخت به کشتی‌ها در سطح خلیج فارس و دریای عمان

ارائه خدمات و فروش قطعات یدکی و لوازم مورد نیاز (آب-آذوقه و ...) به کشتی‌ها توسط شرکت‌های طرف قرارداد

افزایش ظرفیت مخازن کشور توسط شرکت‌های طرف قرارداد و استفاده در مواقع بحرانی
ایجاد اسکله خطوط لوله اختصاصی و خرید ناوگان سوخت‌رسان توسط شرکت‌های طرف قرارداد

۹- بحث و نتیجه‌گیری

در این مقاله به بررسی صنعت بانکرینگ در حوزه خلیج فارس و دریای عمان پرداخته و اهمیت و نقش توسعه سواحل مکران در این حوزه را مورد بررسی قرار دادیم. شرایط و موقعیت جغرافیایی بندرها جنوبی کشور به گونه‌ای است که در معرض بازار بانکرینگ منطقه قرار گرفته‌اند. فاصله کوتاه این بندرها تا آبراه‌های بین‌المللی منطقه و بالأخص تنگه هرمز و توجه به این نکته که هزینه سوخت کشتی حدود ۴۰ الی ۶۰ درصد از کل هزینه‌های یک کشتی را تشکیل می‌دهد، این جذابیت را برای کشتی‌های عبوری فراهم می‌کند که بدون تغییر مسیر و با قدرت مانور مناسب سوخت خود را از بندرها ایران دریافت و به سفر دریایی خود ادامه دهند.

۱۰- ارائه پیشنهاد‌های سیاستی

قوانین و مقررات، نرخ جهانی و تأثیر آن در قیمت تمام‌شده رقابتی سوخت، نگرانی از تأثیرات ارتباط سیاسی، امورات گمرکی، طولانی بودن فرآیند توسعه زیرساخت‌ها و عدم اعتماد بانک‌ها به فضای اقتصادی کشور از جمله چالش‌های اصلی حوزه سرمایه‌گذاری در امور بانکرینگ و نفتی است. فرآیند توسعه زیرساخت‌ها در کشور امارات به دلیل وجود سرمایه و اعتبارات یک سال طول می‌کشد ولی همین فرآیند ایجاد زیرساخت‌ها در ایران سه سال به طول می‌انجامد. همچنین روابط امارات با کشورهای مختلف در حوزه سیاسی در امور مراجعه کشتی‌ها به این کشور تأثیرگذار است.

۵- منابع

- اسکونژاد، محمدمهدی (۱۳۹۸)، اقتصاد مهندسی، انتشارات امیرکبیر
- حسن زاده محمدی، محمد علی (۱۳۹۸)، اقتصاد و حمل و نقل دریایی، انتشارات آرامش
- Jackson, L. M. (2019). The psychology of prejudice: From attitudes to social action (2nd ed.). American Psychological Association
- Peet G. MARPOL Convention: Implementation and Effectiveness, The. Int'l J Estuarine & Coastal L. 1992; 7:277.
- Cullinane K, Bergqvist R. Emission control areas and their impact on maritime transport. Transportation Research Part D: Transport and Environment. 2014; 28:1-5.
- Chevron. All you need to know about marine Fuels. 2013.
- Adamchak F, Adede A, editors. LNG as marine fuel. LNG-17 Conference; 2013.



بررسی علل دزدی دریایی در منطقه خاورمیانه از نگاه حقوق بین المللی و راه های مقابله با آن

علی فرهادنژاد

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: ali.farhadnejad72@gmail.com

چکیده

مقابله با بحران دزدی دریایی در آب های بین المللی، یکی از مهمترین چالش های حقوقی، مشکلات مربوط به تعقیب کیفری و محاکمه متهمان به دزدی دریایی است. هدف این تحقیق بررسی علل دزدی دریایی در منطقه خاورمیانه از نگاه حقوق بین المللی و راههای مقابله با می باشد. روش تحقیق نوشتار حاضر روش تحلیلی-توصیفی است. روش جمع آوری اطلاعات به صورت کتابخانه ای و با استفاده از متون و منابع داخلی و خارجی می باشد. علل مهمی که باعث فعالیت دزدان دریایی می شوند شامل اقتصادی، اجتماعی و سیاسی می باشند. با توجه به اینکه دزدی دریایی با حداقل هزینه و توانایی کسب موقعیت اجتماعی را به همراه دارد، وجود گروه های مسلح متعدد، گروه های شورش و نیز حقوق بین المللی در داخل یک کشور به فعالیت دزدان دریایی نیز کمک می کند. همچنین فقر، بیکاری، زیرساخت های ناکافی و انزوای دولت از عوامل دیگر دزدی دریایی به شمار می روند. برای مقابله موفق با دزدی دریایی، تلاش های بین المللی مورد نیاز است. اصلی ترین آنها در قوانین ملی، بهبود همکاری های بین المللی در زمینه تعقیب مظنونان دزدی دریایی و ایجاد یک دادگاه کیفری بین المللی متحد و متخصص در رسیدگی به پرونده های دزدی دریایی است.

کلید واژه: حقوق بین المللی، دزدی دریایی، دادگاه کیفری بین المللی و منطقه خاورمیانه.

Abstract — Dealing with the piracy crisis in international waters is one of the most important legal challenges, the problems related to criminal prosecution and trial of those accused of piracy. The purpose of this research is to examine the causes of piracy in the Middle East region from the point of view of international law and ways to deal with it. The research method of this article is analytical-descriptive. The method of collecting information is library and using internal and external texts and sources. The important reasons that cause pirate activity include economic, social and political. Due to the fact that piracy is associated with minimal cost and the ability to gain social status, the presence of numerous armed groups, rebel groups, and international law within a country also helps pirates. Also, poverty, unemployment, insufficient infrastructure and isolation from the government are other factors of piracy. International efforts are needed to successfully combat piracy. The main ones in national laws are improving international cooperation in the prosecution of piracy suspects and establishing a unified international criminal court specializing in piracy cases.

keywords— International law, piracy, international criminal court and the Middle East region.

۱- مقدمه

دزدی دریایی می تواند به عنوان یکی از قدیمی ترین جنایات بین المللی شناخته شود. در روم باستان در حدود ۶۰ تا ۷۰ قبل از میلاد، سیسرو دزدان دریایی را دشمن همه نوع بشر اعلام کرد. اگرچه زمان تغییر کرده است، اما دزدی دریایی هنوز وجود دارد و تهدیدی در مقیاس بزرگ است. تخمین زده می شود که در دهه گذشته، بین ۳۴۰ تا ۴۲۰

میلیون یورو به عنوان باج از اعمال قیمت در آفریقا مطالبه شده است. به دلیل فعالیت های انسانی که در دریا انجام می شود، مهم است که نظم و امنیت در دریا در اولویت جهان قرار گیرد. متأسفانه نظم و امنیت در دریا به دلیل فعالیت های غیرقانونی و مجرمانه که قرن هاست متعلق به دزدی دریایی و ربودن کشتی ها بوده، در معرض خطر قرار گرفته است. در واقع دزدی دریایی و ربودن کشتی ها را می توان آفتی دانست که از زمان وقوع تجارت دریایی در تاریخ بشریت، حوزه دریایی را تحت تاثیر قرار داده است. طبق قوانین بین الملل دزدی دریایی خارج از صلاحیت یک کشور بدون اقتدار دولتی صورت می گیرد و خصوصی است نه سیاسی، اگرچه اعمال جنگ غیرقانونی، اقدامات شورشیان و انقلابیون و تجارت برده به عنوان دزدی دریایی توسط قوانین ملی کشورهای مختلف تعریف شده است. دزدی دریایی در طول تاریخ رخ داده است و این امر مستقیماً زندگی دریانوردان و زندگی دریانوردان را به طور کلی تهدید کرده است و تأثیرات شدیدی بر فعالیت های دریایی و همچنین توسعه اقتصادی داشته است. خسارت جهانی ناشی از دزدی دریایی ۶۶ میلیارد دلار از طریق کلاهبرداری تجاری، از دست دادن محموله یا تاخیر برآورد شده است. امروزه دزدی دریایی یک سیستم ساختار یافته است که با هدف سرمایه گذاری درآمد خود و با پولشویی بیشتر پیش می رود. رهبران دزدان دریایی پول را در شبه نظامیان خود، نفوذ سیاسی خود، و همچنین در زمینه های جنایی مانند آدم ربایی، قاچاق انسان، قاچاق مهاجر و قاچاق مواد مخدر سرمایه گذاری می کنند. علاوه بر این، ارتباطات شدید با الشبای و القاعده ثابت می کند که درآمدهای حاصل از دزدی دریایی برای تأمین مالی گروه های تروریستی استفاده می شود، در حالی که پول از طریق تجارت های قانونی مانند املاک و مستغلات و خت شویی می شود (لینکلن، ۲۰۲۳).

دزدی دریایی یکی از دغدغه های دیرینه بشریت بوده است. این تهدید به طور مداوم بر حاکمیت ها، امپراتوری ها و دولت های مختلف تاثیر گذاشته است. قدرت های اعصار مختلف تلاش کرده اند تا از طریق زور یا دیپلماسی به این موضوع بپردازند یا به کلی از آن چشم پوشی کرده اند. گاهی اوقات به دزدی دریایی اجازه داده شده است که به نفع این قدرت ها شکوفا شود. دزدی دریایی مدرن ادامه نوع تاریخی خود را تشکیل می دهد، به این معنا که رشد آن با پیشینیان دزدی دریایی در گذشته، مانند قانون گریزی، حکومت ضعیف و کمبود فرصت اقتصادی مشترک است. بنابراین مقابله با دزدی دریایی معاصر اگر در مطالعه تاریخی این مشکل از زمان ظهور آن در دنیای باستان گنجانده شود، می تواند مؤثرتر باشد. چنین مطالعه ای دیدگاه های جدیدی را در درک تصویر رایج از دزدی دریایی در دوران مدرن اضافه می کند (داوود و حسن، ۲۰۱۷). تخمین زده می شود که تقریباً ۸۰ درصد تجارت جهانی از طریق دریا انجام می شود و تقریباً ۹۳۰۰۰ کشتی تجاری، ۱.۲۵ میلیون دریانورد و نزدیک به ۶ میلیارد تن محموله دارند (باودن و همکاران، ۲۰۱۶). زنجیره تامین متکی بر حمل و نقل اقیانوسی، حمل و نقل کم هزینه، کارآمد و قابل اعتماد کالاها و کالاها را فراهم می کند (هلمیک، ۲۰۱۵). شاهراه دریایی اقتصاد جهانی توسط زیرساخت وسیعی پشتیبانی می شود، از جمله ۹۳۰۰۰ کشتی تجاری و ۱.۲۵ میلیون دریانورد که به ۸۰۰۰ بندر دریانوردی می کنند. با این حال، حفظ ایمنی کشتیرانی اقیانوس آسان نیست (هی و همکاران، ۲۰۲۳).

دزدی دریایی در طول قرن های متمادی یکی از مستمترترین پدیده های تاریخی حداقل در زمانی بیش از دو هزار سال بوده است، اما به جرات می توان گفت که حملات دزدی دریایی در دو دهه آغازین قرن بیست و یک با تمام حضور این جرم در قرن ها و سالهای گذشته در عرصه آبهای بین المللی تفاوت دارد. این تفاوت هم در مکان و هم در شیوه و سلاح های بکار گرفته شده در حملات قابل ملاحظه و مشاهده است. البته از نظر تاثیرگذاری دزدی دریایی در ناامن کردن بعضی از مهمترین آبراه های بین المللی و در معرض خطر قرار دادن منافع اکثریت قریب به اتفاق کشورها نیز دزدی دریایی با گذشتگان خود تفاوت های شایان توجهی دارد (کاظمی، ۱۴۰۰). استمرار حملات دزدان حتی تا سال های اخیر به نحوی بوده که سازمان دریانوردی بین المللی در آخرین گزارش های خود تعداد حملات دزدان دریایی در سال ۲۰۱۷ را ۱۸۰ فقره و سال ۲۰۱۸ تعداد ۲۰۱ مورد اعلام کرده است. این تعداد در سال ۲۰۱۹ با کاهش روبرو بوده و به ۱۶۵ مورد رسیده، اما در سه ماه نخست سال ۲۰۲۰ مجدداً روند افزایشی به خود گرفته است و رشد ۲۴

درصدی را نسبت به مدت مشابه در سال قبل نشان می دهد. گفتنی است، حجم حملات دزدان دریایی در سال ۲۰۱۸ در مقایسه با سه سال گذشته افزایش داشته است؛ به نحوی که بعد از سال ۲۰۱۵ با ۲۴۶ مورد، در این سال مجدداً شاهد بالا رفتن تعداد موارد ارتكابی دزدی دریایی بوده ایم (کازمی و حیدری، ۱۴۰۰).

رشد فزاینده دزدی دریایی در سالهای اخیر به خصوص در سواحل سومالی، واکنش های جهانی گوناگونی را به دنبال داشته است. کشورهای متعددی از جمله ایران در تلاش برای حفاظت از کشتیرانی بین المللی و البته منافع تجاری خود، اقدام به گسیل نیروی دریایی یشان به خلیج عدن و سواحل سومالی و بعضی مناطق پرخطر دیگر کرده اند. بعضی مقامات سیاسی کشورها از جمله روسیه و هلند پیشنهاد تشکیل یک دادگاه بین المللی خاص با عنوان «دادگاه بین المللی دزدی دریایی» را داده اند. پاره های کشورها مانند انگلستان، آمریکا و کنیا به همکاری های بین المللی برای تعقیب مرتکبان این جرم روی آورده اند، شورای امنیت با عنایت به اختیارات خود براساس فصل هفتم منشور ملل متحد، مجموعه قطعنامه هایی را به تصویب رسانده که به کشورهای اختیارات بی سابقه ای را در مبارزه با دزدی دریایی اعطا کرده است. اما واقعیت این است که علیرغم همه این فعالیتها و حتی با وجود کنوانسیون های متعددی که تا حدودی در مواد خود، مقرراتی را در تعریف این جرم و نحوه مقابله با آن دارند، دولتها در تعقیب قضایی و مجازات دزدان دستگیرشده خود را در تنگنا می بینند (کازمی، ۱۴۰۰). هدف پژوهش حاضر، بررسی علل دزدی دریایی در منطقه خاورمیانه از نگاه حقوق بین المللی و راههای مقابله با آن است و لذا ضمن بررسی پدید دزدی دریایی به بحث در مورد راهکارهای مقابله با این پدیده اختصاص دارد.

۲- موضوع دزدی دریایی به عنوان یک جرم در حقوق بین الملل

دزدی دریایی عموماً به توقیف غیرقانونی وسیله نقلیه زمینی، کشتی و انحراف اجباری آن به مقصد جدید بر خلاف میل خدمه آن اشاره دارد. در حقوق بین الملل هم ربودن کشتی (دزدی دریایی) بدون مناقشه به عنوان جرایم بین المللی شناخته می شوند. طبق قوانین بین المللی، جنایت دزدی دریایی یکی از جنایات علیه بشریت محسوب می شود. جامعه بین الملل کاملاً مورد انتقاد قرار می دهد، زیرا تأثیر این جنایت به ارزشهای انسانی آسیب وارد می کند، جان انسانها را به خطر می اندازد و داراییها، کالاها و اموال را از بین می برد. مقاصدی که این جنایت را برجسته می کند ممکن است ناشی از هر انگیزه شخصی، گروگان گیری، دلایل سیاسی و اداری و غیره باشد.

اثر جنایات دزدی دریایی

برای قرن ها، دزدی دریایی تهدیدی برای تجارت در دریا بوده است. با کنار گذاشتن تصویر رمانتیک دزدان دریایی در داستان، دزدان دریایی امروزی راهزنانی سازمان یافته هستند که در مناطقی که نظم و قانون ضعیف است، رشد می کنند، یا به این دلیل که کشورهای خاص پناهگاه های امنی را فراهم می کنند یا به دلیل همکاری ضعیف بین المللی برای پلیس. فراتر از هزینه های جان مردم، این ممکن است پیامدهایی برای تجارت جهانی داشته باشد.

دزدی دریایی مستقیماً جان و مال خدمه را تهدید می کند. دزدی دریایی اخیر بیشتر از سلاح های دزدی دریایی مانند مسلسل، نارنجک انداز یا مهمات استفاده می کند. این منجر به روند رو به رشد خشونت در دریا شده است. آن ها زمانی آماده دزدی دریایی هستند که آماده استفاده از سلاحهای خود برای سرکوب خدمه و کشتن مردم بدون ترس در زمانی که اعضای خدمه قصد اعتراض دارند، هستند. بسیاری از آنها غیرقابل جبران هستند، بسیاری از آنها می ترسند که حذف شوند.

همچنین هزینه های حمل و نقل، هزینه بیمه کشتی ها افزایش می یابد. به موازات افزایش هزینه های حمل و نقل، رقابت دریایی احتمالاً کاهش می یابد. علاوه بر این، مالکان کشتی های با ظرفیت بالا برای ارتقای کشتی های خود سرمایه گذاری نمی کنند زیرا دزدی دریایی در حال افزایش است. در عوض، آنها به دنبال فروش شناورهای خود در ازای سرمایه هستند. این نامرئی باعث می شود شرکت های حمل و نقل کوچک ناپدید شوند و در عوض، تنها شرکت های بزرگ کشتیرانی جهان درگیر کشتیرانی هستند که حمل و نقل را در انحصار خود دارند.

دزدی دریایی توانایی کشورهای کشتیرانی را برای تجارت دریایی برای کشتیرانی کاهش می دهد. طبق محاسبات سازمان تجارت جهانی، دزدی دریایی سالانه ۱۳ تا ۱۵ میلیارد دلار در سطح جهان هزینه دارد. این یک خطر بزرگ برای ترافیک و تجارت بین المللی است. اگر یک کشور شناخته شده کشتیرانی دزدی دریایی شود، بر تجارت آن تأثیر منفی می گذارد تا کشور را با کشتیرانی طرد کند.

علاوه بر این، دزدان دریایی باعث بی ثباتی سیاسی می شوند. دزدان دریایی عامل اصلی بی ثباتی سیاسی در هر کشوری هستند. یک دولت فاسد بزرگ مسئول تشکیل کشتی های ارواح است. به همین دلیل است که در آسیای جنوب شرقی، آمریکای جنوبی یا سومالی مناطقی هستند که دزدان دریایی زیادی در آن حضور دارند در حالی که کشورهای توسعه یافته مانند روسیه و آمریکا دزدان دریایی نیستند. و گزارش شده است که کشور بی ثباتی سیاسی پرچمداران ملی را تضعیف خواهد کرد. دزدان دریایی همچنین می تواند خطرات زیست محیطی ایجاد کند. در مورد حمله دزدی دریایی به کشتی های حامل مواد خام یا نفت، عواقب آن به شدت غیرقابل پیش بینی خواهد بود. بدترین حالت این است که نفت نه تنها محیط زیست دریایی را آلوده می کند، بلکه بر منابع، منابع دریایی و مناطق پست ساحلی نیز تأثیر می گذارد.

علل جنایات دزدی دریایی در منطقه خاورمیانه

دزدی دریایی شامل طیفی از بازیگران، تاکتیک ها و انگیزه ها می شود. در سطح معیشتی، فقر، بیکاری، زیرساخت های ناکافی و انزوای دولت، جمعیت محلی را در برابر تأثیرات صید بی رویه، تخریب محیط زیست، جنگ و رکود اقتصادی آسیب پذیر کرده است، که تصور می شود همه این ها به افزایش دزدی دریایی در کشور کمک می کنند. منطقه خاص سنت های تثبیت شده دریایی در سرتاسر منطقه، انتقال بسیاری از ماهیگیران را به دزدی دریایی به عنوان وسیله ای برای بقا تسهیل کرده است. بنابراین دزدی دریایی یک تهدید فزاینده برای ثبات منطقه ای یک کشور است. دزدی دریایی معیشتی که در زمینه فقر و بیکاری سرچشمه می گیرد، در ابتدا در میان فقیران امنیت ساحلی و بندری نیچریه رشد کرد. با ناتوانی دولت در جلوگیری از این فعالیت ها، دزدی دریایی سازماندهی شد و به طور فزاینده ای حجم فزاینده کشتی های تجاری در داخل و خارج از این کشور را تهدید کرد.

گزارش ماژول اجتماعی-اقتصادی دزدی دریایی را به عنوان یک جرم اقتصادی مفهوم می کند، همچنین حقایق سیاسی، اجتماعی و تاریخی مرتبط با فعالیت دزدی دریایی را در نظر می گیرد. تحلیل جهانی علل اصلی دزدی دریایی را می توان به شرح زیر خلاصه کرد:

(۱) علل ریشه ای اقتصادی

دزدی دریایی را می توان در شانس نسبتاً بالای درآمد قابل توجه دریایی کرد. مرتکبین این اعمال را یک فعالیت پردرآمد می دانند. همچنین دزدان دریایی می توانند با حداقل هزینه و هزینه حمله را انجام دهند زیرا احتمال روبرویی مستقیم کمتری وجود دارد. ریسک های اقتصادی و همچنین هزینه های فرصت کم هستند.

۲) علل ریشه ای اجتماعی

وقتی دزدان دریایی ضعف ظرفیت و سنت دریایی در یک منطقه را در نظر می گیرند، از فرصت برای انجام فعالیت های خود استفاده می کنند. توانایی کسب موقعیت اجتماعی از طریق دزدی دریایی یکی دیگر از دلایل دزدی دریایی است. دزدان دریایی به دنبال کسب شهرت و محبوبیت از طریق فعالیت های خود هستند. گاهی اوقات وجود شکایت از کاوشگران، بازرگانان و دولت می تواند باعث فعالیت دزدان دریایی شود. هنگامی که حمایت عمومی جامعه از دزدی دریایی وجود داشته باشد، این جنایت به راحتی در آن منطقه شیوع پیدا می کند.

۳) علل ریشه ای سیاسی

مانند سایر جرایم، دزدی دریایی نیز می تواند تحت تأثیر وجود فساد در داخل دولت باشد. شهروندان بی ثباتی سیاسی دولت را فرصتی برای انجام این جنایت می دانند. وجود گروه های مسلح متعدد، گروه های شورشی، هوشیار و غیره نیز فضای دزدی دریایی را ایجاد می کند. زمانی که دولتی از ظرفیت نظامی و امنیتی کافی برای مقاومت در برابر دزدی دریایی برخوردار نباشد، جنایت همچنان ادامه دارد. در نهایت وجود اختلافات منطقه ای در داخل یک کشور زمینه را برای انجام این جنایت آسان می کند (عثمان محمد موسی، ۲۰۲۳).

دزدی دریایی در خاورمیانه

از آنجایی که دولت های خاورمیانه و شمال آفریقا تحولات اجتماعی و سیاسی بزرگی را در خشکی و دریا تجربه می کنند، نبرد با دزدی دریایی در این منطقه یک مبارزه مداوم بوده است. کارشناسان بخش دفاعی و امنیتی، کشتیرانی و صنایع حقوقی همگی موافق هستند که همیشه می توان کارهای بیشتری انجام داد.

در صورت احتمال وجود دزدان دریایی، کشتی های بزرگ نفتی و تجاری خط اصلی عبور خود که مسیر اقیانوس هند است را برای جلوگیری از دزدان دریایی سومالی منحرف می کنند و از مسیر دیگری تردد می کنند بدین ترتیب کشتی های آنها به جای عبور از خلیج عدن و کانال سوئز، به دور آفریقا و سواحل غربی می روند. این پدیده به اقتصاد مناطقی مانند دبی، عمان، جده و مصر آسیب جدی می رساند، زیرا آنها در هزینه های اسکله ضرر می کنند و مسافران کشتی های مختلف مجبور می شوند هزینه های خود را به بنادر غرب آفریقا منحرف کنند. این می تواند نشانه ای برای واکنش هماهنگ تر به دزدی دریایی توسط دولت های خاورمیانه باشد، که هنوز کار زیادی برای مقابله با همه گیری دزدی دریایی انجام نداده اند (وستون، ۲۰۰۹).

منطقه تحت تاثیر دزدی دریایی در سراسر جهان

تهدید دزدی دریایی در چند سال گذشته به شکل قارچ گونه ای افزایش یافته است. کانال های خبری هر روز یک حادثه جدید در مورد حمله دزدان دریایی به خدمه و غارت کشتی یا ربودن یک کشتی و حتی آسیب رساندن به خدمه در صورت عدم پاسخگویی به باج خواهی آنها توسط مقامات گزارش می دهند. گسترش دزدی دریایی در دوران معاصر به یک منطقه یا منطقه دریایی خاص محدود نمی شود. تقریباً در تمام نقاط جهان شایع شده است. جزئیات زیر ۱۰ منطقه آسیب دیده دزدی دریایی است که وحشت و تهدید دزدان دریایی در آنها به ابعادی چشمگیری رسیده است:

۱. تنگه مالاکا: تنگه مالاکا واقع در اقیانوس هند، منطقه بسیار برجسته ای بوده است که تحت تاثیر دزدی دریایی قرار گرفته است. از آنجایی که تنگه علاوه بر این که یکی از مهم ترین مسیرهای ناوربری دریایی هند و چین

است، یک گریز تجاری برای کانال سوئز، مصر و اروپا است. این منطقه مستعد وقوع بالای دزدی دریایی است. با این حال، تلاش‌های مشترک بین مقامات اندونزی، مالزی و سنگاپور برای کاهش حوادث دزدی دریایی در این بخش از جهان در حال انجام است.

۲. دریای چین جنوبی: عمدتاً مالزیایی‌ها یا لندونزیایی‌ها، دزدان دریایی در دریای چین جنوبی جزو خطرناک‌ترین دزدان دریایی هستند که فعالیت‌های پلید خود را انجام می‌دهند. دزدی دریایی دریای چین جنوبی در منطقه آبی مالزی رخ می‌دهد که باعث نگرانی مقامات این کشور شده است.

۳. خلیج عدن: ورودی دریای سرخ، خلیج عدن یکی دیگر از مناطق دریایی آسیب دیده دزدی دریایی است. خلیج فارس یک مسیر تجاری مهم را تشکیل می‌دهد که به کانال سوئز منتهی می‌شود و از نظر جغرافیایی در موقعیت خوبی با سومالی هرج و مرج قرار دارد. دزدان دریایی سومالیایی در این مسیر ناوبری ویران می‌کنند و مشکلات زیادی را برای مقامات و شرکت‌های کشتیرانی در سراسر جهان ایجاد می‌کنند.

۴. خلیج گینه: منطقه نوظهور فعالیت‌های دزدی دریایی، خلیج گینه بخش عمده‌ای از شمال غربی و جنوب آفریقا (آنگولا) را در بر می‌گیرد. این یک مسیر تجاری بسیار مهم برای نفتکش‌های نفت خام به قاره‌های اروپا و آمریکا است و آن را به هدف مناسبی برای متخلفان تبدیل می‌کند. طبق آمار دفتر بین‌المللی دریانوردی، تا کنون ۲۷ حمله گزارش شده است، اگرچه در غیاب تعریف مناسب از واژه دزدی دریایی، حدس زده می‌شود که بسیاری از حملات ممکن است گزارش نشده باشند.

۵. بنین: در آفریقا یکی دیگر از مناطق جغرافیایی پر از دزدان دریایی است. این منطقه به عنوان یکی از مناطق پرخطر از نظر کشتیرانی دریایی ثبت شده است. سازمان بین‌المللی دریانوردی اقدامات مختلفی را برای مقابله با دزدی دریایی در این منطقه تحت تأثیر دزدی دریایی انجام داده است، اگرچه نتایج مثبتی هنوز مشاهده نشده است.

۶. نیجریه: نیجریه در بخش غربی آفریقا به عنوان مرکز فعالیت‌های دزدی دریایی شناخته می‌شود. خطر دزدی دریایی در این منطقه به قدری زیاد است که به عنوان یکی از خطرناک‌ترین مناطق برای حمل و نقل محموله‌های دریایی رتبه بندی شده است. عامل پوشش امنیتی ارائه شده توسط مقامات نیروی دریایی نیجریه نیز وجود ندارد که منجر به افزایش دزدی دریایی در این منطقه شده است. همچنین گزارش شده است که به دلیل تهدید دزدی دریایی گسترده، حمل و نقل از طریق کل کمر بند دریایی غرب آفریقا نیازمند پوشش بیمه‌ای سنگین برای کالاهایی است که به این ترتیب حمل می‌شوند. یکی از مهمترین نقاط تمایز بین حوادث دزدی دریایی که در بخش غربی آفریقا و سومالی رخ می‌دهد این است که دزدان دریایی فعال در غرب آفریقا در مقایسه با هم‌تایان سومالیایی خود در سطح بسیار پایین تری فعالیت می‌کنند.

۷. سومالی: دلیل اصلی وقوع دزدی دریایی در مقیاس بزرگ در سومالی به دلیل فقر شدید در منطقه است که به دلیل جنگ داخلی، ناکارآمدی دولت و زباله‌های وسیع دریایی - ماهیت سمی - در آب‌های دریای سومالی وجود دارد. به دلیل دزدی دریایی، مشکلات دیگری در قالب افزایش سریع نرخ حق بیمه برای بیمه نامه‌ها وجود داشته است. دزدی دریایی در سومالی باعث نگرانی بین‌المللی شده است زیرا مردم این کشور به این باور رسیده‌اند که دزدی دریایی تنها گزینه‌ای است که برای دفع فقر و سایر محدودیت‌های موجود در دسترس آنهاست.

۸. اندونزی: اندونزی نیز در میان مناطق بسیار آسیب دیده دزدی دریایی در جهان است. برخی از مناطقی که مورد هدف دزدان دریایی قرار می‌گیرند جزایر آنامباس، ناتونا و مروندانگ هستند که گزارش شده است که دزدان دریایی در طول شب به کشتی‌ها حمله می‌کنند نه در نور روز. واکنش تنبیهی مقامات اندونزی به دزدان دریایی دستگیر شده در این کشور نیز بسیار غیرممکن است و نگرانی‌های عمده‌ای را در سراسر جهان ایجاد می‌کند.

۹. دریای عرب: خلیج عمان یکی از مناطق دریای عرب است که بارها مورد هدف دزدان دریایی قرار گرفته است. با این حال، سازمان‌ها و مقامات بین‌المللی میزان پوشش امنیتی در این مناطق را در مقایسه با پوشش‌هایی که در

مناطق آلوده به دزدی دریایی مانند خلیج عدن و سواحل سومالی ارائه می‌شود، کم اهمیت جلوه داده‌اند. این امر عمدتاً به دلیل محدودیت در منابع دریایی موجود برای عمل به عنوان یک پوشش مؤثر و به دلیل موقعیت جغرافیایی منطقه است.

۱۰. اقیانوس هند: آب‌های اقیانوس هند نیز طعمه اقدامات دزدان دریایی می‌شود. این دزدان دریایی اهل کشور ویران شده سومالی هستند و برای هندی‌ها و همچنین کشتی‌هایی که از کشورهای دیگر آمده‌اند، مشکل ایجاد کرده‌اند. اقیانوس هند یک مسیر ناوبری دریایی اجتناب‌ناپذیر است، در نتیجه ماهیت مشکل را به مراتب واضح‌تر نشان می‌دهد (موهیت، ۲۰۲۱).

استراتژی‌های دفاع از دزدی دریایی برای شرکت‌های کشتیرانی و کشتی‌ها

دزدی دریایی به عنوان هرگونه اقدام غیرقانونی خشونت‌آمیز یا بازداشت یا هر عمل غارتگری که برای اهداف شخصی توسط خدمه یا مسافران یک کشتی خصوصی بر اساس ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریا انجام می‌شود، تعریف می‌شود. در سال‌های اخیر، حملات دزدان دریایی دریایی و سرقت‌های مسلحانه سازمان‌دهی شده‌تر شده و فعالیت‌های جنایی بین‌المللی نیز با تروریسم مرتبط بوده است (جیکینو، ۲۰۱۸). چنین پدیده‌ای مشکلات جدی جهانی و ضرر اقتصادی کشتیرانی را به همراه داشته است (تومیناگا، ۲۰۱۸). به عنوان مثال، یک مطالعه در ایالات متحده (ایالات متحده) نشان داد که هزینه اقتصادی جهانی دزدی دریایی بین ۷ تا ۱۲ میلیارد دلار در سال است. همچنین دزدی دریایی شامل گروگان‌گیری، باج‌گیری، هزینه‌های انسانی و مشکلات سلامت روانی است. دزدی دریایی متأسفانه یک موضوع ماندگار است و علیرغم تلاش برای جلوگیری از آن، با دوبرابر شدن حملات از سال ۲۰۱۶ تا ۲۰۱۷ در آفریقا در سال ۲۰۱۸، دوباره احیا شده است. در سال ۲۰۱۸ "بهترین شیوه‌های مدیریتی برای جلوگیری از دزدی دریایی و افزایش امنیت دریایی در دریای سرخ، خلیج عدن، اقیانوس هند و دریای عرب" را برای ارائه استراتژی‌های ارزیابی تهدید و خطر و شناسایی اقدامات حفاظتی کشتی در حین حرکت در مناطق خطر دزدی دریایی منتشر کرد. همچنین، گزارش رویداد و فعالیت مشکوک و همکاری با ذینفعان (مانند سایر کشتیرانی، نیروهای نظامی، ارائه‌دهندگان رفاه) به طور کامل در این بهترین شیوه‌های مدیریت بیان شده است. با این حال، استراتژی‌های حملات دزدی دریایی پویا هستند و به راحتی قابل پیش‌بینی نیستند، زیرا دزدان دریایی با نحوه دفاع اپراتورها و فرماندهان کشتی از کشتی‌های خود بسیار سازگار هستند.

پیاده‌سازی راه حل‌های دزدی دریایی چالش برانگیز است و اغلب به طور کلی در قوانین و پیشنهادات عملی بین‌المللی یکپارچه ارائه می‌شود نه اینکه به طور خاص برای خود کشتی‌ها طراحی شده باشد. مقابله با دزدی دریایی از طریق بهبود شرایط اجتماعی و رفاه کشورهای که دزدان دریایی از آنها هستند ایده آل در نظر گرفته می‌شود. علاوه بر این، قوانین فعلی به این معنی است که اغلب اوقات توبیخ، حبس، و سپس محاکمه دزدان دریایی بسیار چالش برانگیز است (تسنگ، ۲۰۲۱).

حقوق بین‌الملل به عنوان یک راه حل قانونی برای جنایت دزدی دریایی

چندین سند سازمان ملل متحد به مشکل دزدی دریایی می‌پردازد، از جمله کنوانسیون دریاهای آزاد، کنوانسیون سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی دریایی (کنوانسیون SUA) و کنوانسیون حقوق دریاها. ایالات متحده کنوانسیون دریاهای آزاد و کنوانسیون سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی دریایی را امضا کرده است، اما کنوانسیون حقوق دریاها را امضا نکرده است. "تلاش دیپلماتیک جهانی برای تنظیم و نوشتن قوانین برای همه مناطق اقیانوسی، همه استفاده از دریاها و همه منابع آن" منجر به تشکیل سومین کنفرانس سازمان ملل متحد در مورد دریا



در سال ۱۹۷۳ و تصویب کنوانسیون حقوق دریاهای آزاد در سال ۱۹۸۲ شد. عموماً قواعد حقوق بین‌الملل تدوین شده در کنوانسیون دریاهای آزاد را در بر می‌گیرد، اما به طور جامع به استفاده از سایر مناطق دریا از جمله، برای مثال، دریاهای سرزمینی، منابع طبیعی و بستر دریا می‌پردازد. اگرچه ایالات متحده یکی از امضاکنندگان کنوانسیون حقوق دریاهای نیست، اما عموماً به عنوان تدوینی از حقوق بین‌الملل عرفی در نظر گرفته می‌شود. کنوانسیون دریاهای آزاد، که ایالات متحده عضو آن است، و کنوانسیون حقوق دریاهای هر دو به دزدی دریایی می‌پردازند و بیان می‌کنند که «الف» دولت‌ها باید در سرکوب دزدی دریایی در دریاهای آزاد یا هر گونه دزدی دریایی به حداکثر میزان ممکن همکاری کنند. مکانی خارج از صلاحیت هر کشوری.»

قوانین بین‌المللی موجود در مورد دزدی دریایی در مفاد کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاهای ۱۹۸۲ یافت می‌شود. با این حال، این رژیم معاهده اولین تلاش برای وضع مقررات در مورد دزدی دریایی نبود. در اوایل سال ۱۹۲۴، در دوران جامعه ملل، تلاش شد تا یک توافقنامه بین‌المللی در این زمینه ارائه شود. اما این تلاش ناکام ماند زیرا تصور می‌شد که دزدی دریایی در آن زمان مشکلی فوری نبود و احتمال اینکه توافقی حاصل شود، وجود نداشت.

سازمان ملل متحد با تصویب کنوانسیون دریاهای آزاد در سال ۱۹۵۸ که حاوی مقررات مربوط به دزدی دریایی بود، موفقیت بیشتری کسب کرد. هنگامی که یک معاهده حقوق کلی تر دریاهای مورد مذاکره قرار گرفت، مفاد کنوانسیون دریاهای آزاد، از آنجایی که به دزدی دریایی مربوط می‌شود، با تغییرات جزئی به تصویب رسید. آن رژیم فراگیرتر کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاهای ۱۹۸۲ کنوانسیون حقوق دریاهای است. اگرچه کنوانسیون حقوق دریاهای یک معاهده است و معمولاً باید فقط برای دولت‌های عضو آن الزام‌آور باشد، در این مورد از آنجایی که مفاد معاهده به‌عنوان مدون حقوق بین‌الملل عرفی در نظر گرفته می‌شود، این مقررات برای هر کشوری از جمله غیرعضو کنوانسیون الزام‌آور است.

رویکرد کنوانسیون حقوق دریاهای طبقه‌بندی آب‌های زمین به دسته‌های مختلف حقوقی است. به طور کلی، اینها آبهای سرزمینی، منطقه همجوار، منطقه اقتصادی انحصاری و دریاهای آزاد دوازده مایلی به داخل دریا، از خط ساحلی یک کشور ساحلی، آبهای سرزمینی آن را تشکیل می‌دهند. دولت ساحلی صلاحیت انحصاری خود را بر روی آب‌های سرزمینی خود اعمال می‌کند، مشروط به اینکه حق عبور بی‌گناه متعلق به کشتی‌ها یا کشتی‌های سایر کشورهاست. منطقه همجوار بیست و چهار مایلی از خط ساحلی، یعنی دوازده مایلی فراتر از آبهای سرزمینی است. دولت ساحلی می‌تواند کنترل لازم را برای جلوگیری از نقض قوانین یا مقررات عرف، مالی، مهاجرتی یا بهداشتی خود در قلمرو یا دریای سرزمینی خود و مجازات هر گونه تخلف اعمال کند.

برای هدف حاضر، اهمیت طبقه‌بندی این است که دزدی دریایی بین‌المللی، برای اینکه چنین باشد، باید در دریاهای آزاد رخ دهد. مفاد کنوانسیون حقوق دریاهای آزاد که با دزدی دریایی سروکار دارد شامل مواد ۱۰۰ تا ۱۰۷ می‌شود. این مواد با دستور دادن همه دولت‌ها به همکاری حداکثری در سرکوب دزدی دریایی در دریاهای آزاد یا در هر مکان دیگری خارج از صلاحیت هر کشور آغاز می‌شود. مهمترین و بحث‌برانگیزترین بخش ماده ۱۰۱ است. برخی از اعمالی که در غیر این صورت طبق قوانین بین‌المللی به عنوان دزدی دریایی تلقی می‌شدند، طبق ماده ۱۰۱ چنین تلقی نمی‌شوند. با این حال، لزوماً به این معنا نیست که آن اعمال باید بدون مجازات یا بدون جبران باقی بمانند. به عنوان مثال، اگر یک کشتی خارجی در آب‌های سرزمینی یک کشور مورد حمله قرار گیرد، کشوری که کشتی پرچم آن را برافراشته است، طبق قوانین بین‌المللی این حق را دارد که از کشور دیگری که این عمل در آب‌های سرزمینی آن اتفاق افتاده است بخواهد مجازات کند. مرتکبین یا به نحوی دیگر عمل را جبران کنند. اگر دولت اخیر اقدام کشتی را جبران نکند، دولت تعهدات بین‌المللی خود را نقض می‌کند و کشور قربانی برای چنین تخلفات بین‌المللی راه‌حل‌های متعارفی را در

اختیار خواهد داشت. صلاحیت جهانی توسط ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاها حفظ شده است که طبق آن هر کشوری می تواند کشتی یا هواپیمای دزدان دریایی را توقیف کند. با این حال، این ماده مقرر می دارد که دادگاه های دولتی که توقیف را انجام داده اند می توانند در مورد مجازات هایی که قرار است اعمال شود تصمیم بگیرند. پیشنهاد شده است که این یک محدودیت در صلاحیت قضایی جهانی است و محاکمه دزدان دریایی را فقط به دادگاه های کشورهایی که دستگیر می کنند محدود می کند.

اخیراً جامعه بین المللی تقریباً هر روز با گزارش های دزدی دریایی غرق شده است. در حالی که این افزایش در سراسر جهان گسترش یافته است، دو بخش از جهان بیشترین تمرکز را داشته اند: (۱) خلیج عدن، در سواحل سومالی، و (۲) تنگه مالاکا که در داخل آب های سرزمینی واقع شده است. کشورهای ساحلی اندونزی، مالزی و سنگاپور.

واقعیت این است که وضعیتی که کشتی ها روزانه در دریاها جابه جا می شوند، نیازمند اقدامی نسبتاً قوی و قاطع است. این امر صلح و امنیت بین المللی را دخیل می کرد و درخواست برای همکاری با دولت سومالی، که به نظر می رسد واقعاً مسئول هیچ کاری نبود، بهترین پاسخ نبود. استقرار یک نیروی بین المللی با مکانیزمی برای محاکمه و مجازات دزدان دریایی درخواست شد. اگرچه ائتلافی از نیروی دریایی به رهبری ایالات متحده وجود دارد که در خلیج عدن گشت زنی می کند، تمرکز گشت زنی ها به جای تعقیب و دستگیری دزدان دریایی، دفع دزدان دریایی بوده است. دزدان دریایی منصرف نشدند و حتی سعی کردند یک کشتی آمریکایی را ربوندند.

مشخصه های قطعنامه های شورای امنیت در مقابله با دزدی دریایی

قطعنامه های شورای امنیت با موضوع دزدی دریایی طیف وسیعی از اختیارات و اقدامات را شامل می شوند؛ شورا در این قطعنامه ها نگرانی شدید خود را از گسترش دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا علیه کشتی های حامل کمک های فوری بشردوستانه اعلام کرده است و بر تهدید دزدی دریایی علیه کشتیرانی بین المللی و ایمنی مسیر های دریانوردی تجاری و دیگر کشتی های آسیب پذیر همچون فعالیت های ماهی گیری مطابق با حقوق بین الملل تاکید می نماید. همچنین، از دیگر نقاط اشتراک این قطعنامه ها تاکید شورا بر این موضوع است که حقوق بین الملل همانگونه که در کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ منعکس شده است، چارچوب حقوقی قابل اعمال برای مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا و همچنین دیگر فعالیت ها در اقیانوس مقرر نموده است (کاظمی و حیدری، ۱۴۰۰).

الزام کشورها به جرم انگاری دزدی دریایی در حقوق داخلی

یکی از موانعی که در راه محاکمه و مجازات مرتکبان دزدی دریایی به نحو مؤثر، پیشروی کشورها قرار دارد، عدم جرم انگاری دزدی دریایی در قوانین داخلی است. بر اساس تحقیقاتی که سازمان بین المللی دریانوردی پیرامون قوانین و مقررات داخلی کشورهای دنیا در موضوع دزدی دریایی به عمل آورده، معلوم شده است که تعداد بسیار کمی از کشورها به صورت اختصاصی دزدی دریایی را تعریف نموده یا تعریف مذکور در ماد ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها راجع به دزدی دریایی را به نحو مناسب در قوانین داخلی خود منعکس نموده اند. حسب تحقیقات مزبور، اکثر کشورها در مورد جرم انگاری دزدی دریایی و پیش بینی صلاحیت جهانی برای تعقیب و مجازات دزدان دریایی، تمهیدات قانونی لازم را به عمل نیاورده و غالباً دزدی دریایی را به عنوان یک جرم مستقل در قوانین مربوط خود پیش بینی نکرده اند. در این کشورها که اکثر کشورهای دنیا را نیز شامل می شوند، دزدی دریایی نوعاً در قالب جرائمی مانند سرقت و آدم ربایی و نظایر آن مورد پیش بینی قرار گرفته است. به همین دلیل، در قطعنامه های شورای امنیت یکی از موضوعاتی که

بسیار مورد تاکید قرار گرفته، این است که کشورها هرچه سریع تر برای تکمیل قوانین ملی خود نسبت به جرم انگاری و تعیین مجازات متناسب با شدت جرم مرتکبان دزدی دریایی اقدام کنند و برای رفع خلأهای حقوقی بین المللی موجود در این زمینه، به کنوانسیون بین المللی مقابله با اعمال غیرقانونی علیه امنیت کشتیرانی ۱۹۸۸ و پروتکل های مربوط بپیوندند. دلیل اشار شورای امنیت به کنوانسیون ۱۹۸۸ این است که در کنوانسیونهای حقوق دریایا و دریاهای آزاد، دول عضو، الزامی برای جرم انگاری عمل دزدی دریایی ندارند. اما در نقط مقابل، کنوانسیون ۱۹۸۸ رم، دولت های عضو را الزام به جرم انگاری در قوانین ملی نموده است. علیرغم اینکه کنوانسیون اخیر یک کنوانسیون ضد تروریستی است، اما با تفسیر وسیع آن، در قبال اکثر حوادث دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی ها قابل اعمال است (کاظمی و حیدری، ۱۴۰۰).

مقابله و مبارزه با دزدی دریایی در منطقه خاورمیانه

کشورها برای مبارزه با دزدی دریایی گام های مناسبی در زمینه همکاری برداشته اند، مانند همکاری در اشتراک گذاری اطلاعات علیه دزدی دریایی، گشت زنی مشترک و نتایج مشخصی به همراه داشته است. با این حال، برای دستیابی به راهکارهای جامع و تخصصی در زمینه مبارزه با دزدی دریایی در زمان آتی، کشورها باید همکاری های بین المللی را برای توسعه مشترک چارچوب قانونی و ظرفیت اجرای قانون، سازماندهی گشت های مشترک و سمینارها ارتقاء دهند. یک مؤلفه کلیدی برای اقدامات موفق در مبارزه با دزدی دریایی، همکاری بین المللی بین ایالات، سازمان های بین المللی و منطقه ای و بخش خصوصی است. با توجه به این واقعیت که شرکت کنندگان اصلی - نیروی دریایی، سازمان های مجری قانون و بخش خصوصی به همکاری با یکدیگر عادت ندارند، اجرای یک مشارکت استراتژیک بین آنها برای مبارزه با دزدی دریایی ضروری است. چنین تلاشی باید با یک چارچوب قانونی روشن تر در مورد این موضوع آغاز شود. کشورها باید همکاری کنند تا مبنای قانونی دقیق تری را نه تنها در مورد شرایط، بلکه در مورد صلاحیت و ابزار تعقیب ارائه کنند. تعریف بهتر دزدی دریایی، اجتناب از «الزامات دو کشتی» و همچنین چارچوب روشن تر از قلمرو، صلاحیت دولت پرچم، و حق تعقیب و گریز برای تعقیب مؤثر جرایم دزدی دریایی حیاتی است.

همچنین در این زمینه دولت ها باید همکاری کنند و اقدامات دزدی دریایی را به عنوان جرم در قوانین جزایی خود در تعریف یکپارچه این اصطلاح اجرا کنند. مشکل دیگر وجود تعداد زیادی پایگاه داده دزدی دریایی با عملکرد موازی است که به یکدیگر متصل نیستند. پیگرد موفقیت آمیز مظنونان دزدی دریایی مستلزم جمع آوری شواهد دقیق است. نیاز مبرمی به تیم های جمع آوری شواهد آموزش دیده و آگاه در حوزه دریایی وجود دارد تا بلافاصله پس از رهاسازی کشتی ها توسط دزدان دریایی، تحقیقات پزشکی قانونی را انجام دهند. علاوه بر این، مشارکت یک نفر به نمایندگی از مقام بالقوه تعقیب، به عنوان عضوی از خدمه به اندازه کافی روند کیفری نهایی را تسهیل می کند و به عنوان تضمینی برای حمایت از حقوق اساسی بشر عمل می کند. یکی دیگر از مشکلات اصلی مرتبط با دزدی دریایی، عدم رسیدگی دادگاه بین المللی به پرونده های دزدی دریایی است.

تا زمانی که مردم و کالاها از اقیانوس ها عبور کرده اند، دزدی دریایی وجود داشته است. این باور که در قرن بیست و یکم وارد دوره انحطاط نهایی شده است نادرست است. در واقع، افزایش مجدد حملات دزدی دریایی در ده سال گذشته به سرعت بوده است. برای مقابله موفق با دزدی دریایی، تلاش های بین المللی مورد نیاز است. اصلی ترین آنها در قوانین ملی، بهبود همکاری های بین المللی در زمینه تعقیب مظنونان دزدی دریایی و ایجاد یک دادگاه کیفری بین المللی متحد و متخصص در رسیدگی به پرونده های دزدی دریایی است (تامپسون، ۲۰۱۷).

پیشنهاد می‌شود برای دستیابی به راهکارهای جامع و تخصصی در زمینه مبارزه با دزدی دریایی در منطقه خاورمیانه، در زمان آتی، کشورها نیازمند ارتقای هر چه بیشتر همکاری‌های بین‌المللی برای توسعه مشترک چارچوب قانونی و ظرفیت اجرای قانون، سازماندهی گشت‌های مشترک باشند. و سمینارهایی برای به اشتراک گذاشتن تجربیات و توضیح مسائلی که هنوز بسیاری از دیدگاه‌های دیگر با هم وجود دارد. در عین حال، طرفین همچنین باید ظرفیت همکاری خود را در حفاظت از کشتی‌ها در هنگام حمله و سارقان مسلح بهبود بخشند و منبع بازار کار و کالا در کشورهای منطقه را به شدت کنترل کنند.

دوم استفاده از اقدامات حقوقی و قضایی از جمله استرداد و معاضدت حقوقی متقابل. طبق موافقتنامه همکاری منطقه ای برای مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه از کشتی‌ها در آسیا، یک طرف قرارداد باید سعی کند دزدان دریایی را به سایر طرف‌های امضاکننده معاهده که صلاحیت دارند و حمایت قانونی را در مورد موضوعات جنایی از جمله ارائه مدارک مربوط به دزدی دریایی به درخواست طرف دیگر امضاء کنند، ارائه دهد. با این حال، تمام این تلاش‌ها باید بر اساس قوانین و مقررات ملی امضاکنندگان مربوطه باشد. سوم، ظرفیت‌سازی، از جمله پشتیبانی فنی و همچنین برنامه‌های آموزشی و آموزشی برای بهبود مهارت‌های فنی، قابلیت‌های هماهنگی رزمی. امضاکنندگان باید در بالاترین سطح ممکن همکاری کنند تا ظرفیت خود را برای جلوگیری و سرکوب دزدی دریایی بهبود بخشند (قازی، ۲۰۱۷).

موارد دزدی دریایی در آسیا

بر اساس گزارش توافقنامه همکاری منطقه ای برای مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه از کشتی‌ها در آسیا، از ژانویه تا ژوئن ۲۰۲۰، ۵۰ مورد دزدی دریایی و سرقت مسلحانه و یک تلاش ناموفق در آسیا رخ داده است. در همین بازه زمانی در سال ۲۰۱۹، ۲۸ حادثه - ۲۵ حادثه واقعی و سه تلاش - رخ داده است. این رقم در مقایسه با مدت مشابه در سال ۲۰۲۰ نزدیک به دو برابر افزایش تعداد کل حوادث گزارش شده در ژانویه تا ژوئن ۲۰۲۰ را نشان می‌دهد. ۲۰۱۹. از ۵۱ حادثه، ۴۹ مورد سرقت مسلحانه از کشتی‌ها و دو مورد مربوط به دزدی دریایی بوده است.

این گزارش گفت که حوادث بیشتری در بنگلادش، هند، اندونزی، فیلیپین، ویتنام، دریای چین جنوبی و تنگه سنگاپور گزارش شده است. بر اساس این گزارش، بیشترین تعداد حوادث در تنگه سنگاپور بوده است. این گزارش می‌افزاید که بهبودی در بنادر/لنگرگاه‌ها در چین طی ژانویه تا ژوئن ۲۰۲۰ رخ داده است. عاملان در لنگرگاه چیتاگونگ در بنگلادش، در گجرات و آلتنگ در هند، در نزدیکی پولائو باتام در اندونزی و در تنگه سنگاپور دستگیر شدند. دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در تنگه سنگاپور، یکی از شلوغ‌ترین مسیرهای تجاری دریایی جهان، از سال ۲۰۱۹ به ۱۶ حادثه دو برابر شده است. بنادر چین در این دوره در مقایسه با سه حادثه در سال گذشته چنین اتفاقی را ثبت نکردند. ارقام سال ۲۰۱۶ برای آسیا همچنان ناگوار است اما در واقع تصویری متفاوت را برای تحلیلگران امنیتی منعکس می‌کند.

از سال ۲۰۱۵، تلاش‌های بیشتر کشورهای جنوب شرقی آسیا مانند فیلیپین، مالزی و اندونزی برای کاهش حوادث دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در آب‌های آسیا منجر به ایجاد گشت‌های هماهنگ و تیم‌های واکنشی مشترک برای انجام عملیات‌های ضد دزدی دریایی شد. اینها تا حدودی تأثیر داشته است. در سال ۲۰۱۶، ۲۳ نفر در آسیا به دلیل دزدی دریایی دستگیر شدند و در مقایسه با سال ۲۰۱۵، ۳۵ درصد موارد مرتبط با دزدی دریایی دستگیر شدند. اما در حالی که کاهش تعداد کل حوادث دزدی دریایی و سرقت مسلحانه دریایی در سال ۲۰۱۶ به خوبی منعکس کننده اثربخشی بهبود یافته همکاری‌های منطقه ای و مکانیسم‌های اشتراک اطلاعات است، این تمام ماجرا نیست.

تعهد بین المللی به همکاری برای حفظ امنیت دریایی

همکاری بین المللی، چه مستقیماً بین دولت‌ها و چه از طریق مشارکت سازمان‌های بین المللی مرتبط یا سایر مکانیسم‌های بین المللی برای از بین بردن جنایات دریایی در دریا، به عنوان یک جزء کلیدی ضروری در مبارزه جهانی علیه جرایم دریایی به ویژه دزدی دریایی و سرقت مسلحانه دریایی در نظر گرفته شده است. در این راستا، قابل ذکر است که هرگونه تلاش بین المللی برای سرکوب دزدی دریایی و مبارزه با سرقت از کشتی‌ها باید به گونه ای صورت گیرد که با قواعد و اصول حقوق بین الملل عمومی حاکم بر جنایی منطبق باشد.

بر این اساس، چنین مکانیزم همکاری باید با رژیم حقوقی تعیین شده برای حقوق دریاها که در کنوانسیون حقوق دریاها سازمان ملل متحد تعیین شده است، سازگار باشد. با این حال، یکی از بحث برانگیزترین سوالات در این مورد است، توجه به این نکته است که «آیا مفاد کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها در مورد دزدی دریایی تنها حق سرکوب دزدی دریایی را به دولت‌ها می‌دهد یا همچنین وظیفه دارند این کار را انجام دهند و آیا دولت‌ها باید ملزم به تصویب و اجرای قوانین ضد دزدی دریایی باشند یا خیر». عبارت قوی ماده ۱۰۰ کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها این ویژگی منحصر به فرد را مشخص کرده است، با علم به اینکه این تنها ماده در کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها است که دقیقاً عنوان "وظیفه" است. همکاری کنند» و همه کشورهای عضو موظفند در این راستا تا حد امکان همکاری کنند.

شیوه‌های مقابله با جرم دزدی دریایی

با بررسی اسناد بین المللی و عملکرد دولت‌ها در برخورد با این پدیده بین المللی راه حل‌های پیشگیری و سرکوب دزدان دریایی به شرح ذیل پیشنهاد می‌گردد:

- أ. تقویت و نهادینه کردن همکاری‌های بین المللی میان دولتها (اطلاع رسانی و اعلام خطر)
- ب. ایجاد گشت زنی نهادینه شده در چهارچوب کنوانسیون‌های بین المللی
- ت. استفاده از گارد امنیتی در کشتی‌های تجاری
- ث. امحاء و خشکاندن بسترهای دزدی دریایی (مانند فقر زدایی و امحاء دیکتاتور)
- ج. جلوگیری از دخالت سایر کشورها در امور داخلی سوماتالی (مانند اریتره).

راههای سرکوب دزدان دریایی

ضبط و مصادره اموال مسروقه و عودت آنها به صاحبان اصلی آن؛ تعقیب، دستگیری، محاکمه و مجازات دزدان دریایی؛ اضافه کردن خشونت در دریاها در شرح مذاکرات کنفرانس آتی دیوان بین المللی کیفری (سیاه منصور و همکاران، ۱۴۰۲).

ظرفیت سازی برای ریشه کنی جرایم سازمان یافته دریایی

برخی از زمینه‌های ظرفیت‌سازی در همکاری‌های منطقه‌ای، چندجانبه، زیرمنطقه‌ای و دوجانبه و تقویت استراتژی هماهنگ سیاست‌های دریایی در میان همه کشورهای منطقه‌ای مرتبط است. به منظور ریشه کن کردن تهدیدات دریایی و ماهیت سودآور فعالیت‌های مجرمانه در دریا، این ظرفیت‌ها باید چند جانبه و متمرکز بوده و به دنبال یکپارچه سازی اجرای انواع مختلف باشد. رژیم‌های کنوانسیون در سطح منطقه‌ای، در عین حال انعطاف‌پذیر و سازگار

در اجرای یک سیاست فعالانه باقی می‌ماند. به منظور تقویت ساختار ظرفیت سازی قوی، کشورهای منطقه باید قوانین هماهنگ را مطابق با اسناد بین المللی وضع کنند و هرگونه حمله به کشتی‌ها را به عنوان یک جرم و مجازات بر اساس نظام های حقوقی مربوطه خود در نظر بگیرند. برای این منظور، جرم انگاری تهدیدها، در قوانین داخلی همه کشورهای منطقه، گامی جدایی ناپذیر در راهبرد سرکوب مؤثر این فعالیت های مجرمانه است. ارتقاء سازمان‌های منطقه‌ای موجود باید جدی گرفته شود تا هماهنگی سیاست‌ها و قوانین و همچنین ایجاد مکانیسم‌های همکاری عدالت کیفری کامل‌تر بین کشورهای آسیب‌دیده برای جلوگیری از جنایات دریایی از جمله دزدی دریایی، سرقت مسلحانه از کشتی‌ها و تروریسم دریایی ایجاد شود. علاوه بر این، کشورهای منطقه باید با هدف تقویت همکاری و هماهنگی بین آنها برای جلوگیری و سرکوب مؤثر فعالیت های غیرقانونی، از جمله دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا، موافقت نامه هایی منعقد کنند. در این راستا، یک پیشنهاد برجسته ایجاد یک مکانیسم منطقه‌ای جدید برای جمع‌آوری، اشتراک‌گذاری و تجزیه و تحلیل اطلاعات مربوطه از طریق مرکز اشتراک‌گذاری اطلاعات و هماهنگ‌تر و کارآمدتر کردن ظرفیت‌های کشورهای در حال گشت دریایی است. دولت‌ها همچنین باید تعهد خود را نسبت به تعهدات بین المللی ناشی از اسناد بین المللی به گونه ای تقویت کنند که کشور دستگیر کننده موظف باشد یا مجرمان ادعایی را در دادگاه های خود تحت پیگرد قانونی قرار دهد یا آنها را به کشور درخواست کننده تحویل دهد. همچنین، کشورهای ساحلی باید مقررات قانونی مناسبی را در رابطه با استرداد مجرمان مظنون به حمله به کشتی‌ها ارائه کنند و همچنین باید توافق کنند تا بیشترین میزان همکاری را در بررسی حملات به کشتی‌ها تضمین کنند (تقی زاده، ۱۳۹۷).

پیشینه تحقیق

*سوابق داخلی

— کاظمی و حیدری (۱۴۰۰) تحقیقی با عنوان «مقابله با دزدی دریایی سواحل سومالی و خلیج عدن در پرتو قطعنامه های شورای امنیت؛ راهکارهایی مؤثر اما محدود» را انجام دادند. شورای امنیت سازمان ملل متحد که عهده دار حفظ صلح و امنیت بین المللی بوده متعاقب فعالیت گسترده و مجدد دزدان دریایی در آبراه های مهم بین المللی به ویژه در سواحل سومالی و خلیج عدن که صلح و امنیت بین المللی را با تهدید جدی مواجه کرده اقدام به صدور تعداد زیادی قطعنامه در این راستا نموده است (بیست و سه قطعنامه). از آنجایی که قطعنامه های شورای امنیت جزء منابع الزام آور حقوق بین الملل محسوب شده و کشورها مکلف به رعایت آن‌ها همانند دیگر تعهدات مندرج در کنوانسیون‌ها که عضویت آن‌ها را دارند، می‌باشند، لذا در این پژوهش به روش توصیفی تحلیلی و با به کارگیری ابزار کتابخانه ای به صورت مجزا، «مشخصه‌ها» و «محدودیت‌ها» ی قطعنامه های شورای امنیت در رابطه با دزدی دریایی که تحولات و نوآوری های بسیاری در زمینه مبارزه جامعه بین المللی با این پدیده را باعث شده اند، مورد بحث و بررسی قرار گرفته است. به طور کلی قطعنامه های شورای امنیت اگرچه راهکارهای متنوعی را در عرصه مقابله مؤثر با دزدی دریایی پیشنهاد داده که در کوتاه مدت توانسته است بر روند گسترش دزدی دریایی تأثیرگذار بوده و با همکاری کشورهای مختلف امنیت را در برخی از آبراه های بین المللی برقرار سازد اما این امنیت موقتی و شکننده بوده و امنیت تجارت دریایی بین المللی نیازمند راهکارهای بلندمدت دیگری از جمله اختصاص دادگاه هایی در راستای جلوگیری از بی کیفرمانی مرتکبان دزدی دریایی در کنار روش های به کارگیری شده موجود مانند گشت زنی دریایی و... است.

— سیفی و داداش زاده (۱۴۰۰) تحقیقی با عنوان «جایگاه حقوقی وسایل بدون سرنشین دریایی به عنوان کشتی از منظر کنوانسیون های بین المللی دریایی» را انجام دادند. توسعه و به کارگیری وسایل بدون سرنشین دریایی بسیار چالش برانگیز بوده و قابلیت اعمال حقوق دریایی و کنوانسیون های بین المللی دریایی در مورد آنها را با ابهام مواجه نموده است. علیرغم قابلیت به کارگیری این وسایل در ابعاد مختلف علمی، اکتشافی، اقتصادی، سیاسی، نظامی و... اما

هنوز مشروعیت به کارگیری آنها در پرتو اسناد بین المللی دریایی مورد اختلاف بوده و تعیین وضعیت حقوقی به کارگیری آنها در پرتو کنوانسیون های بین المللی دریایی بسیار ضروری می باشد. ضمن اینکه به نظر می رسد قواعد حقوق بین الملل موضوعه در این زمینه دارای خلاءهایی بوده و پاسخ گوی توسعه روزافزون آنها نمی باشد. هدف از این مختصر بررسی وضعیت حقوقی وسایل بدون سرنشین دریایی به عنوان کشتی از منظر کنوانسیون های بین المللی دریایی می باشد، و سوالی که نگارنده در پی پاسخ به آن است، این است که آیا وسایل بدون سرنشین دریایی قابلیت این را دارند که از منظر کنوانسیون های بین المللی دریایی به عنوان کشتی تلقی شوند؟ فرضیه تحقیق بر این فرض بنا شده است که وسایل بدون سرنشین اگر قابلیت شناوری و حمل را داشته باشند، می توانند به عنوان کشتی تلقی شوند. روش تحقیق نوشتار حاضر روش تحلیلی-توصیفی است. روش جمع آوری اطلاعات روش کتابخانه ای می باشد.

– کاظمی (۱۴۰۰) تحقیقی با عنوان «ارزیابی حقوق متهمان دزدی دریایی براساس الزامات حقوق بین المللی بشردوستانه» را انجام داد. موضوع پژوهش حاضر بررسی انطباق یا عدم انطباق وضعیت مرتکبان دزدی دریایی با حقوق بین المللی بشردوستانه و مصادیق تحت پوشش کنوانسیون های چهارگانه ژنو ۱۹۴۹ است. دزدان دریایی در یک دهه اخیر به چالش اصلی حمل و نقل بین المللی در عرصه دریاها و آبراه های بین المللی مبدل شده اند. به نظر می رسد دزدان دریایی هیچ گاه در قلمرو و گستره مصادیق این کنوانسیون ها و حقوق بشردوستانه قرار نمی گیرند؛ علاوه بر آنکه از نقطه نظر تاریخی همیشه وضعیت مرتکبان دزدی دریایی خارج از حقوق جنگ مورد ارزیابی قرار گرفته است همچنین تردیدهای مهمی درباره مخاصمه مسلحانه محسوب شدن پیکار نیروهای دریایی کشورها با دزدان دریایی وجود دارد. علی رغم این اوصاف، کنوانسیون سوم ژنو می تولد در برخی فروض و حلت ها درباره دزدان دریایی دستگیر شده مصداق داشته باشد. افراد دستگیر شده که مظنون به دزدی دریایی هستند در صورت دارا بودن شرایط این کنوانسیون، می توانند مدعی بهره مندی از حمایت های آن شده و تقاضا داشته باشند که به عنوان اسیر جنگی با ایشان رفتار شود. البته این اولا تا زمانی است که یک محکمه صالح عدم صحت این موضوع را اعلام نماید و ثانيا این موضوع صرفا در نحوه رفتار با وی در دوران بازداشت تاثیر داشته اما مانع محاکمه وی به اتهام دزدی دریایی بر اساس قوانین داخلی نخواهد شد.

– تقی زاده (۱۳۹۷). تحقیقی با عنوان «جرایم دریایی به مثابه چالش های منطقه (اقیانوس هند): دیدگاه حقوقی جمهوری اسلامی ایران در قبال رویکرد جامع سازمان ملل متحد» را انجام داد. محدوده دریایی اطراف ایران واقع در خلیج فارس، خاورمیانه و اقیانوس هند از چالش های امنیت دریانوردی از قبیل دزدی دریایی، سرقت مسلحانه در دریا، اقدامات تروریستی، قاچاق غیر قانونی تسلیحات کشتار جمعی، قاچاق انسان، ماهیگیری غیر قانونی، گزارش نشده و خلاف مقررات و آسیب غیر قانونی به محیط زیست دریایی رنج می برد. دزدی دریایی و سرقت مسلحانه به مثابه مهمترین نگرانی های امنیت دریانوردی می تواند موجب نابودی امنیت و ثبات منطقه ای و بین المللی گردد. تحقیق پیش رو به موضوع مقابله با جرایم سازمان یافته دریایی و نظام حقوقی قابل اعمال بر آن با تأکید بر رویکرد جامع سازمان ملل متحد می پردازد. از این رو تحقیق حاضر به بررسی دیدگاه حقوقی ایران در خصوص چالش های امنیتی منطقه و نقش آن حاکمیت دریاها در محو تهدیدات امنیتی می پردازد. برای این منظور، کلیت تحقیق حاضر، جنبه ها و ابعاد گوناگون موضوع را از منظر حقوق بین الملل و ذیل راهبری و رویکرد جامع سازمان ملل متحد بررسی خواهد کرد.

– شاملو و سجادی (۱۳۹۷) تحقیقی با عنوان «چالش های نظام حقوق بین الملل معاصر در مبارزه ی موثر با دزدی دریایی» را انجام دادند. دزدی دریایی به مثابه ی تهدیدی علیه امنیت بشر و حمل و نقل دریایی از جمله قدیمی ترین جرایم فراملی است که برای سال های متمادی موضوع مطرح و مبتلابه حقوق بین الملل و بسیاری از معاهدات بین المللی بوده است. در عصر حاضر بسیاری از امور از جمله مفهوم انسان، وقایع اجتماعی، تجارت و حمل و

نقل از ماهیتی جهانی و فراملی برخوردار شده اند اما در مقابل بسیاری از ابزارهای کنترل و مدیریت اجتماعی که مهم ترین آن ها قواعد حقوقی هستند به ویژه در مبارزه با دزدی دریایی همچنان سنتی و ملی باقی مانده اند که منجر به ناکارآمدی مبارزه شده است. این مقاله ضمن بررسی مفهوم حقوقی دزدی دریایی به چالش ها و محدودیت های نظام های حقوقی داخلی (گفتار اول) و نظام حقوق بین المللی (گفتار دوم) در مبارزه با دزدی دریایی می پردازد و ضمن ارائه ی پیشنهاد در اعطای وصف بین المللی به این جرم و لزوم توسعه ی صلاحیت مراجع قضایی بین المللی درصد یافتن راه حلی نو به منظور مبارزه ی موثرتر با یکی از کهن ترین پدیده های جنایی جوامع بشری به منزله ی تهدیدی علیه صلح و امنیت جهانی و حمل و نقل دریایی است.

*سوابق خارجی

– هی و همکاران (۲۰۲۳) تحقیقی با عنوان «ارزیابی ریسک جهانی کشتیرانی ناشی از دزدی دریایی» را انجام دادند. این تحقیق از مجموعه داده دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در سیستم اطلاعات حمل و نقل یکپارچه جهانی برای تجزیه و تحلیل انواع و ویژگی های تکاملی خطر حمل و نقل ناشی از دزدی دریایی و الگوهای رفتار دزدی دریایی در دریاهای مختلف استفاده می کند. این مطالعه نشان داد که سه منطقه با شیوع بالای دزدی دریایی در جهان وجود دارد و مراکز تجمع آنها در طول زمان به طور پویا تغییر می کند. حوادث دزدی دریایی بر اساس ارزیابی کمی ریسک حمل و نقل ناشی از دزدی دریایی را می توان به چهار دسته تقسیم کرد. خطر حمل و نقل ناشی از دزدی دریایی، ویژگی های تکاملی متفاوتی را در دریاهای مختلف نشان می دهد که تحت تأثیر عواملی مانند تحول موقعیت های سیاسی ملی و اقدامات ضد دزدی دریایی قرار دارد. بر اساس ارزیابی کیفی ریسک حمل و نقل ناشی از دزدی دریایی، مجموعه دزدی دریایی الگوهای متنوع دزدی دریایی را در دریاهای مختلف منعکس می کند. در فرآیند حملات دزدان دریایی، تنوع عمدتاً در خشونت و گزینش پذیری آشکار می شود. در پیامدهای حملات دزدان دریایی، اهدافی که دزدان دریایی به آنها توجه می کنند در دریاهای مختلف به طور قابل توجهی متفاوت است. این تحقیق به تقویت نظارت پویا بر ریسک حمل و نقل ناشی از دزدی دریایی کمک می کند و به تحقیقات در مورد ایمنی حمل و نقل دریایی کمک می کند.

– داوود و حسن (۲۰۱۷) تحقیقی با عنوان «منشأ، توسعه و تکامل دزدی دریایی دریایی: تحلیل تاریخی» را انجام دادند. دزدی دریایی یکی از دغدغه های دیرینه بشریت بوده است. تهدید دزدی دریایی در طول قرن ها به طور مداوم بر حاکمیت ها، امپراتوری ها و ایالت های مختلف تأثیر گذاشته است. شواهد تاریخی نشان می دهد که با اتخاذ استراتژی های مناسب می توان بروز دزدی دریایی را مهار کرد و به سطح قابل کنترل رساند. درک روشن از دیدگاه های تاریخی و معاصر آن نیز برای رسیدگی به مشکل دزدی دریایی بسیار مهم است. این مقاله مروری کوتاه بر تکامل مفهوم دزدی دریایی و بررسی چهره های مختلف آن در طول تاریخ بشر ارائه می کند. این مقاله با تمرکز بر برخی از درس هایی که می توان از تاریخ برای مبارزه با دزدی دریایی مدرن گرفت، به پایان می رسد.

– ایلینا ون هسپین (۲۰۱۶) تحقیقی با عنوان «توسعه مفهوم دزدی دریایی: تحلیل حقوقی تطبیقی حقوق بین الملل و قوانین کیفری داخلی» را انجام دادند. این مقاله به مشکل مبارزه با جرایم بین المللی مرتبط با خشونت در دریا می پردازد. سؤالی که به آن پرداخته می شود این است که آیا طبق قوانین بین المللی عمومی، همه اعمال خشونت آمیز در حوزه دریایی، مانند دزدی دریایی، قاچاق مواد مخدر، قاچاق انسان و تروریسم دریایی، می توانند در یک مفهوم حقوقی ترکیب شوند؟ برای پاسخ به این سوال، این مقاله مفهوم سنتی «دزدی دریایی» را به معنایی که در کنوانسیون حقوق دریا ۱۹۸۲ به کار رفته است، مورد بررسی قرار می دهد و امکان تعمیم این مفهوم را برای دربرگرفتن سایر اشکال جرم به مفهوم «دزدی دریایی» بررسی می کند. جنایت جهانی دریایی. مسائل قضایی، مشکلات گنجاندن مفهوم

حاصل در قوانین کیفری داخلی و چالش‌های مربوط به تعقیب کیفری مجرمان ادعایی، مانند روند دادرسی و مسائل حقوق بشر، نیز در نظر گرفته می‌شوند.

– نونگ هونگ و آدولف کی (۲۰۱۰) تحقیقی با عنوان «اسناد حقوقی بین‌المللی در پرداختن به دزدی دریایی و تروریسم دریایی: بررسی انتقادی» را انجام دادند. این تحقیق به بررسی انتقادی چهار سند حقوقی بین‌المللی در رسیدگی به دزدی دریایی و تروریسم دریایی - UNCLOS, SUA, PSI و کد ISPS می‌پردازد. دزدی دریایی در دریاهای آزاد در حال حاضر به تاکتیک‌های کلیدی گروه‌های تروریستی تبدیل شده است - بسیاری از دزدان دریایی امروزی نیز تروریست‌هایی با گرایش‌های ایدئولوژیک و برنامه‌های سیاسی گسترده هستند. درهم تنیدگی دزدی دریایی و تروریسم دریایی خطرات قابل توجهی را برای بازارهای جهانی ایجاد می‌کند، زیرا درک این موضوع که بیشتر انرژی و محموله‌های جهان از طریق مناطق آلوده به دزدان دریایی مانند آسیای جنوب شرقی حمل می‌شود. از طریق بررسی مشارکت‌ها و محدودیت‌های ابزار بیان شده، چندین توصیه سازنده برای بهبود اثربخشی آنها در کنترل و بازدارندگی دزدی دریایی و تروریسم دریایی از تهدید رفاه صنایع دریایی در جهان پس از سال ۲۰۰۸ ارائه شده است.

روش شناسی تحقیق

روش تحقیق به کار گرفته شده در این تحقیق به صورت مروری و با استفاده از منابع و متون داخلی و خارجی و نیز مقالات و مجلات داخلی و خارجی مرتبط با موضوع تحقیق، همچنین سایت‌ها و خبرگزاری‌های مختلف خارجی انجام شده است.

نتیجه‌گیری

جهانی شدن برای گروه‌های بزرگ جنایتکار فراملی در سراسر جهان رونق به ارمغان آورده است. دزدی دریایی قدیمی‌ترین و اولین جرمی است که از سوی کشورها برای تعقیب و محاکمه مرتکبان آن صلاحیت جهانی مقرر گردیده است با توجه به تحولاتی که در خصوص نحوه و روش نوین ارتکاب دزدی دریایی در قرن 21 تفاق افتاده است در مقام نتیجه‌گیری می‌توان گفت که دزدی دریایی یک جرم بسیار قدیمی بوده که بسیار سخت و بعید است که بتوان ریشه کنی آن را در آینده نزدیک انتظار داشت، از اینرو با این پدیده باید با راه حل مناسبی مقابله شود ولی این راهکار، اجرای صلاحیت جهانی نخواهد بود، چراکه این نوع از صلاحیت با مقتضیات و شرایط امروزی تطابق ندارد؛ بهترین راهکار در این زمینه اتکا بر دیگر اشکال صلاحیتی از جمله اصل صلاحیت دولت صاحب پرچم و اصل صلاحیت شخصی (فعال و منفعل) در کنار انجام برخی اصلاحات در مفهوم و عناصر جرم دزدی دریایی در عرصه بین‌المللی است که هم روابط بین‌المللی میان کشورها دچار خدشه نشده و هم حقوق و تضمینات راجع به دادرسی متهمان دزدی دریایی حفظ شود. همچنین در درازمدت بکارگیری برخی اقدامات از قبیل افزودن جرم دزدی دریایی به جرایم در صلاحیت دادگاه کیفری بین‌المللی و یا تاسیس دادگاه‌های منطقه‌ای ویژه دزدی دریایی در مناطق عمدتاً درگیر این پدیده می‌تواند از جمله دیگر راهکارها برای محاکمه مرتکبان دزدی دریایی و کاستن از تبعات منفی بکارگیری صلاحیت جهانی بر روی این جرم باشد. دزدی دریایی یکی از مشکلات جهانی قرن حاضر است. هزینه دزدی دریایی انسانی، اقتصادی، زیست محیطی و سیاسی است زیرا پدیده دزدی دریایی تهدیدی مهم و مستقیم برای صلح، امنیت و توسعه اقتصادی در سطوح ملی، منطقه‌ای و جهانی است. از بحث مشهود است که دزدی دریایی برای موفقیت نیاز به حمایت خشکی دارد و اغلب برای حل آن نیاز به استراتژی‌های خشکی دارد.



۵- منابع

- A. Bowden, K. Hurlburt, E. Aloyo, C. Marts, A. Lee. The Economic Costs of Maritime Piracy: One Earth Future Foundation. (۲۰۱۶) .
- C. Gikonyo. Rationalising the use of the anti-money laundering regime in tackling Somalia's piracy for ransoms. *International Journal of Law, Crime and Justice*, 52 (2018), pp. 155-164
- Daud Hassan, Sayed M. Hasan. Origin, development and evolution of maritime piracy: A historical analysis. *International Journal of Law, Crime and Justice Volume ۴۹*, June ۲۰۱۷, Pages ۱-۹
- Ilja Van Hespden. Developing the Concept of Maritime Piracy: A Comparative Legal Analysis of International Law and Domestic Criminal Legislation. *The International Journal of Marine and Coastal Law*. ۰۳ Jun ۲۰۱۶
- J.S. Helmick Maritime piracy and the supply chain. *Global supply chain security (۲۰۱۵)*, pp. ۱۷-۳۴
- Kazemi, Seyedsajad. (۱۴۰۰). Evaluating the rights of piracy defendants based on the requirements of "international humanitarian law". *Human Rights*, ۱۶(۱(series ۳۱)), ۷-۲۴
- Kazemi, Seyedsajad, and Heydari, Sajjad. (1400). Dealing with piracy off the coast of Somalia and the Gulf of Aden in light of Security Council resolutions; Effective but limited solutions. *Journal of Legal Research*, 24(94), 371-397.
- Lincoln F. Pratson. Assessing impacts to maritime shipping from marine chokepoint closures. *Communications in Transportation Research Volume ۳*, December ۲۰۲۳, ۱۰۰۰۸۳
- Mark Weston. Piracy hits the Middle East. *Global Dashboard*. 2009.
- Mamun Gazi. Asia: Hotspot for piracy on the seas. 2017
- Mohit. ۱۰ Maritime Piracy Affected Areas around the World. *Maritime Piracy...* ۲۰۲۱
- Neil Thompson. Asia's Deadly Pirates. Asia sees more kidnappings and armed robberies at sea than anywhere else in the world. 2017.
- Nong Hong, Adolf K.Y. Ng. The international legal instruments in addressing piracy and maritime terrorism: A critical review. *Research in Transportation Economics Volume ۲۷*, Issue ۱, ۲۰۱۰, Pages ۵۱-۶.
- Po-Hsing Tseng, Zhao-Chao Her, Nick Pilcher. Piracy defense strategies for shipping companies and ships: A mixed empirical approach. *Maritime Transport Research Volume ۲*, ۲۰۲۱, ۱۰۰۰۲۰.
- Shamlou, Baqir, and Sajjadi, Seyed Ahmad. (2017). Challenges of the contemporary international law system in the effective fight against piracy. *Criminal law teachings*, -(15), 93-126.
- Seifi, Behzad, and Dadashzadeh, Javad. (1400). The legal status of unmanned marine vehicles as ships from the point of view of international maritime conventions. *Marine Science and Technology*, 25(98), 47-58.
- Siah Mansour, Jamshid, Hasanpour, Hedayat, Examhi, Ahmadreza, and Faraji, Zahra. (۱۴۰۲). Piracy in Somali waters as a threat to security and international law. *Legal Civilization*, ۶(۱۵), ۱۶۷-۱۹۴
- Samadi, Laleh, and Fadaei, Gholamreza. (۲۰۱۴). Citation analysis as a research method. *Journal of Scientific Research*, ۱(۲(series ۲)), ۵۱-۷۰
- Taghizadeh, Zakia. (2017). Maritime crimes as regional challenges (Indian Ocean): Islamic Republic of Iran's legal perspective towards the comprehensive approach of the United Nations. *Iranian Quarterly of United Nations Studies*, 1(1), 215-248.
- Y. Tominaga. Exploring the economic motivation of maritime piracy. *Defence and Peace Economics*, 29 (4) (2018), pp. 383-406.



Usman Mohammad Musa. An Assessment of The Crime of Piracy and Hijacking Within the Context of International Law. 2023. Cjha Volume 1 No.1.

Zhaoyang He, Chengjin Wang, Jianbo Gao, Yongshun Xie. Assessment of global shipping risk caused by maritime piracy. Heliyon. Volume 9, Issue 10, October 2023, e20988.

بررسی عوامل موثر بر جذب کشتی های کانتینری در بندر امام خمینی

سید محسن مجتهدزاده^{۱*}، کسری پور کرمانی^۲، سحر معتمدی^۳

۱- دانش آموخته کارشناسی ارشد، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

۲- گروه حمل و نقل دریایی، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

۳- گروه اقتصاد، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: mohsen_m22m@yahoo.com

چکیده

نقش اساسی بنادر امروزه در تامین مایحتاج و وسایل روزمره امری ضروری و کتمان ناشدنی است. امروزه ۹۰ درصد تجارت دنیا در بخش حمل و نقل دریایی انجام میشود بنابراین توجه به نیازهای دریایی یک بندر و برطرف کردن آن نقش اساسی در پیشرفت آن خواهد داشت. بندر امام خمینی(ره) یکی از بنادر بزرگ در ایران می باشد که بخش عمده ای از واردات و صادرات کشور از این بندر صورت میگیرد. این بندر دارای نزدیک به ۵۰ پست اسکله می باشد. برای رسیدن به این بندر باید از کانال حیاتی خور موسی عبور کرد. این بندر برای حفظ جایگاه خود و ارتقا رتبه بندی جهانی خود نیازمند توجه به عوامل مورد بررسی در این تحقیق در جذب خطوط کشتیرانی از جمله کشتی های کانتینری میباشد. از معیارهای انتخاب بندر در میان پژوه صحبت به میان خواهد آمد. در این تحقیق روش تحلیل سلسله مراتبی بیان خواهد گردید و روش استفاده از آن شرح داده خواهد شد. مهمترین عوامل در جذب کشتی های کانتینری در بندر امام خمینی(ره) بیان خواهند شد. نمودارهای مربوط به شاخص های انتخاب بندر از طریق آنالیز نرم افزاری نمایش داده خواهند شد. در یک مرحله به پیدایش و بررسی عوامل موثر بر انتخاب یک بندر در بین شرکتهای حمل و نقل و خطوط کشتیرانی پرداخته است و سپس در مرحله بعد از طریق مشخص کردن جامعه هدف و توزیع پرسشنامه در آن به مشخص کردن عوامل کاملاً اثر گذار پرداخته است سپس از طریق تکنیک و فرآیند سلسله مراتبی این عوامل را بترتیب اولویت بندی کرده است. نتایجی که از این پروژه گسترده در بندر امام خمینی با کمک متخصصین دریایی و بندری یافت شده است در بخش نتیجه گیری بیان خواهد شد.

کلید واژه : بندر امام خمینی(ره) راهنمایی کشتی، لایروبی کانال، گنتری کرین، مرکز ترانشیپ، تکنیک سلسله مراتبی .

Identification of effective factors to attract container ships to B.I.K port

Seyed Mohsen Mojtahedzadeh¹, Kasra Pourkermani², Sahar Motamedi³

Abstract— The essential role of ports today in providing daily necessities and equipment is essential and indisputable. Today, 90% of the world's trade is in the maritime transport sector, so paying attention to the maritime needs of a port and meeting it will play a key role in its development. Imam Khomeini Port is one of the largest ports in Iran, where most of the country's imports and exports take place. This port has about 50 berths. To reach this port, you have to cross the vital canal of Khor Musa. In order to maintain its position and improve its global ranking, this port needs to pay attention to the factors studied in this research in attracting shipping lines, including container ships. The criteria for selecting a port will be discussed among researchers. In this research, the method of hierarchical analysis will be explained and the method of using it will be described. The most important factors in attracting container ships in Imam Khomeini port will be stated. Charts related to port selection indicators will be displayed through software analysis. In one stage, it has dealt with the emergence and study of the factors affecting the selection of a port among transport companies and shipping lines, and then in the next stage, by identifying the target community and distributing a questionnaire in it, it has determined the completely effective factors. Then, through technique and hierarchical process, he has prioritized these factors in order. The results of this extensive project found in Imam Khomeini Port with the help of marine and port experts will be presented in the conclusion section.

Keywords— Imam Khomeini Port, pilotage, canal dredging, gantry crane, transshipment center, AHP technique.

مقدمه

مساله ای که امروزه بنادر با آن روبرو هستند حضور در رقابت جهانی برای بدست آوردن یک جایگاه مناسب است. گو اینکه بی توجهی به همین موضوع باعث جا ماندن از عرصه رقابت بین المللی خواهد شد و بندر را دچار تبعات آن خواهد کرد. مسایلی همچون جا ماندن از درآمدهای بالای اقتصادی، تجارت بزرگ در حمل و نقل دریایی و بی صرفه ماندن بندر در آن. راهی که بنادر برای پیوستن به این تجارت و رقابت بین المللی دارند شناسایی و بررسی عوامل موثر در جذب خطوط کشتیرانی است که مطمئنا همراه با آن درآمدهای مختلفی متوجه بنادر خواهد شد. ورود و خروج کشتی ها، استفاده از خدمات راهنمایی و خدمات یدک کشی دریافت سوخت و مواد خوراکی از بندار، هزینه تعویض خدمه کشتی، استفاده از تجهیزات و تاسیسات بندر مانند اسکله و تجهیزات تخلیه و بارگیری، خدمات مربوط به تخلیه و بارگیری و دیگر موارد از منابع خوب در آمد زا برای بنادر هستند که با پویایی بندر در زمینه جذب خطوط کشتیرانی به بندار امکان پذیر است. این پروژه به بررسی عوامل موثر بر جذب کشتی های کانتینری در بندر امام خمینی(ره) خواهد پرداخت تا کمکی به این بندر در زمینه جذب کشتی و بالا بردن رتبه جهانی خود کرده باشد.

میتوان از جنبه های مختلف و دیدگاههای کارشناسی به اهداف این تحقیق دست پیدا کرد. در این پژوهش برای ایده آل کردن یک بندر از طریق خطوط منظم کشتیرانی و دریانوردی، ارسال کننده ها و شرکتهای موجود و فعال در زمینه حمل و نقل بین المللی مورد بررسی قرار دادیم که هر کدام از این گروه ها شاخصهای خاص خود برای انتخاب یک بندر را دارند. در این قسمت سعی خواهد شد تا اهداف تحقیق بدرستی تامین شود و همچنین از انتخاب بهترین بندر توسط خطوط کشتیرانی ولاینرها صحبت خواهد شد تا از این طریق عوامل موثر بر انتخاب یک بندر استخراج شوند و شناخت درستی از آنها بدست بیاید. در اینجا نمونه ای از این تحقیقات بیان خواهد شد و در پایان نیز بعضی موارد در جداول ذکر میشود. دیده شده است که اخیرا غول های حمل کننده جهانی مانند مرسک، ام اس سی و سی ام ای چینی یک اتحاد جهانی را تشکیل داده اند که توانسته اند قدرت چلنه زنی خود را بالا ببرند و عوارض بندری کمتری را پرداخت کنند و موقعیت بهتری در بازار جهانی نسبت به رقبا کسب کنند. این اتحاد پی ۳ نامیده میشود. امروزه در حمل و نقل جهانی استراتژیهای توسط شرکتهای حمل و نقل و لاینرها استفاده می شود. آنها برای انجام کار اجبار دارند که با ادغام با ترمینال اپراتورها کار کنند و همراه با آن دست به یکپارچگی افقی-عمودی زده اند. اتحاد و ترکیب شدن از دیگر این موارد است که در بالا به آن اشاره شده است. قابل ذکر است که این امور بیشتر بدست غول های کشتیرانی است که از قدرت تصمیم گیری و تاثیر گذاری بیشتری برخوردارند و منجر به کنار زدن حمل و نقل کننده های کوچک می شوند. (۲) tangzon (2009) اقدام به انجام تحقیق در زمینه عوامل موثر بر انتخاب بندر از سوی شرکتهای کشتیرانی و لاینرها کردن. تکنیکی که مورد نظر این تحقیق بوده است تحلیل رگرسیون دو به دو است. در این پژوهش دوبرسشنامه در اختیار کشتیرانی و خطوط مرتبط قرار گرفته است در مرحله اول عوامل اصلی در انتخاب بندر شناسایی شده اند و در مرحله دوم درجه اهمیت عوامل مورد بررسی قرار گرفته است. موارد زیر به عنوان عوامل مهم مطرح شده اند: (۴)

ارایه خدمات پیوسته؛ مالیات بر تخلیه و بارگیری، موقعیت جغرافیایی، کانال دسترسی و ایمنی آن، خدمات یدک کشی مناسب و با کیفیت، هزینه های جانبی و پوشش آن Rezaei (2008) هجری شمسی نیز در بررسی عوامل موثر در انتخاب بندر مشارکت کرده است. وی در مقوله بهترین و مناسبترین در محدوده خلیج فارس پرداخت. وی برای شروع این تحقیق مانند برخی دیگر از محققان از مطالعات گذشته استفاده و بیش از شصت عامل را بیان کرد. سپس با استفاده از تکنیک دلفی که بر مبنای طوفان مغزی است آنها را به کمتر از سی عامل تقلیل داد. در ادامه با استفاده از انتشار پرسشنامه این فاکتورها را با تحلیل پرسشنامه ها به تنها شش عامل کاهش داد. عواملی که میتوان در اینجا ذکر کرد از جمله: (۵)

دراخت تعریف شده در ورودی بندر، مالیات در نظر گرفته شده از طرف سازمان بنادر بر حسب تایم حضور کشتی در بندر، توانایی و استعداد بندر در ارائه خدمات تخلیه و بارگیری به کشتیهای پهلو گرفته در بندر، ضریب امن بودن بندر و ایجاد کانال و آبراه مناسب برای ورود کشتی ها به بندر جایگاه بین المللی بندر و ارتباط موثر با شبکه حمل و نقل بین المللی از جمله این موارد می باشد که رضایی ذکر کرده است. این فاکتورها کاربردی و عملیاتی در بنادر دیگر هم می باشند. وی در ادامه تحقیق خود مناسبترین بندر در حوزه خلیج فارس را با به کار بردن روش تاپسیس بنادری همچون جبل علی، بندر شهید رجایی، بندر شاه عبدالعزیز، بندر دمام، بندر امام خمینی (ره)، بندر بوشهر و بندر جبیل را به عنوان برترین بندر انتخاب کرده اند. (۱)

Harati (2014) از اساتید دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار و از آشنایان عرصه دریایی کشور در این تحقیق را در زمینه عوامل موثر بر جذب کشتی های اقیانوس پیمایه بندر چابهار که از موقعیت خوب جغرافیایی انجام داده است. (۳) وی شرایط بندر چابهار را به خوبی شرح داده است و اینکه این بندر در همسایگی افغانستان و پاکستان قرار دارد. این بندر میتواند به عنوان مکانی برای کشورهای که دسترسی به دریا ندارند استفاده شود و از امتیازات زیادی برخوردار شود. و به شبکه حمل و نقل بین المللی متصل شود ضمن اینکه این بندر از مزیت واقع شدن در کریدور شمال به جنوب و مسیر ترانزیتی شرق به غرب برخوردار است. این بندر به نوعی اولین نقطه دسترسی در میهن عزیزمان ایران است و می تواند توسعه خوبی پیدا کند. این بندر همچنین از آبهای عمیق برخوردار است که در پهلوگیری کشتی های غول پیکر میتوان به عنوان یک نقطه عطف از آن استفاده نمود. همچنین در دنیای مدرن امروز که شهرهای نزدیک به دریا توسعه زیر ساختی پیدا کرده اند به علت مزایای زیاد برای زندگی مانند آب فراوان و دسترسی به کالاهای تحویلی از کشتی ها و توسعه اقتصاد شهری میتوان شهرهای اطراف این بندر را توسعه داد و تحولی در شرایط کنونی استان سیستان ایجاد کرد. وی به عوامل زیر در انتخاب بندر اشاره کرده است:

کانال عمیق و آبخور مناسب در بندر، راهنمایی بیست و چهار ساعته در بندر، هزینه و مالیاتهای دریافتی بابت عملیات تخلیه و بارگیری در بندر، توسعه زیر ساخت ها و نصب تجهیزات اصلی در بندر، رتبه بندر در شبکه حمل و نقل بین المللی

Naima (2003) تحقیق را (۶) در زمینه انتخاب ترمینال اپراتوری در اروپا جمع آوری کرده اند. وی و همکارانش بیان می کنند که بندر بهتر است سرمایه خود را به سمت توسعه اتصالات پس کرانه سوق دهند تا نتیجه مناسب را کسب کنند و از تمرکز بر روی فعالیتهای ارزش افزوده فاصله بگیرند. داده ها در این تحقیق نیز از طریق پرسشنامه در بین خطوط کشتیرانی در بین بنادر اروپایی همچون آنتورپ، هامبورگ و روتردام بدست آمده است. عوامل اصلی که مورد پسند خطوط کشتیرانی است بیشتر زمینه اقتصادی است. عوامل عبارتند از:

مالیات و هزینه های تخلیه و بارگیری در بندر، نحوه و میزان ارائه خدمات یدک کشی در بندر، هزینه لایروبی کانال دسترسی در بندر، موقعیت بندر در شبکه حمل و نقل دریایی، سرعت تخلیه و بارگیری در بندر و همچنین بیان می کند که در انتخاب این اپراتورها بعضی عوامل کم اهمیت اند و جایگاهی ندارند مانند:

قرار دادهای بی مورد در زمینه حمل و نقل، فعالیتهای انحصار طلبانه در بندر، سرمایه گذاری لاینرهای مرتبط در بندر

Kart (2004) به پژوهش (۵۱) در زمینه انتخاب بندر و عوامل موثر بر آن پرداختند که وی نیز از تکنیک سلسله مراتبی استفاده کرده است. محققین با استفاده از مطالعات پیشین عوامل موثر بر انتخاب بندر را مشخص کردند و سپس امتیاز دهی را از طریق حمل و نقل کنندگان دریایی انجام دادند. این عوامل عبارتند از:

موقعیت بندر و نزدیکی آن به مسیرهای اصلی دریایی، سرعت تخلیه و بارگیری در بندر، عمیق بودن آب در کانال دسترسی، انجام راهنمایی ایمن و کارای کشتی های عبوری، ایجاد زیر ساخت های مناسب در بندر در این بخش به مطالعه گذشته تحقیق در زمینه انتخاب بندر رجوع کردیم و بطور گسترده و واضح از تحقیقات صورت گرفته صحبت کردیم تا شناخت مناسبی از آن صورت بگیرد. در اینجا به عوامل موثر در انتخاب بندر توسط خطوط کشتیرانی و شرکت های حمل و نقل کننده دریایی پرداخته شده است. در زیر جدول ۱ نیز گویای همین مطالب خواهد بود.

جدول ۱. ادبیات و پیشینه تحقیق

ردیف	عامل اثر گذار	سال مطالعه	محققین
۱	خدمات شبانه روزی و تمام هفته در بندر	۱۳۹۱	رضایی
۲۰	تعداد و مدل ساخت جرثقیل ها	۲۰۰۸ ۲۰۰۹	نایما سعید ون در هاست
۳	میزان فضای مانور برای کشتی در داخل حوضچه	۱۳۹۱	رضایی
۴	نرخ تخلیه و بارگیری برای کانتینر در یک ساعت	۱۳۹۲	هراتی
۵	هزینه انبار داری و نگه داری کانتینر	۲۰۰۴	کارت
۶	ایمنی هدایت کشتی در شب	۲۰۰۹ ۲۰۱۱	کریستوفر آبی
۷	حجم خدمات جانبی ارائه شده در بندر	۲۰۰۴ ۲۰۰۸	یعو برنچ
۸	هزینه ها و تعرفه های بندر	۲۰۰۳ ۲۰۰۲	مانزانو میانگ

مواد و روش ها

این پروژه به بررسی عوامل موثر بر جذب کشتی های کانتینری در بندر امام خمینی خواهد پرداخته که از طریق پیمایش و تحقیقات میدانی خواهد بود. این پروژه برای دستیابی به عوامل موثر بر جذب کشتی های کانتینری در بندر امام خمینی به توزیع پرسشنامه در بین دریانوردان گرامی فعال در حوزه های مختلف دریایی نظیر افسران کشتی های اقیانوس پیمان با مدارک دریایی معتبر، راهنمایان کشتی و دیگران کارشناسان دریایی مستقر در بنادر میهن اسلامی خواهد پرداخت. ابتدا عوامل اصلی شناسایی خواهند شد و سپس عوامل با اهمیت حفظ خواهند شد و در آخر از طریق تکنیک سلسله مراتبی به اولویت بندی آنها خواهیم پرداخت. قابل ذکر است این عوامل به شاخص و زیرشاخصها تقسیم بندی شده. در درجه بعدی با استفاده از پرسشنامه و مصاحبه با کارشناسان زمینه ی دریایی نظرات آنها به دست آمده است. جامعه آماری مورد بررسی در این تحقیق کلیه کارشناسان، متخصصان خبره و صاحب نظر در زمینه بنادر و کشتیرانی داخل و خارج کشور می باشد و حجم نمونه براساس فرمول کوکران (رابطه ۱) با حجم جامعه نامشخص صورت گرفته ، که ۶۵ نفر تعیین شد. در مرحله اول تمامی اطلاعات خام از طریق کتابهای معتبر موجود در کتابخانه چه زبان فارسی یا زبان انگلیسی استخراج گردید و ادبیات تحقیق و تئوری آن بر این اساس تدوین گردیده است. در مرحله دوم عوامل موثر بر جذب کشتی های کانتینری در بندر امام خمینی (ره) از طریق توزیع پرسشنامه اولویت بندی شده اند و مواردی که از اهمیت کمتری برخوردار بوده اند حذف گردیده اند. در مرحله آخر از طریق تکنیک سلسله مراتبی و مبتنی بر پرسشنامه و مقایسات زوجی این عوامل بترتیب اهمیت طبقه بندی شده اند و عوامل بی اهمیت حذف شده اند.

داده هایی که در این پروژه به آنها استناد شده است از طریق جامعه هدف بدست آمده است و از طریق توزیع پرسشنامه در این جامعه مورد استناد قرار گرفته اند. همانطور که بیان گردید این جامعه هدف شامل راهنمایان کشتی



فعال در بنادر، افسران و فرماندهان کشتی های اقیانوس پیما با مدارک دریایی معتبر، بازرسان کشتی ها مستقر در بنادر، کارمندان دریایی بخش کشتیرانی و کارشناسان دریایی سازمان بنادر و دریانوردی است. در ادامه از منابع کتابخانه ای و اطلاعات مفید موجود در آن نیز استفاده شده است.

مرحله اول: ادبیات تحقیق و تئوری آن از طریق روش کتابخانه ای و کتب فارسی و انگلیسی معتبر بدست آمده است.

مرحله دوم: در اینجا نیز با توزیع پرسشنامه بین کارشناسان و افسران دریایی عوامل تعیین گردیدند. از تست پیش آزمون نیز برای تقلیل عوامل استفاده شد.

مرحله سوم: در این مرحله روش ای اچ پی پیاده سازی شد و با تعیین عوامل اصلی و استفاده از پرسشنامه مقایسه زوجی آنها اولویت بندی شدند.

در این تحقیق برای گرد آوری اطلاعات در مرحله اول به منابع کتابخانه ای مراجعه شده است و اطلاعات موجود در آن استخراج شده. در مرحله بعد از آن نیز با استفاده از پرسشنامه اطلاعات جمع آوری شده اند و با رجوع به اهل فن و متخصصین دریایی از طریق پرسشنامه پاسخ ها گرد آوری شده اند.

شامل راهنمایان کشتی فعال در بنادر، افسران و فرماندهان کشتی های اقیانوس پیما با مدارک دریایی معتبر، بازرسان کشتی ها مستقر در بنادر، کارمندان دریایی بخش کشتیرانی و کارشناسان دریایی سازمان بنادر و دریانوردی است. همچنین به نمایندگان شرکتهای کشتیرانی در بنادر و اجنسی های فعال خطوط کشتیرانی در حوزه آسیا و اروپا مراجعه شده است. حجم نمونه نیز بر اساس فرمول کوکران و با حجم جامعه نا مشخص صورت گرفته است.

جامعه هدف در این پروژه جامعه گسترده ای است که به نوعی از تمام خبرگان و متخصصان در عرصه دریایی و خطوط بین المللی کشتیرانی استفاده شده و تمامی فعالان و کارشناسان در این پهنه عظیم دریانوردی و دریاشناسی در این تحقیق شرکت داده شده لند زیرا که تجارت دریایی نقش عمده ای در امور بین المللی امروز بازی می کند. بنابراین جامعه هدف ما بصورت آگاهانه انتخاب شده اند تا نتیجه مناسب بدست بیاید. روش نمونه گیری نیز بصورت قضاوتی از زیر مجموعه نمونه گیری غیر احتمالی است.

روش و تکنیکی که در این تحقیق مورد استفاده قرار خواهد گرفت تکنیک سلسله مراتبی خواهد بود. این تکنیک با روشی ساده و مورد اقبال عمومی به مدیران و تصمیم گیرندگان اصلی کمک خواهد کرد عوامل مختلف را در یک چارچوب معین مورد بررسی قرار دهند و به نتایج دلخواه دست پیدا کنند. پرسشنامه زوجی در این تکنیک مورد استفاده قرار می گیرد. این تکنیک برای اولین بار در سال ۱۹۸۰ میلادی استفاده شد.

بنیانگذار این روش توماس ال ساعتی در ۱۹۸۰ میلادی ۴ اصل را بر این تکنیک حاکم میداند که برای حصول نتیجه در این روش قلمداد می شوند و از آنها به عنوان اصول تکنیک سلسله مراتبی یاد می شود. تمامی اصول قوانین محاسبات حاکم بر این روش از این ۴ اصل تبعیت می کنند. این ۴ اصل عبارتند از:

اصل اول شرط معکوسی می باشد که بر ترجیح عناصر بر یکدیگر بر می گردد.

اصل دوم اصل همگنی است که بیانگر همگن بودن و قابل مقایسه بودن دو عنصر است.

اصل سوم اصل وابستگی است بدین معنا که در تکنیک سلسله مراتبی عناصر به یکدیگر در سطوح مختلف وابسته اند.

اصل چهارم و آخرین اصل مربوط به انتظارات است با بیان اینکه با هر تغییری در ساختار تکنیک سلسله مراتبی ارزیابی مجدداً انجام می‌گیرد.

در این پروژه برای بررسی عوامل موثر بر جذب کشتی‌های کانتینری در بندر امام خمینی (ره) ابتدا به ساکن به جمع‌آوری داده‌های خام پرداخته شده است و عوامل موثر مورد بررسی قرار گرفته‌اند و سپس از طریق مدل‌های آماری توصیفی و استنباطی بر مبنای پایایی داده مورد استفاده قرار گرفته‌اند. در پایان برای رسیدن به نتیجه و ارزش‌گذاری و تحلیل مربوط به داده‌ها از تکنیک سلسله‌مراتبی استفاده شده است. همچنین در این پروژه دو نرم‌افزار کامپیوتری اس‌پی‌اس و اکسپرت‌چویس مورد استفاده قرار گرفته‌اند. برای نتیجه‌گیری از داده‌های جمع‌آوری شده و همچنین به جهت وجود تکنیک سلسله‌مراتبی یا همان اچ‌پی در تحقیق این دو نرم‌افزار مورد توجه و استفاده قرار گرفته‌اند.

نتایج

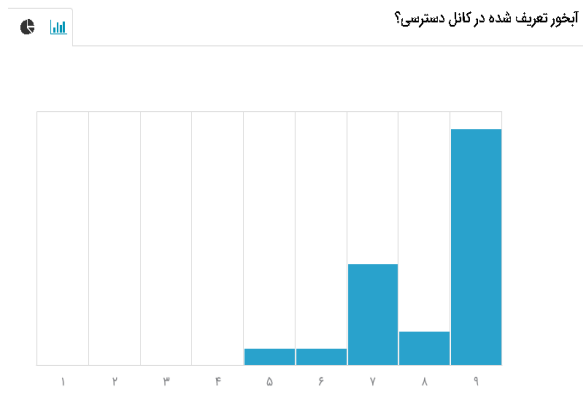
موارد زیر نشان‌دهنده عوامل بسیار موثر در جذب کشتی‌های کانتینری به بندر امام خمینی می‌باشد که از جواب‌های پرسشنامه مرحله اول استفاده شده است و داده‌های خروجی آن مورد تحلیل واقع شده است. بعد از آن برای نتیجه‌گیری این عوامل بسیار موثر در جذب خطوط کانتینری به مرحله بعد راه پیدا کرده‌اند. در مرحله بعدی با استفاده از تکنیک سلسله‌مراتبی و به کار بردن آن در تحقیق اولویت‌بندی و رتبه‌بندی صورت گرفته است. سوالات در زیر یا موقعیت‌های دیگر بر اساس حروف الفبا مرتب شده و دلیل خاصی بر ارجحیت آنها وجود ندارد و گاهی نیز بصورت اتفاقی جایابی شده‌اند و ارتباطی به درجه اهمیت آنها ندارد.

آبخور تعریف شده در کانال دسترسی و کنار اسکله‌های بندر امام خمینی، ایمنی کانال دسترسی و رفع مخاطرات دریانوردی، لایروبی کانال ورودی بندر و اسکله‌های کانتینری در بندر، راهنمایی ایمن و صحیح با استفاده از علم روز دریانوردی، زمان توقف کشتی در کنار اسکله و کاهش با استفاده از تخلیه و بارگیری سریع، کاهش روندهای اداری مرتبط با کشتی، ترخیص به موقع کالا بدون نیاز به استفاده از روندهای غیر معمول، اطمینان از جدول زمان‌بندی تحویل داده شده از سمت بندر اعطای امتیاز اپرواتور ترمینال یا ارگان متولی بندر به شرکت‌های حمل و نقل معتبر برای امور تخلیه و بارگیری هوشمند و بروز و انجام سریعتر آن، حضور بخش خصوصی توانمند و با دانش جهت سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت‌ها در بندر، حفظ محیط زیست و اجرای پروتکل‌های حیاتی مربوط به آن در بندر و عدم بی‌توجهی از آن، آمار عملیات تخلیه و بارگیری در یک سال بندر و توان عملیاتی آن‌چشم‌بار کانتینر تخلیه و بارگیری شده در بندر و میزان دپوی آن، میزان خدمات ارزش افزوده ارائه شده در بندر و توان لجستیکی مرتبط با آن در بندر، توان مقابله با سیاست‌های خصمانه بین‌المللی از جمله تحریم در بندر، توانمندسازی داخلی و اتکا به دانش بومی کشور در توسعه بندر حفظ و نگهداری صحیح تجهیزات بنیادی در بندر امام خمینی (ره) برای استفاده کشتی‌های متردد در بندر، توان عملیاتی و قدرت انجام عملیات توسط یدک‌کش‌های فعال در بندر در امر پهلوگیری و جداسازی کشتی، افزایش استانداردهای کیفی در بندر و حفظ کیفیت و کمیت خدمات در بندر در مقایسه با دیگر بنادر و ارتقا جایگاه بین‌المللی، سیستم کیفی و مدیریت یکپارچه در بندر و شیوه اجرای آن زیر نظر متولی و ارگان دریایی در بندر در ادامه تعدادی از نمودارهای خروجی از نتایج پرسشنامه را مشاهده کنید که اطلاعات بسیار مهمی در آن موجود است.

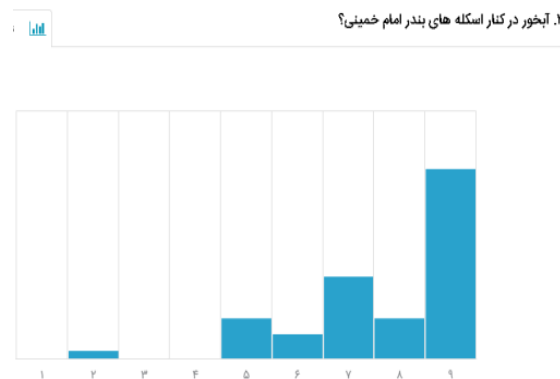
امروز حمل و نقل کالا به سمت کانتینره شدن پیش می‌رود و در نتیجه تعداد کشتی‌های کانتینری به شدت افزایش پیدا کرده است تا بتوانند پاسخگوی نیاز مشتریان و انتظارات آنها باشند و در جابه‌جایی این حجم بالا از کالا

موفق عمل کنند چرا که در حال حاضر بیش از ۹۰ درصد تجارت دنیا از طریق دریا و خطوط کشتیرانی صورت می گیرد. بنادر نیز در جایگاه دروازه های تجاری عمل می کنند و اگر قابلیت و توانایی همگامی با تحولات و پیشرفت های صنعت دریایی و تجارت جهانی را داشته باشند میتوانند پذیرای کشتی های باربری و تانکرهای نفتی و گازی کشتی های کانتینری، کشتی های پانامکس و کشتی های تایپ مختلف باشند. این امر نیازمند توسعه زیر ساخت در بنادر و استفاده از درایت و تدبیر متولیان بنادر ایران اسلامی است. بنادر در صورت ضعیف عمل کردن از چرخه حمل و نقل کالا و ورود کشتی های غول پیکر حذف خواهند شد و به بنادر ضعیف و فیدری تبدیل خواهند شد.

حفظ ایمنی کانال دسترسی بندر، استفاده از نسل پیشرفته گنتری کرین برای امور تخلیه و بارگیری، نزدیکی بندر به مسیرهای اصلی دریانوردی، آبخور تعریف شده در کنار اسکله های بندر امام خمینی، راهنمایی ایمن و صحیح با استفاده از علم روز دریانوردی، تعداد اسکله های عملیاتی بندر و شرایط کیفی حاکم بر آنها و ایمنی بالا در نصب ضربه گیر و تجهیزات مدرن نصب شده در اسکله ها، موقعیت مکانی بندر و فاصله آن از مسیرهای اصلی دریانوردی و نحوه دسترسی به آبهای عمیق، زمان توفیق کشتی در کنار اسکله و کاهش روند های اداری مرتبط با کشتی در بندر بترتیب اولویت های یکم تا نهم در بررسی عوامل موثر در جذب کشتی های کانتینری در بندر امام خمینی می باشد. ذکر این نکته ضروری است که به علت طولانی بودن کانال دسترسی در بندر امام خمینی (ره) که در حدود ۴۵ مایل دریایی می باشد و مخاطرات مربوط به آن و جلوگیری از خطرات و تصادمهای احتمالی توجه زیادی از سوی خطوط کشتیرانی و دریانوردان ارگان های دریایی به این مورد صورت گرفته است.



نمودار ۱. امتیاز آبخور تعریف شده در کانال دسترسی



نمودار ۲. امتیاز مربوط به آبخور در کنار اسکله های بندر امام خمینی

بحث

در اینجا با نگاهی گذرا بر هر عامل موثر در انتخاب بندر بحث را ادامه می دهیم. این عوامل از تجزیه و تحلیل اطلاعات پرسشنامه مرحله اول استخراج گردیده است.

آبخور تعریف شده در کانال دسترسی و کنار اسکله: (Kart and rezaie) (۲۰۱۵) این فاکتور اساسی توسط کارت و همکاران در سال ۲۰۱۵ میلادی همچون چانگ و رضایی ۲۰۰۸ میلادی و ۱۳۹۰ هجری شمسی مورد بررسی و چالش قرار گرفته است. آنها این مطلب را مد نظر قرار داده اند که این مساله میتواند به تنهای نیز در انتخاب بندر اثر گذار باشد چرا که کشتیرانی ها و لاینرها بدنبال یک مسیر امن و ایمن در دسترسی به بندر هستند بدور از هر گونه مخاطرات دریانوردی و ریسک های تصادف دو کشتی یا برخورد با مغروقه های موجود در بندر یا دیگر موانع دریایی. پس بهتر است به این مورد توجه ویژه گردد و سرمایه گذاری هایی در زمینه رفع مخاطرات دریایی از جمله مغروقه های مربوط به زمان جنگ یا مغروقه های جدید صورت گیرد. همچنین از تجهیزات نوین و لایروبهای نسل جدید برای نگهداری عمق کانال و جلوگیری از رسوبات و جمع شدن گل و لای در کانال اقدام شود امری که سازمان بنادر و دریانوردی در بنادر ایران به خوبی انجام می دهد و در حفظ ایمنی تلاش می کند. افزایش آبخور کلنال در اجازه دادن به ورود کشتی های غول پیکر کمک فراوانی می کند و در نتیجه آمار ورود و خروج در بندر بالا خواهد رفت که یک امتیاز بزرگ محسوب خواهد شد و در رتبه بندر و ارتقا جایگاه جهانی بندر نیز تاثیر گذار خواهد بود همچنین در تناژ تخلیه و بارگیری شده در بندر و تعیین میزان صادرات و واردات کشور نیز نقش تعیین کننده خواهد داشت.

اطمینان از جدول زمان بندی تحویل داده شده از سمت بندر: کشتی ورودی و خروجی در یک بندر و تمامی شرکت های حمل و نقل برنامه زمانی خود را یا همان تایم تیبل شرکت را با برنامه زمانی ارایه شده از سمت بندر هماهنگ خواهند کرد. در واقع برای یک کشتی ورودی به بندر زمانی که اجازه ورود به لنگرگاه و اسکله داده می شود سرعت کشتی و برنامه های جانبی مانند سوخت گرفتن و دریافت مواد غذایی یا قطعات یدکی یا رنگ برای کشتی یا تعویض احتمالی خدمه بر این اساس تنظیم خواهد شد تا این زمان رسیدن کشتی بصورت تخمینی درست از آب در آید. برای یک کشتی خروجی بندر نیز مهلت داده شده برای ایستادن در کنار اسکله بسیار مهم است. اجنسی شرکت کشتیرانی مستقر در بندر مرتب این زمان را به فرمانده کشتی و امور اداری شرکت گوشزد خواهد کرد چرا که بعد از اتمام این زمان سریعاً با ارسال راهنمای بندر برای کشتی و اعزام یدک کش های عملیاتی و تیم طنابگیر کشتی از اسکله جدا خواهد شد و به سمت بیرون هدایت خواهد شد چرا که کشتی دیگری در انتظار خالی شدن اسکله و پهلوگیری به آن برای امر تخلیه و بارگیری است و تمام برنامه خود را برای این لحظه تنظیم کرده است بنابراین این مساله بسیار حساس و برای سایر کشتی ها و شرکت های اداره کننده حیاتی می باشد. کشتی که قرار است از بندر خروج کند نیز باید قبل از عملیات جداسازی از اسکله تمام بار قول داده شده را تخلیه کند یا بار را بصورت کامل تحویل بگیرد و بارگیری نماید در نتیجه کشتی قبل از اتمام این زمان تمام امور خود را که قرار بوده کنار اسکله انجام دهد به پایان رسانده باشد مانند تعمیرات اساسی یا تحویل قطعات یدکی سنگین سوخت گیری دریافت مواد غذایی تعویض خدمه و دیگر موارد باید از قبل به انجام برسد. نهایتاً هماهنگ شدن با این برنامه که از طرف بندر به شرکت کشتیرانی تحویل داده می شود بسیار مهم است.

حفظ محیط زیست و اجرای پروتکل های حیاتی مربوط به آن در بندر و عدم بی توجهی از آن: دغدغه حفظ محیط زیست همیشه از نگرانی های اصلی در هر مجموعه ای است. توجه به حیات جانوران و آبریها و حفظ گونه های مختلف جانوری و گیاهی از آن جمله است. حال هنر این نگهداری از حیات دیگر جانوران و حفظ طبیعت و زیبایی های آن در حوزه تصمیمات یک بندر است که نباید از آن غافل شود. رعایت نکات ایمنی و پیروی از دستور العمل های ایمنی نیز بسیار مهم است چرا که غفلت از آن باعث سوانحی مانند آتش سوزی و صدمه به ایمنی محیط زیست می شود.

اجرای قوانین ماریپول و سولاس نیز به حفظ محیط زیست کمک خواهد کرد. این که در دریا آشغال و مواد پلاستیکی ریخته نشود و به بندر تحویل داده شوند حائز اهمیت است. اینکه سوختی به دریا نشت نکند و دریا آلوده نشود بسیار مهم است و نظارت بر این مسایل و این مسیولیت سنگین بر عهده متولی بندر و ارگان دولتی است که در ایران سازمان بنادر و دریانوردی می باشد. غفلت از این قوانین میتواند صدمات جبران ناپذیری در پی داشته باشد. بندر و متولیان آن باید همیشه آمادگی مقابله با خطرات احتمالی را داشته باشند و بندر به تجهیزات پیشرفته برای مقابله با آلودگی مجهز باشد. یدک کش های آتش خوار، تجهیز اسکله به کپسول های آتش خاموش کن، رعایت دستورالعملهای ایمنی، بروز رسانی و حفظ ایمنی در تجهیزات تخلیه و بارگیری بسیار مهم است. اگر یک آتش در یک محموله سوختی به موقع خاموش شود خطر رفع می شود در غیر اینصورت میتواند کل محموله و خود کشتی را از بین ببرد و آلودگی گسترده ای در دریا ایجاد کند. امروزه در بنادر تجهیزاتی برای محدود کردن آلودگی نفتی ایجاد شده در آب دریا وجود دارد. در بندری مانند سنگاپور محدوده اسکله و لنگرگاه و کانال مالاکا بطور مرتب توسط عکس های ماهواره ای و افسران ایمنی بندر نظارت می شود تا آلودگی در دریا اتفاق نیفتد. مثلا با پرت کردن یک کیسه زباله به دریا در این لنگرگاه سرعت عکس برداری میشود و با ارسال عکس ها به شرکت کشتیرانی این شرکت را بابت این عمل براحتی جریمه می کنند. بنابراین بطور طبیعی بنداری که دستور العملهای ایمنی بدرستی رعایت شوند در اولویت انتخاب هستند. کشتی های نسل جدید کانتینری خود را دوستدار محیط زیست می نامند که میتواند نکته قابل توجهی باشد. خسروانی و آذر نیز مطالبی را در این زمینه بیان کرده اند.

بندر امام خمینی (ره) یکی از بنادر بزرگ تجاری کشور و محل رفت و آمد تعداد زیادی کشتی است. کشتی های کانتینری بزرگ و کوچک به این بندر تردد دارند. این بندر دارای ۵ پست اسکله کانتینری با شماره های ۱۱ ۱۲ ۱۳ ۱۴ ۱۵ است که طول هر یک ۱۸۰ متر است. توان عملیاتی در اسکله کانتینری بندر امام سالانه ۷۰۰ هزار تی ای یو است که معادل ۶ میلیون تن می باشد. ترمینال کانتینری این بندر دارای یک واحد انبار سی اف اس است. مساحت محوطه کانتینری نیز در حدود ۳۰۰ هزار متر مربع است. گاه کشتی های بزرگ و نسل جدید کانتینری مانند فرست اوشن و سکند اوشن نیز به این بندر عزیمت میکنند. طول این کشتی ها ۳۰۰ و ۳۰۷ متر و آبخور ورودی تعیین شده برای آنها در بندر امام ۱۳.۵ است. بندر امام می تواند جایگاه مهمی در حمل کانتینری داشته باشد. و کشتی های کانتینری را مجاب کند این بندر را به عنوان یک از مقاصد تجاری خود انتخاب کنند. این امر نیازمند یک طرح جامع دربررسی عوامل موثر بر جذب کشتی های کانتینری در بندر امام خمینی (ره) می باشد. ما در اینجا تلاشی در این زمینه صورت داده ایم. همچنین عوامل موثر بر جذب کشتی کانتینری اولویت بندی شده اند و با استفاده از تکنیک سلسله مراتبی و ماتریس مقایسه زوجی، تجزیه و تحلیل داده های پرسشنامه صورت گرفته است.

سپاسگزاری

تشکر فراوان از همه اساتید بزرگوار که من را در انجام این تحقیق یاری نمودند. همچنین از همکاران گرامی در سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت کشتیرانی تشکر مینمایم.

منابع

- 1) Chang, Y.T., Lee, S. y., Tongzon, J. L. (2008) . port selection factors by shipping lines: different perspectives between trunk liners and feeder service providers. Marine policy, vol. 32.
- 2) Ha, w. and Teng, J. (2004) multicriteria evaluation for port competitiveness of eight east asian container ports, journal of marine science and technology, vol. 12, pp. 256.



- 3) Lee, S.y., Chang, Y.T., Lee, P.t.w., (2007) Determinants of port selection: Heterogeneity among major market players, international conference of logistics, shipping and port management, pp. 1-10
- 4) Lirn, T. c., Thanopoulou, H. A., Beynon, M.j. and Beresford,A.k.c. (2004) an application of AHP on Transshipment port selection: A Global perspective, maritime Economics & logistics, vol. 6,pp. 70
- 5) Kanafani, A. (2004) A disaggregate analysis of port selection, transportation research part E, Vol. 40, pp.317-330.

بررسی عوامل موثر در جذب کالا و سرمایه در بندر آبادان

پدرام باورسادی^{۱*}، همایون یوسفی^۲

۱. دانشجوی مقطع کارشناسی ارشد رشته حمل و نقل دریایی، دانشکده مدیریت و اقتصاد، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

۲. دانشیار، دانشکده مدیریت و اقتصاد، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: pedrampm777@gmail.com

چکیده

امروزه تجربه بسیاری از کشورها نشان می دهد که با ایجاد مناطق پردازش صادرات یا مناطق آزاد تجاری-صنعتی، می توان امکان جذب سرمایه گذاری مستقیم خارجی و توسعه صادرات کالاهای صنعتی را فراهم و در نتیجه درآمدهای ارزی کشور را شاهد بود. با توجه به اینکه بندر آبادان در منطقه آزاد اروند واقع گردیده می تواند نقش بسزایی را در رونق اقتصادی منطقه و همچنین کشور ایفا نماید. در این مطالعه تعیین عواملی که بر جذب کالا و سرمایه در بندر آبادان تاثیر دارند هدف گذاری شده است. در این راستا عواملی مانند زیر ساخت های بندر، فرآیند کار در بندر، مدیریت، کیفیت خدمات و مسئولیت اجتماعی بندر مورد مطالعه و بررسی واقع گردید. برای بررسی عوامل مطرح شده پرسشنامه ای تدوین و بین کارشناسان و متخصصان شاغل در بنادر و دریانوردی استان خوزستان به روش تصادفی توزیع شد. نتایج با استفاده از نرم افزار SMART PLS ۲ و معادلات ساختاری مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند. نتایج حاصله نشان داد که زیر ساخت های بندر، فرآیند کار در بندر، مدیریت، کیفیت خدمات و مسئولیت اجتماعی بندر در جذب کالا در بندر آبادان تاثیر گذار می باشند.

کلید واژه: زیرساخت، مدیریت، مسئولیت اجتماعی، فرایند کار، کیفیت خدمات.

۱. مقدمه

بنادر به عنوان یکی از مراکز مهم و مرکز ثقل فعالیت های اقتصادی از قدیم نقش مهمی را در اقتصاد کشورها ایفا می کردند. با تغییر کاربرد بنادر و تبدیل آن ها از بارانداز و انبار نگه داری کالا به بازار کالا و محلهایی برای پردازش، فرآوری، تغییر، تبدیل، توزیع و ترانزیت کالا، فعالیت های خدماتی، صنعتی و بازرگانی اهمیت بنادر در اقتصاد جهانی دو چندان شده است. با این تفسیر، آن دسته از کشورهایی که موفق به هماهنگ کردن بنادر خود با روند جدید اقتصاد جهانی شده اند و با سرمایه گذاری و مدیریت، بنادر را از حالت بارانداز خارج کرده و آن را به شکل بنگاه اقتصادی در آورده اند از منافع آن نیز در اقتصاد کشور خود بهره مند شده اند. ایران با توجه به داشتن موقعیت ژئوپولیتیکی و ژئواکونومیکی در منطقه، وجود پتانسیل های بالقوه و وجود اکثر شیوه های حمل و نقل، همچنین وجود ناوگان عظیم دریایی و دسترسی به دریاهای آزاد، ترانزیت کالا می تواند در صورت توجه مسئولان به یک درآمد مهم در سطح منطقه ای و فرامنطقه ای تبدیل شود. درآمد حاصل از این صنعت می تواند به عنوان درآمد دوم کشور پس از درآمد نفتی یا حتی همپای آن در کانون توجه قرار گیرد (لوبو، ۲۰۰۲). این امر نیازمند شناسایی راهکارها و فرصت های پیش رو در جذب کالا و سرمایه در بندر می باشد. امروزه نقش خدمات حمل و نقل دریایی بعنوان یک تسهیل کننده عمده تجارت جهانی از دیدگاه اقتصاد ملی حائز اهمیت است. تردد در بندر رو به فزونی رفته، کشتی ها بزرگتر شده، ترکیب کالای که حمل می شوند از تنوع بیشتری برخوردار می گردد. همزمان با ساخت کشتی های بزرگتر، وسایل حمل و نقل بیشتری به اتحادیه ها می پیوندند و زمان ورود کشتی ها به بندر بطور قابل ملاحظه ای همزمان می گردد. از نقطه نظر جهانی شدن، بنداری که خود را با این تغییرات تقاضا از لحاظ زیرساخت ها و خدمات بندری مطابقت ندهند رقابت پذیری خود را در توان عملیاتی جابجایی کالا از دست خواهند داد. ولی متأسفانه تاکنون پژوهش های داخل کشور به بررسی عوامل موثر بر جذب سرمایه

و کالا نیرداخته اند و در این زمینه با خلا تحقیقاتی مهمی مواجه هستیم. توسعه خدمات حمل و نقل دریایی عاملی کلیدی در حمایت از اقتصاد کشور جهت آزاد سازی در بخش خدمات بندری بشمار می رود. اغلب بنادر در حال حاضر به صورت فزاینده ای در حال دستیابی به یک نقش پیچیده و ویژه در تجارت بین المللی می باشند در حقیقت این پیچیدگی را می توان این گونه توصیف کرد که بنادر گره هایی بسیار حیاتی در حمل و نقل بین المللی کالا و شبکه زنجیره تأمین به شمار می روند برای نمونه می توان، بنادر اروپا را مثال زد که به تنهایی تقریباً حدود ۳.۶ میلیارد تن کالا در سال ۲۰۱۰ در این بنادر جا به جا شده است که در مقایسه با سال ۲۰۰۹ دارای رشد ۵.۷ درصدی است (کمسیون اروپا، ۲۰۱۲). از طرفی بنادر کل کشور در سال ۱۳۹۳، به تنهایی حدود ۸۰ میلیون تن کالا جابه جایی داشته که در مقایسه با سال ۱۳۹۲، از رشد ۷۰ درصدی برخوردار بوده است (سازمان بنادر و دریانوری، ۱۳۹۵). براساس مطالب بیان شده بنادر را به عنوان اصلی ترین گره ها در زنجیره تولید و توزیع کالا می شناسند که همسو با آن باعث تسهیل در سیستم حمل و نقل یکپارچه شده است. سهم بالای کالاهای وارداتی یا صادراتی بیشتر از طریق ترانزیت از بنادر صورت می گیرد که این روند با ظهور جهانی شدن تجارت، رشد فزاینده ای داشته است. برجسته تر شدن اهمیت نقش بنادر در تجارت بین المللی و همگام با آن افزایش رقابت باعث ایجاد کشمکش و جدال در جهت دستیابی به حجم هر چه بیشتر کالاها برای تبادل در اقتصاد جهانی شده است که سناریوی رقابت، تحرک و پویایی در محیط کسب و کار بنادر را به ارمغان آورده، که نیازمند بکارگیری و توسعه یک استراتژی دائمی می باشد (ما، ۲۰۰۴). امروزه در واقع هیچ بندری در مقابل رقابت در امان نیست و دقیقاً مانند بسیاری از کسب و کارهای دیگر، بنادر نیز به دنبال جذب و حفظ مشتریان (کاربران بندری) بیشتری می باشند. لذا شناخت عوامل موثر در رضایتمندی مشتریان از کیفیت خدمات بندری می تواند در جذب کالا و سرمایه تاثیر داشته باشد.

۲. مبانی نظری و پیشینه پژوهش

بندر آبادان در استان خوزستان واقع شده که از طریق آبراه بین المللی اروند به خلیج فارس و آبهای آزاد راه دارد. فاصله این تا مرکز استان ۱۲۰ کیلومتر و تا تهران ۹۵۰ کیلومتر و با اولین فرودگاه بین المللی و راه آهن ۵ کیلومتر می باشد. با توجه به حضور دو شهر تجاری و صنعتی آبادان و خرمشهر در منطقه آزاد تجاری اروند، این منطقه بیشترین رشد را در میان مناطق آزاد دارا بوده است.

این منطقه با وسعتی معادل ۳۴۰۰۰ هکتار در کنار دو رودخانه قابل کشتیرانی و همجواری با دو کشور عراق و کویت و برخورداری از انواع مختلف حمل و نقل از قبیل دریایی، جاده ای، ریلی و هوایی بستری مطلوب برای سرمایه گذاران داخلی و خارجی فراهم آورده است.

بندر آبادان دارای پنج پست اسکله، ۳۰۰ متر طول پهلوگیری ۵ هکتار، مساحت انبار مسقف ۲۰۰۰ مترمربع / ۳متر است. مساحت کلی بندر، ۶ / ۵-۵ / و عمق آبخور ۵ و محوطه بارانداز آن ۲۶ هزار مترمربع میباشد. از اسکله چند منظوره بندر آبادان جهت فعالیتهای صیادی نیز استفاده میشود و به دلیل آبخور کم، پذیرش انواع شناورها، بسیار محدود و تا ظرفیت حدود ۵۰۰۰ تن میباشد. جابجایی مسافر از این بندر به کشورهای همجوار امکان پذیر بوده و روزانه در حدود ۳۰۰ نفر مسافر توسط شناورها جابجا میگردند و ظرفیت جابجایی در آینده به ۷۰۰ نفر در روز خواهد رسید.

صادرات و واردات از لحاظ وزنی نسبت به بندر خرمشهر، در سطح بسیار پایینی (در حدود ۱۶ درصد) قرار دارد که با استفاده از کشتیهای چوبی محلی (لنجه) و بیشتر در معامله با کشور کویت و بندر بصره (عراق) صورت میپذیرد. علاوه بر این کشتیهای ماهیگیری نیز در بندر آبادان به صید مشغول بوده و ماهیهای صید شده خود را در سطح محدودی به کشور کویت میفروشند.

علت اصلی کاهش کل صادرات از بندر آبادان که عمدتاً شامل میوه و ترهبار، مصالح ساختمانی و کالای سوپرمارکتی است، گرایش بازرگانان منطقه به انجام صادرات به کشور عراق از طریق مرز شلمچه جهت سودآوری بیشتر است. علت دوم، ضایعات بیش از حد برخی از محصولات بهیوژه میوه و تره بار، ناشی از شرایط بد بسته بندی و بارگیری و حمل و نقل با شناورهای چوبی فاقد امکانات سردخانه‌های است.

در حال حاضر طرح ایجاد اسکله ۵۰۰۰ تنی حضرت قائم (عج) و آماده‌سازی اراضی پشتیبانی الحاقی به بندر آبادان در حال اجراست که تخلیه، بارگیری و انبارداری کالا را به میزان ۷۰ درصد افزایش خواهد داد. (همان مأخذ) از ویژه گی ها و مزایا این بندر می توان به نزدیکی به کشورهای عراق و کویت جهت مبدلات تجاری و بازرگانی همجواری با پالایشگاه و وجود تسهیلات صادرات نفتی،

نزدیکی به بندر امام خمینی (ره) برای ترانزیت و یا ترانشیپ کالا،

برخورداری از یک فروند یدک کش ملکی و یک فروند یدک کش استیجاری،

برخورداری از یک پست اسکله سوخت و انعطاف پذیری شناورها از ۶۰ تن تا ۲۰۰۰ تن،

همچنین با توجه به وجود دو بندر تابعه اروند کنار و چوئبده ظرفیتهای بندر آبادان را دو چندان می کند که اهم آن بدین است:

وجود نهرهای فراوان در بندر اروند کنار جهت استفاده شناورها در تعمیر و نگهداری و محل پارک بعد از انجام تخلیه،

وجود مرکز فرعی جستجو و نجات دریایی و پوشش منطقه شمال خلیج فارس در بندر اروند کنار،

وجود ظرفیت های لازم جهت صادرات دامی، کشاورزی و شیلات در بندر چوئبده،

بر اساس برنامه منطقه آزاد اروند مبنی بر تخصیص اراضی ۲۶۰ هکتاری منطقه تانک فارم بندر آبادان به بندری پر رونق با گستره جغرافیایی مناسب بدل می گردد.

با توجه به اینکه بندر آبادان دارای کوتاهترین مرز آبی بادو کشور عراق و کویت می باشد این بندر از پتانسیل بسیار بالایی جهت ایجاد خطوط مسافرتی دریایی میان کشورهای منطقه و همچنین اشاعه صنعت گردشگری دریایی برخوردار است که به برخی از ظرفیتهای آن اشاره می شود:

- نزدیکی به کشورهای عراق ، کویت و دیگر کشورهای حوزه خلیج فارس
- نزدیکی به دهانه اروند و استفاده از منظر زیبای آبهای خلیج فارس
- برخورداری از یک ترمینال مسافری با ظرفیت پذیرش ۴۰۰ نفر مسافر در هر سفر
- توان انجام ۴ مورد تور تفریحی در روز با ظرفیت ۴۰۰ گردشگر
- برخورداری از ایستگاه فرعی جستجو و نجات دریایی اروند (MRSC) مجهز به شناور تندرو ناجی و پد بالگرد و تجهیزات مدرن مخابرات دریایی که در مسیر تردد شناور ها می باشد.

۳. پیشینه داخلی

احمدنیا (۱۳۹۱) در پژوهشی به بررسی نسلی و جایگاه ایران در منطقه پرداخته است. در این پژوهش بیان می دارد که به جز زیرساخت ها و روساخت های ضروری در بندر عنصر بسیار مهم دیگری به نام ساختار اطلاعاتی مورد نیاز بنادر

است. جریان یکسان و هموار اطلاعات که کشتی و کالا را به گستردگی جهان در برگرفته و همچنین تمام زنجیره پشتیبانی حمل و نقل، همه از اهمیت فراوانی در بنادر نسل سوم برخوردار هستند. پیامد تجهیزات مدرن و به کارگیری دانش، مهارت و مدیریت در استفاده از شبکه گسترده الکترونیکی اطلاعات برای اعمال کنترل بر بنادر نسل سوم باعث گردیده تا خدمات ناوبری، تخلیه و بارگیری، انبارداری و سایر خدمات سنتی بنادر دارای ساختار و مدیریتی نوین شوند و از کارایی بالایی برخوردار گردند.

آرش جلیلیان (۱۳۹۲) پژوهشی با عنوان بررسی و رتبه بندی کیفیت خدمات دریایی و بندری در بنادر تجاری جهت جذب مشتریان) را تحت حمایت سازمان بنادر و کشتیرانی انجام می دهد که در این تحقیق با هدف بررسی و رتبه بندی کیفیت خدمات دریایی و بندری در بندر خرمشهر جهت جذب مشتری سعی می شود با بررسی و ارزیابی نقش خدمات دریایی و بندری در ارائه خدمات با کیفیت به مشتریان، اعم خطوط کشتیرانی، صاحبان کالا و مالکان شناورها، و ... نتایج درخصوص برنامه ریزی بهینه در جذب مشتری در بندر خرمشهر بدست آورد که می تواند راهگشای مسائل مهم مدیریتی در بنادر باشد. روش تحقیق در این پژوهش از نوع توصیفی - پیمایشی و نوع کار تحقیق، کاربردی بوده و با توجه به روش گردآوری اطلاعات از مدل آماری توصیفی و استنباطی جهت پاسخ به سوالات تحقیق استفاده شده است

حسن جعفری (۱۳۹۲) این تحقیق کاربردی (بکارگیری روش تحلیل عاملی اکتشافی در ارزیابی رقابت پذیری خدمات بندری) با هدف ارزیابی میزان رقابت پذیری خدمات بندری با استفاده از روش های تحلیل عاملی اکتشافی و تحلیل اهمیت - عملکرد انجام شده است. یافته های حاصل از تحلیل اهمیت و عملکرد نشان داد در بین عوامل هشتگانه، به ترتیب عامل بهروری و کارائی بیشترین و عامل وضعیت پسکرانه کمترین تفاوت بین میانگین عملکرد از میانگین اهمیت را به خود اختصاص دادند. و همچنین موقعیت قرارگیری هر عامل در چارک های ماتریس اهمیت و عملکرد بیانگر این است که به جز عامل دوم (دسترسی) و عامل پنجم (ایمنی و امنیت) کلیه عوامل در چارک یک قرار دارند .

پیام هلاله (۱۳۹۲) پژوهشی با عنوان (شناسایی و بررسی عوامل موثر بر میزان رضایت مشتریان از خدمات بندری با استفاده از مدل کانو در بندر امام) انجام داد. تحقیق حاضر با هدف، بررسی نقش امیخته های بازاریابی بالاحص عنصر خدمت بر بازاریابی بنادر، و شناسایی مهمترین عوامل موثر بر رضایت مشتریان (کشتیرانی، صاحبان کالا، فورواردرها) از خدمات بندر امام، و اولویت بندی عوامل موثر بر رضایت مشتری در صنعت بندری می باشد. آزمون فرضیات تحقیق نشان داد که عناصر هشتگانه امیخته های بازاریابی نقش موثری در میزان رضایت مشتریان از خدمات بندر امام دارد. و همچنین نتایج بدست آمده از رتبه بندی عناصر هشتگانه امیخته های بازاریابی نشان می دهد که عنصر خدمات رتبه اول عنصر قیمت و سایر هزینه های خدمات رتبه دوم و عنصر مکان و زمان رتبه سوم را بدست آوردند.

میعاد فیصلی (۱۳۹۲) پژوهشی با عنوان بهبود خدمات بندری در راستای جذب مشتری بیشتر براساس تکنیک توسعه کیفیت) انجام داد. پژوهش حاضر با هدف برنامه ریزی بهبود خدمات بندری، به منظور جذب مشتری به بندر امام خمینی (ره) و اقدام به انجام اصلاحات در آن بندر، تدوین شده است. تحقیق مورد نظر از جهت گردآوری داده ها، میدانی و به لحاظ هدف، از نوع پژوهش های کاربردی است. نتایج حاصل از تکنیک توسعه کیفیت، نتایج اصلاح بندر، ساخت اسکله ها و انبارهای جدید، چگونگی کاهش زمان توقف کشتی و افزایش برنامه ریزی بهبود در عملیات تخلیه و بارگیری را شامل و در نهایت پیشنهادهای جهت جذب مشتری نگاشته شد.

سمیرا وحدانی (۱۳۹۲) پژوهشی با عنوان شناسایی و ارزیابی فاکتورهای کیفیت خدمات در بنادر بر مبنای مدل تحلیل اهمیت - عملکرد (IPA) مورد کاوی بندر شهید رجایی) انجام داد. پژوهش حاضر به منظور شناسایی مهمترین فاکتورهای تعیین کننده کیفیت خدمات بندری و ارزیابی سطح کیفیت ارائه شده در بنادر ایران (مورد کاوی بندر شهید رجایی) از دیدگاه عمده ترین مشتریان بندر (شرکت های کشتیرانی و نمایندگان خطوط) و تعیین اولویتهای اقدامات بهبود کیفیت خدمات تهیه شده است. داده های گردآوری شده به کمک پرسشنامه، با استفاده از روشهای آمار توصیفی و

استنباطی مانند میانگین، انحراف معیار، آزمون مقایسه زوجی و نمره افتراقی و با استفاده از نرم افزار SPSS ۲۰ و Microsoft Excel مورد تحلیل قرار گرفتند. نتایج بدست آمده نشان داد که کیفیت خدمات ارائه شده در بندر مورد مطالعه از سطح ایده آل فاصله دارد.

۴. پیشینه خارجی

یو و همکاران (۲۰۱۸) در مقاله ای با عنوان ارزیابی رقابت پورت های کانتینری در کره و چین تلاش نمودند تا برای شناخت بهتر و ارزیابی سطح رقابت بین بنادر اصلی در منطقه شمال شرقی آسیا، ضمن شناسایی عوامل موثر بر رقابت بین این بنادر، یک ساختار برای ارزیابی آن‌ها ارائه نمایند. در ابتدا، رقابت بین بندر کره جنوبی و چین را بررسی نموده و در ادامه عوامل موثر را بر اساس پیشینه تحقیقاتی که انجام دادند در ۳۸ مورد خلاصه کردند و طی مصاحبه‌ای که با شرکت‌های کشتیرانی و مالکان کشتی انجام دادند، اطلاعات مورد نیاز را با استفاده از مقیاس لیکرت جمع آوری نمودند. در پایان آن‌ها به این نتیجه رسیدند که عوامل کلیدی در رقابت بین بنادر از حالت سخت افزاری و انسانی به حالت نرم افزاری و کاربرد فناوری تغییر یافته است.

گروسو و مونتیرو (۲۰۰۸) در تحقیقی با عنوان معیارهای استراتژیک مرتبط در هنگام انتخاب بندر، مهمترین عوامل و شاخصه‌هایی که بر تصمیم فرستندگان کالا در انتخاب بندر تأثیر می‌گذارند را بررسی و مطالعه کرده‌اند. از روشی که بر پایه‌ی تجزیه و تحلیل کیفی بود استفاده نموده‌اند. آنها با بررسی پیشینه تحقیق در مقیاسی گسترده و بررسی عوامل شناسایی شده (از جمله مسئولیت اجتماعی) توسط دانشمندان و صاحب نظران در گذشته، مهمترین عوامل را مشخص نموده‌اند. در این تحقیق، بندر جنوا در ایتالیا به عنوان مورد کاوش انتخاب گردیده است.

تونگزون (۲۰۰۹) در مقاله ای با عنوان انتخاب بندر و حمل و نقل، انتخاب بندر را بر اساس شاخصهایی که از دیدگاه فرستندگان کالا مهم بودند، بررسی نمود. وی در تحقیق خود اصلی-ترین فاکتورهای تأثیرگذار بر انتخاب بندر از دیدگاه فرستندگان کالای آسیای جنوب شرقی را مورد ارزیابی قرار داد و تعدادی سیاست‌های اجرایی برای متصدیان و ادارات بندر استخراج نمود آن‌ها در پژوهش خود شاخص‌های مربوط به مدیریت نوین بندر را بررسی نموده و آن را به عنوان یکی از مهمترین مسائل مربوط به انتخاب بندر از سوی صاحبان کالا تشخیص دادند.

سعید (۲۰۰۹) تحقیقی با عنوان تجزیه و تحلیل معیارهای انتخاب حامل هنگام انتخاب ترمینال های کانتینری در پاکستان انجام داده‌اند. برای انتخاب پایانه کانتینری در کشور پاکستان تعدادی شاخص براساس مطالعه کامل و جامع بر روی تحقیقات گذشته (از سال ۱۹۸۸ تا سال ۲۰۰۷) را ارائه نموده است. نتایج این تحقیق نشان می‌دهد که کیفیت خدمات، نرخ تخلیه و بارگیری و هزینه های جابجایی کالا مهمترین عوامل در انتخاب بندر از دیدگاه حمل کننده‌ها می باشد. همچنین می توان به ناوبری شبانه نیز به عنوان عامل مهمی اشاره نمود. در نتیجه، برای جذب کشتیهای بیشتر مدیران بندر باید به این عوامل توجه بیشتری داشته باشند تا باعث تردد بیشتر کشتیها و رونق اقتصادی بندر خود شوند. به این نکته نیز اشاره می کند که این تحقیق اولین و تنهاترین تحلیل انتخاب شاخص ها از دیدگاه حمل کنندگان بین المللی زمانی که پایانه های کانتینری در پاکستان را انتخاب می کنند، است.

چاو و مین یانگ (۲۰۱۱) به مطالعه کیفیت خدمات بندر تانجونگ با ستفاده از مدل سروکوال پرداخت و با استفاده از مقیاس سروکوال ثابت کرد که می توان آنرا در اندازه گیری کیفیت خدمات بندر بررسی نمود و بر اساس ادبیات تحقیق پنج بعد مدل سروکوال مناسب این بررسی میباشد. و به این نتیجه رسید که بعد تضمین و همدلی اهمیت کمتری در بررسی داشت و ابعاد قابل اطمینان ، ملموس بودن ، و پاسخگویی ابعاد با اهمیت تری میباشد . بنابراین مدیران بندر باید توجه بیشتری به فن آوری و سرمایه گذاری در امکانات جهت افزایش سطح خدمات به مشتری در بندر داشته باشند

لیو دانگ (۲۰۱۲) مقاله ای با عنوان مدل های صف بندی در بهبود خدمات کاربرد ترمینال بندر انجام داده اند. این مقاله مدل دوبعدی ای را مطرح می کند که می تواند حداقل هزینه دو شاخص کارایی کاربرد خدمات بهینه و تعداد آنها در همان زمان را تأیید کند. با استفاده از مدل برنامه نویسی دلفی، اکثر برنامه های خدمات برتر قابل حل است. و از طریق مطالعات موردی بیشتر می تواند مدل دو بعدی جدیدی از مدل های قدیمی را نشان دهد که به کاهش هزینه های حمل و نقل کمک می کند. ارائه دهنده بیشتر مشاوره های علمی و نظری، بهره وری خدمات ترمینال بندر را بهبود می بخشد و هزینه های حمل و نقل را کاهش می دهد.

جیانان چنگ (۲۰۱۷) مقاله ای با عنوان تعادل در سرمایه گذاری در چندین بندر در چین انجام داده اند. تعادل سرمایه گذاری در بندر چندین بندر در چین، تحلیل می شود. نتایج مطالعه موردی نشان می دهد که سرمایه گذاری تولید ناخالص داخلی، بسیار بیشتر از سرمایه گذاری سودآور است. زمانی که ظرفیت سرمایه گذاری شهرهای بندر تقریباً یکسان باشد، تمام شهرهای بندر به طور فعالانه در بنادر خود سرمایه گذاری می کنند و بازده سرمایه گذاری متوسط بالاتر از این می تواند تمایل خود را برای سرمایه گذاری در بنادر خود کاهش دهد.

۵. اهداف و فرضیه ها

هدف اصلی از این تحقیق تعیین عوامل موثر در جهت جذب کالا و سرمایه در بندر آبادان و همچنین از اهداف فرعی می توان به تعیین تاثیر زیر ساخت های بندر در جذب کالا در بندر آبادان، تعیین تاثیر فرایند کار بندر در جذب کالا در بندر آبادان، تعیین تاثیر مدیریت بندر در جذب کالا در بندر آبادان، تعیین تاثیر کیفیت خدمات بندر در جذب کالا در بندر آبادان و تعیین تاثیر مسئولیت اجتماعی بندر در جذب کالا در بندر آبادان اشاره کرد.

پرسشی اصلی که در این مطالعه می بایست به آن پاسخ دهد این است که راهکارها و فرصت های تاثیر گذار در جذب کالا و سرمایه در بندر آبادان کدامند؟ در این راستا فرضیه هایی نظیر اینکه زیر ساخت های بندر فرایند کار در بندر، مدیریت بندر، کیفیت خدمات بندر و مسئولیت اجتماعی بندر در جذب کالا در بندر آبادان تاثیر گذار است مطرح است که در ادامه نسبت به اثبات آنها اقدام خواهد شد.

۶. روش پژوهش

کلید-ی تحقیقات با توجه به سه بعد هدف، میزان کنترل متغیرها و روش گردآوری داده ها مورد بررسی قرار می گیرند. تحقیق حاضر از نظر نوع هدف، کاربردی است، از نظر میزان کنترل متغیرها تحقیق توصیفی-پیمایشی و به منظور تجزیه و تحلیل داده ها از همبستگی استفاده شده و از بعد روش گردآوری داده ها، تحقیق میدانی می باشد. در این مطالعه، جامعه آماری مورد مطالعه شامل تمامی شرکت های فعال در سازمان بنادر آبادان می باشد که در زمان نمونه گیری تعداد آن ها ۳۰ شرکت با تعداد ۱۳۵ کارمند می باشد و حجم نمونه برابر با ۱۰۰ برآورد شده است.

برای گردآوری داده ها از پرسشنامه استفاده شده است. این پرسشنامه شامل ۲۸ سنجه می باشد که در جدول شماره ۱ آورده شده است. به منظور پاسخگویی به سوالات برای کلیه متغیرها از طیف ۵ گزینه ای لیکرت استفاده شده است.

روایی سازه پرسشنامه این پژوهش با کمک روش تحلیل عاملی تأییدی بررسی گردید. این روش یک مدل آزمون نظریه است که برای ارزشیابی روایی سازه نیز روشی قابل اعتماد به پژوهشگر عرضه می کند تا از این طریق بتواند به گونه بارزی فرضیه هایی را درباره ساختار عاملی داده ها که ناشی از یک مدل از پیش تعیین شده با تعداد و ترکیب مشخصی از عامل ها می باشد، بیازماید. روش تأییدی بعد از مشخص کردن عامل های پیش تجربی، از طریق تعیین برازندگی مدل عاملی از پیش تعیین شده، تطابق بهینه ساختارهای عاملی مشاهده شده و نظری را برای مجموعه داده ها آزمون می کند (هومن، ۱۳۸۰).

جدول ۱: معرفی ابزار اندازه گیری

متغیر	تعداد سوالات	شماره سوالات
زیر ساخت های بندر	۴	۴-۱
فرایند کار بندر	۴	۸-۵
مدیریت بندر	۳	۱۱-۹
کیفیت خدمات	۵	۱۶-۱۲
مسئولیت اجتماعی	۵	۲۱-۱۷
جذب سرمایه	۷	۲۸-۲۲
کل سوالات	۲۸	۲۸-۱

فورنل و لارکر (۱۹۸۱) معیار AVE را برای سنجش روایی همگرا معرفی کرده و اظهار داشتند که مقدار AVE بالاتر از ۰/۵ بیانگر روایی همگرای قابل قبول برای مدل‌های اندازه‌گیری است. جدول شماره ۲ مقدار AVE گزارش شده برای هر یک از سازه‌های مدل را نشان می‌دهد.

جدول ۲: مقدار AVE برای سازه‌های مدل

متغیرها	شاخص AVE
جذب سرمایه	۰.۶۲
زیر ساخت های بندر	۰.۶۸
فرایند کار بندر	۰.۶۴
مدیریت بندر	۰.۶۸
مسئولیت اجتماعی	۰.۵۷
کیفیت خدمات	۰.۶۱

همچنین برای سنجش پایایی پرسشنامه ی انتخابی در این تحقیق از روش آلفای کرونباخ استفاده شده است. در اینجا می‌خواهیم دریابیم تا چه حد برداشت پاسخ‌دهنده‌گان از سؤال‌ها یکسان بوده است. اساس ضریب آلفای کرونباخ بر پایه طیف‌ها یا مقیاس‌هاست. در واقع، با محاسبه آلفای کرونباخ، همسانی گویه‌ها را می‌سنجیم. این ضریب معمولاً زمانی بکار برده می‌شود که سوالات آزمون دو جوابی نباشد، بلکه درجه ی موافقت یا مخالفت مشخص شود. پرسشنامه ی مورد استفاده در این تحقیق بر اساس مقیاس لیکرت و مشتمل بر پنج گویه است که از وزن یکسان برخوردارند. در هر تحقیقی که بر اساس پرسشنامه تنظیم می‌شود، باید ضریب آلفای کرونباخ محاسبه شود تا اطمینان حاصل کنیم که سوالات یکسویه نیستند. این کار وقتی پیش نمونه یا پیش آزمون گرفته می‌شود انجام می‌گیرد. چون فرمول آلفای کرونباخ مبتنی بر واریانس است، بنابراین طبق خواص واریانس به هر ترتیبی که نمره داده شود مقدار آن تغییر پیدا نمی‌کند (منصورفر، ۱۳۸۵). آلفای کرونباخ بین صفر و یک نوسان می‌کند. اگر یک باشد، نشانه پایایی کامل ابزار اندازه‌گیری است و در صورتی که صفر باشد، نشانه ی عدم پایایی کامل آنست. عدد اعشاری بدست آمده برای ضریب آلفای کرونباخ به صورت درصد بیان می‌شود و هر چقدر درصد به دست آمده به ۱۰۰ نزدیک باشد، بیانگر قابلیت اعتماد بیشتر پرسشنامه است. ضریب آلفای کمتر از ۶۰ درصد معمولاً ضعیف تلقی می‌شود، دامنه ی ۷۰ درصد قابل قبول و بیش از ۸۰ درصد خوب تلقی می‌گردد، البته هرچقدر ضریب اعتماد به عدد یک نزدیک‌تر باشد، بهتر است (منصورفر، ۱۳۸۵). در ادامه فرمول ضریب آلفای کرونباخ و نحوه محاسبه دستی آن توضیح داده شده است.

در اینجا α آلفای کرونباخ) برآورد ضریب اعتبار آزمون از نوع همگونی درونی، k نشان دهنده تعداد پرسش‌ها، معرف واریانس پرسش i ام و S معرف واریانس کل پرسشنامه است. این عملیات را امروزه به سادگی و با استفاده از نرم‌افزارهای رایانه‌ای انجام می‌دهند که آلفای کرونباخ برای این پژوهش برابر با -- به دست آمد. همچنین نتایج آلفای کرونباخ متغیرهای پژوهش در قالب جدول شماره ۳ ارائه شده است.

۷. روش تجزیه و تحلیل داده‌ها

در این پژوهش داده‌های گرد آوری شده از طریق پرسشنامه وارد نرم افزار SPSS شده و تحلیل‌های لازم بر روی آن‌ها انجام شده است. تحلیل‌های آماری صورت گرفته از دو نوع کلی آمار توصیفی و استنباطی هستند که در آمار توصیفی با ارائه شاخص‌های توصیفی تمایل به مرکز و همچنین رسم شکل‌ها شمای کلی داده‌ها نمایش داده می‌شود. در آمار استنباطی نیز جهت آزمون فرضیه‌ها و مدل مفهومی پژوهش از روش مدلسازی معادلات ساختاری و نرم‌افزار SMART PLS که نرم‌افزاری توانا در این زمینه است استفاده شده است. همچنین برای آزمون مدل مفهومی پژوهش از مدل‌سازی معادله ساختاری استفاده می‌شود.

جدول ۳: ضریب آلفای کرونباخ متغیرهای پژوهش

ردیف	متغیرهای پژوهش	تعداد سوالات	پایایی ترکیبی (C α)	ضریب آلفای کرونباخ
۱	جذب سرمایه	۷	۰.۹۲	۰.۸۹
۲	زیر ساخت های بندر	۴	۰.۸۹	۰.۸۴
۳	فرایند کار بندر	۴	۰.۸۸	۰.۸۱
۴	مدیریت بندر	۳	۰.۸۶	۰.۷۶
۵	مسئولیت اجتماعی	۵	۰.۸۷	۰.۸۱
۶	کیفیت خدمات	۵	۰.۸۸	۰.۸۴
۷	کل سوالات	۲۸	-	۰.۹۱

۸. تجزیه و تحلیل داده‌ها

• آمار توصیفی

به منظور شناخت بهتر ماهیت نمونه‌ای که در این پژوهش مورد مطالعه قرار گرفته است و آشنایی بیشتر با متغیرهای پژوهش، قبل از تجزیه و تحلیل داده‌های آماری، لازم است این داده‌ها توصیف شود. همچنین توصیف آماری داده‌ها، گامی در جهت تشخیص الگوی حاکم بر آن‌ها و پایه‌ای برای تبیین روابط بین متغیرهایی است که در پژوهش به کار می‌رود. در این بخش به بررسی برخی از خصوصیات جمعیت‌شناختی پاسخگویان با استفاده از آمار توصیفی پرداخته می‌شود.

• جنسیت پاسخگویان

نمودار و جدول شماره ۴ پاسخگویان این پژوهش را از لحاظ جنسیت آن‌ها توصیف می‌کند. همانگونه که در جدول و نمودار شماره ۱ مشاهده می‌کنید بیشتر پاسخگویان این پژوهش را مردها تشکیل می‌دهند. نتایج نشان می‌دهد که در نمونه پژوهش فراوانی آقایان برابر ۷۳ نفر و خانم‌ها ۲۷ نفر است.

جدول ۴ توزیع فراوانی پاسخگویان با توجه به جنسیت آن‌ها

جنسیت	فراوانی	درصد
مرد	۷۳	۷۳ درصد
زن	۲۷	۲۷ درصد
جمع	۱۰۰	۱۰۰



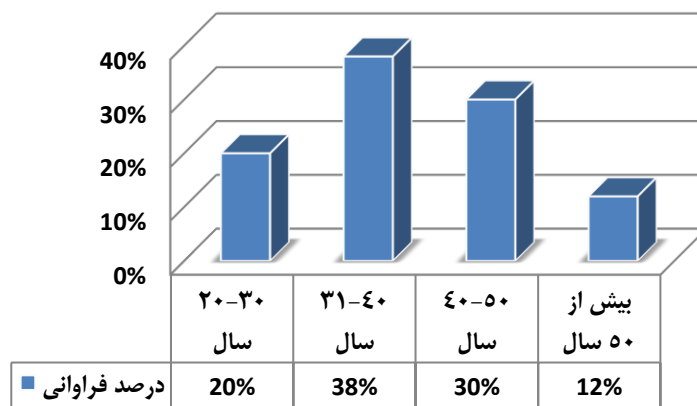
نمودار ۱ درصد فراوانی پاسخگویان به تفکیک جنسیت

• سن پاسخگویان

در جدول و نمودار شماره ۲ فراوانی و درصد فراوانی پاسخگویان این پژوهش با توجه به سن آن‌ها گزارش شده است. همانگونه که اطلاعات ارائه شده نشان می‌دهد ۳۸ درصد از پاسخگویان این پژوهش در رده سنی ۳۱ تا ۴۰ سال قرار داشته‌اند که بیشترین فراوانی است. همچنین کمترین فراوانی مربوط به پاسخگویان در رده سنی بیشتر از ۵۰ سال است که برابر با ۱۲ درصد از کل نمونه را شامل می‌شود.

جدول ۵ توزیع فراوانی پاسخگویان با توجه به سن آن‌ها

درصد	فراوانی	سن
۲۰ درصد	۲۰	۲۰ تا ۳۰ سال
۳۸ درصد	۳۸	۳۱ تا ۴۰ سال
۳۰ درصد	۳۰	۴۱ تا ۵۰ سال
۱۲ درصد	۱۲	بیشتر از ۵۰ سال
۱۰۰	۱۰۰	جمع



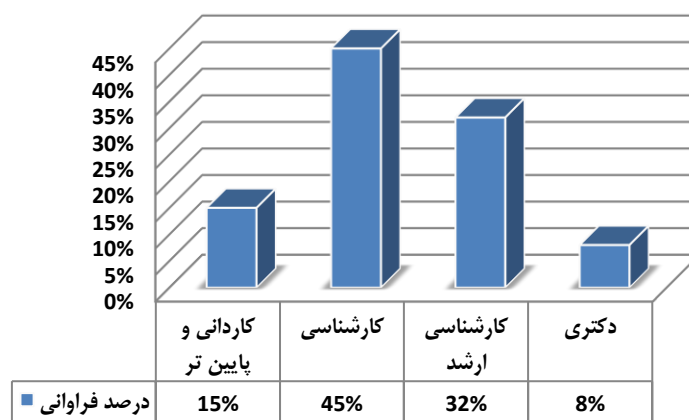
نمودار ۲ توزیع فراوانی پاسخگویان با توجه به سن آنها

• میزان تحصیلات پاسخگویان

در جدول شماره ۴-۳ فراوانی پاسخگویان با توجه به میزان تحصیلات آنها و در نمودار شماره ۳ درصد فراوانی آنها به تفکیک تحصیلات نمایش داده شده است. همانگونه که در جدول و نمودار زیر مشاهده می‌کنید بیشترین فراوانی (۴۵ نفر) مختص پاسخگویانی است که دارای تحصیلات کارشناسی بوده‌اند. کمترین فراوانی نیز مربوط به سطح تحصیلات دکتری است که تنها ۸ نفر از پاسخگویان را شامل می‌شود.

جدول ۶ توزیع فراوانی پاسخگویان با توجه به تحصیلات آنها

درصد	فراوانی	تحصیلات
۱۵ درصد	۱۵	کاردانی و پایین تر
۴۵ درصد	۴۵	کارشناسی
۳۲ درصد	۳۲	کارشناسی ارشد
۸ درصد	۸	دکتری
۱۰۰ درصد	۱۰۰	جمع



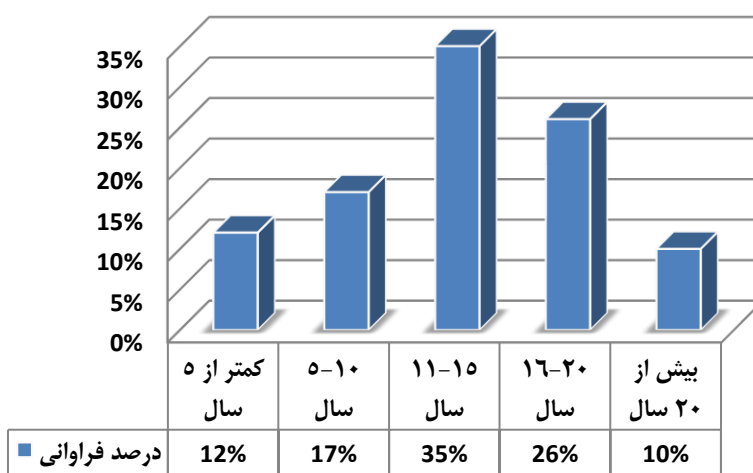
نمودار ۳ درصد فراوانی پاسخگویان به تفکیک تحصیلات

• سابقه کاری پاسخگویان

در جدول و نمودار شماره ۴ فراوانی و درصد فراوانی پاسخگویان این پژوهش با توجه به سن آن‌ها گزارش شده است. همانگونه که اطلاعات ارائه شده نشان می‌دهد ۳۸ درصد از پاسخگویان این پژوهش در رده سنی ۳۱ تا ۴۰ سال قرار داشته‌اند که بیشترین فراوانی است. همچنین کمترین فراوانی مربوط به پاسخگویان در رده سنی بیشتر از ۵۰ سال است که برابر با ۱۲ درصد از کل نمونه را شامل می‌شود.

جدول ۷ توزیع فراوانی پاسخگویان با توجه به سابقه کاری پاسخگویان

درصد	فراوانی	سن
۱۲	۱۲	کمتر از ۵ سال
۱۷ درصد	۱۷	۵ تا ۱۰ سال
۳۵ درصد	۳۵	۱۱ تا ۱۵ سال
۲۶ درصد	۲۶	۱۶ تا ۲۰ سال
۱۰ درصد	۱۰	بیشتر از ۲۰ سال
۱۰۰	۱۰۰	جمع

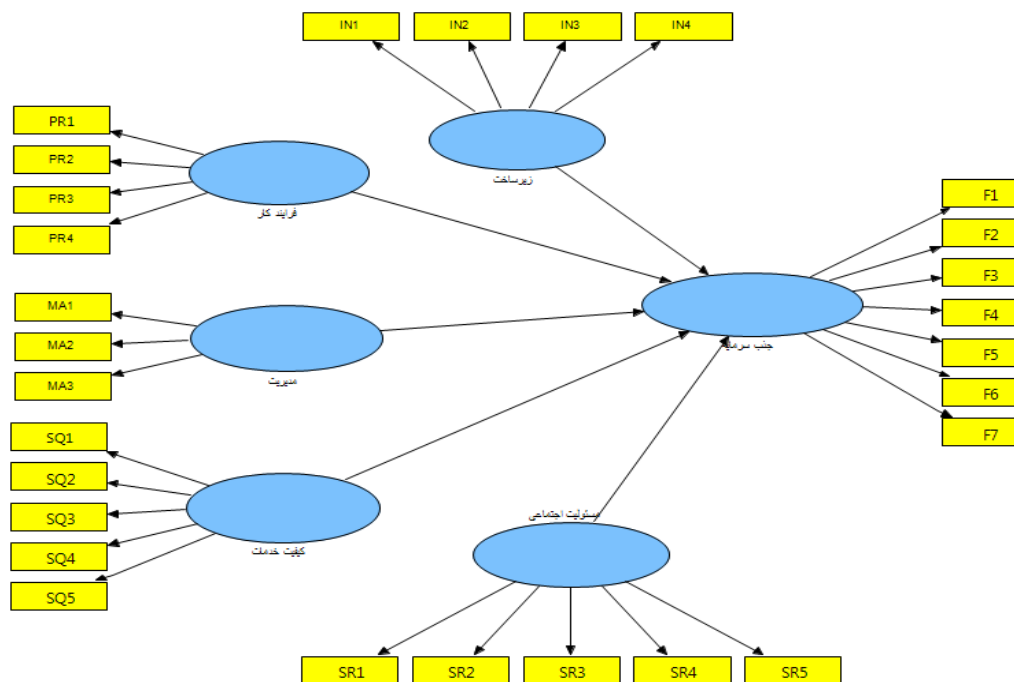


نمودار ۴ درصد فراوانی پاسخگویان با توجه به سابقه کاری

۹. آزمون مدل مفهومی پژوهش

همانگونه که در شکل شماره ۱ مشاهده می‌کنید، مدل مفهومی پژوهش بر تاثیرگذاری زیر ساخت های بندر، فرایند کار بندر، مدیریت بندر، کیفیت خدمات و مسئولیت اجتماعی بر جذب کالا و سرمایه تاکید دارد. شکل زیر نحوه ترسیم مدل مفهومی اصلی پژوهش در نرم‌افزار SmartPLS را نشان می‌دهد.

متغیرهای مدل به دو نوع متغیرهای درون زا یا جریان گیرنده و متغیرهای برونزا یا جریان دهنده تقسیم می‌شوند. هر متغیر در سیستم مدل معادلات ساختاری می‌تواند هم به عنوان یک متغیر درون زا و هم یک متغیر برونزا در نظر گرفته شود. متغیر درون زا متغیری است که از جانب سایر متغیرهای موجود در مدل تأثیر می‌پذیرد. در مقابل متغیر برونزا متغیری است که هیچ‌گونه تأثیری از سایر متغیرهای موجود در مدل دریافت نمی‌کند بلکه خود تأثیر می‌گذارد. در مدل مفهومی این پژوهش جذب کالا و سرمایه به عنوان متغیر درون‌زا و زیر ساخت های بندر، فرایند کار بندر، مدیریت بندر، کیفیت خدمات و مسئولیت اجتماعی متغیرهای برون زای مدل هستند.



شکل ۱: ترسیم مدل مفهومی اصلی پژوهش در نرم‌افزار SmartPLS

• برازش مدل‌های اندازه‌گیری

مدل‌های مفهومی مجموعه‌ای از روابط نظام‌مند هستند که توصیفی جامع و سازگار از روابط میان چند پدیده را ارائه می‌نمایند. مدل‌های مرسوم در مدل‌سازی معادلات ساختاری SEM در واقع متشکل از دو بخش هستند. مدل‌های اندازه‌گیری که چگونگی توضیح و تبیین متغیرهای پنهان را نشان می‌دهند و مدل ساختاری که نشان می‌دهد چگونه متغیرهای پنهان در پیوند با یکدیگر قرار گرفته‌اند. در واقع مدل‌های اندازه‌گیری روابط بین شاخص‌های (متغیرهای مشاهده شده) یک سازه (متغیر پنهان) و آن سازه را مشخص می‌سازند. برای بررسی برازش مدل‌های اندازه‌گیری در روش PLS همانگونه که در شکل ۱ مشخص شده است از شاخص‌های پایایی، روایی همگرا و روایی واگرا استفاده می‌شود.

در ادامه به گزارش و تفسیر هر یک از موارد مذکور پس از آزمون مدل مفهومی پژوهش در نرم‌افزار SmartPLS پرداخته می‌شود.

• پایایی شاخص‌ها

پایایی ترکیبی (CR) در مدل‌های ساختاری معیار بهتر و معتبرتری نسبت به آلفای کرونباخ به شمار می‌رود، به دلیل اینکه در محاسبه آلفای کرونباخ در مورد هر سازه تمامی شاخص‌ها با اهمیت یکسان وارد محاسبات می‌شوند، ولی در محاسبه پایایی ترکیبی شاخص‌ها با بارهای عاملی بیشتر اهمیت زیادتتری داشته و باعث می‌شود که مقادیر CR، شاخص‌ها با بار عاملی بیشتر اهمیت زیادتتری داشته و باعث شود مقادیر CR سازه‌ها معیار واقعی‌تر و دقیق‌تری نسبت به آلفای کرونباخ باشد (داوری و رضازاده، ۱۳۹۲). مقدار پایایی ترکیبی گزارش شده برای هر یک از سازه‌های پنهان مدل در جدول شماره ۸ گزارش شده است. همانگونه که مشاهده می‌کنید تمام سازه‌های مدل از پایایی ترکیبی مناسبی (بالا تر از ۰.۷) برخوردار هستند که بیانگر پایایی قابل قبول برای مدل‌های اندازه‌گیری بر پایه یکی دیگر از شاخص‌های پایایی است.

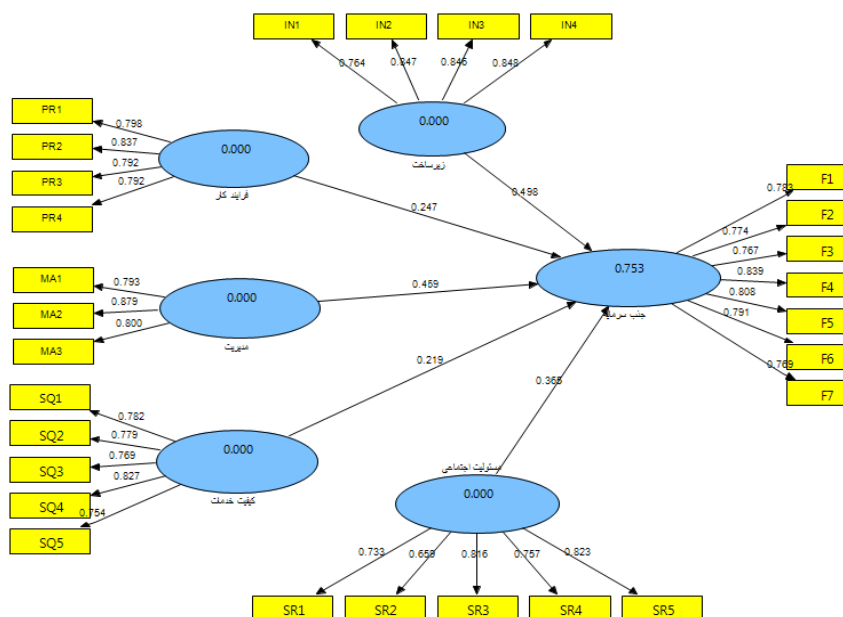
جدول ۸ پایایی ترکیبی سازه‌های مدل

متغیرها	پایایی ترکیبی CR
جذب سرمایه	۰.۹۲
زیر ساخت های بندر	۰.۸۹
فرایند کار بندر	۰.۸۸
مدیریت بندر	۰.۸۶
مسئولیت اجتماعی	۰.۸۷
کیفیت خدمات	۰.۸۸

پس از اطمینان از پایایی مدل‌های اندازه‌گیری نوبت به آزمون روایی مدل‌های اندازه‌گیری می‌رسد که طبق چهارچوب پیشنهادی (شکل ۱) اولین مرحله بررسی روایی همگرا مدل‌های اندازه‌گیری است.

• روایی همگرا مدل‌های اندازه‌گیری

روایی همگرا دومین معیاری است که برای برازش مدل‌های اندازه‌گیری در روش PLS به کار برده می‌شود. برای بررسی روایی همگرایی مدل‌های اندازه‌گیری از ضرایب بارهای عاملی و ضرایب AVE استفاده می‌شود که در ادامه هر یک از موارد برای مدل مفهومی پژوهش گزارش و تفسیر می‌شوند. بارهای عاملی از طریق محاسبه مقدار همبستگی شاخص‌های یک سازه با آن سازه محاسبه می‌شوند و اگر این مقدار برابر و یا بیشتر از ۰/۴ شود (هالند، ۱۹۹۹) موید این مطلب است که واریانس بین سازه‌ها و شاخص‌های آن از واریانس خطای اندازه‌گیری آن سازه بیشتر بوده و روایی آن سازه قابل قبول است. البته برخی از پژوهش‌گران از جمله ریوارد و هاف (۱۹۸۸) عدد ۰/۵ را به عنوان مقدار ملاک بارهای عاملی ذکر نموده‌اند. مقادیر بارهای عاملی که برای سنجش‌های هر یک از سازه‌های پنهان مدل توسط نرم‌افزار SmartPLS گزارش شده است در شکل شماره ۲ مشخص شده است. همانگونه که مشاهده می‌کنید تمام بارهای عاملی از حد قابل قبول بیشتر هستند.



شکل ۲ بارهای عاملی برآورد شده در مدل مفهومی پژوهش

معیار AVE که یکی دیگر از شاخص‌های روایی همگرا به حساب می‌آید، نشان دهنده میانگین واریانس به اشتراک گذاشته شده بین هر سازه با شاخص‌های خود است. به بیان ساده‌تر AVE میزان همبستگی یک سازه با شاخص‌های خود را نشان می‌دهد که هرچه این همبستگی بیشتر باشد، برازش نیز بیشتر است. فورنل و لارکر (۱۹۸۱) معیار AVE را برای سنجش روایی همگرا معرفی کرده و اظهار داشتند که مقدار AVE بالاتر از ۰/۵ بیانگر روایی همگرای قابل قبول برای مدل‌های اندازه‌گیری است. جدول شماره ۴-۶ مقدار AVE گزارش شده برای هر یک از سازه‌های مدل را نشان می‌دهد.

جدول ۹ مقدار AVE برای سازه‌های مدل

متغیرها	شاخص AVE
جذب سرمایه	۰.۶۲
زیر ساخت های بندر	۰.۶۸
فرآیند کار بندر	۰.۶۴
مدیریت بندر	۰.۶۸
مسئولیت اجتماعی	۰.۵۷
کیفیت خدمات	۰.۶۱

اطلاعات گزارش شده در جدول بالا نشان می‌دهند که مقدار AVE برای تمام سازه‌های مدل از مقدار ۰/۵ بیشتر است که روایی همگرای مناسبی را برای مدل‌های اندازه‌گیری نشان می‌دهد.

• روایی واگرا مدل‌های اندازه‌گیری

در نهایت روایی واگرا سومین معیار سنجش برازش مدل‌های اندازه‌گیری در روش PLS است. روایی واگرا بر همبستگی پایین سنج‌های یک متغیر پنهان با یک متغیر غیر مرتبط با آن (از نظر پژوهشگر) اشاره دارد. روایی واگرا در روش PLS از دو طریق سنجیده می‌شود. یکی روش بارهای عاملی متقابل است که میزان همبستگی بین شاخص‌های یک سازه را با همبستگی آن‌ها با سازه‌های دیگر مقایسه می‌کند و روش دیگر معیار پیشنهادی فورنل و لارکر ۱ است که در این پژوهش مورد استفاده قرار گرفته است. فورنل و لارکر (۱۹۸۱) بیان کردند روایی واگرا وقتی در سطح قابل قبول است که میزان AVE برای هر سازه بیشتر از واریانس اشتراکی بین آن سازه و سازه‌های دیگر (یعنی مربع مقدار ضرایب همبستگی بین سازه‌ها) در مدل باشد. بر این اساس روایی واگرای قابل قبول یک مدل اندازه‌گیری حاکی از آن است که یک سازه در مدل تعامل بیشتری با شاخص‌های خود دارد تا با سازه‌های دیگر. در روش PLS، این امر به وسیله یک ماتریس صورت می‌گیرد که خانه‌های این ماتریس حاوی مقادیر ضرایب همبستگی بین سازه‌ها و قطر اصلی ماتریس جذر مقادیر AVE مربوط به هر سازه است. جدول شماره ۱۰ این ماتریس را برای سازه‌های مدل این پژوهش نشان می‌دهد.

جدول ۱۰ ماتریس سنجش روایی واگرا

سازه‌ها	جذب سرمایه	زیر ساخت های بندر	فرایند کار بندر	مدیریت بندر	مسئولیت اجتماعی	کیفیت خدمات
جذب سرمایه	۰.۷۸					
زیر ساخت های بندر	۰.۶۸	۰.۸۲				
فرایند کار بندر	۰.۷۲	۰.۶۴	۰.۸۰			
مدیریت بندر	۰.۶۶	۰.۶۱	۰.۵۵	۰.۸۲		
مسئولیت اجتماعی	۰.۷۴	۰.۶۵	۰.۶۴	۰.۶۹	۰.۷۵	
کیفیت خدمات	۰.۷۶	۰.۶۴	۰.۶۱	۰.۶۵	۰.۷۷	۰.۷۸

همانگونه که در جدول بالا مشاهده می‌کنید، جذر AVE که برای هر سازه گزارش شده است (قطر اصلی) از همبستگی آن با سایر سازه‌های مدل بیشتر است که این موضوع بیانگر روایی واگرای قابل قبول برای مدل‌های اندازه‌گیری است. پس از اطمینان از برازش مدل‌های اندازه‌گیری از طریق آزمون پایایی، روایی همگرا و روایی واگرای آن‌ها نوبت به آزمون برازش مدل ساختاری می‌رسد. در ادامه به این موضوع پرداخته خواهد شد و طبق شکل ۱ از معیارهای پیشنهادی در این زمینه استفاده خواهد شد.

• برازش مدل ساختاری

مطابق با چهارچوب تحلیل داده‌ها در روش PLS (شکل ۲) پس از بررسی برازش مدل‌های اندازه‌گیری نوبت به برازش مدل ساختاری پژوهش می‌رسد. همانگونه که قبلاً نیز اشاره شد، بخش ساختاری مدل بر خلاف مدل‌های اندازه‌گیری، به

پرسش‌ها و متغیرهای آشکار مدل کاری ندارد و تنها به متغیرهای پنهان و روابط میان آن‌ها توجه می‌کند. در این پژوهش برازش مدل ساختاری با استفاده از معیارهای ضریب تعیین (R^2)، اندازه تاثیر (f^2)، معیار Q^2 ، Redundancy و در نهایت ضرایب معناداری z استفاده شده است.

• ضریب تعیین

ضریب تعیین (R^2) معیاری است که بیانگر میزان تغییرات هر یک از متغیرهای وابسته مدل است که به وسیله متغیرهای مستقل تبیین می‌شود. گفتنی است که مقدار R^2 تنها برای متغیرهای درون‌زای مدل ارائه می‌شود و در مورد سازه‌های برون‌زا مقدار آن برابر صفر است. هرچه مقدار R^2 مربوط به سازه‌های درون‌زای مدل بیشتر باشد، نشان از برازش بهتر مدل است. چین (۱۹۹۸) سه مقدار ۰/۱۹، ۰/۳۳ و ۰/۶۷ را به عنوان مقدار ملاک برای مقادیر ضعیف، متوسط و قوی بودن برازش بخش ساختاری مدل به وسیله معیار ضریب تعیین تعریف کرده است. جدول شماره ۱۱ مقدار R^2 گزارش شده برای هر یک از متغیرهای درون‌زای مدل مفهومی پژوهش را نشان می‌دهد.

جدول ۱۱ ضریب تعیین گزارش شده برای سازه‌های درون‌زای مدل

متغیرها	شاخص R^2
جذب کالا و سرمایه	۰/۷۵

همانگونه که در جدول شماره ۱۱ مشاهده می‌کنید، سازه جذب کالا و سرمایه متغیر دورن‌زای مدل پژوهش است. مقدار ضریب تعیین گزارش شده برای این متغیر در سطح بسیار قوی قرار دارد. در رابطه با متغیر جذب کالا و سرمایه، ضریب تعیین گزارش شده نشان می‌دهد که متغیرهای مستقل تاثیرگذار بر آن توانسته‌اند ۷۵ درصد از تغییرات این متغیر را تبیین کنند که مقدار بسیار مناسبی است.

• اندازه تاثیر (f^2)

این معیار که توسط کوهن (۱۹۸۸) معرفی شد، شدت رابطه‌ی میان سازه‌های مدل را تعیین می‌کند. معیار اندازه تاثیر از شاخص R^2 برای تحلیل رابطه‌ی میان سازه‌ها کمک می‌گیرد. البته این معیار در مدل‌هایی کاربرد دارد که متغیرهای درون‌زایی داشته باشد که بیش از یک متغیر برون‌زا بر آن‌ها تاثیرگذار باشد. کوهن فرمول محاسبه اندازه تاثیر را به صورت رابطه ۱ ارائه کرد و اضافه کرد که مقادیر ۰/۰۲، ۰/۱۵ و ۰/۳۵ به ترتیب بیانگر اندازه تاثیر کوچک، متوسط و زیاد یک سازه بر سازه دیگر هستند.

$$f^2(x \rightarrow y) = \frac{R^2y(x \text{ included}) - R^2y(x \text{ excluded})}{1 - R^2y(x \text{ included})} \quad \text{رابطه شماره ۱}$$

در فرمول بالا:

$R^2y(x \text{ included})$: مقدار ضریب تعیین سازه y زمانی که سازه x در مدل موجود باشد.

$R^2y(x \text{ excluded})$: مقدار ضریب تعیین سازه y زمانی که سازه x از مدل حذف شده باشد.

با توجه به رابطه شماره ۱ برای محاسبه اندازه تاثیر ابتدا مقدار R^2 مسیر بین دو سازه برونزا و درونزا را محاسبه و سپس بدون حضور سازه برونزا مورد نظر (که قصد محاسبه اندازه تاثیر برای آن را داریم) دوباره مقدار R^2 سازه درونزا را محاسبه و سپس از رابطه بالا برای محاسبه مقدار اندازه تاثیر استفاده می‌شود. بر این اساس مقدار اندازه تاثیر برای هر یک از روابط موجود در مدل پژوهش در جدول شماره ۱۲ گزارش شده است.

جدول ۱۲ معیار اندازه تاثیر برای روابط موجود در مدل پژوهش

اندازه تاثیر	$R^2y(x \text{ excluded})$	$R^2y(x \text{ included})$	رابطه مورد بررسی
۰.۲	۰.۷۰	۰.۷۵	زیر ساخت های بندر ← جذب کالا و سرمایه
۰.۱۲	۰.۷۲	۰.۷۵	فرایند کار بندر ← جذب کالا و سرمایه
۰.۲	۰.۷۰	۰.۷۵	مدیریت بندر ← جذب کالا و سرمایه
۰.۰۸	۰.۷۳	۰.۷۵	مسئولیت اجتماعی ← جذب کالا و سرمایه
۰.۱۶	۰.۷۱	۰.۷۵	کیفیت خدمات ← جذب کالا و سرمایه

نتایج حاصل از جدول شماره ۱۲ نشان دهنده اندازه تاثیر بین ضعیف تا متوسط برای روابط فرایند کار بندر، مسئولیت اجتماعی و کیفیت خدمات می باشد. اندازه تاثیر مدیریت بندر و زیرساخت های بندر در این پژوهش قوی است.

• معیار Q2

این معیار که توسط استون و گیزرا (۱۹۷۵) معرفی شد، قدرت پیش‌بینی مدل را مشخص می‌کند. به اعتقاد آن‌ها مدل‌هایی که دارای برازش بخش ساختاری قابل قبول هستند، باید قابلیت پیش‌بینی شاخص‌های مربوط به سازه‌های درون‌زای مدل را داشته باشند. در صورتی که مقدار Q2 در مورد یک سازه‌ی درون‌زا صفر و یا کمتر از صفر باشد نشان می‌دهد که روابط بین سازه‌های دیگر مدل و آن سازه‌ی درون‌زا به خوبی تبیین نشده است و در نتیجه مدل نیاز به اصلاح دارد. هنسler و همکاران (۲۰۰۹) در مورد شدت قدرت پیش‌بینی در مورد سازه‌های درون‌زا سه مقدار ۰/۰۲، ۰/۱۵ و ۰/۳۵ را تعیین نموده‌اند. به اعتقاد آن‌ها اگر مقدار Q2 در مورد یک سازه‌ی درون‌زا در محدوده‌ی نزدیک به ۰/۰۲ باشد، نشان از آن دارد که مدل قدرت پیش‌بینی ضعیفی دارد. جدول شماره ۱۳ معیار Q2 گزارش شده برای هر یک از متغیرهای درون‌زای مدل را نشان می‌دهد.

جدول ۱۳ معیار Q2 برای سازه‌های درون‌زای مدل

متغیرها	شاخص Q2
جذب کالا و سرمایه	۰.۴۶

1- Stone & Griz

2- Hensler et al.

همانگونه که در جدول بالا مشاهده می‌کنید مقدار Q2 برای متغیر درون‌زای مدل در سطح بسیار قوی قرار دارد که بیانگر برازش مناسب برای مدل ساختاری باشد.

• معیار Redundancy

این معیار از حاصلضرب مقادیر اشتراکی ۱ سازه‌ها در مقادیر R2 مربوط به آن‌ها به دست می‌آید و نشانگر مقدار تغییرپذیری شاخص‌های یک سازه درون‌زا است که از یک یا چند سازه‌ی برون‌زا تاثیر می‌پذیرد. برای این معیار حد مجازی تعیین نشده است و مقادیر بالاتر بیانگر برازش مناسبتر و بهتر مدل هستند. جدول شماره ۱۴ مقدار این معیار را برای سازه‌های درون‌زای مدل نشان می‌دهد.

جدول ۱۴ معیار Redundancy برای سازه‌های درون‌زای مدل

متغیرها	شاخص Redundancy
جذب کالا و سرمایه	۰.۴۶=۰.۷۵*۰.۶۲

یک معیار مناسب برای سنجش برازش بخش ساختاری مدل‌های معادلات ساختاری در روش PLS، مقدار میانگین Redundancy های مربوط به سازه درون‌زای مدل است. این مقدار که با \overline{Red} نشان داده می‌شود شاخص مناسبی برای برازش مدل ساختاری است و در محاسبه برازش کلی مدل نیز مورد استفاده قرار می‌گیرد. مقدار \overline{Red} برای مدل پژوهش برابر ۰/۴۶ است، که مقدار نسبتاً مناسبی را نشان می‌دهد. تاکنون از پنج معیار مختلف برای بررسی برازش مدل ساختاری پژوهش استفاده شد. همانگونه که اشاره شد از دیگر معیارهای برازش مدل‌های ساختاری ضرایب معناداری z هستند که بر مبنای آن‌ها به آزمون فرضیه‌های پژوهش نیز پرداخته می‌شود. در اینجا برای جلوگیری از تکرار ضرایب مسیر و معناداری آن‌ها در بخش مربوط به آزمون فرضیه‌های پژوهش مورد بررسی قرار می‌گیرند. در ادامه به عنوان آخرین مرحله در آزمون برازش مدل به بررسی برازش و درستی کلی مدل پرداخته می‌شود.

• برازش کلی مدل

مدل کلی شامل هر دو بخش مدل‌های اندازه‌گیری و ساختاری می‌شود و با تایید برازش آن، بررسی برازش در یک مدل کامل می‌شود. همانگونه که پیش‌تر عنوان شد برای بررسی برازش کلی مدل تنها از یک معیار با عنوان GOF استفاده می‌شود. معیار GOF مربوط به برازش کلی مدل‌های معادلات ساختاری است، بدین معنی که پژوهشگر توسط این معیار می‌تواند درستی و برازش کلیت مدل مفهومی پیشنهادی را مورد آزمون قرار دهد. معیار GOF توسط تننهاوس و همکاران ۲ (۲۰۰۴) ابداع گردید و طبق رابطه ۲ محاسبه می‌شود.

$$Gof = \sqrt{\text{Communalities} \times R^2} \quad \text{رابطه شماره ۱}$$

1- Communality

2- TenenHouse et al.

وتزلس و همکاران ۱ (۲۰۰۹) سه مقدار ۰/۰۱، ۰/۲۵ و ۰/۳۶ را به عنوان مقادیر ضعیف، متوسط و قوی برای Gof معرفی نموده‌اند. جدول شماره ۱۵ مقدار Communalities محاسبه شده برای هر یک از سازه‌های درون‌زای مدل را نشان می‌دهد.

جدول ۱۵ معیار Communalities برای سازه‌های درون‌زای مدل

متغیرها	شاخص Communalities
جذب کالا و سرمایه	۰.۵۶

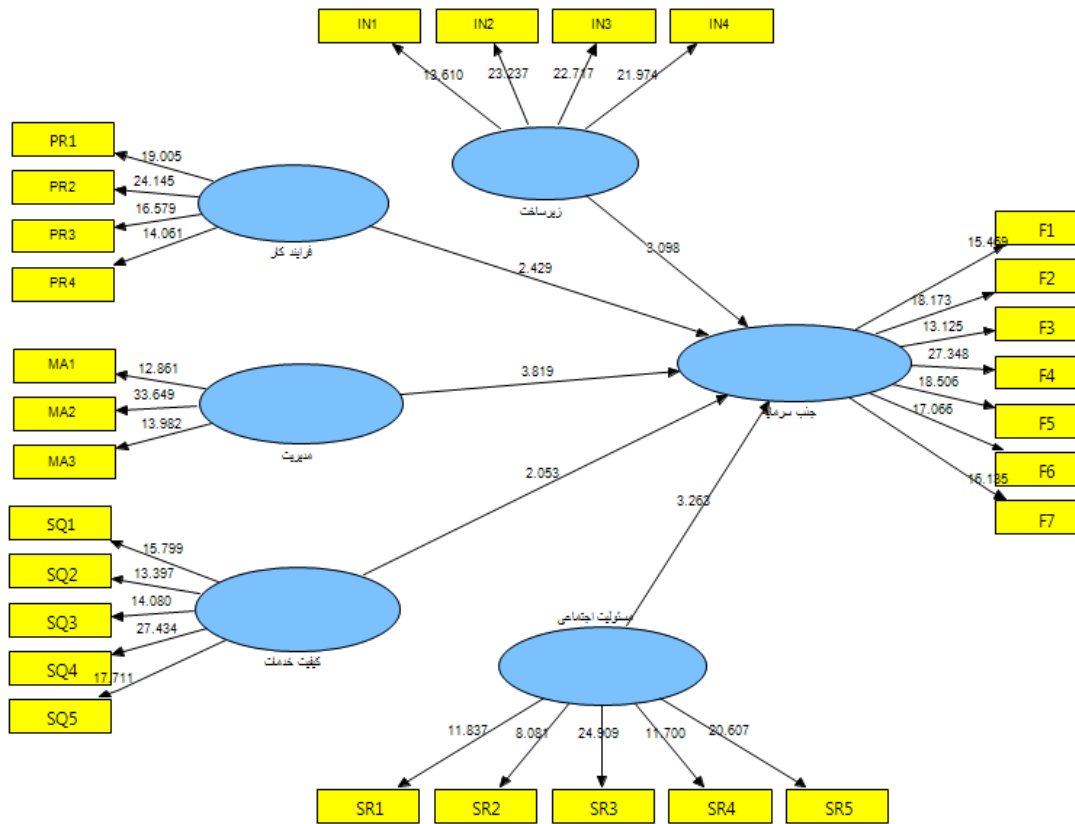
$$Gof = \sqrt{\overline{Communalities} \times \overline{R^2}} = \sqrt{0.62 \times 0.75} = 0.68$$

با استفاده از اطلاعات ارائه شده در جدول بالا مقدار Gof برای کل مدل مقدار ۰/۶۸ محاسبه شد که بیانگر برازش کلی بسیار قوی برای مدل پژوهش است.

۱۰. آزمون فرضیه‌های پژوهش

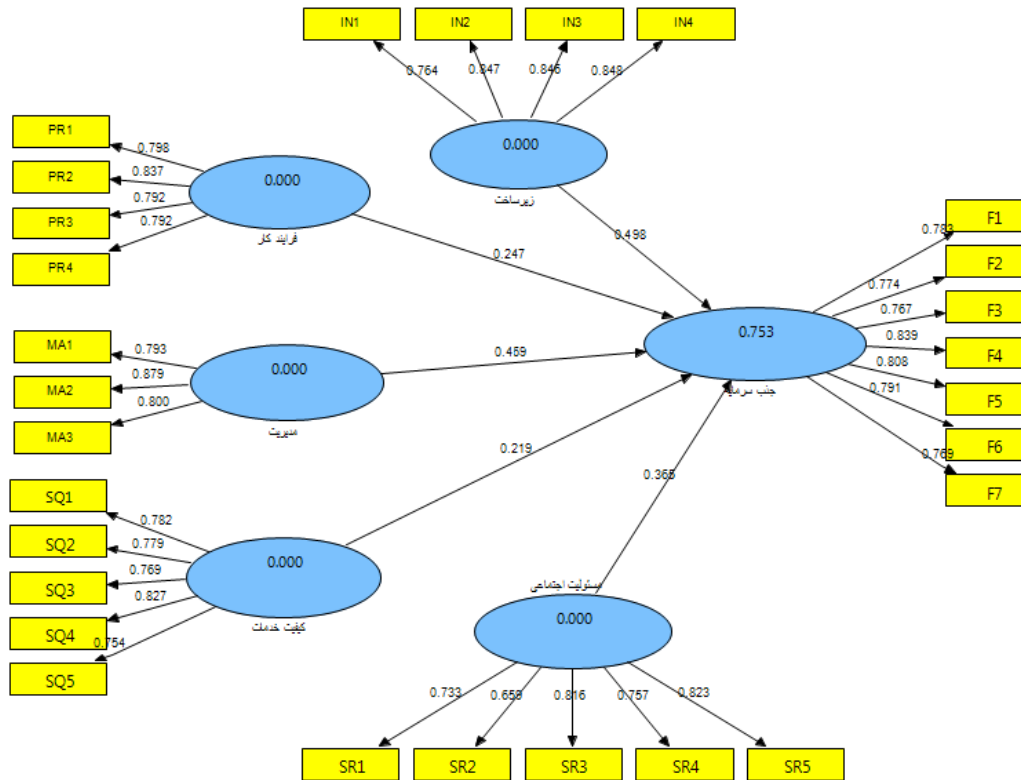
مطابق با چهارچوب پیشنهادی در شکل شماره ۱ پس از اطمینان از برازش مدل‌های اندازه‌گیری، ساختاری و در نهایت برازش کلی مدل می‌توان به آزمون فرضیه‌های پژوهش با توجه به ضرایب معناداری z و ضرایب تاثیر استاندارد برآورد شده پرداخت. بدین منظور ابتدا با توجه به سطح معناداری مشاهده شده برای هر یک از روابط تدوین شده در مدل به آزمون فرضیه‌های پژوهش پرداخته می‌شود و سپس روابط غیرمعنادار از مدل حذف می‌شوند تا مدل نهایی پژوهش ارائه شود.

ابتدایی‌ترین معیار برای سنجش رابطه‌ی بین سازه‌ها در مدل‌های معادلات ساختاری، اعداد معناداری t است. اگر مقدار آماره‌ی t خارج بازه‌ی (-۱/۹۶ تا +۱/۹۶) قرار گیرد در سطح اطمینان ۹۵٪ معنادار است و اگر مقدار آماره‌ی t درون این بازه قرار گیرد، در نتیجه ضریب مسیر برآورد شده معنادار نیست و فرضیه متناسب با آن رد می‌شود. ضریب تاثیر برآورد شده در سطح اطمینان ۹۹٪ معنادار است اگر مقدار آماره‌ی t خارج بازه‌ی (-۲/۵۸ تا +۲/۵۸) قرار گیرد. شکل شماره ۳ مدل مفهومی پژوهش را در حالت معناداری ضرایب نشان می‌دهد.



شکل شماره ۳ مدل مفهومی پژوهش در حالت معناداری ضرایب

مطابق با اطلاعات ارائه شده در شکل شماره ۳ از روابط تدوین شده در مدل مفهومی پژوهش تمام روابط مورد تایید قرار می‌گیرد؛ زیرا مقدار آماره t که برای این روابط گزارش شده است بیش از مقدار بحرانی $1/96$ در سطح اطمینان ۹۵ درصد است. در ادامه با جزئیات بیشتر به آزمون هر یک از فرضیه‌های پژوهش پرداخته خواهد شد. شکل شماره ۴ مدل مفهومی پژوهش را در حال تخمین ضرایب استاندارد نشان می‌دهد. در این شکل شدت تاثیرگذاری متغیرها بر یکدیگر مشخص شده است. در درون یک مدل معادلات ساختاری هر اثر مستقیم، رابطه‌ای را میان یک متغیر وابسته و متغیر مستقل، مشخص و بیان می‌کند. اگرچه یک متغیر وابسته در یک اثر مستقیم دیگر می‌تواند متغیر مستقل باشد و برعکس.



شکل ۴ مدل مفهومی پژوهش در حالت تخمین ضرایب استاندارد

جدول ۱۶ ضرایب تاثیر برآورد شده در مدل مفهومی پژوهش را همراه با مقدار معناداری آن‌ها نشان می‌دهد. همچنین با استفاده از اطلاعات ارائه شده در این جدول به آزمون هر یک فرضیه‌های پژوهشی پرداخته شده است.

جدول ۱۶ نتایج نهایی آزمون فرضیه‌های پژوهش

فرضیه	رابطه مورد آزمون	ضریب تاثیر	t-value	آزمون فرضیه
۱	زیر ساخت های بندر ← جذب کالا و سرمایه	۰.۴۹	۳.۰۹	تایید می‌شود
۲	فرایند کار بندر ← جذب کالا و سرمایه	۰.۲۴	۲.۴۲	تایید می‌شود
۳	مدیریت بندر ← جذب کالا و سرمایه	۰.۴۵	۳.۸۱	تایید می‌شود
۴	کیفیت خدمات ← جذب کالا و سرمایه	۰.۲۱	۲.۰۵	تایید می‌شود
۵	مسئولیت اجتماعی ← جذب کالا و سرمایه	۰.۳۶	۳.۲۶	تایید می‌شود

همانگونه که در جدول بالا مشاهده می‌کنید تمام فرضیات در سطح اطمینان ۹۵ درصد و با توجه به مقایسه آماره t گزارش شده با مقدار بحرانی ۱/۹۶ مورد تایید قرار گرفته‌اند.

۱۱. نتیجه گیری

یافته‌های جدول ۱۶ نشان می‌دهد که ضریب تاثیر زیرساخت های بندر با جذب کالا و سرمایه در بندر آبادان برابر با ۰.۴۹ بوده که نشان دهنده رابطه قوی بین این دو متغیر می باشد. مقدار t value (ضریب معنی داری) برابر ۳.۰۹ بوده و از قدر مطلق ۲.۵۸ بالاتر می باشد و در نتیجه در سطح اطمینان ۹۹ درصد تایید می‌شود که زیر ساخت های بندر با جذب کالا و سرمایه در بندر رابطه مثبت و معنی داری دارد.

نتایج این مطالعه با پژوهش احمدنیا (۱۳۹۱) با عنوان بررسی نسلی و جایگاه ایران در منطقه همسو می باشد. با این تفاوت که احمد نیا زیرساخت اطلاعاتی را مهمتر از زیر ساخت فیزیکی می داند. احمدنیا در پژوهش خود بیان می دارد که به جز زیرساخت ها و روساخت های ضروری در بندر عنصر بسیار مهم دیگری به نام ساختار اطلاعاتی مورد نیاز بنادر است. جریان یکسان و هموار اطلاعات که کشتی و کالا را به گستردگی جهان در بر گرفته و همچنین تمام زنجیره پشتیبانی حمل و نقل ، همه از اهمیت فراوانی در بنادر نسل سوم برخوردار هستند. پیامد تجهیزات مدرن و به کارگیری دانش ، مهارت و مدیریت در استفاده از شبکه گسترده الکترونیکی اطلاعات برای اعمال کنترل بر بندر نسل سوم باعث گردیده تا خدمات ناوبری ، تخلیه و بارگیری ، انبارداری و سایر خدمات سنتی بنادر دارای ساختار و مدیریتی نوین شوند و از کارایی بالایی برخوردار گردند.

همچنین یو و همکاران (۲۰۱۸) در مقاله ای با عنوان ارزیابی رقابت پورت های کانتینری در کره و چین تلاش نمودند تا برای شناخت بهتر و ارزیابی سطح رقابت بین بنادر اصلی در منطقه شمال شرقی آسیا، ضمن شناسایی عوامل موثر بر رقابت بین این بنادر، یک ساختار برای ارزیابی آنها ارائه نمایند. در ابتدا، رقابت بین بنادر کره جنوبی و چین را بررسی نمودند. در پایان آن ها به این نتیجه رسیدند که عوامل کلیدی در رقابت بین بنادر از حالت سخت افزاری و انسانی به حالت نرم افزاری و کاربرد فناوری تغییر یافته است. تفاوت این پژوهش با پژوهش حاضر در این است که یو و همکارانش بنادر کره و چین که از حیث امکانات سخت افزاری وضعیت بسیار خوبی دارند را بررسی نموده و در نتیجه زیرساخت نرم افزاری و فناوری را مهمتر از زیرساخت سخت افزاری دانستند. ضریب تاثیر فرایند کار بندر در جذب کالا و سرمایه برابر با ۰.۲۴ بوده که نشان دهنده رابطه متوسط بین این دو متغیر می باشد. مقدار t value (ضریب معنی داری) برابر ۲.۲۱ بوده و از قدر مطلق ۱.۹۶ بالاتر می باشد و در نتیجه در سطح اطمینان ۹۵ درصد تایید می‌شود که فرایند کار بندر در جذب کالا و سرمایه در بندر آبادان و خرمشهر رابطه مثبت و معنی داری دارد.

نتایج این فرضیه با مطالعه احمد نیا (۱۳۹۱) همسو می باشد. احمد نیا در پژوهش خود اشاره می کند که تمام زنجیره پشتیبانی حمل و نقل (فرایند کار بندر) ، همه از اهمیت فراوانی در بنادر نسل سوم برخوردار هستند. پیامد تجهیزات مدرن و به کارگیری دانش ، مهارت و مدیریت در استفاده از شبکه گسترده الکترونیکی اطلاعات برای اعمال کنترل بر بندر نسل سوم باعث گردیده تا خدمات ناوبری ، تخلیه و بارگیری، انبارداری و سایر خدمات سنتی بنادر دارای ساختار و مدیریتی نوین شوند و از کارایی بالایی برخوردار گردند.

بر اساس یافته‌های جدول ۱۶ ضریب تاثیر برابر با ۰.۴۵ و مقدار t value (ضریب معنی داری) برابر ۳.۸۱ است و در نتیجه با توجه به مقدار t value از قدر مطلق ۲.۵۸ بالاتر می باشد در سطح اطمینان ۹۹ درصد تایید می‌شود که مدیریت بندر با جذب کالا و سرمایه در بندر آبادان و خرمشهر رابطه مثبت و معنی داری دارد.

نتایج این فرضیه با پژوهش تونگزون (۲۰۰۹) با عنوان انتخاب بندر و حمل و نقل همسو می باشد. تونگزون انتخاب بندر را بر اساس شاخصهایی که از دیدگاه فرستندگان کالا مهم بودند، بررسی نمود. وی در تحقیق خود اصلی ترین فاکتورهای تأثیرگذار بر انتخاب بندر از دیدگاه فرستندگان کالای آسیای جنوب شرقی را مورد ارزیابی قرار داد و تعدادی سیاستهای اجرایی برای متصدیان و ادارات بندر استخراج نمود آن ها در پژوهش خود شاخص های مربوط به مدیریت

نوبن بندر را بررسی نموده و آن را به عنوان یکی از مهمترین مسائل مربوط به انتخاب بندر از سوی صاحبان کالا تشخیص دادند. تفاوت پژوهش حاضر با پژوهش تونگرون در قلمرو دو پژوهش است. پژوهش حاضر قلمرو سرزمینی ایران و به ویژه بندر آبادان و خرمشهر را مدنظر دارد در حالی که در پژوهش تونگرون کشورهای آسیای جنوب شرقی مورد مطالعه قرار گرفته است.

یافته‌های جدول ۱۶ نشان می‌دهد که ضریب تاثیر برابر با ۰.۲۱ و مقدار t value (ضریب معنی داری) برابر ۲.۰۵ و در نتیجه در سطح اطمینان ۹۵ درصد تایید می‌شود که کیفیت خدمات بندر در جذب کالا و سرمایه در بندر آبادان و خرمشهر رابطه مثبت و معنی داری دارد.

نتایج این پژوهش با مطالعه آرش جلیلیان (۱۳۹۲) با عنوان بررسی و رتبه بندی کیفیت خدمات دریایی و بندری در بندر تجاری جهت جذب مشتریان) همسو می باشد. جلیلیان در پژوهش خود نقش خدمات دریایی را در بندر مورد توجه و تایید قرار دارد. همچنین معیاد فیصلی (۱۳۹۲) پژوهشی با عنوان بهبود خدمات بندری در راستای جذب مشتری بیشتر براساس تکنیک توسعه کیفیت) انجام داد. نتایج حاصل از پژوهش فیصلی تکنیک های توسعه کیفیت و اصلاح خدمات بندر را نمایان ساخت که با نتایج به دست آمده از پژوهش حاضر مترادف است. وحدانی (۱۳۹۲) نیز پژوهشی با عنوان شناسایی و ارزیابی فاکتورهای کیفیت خدمات در بندر بر مبنای مدل تحلیل اهمیت- عملکرد (IPA) (مورد کاوی بندر شهید رجایی) انجام داد. پژوهش حاضر به منظور شناسایی مهمترین فاکتورهای تعیین کننده کیفیت خدمات بندری و ارزیابی سطح کیفیت ارائه شده در بندر ایران (مورد کاوی بندر شهید رجایی) از دیدگاه عمده ترین مشتریان بندر (شرکت های کشتیرانی و نمایندگان خطوط) و تعیین اولویتهای اقدامات بهبود کیفیت خدمات تهیه شده است. نتایج بدست آمده نشان داد که کیفیت خدمات ارائه شده در بندر مورد مطالعه از سطح ایده آل فاصله دارد. چاو و مین یانگ (۲۰۱۱) نیز به مطالعه کیفیت خدمات بندر تانجونگ با استفاده از مدل سروکوال پرداخت و با استفاده از مقیاس سروکوال ثابت کرد که می توان آنرا در اندازه گیری کیفیت خدمات بندر بررسی نمود و بر اساس ادبیات تحقیق پنج بعد مدل سروکوال مناسب این بررسی می باشد.

یافته‌های جدول ۱۶ نشان می‌دهد که ضریب تاثیر برابر با ۰.۳۶ و مقدار t value (ضریب معنی داری) برابر با ۳.۲۶ است و با توجه به بالاتر بودن این مقدار از قدر مطلق ۲.۵۸ در نتیجه در سطح اطمینان ۹۵ درصد مورد پذیرش قرار می گیرد که مسئولیت اجتماعی بندر در جذب کالا و سرمایه در بندر آبادان و خرمشهر تاثیر گذار است. نتایج این پژوهش با مطالعه گروسو مونترو (۲۰۰۸) مطابقت دارد.

۱۲. پیشنهاد های کاربردی پژوهش

براساس نتایج به دست آمده پیشنهادهایی به شرح ذیل ارائه می گردد.

پیشنهاد می شود در روند توسعه و تجهیز منطقه به خدمات بهداشتی- درمانی، هتل و اماکن گردشگری و تفریحی تسریع گردد. در این زمینه میتوان از طریق جلب بودجه های خاص منطقه ای یا نهاد های علاقه مند به سرمایه گذاری اقدام شود.

پیشنهاد می شود دولت هر چه سریع تر جهت احداث اتوبان بندر امام خمینی- خرمشهر- شلمچه و همچنین اتصال راه آهن بندر امام خمینی به بندر خرمشهر اقدام کند و بودجه لازم را در این زمینه تصویب کند.

پیشنهاد می شود زیرساخت های مورد نیاز برای توسعه بندر آبادان با الگو برداری از بندر کشورهای حوزه خلیج فارس که در منطقه پیشرو می باشند مشخص و جهت پیاده سازی آن اقدامات لازم صورت گیرد.

با توجه به عدم پهلوگیری کشتی های غول پیکر در بندر آبادان، سرمایه گذاری دولت در راستای لایروبی اروندرود تاثیر بسزایی در رونق بندر آبادان و منطقه خواهد شد.

مدیریت منطقه آزاد اروند از سال ۱۳۸۳ به عنوان نخستین سال تاسیس خود تاکنون بارها دستخوش تغییر شد. بدون شک اعتقاد تمامی صاحب نظران مربوطه، مشکلات اروند ناشی از عدم ثبات مدیریت ای سازمان است. مشکلاتی که روز به روز و با توجه به دشمنی ها و تخاصمات خارجی روز به روز دامنه ی آن گسترده تر می شود. بر این اساس حمایت و همراهی مسئولان استانی و شهرستان می تواند در روند برنامه های اجرایی منطقه مفید باشد.

دستیابی به اهداف کلان بندر آبادان مستلزم برنامه ریزی صحیح یا تعیین اولویت های مربوط و اتخاذ استراتژی های مناسب و مستلزم صرف زمان و کار فراوان خواهد بود که این امر نیازمند وجود مدیریت اجرایی قوی و کارآمد است. لذا بدین منظور نیاز به انجام دو اقدام ذیل ضروری است:

حفظ نیروهای متخصص و کارآمد و مدیران کارآفرین

جذب و جلب نیروهای کارآمد و مدیران کارآفرین

ابهام زدایی از قوانین و مقررات جاری از طریق نقد و اصلاح پاره ای از قوانین و مقررات، بهبود روش ها و منطقی کردن مقررات و همچنین شناخت قواعد و فراهم کردن ساز و کارهای لازم از طریق شناختن تساوی حقوق طرفین در قرارداد های مالی و فراهم کردن ایجاد اعتماد متقابل و تضمین کافی توسط قوانین می تواند در جذب سرمایه موثر باشد.

پیشنهاد می شود مسئولین منطقه نسبت به تشکیل همایش ها و گردهمایی های تخصصی در زمینه سرمایه گذاری در منطقه و همچنین تبلیغات منطقه ای در شهرهای مجاور نسبت به معرفی خدمات ارائه شده به سرمایه گذاران و تلاش جهت بهبود کیفیت خدمات به جلب سرمایه گذاران داخلی اقدام نمایند.

پیشنهاد می شود در شرایطی که دشمنان جمهوری اسلامی سعی در قطع صادرات و عدم دسترسی کشور عزیزمان به ارز مورد نیاز خود دارند، مجوزهای لازم برای مشارکت عمومی از طریق واگذاری اوراق بهادار مدت دار به عموم مردم گرفته شده و زمینه جذب سرمایه مورد نیاز برای توسعه بندر و امکانات آن جهت بهبود شرایط صادرات کالاها فراهم گردد.

چند زبانه کردن سایت و بروز رسانی برای جذب سرمایه گذاری خارجی

توسعه زیرساخت ICT

تفویض اختیار بیشتر از سازمان بنادر کشور به ادارات زیر مجموعه شهرستان ها

تقویت بیشتر بخش R&D برای ارتباط بیشتر با مشتریان سازمان

بهترین روش جذب سرمایه گذاران داخلی اعطای مشوق های سرمایه گذاری به این سرمایه گذاران است در حالی که برای جذب سرمایه گذاران خارجی علاوه بر اعطای امتیازات و مشوق های ویژه باید اطمینان سرمایه گذاران خارجی را از نظر ثبات امنیت داخلی جلب کرد چرا که سرمایه گذاران خارجی با احساس عدم ثبات امنیتی و سیاسی، کل سرمایه خود را به خارج منطقه منتقل می کنند.

تشویق سرمایه گذاری (شامل ایجاد تصویر خوب، فعالیت های مولد سرمایه گذاری و خدمات تسهیل سرمایه گذاری)، انگیزه های سرمایه گذاری، تسهیلات اجتماعی (مدارس دو زبانه، کیفیت زندگی)، خدمات بعد از سرمایه گذاری.

زیرساخت های مناسب موجب حرکت اقتصاد بدون انحرافات مهم به سمت رشد اقتصادی می شود. زیرساخت ها به طور معمول تنها به شکل فیزیکی مانند جاده ها و ... نیستند بلکه کارکرد خوب عوامل موثر سازمان را شامل می شود.

سرمایه گذاران خارجی اقتصادهایی را ترجیح می دهند که دارای شبکه توسعه یافته ای باشند. زیرساخت ای ضعیف هزینه اقتصادی را افزایش و نرخ بازده سرمایه را کاهش می دهد.

۱۳. منابع و مآخذ

خاکی، غلامرضا. (۱۳۷۸). روش تحقیق با رویکردی به پایان نامه نویسی. تهران: انتشارات مرکز تحقیقات علمی کشور.
دانایی فرد، حسن، الوانی، سید مهدی، و آذر، عادل. (۱۳۹۰). روششناسی پژوهش کمی در مدیریت: رویکرد جامع. تهران: انتشارات صفار-اشراقی.

داوری، علی، و رضازاده، آرش. (۱۳۹۲). مدلسازی معادلات ساختاری با نرمافزار PLS. تهران: جهاد دانشگاهی.

مومنی، منصور. (۱۳۸۷). تحلیلهای آماری با استفاده از SPSS. تهران: کتاب نو.

قاسمی، وحید. (۱۳۸۹). مدل سازی معادله ساختاری در پژوهش های اجتماعی با کاربرد Amos Graphics. تهران: جامعه شناسان.

هومن، حیدرعلی. (۱۳۸۷). مدلیابی معادلات ساختاری با کاربرد نرم افزار لیزرل. تهران: انتشارات سمت، چاپ دوم.

حافظنیا، محمد رضا. (۱۳۸۸). مقدمه ای بر روش تحقیق در علوم انسانی. تهران: سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهها (سمت).

ابراهیمی، عبدالحمید، جعفرزاده کناری، مهدی، اجلی، امین، نصیری، مهتری، خانی، سجاد (۱۳۹۳)، نقش کیفیت خدمات در خلق ترجیح برند و قصد خرید مشتریان در صنعت خدمات بانکی کشور فصلنامه تحقیقات بازاریابی نوین، شماره ۱۵ ص ۱-۲۰

روستا، احمد، مدنی، فاطمه، (۱۳۸۹)، تأثیر کیفیت خدمات و تصمیم گیری مشتری بر ارزش ویژه شناسه، چشم انداز مدیریت بازرگانی، شماره ۱ صفحه ۷۵-۵۹.

جهانخانی، علی. (۱۳۷۳) مدیریت سرمایه گذاری، انتشارات دانشگاه مدیریت دانشگاه تهران.

حکیمی، ایمان (۱۳۸۵). بررسی چالشها، تنگناها و تجزیه و تحلیل عوامل موثر بر سرمایه گذاری بخش خصوصی در شهرکهای صنعتی استان کرمان، پایان نامه کارشناسی ارشد مدیریت بازرگانی، دانشگاه کرمان.

رفعتی، محمدرضا (۱۳۶۹). اثرات اقتصادی و اجتماعی شرکت های چند ملیتی در مناطق پردازش صادرات، موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی تهران.

عباسی، مجید (۱۳۷۹). بررسی موانع سرمایه گذاری در منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان، پایان نامه کارشناسی ارشد مدیریت بازرگانی، دانشگاه تهران.

محمدی الموتی، مسعود (۱۳۷۴). مطالعه ای درباره مناطق آزاد و اثرات اقتصادی _ بازرگانی آن، موسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی.

Sandhu, H S; Kapoor, Shveta. (2010). Corporate social responsibility initiatives: An analysis of voluntary corporate disclosure. South AsianJournal of Management, 17 (2), 47-80.

Nelling, Edward; Webb, Elizabeth. (2009). Corporate social responsibility and financial performance: The virtuous circle revisited. Review of Quantitative Finance and Accounting, 32 (2), 197-209.

Mohr, Lois A.; Webb, Deborah J. (2005). The effect of corporate social responsibility and price on consumer responses. Journal of Consumer Affairs, 39 (1), 121-147

Maignan, I., Ferrell, O. C., & Ferrell, L. (2005). A stakeholder model for implementing social responsibility in marketing. European Journal of Marketing, 39(9/10), 956-977



- Maignan, I., Ferrell, O. C., & Ferrell, L. (2005). A stakeholder model for implementing social responsibility in marketing. *European Journal of Marketing*, 39(9/10), 956–977.
- Jamali, D., & Mirshak, R. (2007). Corporate social responsibility (CSR): Theory and practice in a developing country context. *Journal of Business Ethics*, 72(3), 243–262.
- Holme, R., & Watts, P. (2000). *Corporate social responsibility: making good business sense*. Conches-Geneva, Switzerland: World Business Council for Sustainable Development.
- Galbreath, J. (2008). The benefits of corporate social responsibility: An empirical study. Paper presented at the ANZAM conference proceedings (22nd annual conference), Auckland
- Dahlsrud, A. (2008). How corporate social responsibility is defined: An analysis of 37 definitions. *Corporate Social Responsibility and Environmental Management*, 15(1), 1–13.
- Carroll, A. B., & Shabana, K. M. (2010). The business case for corporate social responsibility: A review of concepts, research and practice. *International Journal of Management Reviews*, 12(1), 85-105.
- Carroll, A.B. (1991). The Pyramid of Corporate Social Responsibility: Toward the Moral Management of Organizational Stakeholders. *Business Horizons*, July-August. Indianapolis.
- Belu, C. & Manescu, C. (2013). *Strategic Corporate Social Responsibility and Economic Performance*. Applied.
- Chin, W. (1998). The partial least squares approach to structural equation. In G. A. Marcoulides (Ed.). Mahwah, NJ: Lawrence Erlbaum: Modern methods for business.
- Cohen, J. (1988). *Statistical Power Analysis for the Behavioral Sciences*. Routledge.
- Fornell, C., & Larcker, D. (1981). Evaluating structural equation models with unobserved variables and measurement error. *Journal of Marketing Research*, 39-50.
- Henseler, J., Ringle, C., & Sinkovics, R. (2009). The use of partial least squares path modeling in international marketing. *Advances in International Marketing*, 20, 277-320.
- Hulland, J. (1999). Use of partial least square (PLS) in strategic management research: a review of four recent studies. *Strategic Management Journal*, 20(2), 195-204.
- Stone, M., & Griz, S. (1974). Cross-validatory choice and assessment of statistical predictions. *Journal of the Royal Statistical Society*, 36, 111-147.
- Tenenhaus, M., Amato, S., & Esposito Vinzi, V. (2004). A global goodness-of-fit index for PLS structural equation modeling. *Proceedings of the XLII SIS Scientific Meeting*, (pp. 739-742). Padova.
- Wetzels, M., Odekerken-Schröder, G., & Oppen, C. (2009). using pls path modeling for assessing hierarchical construct models: guidelines and empirical illustration. *mis quarterly*, 33(1), 177-195.
- Sweeney, J. & Swait, J., 2011, “The effect of brand credibility”, *Journal of Retailing and Consumer Service* 15, pp. 179-193.
- Krishnan, B.C., and Hartline, M.D. 2001. “Brand equity: is it more important in services?”, *Journal of Service Marketing*, Vol.15 No.5, pp. 328-342.
- Johnston, R. (1995), “The zone of tolerance: exploring the relationship between service transactions and satisfaction with the overall service”, *International Journal of Service Industry Management*, Vol. 6 No. 2, pp. 46-61.
- Dagger, T. & O'Brien, T. (2010). “Does experience matter? Differences in relationship benefits, satisfaction, trust, commitment and loyalty for novice and experienced service users, *Journal of Marketing*, 44 (9), pp. 1528-1552
- Bolton, R.N. (1998), “A dynamic model of the duration of the customer’s relationship with a continuous service provider: the role of satisfaction”, *Marketing Science*, Vol. 17 No. 1, pp. 45-65.
- Bamert, Th., and Wehrli, H.P. 2005. “Service quality as an important dimension of brand equity in Swiss services industries”, *Journal of Managing Service Quality*, Vol.15 No, 2, pp.132-141.

خدیدجه پناهی*^۱، علی حسامی^۲

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: khadijeh.panahi1970@gmail.com

چکیده

توسعه پایدار به معنای جست و جوی و یافتن توازن میان کیفیت های محیطی در زمان حال و آینده است. بعضا این امکان وجود دارد که با تامین یکی از اهداف توسعه برای دیگر اهداف تعارض ایجاد شود بنابراین باید به دنبال گزینه هایی بود که کمترین ناسازگاری را دارا باشند. طبق بررسی های صورت گرفته و قرارگیری شهرهای مهم در خط ساحلی، بسترهای مناسبی در بخش حمل و نقل دریایی نزدیک به ساحل برای تحقق اهداف توسعه پایدار فراهم است. لذا پژوهشگران با استفاده از تجزیه و تحلیل مقایسه ای، پرسشنامه ای براساس گزارشات کمیسیون دریایی اروپا فراهم کردند که با مشارکت ۱۵ تن از فعالین این عرصه به سوالات مطرح شده پاسخ داده شد تا میزان اثربخشی شیوه های حمل و نقل نسبت به اهداف توسعه پایدارسنجیده و امتیاز بندی شوند در ادامه داده های بدست آمده با استفاده از مدل AHP و از طریق نرم افزار Expert Choic تحلیل شده تا وضعیت ارجحیت روش حمل و نقل دریایی نزدیک به ساحل مشخص شود و در انتها نتیجه حاصل گردید که این شیوه از حمل و نقل بستری مساعد و هم سو در تحقق اهداف توسعه پایدار را دارا است.

کلید واژه: توسعه پایدار، حمل و نقل پایدار، حمل و نقل دریایی، مدل AHP

Abstract—Sustainable development means searching and finding a balance between environmental qualities in the present and future. Sometimes there is a possibility that by providing one of the development goals, a conflict will be created for other goals, so you should look for options that have the least incompatibility. According to the investigations and the location of important cities on the coastline, there are suitable platforms in the marine transportation sector near the coast to achieve the goals of sustainable development. Therefore, using comparative analysis, the researchers prepared a questionnaire based on the reports of the European Maritime Commission, which was answered with the participation of 15 of the activists in this field in order to measure the effectiveness of transportation methods in relation to the goals of sustainable development and score In the following, the data obtained using the AHP model and through the Expert Choic software were analyzed to determine the preferred status of the sea transportation method near the coast, and in the end, it was concluded that this method of transportation is a favorable and mutually beneficial way to realize It has sustainable development goals.

Keywords— sustainable development, sustainable transportation, maritime transportation, AHP model.

۱- مقدمه

پایداری فرایندی است که مردم، سیاست گذاران، سازمان ها، منابع طبیعی و محیط زیست را درگیر می کند و تغییرات در رفتار، گرایش ها، الگوهای مصرف و چگونگی درک و ارزش گذاری محیط از سوی جامعه را نیز شامل می شود و توسعه پایدار توسعه ای است که نیازهای حال حاضر را تامین کند بدون اینکه توانایی نسل های آینده را در تامین نیاز های خود به خطر بیندازد (۲، ۵). پیرو این مبحث گروهی معتقدند که ساختار موجود در جوامع امروزی ناپایدارند و رسیدن به این مهم نیازمند یک شیوه و طرز تفکر نو برای تغییرات ساختاری است (۳). بدین جهت لازم است تا با ارائه چشم انداز و

راهکاری بایسته در این مقوله برای شکل گیری اهداف (اجتماعی، زیست محیطی و اقتصادی) توسعه پایدار اقدام نمود. لذا تعیین شیوه های حمل و نقل نقش به سزایی در این فرایند دارند پس باتوجه به قرارگیری شهرهای بزرگ در خط ساحلی، بسترهای مناسبی در بخش حمل و نقل دریایی نزدیک به ساحل برای دست یابی به این مهم مهیا است. نمونه های موفق به کار بسته شده این شیوه را می توان در کشورهای امارات و ترکیه مشاهده نمود.

۲- بیان مسئله

در تطبیق با این مبحث دو رویکرد قابل طرح است: نخست اینکه با برنامه ریزی های آرمانگرایانه به بخشی از اهداف توسعه پایدار به صورت موقت دست یافت و دوم اینکه با استفاده از روش های جدید بخش عمده ای از اهداف آن را محقق کرد (۴)، پس با تاسی از رویکرد دوم می توان به اهمیت کرانه های ساحلی و موضوع حمل و نقل دریایی نزدیک به ساحل پی برد چرا که از گذشته تا کنون کرانه های دریایی گرانیگاه تمدن بشری بوده و نقش ممتازی در توسعه تمدن ها داشته، بنابراین جستار مورد بحث دارای اهمیت به سزایی در جهت توانمند سازی ساحل نشینان دارد. موقعیت خاص کرانه های دریایی این فرصت را برای کشورها ایجاد می کنند تا از پتانسیل های موجود برای دست یابی به آرمان های مذکور استفاده نمایند از این رو محققان در پژوهش حاضر قصد دارند نقش حمل و نقل دریایی نزدیک به ساحل را در تحقق اهداف توسعه پایدار کاوش نمایند و راهکارهایی بر این پایه ارائه دهند. راهکارهایی که منجر به کاهش خسارات وارده به محیط زیست، توانمندسازی ساحل نشینان افزایش جابه جایی مسافر و کالا در این عرصه شود. لازم به ذکر است که انجام چنین تحقیقی دارای سابقه است ولی عنایت به حمل و نقل دریایی از منظر توسعه پایدار به ویژه در محدوده مطالعاتی نزدیک به ساحل واجد نوآوری است.

۳- تحلیل داده ها

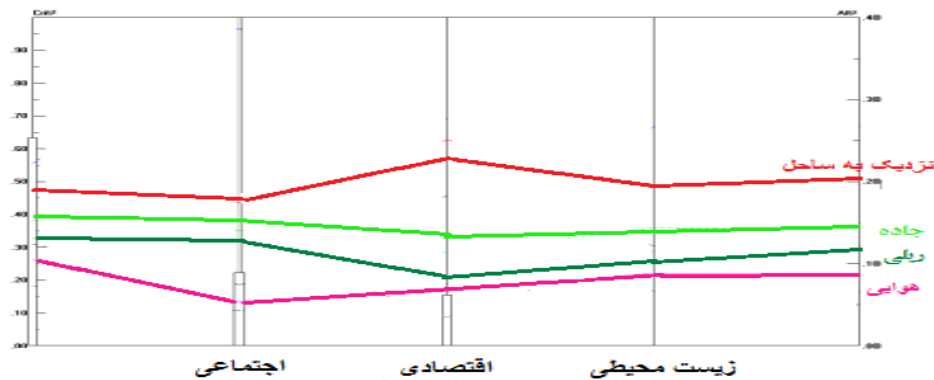
در این پژوهش روش تجزیه و تحلیل مقایسه ای مورد استفاده قرار گرفته است، بدین منظور پرسشنامه ای براساس گزارشات کمیسیون اروپا (۱) تنظیم شد و با مشارکت ۱۵ تن از متخصصین تکمیل گردید و میزان اثربخشی روش های حمل و نقل نسبت به اهداف توسعه پایدارسنجیده و امتیاز بندی شد و برای پاسخ به سوال پژوهش داده ها بدست آمده با استفاده از مدل AHP توسط نرم افزار Expert Choic تحلیل شده تا وضعیت ارجحیت این شیوه در قالب جدول و نمودار مشخص گردد. طبق تحلیل های انجام شده حمل و نقل دریایی در صدر جدول میزان ارجحیت اهداف توسعه قرار گرفته و نهایتاً از رهگذر فرآیند مذکور میزان اهمیت اهداف در حمل و نقل دریایی نزدیک به ساحل معین شد تا امکان نتیجه گیری و پیشنهادات لازم حاصل شود.

جدول بررسی میزان ارجحیت اهداف توسعه و روش های حمل و نقل نسبت به هم

روش های حمل و نقل	زیست محیطی	اجتماعی	اقتصادی
ریلی	۳.۰	۱.۰	۳.۰
دریایی	۴.۰	۳.۰	۳.۰
هوایی	۳.۰	۱.۰	۱.۰
جاده ای	۳.۰	۲.۰	۲.۰



نمودار مقایسه میزان اهمیت اهداف توسعه پایدار در حمل و نقل دریایی نزدیک به ساحل



نمودار میزان اثرگذاری براساس کارایی داده های گردآوری شده از متخصصین

۳-۱- تحلیل حمل و نقل دریایی نزدیک به ساحل بر اهداف توسعه پایدار

بعد از مقایسه ابعاد اهداف توسعه پایدار که منجر به مشخص شدن میزان اهمیت و اثرگذاری آن ها گردیده ، با استفاده از نمودار تحلیل اثرگذاری براساس کارایی داده های گردآوری شده و تحلیل عاملیت تاثیر این شیوه از حمل و نقل دریایی بررسی گردید و در قالب جدول زیر نمایش داده شده است :

جدول تحلیل حمل و نقل دریایی نزدیک به ساحل بر اهداف توسعه پایدار

ردیف	اهداف	نقش
۱	اجتماعی	ایجاد فرصت های جدید شغلی برای مناطق کم برخوردار ساحلی و سوق دادن آن به سمت بهبود معیشت و پیشرفت، باحفظ هویت جمعی و ایجاد پایداری اجتماعی .
۲	زیست محیطی	استفاده از کشتی ها در فرآیند حمل و نقل دریایی نزدیک به ساحل منجر به کاهش سرانه مصرف سوخت و جلوگیری از انتشار گازهای گلخانه ای می شود و با کنترل آلاینده ها تاثیرات منفی زیست محیطی تقلیل می یابد .
۳	اقتصادی	کاهش هزینه های حمل و نقل ، رشد اقتصادی فراگیر و پایدار، اشتغال و کار شایسته برای همه با ارتقای رقابت پذیری در شرکت های حمل و نقل دریایی میسر می شود که نهایتا سرانه درآمد ملی افزایش می یابد.

۲-۳- اثر حمل و نقل دریایی نزدیک به ساحل در توسعه پایدار

دسترسی به این موضوع مستلزم شناخت اثرات متقابل این شیوه با دیگر حوزه های است، زیرا در نهایت این اثرات چگونگی جهت گیری به سمت اهداف را روشن می سازد. بنابراین می توان اظهار داشت که اثرات ویژه ای برای کامیابی در این زمینه وجود دارد که در جدول زیر به آن ها پرداخته شده است:

جدول اثرات حمل و نقل دریایی نزدیک به ساحل در توسعه پایدار

ردیف	عنوان	شرح
۱	کاهش ترافیک	حمل و نقل دریایی نزدیک به ساحل علاوه بر کاهش ترافیک جاده ای بستری ایمن و پاک برای تسهیل در جا به جایی کالا و مسافر با استفاده از فناوری های نوین می باشد.
۲	رونق اقتصادی	با جذب نیروی کار سهم مهمی در اشتغال زایی و رونق اقتصادی خواهد داشت طوری که موجبات پیشرفت نواحی کم برخوردار را فراهم کرده و انگیزه ای برای گسترش تجارت بین کشورها و جذب سرمایه است.
۳	تنوع در انتخاب	تنوع بخشیدن به وسایلی که با آن مسافران تردد می کنند، باعث می شود تا فشار بر روی یک یا چند نوع خاص از وسایل نقلیه کاهش پیدا کند که این امر منجر به کاهش ترافیک و هزینه ها در بخش حمل و نقل جاده ای و هوایی خواهد شد. از طرفی سرعت جابه جایی کالا و مسافرنیز افزایش می یابد.
۴	حفاظت از زمین	این شیوه از حمل و نقل علاوه بر کاهش مصرف انرژی و انتشار گازهای گل خانه ای به حفاظت از زمین ها کمک کرده و مانع تخریب زیستگاه ها می شود.

۴- جمع بندی و پیشنهادات

با توجه به یافته های پژوهش می توان بیان نمود که این شیوه هم سو و در راستای تحقق اهداف توسعه پایدار است. براساس نتایج حاصل از تحلیل داده ها، حمل و نقل دریایی نزدیک به ساحل روشی بایسته و انعطاف پذیر نسبت به سایر بخش های حمل و نقل است، اگرچه این شیوه هم دارای معایب و کاستی هایی است اما در پرتو برنامه ریزی صحیح در مدت زمان کوتاه می توان بر این ضعف ها چیره گشت. همچنین یکپارچگی در سیاست گذاری بین فعالین عرصه دریا و با استفاده از همکاری های بین المللی این امکان فراهم می شود تا بر کاستی ها غلبه کرد و پایه گذار رشد اقتصادی بر اساس منافع اجتماعی در کشورهایی با زیرساخت های ضعیف حمل و نقل شد و مطلوب است که IMO بتواند به عنوان هماهنگ کننده سیاست های راهبردی چارچوب های نهادی برای توسعه پایدار در حمل و نقل دریایی نزدیک به ساحل را فراهم کند. لذا در راستای نیل به شکوفایی در عرصه توسعه، نقش مشخصی برای دولت ها و سازمان های بین المللی در سیستم حمل و نقل دریایی وجود خواهد داشت، از این رو اقدامات زیر باید در برنامه ریزی ها مد نظر قرار گرفته شود:

- جذب سرمایه برای ایجاد زیرساخت های مناسب در شهرهای ساحلی و افتتاح شرکت های حمل و نقل دریایی
- حمایت از شرکت های حمل و نقل دریایی با حوزه فعالیت نزدیک به ساحل
- ارائه خدمات با دسترسی مستقیم به شرکت های دریایی که نیاز به خدمه و دریانورد دارند
- افزایش تعداد دریانوردان آموزش دیده و ارتقای سطح آموزش در موسسات و دانشگاه ها
- ارائه خدمات آموزشی، پشتیبانی و مشاوره مناسب با استاندارد های بین المللی به کارفرمایان و دریانوردان



- ایجاد مشاغل جدید برای دریانوردان در ارتقای رقابت پذیری در شرکت های حمل و نقل دریایی

۵- منابع

- 1) European Commission. The EU Blue Economy Report 2020 .
- 2) Psaraftis, H.2021. The Future of Maritime Transport. In International Encyclopedia of Transportation. Elsevier. Amsterdam.8.
- 3) ZhangYuen, 2021.Research topics and trends in the maritime transport: A structural topic model. 11–24.
- 4) Vierth, I, Merkel, A. 2020. Internalization of external and infrastructure costs related to maritime transport in Sweden.
- 5) Skorobogatova, O. Kuzmina-Merlino, I, 2017. Transport infrastructure development performance. Procedia. 319–329.



دریا در آثار عطار نیشابوری

امرابی آرش

گروه علوم پایه و دروس عمومی، دانشکده اقتصاد و مدیریت دریا، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: amiri879@gmail.com

چکیده

خیال یکی از بخش‌های جدایی ناپذیر شعر فارسی است که هر شاعر با بهره گرفتن از عناصری، بر رنگ و کیفیت آن می‌افزاید. نماد یکی از عناصری است که بر جوانب مختلف شعر و از جمله خیال‌انگیزی، اثر گذار است. در بین آرایه‌های مختلف ادبی، نماد علاوه بر کارکردهای متداول، نقش‌هایی مختلفی به عهده می‌گیرد و شاعر با بهره بردن از آن پیام خود را به گروه هدفش منتقل می‌کند. میزان و کیفیت استفاده از نماد با توجه به زمان شاعر و هدف شعر متفاوت است. با در نظر گرفتن یک اصل در عرفان یعنی پنهان داشتن سخنان و سکوت در مقابل نا آگاهان، شاعران عارف در این راه به خوبی از نماد استفاده کرده‌اند و سخنان خود را بی آنکه نامحرم از آن آگاه شوند برای افراد مورد نظر بیان کرده‌اند. در بین نمادهای مختلفی که در آثار عارفان شاعر استفاده شده‌اند، دریا کاربرد بیشتری داشته‌است و به صورتی گسترده استفاده شده‌است. ویژگی‌های طبیعی دریا همچون گسترگی، ژرفا، امواج، نعمت‌ها و دشواری‌های موجود در آن و... زمینه‌ها و جوانبی هستند که عطار بری بیان نکات و اشارات عرفانی از آنها استفاده می‌کند. در این مقاله به بررسی و تبیین جایگاه دریا به عنوان یک نماد در آثار عطار می‌پردازیم و کارکردهای مختلف آن را بیان می‌کنیم.

کلید واژه: نماد، دریا، عطار.

مقدمه

نماد اصطلاحی فارسی است که به جای سمبل یونانی و رمز عربی استفاده می‌شود. سمبل از مصدر یونانی سیمبالین (symbalin) به معنای «به هم پیوستن» و «به هم انداختن» است و «سیمبل» به معنای نشان، مظهر و علامت از این مصدر است. رمز نیز در اصطلاح عربی به معنای اشاره کردن با لب، دهان، ابرو و یا دست است. (پورنامداریان ۱۳۶۸ : ۴۱۱)

شیخ فریدالدین عطار نیشابوری یکی از برجسته‌ترین شاعرانی است که مفاهیم عرفانی را در قالب شعر ریخته است. اشعار عرفانی عطار از جوانب مختلف قابل توجه و ارزشمند است. عطار راه سنایی را ادامه داد و در راه اعتلای آن تلاش‌های فراوان کرد. از روزهای آغاز ورود عرفان به شعر فارسی استفاده از نماد و داستان‌ها و حکایات و تمثیل به عنوان شیوه‌ی بیان افکار و اندیشه‌های عرفانی مورد استفاده قرار گرفت. عطار به عنوان یکی از پیشگامان این شیوه در آثار خود بارها استفاده کرده‌است و یکی از برجسته‌ترین آثار نمادین عرفانی در شعر فارسی یعنی منطق‌الطیر را سروده‌است. لازم به تذکر است که عطار این شیوه را تنها در منطق‌الطیر استفاده نکرده‌است بلکه به گونه‌های مختلف در دیگر مثنوی‌ها و حتی غزل‌ها و اشعار کوتاه خود نیز از این شیوه بهره برده‌است. درست است که این شیوه به وسیله عطار آغاز نشد و پیش از او سنایی بارها از رمز و داستان‌های نمادین در بیان افکار و اندیشه‌هایش استفاده کرد اما آنچه حقیقت دارد آن است که عطار این شیوه را به مراتب اعلایی رساند و در معرفی، گسترش و اعتلای این روش، نقشی انکار ناپذیر داشت.

عطار همچون دیگر عرفا، شعر خود را در خدمت افکار و عواطفی قرار می‌دهد که از ضمیر ناخودآگاه او سرچشمه می‌گیرند و برای سالکان و آنانی که می‌خواهند به حقیقت و خداوند برسند، راه را هموار می‌کند. از آنجا که نماد و استفاده از داستان‌های نمادین ریشه در آیات نورانی قرآن دارد دور از انتظار نیست که عرفا و از آن جمله سنایی و به دنبال آن عطار این روش را از قرآن گرفته باشند. عطار بارها از آیات قرآن در بیان دشواری‌های راه عرفان و سلوک به سوی خداوند استفاده می‌کند.

عطار معتقد است که کثرت موجود در این دنیا نفی کننده وحدت آن نیست و همه‌ی اجزای این دنیا یک کل به هم پیوسته است که در وحدت، هر لحظه به رنگی و نمودی نمایان می‌شود و در این تغییرها و رنگ به رنگ شدن‌ها، حقایق این دنیا نمایان می‌شود. بنا بر آنچه ذکر شد می‌توان به این نتیجه رسید که هرآنچه در این دنیاست رمز و نمادی است از چیزی برتر و والاتر از خود است. به دلیل استفاده از همین نمادها است که شاعران گاه سری به میخانه می‌زنند و زمانی هم به مسجد می‌روند و حضور در هر دو جا را برابر و هم‌ردیف هم می‌دانند و برای رسیدن به حقیقتی که عرفا به دنبال آن می‌گردند هر دو را به یک میزان یاری رسان می‌دانند.

نماد در آثار عرفانی گاه در قالب یک داستان است و زمانی هم در قالب یک عنصر از عناصری فراوانی که در این دنیا در خدمت انسان هستند. به عبارت دیگر گاه شاعر از نماد به عنوان یک عنصر مجزا و به کنار از دیگر بخش‌های شعر به عنوان نماد استفاده می‌کند و واژه‌ها را در معنای دیگری غیر از معنای حقیقی و متداول خود به کار می‌گیرد. بنا بر این، واژه‌های چون شراب، لب، خط و خال، قد و قامت و... غیر از معنای حقیقی و واقعی خود، گاهی به عنوان نمادهایی در بیان افکار و اندیشه‌های عرفانی و غیر عرفانی به شاعر کمک می‌کنند. غیر از آنچه گفته شد، نمادها گاه در ساختار شعر و به عنوان بخشی که از ابتدا تا انتهای داستان حضوری فعال دارد استفاده می‌شوند. حضور نماد در داستان‌های نمادین از نوع دوم است.

همان‌طور که می‌دانیم منطق‌الطیر داستانی نمادین است که انسان‌ها و سالکان راه طریقت هر کدام در قالب پرنده‌ای ظاهر می‌شوند و در این داستان وظیفه‌ای به عهده می‌گیرند تا با گذشتن از موانعی به پادشاه خویش برسند. (پورنامداریان ۱۳۷۵: ۴۰۹) این نوع از نمادها بیشتر در مثنوی مجال ظهور می‌یابند هرچند گاهی در قالب‌های کوتاهی چون غزل هم می‌توان نمونه‌هایی از آنها را دید.

درست است که استفاده از نماد در آثار ادبی به نوعی استفاده از یک واژه و عنصر در غیر معنی حقیقی و واقعی خود است اما باید در نظر داشت که هر واژه توانایی و شایستگی استفاده به عنوان یک نماد را ندارد. در واقع به نوعی باید ارتباطی بین حقیقت و نماد وجود داشته باشد تا نمادی شایسته فعال و مورد پسند آفریده شود؛ البته در کنار ارتباط بین معنی حقیقی و نمادین برخی عوامل دیگر نیز موثرند که به دلیل طولانی شدن کلام در این جا به آنها نمی‌پردازیم.

بنا بر آنچه گفته شد می‌توان به این نتیجه رسید که نماد به دو شکل استفاده می‌شود و در آثار شعرا و نویسندگان نمود می‌یابد. گاه مفهوم کلی و گسترده و زمانی هم مفهومی محدود و خاص دارد. در مفهوم وسیع تعریف واقعیتی موجود و انتزاعی و یا احساس و تصویری برای حواس است که به کمک تصویر یک شیء ایجاد می‌شود. (ستاری ۱۳۷۶: ۷)

در ادبیات عرفانی ادبیات یک‌باره به وجود نیامده است و شاعران برای ساختن نماد و استفاده از آن در بیان افکار و اندیشه‌های خود، از مرث ادبی کهن استفاده کرده‌اند و مواد و مصالح موجود در زبان را و ادب کلاسیک همانند ساقی ف می، عشق و... را به خدمت گرفته‌اند. (فتوحی ۱۳۸۵: ۱۵) اما آنچه واقعیت دارد استفاده از نماد و نمادپردازی در شعر و ادب فارسی هم‌زاد است با حضور عرفان و تصوف در شعر و ادب فارسی یعنی سنایی با وارد کردن عرفان و اصطلاحات صوفیه به شعر فارسی، پایه‌گذار نماد و نمادپردازی در ادب فارسی شد.

در اشعار عرفانی نمادهای فراوانی وجود دارد و شاید بتوان گفت در شعر عرفانی بیش از هر نوع دیگر از شعر از نماد و داستان‌ها و عناصر رمزی استفاده می‌شود. در بین عارفان شاعر برخی همچون عطار بیش از دیگران از این امکان استفاده کرده‌اند و با بهره بردن از نماد منظمه‌ای ارزشمند همچون منطق‌الطیر را آفریده است.

دریا به عنوان یکی از عناصر طبیعی که در زندگی مردم در دوره‌های مختلف بسیار موثر بوده است بارها به عنوان نماد مورد استفاده عرفای شاعر قرار گرفته است. دریا گاه به تنهایی مورد استفاده قرار گرفته و زمانی هم با در نظر گرفتن دیگر اجزاء و متعلقات همچون قطره، موج، کشتی، ماهی و... کارکردی متفاوت دارد. همان گونه که می‌بینم وجود متعلقات

فراوانی که به نوعی یا با دریا مرتبط هستند یا بخشی از دریا هستند، موجب ایجاد کارکردهای مختلف برای دریا به عنوان یک نماد در ادبیات عرفانی شده است. دریا در کنار هر کدام از متعلقات و یا در مقابل هر کدام از آنها معنا و کاربردی مختلف دارد و این بر ارزش و جایگاه دریا به عنوان یک نماد پر کاربرد در اشعار نمادین و به ویژه در آثار عطار نیشابوری افزوده است. دریافت و درک این نمادها گاه با استفاده از دیگر آثار عطار ممکن است و عطار خود در این راه خواننده را کمک می کند تا اهداف او را راحت تر دریابد. به عبارت دیگر «عطار به توضیح و شرح مصطلحات عارفان و رمزهای خود تعلق خاطر نشان می دهد و رمزهای خود را با تعبیرهای تشبیهی مانند آفتاب روح، دریای کلی مرغ عقل، سیمرغ عشق و... شرح می کند.» (فتوحی ۱۳۸۵ : ۲۳۳)

دریا در اشعار حافظ به شکل های مختلف حضور دارد و وظایف متفاوتی بر عهده دارد. استفاده از دریا به عنوان یک نماد نیز در آثار عطار متنوع است؛ به عبارت دیگر دریا از عناصری نیست که تنها به عنوان یک نماد با یک معنی و یک کاربرد استفاده می شود. نماد دریا از جمله نمادهای است که در آثار عرفانی و از آن جمله آثار عطار نیشابوری نقش ها و کاربردهای مختلفی را به عهده می گیرد و معانی مختلفی می گیرد. به عبارت دیگر می توان این گونه گفت که نماد دریا در اشعار عطار نمادی یک وجهی با معنا و کاربردی محدود نیست. ناگفته پیداست که عدم تسلط و آشنایی کامل مردم آن روزگار با دریا و همچنین ارتباط گسترده آن با عناصر و عوامل مختلف از جمله مهم ترین دلایلی است که گذشتگان برای دریا نقش های مختلفی تعریف کرده اند؛ به عبارت دیگر راز آمیزی دریا یکی از اصلی ترین دلایل کارکردهای مختلف دریا در آثار شاعران عارف و از آن جمله عطار نیشابوری است. عطار برای بیان مفاهیمی چون فنا، توحید، عشق و... از دریا کمک می گیرد که در این بخش به بررسی آنها می پردازیم.

دریا نماد حق و حقیقت

شاعران عارف، آثار عرفانی، سالکان و همه آنانی که در مسیر عرفان وارد شده و گام بر می دارند هدفی جز رسیدن به حق و حقیقت یا همان نزدیکی و رسیدن به خداوند ندارند. همه آثار عرفانی، حکایت ها، تمثیل ها و داستان های نمادین در راه رسیدن به خداوند گام بر می دارند و تلاش می کنند مسیر رسیدن به خداوند را برای افرادی که در این مسیر هستند آسان کنند. در این آثار باید ها و نبایدها، اصول، شیوه ها و... بیان می شوند؛ عطار نیز یکی از همین عارفانی است که تلاششان رسیدن و هدایت به سوی خداوند است از این رو اگر آثار عطار را بررسی کنیم، یک اصل در همه آنها مشترک است و آن هم این که بن مایه همه آنها رسیدن به خداوند، بیان ارتباط مخلوقات با خداوند و خداوند با مخلوقات است. عطار در بیان این افکار، دریا را نماد و نشانه خداوند دانسته است.

همان گونه که پیش از این نیز ذکر شد، برای استفاده از یک عنصر به عنوان نماد رابطه ای ظریف بین معنای حقیقی و نمادین آن وجود دارد. در خصوص دریا لازم است ذکر شود که بزرگی، قدرت، بخشندگی و... در استفاده از دریا به عنوان نماد خداوند بی تاثیر نبوده است. دشواری سفرهای دریایی در آن روزگار و ناتوانی مردم در تسلط بر دریا و شناخت کامل آن نیز از جمله دلایل ساختن این نماد بوده است.

همان گونه که منبع و منشاء قطرات باران دریا است، عطار وجود انسان ها را قطراتی می داند که منشاء و منبع آنها از ذات بی پایان خداوند است. بر این اساس دریا نماد خداوند و قطره نماد انسان هایی است که وجودشان از وجود خداوند موجود شده است. نکته قابل توجهی که در این نماد به چشم می آید، بزرگی و قدرت دریا در برابر قطره است با استفاده از این نماد است که عطار تفاوت و برتری خداوند بر انسان ها را برتری و قدرت دریا در برابر قطره می داند از این روی تسلط خداوند بر انسان ها و دیگر مخلوقات و عالم محسوسات را با استفاده از این نماد بیان کرده است. از جمله مواردی که عطار از این نمادها استفاده کرده است می توان به ابیات زیر اشاره کرد:



هر جان که در ره آمد لاف یقین بسی زد
اندیشه کن تو با خود تا در دو کون هرگز

لیکن نصیب جان زان پندار یا گمان است
یک قطره آب تیره دریا کجا بدان است

(دیوان عطار ص ۱۱۵)

شبی موجی از این دریا برآمد
چو کرسی عرش حیران ماند بر جای
چه دریایی است این کز هیبت آن
از این دریا چو عکسی سایه انداخت
از این دریا دو عالم شور بگرفت

از آن وقتی فلک زیر و زبر شد
چو دنیا آخرت یک ره گذر شد
جهان هر ساعتی رنگی دگر شد
جدا هر ذره‌ای بهر گهر شد
که تا ترتیب عالم معتبر شد

(همان ص ۲۸۴)

ای عجب بهری است پنهان لیک چندان آشکار

کز نم او ذره ذره تا ابد موج آور است

(همان ص ۱۷۳)

بازگشت قطره سرانجام به دریا است و قطره هر چقدر که از دریا دور مانده باشد سرانجام به منبع و اصل خود باز خواهد گشت و این مطلبی است که ارفان شاعر بارها بر آن تاکید کرده‌اند؛ از این رو انسان‌ها نیز سرانجام به اصل و جایگاه واقعی خود باز می‌گردند. عطار با در نظر داشتن این اصل که در قرآن نیز به آن اشاره شده‌است، آن را ذکر می‌کند و می‌گوید :

قطره‌ای بودم ز دریا آمده

این زمان با قعر دریا آمدم

(همان ۱۵۵)

انسان‌های دور افتاده از خداوند و آنانی که به دلایلی مدتی مسیری را طی می‌کنند که موجب دوری آنها از خداوند می‌شود، در شعر عطار ماهیانی دانسته شده‌اند که از آب دریا دور مانده‌اند و این مدت زمان دوری هرچقدر هم که اندک باشد برای آنها غیر قابل تحمل است و آرزوی بازگشت به آب دریا را دارند. عطار با در نظر داشتن این نکته می‌گوید :

ماهی از دریا چو بر خاک اوفتد

می‌تپد تا چون سوی دریا شود

(همان ۳۳۷)

حضور نماد دریا در رابطه عاشقانه خداوند و انسان

عرفا رابطه بین انسان و خداوند را رابطه‌ای بین عاشق و معشوق می‌دانند. خدایی که سراسر مهر و محبت و لطف است شایسته‌ی عشق ورزیدن است. در شعر عرفا رحمت و عنایت و بخشش خداوند یکی از مضامین اصلی است. او کسی است که وجود خداوند را سراسر لطف و مرحمت می‌داند و در برابر گناهان بندگانش روی در هم نمی‌کشد و از گناهانشان



می‌گذرد؛ در درگاه خداوند ناامیدی راهی ندارد و کسی از این درگاه با دستی خالی باز نمی‌گردد؛ از این رو باید به خداوند عشق ورزید. در شعر عطار نیز این رابطه همان رابطه‌ی بین عاشق و معشوق است و در بیان و توصیف این رابطه دریا به عنوان نمادی پرکار حضور دارد. وقتی که خداوند نماد دریا است بی‌گمان در مقابل آن انسان جایگاهی جز قطره ندارد. در شعر عطار خداوند در نماد دریا و بندگان در نماد قطره ظهور می‌یابند و گاه رابطه بین این دو چون عاشقی که می‌خواهد به معشوق خود برسد بیان شده است.

از درون چاه جسمم دل گرفت
قصد صحرا می‌کنم صحرا خوش است
دی اگر چون قطره‌ای بودم ضعیف
این زمان دریا شدم دریا خوش است
(دیوان ص ۱۶۵)

لازم است ذکر شود که عطار تمام هستی را امواجی از دریای بی‌منت‌های الهی می‌داند که ضمن وجودی جدا، به نوعی وابسته به ذات مقدس خداوند هستند.

دری نهفته‌ای تو به دریای عشق در
ما از نهیب موج به ساحل فتاده‌ایم
(همان ص ۵۵۹)

در خصوص فنای جزء در کل عطار معتقد است که قطره با فنای دریا وجودش از میان می‌رود و با دریا یکی می‌شود از این رو برای بیان فنای فی‌الله یک بار دیگر از نماد قطره و پیوستن آن به دریا استفاده می‌کند و فنا و یکی شدن با دریا را این‌گونه بیان می‌کند.

اگر یک قطره شد در بحر کل غرق
چرا ریزی تو از غم خاک بر فرق
مشو چون قطره زین غم بی‌سر و پای
که اولی تر بود قطره به دریای
(الهی نامه ص ۱۴۴)

عطار در جایی دیگر از افتادن کسی در نمک‌زار و تبدیل شدن جسمش به نمک استفاده می‌کند و یک بار دیگر ذکر می‌کند که غرق شدن قطره در دریا موجب یکی شدن با آن می‌شود.

کسب کاندر نمکسار اوفتد گم گردد اندر وی
من این دریای پر شور از نمک کمتر نمی‌دانم
(دیوان ص ۴۶۵)

به خود زنده مباش ای بنده آخر
چرا شبنم به دریا زنده نبود
تو هستی شبنمی دریاب دریا
که جز دریا تو را دارنده نبود
در این دریا چو شبنم پاک گم شود
که هر کو گم نشد داننده نبود

(همان ص ۳۳۴)

جمله‌واصند در دریای وحدت لاجرم
گرچه بسیارند لیکن در صفت یک گوهرند

(همان ص ۳۱۵)



عرفا برای رهروان راه عرفان و سالکان و رسیدن به حقیقت و فنای فی الله اصول و شرایطی را لازم می‌دانند. یکی از اصولی که عرفا باید به آن پایبند باشند، سکوت است. سکوت یه معنای پنهان داشتن اسرار از نامحرمان و دور داشتن خود از سخنانی است که بر سر راه عارف مانعی ایجاد می‌کند. عطار در این خصوص می‌گوید :

بسی افسون کند غواص دریا
که در دم داشتن مردانه گردد
اگر در قعر دریا دم برآرد
همه افسون او افسانه گردد
در این دریا دل پر درد عطار
ندانم مرد گردد یا نگیرد

(همان ص ۲۳۷)

همچو غواص دم اندر سینه کش
گر چو دریا همدمی می‌بایدت

(همان ص ۱۴۷)

علاوه بر آنچه ذکر شد فنای فی الله شرایط دیگری نیز دارد که از آن جمله رهایی از جسم است. عطار برای بیان این اصل، از نماد دیگری استفاده کرده است. عطار کشتی را به عنوان نماد جسم استفاده کرده و معتقد است برای رسیدن به فنای در خداوند باید از جسم و مادیات دست کشید. عطار می‌گوید اگر دست از مادیات و جسم کشیدی و بدون استفاده از کشتی خود را به دریای وجودی خداوند انداختی به آنچه می‌خواهی یعنی فنای در خداوند دست خواهی یافت. وارد شدن به کشتی در دریا رمزی است برای گذشتن از هستی و دست کشیدن از جسمی که مانعی است بر سر راه رسیدن به خداوند. عطار در این خصوص می‌گوید :

چو بی کشتی تو در دریا نشست
بگوید با تو دریا آنچه هستی

(الهی نامه ص ۱۵۰)

عطار کم‌ترین خواست خداوند (غضب و خشم) که از آن با عنوان موج یاد کرده است را عامل از میان رفتن جسم مادی و مادیات و این دنیا می‌داند غ با توجه به این نکته، موج را نماد خشم خداوند دانسته است و آن را عامل از میان رفتن هر چیز و همه چیز غیر از آنی می‌داند که در دریای وجود خداوند فنا شده است. عطار در ادامه ضمن تاکید بر دریا به عنوان نماد خداوند می‌گوید دوری از خداوند در این دنیا موجب غم و اندوهی بی پایان در روز قیامت و در جهان آخرت خواهد شد و اگر در این دنیا در دریای وجود خداوند فنا شوی و به آن بپیوندی در جهان آخرت به سلطانی دست خواهی یافت. با توجه به آنچه عطار در این چند بیت گفته است می‌توان به این نتیجه رسید به نظر وی فنای در وجود خداوند و متصل شدن به دریای وجود خداوند عامل اساسی سعادت در جهان آخرت است در صورت فنا نشدن در دریای وجود الهی باید منتظر روزهای دشوار در جهان دیگر بود. عطار این نکات را در ابیات زیر به زیبایی بیان می‌کند:

اگر موجی از آن دریا برآید
شود ناچیز هرچ اینجا نهادیم
اگر اینجا ز دریا برکناری
جهانی پر غمت آنجا نهادیم
وگر هم‌رنگ دریا گردی امروز
تو را سلطانی فردا نهادیم

(دیوان ص ۴۹۲)

عطار فنا شدن در دریای وجود الهی را با استفاده از تمثیلی همچون افتادن یک قطعه سنگ و یک قطعه کلوخ در دریا می‌داند و می‌گوید کلوخ از بین می‌رود و با دریا یکی می‌شود و به زبان دیگر در دریای ذات الهی فنا می‌شود اما



سنگ با همان صورت باقی می ماند و دست از وجود جسمانی خود نمی کشد و به فنای فی الله نمی رسد. عطار در فنای قطره‌ی وجود انسان در دریای ذات الهی این نکته را ذکر می کند که خداوند نیازی به این فنا شدن انسان‌ها ندارد بلکه این انسان‌ها هستند که با متصل کردن وجود بی ارزش و کوچک خود به دریای وجود الهی به آن وجود کم ارزش بها می دهند بنا بر این خداوند از این فنا بی نیاز است. عطار در این مورد می گوید :

قطره ای بیش نه‌ای چند ز خویش اندیشی
قطره‌ای چبود اگر گم شد اگر پیدا شد
بود و نابود تو یک قطره‌ی آبست همی
که ز دریا به کنار آمد و با دریا شد

(همان ص ۲۸۰)

عطار برای وارد شدن به دریای ذات الهی و فنا شدن در آن شرایطی را ضروری می داند و از آن جمله این که با جان مادر زاد یا همان جان مادی نمی توان وارد این دریا شد. به عبارت دیگر باید همه‌ی خواهش‌ها و آرزوهای مادی و این دنیایی را از وجود خود بیرون کرد تا به فنای الهی دست بیایی. عطار می گوید با از دست دادن جانی مادی یا همان جان این دنیایی به جانی دست خواهی یافت که ارزش و جایگاهش بسیار بیشتر از جان مادی است. این در واقع تولدی دیگر است که سالک را برای ورود به دنیایی بزرگ‌تر که همان دریای وجود خداوند است، آماده می کند. عطار در این خصوص می گوید :

تو را با جان مادر زاد ره نبود در این دریا
کسی این بحر را شاید که او جانی دگر دارد
تو هستی مرد صحرائی نه دریایی نه بشناسی
که با هریک از این دریا دل مردان چه سر دارد
بین تا مرد صاحب دل در این دریا چسان جنبد
که بر راه همه عمری به یک ساعت گذر دارد

(همان ص ۲۵۰)

بنا بر آنچه گفته شد می توان از سخن عطار به این نتیجه رسید که وی برای جان مراتبی در نظر دارد یکی جان مادر زاد است که جانی ناخالص است و باید از آن روی گرداند و دیگر جوهر جان است که پاک و منزّه است و این جان زمانی به اصل خویش یا همان دریای وجود الهی می پیوندد که از زندگی ظاهری و این دنیایی بمیرد. (محمدی ۱۳۶۸ : ۶۱) از آنچه گفته شد می توان دریافت که هدف نهایی عطار و دیگر عرفان وارسته شدن از دنیا و نفس نیست؛ بلکه اوج هدف هر عارفی یکی شدن با خداوند و پیوند خوردن وجود بی ارزش و کوچک و قطره مانند او با دریای وجود خداوند است. سالک هر چند پیوسته خدا در ذهن و ذکرش باشد اما تا به او نپیوندد و یکی نشود به آن هدف نهایی خود نرسیده است. به همین خاطر است که عطار می گوید :

تا نگردد قطره و دریا یکی
سنگ کفرت لعل ایمان کی شود

(دیوان ص ۳۳۸)

عطار برای فنا شدن در ذات الهی نتایجی را بیان می کند و معتقد است رسیدن به دریای وجود الهی و یکی شدن قطره با دریا تنها برای قطره سودمند است و به وجود بی ارزش و کوچک او ارزش و مراتبی شایسته می بخشد. عطار در ادامه این نکته را ذکر می کند که رسیدن به دریای وجود الهی و فنا شدن در آن کاری آسان نیست و هرکسی از عهده آن بر نمی آید بلکه باید مسیری بسیار دشوار را طی کرد و از مراحل و منازل گذشت که گذشتن از هر کدام از آنها خود شرایط و دشواری‌های خاص خود را دارد. در ابیات زیر ضمن تاکید بر این نکته ارزش‌ها و محاسن فنا را بیان می کند:

چون فرو رفتم به دریای فنا
در فنا در فراوان یافتم



نا نپنداری که این دریای ژرف
نیست دشوار و من آسان یافتم
صدهزاران قطره خون از دل چکید
تا نشان قطره‌ای زان یافتم
(همان ص ۴۲۷)

علاوه بر آنچه گفته شد، فنا در دریای وجود الهی فواید و محاسن فراوان دارد که ارزشمندترین این فواید دوری از خودی خود و دست کشیدن از تکبر و رسیدن به وارستگی و پاک کردن نفس و جان انسان از صفات ناپسندی است که مانعی بر سر راه رسیدن به خداوند هستند. عطار در فواید فنا شدن در دریای وجود خداوند می‌گوید:

هر که فانی شد در این دریا برست
وای بر من گر به پا خواهم رسید
بی خودی است اینجا صواب هر دو کون
گر رسم با خود خطا خواهم رسید
شب‌نمی‌ام ذره‌ای دارم فنا
کی به دریای بقا خواهم رسید
(همان ص ۳۶۲)

نام‌ها و صفات خداوند

عرفا معتقدند شناخت خداوند به طور کامل برای انسان‌ها ممکن نیست و شناخت انسان‌ها از خداوند به همان میزان درک آنها است؛ در واقع چون وجود خداوند بسیار بزرگ تر از آن است که در ذهن بشر قرار گیرد، شناخت خداوند برای انسان‌ها تنها آن اندازه میسر است که درک آنها گنجایش دارد از این رو برای شناخت خداوند صفات و ویژگیهایی برای او بر می‌شمارند که تنها اندکی از ذات مقدس او را توصیف می‌کنند.

عطار نیز همانند دیگر عرفا در مورد شناخت خداوند همین نظر را دارد و معتقد است هیچ انسانی نمی‌تواند خداوند را به طور کامل بشناسد و توصیف کند مگر آن که در وجود او غرق شده باشد و به فنا فی‌الله رسیده باشد و آنانی که به وصال حق رسیده باشند توان بیان درک و دریافت خود از خداوند را ندارند و هنگامی که عارف به چنین مرتبه‌ای برسد به مرتبه حیرت و خاموشی رسیده است و به همین خاطر است که می‌گویند هر کس خدا را شناخت زبانش کند می‌شود و نمی‌تواند آنچه را درک کرده است بر زبان بیاورد. «عطار در تذکره الاولیا از قول جنید نقل می‌کند که گفته است: عارف آنست که حق تعالی او را منزلت آن می‌دهد تا از سر او سخن گوید و او خاموش باشد.» (زرین کوب ۱۳۷۸: ۱۵۰) عطار در این خصوص می‌گوید:

از این دریا که غرق اوست جانم
برون جستم ولیکن در میانم
بسی رفتم در این دریا و گفتم
گشاده شد به دریا دیدگانم
چو نیکو باز جستم سر دریا
سر مویی ز دریا می‌ندانم
کسی کو روی این دریا بدیدست
دهد خوش خوش نشانی هر زمانم
ولیکن آنکه در دریاست غرقه
ندانم تا دهد هرگز نشانم
چو چشمم نیست دریا بین چه مقصود
اگر من غرق این دریا بمانم
(دیوان ص ۴۷۰)



از آنجا که شناخت گذشتگان از دریا بسیار محدود بوده است، دریا را محیطی نامحدود و بدون کرانه می دانستند به همین روی ضمن در نظر داشتن این صفت دریا را نماد خداوند دانسته و بیش از هر صفت دیگر، بر روی صفت بزرگی و نامحدود بودن آن تمرکز کرده اند. اگر در آثار عطار یک بررسی کلی انجام دهیم می بینیم در بین صفات خداوند بزرگی و نامحدود بودن بیش از دیگر صفات مورد توجه قرار گرفته و از آن سخن به میان آمده است.

در این دریای بی پایان کسی را
سر مویی امید آشنایی نیست
تو از دریا جدایی و عجب این
که این دریا ز تو یک دم جدا نیست
(همان ص ۱۹۸)

بزرگی دریا نشان دهنده قدرت بیش از اندازه آن نیز است از این رو عطار گاه این قدرت فوق العاده را نیز تذکر می دهد و گاه صفات شایسته و بخشش های وی را نیز دریای بی پایان می داند و به نوعی بخشش های خداوند را نامحدود و بیش از اندازه توصیف می کند.

اگر موجی از این دریا برآید
نماند صورت و صورت نگاری
(همان ص ۵۸۳)

در جایی دیگر در توصیف بخشش ها و بخشندگی های خداوند می گوید :

خدایا رحمت دریای عام است
وز آنجا قطره های ما را تمام است
اگر آرایش خلق گنهکار
بدان دریا فرو شویی به یکبار
نگردد تیره آن دریا زمانی
ولی روشن شود کار جهانی
چه کم گردد از آن دریای رحمت
که یک قطره کنی بر خلق قسمت
(الهی نامه ص ۲)

گشتم از دریای فضل با خبر
آمدم دستی تهی تشنه جگر
(مصیبت نامه ص ۱۸)

عطار به صفات دیگری از خداوند نیز اشاره می کند :

علم در علم است این دریای ژرف
من چنین جاهل کجا خواهیم رسید
(دیوان ص ۳۶۲)
جمله غواصند در دریای وحدت لاجرم
گرچه بسیارند لیک در صفت یک گوهرند
(همان ص ۳۱۵)

این دنیا

عطار این دنیا را قطره ای در مقابل ذات بزرگ و دریا صفت خداوند می داند هر چند این قطره ممکن است آرایش هایی نیز داشته باش اما سرانجام همه ی این آرایش ها از بین خواهد رفت. عطار این موضوع را در قالب حکایات و تمثیل های زیبایی بیان کرده است.



کرد از دیوانه‌ای مردی سوال
گفت کاین هر دو جهان بالا و پست
کاین دو عالم چیست با چندین سؤال
قطره آبست و نه نیست و نه هست
گشت از اول قطره‌ی آب آشکار
قطره‌ی آبست با چندین نگار
هر نگاری کان بود بر روی آب
گر همه آهن بود گردد خراب
(منطق الطیر ص ۴۹)

در جای دیگری می‌گوید :

در بن این بحر بی پایان بسی
غرقه گشتند و خبر نیست از کسی
در چنین بحری که بحر اعظم است
عالمی ذره‌است و ذره عالم است
(منطق الطیر ص ۱۲)

عشق

عطار معتقد است که عشق به معنی دوری از خود و وارد دریایی از دشواری‌ها و مشکلات شدن است. در واقع عاشق خود را نیست می‌کند و فدای معشوق می‌شود تا به هستی عشق برسد و آن خستی جاودانی است.

عشق جمال جانان دریای آتشین است
گر عاشقی بسوزی زیرا که راه این است
جایی که شمع رخشان ناگاه بر فروزند
پروانه چون نسوزد کش سوختن یقین است
(دیوان ص ۲۲۹)

شناخت عرفا و از آن جمله عطار از دنیا و همه عناصر موجود در آن با دیگر دریافت‌ها از دنیا فرق دارد. عرفا با دیدی متفاوت به این دنیا می‌نگرند و برای هر کدام از مخلوقات خداوند ماموریتی در نظر می‌گیرند. این دریافت عارفانه از این دنیا با آنچه حقیقت آنها است تفاوت دارد. از این روی عشق یعنی فنای عاشق در دریای وجودی خداوند.

در دریای عشق آن کسی یافت
که به خون یافت سال‌های دراز
(دیوان ص ۳۸۳)

سیلس جفا می‌خور گر طالب این راهی
از نوح بلا مگریز گر عاشق دریایی
(همان ص ۶۲۴)

در بحر بی نهایت عشقت چو قطره‌ای
گم شد نشان مه به نشان از که جویمت
(همان ص ۲۱۹)

عشق دریایی است من در قعر او
غرقه‌ام تا آشنایی پی برم
چون کسی بر آب دریا پی نبرد
من چه سان نه سر نه پای پی برم
(همان ص ۴۵۲)

استفاده از نعمت‌های موجود در دریا

آن کس که جور سفر دریا را به جان می‌خرد، بی‌گمان از سود و منافع فراوانی نیز بهره خواهد برد. از گذشته‌های دور شاعران و نویسندگان فارسی زبان منفعت سفر دریا را بیش از همه سفرهای دیگر دانسته‌اند اما در کنار آن خطرات و دشواری‌های سفر دریایی را نیز بیشتر دانسته‌اند. دریا منافع فراوانی از جمله گوهر و مروارید هست و آن کس می‌تواند گوهرهای ارزشمند دریا را به دست بیاورد که وارد این دریا شود. عارفان شاعر و از آن جمله عطار از این ویژگی دریا نیز به خوبی استفاده کرده‌اند و متذکر شده‌اند که عارف به شوق بهره بردن از این گوهرها به سوی دریای وجود الهی سفر خود را آغاز می‌کند.

بی‌قراری پیشه کرد و روز و شب یک نفس نشست و یک ساعت نخفت

بس گهر کز قعر دریای ضمیر بر سر آورد و به خون دل بسفت

(دیوان ص ۱۳۲)

در این دریا هزاران قطره پنهان است ولی گوهر درون قعر دریاست

(اسرارنامه ص ۵۸)

در واقع آنچه که ما از آن به عنوان گوهر و مروارید دریای الهی یاد می‌کنیم، اسرار و معانی غیبی هستند که خداوند آنها را بر وجود کسی وارد می‌کند که وار این دریا شده و در آن فنا شده باشد.

نیابی در دریای معانی و گر یابی همانجا غرقه مانی

کسی که در آن اسرار بشناخت همان در را بدین دریا در انداخت

در این دریا گهرهای معانی کسی داند بگو تا تو بدانی

(اسرارنامه ص ۱۱۴)

نتیجه‌گیری

دریا و واژه‌های مرتبط با دریا همچون کشتی، قطره، موج، مروارید و... از جمله مجموعه واژه‌هایی هستند که در آثار عارفان شاعر بسیار مورد استفاده قرار گرفته است. عطار نیاز از این واژه‌ها بسیار استفاده کرده است. استفاده‌های عطار از این واژه‌ها اغلب به صورت نمادین است و هر با استفاده نمادین از واژه‌ها، هر کدام در بیان راه رسیدن به حقیقتی که عطار و دیگر عارفان به دنبال آن هستند وظیفه‌ای بر عهده گرفته است. از این رو می‌توان گفت عطار از این واژه‌ها برای بیان اندیشه‌های عرفانی به خوبی بهره برده است. از آنجا که هدف نهایی عطار رسیدن به خداوند و یکی شدن با اوست از دریا به عنوان نماد این حقیقتی که به دنبال آن است بیش از دیگر واژه‌ها استفاده کرده است. در این اندیشه دریا نماد خداوند و دیگر موجودات و از آن جمله قطراتی هستند که در راه رسیدن به او می‌کوشند. گاه بر سر راه رسیدن به دریا موانعی قرار می‌گیرد که برای بیان این موانع از نماد کشتی استفاده شده است و کشتی را نماد مادیاتی دانسته که در این راه مانع هستند.

منابع

آقاحسینی، حسین و اشرف خسروی (۱۳۸۹) «نماد و جایگاه آن در بلاغت فارسی»، بوستان ادب، دوره دوم، شماره دوم تابستان ۱۳۸۹، شماره ۵۸/۱ پیاپی.

اسماعیل‌پور، ابوالقاسم (۱۳۷۷) اسطوره بیان نمادین، تهران، انتشارات سروش.



- پورنامداریان، تقی (۱۳۶۸) رمز و داستان‌های رمزی در ادب فارسی، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی.
- چدویک، چارلز (۱۳۷۵) سمبولیسم، ترجمه مهدی حاجی، تهران، نشر مرکز.
- زرین کوب، عبدالحسین (۱۳۷۸) صدای بال سیمرغ، تهران، انتشارات سخن.
- ستاری، جلال (۱۳۷۶) رمز اندیشی و هنر قدسی، تهران، نشر مرکز.
- ستاری، جلال (۱۳۸۶) مدخلی بر رمز شناسی عرفانی، تهران، نشر مرکز.
- صارمی، سهیلا (۱۳۸۶) مصطلحات عرفانی و مفاهیم برجسته در زبان عطار، تهران، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- عطار، محمدبن ابراهیم (۱۳۷۲) منطق الطیر، به تصحیح سید صادق گوهرین، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی.
- عطار، محمدبن ابراهیم (۱۳۸۱) اسرارنامه، به تصحیح سید صادق گوهرین، تهران، انتشارات زوآر.
- عطار، محمدبن ابراهیم (۱۳۸۱) دیوان، به تصحیح جهانگیر ثروت، تهران، نشر نگاه.
- عطار، محمدبن ابراهیم (۱۳۸۵) مصیبت‌نامه، به اهتمام و تصحیح نورانی وصال، تهران، انتشارات زوآر.
- عطار، محمدبن ابراهیم (۱۳۸۶) الهی نامه، به تصحیح فؤاد روحانی، تهران، انتشارات زوآر.
- فتوحی، محمود (۱۳۸۵) بلاغت تصویر، تهران، نشر سخن.
- فروزانفر، بدیع‌الزمان (۱۳۷۴) شرح احوال و نقد و تحلیل آثار عطار، تهران، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- محمدی، احمد (۱۳۶۸) اندیشه‌های عرفانی عطار، تهران، انتشارات ادیب.

بررسی و تحلیل ژئوپلیتیکی کریدورهای ارتباطی در پس کرانه های خلیج فارس

ابراهیم رومینا^۱، زهرا طیبی سودکلایی^۲

دانشیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه تربیت مدرس

، دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی دانشگاه تربیت

e.roumina@modares.ac.ir

چکیده

کالا و خدمات بین فضاها جغرافیایی در حال انتقال است. حرکت کالا و خدمات بواسطه مزیت‌های اقتصادی و سطح نیاز از طریق مسیریابی امکان‌پذیر است که تحت عنوان کریدورهای ارتباطی انجام می‌شود. کریدورها بین کانون‌های جمعیتی و صنعتی، عمل انتقال کالا و خدمات را بر عهده دارند. استقرار کریدورها نتیجه تفاهم بین کشورهای تولیدکننده و مصرف‌کننده کالا همراه با فضاها معبر است. لذا یک پدیده ژئوپلیتیکی است که در نتیجه سیاست در یک فضاها جغرافیایی بین کانون‌های جمعیتی و صنعتی شکل می‌گیرد و فضاها کریدوری می‌توانند در مزایای آن بهره‌مند گردند. در حال حاضر منطقه جنوب غرب آسیا دارای پتانسیلهای کریدوری در مسیر شمالی- جنوبی و شرقی- غربی است. پس کرانه‌های خلیج فارس در سمت شمال، جنوب و غرب در مسیرهای کریدوری فوق‌الذکر واقع شده‌اند که مسیر دریای را از طریق بدنه خشکی به فضای دریایی مدیترانه در غرب و بدنه خشکی اوراسیا در شمال متصل می‌کند. این پژوهش به تحلیل ژئوپلیتیکی کریدورهای پس کرانه‌های خلیج فارس پرداخته است. نتایج تحقیق نشان می‌دهد استقرار کریدورهای مربوطه تحت تاثیر فرایندهای همگرایی و همکاریهای ژئوپلیتیکی بین کشورهای مبدأ، مقصد و مسیر گذرگاهی است. روش تحقیق این پژوهش از اینرو توصیفی- تحلیلی است که وضعیت موجود مورد بررسی قرار گرفته و بر مبنای وضعیت موجود به تحلیل کریدورهای موجود پرداخته است. شیوه گردآوری داده‌ها نیز اسناد- کتابخانه‌ای بویژه سایت‌های مرتبط است.

کلید واژه: کریدورهای ارتباطی، خلیج فارس، تحلیل ژئوپلیتیکی

مقدمه

همگرایی اقتصادی و سیاسی در سطح منطقه و همسایگان را می‌توان ماهیت جدیدی از روابط بین کشورها پس از جنگ سرد دانست. (رحمانی و صالح آبادی و متقی، ۲۰۲۳: ۱) برخلاف ژئوپلیتیک کلاسیک در دوره جنگ سرد، که رقابت‌های نظامی و تسلیحاتی میان قدرتهای ژئوپلیتیکی حاکم بود و بودجه‌های ملی صرف امور نظامی و امنیتی می‌شد، در عصر جدید توسعه زیرساخت‌ها و امور زیربنایی کشورهای درگیر رقابت شده است. (ویسی، ۱۳۹۸: ۱۱). موقعیت‌های مکانی و نسبی سرزمین‌ها، دارای ارزش‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک هستند و کشورها در تلاش هستند تا از حداکثر ظرفیت جغرافیایی و موقعیت مکانی سرزمین‌هایشان استفاده و منافع رقیب را به چالش مواجه سازند. ابزارهای اقتصادی تا حدود بسیار زیادی تعیین کننده مناسبات قدرت در عرصه بین‌المللی است (Csurgai, 2017: 23). مانند هر منبع اقتصادی، خدمات حمل و نقل از کمبود رنج می‌برند؛ آنها همه جا نیستند. حمل و نقل یک صنعت شبکه‌ای است و بنابراین طبیعی است که در شرایط نقش حمل و نقل ممکن است هم در تحریک توسعه اقتصادی در امتداد پیوندها در شبکه‌های حمل‌ونقل و هم در نقاط مختلف گره ای باشد. هیرت (۱۹۷۶) آنها را «جامعه‌های دروازه‌ای» می‌نامد. اساساً جریانها در امتداد این مسیرها به جوامع مجاور اجازه می‌دهد تا مزیت نسبی خود را توسعه دهند و همچنین منجر به ایجاد یک کلاس تجاری برای آنها می‌شود. از منظر سیاسی و امنیتی دروازه‌ها و راهروها هم مزایا و هم خطرات را ارائه

می‌دهند (Button, 2014: 3). دو پیزانی (۲۰۰۲) استدلال می‌کند که در برخی موارد از کریدورهای توسعه منطقه ای همکاری داوطلبانه ممکن است منجر به رفاه اقتصادی بیشتر از رقابت شود. برای اینکه رقابت در یک مسیر موثر باشد، حالت های مختلف حمل و نقل باید توسط نهادهای مختلف مدیریت می شود که منجر به بهینه سازی هزینه و زمان برای هر حالت می‌شود (Xob.hope, 2015: 36). در GMS، رویکرد کریدور اقتصادی در سال ۱۹۹۸ به عنوان وسیله ای برای دستیابی به اتصال اتخاذ شد. زیرساخت های حمل و نقل ستون فقرات کریدور های کلیدی اقتصادی را تشکیل می دهند. (Brunner, 2013: 26).

کریدورها را می توان مجموعه ای از زیرساخت ها تصور کرد که دو یا چند منطقه و کانون مورد نظر را به هم پیوند می دهند. کریدورها شامل بزرگراه ها، مسیرهای ریلی (قطارهای پرسرعت، خطوط بین شهری، قطارهای محلی یا تراموا)، خطوط جداگانه اتوبوس، مسیرهای دوچرخه سواری، کانال ها، اتصالات دریایی کوتاه و ارتباطات هوایی باشند. با این حال، توسعه کریدور به اتصالاتی مربوط می شود که از اشکال مختلف حمل و نقل (مانند ماشین، قطار، تراموا، کشتی، هواپیما) استفاده می کنند و مسافر و کالا را بین فضاهای جغرافیایی منتقل می کنند (Priemus.zonneveld, 2003: 3). کریدور های از نظر اهمیت جهانی به ۵ دسته تقسیم می شوند:

۱. کریدورهای کشوری (National corridors)،
۲. کریدورهای منطقه ای (communities corridors)،
۳. کریدورهای قاره ای (continental corridors)،
۴. کریدورهای بین قاره ای (transcontinental corridor land bridge)،
۵. کریدور های جهانی (global corridors). (عرب امیری و رادفر، ۱۳۹۵: ۲).

کریدورهای بین المللی شبکه های حمل و نقل بین المللی هستند که در آن ها از خطوط راه آهن، جاده ها و آب راه ها برای ترازیت بین المللی و حمل و نقل کالا و مسافر استفاده می شود. مسیر کریدورها به نحوی است که ترازیت و حمل و نقل کالا در آن صرفه اقتصادی دارد. (سایت شرکت ستاره آبی دریا، مرداد ۱۴۰۰) ایران از جمله کشورهایی است که به دلیل موقعیت استراتژیک و جغرافیای خاصی که دارد از جایگاه ویژه ای در ارتباطات تجاری و ترازیت برخوردار است. با توجه به موقعیت جغرافیایی کشور ایران، قسمت عمده ای از کریدورهای جنوبی آسیا و کریدور شمال - جنوب از خاک ایران می گذرد. همینطور مرزهای آبی استان سیستان و بلوچستان با توجه به موقعیت ممتاز منطقه ای کشور و خارج بودن از منطقه بحران خیز خلیج فارس و سایر شرایط ذکر شده به صورت بالقوه یکی از پرازش ترین سواحل دنیا به لحاظ قابلیت های بازرگانی و ترانزیتی و توسعه سایر فعالیت های اقتصادی در زمینه های صنعتی و گردشگری محسوب می گردد (طاوسی و اسکندری ثانی و حسین زاده کرمانی، ۱۳۹۰: ۳). در بین فضاهای جغرافیای ایران و پیرامون آن، خلیج فارس و پسرانه های جنوبی آن از مهمترین مسیرهای کریدوری است که مورد توجه قدرتهای جهانی و نیز کشورهای دیگر قرار گرفته است که طرح های متعددی را در جهت استقرار کریدورهای مورد نظر پیشنهاد داده اند. (بابازاده و شهبازی و قدیم ملالو، ۱۳۹۴: ۱).

خلیج فارس از قرن ها پیش و از زمان تمدن بین النهرین به عنوان یک آبراه مهم تجاری و نظامی اهمیت ویژه داشته است. چنانچه فنیقی ها به عنوان اولین اقوام تاجر پیشه و بازرگانان موفق جهان، از طریق آبراه خلیج فارس بین هندوستان و دریای مدیترانه تجارت می کردند. موقعیت استثنایی و ویژه خلیج فارس موجب شده تا این منطقه به یکی از مراکز اصلی تبادلات اقتصادی و مراودات اجتماعی بین نواحی شرق افریقا، حوزه اقیانوس هند و جنوب شرق آسیا تبدیل شود و همواره در مسئله رقابت بین قدرت های بزرگ منطقه ای و جهانی دارای جایگاه ویژه ای باشد (نایب پور و لقمان ملکی، ۱۳۸۹: ۴۶).

پیشینه تحقیق

رومینا، ابراهیم. (۱۴۰۱). کریدور ارتباطی شمال- جنوب. نشست مشترک اندیشمندان ایران و روسیه. دانشگاه تربیت مدرس. دانشکده علوم انسانی. در این پژوهش، موقعیت و کارکرد کریدور شمال جنوب مورد بررسی قرار گرفته است و تاثیر تحولات تجاوز روسیه به اوکراین بر فعالیت این کریدور مورد تحلیل قرار گرفته است. این پژوهش با نگرشی ژئوپلیتیکی به پویایی تحولات جهانی و منطقه و تاثیر آن بر کریدورهای ارتباطی پرداخته است.

نصیرپور (۲۰۱۹) در خصوص رابطه ایران و هند با چشم انداز آینده تحقیق کرده و بر آن است که روابط دو کشور هند و ایران مکمل یکدیگر در حوزه های اقتصادی و امنیتی است. وی بیان میکند که کریدور شمالی- جنوبی، امنیت، انرژی، و ثبات در افغانستان از مهمترین مؤلفه های مثبت مؤثر در روابط راهبردی بین دو کشور است.

خداقلی پور (۱۳۹۶) در بررسی ابتکار کمربند- جاده چین و تأثیر آن بر منافع ملی جمهوری اسلامی ایران به این نتیجه رسیده است که، در صورت عملی شدن این طرح ظرفیت تأمین منافع اقتصادی و ژئوپلیتیک ایران را دارد.

هادی ویسی (۱۳۹۸) در پژوهش خود به بررسی و تبیین رقابت های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک میان چین و هند در کریدور اقتصادی چین- پاکستان و کریدور بین المللی حمل و نقل شمالی- جنوبی و بررسی نقش دو بندر چابهار و گوادر در این رقابت است.

زوئی نایت^۱ در مقاله ای تحت «طرح سبز کردن کمربند و جاده^۲» به بررسی جنبه های محیط زیستی پروژه بزرگ بحری و بری چین در اوراسیا پرداخته است. وی طرح کمربند و جاده چین را بزرگترین برنامه زیرساختی، برای دهه های آینده می داند که فرصتهای زیادی را برای بازیگران در طرح ایجاد می کند و می تواند به توسعه پایدار و حفاظت از محیط زیست با کاهش اثرات منفی زیست محیطی کمک کند.

فانی ام. چونگ و یینگ-یی هونگ^۳ (۲۰۱۹) در مقاله ای تحت عنوان «همپیوندی منطقه در طرح کمربند و جاده^۴» به بررسی جنبه های اقتصادی و تجاری طرح کمربند و جاده پرداخته اند. آنان در این مقاله به مسیرهای ارتباطی و همپیوندی که این مسیرها در بین کشورهای مرتبط شکل می دهد پرداخته اند.

روش تحقیق

پژوهش حاضر، در قلمرو تحقیقات توصیفی قرار داشته از نظر نوع تحقیق از روش های (توصیفی- تحلیلی) استفاده شده است. ابتدا شرایط موجود در ارتباط با کریدورها مورد مطالعه قرار گرفته است و سپس کریدورهایی که فعال هستند مورد تحلیل قرار گرفته است. همچنین برخی کریدورها در حال برنامه ریزی هستند که با توجه به اسناد عمومی در دسترس، مسیرها و کارکردهای آنها مورد تحلیل قرار گرفته است. در ادامه با توجه به تمرکز کریدورهای موجود و در حال برنامه ریزی در بخش شمال و جنوب خلیج فارس و پسرانه های آن مورد تحلیل قرار گرفته اند.

محیط شناسی

خلیج فارس شامل منطقه بزرگی از آبهای کم عمق بین کشورهای عربی پسرانه های جنوبی و فضای گسترده ایران در بخش شمالی آن است که هشت کشور در پیرامون آن جای گرفته اند. ایران طولانی ترین خط ساحلی و عراق کوتاه

1 Zoë Knight

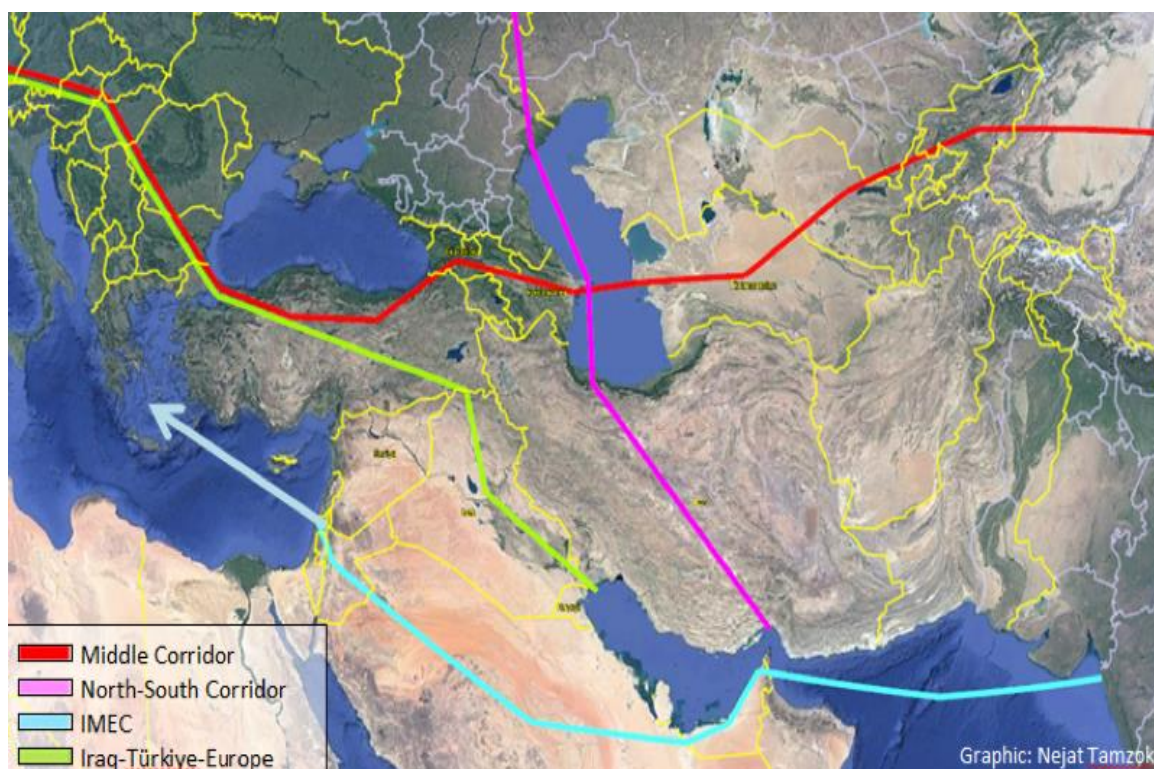
2 Greening the Belt and Road Initiative

3 Fanny M. Cheung and Ying-yi Hong

4 Regional Connection under the Belt and Road Initiative

ترین خط ساحلی را با خلیج فارس دارد. بحرین تنها کشور جزیره ای در منطقه است. حداکثر عرض خلیج فارس حدود ۲۱۰ مایل (۳۳۶ کیلومتر) است. علایق و انگیزه های رهبران مناطق ژئوپلیتیک در جنوب غرب آسیا بیشتر مبتنی بر انرژی، تجارت و امنیت است که با ماهیت و کارکردهای منطقه ژئوپلیتیک خلیج فارس همخوانی دارد (محمدپور و بویه، ۱۴۰۲: ۲). تا کنون طرحهای کریدوری متعددی در پسرکرانه های خلیج فارس ارائه شده است که برخی از آنها اجرایی شده و برخی در حال برنامه ریزی هستند (نقشه شماره ۱)

نقشه شماره ۱: کریدورهای پسرکرانه های خلیج فارس



کریدورهای ارتباطی پس کرانه های خلیج فارس

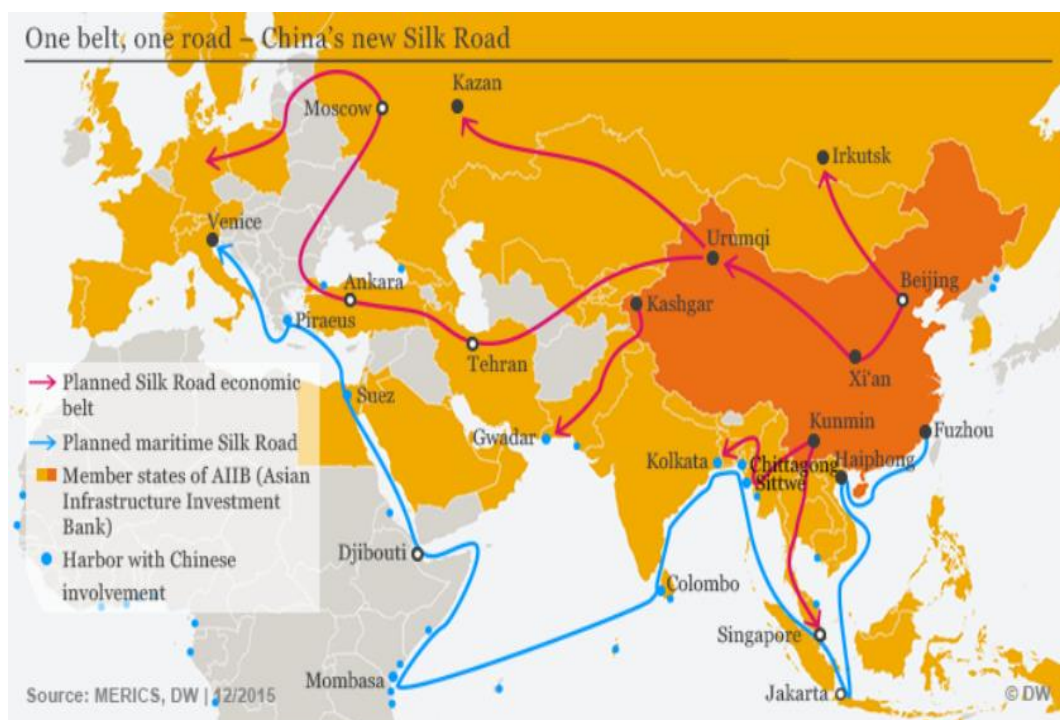
۱- پابنتکار کمربند و جاده (کریدور اجرایی)

ابتکار کمربند و جاده چین (BRI) که در ابتدا «جاده ابریشم جدید» نام دارد. اساساً یک سیاست بلندمدت و برنامه سرمایه گذاری فراقاره ای است که هدف آن هماهنگی سیاست ها، اتصال زیرساختی، افزایش تجارت و تسریع یکپارچگی مالی و اقتصادی کشورهای در مسیر جاده تاریخی ابریشم است. این پروژه بزرگ در سال ۲۰۱۳ راه اندازی شد و تا سال ۲۰۱۶ به عنوان یک کمربند، یک جاده (OBOR) شناخته شد. OBOR پروژه ای است که بر بهبود اتصال و همکاری بین چندین کشور در آسیا، آفریقا و اروپا تمرکز دارد به سمت شکل گیری نظم جهانی چین محور جدید پیش می رود. هدف پروژه یک کمربند یک جاده ساده کردن شرایط برای تجارت و سرمایه گذاری و همچنین کمک به روند همکاری های اقتصادی و فنی و ایجاد مناطق آزاد تجاری است. BRI قصد دارد ارتباط قاره های آسیا، اروپا و آفریقا و دریاهای مجاور آنها را ارتقا دهد و مشارکتها و شبکه های ارتباطی را بین کشورهای امتداد کمربند و جاده تقویت کند. (وزارت

راه و شهرسازی، ۱۴۰۰) کریدور اقتصادی چین و پاکستان (CPEC) به ارزش ۶۲ میلیارد دلار، بزرگترین پروژه زیر پرچم کمر بند و جاده است. ساخت جاده از سین کیانگ چین به بندر گوادر پاکستان چندین سال طول کشیده است، اما در نهایت مراحل اولیه عملیاتی شدن را طی کرده است و در بخشهایی در حال فعالیت است. عمده سرمایه گذاری CPEC بر روی منابع انرژی و در واقع تولید انرژی برای پاکستان است (isna) کریدور اقتصادی چین - مغولستان - روسیه (CMREC) توسط رئیس جمهور چین در ۱۱ سپتامبر ۲۰۱۴ در اولین نشست سه جانبه سران سه کشور در دوشنبه پایتخت تاجیکستان مطرح و مورد استقبال روسای جمهور روسیه و مغولستان قرار گرفت. سه کشور در ۲۳ ژوئن، ۲۰۱۶ در مسیر توسعه این پیشنهاد، اولین طرح همکاری چندجانبه که بخشی از ابتکار یک کمر بند و یک راه است، را تهیه و به امضا رساندند. "یک کمر بند - یک جاده" مسیری است که ۳۲ کشور با ۴.۴ میلیارد جمعیت و ظرفیتهای اقتصادی کلی در حدود ۲۱ میلیارد دلار آمریکا (که ۶۳ درصد از تولید ناخالص داخلی جهانی را تشکیل می دهد) را پوشش می دهد. تجارت چین با این کشورها در سال ۲۰۱۳ تا بیش از ۱ میلیارد دلار (یک چهارم کل حجم تجارت خارجی) افزایش یافت. در عین حال، در طی ۱۰ سال گذشته، تجارت چین با این کشورها افزایش سالانه ۱۹ درصدی داشته که ۴٪ از کل رشد تجارت چین را در بر می گیرد. (موسسه مطالعات راهبردی شرق، ۱۴۰۱).

کل حجم تجارت چین با کشورهای واقع در کریدورهای طرح ابتکار کمر بند و راه

سال	حجم تجارت
۲۰۱۹-۲۰۱۴	۱۳۴۱ میلیارد دلار
۲۰۲۰	۱۳۵۰ میلیارد دلار



۲. موافقتنامه چابهار (در حال اجرا)

موافقتنامه تأسیس دالان بین‌المللی حمل و نقل و ترانزیت، میان جمهوری هند، جمهوری اسلامی افغانستان، جمهوری اسلامی ایران منعقد شده است. این کریدور در سال ۲۰۱۶ با تأکید بر استفاده از زیرساخت‌های حمل و نقل موجود و آینده و حمل کالا و مسافران از مسیر بندر چابهار به عنوان یک مرکز برای توسعه همکاری بین ۳ کشور مورد موافقت قرار گرفت (Chabahar Agreement, 2016: 25). هند از سال ۲۰۱۶ متعهد به سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیون دلاری در توسعه بندر شهید بهشتی چابهار شده است. سابقه همکاری ایران، هند و افغانستان برای اولین بار در سال ۲۰۰۳ برمی‌گردد که بر مبنای سفر رئیس‌جمهور وقت ایران به دهلی، پیشنهاد و مورد پذیرش هند قرار گرفت. پروژه بندر چابهار، نه تنها برای این دو کشور، بلکه بسیار فراتر از همسایگان نزدیک، از اهمیت ژئوپلیتیکی برخوردار است. بهبود ترانزیت منطقه مهمترین هدف موافقتنامه چابهار بوده است. اهداف موافقتنامه به شرح زیر می‌باشد:

۱- ایجاد دالان حمل و نقل قابل اعتماد به منظور حمل و نقل و گذر روان کالا و مسافر از طریق بندر چابهار بین جمهوری اسلامی ایران، جمهوری اسلامی افغانستان و جمهوری هند.

۲- افزایش اثربخشی دالان حمل و نقل با هدف بهینه‌سازی هزینه‌های حمل و نقل.

۳- جذب گذر کالا و مسافر کشورهای دیگر از طریق دالانهای حمل و نقل و گذر بین‌المللی.

۴- تسهیل دسترسی به بازارهای بین‌المللی با استفاده از حمل و نقل زمینی، دریایی و یا هوایی از طریق بندر چابهار.

۵- تأمین امنیت سفر و اجرای استانداردهای بین‌المللی ایمنی در خصوص حمل و نقل و گذر کالا و مسافر و نیز حفاظت محیط زیست میان طرف‌های متعاقد.

۶- ساده‌سازی، هماهنگی و استانداردسازی تشریفات حاکم بر حمل و نقل بین‌المللی و گذر کالا و مسافر طبق کنوانسیون‌ها و موافقتنامه‌های بین‌المللی که طرف‌های متعاقد عضو آنها می‌باشند (موافقتنامه چابهار)

طرح چابهار در درجه اول یک پروژه اقتصادی، تجاری و حمل و نقلی است که دارای جنبه‌های ژئوپلیتیکی برای طرفین نیز است (Noolkar-Oak, 2021: 4). پس از تکمیل، پیش‌بینی می‌شود ترافیک سالانه این بندر به ۸۲ میلیون تن برسد (Contessi, 2025: 5).



۳. کریدور ریلی تراسیکا

تراسیکا یک راهروی حمل و نقل چند حالته است که با هدف یکپارچه کردن قاره اروپا و آسیا توسعه یافته است. در این طرح، تمرکز بر حمل و نقل جاده ای، ریلی، دریایی و ترکیبی است. توافقنامه چندجانبه پایه، نقش مهمی در اجرایی شدن تراسیکا داشته است (انصاری نسب، ۱۴۰۲: ۱۴). کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز به جز ترکمنستان، تمام کشورهای حوزه دریای سیاه به جز روسیه یعنی ترکیه، بلغارستان، مولداوی، رومانی و اوکراین این توافقنامه را امضا کردند (Yildirim Keser, 2014). کریدور شرق به غرب تراسیکا یکی از مهمترین کریدورهای اتصال ایران به کشورهای آسیای مرکزی است. اتصال به تراسیکا یا کریدور شرق به غرب به کریدور شمال - جنوب یا همان «نوستراک» توانایی اتصال به خط حمل و نقلی دیگری به نام تراسیکا را دارد و میتواند در یک تعامل منطقه ای در یک شبکه گسترده شمالی - جنوبی، غربی - شرقی و در هر یک از جهات اصلی و فرعی در میان دریای خزر فعالیت کند. تراسیکا یک حمل و نقل از شرقی - غربی است که با گذر از دریای سیاه، دریای خزر و آسیای مرکزی، اروپا را به آسیا و خاور دور پیوند می دهد. (تبریزی، ۱۳۹۵: ۴)

اهداف اصلی اتحادیه اروپا در کریدور تراسیکا به شرح ذیل است: حمایت سیاسی و اقتصادی از استقلال جمهوری ها و افزایش ظرفیت های آنها از طریق دسترسی به بازارهای اروپایی و جهانی به کمک مسیرهای متعدد حمل و نقل. افزایش همکاری های منطقه ای میان کشورهای عضو. استفاده از تراسیکا به عنوان کاتالیزوری برای جذب حمایت سازمان های مالی بین المللی و بخش های خصوصی. اتصال تراسیکا به شبکه ترانس - اروپا. در واقع تراسیکا به عنوان مسیری که کمترین هزینه و زمان را برای اتصال جمهوری های آسیای میانه به بازارهای جهانی و بنادر اروپایی دارد، معرفی شده است (واحد پژوهش و بررسی های اقتصادی، ۱۴۰۰).

• کریدور شمال - جنوب

این کریدور توسط ایران، روسیه و هند به منظور ترویج همکاری های حمل و نقلی در سپتامبر ۲۰۰۰ تأسیس شد. این کریدور اقیانوس هند و خلیج فارس را از طریق ایران به دریای خزر سپس از طریق روسیه به سن پترزبورگ و شمال اروپا متصل می کند. یک شبکه چند حالته دریایی، ریلی و جاده ای به طول ۷۲۰۰ کیلومتر است و می تواند بار را از بمبئی در هند تا هلسینکی در فنلاند حمل کند. کشورهای در مسیر: فنلاند، روسیه، آذربایجان، ایران به خلیج فارس، هند، اقیانوس و جنوب شرقی آسیا طول کل از هلسینکی تا دهلی نو: ۹۳۸۹ کیلومتر زمان سفر: ۲۱ روز، طول مسیر دریایی: ۱۶۱۲۹ کیلومتر زمان سفر (دریا): ۴۵ روز (Nazari, 2017: 6). این راه گذر، مهمترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپا است که در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاهتر است و می تواند سبب کاهش ۳۰ درصدی هزینه شود. این کریدور با پذیرش یازده عضو جدید گسترش یافته است که این اعضاء شامل جمهوری آذربایجان، ارمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکیه، اوکراین، بلاروس، عمان، سوریه و بلغارستان است. یک کریدور استراتژیک بدون حداقل سه مزیت نسبی امکان پذیر نیست: «مزیت اقتصادی»، «صرفه جویی در هزینه» و «صرفه جویی در زمان» به این معناست که کریدور استراتژیک باید تولیدکننده را به ارزان ترین شکل ممکن به مصرف کننده متصل کند و در واقع وسیله ای برای انتقال مازاد مصرف تولیدکننده باشد. آنچه واضح است این است که بنادر هند غربی هم اکنون از طریق کانال سوئز به اروپا متصل شده اند، مسیری امن تر، کوتاه تر، سریع تر، ارزان تر و در یک کلام، مسیر اقتصادی بالاتر و سودمندتر است. (NOURNEWS, 12 December 2023) کریدور بین المللی شمال - جنوب، یک پروژه ژئوپلیتیک بندری نیز محسوب میشود؛ به طوریکه این کریدور، بندر جاوهارلر نهر، بزرگترین بندر کانتینر هند را در شرق بمبئی، از طریق بندر چابهار، بندر عمیق ایران در خلیج عمان که توسط هند برای دور زدن

پاکستان سرمایه گذاری میشود و بندر انزلی واقع در دریای خزر به بندر رودخانه ولگا استراخان روسیه پیوند می دهد و از آنجا با راه آهن به اروپا متصل میشود. (Dorsey, 2020:14)



• کریدور هند-خاورمیانه-اروپا (کریدور در حال برنامه ریزی)

این کریدور شامل یک مسیر کشتیرانی متصل به بمبئی و موندرا (گجرات) با امارات متحده عربی و یک شبکه ریلی متصل به امارات متحده عربی، عربستان سعودی و اردن با بندر حیفا اسرائیل برای رسیدن به سواحل دریای مدیترانه خواهد بود. سپس حیفا از طریق دریا به بندر پیریوس در یونان متصل خواهد شد تا در نهایت به اروپا متصل شود. این راهرو می تواند تامین انرژی و منابع ایمن را به ویژه از خاورمیانه تسهیل کند. همینطور دسترسی مطمئن به این منابع بخش انرژی هند را تثبیت کرده و از اقتصاد رو به رشد آن حمایت خواهد کرد.

هند برای ادامه روند رو به رشد اقتصاد خود «استراتژی نگاه به شمال» را برای دستیابی به بازارهای بزرگ اورآسیا اتخاذ کرده است. به صورت سنتی، روابط تجاری و بازرگانی کشورهای جنوب آسیا و به طور مشخص هند با کشورهای شمال اوراسیا و به طور مشخص روسیه از مسیر اقیانوسی صورت می گیرد. به گونه ای که مسیر دریایی بین بندر بمبئی با بندر سن پترزبورگ یا آرخانگلسن از مسیر اقیانوس هند، خلیج عدن، دریای سرخ، کانال سوئز، دریای مدیترانه و دریای سیاه و یا در ادامه از مسیر تنگه جبل الطارق و شمال اروپا و سواحل غربی روسیه صورت میگیرد و قریب به ۱۶ هزار کیلومتر طول دارد. (ویسی، ۱۳۹۶: ۱۱۳). این در حالی است که مسیر خشکی که بتواند شمال و جنوب اوراسیا را به هم متصل بکند می تواند مسائل هزینه ای و زمان را کاهش دهد و به صرفه تر باشد. نزدیک ترین فاصله و امن ترین مسیر در فضای آشفته و نا امن خاورمیانه مسیر ایران است که علاوه بر اتصال شمال و جنوب اوراسیا می تواند کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی را نیز به بازارهای بین المللی و آنها آزاد متصل کند. نزدیک ترین نقطه و استراتژیک ترین بندرگاه در جنوب ایران به دلیل عدم وابستگی به تنگه هرمز و قرارگیری بر کرانه های اقیانوسی و نزدیکی به شبه

قاره هند، بندر چابهار است که نقطه مبدأ در کریدور ابرخشی اوراسیا برای اتصال به شمال است. ارتباط کشورهای شاخ آفریقا و شرق آفریقا با کشورهای مرکزی اوراسیا نیز نیازمند گذر از این کریدور است. (ویسی، ۱۴۰۱: ۱۲).



• کریدور خلیج فارس-دریای سیاه

ایده راه اندازی این پروژه اولین بار در سال ۲۰۱۶ توسط ایران مطرح شد و به طور رسمی ارمنستان، بلغارستان، گرجستان، یونان در آن مشارکت دارند (mehrnews, 1395). این کریدور برای کامیون‌های ایرانی برنامه‌ریزی شده است که باید از طریق ارمنستان و گرجستان امتداد یابد تا به دریای سیاه برسند و از آنجا بتوانند از طریق دریا به بلغارستان، یونان و حتی ایتالیا حرکت کنند. پروژه ایجاد کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی خلیج فارس-ارمنستان-گرجستان-دریای سیاه-بلغارستان-یونان که توسط تهران آغاز شده است، اساساً جایگزین مسیرهای حمل و نقل ترکیه می‌تواند باشد. (راهبرد معاصر) این مسیر جدید می‌تواند خلیج فارس را به دریای سیاه متصل کند. راه اندازی این کریدور سرعت تجارت آسیایی با اروپا را افزایش می‌دهد. با توجه به کارایی اقتصادی و ایمنی آن، سرعت مبادلات تجاری بین آسیا و اروپا تسریع خواهد شد، زیرا طرح PBTC به عنوان یک مرکز تجاری برای تجارت منطقه ای و بین‌المللی بین ایران و کشورهای قفقاز جنوبی و دریای سیاه عمل می‌کند و باعث می‌شود ورود کشتی‌ها به بازارهای بین‌المللی از طریق رویه‌های ساده‌شده هم در زمین و هم در دریا برای کشتی‌گیران آسان‌تر است. این پروژه همچنین ترانزیت کالاهای فاسد شدنی را در گذرگاه‌های مرزی تسریع می‌کند. راه اندازی خلیج فارس-دریای سیاه از طریق خاک ارمنستان برای ایروان بسیار مهم است، نه تنها از نظر جذب ترافیک اضافی بار، سرمایه‌گذاری و گسترش ظرفیت‌های لجستیکی. شریان حمل و نقل به ارمنستان اجازه می‌دهد که تعدادی ترجیحات سیاسی و اقتصادی دریافت کند و نقش ارمنستان در منطقه افزایش خواهد یافت (mehrnews, 1391). موافقتنامه چندوجهی کریدور خلیج فارس-دریای سیاه، کریدورهای حمل و نقل ایران را برای ترانزیت از شرق و جنوب شرق آسیا از جمله چین، هند و کشورهای خلیج فارس به قفقاز و اروپا متنوع می‌کند و امنیت ایران را تامین می‌کند.



کشورهای منطقه به منظور بهره‌مندی از فرصت‌های جدیدی که در فضای بین‌الملل ایجاد شده است، ابتکاراتی را تدارک دیده‌اند تا بیشترین بهره از این فرصت‌ها را به دست آورند. به همین سبب امروز با پروژه‌های مختلفی در منطقه روبه‌رو هستیم. درآمدهای ناشی از عوارض ترانزیتی کشورهای واسط، کاملاً به موقعیت جغرافیایی آنها بستگی دارد که افزون بر افزایش تولید ناخالص ملی، بر اقتصاد منطقه‌ای نیز تاثیرگذار است.

نتیجه گیری

شناخت و بررسی مزیت‌ها و محدودیت‌های ژئوپلیتیکی هر فضای سیاسی به منظور دستیابی به اهداف و اغراض و همچنین شناخت نقاط قوت و ضعف آن در جهت تنظیم سیاست‌های درست و تامین هرچه سریع‌تر اهداف ضروری است. خلیج فارس با توجه به توانمندی‌ها و پتانسیل‌ها و موقعیت ارتباطی‌ایی که دارد یکی از نقاط مهم و اثرگذار در سیاست‌های بین‌المللی محسوب می‌شود. وجود کریدورهای فعال و در حال برنامه‌ریزی متعددی در پس کرانه‌های خلیج فارس نشان‌دهنده نقش پررنگ و اهمیت آن است. وجود کریدورهای مهم و حیاتی اعم از کریدور خلیج فارس- دریای سیاه، موافقنامه چابهار، ابتکار کمربند و جاده، کریدور ریلی تراسیکا، کریدور هند-خاورمیانه-اروپا در حاشیه‌ی خلیج فارس باعث رونق و پیشرفت اقتصادی، نظامی و ... در این منطقه می‌شود. از طرفی وابسته بودن چرخه کریدورها به خلیج فارس امنیت منطقه را ایجاد می‌کند. چنانچه کشورهای منطقه درک ژئوپلیتیکی نسبت به استفاده مشترک از کریدورهای برنامه‌ریزی شده و یا کریدورهای اجرایی داشته باشند منافع مشترکی را نیز می‌توانند در پیش گرفته و از مزایای آنها بصورت جمعی بهره‌برداری نمایند. کانون اصلی این تحولات خلیج فارس است و نگاه مشترک به این پهنه آبی، منافع مشترک را نیز در پی دارد.



منابع

۱. انصاری نسب، مسلم. (۱۴۰۲). کریدور ریلی تراسیکا و تجارت ایران و آسیای میانه. دوره ۲۹، شماره ۱۲۱. شماره پیاپی ۱۲۱. خرداد. صص ۷۹-۱۰۶.
۲. بابازاده، بهنام و شهبازی، محمود و قدیم ملالو، علی. (۱۳۹۴). خلیج فارس در هندسه قدرت نظام جهانی و نقش قدرت های فرامنطقه ای در آن. فصلنامه راهبرد سیاسی شماره ۴، دوره ۲.
۳. تبریزی، جلال. (۱۳۹۵). کرانه های اقیانوسی جنوب شرق ایران و شبکه های ارتباطی بین المللی. همایش ملی فرآوری پتانسیل های ژئوپلیتیکی توسعه در کرانه های اقیانوسی جنوب شرق کشور.
۴. رحمانی، حامد و صالح ابادی، ریحانه و متقی، افشین. (۱۴۰۲). تبیین ژئوپلیتیکی همگرایی اقتصادی هند با ایران. فصلنامه مطالعات بین المللی. سال ۲۰ تابستان. شماره ۱ (پیاپی ۷۷).
۵. سازمان بین المللی همکاری راه آهن ها (OTIF)
۶. عرب امیری، شراره و رادفر، الهام. (۱۳۹۸). ارزیابی کریدور های بین المللی آسیای میانه-اروپا و بررسی موانع گسترش ترانزیت ایران. انجمن مهندسی حمل و نقل ریلی ایران. یازدهمین همایش بین المللی حمل و نقل ریلی.
۷. محمدپور، علی و بویه، چمران. (۱۴۰۲). توسعه محور ترانزیتی خلیج فارس-مدیترانه و پیامدهای امنیتی -اقتصادی آن در مناسبات ژئوپلیتیکی منطقه ای و جهان. فصلنامه اقتصاد دفاع شماره ۲۶، دوره ۷.
۸. نایب پور، محمد و ملکی، لقمان. (۱۳۸۹). کتاب ماه تاریخ و جغرافیا. شهریور ۱۳۸۹ شماره ۱۴۸.
۹. واحد پژوهش و بررسی های اقتصادی. (۱۴۰۰). مروری بر کریدورهای مهم تجاری ایران با تمرکز بر کریدور تسهیل شده گمرکی ایران و روسیه. اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی اصفهان. گزارش کارشناس بازرگانی.
۱۰. ویسی، هادی (۱۳۹۶) بررسی رقابتهای ژئوپلیتیکی و ژئواکونومی پاکستان و ایران در ایجاد کریدور شمالی - جنوبی اوراسیا: مزیت ها و تهدیدها، فصلنامه ژئوپلیتیک، دوره ۱۳، شماره ۴۵.
۱۱. ویسی، هادی. (۱۴۰۲). توسعه منطقه مکران در گرو اتخاذ راهبرد دریایی و آمایش سرزمین. فصلنامه جغرافیا، دوره ۲۱، شمار ۷۷. تابستان.
۱۲. ویسی، هادی. (۱۴۰۰). بررسی رقابتهای ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک چین و هند در اوراسیا: کریدورهای ارتباطی و ژئوپلیتیک بنادر چابهار و گوادر. دوره ۵۳، شماره ۱. فروردین. صص: ۲۱۳-۲۲۶.
13. Button. Kenneth. (2014). Distance and Competitiveness – The Role of Gateways, Corridors, and Competition.
14. Csurgai, G., 2017, The Increasing Importance of Geo-economics in Power Rivalries in the TwentyFirst Century, Geopolitics, Vol. 23, No. 1, PP. 1.
15. Dorsey, J. (2020). Flying Under the Radar: Iranian Alternatives to Suez and Belt and Road. Project: Middle East.
16. Hans-Peter Brunner. (2013). What is Economic Corridor Development and What Can It Achieve in Asia's Subregions?.26
17. Hugh Priemus, Will Zonneveld(2003). What are corridors and what are the issues? Introduction to special issue: the governance of corridors
18. Scobell, Andrew (2018). "Why the Middle East matters to China" In: China's Presence in the Middle East: The implications of the One Belt, One Road Initiative, Ehteshami, A., & Horesh, N, London: Routledge, Pp. 9-23
19. Omidali. Noolkar-Oak. Gauri.(2021). Geopolitics of Chabahar Port for Iran, India and Afghanistan
20. Nazari.Abbas. (2017). International Corridors passing through Iran.p6
21. Albie Hope & John Cox. (2015). Development Corridors
22. Contessi. Nicola.(2020). The great railway games. P5
23. mehrnews, 1395
24. Chabahar Agreement 2016
25. OURNEWS,1391

بکارگیری دوقلوهای دیجیتال در صنایع دریایی

مهدی رفعتی فرد^{۱*}، علی حبیب پور قهرودی^۲

۱- استادیار گروه برنامه‌ریزی حمل‌ونقل، دانشکده فنی و مهندسی، دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)، قزوین، ایران

۲- کارشناس ارشد راه و ترابری، وزارت راه و شهرسازی، تهران، ایران

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: Rafati@eng.ikiu.ac.ir

چکیده

دوقلوهای دیجیتال نقش مهمی در فرآیند دیجیتالی‌سازی کنونی در صنایع مختلف ایفا نموده و از آن به‌عنوان یکی از مفاهیم پیشران در انقلاب صنعتی چهارم یاد می‌شود. دوقلوهای دیجیتال به‌عنوان یک فناوری تعاملی جدید می‌تواند اندرکنش بین جهان واقعی و مجازی را به‌خوبی مدیریت نماید و با توجه به کاربردهای گسترده به نقطه کانونی بسیاری از پژوهش‌های جهانی تبدیل شده است. در سال‌های اخیر، فناوری دوقلوهای دیجیتال به دلیل مرکز توجه بودن، یکپارچگی و پویایی با سرعت زیاد توسعه یافته است. فناوری دوقلوهای دیجیتال در ترکیب با فناوری‌های دیگر نظیر هوش مصنوعی، بلاکچین و واقعیت توسعه، در حال توسعه کاربردهای خود در صنایع مختلف می‌باشد. گسترش کاربرد و شناخت بیشتر از قابلیت‌های این فناوری، منجر به پذیرش روزافزون آن در بخش‌های مختلف صنایع دریایی نظیر؛ طراحی، ساخت و آموزش گردیده است. با توجه به اهمیت موضوع، این مقاله به‌منظور درک بهتر فناوری دوقلوهای دیجیتال و همچنین بررسی فرآیند توسعه و بکارگیری آن در صنایع مختلف دریایی باهدف شناسایی چالش‌ها و فرصت‌های ناشی از بکارگیری این فناوری ارائه گردیده است.

کلیدواژه: صنایع دریایی، دوقلوهای دیجیتال، فناوری‌های نوظهور، کشتی‌سازی،

Applications of digital twins in maritime industries

Mehdi Rafati Fard^{1*}, Ali Habibpour Ghahroudi²

¹ Department of Transportation, Imam Khomeini International University, Qazvin, Iran

² Ministry of Roads and Urban Development, Tehran, Iran.

* Corresponding Author E-mail: Rafati@eng.ikiu.ac.ir

Abstract— Digital twins (DT) play a significant role in the current digitization process across various industries and are recognized as a driving concept in the Fourth Industrial Revolution. As an emerging interactive technology, DT effectively manage the interaction between the physical and virtual worlds. Given their wide-ranging applications, they have become a focal point for numerous global research endeavors. DT have developed rapidly in recent years result from centrality, integrity and dynamics. When combined with other technologies such as artificial intelligence, blockchain, and extended reality, digital twin technology is expanding its applications across diverse industries. The increasing utilization and understanding of its capabilities have led to its growing acceptance in various sectors of maritime industries, including design, construction, test and training. Considering the importance of this topic, this article aims to provide a better understanding of digital twin technology, examine its development process, and its deployment in various maritime industries. The goal is to identify the challenges and opportunities stemming from the application of this technology.

Keywords— Maritime industries, digital twins, emerging technologies, shipbuilding.

۱- مقدمه

در سال‌های اخیر فناوری به شکل چشمگیری توسعه یافته و دانشمندان علوم مختلف به دنبال راهکارهای نوآورانه جهت افزایش بازدهی و کارایی صنایع می‌باشند. با ظهور و تکامل فناوری‌های جدید نظیر؛ محاسبات ابری^۱، اینترنت اشیا^۲، تجزیه و تحلیل کلان داده^۳، واقعیت توسعه یافته^۴، ربات‌های خودکار، بلاکچین^۵، هوش مصنوعی^۶ به همراه یادگیری ماشین^۷، یادگیری عمیق^۸ و شبکه‌های عصبی، صنایع مختلف با سرعت بالایی به سمت دیجیتالی شدن در حرکت هستند (۱). این فناوری‌ها یکپارچه‌سازی سیستم‌های فیزیکی و سایبری را از طریق جمع‌آوری، تجزیه و تحلیل و به اشتراک‌گذاری دادهایی که می‌توانند در جهت تصمیم‌گیری‌های آگاهانه، شبیه‌سازی و بهینه‌سازی مورد استفاده قرار گیرد، تسهیل نموده‌اند (۲). به عبارت دیگر، این یکپارچگی در عصر دیجیتال از طریق جمع‌آوری، مدیریت و استفاده از داده به افزایش بازدهی، عملکرد بهینه، کاهش هزینه و افزایش ایمنی منجر خواهد گردید. در پاسخ به چگونگی ایجاد یکپارچگی فضای فیزیکی و فضای مجازی^۹، مفهوم دوقلوهای دیجیتال^{۱۰} به عنوان راه‌حلی منطقی برای این چالش مطرح شده است. این ایده در مدت‌زمان کوتاهی کاربردهای عملی پیدا کرده و حتی در برخی از حوزه‌های علم نیز از انتظارت و پیش‌بینی‌های اولیه فراتر رفته‌اند. در دنیای علم، شبیه‌سازی به بخشی جدایی‌ناپذیر از توسعه سیستم‌ها در رشته‌های مهندسی تبدیل شده است. از حل مشکلات طراحی با استفاده از الگوریتم‌های عددی در قرن گذشته، شبیه‌سازی ما را به دوران دیجیتال هدایت نموده است. عصری که در آن شبیه‌سازی در چرخه عمر یک محصول از جمله طراحی، آزمایش، تولید، راه‌اندازی و بهره‌برداری ادغام می‌شود (۳). این فرآیند مسیر را برای توسعه و بکارگیری هر چه بیشتر دوقلوهای دیجیتال، که متنوع‌تر و پویاتر از دوقلوهای فیزیکی است، باز نموده و دامنه نفوذ خود را به رشته‌های مختلف در سراسر جهان از جمله حوزه دریایی گسترش داده است.

مقاله حاضر، به منظور درک بهتر فناوری دوقلوهای دیجیتال و همچنین بررسی فرآیند توسعه و بکارگیری آن در حوزه دریایی باهدف شناسایی چالش‌ها و فرصت‌های مربوطه ارائه گردیده است. بر این اساس، مقاله در چهار بخش تنظیم شده است. در بخش دوم به معرفی ایده دوقلوهای دیجیتال پرداخته شده است. در بخش سوم بکارگیری مفهوم دوقلوهای دیجیتال و کاربردهای مختلف این فناوری در حوزه دریایی مورد بحث قرار گرفته است. در انتها در بخش چهارم ضمن نتیجه‌گیری به چالش‌های کلیدی بکارگیری فناوری دوقلوهای دیجیتال در حوزه دریایی پرداخته شده است.

۲- دوقلوهای دیجیتال

مفهوم دوقلوهای دیجیتال برای اولین بار توسط ناسا در برنامه آپولو که در آن از دو ماهواره با ساختار یکسان در مأموریت‌های خود استفاده می‌کرد، به کار برده شده است (۴). در برنامه ناسا یکی از این ماهواره‌ها در مسیر واقعی در فضای خارجی جو حرکت می‌کرد در حالی که دوقلوهای فیزیکی دیگر در آزمایشگاه در یک فضای کنترل شده باقی می‌ماند. این امر به دانشمندان این امکان را می‌داد تا شرایط وسیله‌ی فضایی را با دوقلوهای زمینی مقایسه کرده و تحلیل کنند. علاوه بر این، این کار به آن‌ها در مانیتورینگ پارامترها و تجزیه و تحلیل خطا با حداقل انتقال داده بین دو وسیله کمک می‌کرد. مفهوم جدید دوقلو دیجیتال برای اولین بار در سال ۲۰۰۲ توسط دکتر مایکل گریوز^{۱۱}، از دانشمندان پیشرو

¹ Cloud computing

² Internet of things (IoT)

³ Big data analytics

⁴ Extended Reality (XR)

⁵ Blockchain

⁶ Artificial Intelligence (AI)

⁷ Machine Learning (ML)

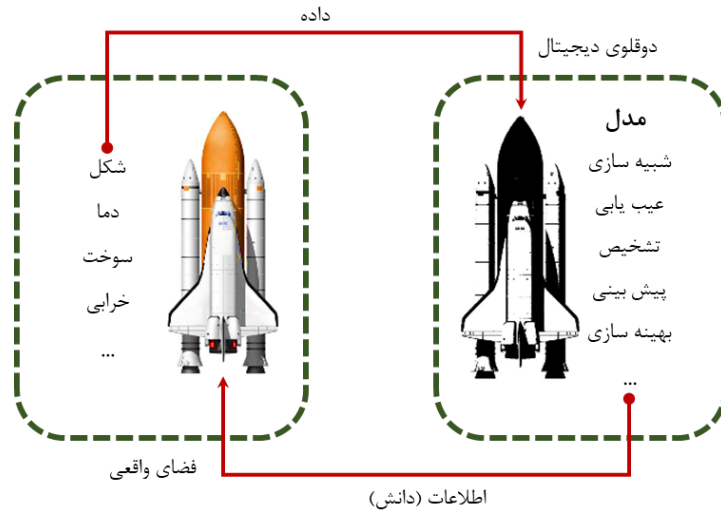
⁸ Deep Learning

⁹ Cyberspace

¹⁰ Digital Twins (DT)

¹¹ Michael Grieves

در حوزه تکنولوژی‌های تولید پیشرفته^۱ در موسسه فناوری فلوریدا در کنفرانس مهندسی تولید ارائه شد. ایده او بر اساس ایجاد اطلاعات دیجیتالی بر روی مدل فیزیکی بود. این اطلاعات دیجیتال در واقع کپی از داده‌های تعبیه‌شده در سیستم فیزیکی است که در چرخه عمر کامل آن سیستم با سیستم فیزیکی مرتبط می‌باشد (۵). ایده مذکور در شکل (۱) نشان داده شده است. همانگونه که مشاهده می‌شود، دوقلوی دیجیتال از سه عنصر موجودیت فیزیکی در دنیای واقعی، همزاد دیجیتال در قالب نرم‌افزار و داده‌هایی که این دو عنصر را به هم پیوند می‌دهد، تشکیل شده است. در حال حاضر، به دلیل توسعه و تکامل دائمی این مفهوم و دامنه کاربردی گسترده آن در حوزه‌های مختلف، تعریف واحدی از این مفهوم وجود ندارد. به‌عنوان مثال ناسا دوقلوی دیجیتال را به صورت "یک سامانه شبیه‌سازی جامع چندحالتی^۲، چندمقیاسی^۳ و احتمالی برای وسایل نقلیه (یا سیستم‌ها) که از بهترین مدل فیزیکی برای بازنمایی آن سیستم با استفاده از داده‌های تاریخی^۴ آن استفاده می‌کند" تعریف می‌نماید (۵). به‌عنوان نمونه دیگر دانشگاه تدارکات دفاعی ایالات متحده آمریکا دوقلوی دیجیتال را "شبیه‌سازی یکپارچه چندوجهی، چندمقیاسی، احتمالی با استفاده از بهترین مدل‌های موجود، اطلاعات حسگرها و داده‌های ورودی، به‌منظور منعکس کردن و پیش‌بینی عمر، فعالیت و عملکرد دوقلوی فیزیکی متناظر از طریق رشته‌های دیجیتال^۵" معرفی می‌نماید (۶).



شکل (۱) ایده مفهومی دوقلوهای دیجیتال

به عبارت ساده‌تر، دوقلوهای دیجیتال در واقع نمایشی دقیق و پویا از یک سرویس یا سیستم فیزیکی است که با استفاده از داده‌ها و معادلات به صورت دیجیتال توصیف می‌شود. این فناوری توانایی پیش‌بینی و شبیه‌سازی دقیقی از رفتار و عملکرد یک سیستم را فراهم می‌کند. با بهره‌گیری از داده‌های تاریخی و جریان‌های داده‌ای فعلی، دوقلوهای دیجیتال می‌تواند شرایط محیطی، عملکرد، و رفتار واقعی شیء را به دقت تشخیص داده و تحلیل نماید. این قابلیت به مهندسی این امکان را می‌دهد تا با مقایسه دوقلوهای دیجیتال با شیء واقعی، پارامترها، خطاها، و عملکرد آن را بررسی و بهبود داده و در نهایت تصمیمات هوشمندانه‌تری بگیرند. با وجود دوقلوهای دیجیتال، این امکان فراهم‌شده تا نمایش دقیقی از یک واقعیت فیزیکی ساخته‌شده و از آن به‌عنوان یک مدل برای آزمایش، پیش‌بینی، و بهینه‌سازی استفاده گردد. به‌عبارت دیگر، یک دوقلوهای دیجیتال، در اصل یک برنامه کامپیوتری است که از داده‌های جهان واقعی استفاده کرده تا یک مدل شبیه‌سازی را ایجاد کند. این مدل پیش‌بینی می‌کند که چگونه یک محصول یا فرآیند عمل خواهد

¹ Advanced Manufacturing Technology (AMT)

² Multi-physics

³ Multi-scale

⁴ Historical data

⁵ Digital thread

کرد. این برنامه می‌تواند اینترنت اشیا، هوش مصنوعی و تحلیل‌های نرم‌افزاری را ادغام کرده تا خروجی را بهبود دهند. با پیشرفت یادگیری ماشین و عواملی همچون کلان داده، این مدل‌های مجازی تبدیل به بخش اصلی در مهندسی مدرن برای ایجاد نوآوری و بهبود عملکردها شده‌اند. این ابزار در انواع صنایع از جمله صنعت هوافضا (۷)، خودروسازی (۸)، بهداشت (۹)، ساخت و تولید (۱۰، ۱۱) و در سال‌های اخیر شهر هوشمند (۱۲) کاربرد دارد. در بخش بعدی به کاربردهای این فناوری در حوزه صنایع دریایی پرداخته شده است.

۳- دوقلوهای دیجیتال در صنایع دریایی

بکارگیری فناوری دوقلوهای دیجیتال در صنایع دریایی هنوز در مراحل ابتدایی خود قرار داشته و نسبت به سایر صنایع کمتر به آن پرداخته شده است. با این وجود، در سال‌های اخیر، فرصت‌های ناشی از این فناوری در حوزه‌های مختلف صنایع دریایی نظیر؛ کشتی‌های سطحی^۱ و وسایل نقلیه زیرآبی^۲ (۱۳، ۱۴)، سکوها و سازه‌های دریایی (۱۵، ۱۶) و ساخت کشتی^۳ (۱۶-۱۹) تا حدودی شناسایی شده است. علاوه بر کاربردهای عنوان شده، در حال حاضر بکارگیری فناوری دوقلوهای دیجیتال با محدودیت‌های زیادی روبرو است. با این وجود، این فناوری قادر است فرصت‌های زیادی را نیز ایجاد نماید، لذا لازم است به این فناوری با رویکردی مبتنی بر فرصت‌نگری شده و به منظور بهبود عملیات موجود در صنعت دریایی استفاده گردد. بر این اساس، در ادامه به صورت مختصر به زمینه‌های اصلی بکارگیری فناوری دوقلو دیجیتال در صنعت دریایی پرداخته شده است. جهت مرور جامع به مراجع (۱۹-۲۳) مراجعه گردد.

۳-۱- کاربردهای اولیه در صنعت حمل و نقل دریایی (طراحی و عملکرد)

دی‌ان‌وی جی‌ال^۴ به عنوان یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های چندملیتی در حوزه خدمات دریایی، اخیراً یک کشتی مفهومی کاملاً خودکار ۶۰ متری بدون خدمه به نام ریولت^۵ را آزمایش کرده است. دوقلوهای دیجیتال بخش جدایی‌ناپذیری از طراحی و آزمایش این کشتی مفهومی است که در طول عملیات آن مورد استفاده قرار گرفته است. آزمایش سیستم‌های اصلی با استفاده از دوقلوهای دیجیتال انجام گرفته که منجر به صرفه‌جویی قابل توجهی در زمان و هزینه گردیده است. این موسسه همچنین یک راهکار مبتنی بر شبکه ابری با نام وراسیتی^۶ فراهم کرده که می‌تواند برای طراحی، دسترسی و مهارت در بکارگیری داده‌ها در دوقلوهای دیجیتال مورد استفاده قرار می‌گیرد. همچنین زیمنس یک راه‌حل مبتنی بر اینترنت اشیا صنعتی تحت عنوان میداسفیر^۷ را راه‌اندازی نموده که قابلیت نظارت و مدیریت داده بر اساس مفهوم فضای داده دریایی^۸ که در اصل، مبتنی بر مدل فضای داده صنعتی^۹ است را دارا می‌باشد. این راه‌حل فناورانه همچنین امکان انجام آزمایشات مرتبط با ایمنی و مانورهای پرخطر در شرایط گوناگون را فراهم می‌آورد در حالی که انجام این آزمایشات در دنیایی واقعی با دشواری‌های زیادی همراه است. لازم به ذکر است این راهکار فناورانه از داده‌های پیشین در فاز عملیاتی برای پیش‌بینی طول عمر اجزا تحت شرایط مختلف از جمله موقعیت، عوامل محیطی پویا، سرعت، شرایط بار و غیره استفاده می‌نماید.

¹ Surface ships

² Underwater vehicles (UVs)

³ Shipbuilding

⁴ DNV GL

⁵ Revolt

⁶ Veracity

⁷ MindSphere

⁸ Maritime Data Space

⁹ Industrial Data Space

استفاده از کشتی بدون خدمه با فناوری دوقلوهای دیجیتال از یکسو عامل خطای انسانی را کاهش داده و از سوی دیگر فضای خدمه را در اختیار کالا قرار خواهد داد. همچنین مصرف انرژی و هزینه‌ها در سیستم‌های مبتنی بر دوقلوهای دیجیتال کاهش می‌یابد. علاوه بر این، امکان کنترل انتشار آلاینده‌ها از دیگر مزایای مهم این سیستم‌ها می‌باشد. کاهش ماشین‌آلات و قطعات متحرک باعث کاهش زمان موردنیاز توقف کشتی‌ها جهت تعمیر و نگهداری، کاهش تلفات انسانی و صرفه‌جویی در هزینه خواهد شد.

۲-۲- مدیریت چرخه عمر

در زمینه مدیریت چرخه عمر کشتی، استفاده از دوقلوی دیجیتال می‌تواند منجر به تحولی بنیادین گردد. این فناوری، که به صورت مدلی دقیق از یک شناور واقعی در فضای مجازی است، امکان به‌کارگیری تکنیک‌های پیشرفته داده‌کاوی و یادگیری ماشینی را فراهم می‌آورد تا تمام جنبه‌های عملکردی یک کشتی، از جمله دینامیک سیالات، مقاومت مواد، سیستم‌های هدایتی و تدارکاتی را در شرایط متغیر دریایی شبیه‌سازی کند. این امر به مهندسين اجازه می‌دهد تا با استفاده از روش‌های بهینه‌سازی و هوش مصنوعی، پیش‌بینی قابل‌اطمینان‌تری از رفتار کشتی تحت شرایط مختلف داشته باشند و در نتیجه، ریسک‌های مربوط به ایمنی و عملیاتی و نیز هزینه‌های عملیاتی را کاهش دهند. با توجه به اینکه چرخه عمر یک کشتی شامل مراحل متعددی از جمله طراحی، ساخت، بهره‌برداری و اسقاط است، این فناوری به مهندسين این امکان را می‌دهد تا در طول چرخه عمر یک شناور، از طراحی اولیه گرفته تا بهره‌برداری و نگهداری، عملکردهای مختلف را شبیه‌سازی و آزمایش کنند. دوقلوی دیجیتال به شبیه‌سازی دقیق حالت‌های فیزیکی و عملیاتی کشتی پرداخته و می‌تواند تمام داده‌هایی که از حس‌گرها و سیستم‌های مختلف جمع‌آوری می‌شوند را به کار گیرد تا بهینه‌سازی و تصمیم‌گیری‌های بیشتری را بر اساس داده‌های واقعی انجام دهد. استفاده از دوقلوی دیجیتال در کشتی‌ها می‌تواند به افزایش کارایی، کاهش هزینه‌های نگهداری و تعمیرات، و افزایش ایمنی عملیات دریایی کمک شایانی کند. به‌عنوان نمونه؛ تحقیقات صورت گرفته بر روی خودکارسازی برنامه‌ریزی و اجرای نگهداری و تعمیرات بر اساس داده‌های دوقلوی دیجیتالی کشتی‌ها، نشان‌دهنده کارآمدی الگوریتم‌های یادگیری ماشین و هوش مصنوعی در شناسایی الگوهای خرابی و ارائه راهکارهای به‌موقع جهت جلوگیری از وقفه‌های ناخواسته و پرهزینه است. همچنین تحقیقات صورت گرفته در ارتباط با بهینه‌سازی مصرف سوخت با استفاده از استراتژی‌های کاهش انتشار دی‌اکسید کربن و بهینه‌سازی مسیریابی بر پایه مدل‌های مجازی متکی بر داده‌های واقعی، نتایج قابل‌توجهی در کاهش هزینه‌ها و مصرف سوخت نشان می‌دهد.

۳-۲- طراحی و بهسازی بندرها و تسهیلات مرتبط

در حوزه بندرها، دوقلوهای دیجیتالی می‌توانند برای مدیریت بهینه جریان کالاها و مسافری، پایش سلامت سازه‌های بندری، و حتی آموزش کارکنان استفاده شوند. به‌عنوان مثال، مراکز تحقیقاتی مانند کنسرسیوم بین‌المللی اینترنت اشیا بر روی پروژه‌هایی تمرکز دارند که دوقلوهای دیجیتالی را برای بهبود عملیات بندری به کار می‌برند. این پروژه‌ها به دنبال توسعه سیستم‌هایی هستند که قادر به جمع‌آوری داده‌های زمان واقعی از کشتی‌ها، تجهیزات بارگیری، و شرایط محیطی هستند تا عملیات بندری را به‌صورت هوشمندانه تنظیم کنند. یکی از پروژه‌های برجسته در این زمینه، پروژه "بندر آینده"^۱ در بندر هامبورگ است که به دنبال بهینه‌سازی عملیات بندری از طریق استفاده از فناوری‌های پیشرفته، از جمله دوقلوهای دیجیتال است. از طریق این پروژه، مدل‌های پیچیده‌ای برای مدل‌سازی ترافیک بندری، بهینه‌سازی فعالیت‌های لجستیکی و کاهش تأثیرات زیست‌محیطی ایجاد شده‌اند.

¹ Port of the Future

۴-۳- یادگیری و آزمون

فناوری دوقلوهای دیجیتال می‌تواند در آموزش و آماده‌سازی کارکنان برای مواجهه با موقعیت‌های واقعی دریایی و همچنین در ارزیابی و بهبود عملکرد آن‌ها مؤثر باشد. در آموزش، دوقلوهای دیجیتال می‌توانند برای ایجاد شبیه‌سازی‌های واقعی از مواقع و شرایط دریایی استفاده شود. این شبیه‌سازی‌ها می‌توانند موقعیت‌های مختلفی از جمله بارگیری و تخلیه کشتی‌ها، مدیریت ترافیک دریایی و واکنش به شرایط آب و هوایی سخت را شبیه‌سازی کنند. این موارد به کارکنان اجازه می‌دهد تا به صورت عملی و در شرایطی مشابه واقعی با این رخدادها و شرایط دریایی آشنا شوند. در ارزیابی و بهبود عملکرد، دوقلوهای دیجیتال می‌توانند به ارائه داده‌های دقیق از عملکرد کارکنان در شرایط واقعی کمک کنند. با استفاده از این فناوری، عملکرد کارکنان در شرایط مختلف مورد ارزیابی قرار می‌گیرد و این ارزیابی‌ها به کارفرمایان اطلاعات دقیق‌تری از مهارت‌ها و عملکرد کارکنان خود ارائه می‌دهد که می‌تواند بهبودهای لازم در آموزش و آماده‌سازی آن‌ها را مشخص کند. افزایش مشارکت کاربران یکی دیگر از مزایای سیستم دریایی مبتنی بر دوقلوهای دیجیتال است. در طول طراحی محصول، مدل دوقلوهای دیجیتال می‌تواند به صورت مجازی برای آزمون تعامل بین اپراتور و مدل فیزیکی مورد آزمایش قرار گیرد. از این رو، داده‌ها می‌توانند برای انعکاس عادات کاربران جمع‌آوری و پردازش شده و برای بهبود طراحی و عملکرد مدل فیزیکی مورد استفاده قرار گیرد. دوقلوهای دیجیتال به عنوان هسته مرکزی برای فناوری‌هایی مانند تجزیه و تحلیل داده‌های بزرگ، یادگیری ماشین، شبیه‌سازی، مدل‌سازی و غیره عمل می‌کند و دروازه‌ای را برای دستیابی به قدرت تحلیلی بسیار پیچیده‌تر برای اپراتورها و توسعه‌دهندگان فراهم می‌کند.

۴- نتیجه‌گیری

در این مطالعه، ضمن معرفی مختصری از مفهوم دوقلو دیجیتال به بررسی کاربردهای این فناوری در حوزه دریایی پرداخته شده است. از زمان معرفی دوقلو دیجیتال در اوایل سال ۲۰۰۰، این فناوری به دلیل عدم وجود ابزارهای لازم مانند سخت‌افزار، نرم‌افزار، تکنیک‌های سنجش از راه دور، محاسبات ابری، تجزیه و تحلیل داده‌های بزرگ، معماری تولید دیجیتال و امکانات ارتباطی ماهواره‌ای با سرعت کمتری پیشرفت کرده است. علیرغم پیاده‌سازی محدود فناوری دوقلو دیجیتال در پروژه‌های واقعی در سال‌های اخیر، شناخت قابلیت‌ها و پتانسیل آن منجر به پذیرش روزافزون آن در بخش‌های تولیدی و خدماتی صنعت دریایی شده است. با توسعه قابلیت‌های محاسباتی و روندهای نوظهور اخیر در فناوری‌های مبتنی بر هوش مصنوعی، دوقلو دیجیتال به احتمال فراوان به یک راه‌حل مؤثر برای اعتبارسنجی طرح‌های پیشرفته در یک محیط مجازی تبدیل خواهد شد که می‌تواند منجر به صرفه‌جویی قابل توجهی در زمان و هزینه گردد. پروژه‌های زیادی در بسیاری از نقاط جهان برای آشنایی عملیاتی موجود با راه‌حل‌های مبتنی بر دوقلو دیجیتال در طراحی، نظارت، ساخت، آموزش، آزمایش، شبیه‌سازی و غیره در حال انجام است. بر اساس مرور ادبیات انجام شده توسط نویسندگان، می‌توان نتیجه گرفت با افزایش روزافزون دیجیتالی شدن و الکتریکی شدن صنعت دریایی، بکارگیری فناوری دوقلو دیجیتال در صنایع دریایی با سرعت بالایی توسعه خواهد یافت. اکثر پروژه‌های مرتبط با دوقلوهای دیجیتال در بخش دریایی هنوز در مرحله توسعه بوده و اطلاعات و داده‌های اندکی از این تحقیقات منتشر گردیده است. با این وجود، با توجه به پیشرفت‌های اخیر در فناوری و روندهای تحقیقاتی مرتبط با سیستم‌های مبتنی بر دوقلوهای دیجیتال، پتانسیل انقلابی این فناوری در بخش دریانوردی، به‌ویژه بخش‌های مهندسی کشتیرانی و فراساحل و همچنین در دستیابی به فناوری پیشرفته در طراحی، توسعه، ساخت و عملیات غیرقابل انکار است.



۵- منابع

- (۱) Lv, Z.; Xie, S. J. D. T., 2022. Artificial intelligence in the digital twins: State of the art, challenges, and future research topics. *Digital Twin*, 1: 1.
- (۲) Bhowmik, S., 2019. Digital Twin of Subsea Pipelines: Conceptual Design Integrating IoT, Machine Learning and Data Analytics. *Offshore Technology Conference*.
- (۳) Saddik, A. E., 2018. Digital Twins: The Convergence of Multimedia Technologies. *IEEE MultiMedia*, 25 (2): 87.
- (۴) Glaessgen, E.; Stargel, D., 2012. The digital twin paradigm for future NASA and US Air Force vehicles. 53rd Structures, Structural Dynamics, and Materials Conference: Special Session on the Digital Twin, p 1.
- (۵) Grieves, M.; Vickers, J. In *Transdisciplinary Perspectives on Complex Systems: New Findings and Approaches*; Kahlen, F.-J.; Flumerfelt, S.; Alves, A., Eds.; Springer International Publishing: Cham.
- (۶) West, T. D.; Blackburn, M., 2017. Is Digital Thread/Digital Twin Affordable? A Systemic Assessment of the Cost of DoD's Latest Manhattan Project. *Procedia Computer Science*, 114: 47.
- (۷) Li, L.; Aslam, S.; Wileman, A.; Perinpanayagam, S., 2022. Digital Twin in Aerospace Industry: A Gentle Introduction. *IEEE Access*, 10: 9543.
- (۸) Piromalis, D.; Kantaros, A., 2022. Digital Twins in the Automotive Industry: The Road toward Physical-Digital Convergence. 5 (4): 65.
- (۹) Alazab, M.; Khan, L. U.; Koppu, S.; Ramu, S. P.; I, M.; Boobalan, P.; Baker, T.; Maddikunta, P. K. R.; Gadekallu, T. R.; Aljuhani, A., 2023. Digital Twins for Healthcare 4.0—Recent Advances, Architecture, and Open Challenges. *IEEE Consumer Electronics Magazine*, 12 (6): 29.
- (۱۰) Kritzinger, W.; Karner, M.; Traar, G.; Henjes, J.; Sihn, W., 2018. Digital Twin in manufacturing: A categorical literature review and classification. *IFAC-PapersOnLine*, 51 (11): 1016.
- (۱۱) Liu, S.; Lu, Y.; Li, J.; Shen, X.; Sun, X.; Bao, J., 2023. A blockchain-based interactive approach between digital twin-based manufacturing systems. *Computers & Industrial Engineering*, 175: 108۸۲۷
- (۱۲) Jafari, M.; Kavousi-Fard, A.; Chen, T.; Karimi, M., 2023. A Review on Digital Twin Technology in Smart Grid, Transportation System and Smart City: Challenges and Future. *IEEE Access*, 11: 17471.
- (۱۳) Kutzke, D. T.; Carter, J. B.; Hartman, B. T., 2۰۲۱ Subsystem selection for digital twin development: A case study on an unmanned underwater vehicle. *Ocean Engineering*, 223: 108629.
- (۱۴) Yang, J.; Xi, M.; Wen, J.; Li, Y.; Song, H. H., 2022. A digital twins enabled underwater intelligent internet vehicle path planning system via reinforcement learning and edge computing. *Digital Communications and Networks*.
- (۱۵) Chen, B.-Q.; Videiro, P. M.; Guedes Soares, C. In *Journal of Marine Science and Engineering*, 2022; Vol. 10.
- (۱۶) Fang, X.; Wang, H.; Li, W.; Liu, G.; Cai, B., 2022. Fatigue crack growth prediction method for offshore platform based on digital twin. *Ocean Engineering*, 244: 110320.
- (۱۷) Hoffman, R.; Friedman, P.; Wetherbee, D. In *The Digital Twin*; Crespi, N.; Drobot, A. T.; Minerva, R., Eds.; Springer International Publishing: Cham.



- (۱۸) Giering, J.-E.; Dyck, A.,2021. Maritime Digital Twin architecture. A concept for holistic Digital Twin application for shipbuilding and shipping, 69 (12): 1081.
- (۱۹) Iwańkiewicz, R.; Rutkowski, R.,2023. Digital Twin of Shipbuilding Process in Shipyard 4.0. 15 (12): 9733.
- (۲۰) Lv, Z.; Lv, H.; Fridenfalk, M.,2023 .Digital Twins in the Marine Industry. 12 (9): 2025.
- (۲۱) Madusanka, N. S.; Fan, Y.; Yang, S.; Xiang, X.,2023. Digital Twin in the Maritime Domain: A Review and Emerging Trends. 11 (5): 1021.
- (۲۲) Kaklis, D.; Varlamis, I.; Giannakopoulos, G.; Varelas, T J.; Spyropoulos, C. D.,2023. Enabling digital twins in the maritime sector through the lens of AI and industry 4.0. International Journal of Information Management Data Insights, 3 (2): 100178.
- (۲۳) Mauro, F.; Kana, A. A.,2023. Digital twin for ship life-cycle: A critical systematic review. Ocean Engineering, 269: 113479.



بینش ژئواکونومیک و راهبرد دریاگرایی: توصیه هایی برای ایران

هادی ویسی^{۱*}، خدیجه مهماندوست^۲

۱. دانشیار جغرافیای سیاسی دانشگاه پیام نور

۲. کارشناسی ارشد جغرافیای طبیعی، دانشگاه خوارزمی.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: hadiveicy@yahoo.com

چکیده

سرزمین پهناور ایران از موقعیت منحصر به فرد جغرافیایی و ژئوپلیتیکی برخوردار است. مشخصه موقعیت نسبی ایران به گونه ای است که در موقعیت دریایی و اقیانوسی، موقعیت کانونی و دسترسی مستقیم به مناطق ژئوپلیتیک پیرامونی و به طور کلی در موقعیت لولایی قرار دارد. با این وجود، ایران نتوانسته است در دنیای جدید از ظرفیتهای و مزیت های فوق العاده ای خود در راستای توسعه و منافع ملی و افزایش تولید قدرت و ثروت استفاده کند. هدف این پژوهش ارائه بینش و راهبرد مناسب برای بهره گیری از ظرفیتهای و مزیت های ایران در مناسبات جدید منطقه ای و جهانی در جهت توسعه و افزایش منزلت ایران است. نتایج پژوهش نشان می دهد که ایران برای فعال سازی ظرفیتهای و مزیت های جغرافیایی و سرزمینی خود نیازمند بینش ژئواکونومیک و راهبرد دریاگرایی است که در پرتو آنها می تواند در فرایندهای توسعه منطقه ای و فضای جریانهای قرار گیرد که در این مسیر مناطق ساحلی و به ویژه منطقه مکران به عنوان پیشران توسعه و سکوی جهش ایران قرار گیرد.

کلید واژه: ژئواکونومیک، دریاگرایی، مکران، توسعه، فضای جریان ها.

۱- مقدمه

در دوره معاصر، کمتر اندیشمندان و صاحب نظر عرصه ژئوپلیتیک و توسعه وجود دارد که اهمیت و ضرورت جایگاه سواحل و بنادر و تنگه ها و دسترسی به دریاها و اقیانوسها در تمدن سازی و تولید قدرت و ثروت کشورها را نداند. تقریباً تمامی صاحب نظران این عرصه، دسترسی مناسب به سواحل و آبهای آزاد و بهره گیری از ظرفیتهای و توانهای ساحلی و دریایی و حضور در دریا و آبهای آزاد را یکی از مهم ترین عوامل موثر بر تولید قدرت ملی کشورها می دانند. بر همین اساس است که کشورهایی که محصور در خشکی اند و دسترسی مستقیم و بدون واسطه به آبهای آزاد و سواحل دریایی را ندارند از نظر شاخصهای قدرت و توسعه در وضعیت ضعیف و شکننده ای قرار دارند و این گونه کشورها آسیب پذیر و در مناسبات منطقه ای و بین المللی بعضاً منفعل هستند. اما این سخن بدین معنا نیست که هر دولت و کشوری که دسترسی به سواحل مناسب و آبهای دریایی و اقیانوسی دارد کشوری دریاگرا و متکی بر تمدن دریایی و جایگاه مناسبی در هندسه قدرت در سطح منطقه ای و جهانی دارد.

کشورهایی که به سطح قدرتهای مهم منطقه ای و جهانی رسیده اند، مبنای قدرت آنها معمولاً تک بعدی نیست و عوامل و شاخصهای متعددی در شکل دادن به قدرت ملی آنها نقش داشته است. تقریباً تمامی اندیشمندان و صاحب نظران حوزه قدرت ملی (Muir, 1987; Glassner, 1993; مورگنتا، ۱۳۷۴؛ روشندل، ۱۳۷۴؛ کاظمی، ۱۳۶۹؛ ویک لین، ۱۳۶۹؛ حافظ نیا، ۱۳۸۹) در کنار عوامل سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و نظامی بر عوامل جغرافیایی و به ویژه شکل و وسعت سرزمین، منابع، موقعیت و وضعیت دسترسی ها و نقش آنها در قدرت ملی کشورها تأکید کرده اند. در این میان،

گلداستین^۱ بر ویژگی های سرزمین و موقعیت به عنوان زیربنا و بستر ساز سایر عوامل قدرت تمرکز و تأکید زیادی دارد. گلداستین در بین سرچشمه ها و منابع قدرت بر جغرافیا و موقعیت ژئوپلیتیکی کشور فوق العاده تأکید می کند و معتقد است مهمترین ملاحظات سه گانه منزلت واقعی یک دولت عبارت است از موقعیت، موقعیت و موقعیت (حافظ نیا، ۱۳۸۹: ۷۳). در این میان، موقعیت دریایی اهمیت فوق العاده ای برای کشورها در بسترسازی مناسبات قدرت دارد. موقعیت دریایی، امکان دسترسی بیشتری برای دولت واقع در آن فراهم می کند به طوری که امکان مانور و ابتکار عمل بیشتر را پیدا می کند. ضمن اینکه دریاها چه در ارتباط با سطح و زیر سطح چه در ارتباط با حمل و نقل و چه در ارتباط با منابع ثروت کف و زیر کف و منابع شیلات اهمیت فوق العاده ای دارند. کشوری که دسترسی بیشتری داشته باشد یقیناً از قدرت بیشتری برخوردار خواهد بود (حافظ نیا، ۱۳۸۹: ۸۹).

گرچه موقعیت دریایی و دسترسی به آبهای آزاد و اقیانوسی امکان فوق العاده ای را پیش روی کشور دارای چنین موقعیتی قرار می دهد اما در نبود بینش، نگرش و راهبرد مناسب برای بهره گیری از ظرفیتهای دریایی این امکان فوق العاده را نه تنها منجر به خلق ثروت و قدرت نمی شود، بلکه ممکن است به شکل تهدید و بسترساز نفوذ و سلطه سایر قدرتها شود و مورد سوء استفاده قرار گیرد.

آشکار است که سرزمین پهناور ایران از موقعیت منحصر به فرد جغرافیایی و ژئوپلیتیکی برخوردار است. مشخصه موقعیت نسبی ایران به گونه ای است که در موقعیت دریایی، موقعیت کانونی و دسترسی مستقیم به مناطق ژئوپلیتیک پیرامونی و به طور کلی در موقعیت لولایی قرار دارد. با این توضیح این مسأله به وجود می آید که چرا کشور ایران به رغم وجود موقعیت لولایی و کانونی در منطقه و دسترسی به آبهای آزاد و اقیانوسی و در موقعیت پل جهان شرق و غرب و حد فاصل منطقه خلیج فارس و آسیای مرکزی و اوراسیا تا کنون نتوانسته است بر اساس مناسبات جدید از این ویژگی منحصر به فرد خود در راستای منافع ملی و افزایش تولید قدرت و ثروت استفاده کند.

۲- مبانی نظری تحقیق

بینش ژئواکونومیک راهبرد توسعه در دنیای جدید و تجارب چین

یکی از ویژگی های بنیادین مناسبات قدرت در جهان جدید این است که ماهیت و رنگ و بوی اقتصادی دارد. اقتصادی شدن پایه های قدرت و بهره گیری از توان اقتصادی و ابزارهای اقتصادی برای دستیابی به اهداف سیاسی و تأمین منافع ملی در عصر مدرن منجر به ارائه مفهوم و نظریه «ژئواکونومیک ۲» شده است. زمانی که ادوارد لوتواک در ابتدای دهه پایانی سده بیستم، مفهوم ژئواکونومیک را مطرح کرد، تأکید کرد که قدرت اقتصادی و ابزارهای اقتصادی نقش بسیار مهمی در مناسبات قدرت و توزیع قدرت بین کشورهای خواهد داشت (Luttwak, 1990). هادسون ژئواکونومیک را به عنوان یک استراتژی برای توسعه منطقه ای از طریق ابزارهای اقتصادی مانند تجارت و سرمایه گذاری ذکر کرد (Hudson et al, 1991). این اندیشه راهبردی در حقیقت استفاده از ابزارهای اقتصادی برای توسعه و دفاع از منافع ملی و تولید نتایج ژئوپلیتیک سودمند و صلح آمیز است. بارو خاطر نشان کرد از آنجایی که ژئواکونومیک تعامل بین اقتصاد و ژئوپلیتیک است، توسعه اقتصادی تأثیر ژئوپلیتیکی دارد (Baru, 2012). در حقیقت، ژئواکونومیک نشان دهنده انواع روابط اقتصادی است که بر اساس موقعیت جغرافیایی، منابع و ساختارهای اقتصادی در چارچوب همکاری، همیاری، رقابت و مقابله بین کشورهای شکل می گیرد (Scholvin & Wigell, 2018). در استراتژی ژئواکونومیک، مشارکت کشورها در همکاری های منطقه ای معنای بیشتری می یابد و «منافع مشترک» کلید همکاری میان کشورها است. در

¹ - Goldstein

² - Geo-economics

سده بیست و یکم، این نگرش راهبردی در مناسبات قدرت به نگرش غالب و فراگیر تبدیل شده و بسیاری از کشورها و دولت‌ها در تلاشند تا بینش ژئواکونومیک را محور برنامه‌های توسعه‌ای خود قرار دهند.

بینش و ادراک ژئواکونومیک در مقایسه با بینش و ادراک ژئوپلیتیک منجر به خلق جغرافیای متفاوت و ایجاد تصور و فضای امید و همکاری می‌شود که از مسیر آن صلح و توسعه قابل تصور است. در بینش ژئوپلیتیک که بر جداسازی و مرزبندی با چشم اندازی از پرده‌های آهنین، دیوارکشی و امپراتوری‌های شیطانی و شرور، و بلوک بندی‌های فرهنگی و تمدنی متضاد و دوگانه‌های ایدئولوژیک نشان داده می‌شود، در بینش ژئواکونومیک تمرکز بر شبکه‌ها، اتصالات و پیوستگی‌ها است و بر پیوندهای فرامرزی و همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی است و بر اشتراکات تأکید دارد. در عین حال، ابزارها و رویکردهای ژئواکونومیک به صورت پیوسته در حال دگرگونی و تکامل است. در عصر جهانی شدن ژئواکونومیک، تعاملات و دگرگونی عوامل ژئواکونومیک سریع‌تر است، شبکه‌های ژئواکونومیک بزرگ‌تر و پیچیده‌تر شده‌اند و تعاملات ژئواکونومیک بین کشورها پیچیده‌تر از همیشه شده است (Dicken, 2015). در سده بیستم و یکم، تصورات ژئواکونومیک موجب گسترش دامنه‌های فعالیتهای اقتصادی و مشروعیت بخشی به آنها شده و ژئواکونومیک را به‌عنوان حوزه گفتمانی جدید پیش روی کشورها و بازیگران منطقه‌ای و بین‌المللی قرار داده است (Domosh, 2013: 944).

بر اساس تجارب تاریخی، کشورهایی که ژئوپلیتیک ایدئولوژیک و رویکرد نظامی‌گری را به‌عنوان راهبرد توسعه فضایی خود انتخاب کرده‌اند به جنبه‌های اقتصادی استراتژی‌ها توجه اندکی دارند. چین نمونه‌عالی از یک کشور است که از ژئوپلیتیک ایدئولوژیک دوره مائو تسه تونگ (۱۹۴۹-۱۹۷۶ م) و مائوئیسم به دوره ژئواکونومیک دنگ شیائو پینگ (۱۹۷۸-۱۹۸۹) با ارائه «سیاست‌های درهای باز» تغییر پارادایم داد و اقتصاد در اولویت نخست برنامه‌های چین قرار گرفت و چین از یک کشور ضعیف اقتصادی و جایگاه نامناسب قدرت ملی به قدرت اقتصادی جهانی و جایگاه مهم بین‌المللی تبدیل شد (Beeson, 2018: 240-243). در استراتژی کلان ژئواکونومیک چین، اقتصاد و ابزارهای اقتصادی پیشران توسعه روابط چین با همسایگان و کشورهای جهان قرار گرفت و قدرت نمایی نظامی و گفتمان ژئوپلیتیکی فرهنگی و ادعایی و رقابتی تنش‌زا جای خود را به گفتمان مشارکت، توسعه اقتصادی، صلح و همکاری داد. بر اساس بینش ژئواکونومیک چین است که در ابرپروژه ابتکار کمربند و جاده ۱ به دنبال حداکثر پیوستگی و اتصال کشورهای آسیایی، اروپایی و آفریقایی به ویژه در مسیر احیاء راه ابریشم دریایی به چین است. این طرح عظیم ژئواکونومیک موجب گسترش منافع و حلقه بزرگ تر دوستان چین شده است و از چین کمونیست غیر دموکراتیک، کشوری صلح طلب و توسعه‌گرا و قابل اطمینان در عرصه جهانی معرفی کرده است. چرا که چین نه بر اساس بینش ژئوپلیتیک به دنبال نفوذ و سلطه ایدئولوژیک خود بلکه به دنبال همکاریهای اقتصادی و گسترش منافع ملی خود و همچنین منافع مشترک در منطق بازاری برد برد است. بنابراین، چین از طریق جاده ابریشم دریایی جدید، درگیر همکاری‌های منطقه‌ای گسترده‌تر، سطح بالاتر و عمیق‌تر است و در تلاش برای ایجاد یک معماری همکاری ژئواکونومیک متقابل، فراگیر، متعادل و سودمند است. در این اتصال زیرساختی روابط بین چین و آسیا، اروپا و آفریقا تقویت و بهبود یافته و می‌یابد و جریان عوامل پیوند ژئواکونومیک مانند جریان‌های تجاری، جریان‌های سرمایه‌گذاری، و جریان‌های گردشگری بین چین و کشورهای جاده ابریشم دریایی افزایش یافته و به اوج می‌رسد که بنیاد آن بر فضای دریاها است. بدین ترتیب، موقعیت محوری و هدایت‌گر چین در شبکه ژئواکونومیک کشورهای جاده ابریشم دریایی در حال افزایش است و به تدریج در پیوند «فضای مکانها»، ساختار «فضای جریانها» شکل گرفته است که توسط جریان عناصر پیوندی ژئواکونومیک بین چین و کشورهای جاده ابریشم دریایی خلق شده است. در این زمینه لیانگ و همکاران (2019) در بررسی ارزیابی فضایی الگوی ژئواکونومیک چین و کشورهای پیرامونی از دوره اصلاحات و اوج‌گیری بینش ژئواکونومیک چین معتقدند که از سال ۲۰۱۰ وابستگی نسبی اقتصادی کشورهای پیرامونی و همسایه به چین از منفی به مثبت و از کم به بالا در حال افزایش است. تجارت

¹ - Belt and Road Initiative

عامل غالب در وابستگی نسبی اقتصادی اکثر کشورهای همسایه و اوراسیایی به چین بوده و عامل اصلی در مزیت های اقتصادی چین نسبت به قدرت های بزرگ به حساب می آید. استراتژی ژئواکونومیک پیرامونی چین به جای رقابت بر همکاری متمرکز است. به نظر می رسد که چین از مسیر ژئواکونومیک علاوه بر منافع اقتصادی به دنبال بهبود و پایداری روابط سیاسی خود با کشورها است و در چارچوب آن می تواند در برابر خطرات سیاسی و بحرانهای احتمالی منطقه ای و بین المللی ضمن ایجاد بازدارندگی و افزایش هزینه برای رقبا، مقاومت و پایداری بیشتری را از خود نشان دهد.

آنچه که به نام اصلاحات و سیاستهای درهای باز چین در سال ۱۹۷۸ توسط دنگ شیائو پینگ ارائه شد، صحنه عملیاتی آن تقریباً به صورت کامل بر مبنای ظرفیتهای مناطق ساحلی و شهرهای بندرگاهی و در چارچوب دریاگرایی و اقتصاد آبی در مناطق آزاد چین و در سواحل اقیانوس آرام و دریای چین تعریف شد. محور توسعه چین جدید بر کرانه ها و پس کرانه های اقیانوس آرام و زنجیره شهرهای بندری این کشور و از جمله شانگهای، هانگژو، گوانگژو، چینگ دائو، تیانجین، شیامن، نانجینگ، شنزن، لینگ یونگ یانگ، نینگبو، چنگ چینگ و ماکائو بنیان گذاشته شد. راهبرد دریاگرایی و بینش ژئواکونومیک چین انقلاب بزرگی در توسعه اقتصادی چین به وجود آورد به گونه ای که چین از کشور جهان سومی، درون گرا، خشکی پایه و ضعیف به قدرت برتر اقتصادی و بالارفتن از نردبان هندسه جهانی قدرت و عنصر فعال در عرصه بین الملل تبدیل کرد.

۳- یافته های تحقیق

ایران با وسعت ۱۶۴۸۰۰۰ کیلومتر مربع به عنوان هفدهمین کشور وسیع جهان (اطلس جامع گیتاشناسی، ۱۳۸۲: ۸۳)، در محدوده موسوم به خاورمیانه در منطقه جنوب غرب آسیا مابین دریای خزر و خلیج فارس و در شمال غرب اقیانوس هند و واقع شده است. وسعت سرزمین و موقعیت کانونی موجب شده تا ایران عضو ۹ منطقه ژئوپلیتیکی (کشورهای منطقه آسیا، کشورهای منطقه جنوب غرب آسیا، کشورهای غرب آسیا، کشورهای منطقه خلیج فارس، کشورهای منطقه تنگه هرمز و دریای عمان، کشورهای منطقه اقیانوس هند، کشورهای منطقه دریای خزر، کشورهای حوزه تمدنی ایران و منطقه کشورهای فارسی زبان)، همجوار با سه منطقه ژئوپلیتیکی (کشورهای منطقه آسیای مرکزی، کشورهای منطقه قفقاز و کشورهای منطقه اوراسیا)، همسایه با ۱۵ کشور مستقل و ۲۵ واحد سیاسی (مستقل و خودمختار) (کریمی پور، ۱۳۷۹: ۲۳) و حد فاصل جهان شرق و غرب و رابط شمال و جنوب باشد (شکل ۲). همجواری با واحدهای سیاسی متنوع و متکثر، عضویت و سهیم بودن در مناطق جغرافیایی و ژئوپلیتیکی و دسترسی بی واسطه به مناطق ژئوپلیتیکی، منافع و مزیت های زیادی را برای ایران در قلمروهای متداخل ژئوپلیتیکی پیرامونی ایجاد کرده و به ایران نقش و جایگاه سرزمین لولایی داده است (کریمی پور، ۱۳۹۴: ۷۴).

در نبود بینش مناسب راهبردی، ظرفیتهای و مزیت های بی شمار ایران در عرصه تجاری و بازرگانی معطل مانده و ایجاد مسیرهای مناسب و بهینه ترانزیتی و کریدورهای تجاری از سرزمین ایران مغفول مانده است. انقلاب صنعتی و تمدن غربی که بر اساس محوریت دریاگرایی و پیشران بنادر به وجود آمد و صحنه عملیات اصلی آن در کرانه های دو طرف آتلانتیک بود، در هزاره جدید شواهدی از تغییر آرایش فضایی قدرتهای اقتصادی و چرخش در هندسه جهانی قدرت در حال آشکار شدن است. به گونه ای که رفته رفته مشرق زمین و کشورهای حوزه پاسفیک و ایندیا در احیا و بازخیزی اقتصادی و گسترش راه های تجاری و بازرگانی توانسته اند سهم عمده ای از مبادلات جهانی را به دست آورده اند و به قطب اقتصادی و کانون اصلی تجاری و بازرگانی جهانی تبدیل شوند. بر این اساس، در سده بیست و یکم شاهد تغییر تدریجی انتقال کانونهای تجاری و بازرگانی از حوزه آتلانتیک به حوزه پاسفیک و اقیانوس هند هستیم. گولهای اقتصادی نوظهور چین، هند، اندونزی و حوزه آسه آن تغییر پارادایم آتلانتیک به پاسفیک و ایندیا را رقم خواهند زد.



شکل ۲: نقشه مناطق ژئوپلیتیکی پیرامون ایران (منبع: ترسیم از نگارنده)

پروژه عظیم احیاء جاده ابریشم (ابتکار کمربند جاده) و طراحی کریدورهای متعدد بین المللی، اتحادیه های همکاریهای اقتصادی و منطقه گرایی ها در آسیا و اوراسیا نشان از دنیای جدید و مناسبات جدید در حوزه روابط بین الملل و مناسبات قدرت است که محور اندیشه آن اقتصاد و بینش ژئواکونومیک است.

غولهای اقتصادی آسیایی برای گسترش حوزه های تجاری و بازرگانی خود و به ویژه دسترسی به قلب اوراسیا یعنی کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز، فدراسیون روسیه، افغانستان و حتی کشورهای آسیای غربی نیازمند فضای سرزمینی ایران هستند. دسترسی اقیانوسی جمهوری اسلامی ایران و وجود سواحل طولانی خلیج فارس و به ویژه سواحل دریای عمان موسوم به مکران و اتصال سرزمینی با کشورهای قلب اوراسیا سبب شده است که موقعیت ایران و سرزمین ایران اهمیت ژئواکونومیک دوچندانی پیدا کند. با این وجود، اتخاذ بینش ژئوپولیتیک ایدئولوژیک در جمهوری اسلامی ایران مانع هر گونه همکاریهای اقتصادی پایدار در پروژه های بزرگ توسعه منطقه ای و از جمله کریدورهای بین المللی و انتقال خطوط لوله نفت و گاز بین المللی شده است. کشور ایران در مناسبات جدید جهانی برای بهرمندی از ظرفیتهای بی شمار و منحصر به فرد خود نیازمند بازنگری در سیاستهای کلان و راهبرد توسعه خود است. زمان تغییر و دگرگونی در بنیانهای فکری توسعه جمهوری اسلامی فرا رسیده است و می بایست بینش و راهبرد ژئواکونومیک تبدیل به پیشران و سرلوحه برنامه های توسعه با محوریت اندیشه دریاگرایی و ظرفیتهای سواحل مکران و موقعیت لولایی ایران قرار گیرد.

اگرچه ایران به شکل ذاتی در موقعیت کانونی و لولایی در میان همسایگان متعدد و مناطق ژئوپلیتیکی قرار دارد، اما از منظر ژئواکونومیک و ساختار فضای جریانها در حاشیه و انزوای جهانی قرار دارد. ایران برای تأمین منافع ملی خود و ورود به فرایندهای توسعه و افزایش منزلت ژئوپلیتیکی خود در نظام جهانی، می بایست از حاشیه فضای جریانها به متن فضای جریانهای حرکت کند. این مهم در اتخاذ راهبرد و بینش ژئواکونومیک نهفته است و دریاگرایی مکمل و وجهی از بینش ژئواکونومیک است.

۴- بحث و نتیجه گیری

در جهان جدید، اقتصاد و عوامل اقتصادی بیش از گذشته زیربنای تصمیم سازی ها و مناسبات و روابط قدرت قرار گرفته است و استراتژی و سیاست خارجی کشورها بدون ملاحظات اقتصادی و اولویت بخشی به حوزه اقتصاد نمی تواند پایدار و موفقیت آمیز باشد.

در بیش از چهار دهه اخیر، اتخاذ راهبرد ژئوپلیتیک ایدئولوژیک مانع اولویت بخشی و قرارگیری اقتصاد در زیربنای سیاستگذاری های جمهوری اسلامی ایران به ویژه در سیاست خارجی شده است. سالهای پایانی دهه ۱۹۷۰ میلادی، زمانی که رقابتها و تنشهای ژئوپلیتیک ایدئولوژیک در جهان دوقطبی در حال فروکش کردن بود و بنیانها و ارزشهای ژئوپلیتیک ایدئولوژیک دوره جنگ سرد در حال افول بود و حتی نشانه هایی از فروپاشی ساختار آن در حال آشکار شدن بود، ایران وارد عرصه جدیدی از مناسبات ژئوپلیتیک ایدئولوژیک شد که با تحولات در حال شکل گیری جدید جهانی همخوانی نداشت و خود را در مقابل جهان شرق و غرب تعریف کرد. دگرگونی ژئوپلیتیکی ایران زمانی رخ داد که پایه های جهان جدید و مناسبات جهانی قدرت بر اساس فضای جریانها و جهان شبکه ای در حال شکل گرفتن بود و جریانهای جهانی شدن و جهانی شدن اقتصاد و ساختارهای تجاری و بازرگانی بر اساس شرکای بین المللی در حال تنیدن و یارگیری بود. اتخاذ راهبرد ژئوپلیتیک ایدئولوژیک موجب انزوای تا حدودی خودانگیخته جمهوری اسلامی ایران شد و در کنار آن تحریمهای ظالمانه غرب بر علیه ایران باعث شد تا ایران نتواند از ظرفیتهای و مزیتها بی شمار فضای سرزمینی و موقعیت عالی منحصر به فرد خود در مناسبات جدید منطقه ای و جهانی استفاده کند.

در عصر حاضر، در حالی که آسیا و اوراسیا به کانون اصلی تجارت جهانی تبدیل شده است، اتصال غولهای بزرگ اقتصادی هند، چین و کشورهای جنوب شرق به قلب اوراسیا و حتی اروپا مسأله ای مهم در مناسبات جدید جهانی است. ایران برای بهره گیری از فرصتها جدید و مزیتها خود نیازمند بینش ژئواکونومیک است. طراحی و احداث کریدورهای تجاری و پروژه های بین المللی خطوط لوله انرژی و شبکه جریانهای تجاری و مالی و خطوط حمل و نقل بندرگاهی و باری و مسافری موضوعی مهم در رقابتهای ژئواکونومیک است. موقعیت مکانی منحصر به فرد سرزمین پهناور ایران که در بین دو حوزه بزرگ انرژی جهانی یعنی خلیج فارس و دریای خزر و در حاشیه اقیانوس هند و در موقعیت لولایی و رابط مناطق ژئوپلیتیکی اوراسیا قرار گرفته است، واجد ارزشها، مزیتها و فرصتهای زیادی است که می تواند در خدمت توسعه و پیشرفت ایران قرار گیرد. ایران برای قرارگیری در مسیر توسعه و استفاده از ظرفیتهای فوق العاده خود به ویژه در مناطق ساحلی و منطقه بکر اقیانوسی مکران نیازمند بازنگری در استراتژی و رویکردهای کلان ملی خود است. ایران با اتخاذ راهبرد و بینش ژئواکونومیک و رویکرد دریاگرایی می تواند زمینه را جذب سرمایه های خارجی و فعال سازی مزیتها خود باز کند و علاوه بر توسعه مناطق ساحلی به گفتمان صلح و توسعه منطقه ای کمک شایانی کند.

تاب آوری و مقاوم سازی اقتصاد ایران و کاهش شاخص آسیب پذیری در استراتژی انزوگرایی و سیاست درهای بسته جمهوری اسلامی ایران قابل تحقیق نیست. راهبرد و بینش ژئواکونومیک بر پایه دریاگرایی که آشکارا از سیاستهای درهای



باز و افزایش مراودات و شبکه های تجاری و بازرگانی برای قرارگیری در فضای جریانها پشتیبانی می کند، می تواند کلید و راهگشای ایران به سوی توسعه در جهان جدید باشد.

۵. منابع

۱. اطلس جامع گیتاشناسی (۱۳۸۲)، تهران: موسسه گیتاشناسی.
۲. روشندل، جلیل (۱۳۷۴)، امنیت ملی و نظام بین المللی، تهران: سمت.
۳. کاظمی، علی اصغر (۱۳۶۹)، نقش قدرت در جامعه و روابط بین الملل، تهران: نشر قومس.
۴. کریمی پور، یدالله (۱۳۷۹)، ایران و همسایگان، تهران: انتشارات دانشگاه خوارزمی.
۵. کریمی پور، یدالله (۱۳۹۴)، جغرافیا نخست در خدمت صلح، به کوشش حسین خالدی و پرستو موفقیان، چاپ دوم، تهران: نشر انتخاب.
۶. حافظ نیا، محمدرضا (۱۳۸۹)، قدرت و منافع ملی: مبانی، مفاهیم و روشهای سنجش، تهران: نشر انتخاب.
۷. ویکن لین، جان (۱۳۶۹)، مبانی دیپلماسی، ترجمه عبدالعلی قوام، تهران: نشر قومس.
۸. مورگنتا، هانس جی (۱۳۷۴)، سیاست میان ملتها، ترجمه حمیرا مشیرزاده، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی.
9. Baru, S. (2012), Geo-economics and strategy, *Survival*, 54, 47–58.
10. Beeson, M. (2018). Geoeconomics with Chinese characteristics: the BRI and China's evolving grand strategy, *Economic and Political Studies*, 6:3, 240-256.
11. Dicken, P. (2015), *Global Shift: Mapping the changing Contours of the World Economy*; New York: The Guilford Press.
12. Domosh, M. (2013). Geoeconomic Imaginations and Economic Geography in the Early Twentieth Century. *Annals of the Association of American Geographers*, 103(4), 944–966. <http://www.jstor.org/stable/23485680>
13. Glassner, M. (1993), *Political Geography*, New York: John Wiley & sons.
14. Goldstein, J. (1999), *International Relations*, New York: Longman.
15. Hudson, V.M.; Ford, R.E.; Pack, D.; Giordano, E.R. (1991), why the third world matters, why Europe probably won't: The geoeconomics of circumscribed engagement. *J. Strategic Studies*, 14, 255–298.
16. Liang, Y., Mingxing C., Dadao L., Zijin D., and Zheng, Z. (2019). "The Spatial Evolution of Geoeconomic Pattern among China and Neighboring Countries since the Reform and Opening-Up" *Sustainability*, Vol. 11, No. 7: 2168. <https://doi.org/10.3390/su11072168>.
17. Luttwak, E. (1990), From geopolitics to geo-economics: Logic of conflict, grammar of commerce. *Natl. Interest*, 20, 17–23
18. Muir, R. (1987), *Modern Political Geography*, London: MacMillan.
19. Scholvina, S.; Wigellb, M. (2018), Power politics by economic means: Geoeconomics as an analytical approach and foreign policy practice. *Comparative Strategy*, 37, 73–84.

تأثیر ۸ هفته تمرین منتخب در آب بر سطوح پلاسمایی اندوتلین-۱ و پروفایل لیپیدی در شناگران

داور رضایی منش

استادیار. گروه عمومی و علوم پایه، دانشکده اقتصاد و مدیریت، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر خرمشهر، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: davarrezaee@yahoo.com

چکیده

اندوتلین-۱ یک پپتید منقبض کننده قوی عروق است که بوسیله سلول های اندوتلیال تولید می شوند. هدف از این پژوهش بررسی اثر ۸ هفته تمرین منتخب در آب بر سطوح پلاسمایی اندوتلین-۱ و پروفایل لیپیدی در شناگران بود. آزمودنی های ۲۰ مرد جوان سالم، که به صورت تصادفی در دو گروه تجربی (n=۱۰) و کنترل (n=۱۰) قرار گرفتند. دو گروه از نظر سن و شاخص توده بدن همسان بودند. پروتکل تمرینی در گروه مورد شامل تمرین شنا به مدت ۸ هفته، هر هفته ۳ جلسه با شدت ۶۰ تا ۸۰ درصد حداکثر ضربان قلب بود. گروه کنترل در مدت تحقیق در هیچ برنامه منظم بدنی شرکت نکردند. نمونه های خونی قبل و ۴۸ ساعت بعد از پروتکل تمرینی برای اندازه گیری اندوتلین-۱ و پروفایل لیپیدی گرفته شد. برای مقایسه میانگین پارامترها از تی مستقل و وابسته در سطح $\alpha=0/05$ استفاده گردید. نتایج نشان داد که در گروه تمرین مقدار اندوتلین-۱ ($P=0/039$) و سطح کلسترول ($P=0/035$) کاهش معناداری داشته است. مقایسه بین گروهی نشان داد که تغییرات اندوتلین-۱ ($P=0/61$) در بین گروه ها معنادار نبود. بر اساس نتایج تمرین منتخب در آب می تواند از طریق کاهش سطوح اندوتلین-۱ خطر ابتلا به فشار خون در مردان شناگر جوان سالم را کاهش می دهد.

کلید واژه: تمرین منتخب در آب، اندوتلین-۱، پروفایل لیپیدی، شناگران.

The Effect of an 8-Week Selected Aquatic Exercise on Plasma Levels of Endothelin-1, and lipid profile in swimmers

Davar Rezaeimanesh

Assistant Professor. Department of General Courses and Basic Sciences, the College of Maritime Economics and Management, Khorramshahr University of Marine Science and Technology, Khorramshahr, Iran.

* Corresponding Author E-mail: davarrezaee@yahoo.com

Abstract— Endothelin-1 is a potent vasoconstrictor peptide, which is produced by endothelial cells. The present study was conducted to examine the effect of an 8-week selected aquatic exercise program on plasma levels of endothelin-1, and lipid profile in swimmers. The subjects were 20 healthy young men, who were randomly assigned to two groups of experimental (n=10) and control (n=10). Both groups were similar regarding their age and body mass index. Practice protocol in the experimental group included a 8-week swimming program (three sessions a week) with an intensity of 60-80% of the maximum heart rate. Participants in the control group did not take part in any regular physical activity program during the study. Blood samples were taken before and 48 hours after the initiation of the practice protocol for measuring levels of nitric oxide and lipid profile. Independent and dependent t-tests were run to compare the means of the examined parameters ($\alpha=0.05$). The results showed that the amount of endothelin-1 ($P=0.039$) and cholesterol level ($P=0.037$) decreased significantly in the training group. Between-group comparison showed that the changes of endothelin-1 ($P=0.81$) were not significant among the groups. Based on the results, selected aquatic exercise program can reduce the risk of hypertension in healthy young male swimmers by reducing endothelin-1 levels.

Keywords— Selected Aquatic Exercise, Endothelin-1, lipid profile, swimmers.

مقدمه

بیماریهای قلبی-عروقی از جمله آترواسکلروز و پرفشاری خون، فراگیرترین بیماری های غیرواگیر در جهان هستند. این بیماری ها از عوامل اصلی مرگ و میر بشمار می روند. منشأ اغلب بیماریهای قلبی عروقی التهاب است (۱). کاهش خاصیت الاستیکی شریان های بزرگ و اختلال در اندوتلیوم عروق دو عامل مهم و تاثیر گذار بر عملکرد عروقی می باشند. به نظر می رسد اختلال در عملکرد اندوتلیال، عامل مهمی در بروز آترواسکلروزیس، فشار خون بالا و ناراحتی های قلبی است (۲). تحریکات عروقی و آسیب های آن در نتیجه مصرف برخی مواد به طور مستقیم و در پاره ای موارد نظیر افزایش فشار برشی به طور غیرمستقیم سبب افزایش حساسیت مولکول های آندوتلیال عروق نظیر اندوتلین-۱ می شود (۳).

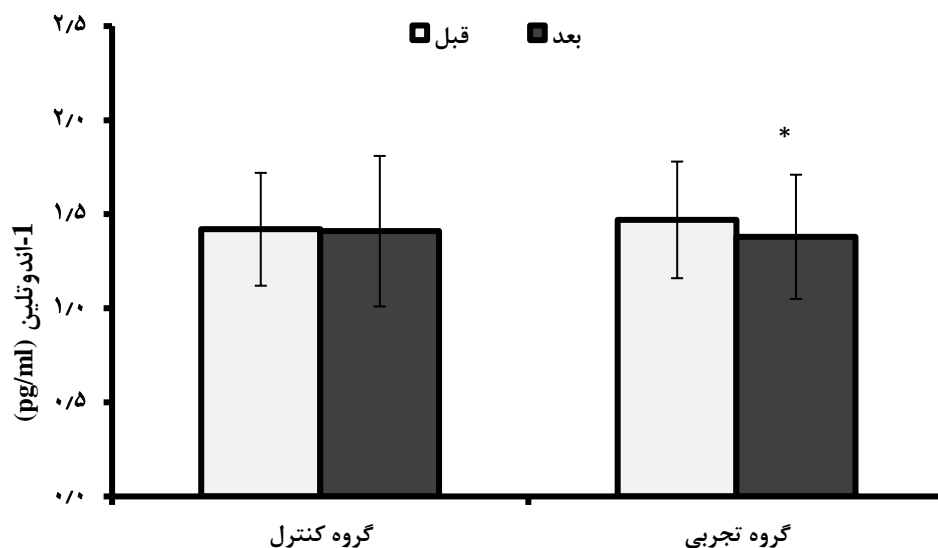
لندوتلین-۱ نوعی پپتید منقبض کننده قوی عروق است که سلول های لندوتلیال آن را تولید می کنند و تأثیر انقباضی قوی در سلول های اندوتلیال عروق انسان دارد. اندوتلین-۱ در ایجاد و پیشرفت تصلب شرایین دخالت دارد. در عروقی که دچار تصلب شرایین شده اند تغییرات مشخص و بارز سلولی با اختلال در روند انتقال یون های کلسیم همراه است (۴). گیرنده های اندوتلین در انسان دو نوع هستند. گروهی از گیرنده ها اندوتلین در قلب و عضلات صاف عروق وجود دارند و عامل اصلی انقباض عروق با لندوتلین هستند. برخی دیگر از گیرنده های لندوتلین عمدتاً در کلیه ها، سیستم عصبی مرکزی و سلول های اندوتلیال عروق یافت می شوند و سبب تولید نیتریک اکسید می گردند (۵).

نتایج پژوهش های مختلف نشان می دهد که فعالیت بدنی بر غلظت اندوتلین-۱ اثرات متفاوتی دارد. نتایج حاصل از برخی تحقیقات نشان میدهد که ۱۲ هفته تمرین هوازی متناوب با آهنگ مشخص شده تأثیر مثبتی بر کاهش میزان غلظت اندوتلین-۱ در پلاسما موشها دارد (۶)، در حالی که برخی دیگر بر بی تأثیر بودن ورزش بر غلظت اندوتلین-۱ تاکید دارند (۷). ساز و کار دقیق کاهش اندوتلین-۱ پلاسما بعد از تمرین های ورزشی به خوبی مشخص نیست. به نظر می رسد تنظیم هورمون های تروپیک بدن در اثر فعالیت بدنی و یا تغییرات در وزن بدن و کل توده چربی و نیز افزایش قدرت و توان عضلات اسکلتی اطراف عروق خونی همگی باعث کاهش نیاز بدن به عملکرد سلول های اندوتلیال عروقی شده و در نتیجه مواد مترشحه از این سلول ها در پلاسما نیز کاهش می یابد (۸).

تمرینات ورزشی معمولاً به روش های مقاومتی، غیر هوازی و یا هوازی انجام می شود. همچنین در اکثر تحقیقات گذشته تمرینات ورزشی در خشکی انجام شده که به دلیل مشکلات ناشی از اجرای تمرینات ورزشی در خشکی و آسیب های ناشی از آن، اغلب افراد به تمرینات ورزشی در آب بیشتر علاقه نشان می دهند. تمرین در آب یا آب درمانی می تواند حائز اهمیت باشد. هنگام شناوری در آب، فرد تنها بخشی از وزن بدن خود را تحمل می کند، در نتیجه مفاصل کمترین فشار را تحمل کرده و احتمال آسیب دیدگی کمتر است. همچنین، تمرین در آب با افزایش فشار بر عضلات می تواند باعث استقامت و تن عضلانی بهتر شود. از سوی دیگر، تمرین ورزشی بلند مدت بر سازگاری های درون سلولی و بر هورمون های مختلف ترشح شده از سلول های اندوتلیال موثر می باشند، به همین خاطر، تحقیق حاضر به بررسی تأثیر ۸ هفته تمرین منتخب در آب بر سطوح پلاسمایی اندوتلین-۱ و پروفایل لیپیدی در شناگران جوان سالم اختصاص یافت.

روش شناسی

این پژوهش به صورت نیمه تجربی و میدانی انجام گرفت. از بین داوطلبان حاضر به شرکت در مطالعه تعداد ۲۰ مرد شناگر جوان و سالم بر اساس معیار ورود به پژوهش انتخاب و به صورت تصادفی در دو گروه تجربی (۱۰ نفر) و کنترل (۱۰ نفر) قرار گرفتند. مهمترین معیارهای انتخاب و شرکت آزمودنی ها شامل نداشتن هرگونه بیماری خاص



شکل ۱. میانگین (± خطای معیار) اندوتلین-۱ قبل و بعد در دو گروه.

بحث و نتیجه گیری

کاهش خاصیت الاستیکی شریان های بزرگ و اختلال در اندوتلیوم عروق دو عامل مهم و تاثیر گذار بر عملکرد عروقی می باشند (۹). به نظر می رسد اختلال در عملکرد اندوتلیال، عامل مهمی در بروز آترواسکلروزیس، فشار خون بالا و ناراحتی های قلبی است (۱۰).

نتایج این تحقیق نشان داد که پروتکل اجرا شده، باعث کاهش معنادار میزان غلظت اندوتلین-۱ در پس آزمون گروه تمرین شد. ساز و کار دقیق کاهش اندوتلین-۱ پلازما بعد از تمرین های ورزشی نامشخص است. به نظر می رسد تنظیم هورمون های تروپیک بدن در اثر فعالیت بدنی و یا تغییرات در وزن بدن، کل توده چربی و نیز افزایش قدرت و توان عضلات اسکلتی اطراف عروق خونی همگی باعث کاهش نیاز بدن به عملکرد سلول های اندوتلیال عروقی شده و در نتیجه مواد مترشحه از این سلول ها در پلازما نیز کاهش می یابد (۱۱). با توجه به این که کم شدن غلظت اندوتلین-۱ در خون احتمالاً باعث کاهش فشار خون، کاهش خطرات بیماری های قلبی، کاهش خطر تصلب شرایین و همچنین مانع از ایسکمی کلیه و دیگر موارد ناشی از وجود مقادیر زیاد اندوتلین در خون می شود و از آن جایی که در تولید اندوتلین-۱ عوامل مختلف رئولوژیک خون و فاکتورهای عصبی-خونی از جمله آنژیوتانسین ۲، آرژنین، وازوپرسین نقش دارند، بنابراین عوامل نامبرده خود ممکن است تحت تأثیر تمرین و فعالیت در آب کاهش یابند (۱۲). این خود دلیلی است بر این ادعا که کاهش معنادار غلظت اندوتلین-۱ پلازما ممکن است موجب کاهش پر فشاری خون، کاهش علائم و خطرات ناشی از پر فشاری خون و نیز باعث کنترل غلظت آنژیوتانسین و دیگر موارد ذکر شده شود. بدین ترتیب به طور غیر مستقیم باعث کاهش علائم ناشی از غلظت زیاد این مواد بشود (۱۳). این نتایج با (۱۱) که به تأثیر ورزش بر کاهش غلظت اندوتلین-۱ پلازما اشاره کرده اند همسو است. در حالی که با نتایج (۱۴) که به بی تأثیر بودن ورزش بر غلظت اندوتلین-۱ اشاره کرده اند، همسو نمی باشد.

نتایج بین گروهی پژوهش حاضر نشان داد که مداخله تمرینی باعث کاهش معنادار TG و LDL شده است ولی در سطوح TC و HDL تغییر معناداری ایجاد نکرد. این در حالی است که بررسی درون گروهی نشان داد سطوح TC، TG و LDL در گروه تجربی کاهش معنادار و سطوح HDL افزایش معناداری داشته است. مکانیسم روشنی از تأثیر



ورزش بر روی لیپوپروتئین ها وجود ندارد. به نظر می رسد فعالیت بدنی هوازی منظم و با شدت نسبتاً بالا می تواند به میزان قابل توجهی باعث بهبود کلی در شاخص های لیپوپروتئین ها شود (۱۵). مطالعات نشان می دهد پس از فعالیت ورزشی منظم آنزیم لیپاز کبدی کاهش یافته و مهار می گردد. بنابراین ساخت تری گلیسرید موجود LDL کاهش می یابد. به نظر می رسد مدت تمرین باعث کاهش تری گلیسرید می گردد (۱۶). محققین اعتقاد دارند HDL و LDL به سختی تحت تأثیر تمرین قرار می گیرند. مکانیسم تغییرات HDL متعاقب تمرین پیچیده است. آنزیم هایی مانند لیپوپروتئین لیپاز (LPL) نقش مهمی در غلظت HDL بازی می کنند. این آنزیم از طریق هیدرولیز تری گلیسرید پلاسما مهمترین عامل در تغییر غلظت HDL است (۱۷).

به طور کلی نتایج این پژوهش نشان داد که انجام تمرینات منتخب در آب با تأثیر مثبت بر اندوتلین-۱ و برخی شاخص های نیم رخ لیپیدی، نقش مهمی در تنظیم فشار خون و سایر بیماری های قلبی-عروقی ایفا می کنند. با این حال به علت محدود بودن مطالعات انجام شده، نمی توان قاطعانه اظهار نظر کرد و به مطالعات وسیعتری نیاز است.

منابع

1. Pescatello LS, MacDonald HV, Lamberti L, Johnson BT. Exercise for hypertension: a prescription update integrating existing recommendations with emerging research. *Current hypertension reports*. 2015;17:1-10.
2. Mendis S, Puska P, Norrving Be, Organization WH. *Global atlas on cardiovascular disease prevention and control*: World Health Organization; 2011.
3. Mir E, Hosseini SR A, Hejazi K. Effect of eight weeks of endurance and resistance training on serum adiponectin and Insulin resistance index of inactive elderly men. *Journal of Gorgan University of Medical Sciences*. 2016;18(1):69-77.
4. Suen RS, Rampersad SN, Stewart DJ, Courtman DW. Differential roles of endothelin-1 in angiotensin II-induced atherosclerosis and aortic aneurysms in apolipoprotein E-null mice. *The American journal of pathology*. 2011;179(3):1549-59.
5. Zhang W, Li X-J, Zeng X, Shen D-Y, Liu C-Q, Zhang H-J, et al. Activation of nuclear factor- κ B pathway is responsible for tumor necrosis factor- α -induced up-regulation of endothelin B2 receptor expression in vascular smooth muscle cells in vitro. *Toxicology letters*. 2012;209(2):107-12.
6. Mohammadi R, Fathei M, Hejazi K. Effect of eight-weeks aerobic training on serum levels of nitric oxide and endothelin-1 in overweight elderly men. *Iranian Journal of Ageing*. 2018;13(1):74-85.
7. Maeda S, Miyauchi T, Sakai S, Kobayashi T, Iemitsu M, Goto K, et al. Prolonged exercise causes an increase in endothelin-1 production in the heart in rats. *American Journal of Physiology-Heart and Circulatory Physiology*. 1998;275(6):H2105-H12.
8. Ahmadiasl N, NIKNAZAR S, FARAJNIA S, Alipour M. Effect of three months exercise on expression of endithelin-1 mRNA in the lung tissue. 2008.
9. Rezaeimanesh D, Ahmadizad S, Ebrahim K. The Effect of Preparation Periods and Matches on the Rest Levels of Platelet Indexs, Fibrinogen and CRP Index in Soccer Professional Players. *Sport Physiology*. 2016;8(31):135-52.
10. Brito AdF, Silva AS, De Souza AA, Ferreira PB, De Souza IL, Araujo LCDC, et al. Aortic response to strength training and *Spirulina platensis* dependent on nitric oxide and antioxidants. *Frontiers in physiology*. 2018;9:1522.
11. Ramezani S, Biniiaz SA, Yaqoubi M, Akbarpor Beni M. The Effect of Muscle Endurance Training on Blood Pressure, Resting Heart Rate and Endothelin-1 Levels in Inactive Men. *Journal of Vessels and Circulation*. 2021;2(1):9-16.
12. Kazemzadeh Y, Sadegian S, Mohammadnejad PanahKandi Y. The response of plasma endothelin and nitric oxide to a session of aerobic exercise with blood flow restriction in active girls. *Sport Physiology & Management Investigations*. 2020;12(3):175-84.



13. Tagawa K, Ra S-G, Kumagai H, Yoshikawa T, Yoshida Y, Takekoshi K, et al. Effects of resistance training on arterial compliance and plasma endothelin-1 levels in healthy men. *Physiological research*. 2018;67.
14. Zhang X, Li Y, Del Gobbo LC, Rosanoff A, Wang J, Zhang W, et al. Effects of magnesium supplementation on blood pressure: a meta-analysis of randomized double-blind placebo-controlled trials. *Hypertension*. 2016;68(2):324-33.
15. Wagganer JD, Robison CE, Ackerman TA, Davis PG. Effects of exercise accumulation on plasma lipids and lipoproteins. *Applied Physiology, Nutrition, and Metabolism*. 2015;40(5):441-7.
16. Wang Y, Xu D. Effects of aerobic exercise on lipids and lipoproteins. *Lipids in health and disease*. 2017;16(1):1-8.
17. Kelley G, Kelley K. Effects of aerobic exercise on lipids and lipoproteins in adults with type 2 diabetes: a meta-analysis of randomized-controlled trials. *Public health*. 2007;121(9):643-55.



تأثیر ۸ هفته تمرین منتخب در آب بر سطوح پلاسمایی نیتریک اکساید در شناگران

داور رضایی منش

استادیار. گروه عمومی و علوم پایه، دانشکده اقتصاد و مدیریت، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر خرمشهر، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: davarrezaee@yahoo.com

چکیده

نیتریک اکساید یک متسع کننده عروقی قوی است که بوسیله سلول های اندوتلیال تولید می شوند. هدف از این پژوهش بررسی اثر ۸ هفته تمرین منتخب در آب بر سطوح پلاسمایی نیتریک اکساید در شناگران بود. آزمودنی های ۲۰ مرد جوان سالم، که به صورت تصادفی در دو گروه تجربی (n=۱۰) و کنترل (n=۱۰) قرار گرفتند. دو گروه از نظر سن و شاخص توده بدن همسان بودند. پروتکل تمرینی در گروه مورد شامل تمرین شنا به مدت ۸ هفته، هر هفته ۳ جلسه با شدت ۶۰ تا ۸۰ درصد ضربان قلب بیشینه بود. گروه کنترل در مدت تحقیق در هیچ برنامه منظم بدنی شرکت نکردند. نمونه های خونی قبل و ۴۸ ساعت بعد از پروتکل تمرینی برای اندازه گیری نیتریک اکساید، گرفته شد. برای مقایسه میانگین پارامترها از تی مستقل و وابسته در سطح $\alpha=0.05$ استفاده گردید. نتایج نشان داد که در گروه تجربی مقدار نیتریک اکساید ($P=0.004$) افزایش معناداری داشته است. مقایسه بین گروهی نشان داد که تغییرات نیتریک اکساید ($P=0.045$) گروه تجربی نسبت به گروه کنترل معنادار بود. بر اساس نتایج تمرین منتخب در آب می تواند از طریق افزایش مقدار نیتریک اکساید خطر ابتلا به فشار خون در شناگران را کاهش دهد.

کلید واژه: تمرین منتخب در آب، نیتریک اکساید، شاخص های پلاکتی، فشار خون.

The Effect of an 8-Week Selected Aquatic Exercise on Plasma Levels of Nitric Oxide in Swimmers

Davar Rezaeimanesh

Assistant Professor. Department of General Courses and Basic Sciences, the College of Maritime Economics and Management, Khorramshahr University of Marine Science and Technology, Khorramshahr, Iran.

* Corresponding Author E-mail: davarrezaee@yahoo.com

Abstract— Nitric oxide is a potent vasodilator, which is produced by endothelial cells. The present study was conducted to examine The Effect of a 8-Week Selected Aquatic Exercise on Plasma Levels of Nitric Oxide in Swimmers. The subjects were 20 healthy young men, who were randomly assigned to two groups of experimental (n=10) and control (n=10). Both groups were similar regarding their age and body mass index. Practice protocol in the experimental group included a 8-week swimming program (three sessions a week) with an intensity of 60-80% of the maximum heart rate. Participants in the control group did not take part in any regular physical activity program during the study. Blood samples were taken before and 48 hours after the initiation of the practice protocol for measuring levels of nitric oxide. Independent and dependent t-tests were run to compare the means of the examined parameters ($\alpha=0.05$). The results indicated that, in the experimental group, the level of nitric oxide increased ($p=0.004$). Between-group comparison showed that changes in the level of nitric oxide ($p=0.045$) were significant. Based on the results of selected exercise in water, it can reduce the risk of hypertension in swimmers by increasing the amount of nitric oxide.

Keywords— Selected Aquatic Exercise, Nitric Oxide, Platelet Indices, blood pressure.

مقدمه

دستگاه قلبی و عروقی به گونه ای عمل می کند که سطوح مورد نیاز هموستاز را برای عملکرد بدن حفظ کند و پاسخگوی عوامل تهدید کننده آن باشد. بیماری های قلبی و سکتة مغزی بیشترین موارد مرگ در همه نژادها و ملل را تشکیل می دهند. مرگ و میر ناشی از بیماری های قلبی-عروقی، با افزایش سن بیشتر می شود (۱). منشأ اغلب بیماریهای قلبی عروقی التهاب است. کاهش خاصیت الاستیکی شریان های بزرگ و اختلال در اندوتلیوم عروق دو عامل مهم و تاثیر گذار بر عملکرد عروقی می باشند. به نظر می رسد اختلال در عملکرد اندوتلیال، عامل مهمی در بروز آترواسکلروزیس، فشار خون بالا و ناراحتی های قلبی است (۲). تحریکات عروقی و آسیب های آن در نتیجه مصرف برخی مواد به طور مستقیم و در پاره ای موارد نظیر افزایش فشار برشی به طور غیرمستقیم سبب افزایش حساسیت مولکول های آندوتلیال عروق نظیر نیتریک اکساید و اندوتلین-۱ می شود (۳). نیتریک اکساید (NO) یک عامل گشاد کننده رگی است که از سلولهای آندوتلیوم عروقی ترشح می شود و نقش کلیدی در تنظیم گردش خون مغز و حفظ سلامت دیواره عروق ایفا می کند (۴). نیتریک اکساید در حفظ سلامت دیواره عروق و تنظیم عملکرد تگگ کنندگی و گشادکنندگی عروق تأثیر زیادی دارد و توسط آنزیم نیتریک اکسید سنتاز از ال آرژنین تولید می شود (۵). فعالیت بدنی از راه بهبود عوامل خطرزای بیماری های قلبی و عروقی مانند پرفشاری خون منجر به محافظت قلبی و عروقی می شود. کاهش عوامل خطر زا می تواند منجر به کاهش مرگ و میر شود که بخشی از این رخداد به دلیل آثار مستقیم فعالیت ورزشی بر سلامت عروق می باشد (۶). تغییرات متوالی در تنش برشی (Shear stress) و افزایش آن ناشی از فعالیت ورزشی منظم، منجر به افزایش فعالیت زیستی نیتریک اکساید و بهبود عملکرد اندوتلیال عروقی می شود (۷). فعالیت ورزشی آثار مفیدی بر بهبود عملکرد اندوتلیال عروقی دارد که یکی از شاخص های عملکرد اندوتلیال همان پاسخ اتساع عروقی حاصل از جریان خون می باشد (۸).

در این زمینه نتایج تحقیق محمدی و همکاران حاکی از آن است که هشت هفته تمرین تناوبی هوازی از طریق افزایش نیتریک اکساید و کاهش اندوتلین-۱ می تواند در بهبود سلامت قلب و عروق و کاهش خطر بیماری آترواسکلروز مؤثر باشد (۹).

تمرینات ورزشی معمولاً به روش های مقاومتی، غیر هوازی و یا هوازی انجام می شود. همچنین در اکثر تحقیقات گذشته تمرینات ورزشی در خشکی انجام شده که به دلیل مشکلات ناشی از اجرای تمرینات ورزشی در خشکی و آسیب های ناشی از آن، اغلب افراد به تمرینات ورزشی در آب بیشتر علاقه نشان می دهند. زیرا در آب به دلیل کم شدن تحمل وزن احتمالاً فشار وزن بدن بر اندامهای تحتانی و مفاصل کمتر می شود. از سوی دیگر، تمرین های هوازی بلند مدت بر سازگاری های درون سلولی و بر هورمون های مختلف ترشح شده از سلول های اندوتلیال مؤثر می باشند، به همین خاطر، تحقیق حاضر به بررسی تأثیر ۸ هفته تمرین منظم در آب بر سطوح پلاسمایی نیتریک اکساید در شناگران جوان سالم اختصاص یافت.

روش شناسی

این پژوهش به صورت نیمه تجربی و میدانی انجام گرفت. از بین داوطلبان حاضر به شرکت در مطالعه تعداد ۲۰ شناگر مرد جوان و سالم بر اساس معیار ورود به پژوهش انتخاب و به صورت تصادفی در دو گروه تجربی (۱۰ نفر) و کنترل (۱۰ نفر) قرار گرفتند. مهمترین معیارهای انتخاب و شرکت آزمودنی ها شامل نداشتن هرگونه بیماری خاص نظیر بیماری های قلبی یا بیماری متابولیک، نداشتن فشار خون بالاتر از ۱۴۰/۹۰ میلی متر جیوه و شاخص توده بدن بین ۱۸/۵ تا ۲۵ کیلوگرم بر مترمربع بود. گروه تجربی به مدت ۸ هفته و سه جلسه در هفته پروتکل تمرین را اجرا کردند.

در حالی که آزمودنی‌ها در گروه کنترل در طی مدت سبک زندگی غیرفعال خود را ادامه دادند. به منظور تعیین سطوح فاکتورهای مورد ارزیابی تمام آزمودنی‌ها بین ساعت ۸ تا ۱۰ صبح روز قبل از شروع برنامه تمرینی و در شرایط ۱۲ ساعت ناشتا (طبق نظر پزشک) در آزمایشگاه حضور یافتند و خون‌گیری اولیه به مقدار ۵ میلی لیتر از سیاهرگ بازویی هر فرد در حالت نشسته و استراحت گرفته شد.

پروتکل تمرینی: گروه تجربی تمرینات خود را به مدت هشت هفته و هر هفته سه جلسه در آب برگزار کردند. جهت رعایت اصل اضافه بار در چهار جلسه اول و دوم تمرین به مدت ۵۰ دقیقه اجرا شد. سپس بعد از هر چهار جلسه پنج دقیقه به زمان تمرینات اصلی اضافه شد. هر جلسه تمرین سه مرحله داشت: مرحله اول، تطابق با آب و گرم کردن به مدت ۱۰ دقیقه شامل حرکات کششی در تمامی مفاصل و گروه‌های عمده عضلانی، راه رفتن به جلو، عقب، طرفین، روی پاشنه و پنجه و جاگینگ در آب بود. مرحله دوم، مرحله انجام تمرین اصلی که در هفته اول با ۳۰ دقیقه شروع و شامل انتقال وزن از جلو به عقب، راه رفتن سریع در آب، راه رفتن به پهلو و اسکات بود. مرحله سوم سرد کردن که شامل حرکات کششی، تنفس عمیق و تمرینات شناوری به مدت ۱۰ دقیقه بود. شدت تمرین بین ۶۰ تا ۸۰ درصد ضربان قلب بیشینه بود که جهت کنترل آن در حین انجام تمرینات ضربان سنج پلار در ناحیه مچ دست بسته شد. تمرین در آب در قسمت کم عمق استخر سرپوشیده با دمای آب ۲۶-۲۸ درجه سانتیگراد انجام گرفت.

گروه کنترل در مدت تحقیق در هیچ برنامه منظم ورزشی شرکت نکردند. ۴۸ پس از آخرین جلسه تمرین برای جلوگیری از احتمال اثر حاد تمرین (مرحله پس از آزمون) تمام آزمودنی‌ها در شرایط مشابه پیش از آزمون در خون‌گیری شرکت کردند. اندازه‌گیری متغیرها در دو گروه تمرین و کنترل به طور همزمان انجام شد.

در هر مرحله از خونگیری بلافاصله نمونه‌های خون در لوله‌های محتوی EDTA ریخته شد. پس از سانتریفیوژ به مدت ۱۰ دقیقه و با ۳۰۰۰ دور بر ثانیه، پلاسماهای خون جداسازی و در میکروتیوب‌های مخصوص ریخته شد و در دمای منفی ۸۰ درجه نگهداری شد. سطوح پلاسمایی نیتریک اکساید با استفاده از روش الایزا و کیت شرکت Bosterbio کشور چین، با حساسیت ۱۰ میکرومول/لیتر اندازه‌گیری شد. با استفاده از آزمون شاپیرو-ویلک مشخص شد که پارامترهای بررسی شده دارای توزیع طبیعی هستند. برای مقایسه میانگین پارامترها از تی مستقل و وابسته در سطح $\alpha = 0.05$ استفاده گردید.

یافته‌ها

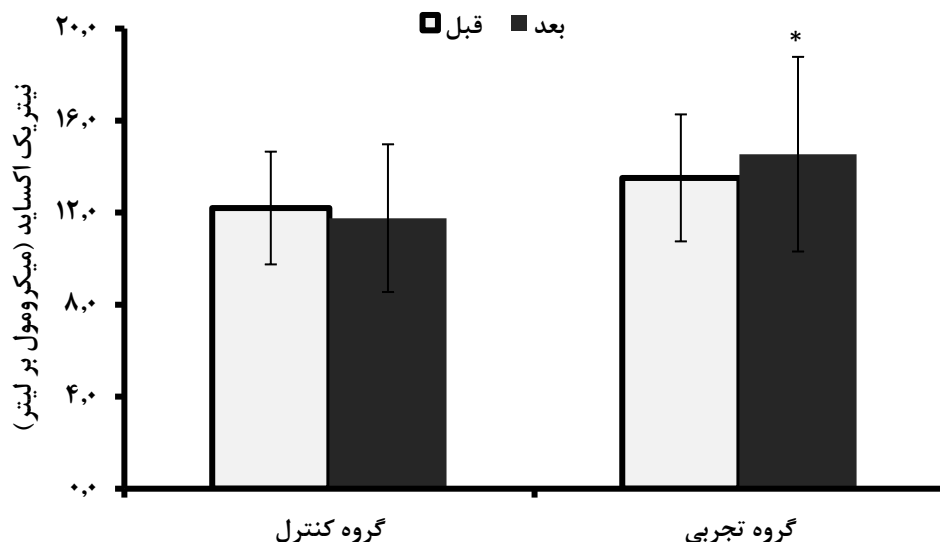
ویژگی‌های آنترپومتری به تفکیک گروه‌ها در جدول (۱) آورده شده است. همان گونه که جدول (۱) نشان می‌دهد، وزن بدن و شاخص توده بدن در گروه تمرین به طور معناداری کاهش معناداری داشته است.

جدول ۱. ویژگی‌های آنترپومتری آزمودنی‌ها

گروه تمرین		گروه کنترل		متغیرها		
P	پس آزمون	پیش آزمون	P	پس آزمون	پیش آزمون	
-	-	۲۱/۲±۹/۱	-	-	۲۲/۲±۱/۷	سن (سال)
-	-	۱/۰±۷۶/۶	-	-	۱/۰±۷۷/۴	قد (متر)
۰/۰۰۱	۷۲/۶±۳/۳	۷۳/۶±۸/۹	۰/۰۸۵	۷۲/۵±۶/۷	۷۳/۷±۵/۵	وزن (کیلوگرم)
۰/۰۰۱	۲۳/۰±۴/۶	۲۴/۰±۸/۸	۰/۰۹۳	۲۳/۰±۹/۶	۲۴/۰±۲/۷	شاخص توده بدنی (کیلوگرم بر متر مربع)

نتایج بدست آمده از تحقیق در مورد مقایسه درون گروهی نشان می دهد که پس از ۸ هفته مقادیر استراحتی نیتریک اکساید در پس آزمون گروه تمرین افزایش معنادار ($P=0/004$) داشته است.

همچنین بر اساس نتایج این تحقیق مقایسه تغییرات بین گروهی مقادیر نیتریک اکساید ($P=0/045$) تفاوت معناداری بین دو گروه را نشان داد.



شکل ۱. میانگین (\pm خطای معیار) نیتریک اکساید قبل و بعد در دو گروه.

بحث

بر اساس نتایج تحقیق حاضر پس از ۸ هفته تمرین هوازی غلظت اکسید نیتریک گروه تمرین افزایش معناداری داشته است. این افزایش در تغییرات بین گروهی نیز دیده شد. نتایج بدست آمده از این تحقیق با یافته های اقبالی و همکاران همخوانی داشت. این محققین تأثیر یک دوره تمرینات پیلاتس بر نیتریک اکساید و ضربان قلب استراحتی مردان سالمند بررسی کردند، نتایج نشان داد که تمرینات پیلاتس باعث افزایش نیتریک اکساید و ضربان قلب استراحتی مردان سالمند گردید (۴). همچنین نتیجه تحقیق یول و همکاران نیز اثرات تمرین هوازی بر سطح نیتریک اکساید و اندوتلیا-۱ در ورزشکاران را بررسی و نتیجه گرفتند که افزایش سطوح نیتریک اکساید باعث بهبود عملکرد قلبی عروقی می گردد (۱۰). این در حالی است که برخی محققین تأثیر تمرین هوازی بر سطوح پلاسمایی نیتریک اکساید را مورد بررسی قرار دادند. نتایج آنها نشان داد با وجود ده هفته تمرین تناوبی هوازی تأثیر معناداری بر نیتریک اکساید و سلول های اندوتلیال عروقی مشاهده نشد (۱۱). از دلایل ناهمخوانی می توان به گروه مورد مطالعه که زنان میانسال مبتلا به دیابت بودند، اشاره کرد. اکثر تحقیقاتی که روی آزمودنی هایی با مشکلات قلبی در عملکرد اتساع عروق مرتبط با اکسید نیتریک انجام شده است؛ با بهبود در عملکرد مجرای یا مقاومتی عروق همراه بوده است، در حالی که تحقیقات در آزمودنی های سالم افزایش کمتری را نشان داده اند و این بدین معنی است که عملکرد کاهش یافته اندوتلیال نسبت به عملکرد عادی اندوتلیال آزمودنی های سالم و جوان تمایل بیشتری برای افزایش دارد. کاظمی و همکاران نیز در تحقیق خود به این نتیجه دست یافتند که میزان اکسید نیتریک متعاقب برنامه تمرینی شدید کاهش معنی داری یافت، در حالی که برنامه تمرینی سبک باعث افزایش سطح اکسید نیتریک پلاسمایی شد. آن ها این گونه نتیجه گیری کردند که برنامه تمرینی سبک با شدت متوسط موجب افزایش اکسید نیتریک و بهبود عملکرد اندوتلیال

عروقی می شود (۱۲). محرک فیزیولوژیک احتمالی برای تولید اکسید نیتریک افزایش جریان خون در مجرای رگ شناخته شده است، که اثر حاد آن موجب افزایش اکسید نیتریک سنتاز و تعدیل اتساع عروق برای متعادل سازی فشار می باشد. این یافته ها این احتمال را تقویت می کند که به دلیل این که تمرین منظم به طور مکرر سبب افزایش فشار نبض و پرضربانی می شود، در نتیجه می تواند در دسترس بودن زیستی اکسید نیتریک را افزایش دهد (۱۱). از دیگر مکانیزم های مطرح در رابطه با بهبود عملکرد اندوتلیال، افزایش عامل رشد اندوتلیال عروقی (Vascular endothelial growth factor) است. ثابت شده که تمرین ورزشی منظم موجب افزایش عوامل آنژیوژنیک متعددی از قبیل: عامل رشد اندوتلیال عروقی و عامل رشد فیبروبلاست (Fibroblast growth factors) می شود. علاوه بر آن تمرین ورزشی با افزایش میزان عامل رشد اندوتلیال عروقی موجب آنژیوژنز و تحریک فسفریلاسیون آنزیم اکسید نیتریک سنتاز اندوتلیالی و افزایش تولید اکسید نیتریک می شود. همچنین، محققان گمان می کنند تمرینات منظم ورزشی با کاهش رادیکال های آزاد اکسیژن در بهبود عملکرد اندوتلیالی تاثیر گذار می باشد (۷).

نتیجه گیری

نتایج تحقیق حاضر نشان داد که یک دوره تمرین در آب باعث افزایش نیتریک اکساید شده است. این نتایج نشان می دهد که در مجموع دوره تمرین به کار گرفته در این تحقیق باعث تغییرات مثبت و درمانی در وضعیت شاخص های مؤثر بر بیماری های قلبی-عروقی در مردان جوان شده است. با توجه به نقش و اهمیت شاخص های مورد بررسی، مطالعات بیشتری برای تعیین اثرات بلند مدت فعالیت بدنی بر شاخص های مؤثر در وضعیت قلبی-عروقی در مردان جوان مورد نیاز است.

منابع

1. Tomaro ES, Pippi R, Reginato E, Aiello C, Buratta L, Mazzeschi C, et al. Intensive lifestyle intervention is particularly advantageous in poorly controlled type 2 diabetes. *Nutrition, Metabolism and Cardiovascular Diseases*. 2017;27(8):688-94.
2. Bellavere F, Cacciatori V, Bacchi E, Gemma M, Raimondo D, Negri C, et al. Effects of aerobic or resistance exercise training on cardiovascular autonomic function of subjects with type 2 diabetes: A pilot study. *Nutrition, Metabolism and Cardiovascular Diseases*. 2018;28(3):226-33.
3. Guang-da X, Yun-lin W. Regular aerobic exercise training improves endothelium-dependent arterial dilation in patients with impaired fasting glucose. *Diabetes care*. 2004;27(3):801-2.
4. Eghbali F, Moradi M. The effect of a course of pilates exercise on hypertension, nitric oxide, and resting heart rate in the elderly men with hypertension. *J Arak Med Sci*. 2017;19(11):1-10.
5. Ramezani S, Biniiaz SA, Yaqoubi M, Akbarpor Beni M. The Effect of Muscle Endurance Training on Blood Pressure, Resting Heart Rate and Endothelin-1 Levels in Inactive Men. *Journal of Vessels and Circulation*. 2021;2(1):9-16.
6. GHassemiyan A, Salesi M. The effect of an 8-week concurrent training on plasma endothelin_1 level and blood pressure of old women. *Journal of Kerman University of Medical Sciences*. 2014;20(1):11-24.
7. Hedayati R, Mahmoodi S, Bagheri R, Biglary M, Bakhtiary AH, Mirmohammadkhani M. Effect of different types of lower-limb exercise on blood pressure in hypertensive people: A randomized, double-blind controlled clinical trial. *Middle East Journal of Rehabilitation and Health Studies*. 2021;8(1).
8. Ghazalian F. The Effect of Eight Weeks of Water Resistance Training with Dark Chocolate Consumption on Plasma Levels of Endothelin-1, Nitric Oxide and Quality of Life in Elderly Women. *Yafteh*. 2021;23(2).



9. Mohammadi R, Fathei M, Hejazi K. Effect of eight-weeks aerobic training on serum levels of nitric oxide and endothelin-1 in overweight elderly men. *Iranian Journal of Ageing*. 2018;13(1):74-85.
10. Yol Y, Turgay F, Yigittürk O, Aşıkovalı S, Durmaz B. The effects of regular aerobic exercise training on blood nitric oxide levels and oxidized LDL and the role of eNOS intron 4a/b polymorphism. *Biochimica et Biophysica Acta (BBA)-Molecular Basis of Disease*. 2020;1866(12):165913.
11. Ghardashi Afousi A, Gaeni A, Gholami Borujeni B. The effect of aerobic interval training on endothelial vasculature function in type 2 diabetes patient. *Iranian Journal of Rehabilitation Research*. 2016;2(3):27-39.
12. Kazeem A, Olubayo A, Ganiyu A. Plasma nitric oxide and acute phase proteins after moderate and prolonged exercises. *Iranian Journal of Basic Medical Sciences*. 2012;15(1):602.

تأثیر توسعه پسرکرانه بر روند تغییرات تخلیه و بارگیری در بندر خرمشهر با نقش میانجی

بهره‌وری

مریم درخشنده

کارشناس ارشد بازرگانی بین الملل، کارشناس برنامه‌ریزی و بودجه بندر خرمشهر، خرمشهر، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: scholars.publishers1@gmail.com

چکیده

فلسفه وجودی بنادر با عملیات تخلیه و بارگیری کالا معنی پیدا می‌کند و با کیفیت و سرعت در انجام عملیات تخلیه و بارگیری ادامه یافته و به رشد و بالندگی می‌رسد. طولانی شدن زمان تخلیه و بارگیری شناورها در اسکله‌ها موجب افزایش زمان ارائه خدمات، کاهش جذب ترافیک کالا، نارضایتی صاحبان کالا و شناورها، افزایش هزینه‌های بندری بطور مستقیم و غیرمستقیم، افزایش قیمت تمام شده خدمات و کالا، کاهش توان عملیاتی بندر و راندمان ترمینال‌ها و کاهش درآمد بندر می‌گردد. بندر خرمشهر بعلت قرارگیری در یکی از مهمترین مبادی ورودی و خروجی کالاهای مورد نیاز کشور، دسترسی به آب‌های آزاد جهان و قرار گرفتن در مسیرهای بین‌المللی، از پتانسیل بالایی در منطقه برخوردار است و بعنوان پل ارتباطی مهم در منطقه و جهان برای ورود کالای فله خشک شناخته می‌شود. این تحقیق با هدف سنجش اثرگذاری عوامل اصلی موثر در پسرکرانه بر عملکرد تخلیه و بارگیری نسبت به نرم تخلیه و بارگیری. با توجه به اینکه یافته‌های پژوهش می‌تواند موجب افزایش راندمان تخلیه و بارگیری ترمینال کالای فله خشک بندر خرمشهر گردد، از نظر هدف جزء تحقیقات کاربردی محسوب می‌گردد. این پژوهش از داده‌های واقعی انعکاس یافته در آمار تخلیه و بارگیری بندر خرمشهر همچنین پایان‌نامه‌ها، مقالات و پایگاه‌های اطلاعاتی و سایت‌های اینترنتی معتبر استفاده شده است. با توجه به نتایج حاصل از پژوهش حاضر، دو عامل نقص فنی تجهیزات کشتی، تاخیر در جداسازی نسبت به نرم بارگیری اثر غیرمستقیم و عامل فناوری اثر مستقیم دارد، عامل نقص فنی تجهیزات کشتی نسبت به نرم تخلیه اثر غیرمستقیم دارد و دو عامل فناوری و بهره‌وری اثر مستقیم دارند.

کلید واژه: ترمینال فله، نرم تخلیه و نرم بارگیری، پسرکرانه، بهره‌وری

مقدمه

شکل بنادر یک لینک ارتباطی مهم در سراسر زنجیره تجارت محسوب می‌شود، بنادر یک الزام در حفظ بقا رقابت جهانی در صنعت دریانوردی است. عملکرد ترمینال‌های بندری بعنوان نقاط گره‌ای و حساس برای یک سیستم جهانی حمل‌ونقل ساحلی و اقیانوسی محسوب می‌شود، در حالیکه تقاضا برای تجارت بین‌المللی و سرویس‌های پشتیبانی جهانی ادامه دارد، برای افزایش دادن سرمایه‌گذاری‌های جایگزین و بهبود سرمایه‌های فیزیکی و کارایی عملیاتی، تقویت ترمینال کانتینری ضروری است. نرخ رشد تجارت جهانی از اواسط دهه ۱۹۸۰ قوی شده است و به شکل ثابت افزایش پیدا می‌کند. بالا رفتن نرخ رشد تجارت جهانی به افزایش ادغام اقتصاد جهانی، تقسیم کار، همبستگی جهت افزایش الگوهای تولیدات بین‌المللی منجر شده است. بررسی عملکرد عملیات تخلیه و بارگیری بنادر و بررسی تأثیر توسعه پسرکرانه بر این روند، موجب افزایش توان رقابتی بنادر در روند توسعه کشور است. پسرکرانه مفهومی در ورای کاربرد سنتی وسائط خطوط آهن برای اتصال بنادر دریایی با مناطق پشت ساحلی می‌باشد. به دلیل استعمال استراتژیک توسط عوامل متعدد، از کاربرد عمومی خود در صنعت حمل‌ونقل نیز فراتر می‌رود. مفهوم پسرکرانه با انتقال جریان عبور کالاهای تجاری از سطح جاده‌ها به خطوط آهن علاوه بر فواید کلی برای محیط‌زیست و کیفیت زندگی، این امکان را برای بنادر دریایی فراهم می‌آورد تا در مناطق پشت ساحلی برای خود بازاری بیابند و بدون نیاز به توسعه بنادر میزان کالاهای ورودی به بندر افزایش یافته،

خدمات بهتری به کشتی‌های باربری و متصدیان حمل‌ونقل ارائه می‌دهد. شهرهای بندری و مدیریت بنادر از کاهش تراکم جاده‌ها برخوردار می‌شوند و نیاز کمتری به سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی خواهند داشت. ارتباطات حمل‌ونقل پسرکرانه‌ای اغلب به عنوان شرط طبیعی بندر تلقی می‌شود. اما در واقع صحیح نیست بندر می‌تواند در توسعه بهتر ارتباطات پسرکرانه نقش داشته باشد. این مورد از مسئولیت اصلی بازاریاب بندر می‌باشد زیرا بنادر دیگر نقطه شروع و خاتمه برای تجارت بین‌المللی نیستند، بندر صرفاً یک حلقه در زنجیره حمل‌ونقل بین‌المللی است. با توجه به آخرین تغییرات در تجارت بین‌المللی ارتباطات کارآمد پسرکرانه برای بندری که در محیط رقابتی فعالیت می‌کنند به شکل فزاینده قابل اهمیت است. کیفیت ارتباطات حمل‌ونقل پسرکرانه در قالب سرعت، قابلیت اطمینان و هزینه اندازه‌گیری می‌شود.

تعریف مفهومی پسرکرانه (ICD1)

تعریف اولیه "پس کرانه ۲" به متون سازمان ملل در سال ۱۹۸۲ بر می‌گردد، "پسرکرانه ترمینال درون مرزی است که کشتیرانی‌ها بارنامه کالای وارداتی یا صادراتی را با در نظر گرفتن کلیه مسئولیت‌ها و شرایط به آن مقصد وارد و یا از آن مبدأ صادر می‌کنند." و در اسنادی نظیر بارنامه حمل ترکیبی یا چند وجهی، بعنوان مبدا کالا و یا مقصد کالاهای ترانزیتی به شمار می‌رود. پسرکرانه در کشورهای دارای ساحل و همچنین محصور در خشکی به کار گرفته می‌شوند ولیکن در تمامی آن‌ها شیوه‌های حمل‌ونقل زمینی موجب دسترسی آن‌ها با بنادر ساحلی می‌شوند.

کالای فله

کالای فله به آن دسته از کالاهایی گفته می‌شود که بسته بندی نشده، حمل‌ونقل می‌شوند. به شکل سیال، مایع و جامد، ریز و درشت یا به صورت پودر وجود دارند. می‌توان مواد فله را به دو طبقه فله خشک و فله مایع تقسیم نمود (صفارزاده و همکاران). مواد فله خشک دانه‌ای، مواد فله خشک پودری، مواد خشک کلوخی.

توزیع نادرست وزنی مواد فله، منجر به آسیب ساختمانی به کشتی و نامتعادل شدن آن در دریا می‌گردد. ارتفاع کالاهای بارگیری شده و توزیع صحیح آنها در انبار کشتی، دارای قواعد و مقررات خاصی است. خطر انفجار ناگهانی در بعضی از انواع مواد فله خشک وجود دارد. هنگام حمل هر نوع از این مواد باید به دستورالعمل‌های ملی و بین‌المللی توصیه شده در مورد شرایط نگه داری آنها کاملاً توجه شود (صفارزاده، ۱۳۸۸).

جدول ۱- عوامل تاثیرگذار بر عملکرد تخلیه و بارگیری کالا در بنادر

ردیف	عامل	منبع
۱	قرنطینه	نورامین و همکاران، ۱۳۹۳- فرحانین زاده و همکاران، ۱۳۹۵- زمانی و همکاران، ۱۳۶- خزاعی و سیاره، ۱۳۹۵- حقی پور و همکاران، ۱۳۹۸.
۲	عدم آمادگی صاحبان کالا	Branch, 2018- Bugaric and Petrovic, 2014- Umang, et al, 2011. امیری و همکاران، ۱۳۹۰- جعفری و سعیدی، ۱۳۹۵- حقی پور و همکاران، ۱۳۹۸. van Vianen, et al, 2016- Umang, et al, 2014- Pachakis, and Kiremidjian, 2010.
۳	نداشتن فضا دپو (مکان تخلیه)	نورامین و همکاران، ۱۳۹۰- فخارزاده و جمالی، ۱۳۹۴- درفش و همکاران، ۱۳۹۸- فرحانین و همکاران، ۱۳۹۵.
۴	آماده نبودن محموله	Bugaric and Petrovic, 2007- Brewer, 1990. درفش و همکاران، ۱۳۹۵- نورامین و همکاران، ۱۳۹۰- زمانی و همکاران، ۱۳۹۴- کریمی و همکاران، ۱۳۹۳.

¹ Inland Clearance Depot

² dry port

Branch,2012- Ablet,t et al,1965-van Vianen, et al, 2014. فخارزاده و جمالی، ۱۳۹۲- فرحانیان زاده و همکاران، ۱۳۹۴.	دریافت سروی	۵
Ide, 1991- Günther, and Kim,2005. نورامین و همکاران، ۱۳۹۰- فرحانیان زاده و همکاران، ۱۳۹۳- درفش و همکاران، ۱۳۹۴- جعفری و سعیدی، ۱۳۹۳.	کمبود یا زود رفتن کامیون	۶
Bugaric and Petrovic,2007- Brewer,1990- Branch,2012- van Vianen, et al,2014. خزاعی و سیاره، ۱۳۹۳- حقی پور و همکاران- نورامین و همکاران، ۱۳۹۰.	نقص فنی تجهیزات کشتی	۷
Umang, et al,2011 زمانی و همکاران، ۱۳۹۴- نورامین و همکاران، ۱۳۹۰- امیری و همکاران، ۱۳۸۷.	تاخیر در جدا سازی	۸
Ronen,1983-Pachakis and Kiremidjian,1983. نورامین و همکاران، ۱۳۹۰- کریمی و همکاران، ۱۳۹۳.	پاس کشتی	۹
زمانی و همکاران، ۱۳۹۴- درفش و همکاران، ۱۳۹۵. Ide,1991.	خرابی تجهیزات استراتژیک	۱۰
نورامین و همکاران، ۱۳۹۰- فرحانیان زاده و همکاران، ۱۳۹۳، درفش و همکاران، ۱۳۹۵. Günther and Kim,2005- Bugaric and Petrovic,2007.	زود رفتن گنگ	۱۱
حقی پور و همکاران، ۱۳۹۵- خزاعی و سیاره، ۱۳۹۳. Brewer,1990- Pachakis and Kiremidjian,1983- Ronen,1983.	خرابی تجهیزات خنکار	۱۲
کریمی و همکاران، ۱۳۹۳- جعفری و سعیدی، ۱۳۹۳- امیری و همکاران، ۱۳۸۷- نورامین و همکاران، ۱۳۹۰- درفش و همکاران، ۱۳۹۵.	کمبود تجهیزات خنکار	۱۳
Branch,2012- Ablett, et al,1965. فرحانیان زاده و همکاران، ۱۳۹۳- فخارزاده و جمالی، ۱۳۹۲.	جابجائی تجهیزات خنکار	۱۴
van Vianen, et al,2012- van Vianen, et al,2014- Umang, et al,2011. نورامین و همکاران، ۱۳۹۰- درفش و همکاران ۱۳۹۵- حقی پور و همکاران، ۱۳۹۵- جعفری و سعیدی، ۱۳۹۳.	تاخیر صرف غذا خنکار	۱۵
نورامین و همکاران، ۱۳۹۰- زمانی و همکاران، ۱۳۹۴- حقی پور و همکاران، ۱۳۹۵- فرحانیان زاده و همکاران، ۱۳۹۳- خزاعی و سیاره، ۱۳۹۳.	شرایط جوی	۱۶
Branch,2012- Bugaric and Petrovic,2007- Umang, et al,2011.		

ظرفیت بندر خرمشهر

آمار عملکرد بندر طی (۱۳۹۰ تا ۱۴۰۱) منطبق با جدول نشان می‌دهد عملکرد اصلی بندر از حیث رویه‌های گمرکی عمدتاً به صادرات و پس از آن به واردات گرایش داشته و به طور کلی طی ۱۲ سال اخیر بیش از ۹۳٪ عملکرد بندر را به خود اختصاص داده است. در همین مدت، نقش ترانزیت و ترانشیپ در این بندر کم‌رنگ بوده و می‌توان نقش کنونی بندر خرمشهر را در اقتصاد کشور حضور در عرصه "تجارت خارجی" به معنای صادرات و واردات با کشورهای پیرامون تعریف کرد.

در حوزه فله خشک که مهم‌ترین عملکرد بندر خرمشهر را در زمینه صادرات در بر می‌گیرد، سیمان نقش اول را دارد که عمدتاً از کارخانجات تولیدی استان مانند سیمان خوزستان وارد بندر می‌شود. مقاصد صادراتی این کالاها در درجه اول عراق و کویت و پس از آن قطر و امارات هستند در حوزه کالاهای عمومی صادراتی نیز کالاهای ساختمانی مانند سیمان، گچ، خرده سنگ، سنگ‌نما و پودرسنگ قرار دارند که مقاصد صادراتی آنها مشابه با فله خشک می‌باشد. در ارتباط با واردات، در گروه کالای عمومی واردات، لوازم خانگی و محصولات سبک، ماشین آلات، فلزات، پارچه، الیاف

مصنوعی و منسوجات و وسائط نقلیه قرار می‌گیرند که مبادی حمل آنها از امارات متحده عربی می‌باشد. در مورد حمل کانتینری، عمده مبادی حمل به بندرخرمشهر، امارات متحده عربی می‌باشد.

قبل از بارگیری هرگونه کالا به کشتی باید اطلاعات کاملی از جمله خطرات شیمیایی، میزان کسب رطوبت، درجه سیالیت و آبکی شدن، فاکتور صفافی، زاویه ریزش (واکنش) به فرمانده کشتی داده شده، و در موارد لزوم گواهینامه‌های مرتبط صادر و تسلیم می‌گردد. مواد فله از نظر زاویه ریزش به دو دسته تقسیم می‌شوند:

الف) مواد فله با زاویه ریزش کمتر از ۳۵ درجه، ب) مواد فله‌ای با زاویه ریزش بیش از ۳۵ درجه (تقی‌زاده، ۱۳۹۳).

عوامل توقفات عملیات تخلیه و بارگیری (منبع، امیری و همکاران، ۱۳۸۷): کشتیرانی، خرابی کانه‌های کشتی، مشکلات اسنادی - صاحب کالا، مشکلات اسنادی - خنکار، عدم رعایت زمان کاری - ترمینال، عدم رعایت زمان کاری - سایر، نبود بانگ تجهیزاتی قابل دسترس در پیک‌کار، شرایط بد آب هوایی منطقه.

نتیجه‌گیری

امروزه بنادر در اغلب نقاط جهان بعنوان مهمترین کانون حمل‌ونقل دریایی و زمینی نقش حیاتی ایفا می‌کند نقش موثر بنادر در زنجیره تامین و توسعه فضای پسرانه نسبت به سال‌های قبل بیشتر شده است کانون‌های پسرانه بنادر علیرغم مجاورت با بندر جایگاه قابل توجهی در تولید ذخیره و توزیع کالا دارد. فلسفه وجودی بنادر با عملکرد تخلیه و بارگیری کالا معنی پیدا می‌کند و با کیفیت و سرعت در انجام عملیات تخلیه و بارگیری ادامه یافته و به رشد می‌رسد. علاوه بر افزایش مستمر کیفیت، استفاده بهینه از زمان و تلاش برای حذف عوامل مختل کننده در عملکرد بندر، کلید موفقیت می‌باشد، حتی بنادر نسل چهارم و سوم بی نیاز از عملیات تخلیه و بارگیری نیستند. موضوع اصلی فعالیت بنادر پیشرفته، تخلیه و بارگیری بوده و سایر فعالیت‌ها جانبی محسوب می‌شوند، آنچه اهمیت دارد تلاش برای افزایش سرعت و به حداقل رساندن موانع سرعت است. طولانی شدن زمان تخلیه و بارگیری شناورها در اسکله‌ها موجب افزایش زمان ارائه خدمات و کاهش جذب ترافیک کالا و نارضایتی صاحبان کالا و شناورها، افزایش هزینه‌های بندری بطور مستقیم و غیر مستقیم، افزایش قیمت تمام شده خدمات و کالا، کاهش توان عملیاتی بندر و راندمان ترمینال‌ها و کاهش درآمد بندر می‌گردد. در این پژوهش ابتدا باتوجه به بررسی مطالعات قبلی داخلی و خارجی هشت عامل اصلی موثر بر کاهش عملکرد تخلیه و بارگیری استخراج شدند که شامل، بهره‌وری، عدم آمادگی صاحبان کالا، نداشتن فضا دپو (مکان تخلیه)، نقص فنی تجهیزات کشتی، تاخیر در جداسازی، فناوری، خرابی تجهیزات استراتژیک و شرایط جوی می‌شوند.

منابع

- ۱- آمار عملیات سازمان بنادر و دریانوردی (۹۵-۱۴۰۲) اداره کل آمار و فناوری اطلاعات سایت سازمان بنادر
- ۲- کاریو، پ. ۲۰۰۶، شاخص‌های عملکرد بندری و تجزیه و تحلیل آن، ترجمه، آریا روستاپور دیلمانی، چاپ اول، انتشارات اسرار دانش، صفحات ۲۱-۸۹. ۱۳۸۷.
- ۳- تقی‌زاده، ا. ۱۳۹۳، بررسی تطبیقی تحدید مسئولیت متصدی حمل و نقل در قراردادهای حمل و نقل بین المللی کالا، پژوهشنامه حمل و نقل ۱۱.
- ۴- صفارزاده م، حمیدی ح، عزیز آبادی ا، شهباز م، ۱۳۸۵. حمل و نقل دریایی. انتشارات اسرار دانش



- ۵- نورامین، ا، آهوپی، و، سعیدی، ن، رزمجویی، د، افزایش نرخ بازدهی عملیات تخلیه و بارگیری اسکله ها در سه بعد زمانی کشتی در بندر؛ اسکله و عملیات تخلیه و بارگیری با استفاده از روش شش سیگما، ۱۳۹۰، طرح اداره کل بندر و دریانوردی بندر امام خمینی(ره)، مجری طرح دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر
- ۶- نورامین، س، سیاره، ج، آهوپی، و، ۱۳۹۰، یافتن عوامل تاخیر در عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای فله خشک در بندر امام خمینی (ره) با استفاده از روش تجزیه و تحلیل خطا و آثار آن، مجله اقیانوس شناسی، سال دوم، شماره ششم، تابستان ۱۳۹۰، ۴۹-۵۵.
- آسیان پور، م، چاپ اول پاییز ۱۳۹۷ لجستیک و زنجیره تامین، انتشارات سازمان بنادر و دریانوردی اسرار دانش، ۳۷۵، جانباز، م، چاپ اول پاییز ۱۳۹۷ کار با کالای فله انتشارات سازمان بنادر اسرار دانش، ۱۷۰،
- ۷- امیری، ا، بهادری، خ، رحیمی، ع، عوامل موثر بر عملکرد تخلیه و بارگیری و میزان تاثیر گذاری آنها، ۱۳۸۷، اداره کل بندر و دریانوردی بندر امام خمینی (ره).
- ۸- جعفری، ح، سعیدی، ن، ۱۳۹۳، شناسایی و رتبه‌بندی علل تأخیر در عملیات تخلیه و بارگیری کانتینری با استفاده از روش تاپسیس، مجله علوم و فنون دریایی، دوره ۱۳، شماره ۳، پاییز ۱۳۹۳.
- ۹- خزاعی، م، سیاره، ج، عماد، غ، ۱۳۹۳، شناسایی و رتبه‌بندی عوامل موثر بر بهره‌وری عملیات تخلیه و بارگیری ترمینال‌های کانتینری با استفاده از روش تاپسیس (مورد کاوی: بندر شهید رجایی بندرعباس)، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، دانشکده منابع طبیعی و علوم دریایی
- ۱۰- درفش و همکاران، ۱۳۹۵- نورامین و همکاران، ۱۳۹۰- زمانی و همکاران، ۱۳۹۴- کریمی و همکاران، ۱۳۹۳.
- ۱۱- فخارزاده و جمالی، ۱۳۹۲- فرحانیان زاده و همکاران، ۱۳۹۴
- ۱۲- کریمی و همکاران، ۱۳۹۳- جعفری و سعیدی، ۱۳۹۳- امیری و همکاران، ۱۳۸۷- نورامین و همکاران، ۱۳۹۰- درفش و همکاران، ۱۳۹۵.



تبیین راهکار تأمین نیروی تحرک از باتری در کشتی‌ها به منظور کاهش آلودگی هوا

ناصر دادیار

مدرس دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره)، نوشهر، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: naserdadyar@gmail.com

چکیده

رشد روز افزون حمل و نقل دریایی و انتشار گازهای گلخانه‌ای حاصل از سوخت‌های فسیلی از منابع آلودگی هوا می‌باشند. آلودگی هوا تهدیدی برای سلامتی انسان و سایر موجودات زنده‌ی جهان است و می‌تواند باعث افزایش بیماری‌ها در انسان یا گرمایش کره‌ی زمین گردد. در این مقاله، نگارنده به تبیین راهکار تأمین نیروی محرکه از باتری‌های الکتریکی در کشتی‌ها به منظور کاهش آلودگی هوا می‌پردازد؛ بنابراین، تحقیق حاضر، از نظر هدف، کاربردی و از نظر ماهیت، کیفی است. بر اساس یافته‌های تحقیق، استفاده از سوخت‌های فسیلی در سامانه تحرک کشتی‌ها، منجر به تولید آلاینده‌هایی از قبیل مونو اکسید کربن، دی اکسید کربن، اکسیدهای نیتروژن، اکسیدهای گوگرد و هیدروکربن‌ها می‌گردد. استفاده از باتری‌های الکتریکی به منظور تأمین نیروی تحرک کشتی‌ها، ضمن کاهش تولید آلاینده‌های گازی، از نظر کاهش هزینه، اشغال فضای کمتر و کاربری آسانتر نیز نسبت به سوخت‌های فسیلی دارای مزیت است.

کلید واژه: آلودگی هوا، باتری الکتریکی، کشتی‌ها، نیروی محرکه.

Explaining the solution of providing mobility power from batteries in ships in order to reduce air pollution

Naser Dadyar

Lecturer at Imam Khomeini University of Marine Sciences, Nowshahr, Iran.

* Corresponding Author E-mail: naserdadyar@gmail.com

Abstract— The increasing growth of sea transportation and the emission of greenhouse gases from fossil fuels are sources of air pollution. air pollution is a threat to the health of humans and other living organisms in the world and can cause an increase in diseases in humans or global warming. in this article, the author explains the solution of providing propulsion power from electric batteries in ships in order to reduce air pollution. therefore, the current research is applied in terms of purpose and qualitative in nature. according to research findings, the use of fossil fuels in the propulsion system of ships leads to the production of pollutants such as carbon monoxide, carbon dioxide, nitrogen oxides, sulfur oxides and hydrocarbons. the use of electric batteries in order to provide the propulsion power of ships, while reducing the production of gas emissions, has advantages over fossil fuels in terms of cost reduction, less space occupation and easier use.

Keywords— air pollution, batteries, mobility power, ships.

۱- مقدمه

در سال‌های اخیر توجه روزافزونی به کشتی‌رانی به ویژه به دلیل افزایش مشکل آلودگی هوا و دریا در جهان شده است. آلودگی و ضایعات ایجاد شده در فرآیندهای حمل و نقل دریایی، هزینه‌های زیست‌محیطی و تسریع کاهش منابع را در پی دارند و با جهانی شدن تجارت از طریق توسعه فعالیت‌های کشتی‌رانی بین‌المللی، انتظار می‌رود که وضعیت بدتر شود (۳). حمل و نقل دریایی که چندین سال است مشمول مقررات تشدید کننده انتشار آلاینده‌هایی مانند اکسیدهای نیتروژن (NOx) و اکسیدهای گوگرد (SOx) بوده است، اکنون با فشار فزاینده‌ای برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای (GHG¹) خود مطابق با توافق پاریس مواجه است. این امر به ویژه هنگامی آشکار شد که سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO²) در آوریل ۲۰۱۸، راهبردی را با تمرکز بر اقدامات بهره‌وری انرژی اتخاذ کرد که هدف آن کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای از کشتی‌رانی در اسرع وقت و حذف تدریجی انتشار گازهای گلخانه‌ای تا پایان قرن جاری است (۴). در سطح جهانی، حمل و نقل تقریباً ۳٪ از کل انتشار گازهای گلخانه‌ای انسانی را تشکیل می‌دهد. انتظار می‌رود در دهه‌های آینده، این انتشارات به دلیل رشد اقتصاد جهانی، افزایش تجارت بین‌المللی و در نتیجه نیاز به حمل و نقل بیشتر، بیشتر افزایش یابد. در حالی که طیفی از اقدامات فنی و عملیاتی بهره‌وری انرژی هم در کشتی‌ها و هم در بنادر می‌تواند به کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای کمک کند (۵). معرفی و استفاده از راه‌حل‌های انرژی جایگزین برای سوخت‌های دریایی مرسوم (دیزل یا نفت خام) به منظور دستیابی کشتی‌رانی به اهداف کاهش انتشار خود مورد نیاز است. بنابراین، توسعه و پیاده‌سازی راه‌حل‌های جدید انرژی کم یا صفر کربن (LoZeC³) مانند گاز طبیعی مایع (LNG⁴)، سوخت‌های زیستی، پیل‌های الکتروشیمیایی^۵ (باتری) و پیل‌های سوختی هیدروژنی^۶ ضروری است. اگرچه این راه‌حل‌های انرژی تا حد زیادی برای کشتی‌رانی جدید هستند، اما لزوماً برای جهان یا سایر بخش‌ها جدید نیستند و همچنین از نظر بلوغ و تناسب برای بخش‌های مختلف کشتی‌رانی متفاوتند (۴). در این تحقیق، استفاده از باتری‌های الکتریکی در تحرک کشتی‌ها و نقش آن در کاهش آلودگی هوا مورد واکاوی و تحلیل قرار گرفته است

۲- مبانی نظری و پیشینه پژوهش

۲-۱ مبانی نظری

باتری

باتری یا پیل الکتروشیمیایی، منبعی از انرژی پتانسیل الکتریکی است که در درون آن با انجام واکنش‌های شیمیایی، انرژی شیمیایی به انرژی الکتریکی تبدیل می‌شود، این انرژی در قطب‌های باتری قابل دریافت است. انرژی قابل دریافت در قطب‌های باتری به ازای واحد بار الکتریکی را نیروی محرکه الکتریکی^۷ می‌گویند و آن را با یکای ولت اندازه‌گیری می‌کنند. قطب مثبت باتری را آند و قطب منفی آن را کاتد می‌نامند.

آلودگی هوا

اضافه شدن ماده و یا مواد خارجی به هوا که کیفیت هوا را تغییر داده و باعث تفاوت در وضعیت طبیعی هوا گردد و همچنین مضرآتی را برای جانداران، آثار و ابنیه به دنبال داشته باشد، آلودگی هوا محسوب خواهد شد (۱).

¹ greenhouse gases

² International Maritime Organization

³ low- or zero-carbon

⁴ Liquefied Natural Gas

⁵ electrochemical cell

⁶ hydrogen fuel cell

⁷ electromotive force

آلاینده

آلاینده، وجود یک نوع ماده در هوا است که می‌تواند از ذرات جامد، قطرات مایع و یا گازها تشکیل شده و اثرات مضر بر انسان و اکوسیستم داشته باشد. آلاینده‌ها می‌توانند منشأ طبیعی داشته یا ساخته دست انسان باشند و به دو دسته تقسیم می‌شوند: آلاینده اولیه و ثانویه.

- آلاینده‌های اولیه، معمولاً توسط فرآیندهایی مثل خاکستر آتشفشانی تولید می‌شوند. مثال‌هایی که می‌توان برای آن‌ها ذکر کرد، عبارتند از گاز مونواکسیدکربن و یا دی‌اکسید گوگرد.
- آلاینده‌های ثانویه، مستقیماً منتشر نمی‌شوند، بلکه هنگام واکنش آلاینده‌های اولیه یا برهم کنش آن‌ها، در هوا تشکیل می‌شوند و در هوا شکل می‌گیرند. لایه ازون سطح زمین یک نمونه برجسته از یک آلاینده ثانویه است.

محیط زیست

محیط زیست در یک تعریف کلی عبارت است از مجموعه شرایط بیرونی که در طول عمر یا زندگی یک موجود زنده، مانند انسان بر او اثر می‌گذارد. از دیدگاه جهانی، آب و خاک و هوا سه جزء عمده محیط زیست انسانی تلقی می‌شوند و هرگونه آلودگی آن‌ها، آلودگی محیط زیست محسوب شده و باید مورد توجه قرار گیرد (۱).

۲-۲- پیشینه پژوهش

محقق ضمن بررسی‌های خود در خصوص موضوع، با مقاله‌هایی که در جدول ۱ تشریح گردیده‌اند برخورد نمود.

جدول ۱- پیشینه تحقیق‌های انجام شده

ردیف	محقق	موضوع تحقیق	نتایج تحقیق
۱	Tsouri et al. (2022)	باز ترکیب دانش برای نوآوری‌های فناورانه در حال ظهور: مورد حمل و نقل سبز	ایجاد دانش برای کشتی‌رانی سبز از توسعه دانش در زمینه‌های فن‌آوری موجود محقق می‌شود. شبکه‌های دانشی که برای توسعه زمینه‌های فن‌آوری جدید، مانند فن‌آوری پاک، ضروری هستند، می‌توانند از شبکه‌هایی در زمینه‌های از قبل تثبیت‌شده بهره ببرند و نیازی به ایجاد از ابتدا ندارند (۶).
۲	Felício et al. (2021)	اثر حمل و نقل سبز بر اقتصاد پایدار و عملکرد زیست محیطی	کشتی‌رانی سبز بر ساختارهای اقتصاد پایدار و عملکرد زیست محیطی اثر عمده‌ای دارد. معرفی مشوق‌های مالیاتی و مالی برای کاهش تأثیر آلودگی و تصویب مقرراتی برای ترویج شیوه‌های زیست‌محیطی سالم جهت دفاع از فضای سبز کشتی‌رانی، اثرات مثبت قوی در کاهش آلودگی و همچنین تأثیر مثبت بر اقتصاد پایدار دارد (۳).

ردیف	محقق	موضوع تحقیق	نتایج تحقیق
۳	Bach et al. (2020)	پیاده سازی راه حل های الکتریکی و هیدروژنی باتری- های دریایی: تجزیه و تحلیل سیستم های نوآوری فن آوری	در سال های گذشته استفاده از باتری الکتریکی به سرعت رشد کرده است، اما پذیرش این فن آوری عمدتاً در بخش خودرو بوده است و انتشار گسترده تر آن در سایر بخش های بازار همچنان یک چالش است. پیل های سوختی هیدروژنی نیز علاوه بر نیاز به توسعه فن آوری و چارچوب نظارتی، با عرضه بسیار محدود، سرمایه گذاران بالقوه را مردد می کنند (۴).

۳- روش تحقیق

روش تحقیق نوشتار حاضر روش توصیفی- تحلیلی است. منظور از این روش این است که ضمن بیان خصوصیات یک موقعیت در صدد است تا با جمع آوری داده ها در بیان بررسی وضع موجود به ارزیابی آن بپردازد. در واقع از آن جا که روش تحلیل داده ها در تحقیق مورد نظر روش شناخت منطقی است، این نوشتار در صدد است تا با مشاهده قضایا از طریق استدلال های منطقی و درست به تبیین راهکار تأمین نیروی محرکه از باتری های الکتریکی در کشتی ها به منظور کاهش آلودگی هوا بپردازد. در این راستا این تحقیق از نوع کاربردی و روش جمع آوری اطلاعات در آن روش کتابخانه ای است که با رجوع به منابع از طریق کتب، اسناد، نشریات ادواری و اینترنت و فیش برداری به داده های تحقیق دست می یابیم.

۴- آلودگی هوا در اثر فعالیت کشتی ها

صحبت از آلودگی هوا در حقیقت گفتگویی است درباره ی بسیاری مواد و ترکیبات که از منابع گوناگون و به خصوص ساخته دست انسان پدید آمده و اکولوژی شیمیایی اتمسفر را دگرگون نموده است. این مواد به صورت جامد، مایع و گاز در هوا پراکنده می شوند. برای بررسی دقیق پدیده آلودگی هوا باید از مسیری که این مواد از ابتدا می پیمایند تا بر محیط تأثیرات منفی خود را بگذارند، اطلاع کافی داشت. با این حال، آلوده کننده های مهم هوا بدون در نظر گرفتن حالات خاص، عبارتند از مونواکسید کربن، اکسیدهای گوگرد، اکسیدهای ازت، اکسید کننده های فوتو شیمیایی، هیدروکربن ها و ذرات معلق در هوا. با توجه به خطراتی که آلودگی هوا بر سلامت انسان دارد، شناخت و آگاهی نسبت به جوانب مختلف این مسأله از اهمیت به سزایی برخوردار است و تنها با آگاهی و شناخت از این مسأله امکان جلوگیری و یا کاهش خطرات آن وجود دارد (۱). آلودگی هوا تهدیدی برای سلامتی انسان و سایر موجودات زنده ی جهان است و می تواند باعث افزایش بیماری ها در انسان یا گرمایش کره ی زمین گردد. بر اساس گزارش های سازمان جهانی بهداشت، این نوع آلودگی عامل خطرناک و مهمی است که بر سیستم تنفسی و قلبی بدن بسیار تأثیر می گذارد، به طوری که ممکن است باعث بیماری، آلرژی و حتی مرگ انسان شود. مقداری از آلودگی هوا از منابع طبیعی مانند فعالیت آتشفشان ها و بیشتر آن ناشی از فعالیت های انسانی مانند سوزاندن سوخت فسیلی یا فعالیت های کشاورزی است. در کنار تأثیرات منفی بر روی سلامتی و افزایش مرگ و میر، از عوارض جانبی آلودگی هوا، اثر منفی بر نظام اقتصادی و فعالیت های انسانی است.

ناوگان جهانی عمدتاً از موتورهای دیزلی استفاده می کند؛ استفاده از این نوع موتورها اثرات زیست محیطی شامل آلودگی هوا (تولید اکسیدهای گوگرد، اکسیدهای نیتروژن، مونواکسید کربن، دی اکسید کربن و هیدروکربن ها) و آلودگی آب (نشت گازوئیل و روغن) را در پی خواهد داشت. آلودگی های دیگر آب می تواند در نتیجه نشت نفت و یا تخلیه بقایای محموله از کشتی های نفت کش، آب مخازن بالاست و تخلیه خن ها و فاضلاب شناورها به دریا رخ دهد. همچنین آلودگی-

های ناشی از زباله‌ها نیز به دلیل عملیات‌های مرسوم در شناورها ایجاد می‌شود و بر بنادر و مناطق مجاور تأثیر می‌گذارد. در شکل ۱، آلودگی‌های هوایی ناشی از فعالیت کشتی‌ها در دریا تشریح گردیده است.



شکل ۱- آلودگی‌های هوایی ناشی از فعالیت کشتی‌ها در دریا

سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، به عنوان سازمان صلاحیت‌دار در خصوص کلیه مسائل اداری و حقوقی مربوط به دریانوردی، کنوانسیون مارپل^۱ (MARPOL) که یکی از مهم‌ترین معاهدات بین‌المللی حفاظت از محیط زیست دریایی می‌باشد را در سال ۱۹۷۳ به منظور جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها تدوین نموده است. IMO، هدف خود را کاهش ۳۰ درصدی سطح اکسیدهای نیتروژن برای کشتی‌هایی که در سطح بین‌المللی فعالیت می‌کنند، تعیین کرد که منجر به تغییراتی در موتور، سوخت یا سیستم هوا می‌شود (۷). همچنین IMO معتقد است کشتی‌ها باید انتشار اکسید گوگرد را در برخی مناطق کاهش دهند.

۶- تأمین نیروی تحرک در کشتی‌ها با استفاده از باتری

حمل و نقل دریایی از طریق استفاده از راه‌حل‌های "کربن کمتر یا صفر"، چه به عنوان فن‌آوری مستقل و چه به صورت ترکیبی، می‌تواند توانایی خود را برای ارائه عملکردهای اساسی اجتماعی و در عین حال کاهش انتشار حفظ کند. مزایای زیست‌محیطی فن‌آوری‌های کربن کمتر یا صفر و همچنین چالش‌هایی که با آن‌ها روبرو هستند (مانند دسترسی، توسعه فن‌آوری، هزینه‌های سرمایه‌گذاری، تناسب با راه‌حل‌ها و زیرساخت‌های موجود) در پیاده‌سازی و رقابت با فن‌آوری‌های معمول، متفاوت است (۸). اگرچه این راه‌حل‌های انرژی تا حد زیادی برای کشتی‌رانی، جدید هستند، اما لزوماً برای جهان یا سایر بخش‌ها جدید نیستند (۹). با این حال، منطقی است که بگوییم جایگزین‌های سوخت‌های فسیلی در مراحل اولیه توسعه هستند. یکی از این راه‌حل‌های انرژی جایگزین، استفاده از پیل‌های الکتروشیمیایی (باتری) در سیستم تحرک کشتی‌ها است.

¹ Marine Pollution

در سال‌های اخیر، انرژی الکتریکی به‌عنوان یک گزینه پیش‌رانه کم‌انتشار برای کشتی‌های دریایی، با توجه به کارایی بالاتر آن در مقایسه با سوخت‌های معمولی، مورد تحقیق و بررسی قرار گرفته است. هزینه سیستم ذخیره‌سازی الکتریکی باتری در سال‌های اخیر کاهش یافته و پیش‌بینی می‌شود که این هزینه در سال ۲۰۳۰ در مقایسه با قیمت‌ها در سال ۲۰۲۰ تقریباً ۴۰٪ کاهش یابد. با این حال، باید توجه داشت که این پیشرفت بسیار جدید است و کاربرد آن برای نیروی محرکه کشتی به وضوح قابل مشاهده است. بیشتر تحقیقات اخیراً انجام شده و نتایج آن در ۲ تا ۳ سال گذشته در تعداد محدودی از نشریات موجود منعکس شده است. این تحقیقات در رابطه با بهینه‌سازی و اندازه بهینه باتری‌های مورد استفاده می‌باشند (۱۰). در شکل ۲، محل نگهداری باتری‌ها در کشتی که به آن اتاق باتری می‌گویند نمایش داده شده است.



شکل ۲- اتاق باتری در کشتی

کشورهای اسکانديناوی مانند نروژ، سوئد و دانمارک، در زمینه استفاده از باتری در سیستم تحرک کشتی‌ها پیش‌تاز هستند. اغلب کشتی‌های برقی ساخته شده در این سه کشور در خطوط داخلی فعالیت می‌کنند. برخی از اولین کشتی‌های برقی در دنیا عبارتند از:

الف- کشتی ام اف آمپر^۱

یکی از اولین پروژه‌های کشتی‌های الکتریکی تجاری که در نروژ توسعه یافت، کشتی‌هایی بود که در مقایسه با کشتی‌های پیش‌ران معمولی باید حداقل ۲۰ درصد بازدهی انرژی را بهبود می‌بخشید. کشتی ام اف آمپر که در شکل ۳ نشان داده شده است، در آن زمان اولین کشتی حمل خودرو تمام الکتریکی جهان بود. این کشتی که در اکتبر ۲۰۱۴ تحویل و در می ۲۰۱۵ عملیاتی گردید، مجهز به باتری ۱۰۹۰ کیلووات ساعتی با مدت زمان شارژ ۹ دقیقه است و معمولاً هر روز، سی و چهار سفر انجام می‌دهد، هر کدام ۲۰ دقیقه (۱۰).



شکل ۳- کشتی ام اف آمپر، اولین کشتی حمل خودرو تمام الکتریکی

^۱ MF AMPERE

ب- کشتی الن^۱

کشتی دانمارکی الن که در سال ۲۰۱۹ به بهره‌برداری رسید، یک کشتی تمام الکتریکی حمل خودرو-مسافر است و برای رفع نیازهای حمل و نقل بین جزایر و مناطق ساحلی طراحی شده است. الن، یک کشتی با اندازه متوسط است و می‌تواند ۳۱ اتومبیل یا ۴-۵ کامیون و بین ۱۴۷ تا ۱۹۶ مسافر را حمل کند. الن می‌تواند با یک بار شارژ باتری، ۵۰ مایل دریایی (۹۰ کیلومتر) را دریانوردی کند. تصویر کشتی الن در شکل ۴ نشان داده شده است.



شکل ۴- کشتی الن، اولین کشتی تمام الکتریکی حمل خودرو-مسافر

پ- کشتی ام اس مداستراوم^۲

کشتی ام اس مداستراوم که در شکل ۵ نشان داده شده است، اولین کشتی مسافری پرسرعت تمام الکتریکی در جهان است که در نورژ ساخته شد. این کشتی در اکتبر ۲۰۲۲ بین استاوانگر و جزایر اطراف آن به خدمت گرفته شد. در این کشتی، باتری‌ها به‌طور ایمن در بالای عرشه چیده شده‌اند و دو موتور الکتریکی را تغذیه می‌کنند. کشتی نیازی به تکیه بر سوخت‌های فسیلی به‌عنوان پشتیبان ندارد. موتور آن که بسیار کوچک‌تر و جمع و جورتر از یک موتور دیزلی است، ۱۵۰۰ کیلووات ساعت انرژی می‌دهد. ۱۵۰ مسافر حمل می‌کند و به راحتی می‌تواند مسیر رفت‌وآمد ۹۰ دقیقه‌ای و چند توقف بین استاوانگر و جزایر مجاور را انجام دهد. مسافران گفته‌اند که سواری این کشتی نرم، بی‌صدا و پایدار است. کشتی ام اس مداستراوم به‌عنوان بخشی از یک پروژه تحقیقاتی به نام ترام^۳ که توسط اتحادیه اروپا تأمین مالی شده، توسعه یافته است. دانشمندان یونانی و آلمانی صدها مدل را برای یافتن کارآمدترین شکل بدنه آزمایش کردند و سیستم محرکه پروانه، سکان و سایر اجزاء به‌طور خاص برای این کشتی بهینه شده است. مهندسان می‌گویند که حتی بهتر از آن چیزی است که انتظار داشتند، با سطح پیشگامانه راندمان پیشرفته که تقریباً ۳۰ درصد انرژی را در مقایسه با راه‌حل‌های استاندارد صرفه‌جویی می‌کند (۲).



شکل ۵- کشتی پرسرعت مسافری تمام الکتریکی ام اس مداستراوم

¹ Ellen

² MS Medstraum

³ TRAM

ت- کشتی یارا بیرکلند^۱

کشتی یارا بیرکلند (شکل ۶)، اولین کشتی کانتینری بدون آلاینده‌گی، کاملاً الکتریکی و خودگردان (مستقل) جهان است که در بهار ۲۰۲۲ به بهره‌برداری تجاری رسید. در طول دو سال اول بهره‌برداری، این کشتی یک انتقال تدریجی به سمت دریانوردی کاملاً خودگردان را طی خواهد کرد. قسمت اول پروژه نصب پل ناوبری قابل جابجایی با تجهیزات مانور و ناوبری است. زمانی که کشتی عملیات خودگردان را آغاز کند، پل ناوبری حذف خواهد شد. پهلوگیری، بارگیری و تخلیه بار در آن به صورت خودکار توسط تجهیزات و جرثقیل‌های برقی انجام می‌شود. همچنین این کشتی به یک سیستم پهلوگیری خودکار مجهز می‌شود و پهلوگیری و مهار، بدون دخالت انسان انجام خواهد شد. یک مرکز عملیات از راه دور (ROC^۲) برنامه‌ریزی سفر، رسیدگی به موارد اضطراری و استثنایی، نظارت عملیاتی، پشتیبانی تصمیم‌گیری، نظارت بر وضعیت، نظارت بر کشتی خودگردان و محیط اطراف آن و سایر جنبه‌های مرتبط با عملیات ایمن را انجام می‌دهد.



شکل ۶- کشتی یارا بیرکلند، اولین کشتی کانتینری تمام الکتریکی و خودگردان

۷- نتیجه‌گیری

آلودگی هوا تهدیدی برای سلامتی انسان و سایر موجودات زنده‌ی جهان است و می‌تواند باعث افزایش بیماری‌ها در انسان یا گرمایش کره‌ی زمین گردد. از منابع آلوده کننده هوا، استفاده از سوخت‌های فسیلی در سامانه‌های حرکت کشتی‌ها است که منجر به تولید آلاینده‌هایی از قبیل مونو اکسید کربن، دی اکسید کربن، اکسیدهای نیتروژن، اکسیدهای گوگرد و هیدروکربن‌ها می‌گردد. فن‌آوری‌ها و استراتژی‌های مختلفی برای کاهش آلودگی هوا وجود دارد. انرژی الکتریکی به‌عنوان یک گزینه پیش‌رانه کم انتشار برای کشتی‌های دریایی علی‌رغم کارایی بالاتر آن در مقایسه با سوخت‌های معمولی، کمتر مورد توجه بوده است. استفاده از باتری‌های الکتریکی به‌منظور تأمین نیروی حرکت کشتی‌ها، ضمن کاهش تولید آلاینده‌های گازی، از نظر کاهش هزینه، اشغال فضای کمتر و کاربری آسانتر نیز نسبت به سوخت‌های فسیلی دارای مزیت است.

۸- منابع

- (۱) طاهری، ع و طاهری، م. (۱۳۹۳). محیط زیست و انواع آلودگی‌ها. اولین همایش ملی محیط زیست دانشگاه پیام نور، اصفهان.
- (۲) سامنی، م.ا. (۱۴۰۲). نسل جدید کشتی، مجهز به بادبان و باتری! وب‌گاه تجارت نیوز. قابل دسترسی در سامانه الکترونیک: <https://tejaratnews.com-20/766401>

¹ Yara Birkeland

² Remote Operation Centre



- (3) Felício, J.A; Rodrigues, R and aldeirinha, V. (2021). Green Shipping Effect on Sustainable Economy and Environmental Performance, *Sustainability*, 13 (4256). pp. 281–304.
- (4) Bach, H; Bergek, A; Bjørgum, Ø; Hansen, T; Kenzhegaliyeva A and Steen, M. (2020). Implementing maritime battery-electric and hydrogen solutions: A technological innovation systems analysis. *Transportation Research Part D*, 87 (102492).
- (5) Bjerkan, K.Y & Seter, H. (2019). Reviewing tools and technologies for sustainable ports: Does research enable decision making in ports? *Transp. Res. Part D: Transportation Research Part D*, 72. pp. 243–260.
- (6) Tsouris, M; Hansen, T; Hanson, J and Steen, M. (2022). Knowledge recombination for emerging technological innovations: The case of green shipping. *Technovation*, 114 (102454).
- (7) Shi,W; Xiao, Y; Chen, Z; McLaughlin, H and Li, K.X. (2018). Evolution of green shipping research: Themes and methods. *Maritime Policy & Management*, 45(7). pp. 863-876.
- (8) Sandén, B.A; Hillman, K.M.; (2011). A framework for analysis of multi-mode interaction among technologies with examples from the history of alternative transport fuels in Sweden. *Research Policy* 40(3). pp. 403–414.
- (9) Bergek, A; Bjørgum, O; Hansen, T; Hanson, J and Steen, M. (2018). Towards a sustainability transition in the maritime shipping sector: The role of market segment characteristics. *Proceedings of the 9th International Sustainability Transitions Conference*.
- (10) Kolodziejcki, M & Michalska-Požoga, I. (2023). Battery Energy Storage Systems in Ships' Hybrid/Electric Propulsion Systems. *Energies*, 16(3).

تبیین رقابت‌های ژئوپلی‌نومیک شمال اقیانوس هند و الزامات نقش‌یابی سواحل مکران

سید مسعود کمال علوی *، آیدا جوادی یاجلو

کارشناس ارشد ژئوپلیتیک، دانشگاه تهران، تهران، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: masoodalavi70@gmail.com

چکیده

سواحل مکران با توجه به پیشینه تاریخی و برخورداری از مواهب طبیعی و جایگاه استراتژیک، همواره به عنوان یکی از مناطق با پتانسیل بالا جهت توسعه کشور و تقویت کننده نقش‌های سرزمینی در ابعاد مختلف ملی و فراملی مطرح بوده است؛ اما این منطقه همچنان نتوانسته است توسعه‌ای شایسته را تجربه کند. از سوی دیگر، یکی از حوزه‌های مهم و تأثیرگذار در استراتژی ملی، دستیابی به مناطق راهبردی جهان است. یکی از اصلی‌ترین مناطق راهبردی جهان در حال حاضر و در آینده، حوزه اقیانوس هند است که سواحل مکران، دروازه ورود ایران به این اقیانوس است. لذا هدف از پژوهش پیش‌رو، تبیین رقابت‌های ژئوپلی‌نومیک شمال اقیانوس هند و الزامات نقش‌یابی سواحل مکران می‌باشد. این پژوهش از نوع کیفی بوده و روش آن توصیفی-تحلیلی است. اطلاعات مورد نیاز از اسناد و مدارک مکتوب (کتاب، مجلات تخصصی، مقالات و...) و نظرات خبرگان، جمع‌آوری و در دستیابی به نتایج با تاسی از "نظریه بازی‌ها" و "نظریه فضای بزرگ"، از روش تجزیه و تحلیل تفسیری، داده‌کاوی و رویکرد نظریه زمینه‌ای بهره گرفته شده است. نتایج تحقیق نشان می‌دهد سواحل مکران به واسطه موقعیت ژئوپلی‌نومیک خود در میانه رقابت‌های متعارض کشورهای همچون هند، روسیه، چین، پاکستان و کشورهای حاشیه خلیج فارس به عنوان قدرت‌های موثر حوزه شمال اقیانوس هند، قرار گرفته است. لذا با توجه به عضویت ایران در شانگهای و بریکس و لزوم تعیین جایگاه ایران در هندسه نظم نوین جهانی، سواحل مکران می‌تواند به عنوان نقطه اتصال قلمروهای ژئواستراتژیک دریایی و زمینی ایفای نقش کند.

کلید واژه: سواحل مکران، ژئوپلی‌نومیک، انرژی، کریدور، بندر.

Explanation of the geopolymic competition of the North Indian Ocean and the requirements of finding roles in the coasts of Makran

Seyed Masoud Kamal Alavi *, Aida Javadi Yajloo

* Corresponding Author E-mail: masoodalavi70@gmail.com

Abstract— Makran coasts, due to its historical background, natural gifts, and strategic position, have been always considered as one of the areas with high potential for the development of the country and strengthening territorial roles in various national and transnational dimensions. But this region has not been able to experience a proper development. On the other hand, one of the important and influential fields in the national strategy is to reach the strategic regions of the world. Nowadays and in the future, Indian Ocean is one of the main strategic regions of the world, where Makran coast is the Iran's gateway to this ocean. Therefore, the aim of the upcoming research is to explain the geopolymic competition of the northern Indian Ocean and the requirements for finding proper roles in the coasts of Makran. This research is a qualitative one and its method is descriptive-analytical. The required information has been collected from written documents (books, specialized journals, articles, etc.) and experts' opinions. With the help of "Game Theory" and "Big Space Theory", interpretive method and inferential analysis have been used to achieve results. The results of the research show that due to its geopolymic position, the coasts of Makran are in the middle of conflicting competition of countries such as India, Russia, China, Pakistan, and Persian Gulf countries as the effective power of the northern Indian Ocean. Therefore, considering Iran's membership in Shanghai and BRICS and the need to determine Iran's place in the geometry of the new world order, Makran coasts can play a role as a connecting point of geostrategic sea and land territories.

Keywords— Makran coasts, Geopolymics, Energy, Corridor, Ports.

۱- مقدمه

منطقه مکران با توجه به پیشینه تاریخی و برخورداری از مواهب طبیعی و جایگاه استراتژیک، همواره به عنوان یکی از مناطق با پتانسیل بالا جهت توسعه کشور و تقویت کننده نقش‌های سرزمینی در ابعاد مختلف ملی و فراملی مطرح بوده است؛ اما این منطقه همچنان نتوانسته است توسعه‌ای شایسته را تجربه کند و همواره فاصله بسیاری با شاخص‌های توسعه در ابعاد مختلف داشته است.

در سال‌های اخیر، این منطقه مورد توجه برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران بوده و همواره در ادبیات توسعه کشور به عنوان یک منطقه ژئواستراتژیک مطرح بوده است. برنامه‌های متعدد در جهت توسعه این منطقه تدوین شده است، اما این برنامه‌ها در فاز اجرایی با کندی مواجه شده و در عمل به درستی پیگیری نمی‌شوند. در سال‌های اخیر نیز سند توسعه منطقه ساحلی مکران در شورای عالی معماری و شهرسازی در سال ۱۳۹۷ و شورای عالی آمایش سرزمین در سال ۱۳۹۸ مصوب شده و در بالادست آن نیز، سند ملی آمایش سرزمین در سال ۱۳۹۹ مصوب گردیده است. این اسناد نیز با اینکه در عالی‌ترین مراجع برنامه‌ریزی کشور مصوب شده‌اند؛ اما همچنان در مراحل اجرا با مشکلات متعددی مواجه هستند.

لازم به ذکر است، اگرچه منطقه مکران در چند دهه اخیر در طرح‌ها و برنامه‌های مختلف کشور جایگاه ویژه داشته است؛ اما مورد توجه بیشتر واقع شدن آن را می‌توان در پانزده سال اخیر جست‌وجو کرد. فرمان مقام معظم رهبری برای انتقال نیروی دریایی راهبردی ارتش به سواحل مکران در سال ۱۳۸۶ را می‌توان به عنوان نقطه عطفی در فرایند توسعه منطقه مکران در نظر گرفت؛ به طوری که پس از این فرمان، اهمیت راهبردی منطقه و لزوم پیشرفت و آبادانی آن از نگاه حاکمیت مورد تأکید قرار گرفت.

بر اساس یافته‌های اسنادی و میدانی، منطقه مکران با قرارگیری در مجاورت آب‌های آزاد بین‌المللی و همسایگی با کشور پاکستان یکی از مناطق مهم و ژئواستراتژیک در منطقه جنوب غرب آسیا و جهان به شمار می‌رود و نقطه اتصال کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه و افغانستان به آب‌های آزاد است. این منطقه دارای مزیت‌های متعدد ترانزیتی و ترانسشپمنت است و با قرارگیری در مسیر کریدورهای مهم، موقعیت مناسبی را دارا است. ویژگی‌های خاص این منطقه باعث شده تا همواره رقابت‌های اقتصادی و سیاسی با شدت زیادی وجود داشته باشد که این رقابت‌ها، مزیت‌های ژئوپلینومیکی منطقه را تحت شعاع قرار داده است.

سرمایه‌گذاری چین در بندر گوادر و تشکیل کریدور اقتصادی چین-پاکستان؛ سرمایه‌گذاری عمان در سواحل و بنادر خود و سرمایه‌گذاری‌های امارات در منطقه جبل‌علی از جمله سرمایه‌گذاری‌های کلان رقبا در منطقه است که به شدت مزیت‌های منطقه مکران را تحت تأثیر قرار داده است. از این رو تسریع در فرایندهای توسعه‌ای مکران و بهره‌برداری از مزیت‌های این منطقه که در طول زمان می‌تواند دستخوش تغییرات شود، ضروری است.

از سوی دیگر، یکی از حوزه‌های مهم و تأثیرگذار در استراتژی ملی، دستیابی به مناطق راهبردی جهان است. یکی از اصلی‌ترین مناطق راهبردی جهان در حال حاضر و در آینده، حوزه اقیانوس هند است که سواحل مکران، دروازه ورود ایران به این اقیانوس است. در حال حاضر قسمت اعظم تجارت دریایی جهان اعم از کالا یا انرژی از طریق اقیانوس هند صورت می‌پذیرد و با توجه به نقش حیاتی این اقیانوس در کنترل خطوط مواصلاتی دریایی جهان، رقابت زیادی بین قدرت‌های جهانی برای حضور و قدرت‌نمایی در این منطقه وجود دارد (۸). در ضمن با توجه به رشد اقتصادی کشورهایی همانند چین و هند و نیاز روزافزون آن‌ها به انرژی و همچنین توسعه قابل ملاحظه کشورهای عربی این حوزه، روزه روز بر اهمیت این اقیانوس افزوده خواهد شد و حضور و اعمال قدرت در این حوزه توسط هر کشوری، آن را تا سطح یک بازیگر مهم جهانی بالا خواهد کشید. ویژگی‌های مهم ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک حوزه اقیانوس هند در مقیاس جهانی باعث شده است که این منطقه به کانون محاسبات استراتژیک قدرت‌های جهانی و منطقه‌ای تبدیل شود به نحوی که آن‌ها خواهان داشتن

کنترل کامل یا حداقل داشتن قدرت فرمانروایی بر این منطقه از جهان برآیند. لذا مناطق ژئوپلی‌نومیک که سواحل مکران را می‌توان نمونه شاخصی از این مناطق دانست، به عنوان کانون‌های رقابت بین قدرت‌ها، همواره حائز اهمیت بوده و هر کدام از قدرت‌ها بنا به میزان توان و دسترسی خود سعی در کسب منافع خود برمی‌آیند. از این رو، این پژوهش به دنبال بررسی مزیت‌های ژئوپلی‌نومیکی سواحل مکران، واکاوی رقابت‌های کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در شمال اقیانوس هند و تبیین الزامات نقش‌یابی سواحل مکران به منظور افزایش عمق و نفوذ ژئوپلیتیکی ایران در این منطقه می‌باشد. لذا این پژوهش به دنبال پاسخ به این سوال است که الزامات نقش‌یابی سواحل مکران در رقابت‌های ژئوپلی‌نومیکی شمال اقیانوس هند کدام‌اند؟

این پژوهش با توجه به ماهیت آن از نوع کیفی بوده و روش آن توصیفی-تحلیلی است و با تاسی از "نظریه فضای بازی بزرگ" و "نظریه بازی‌ها"، به دنبال پاسخگویی به سوال مطرح شده می‌باشد. اطلاعات مورد نیاز نیز، از اسناد و مدارک مکتوب (کتب، مجلات تخصصی، مقالات و...)، اینترنت، نظرات خبرگان و مشاهده میدانی، جمع‌آوری و در دستیابی به نتایج از روش تجزیه و تحلیل تفسیری و استنباطی بهره گرفته شده است.

در خصوص پیشینه پژوهش، می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

الف- ابراهیم ضرغامی، فرزاد سلطانی و مهدی جاودانی مقدم در مقاله‌ای با عنوان "تحلیل راهبردی- امنیتی معادلات قدرت‌های جهانی در بستر ژئوپلی‌نومیک و تأثیر آن بر امنیت ملی ایران؛ مطالعه موردی: رقابت و نفوذ در اقیانوس هند" به این نتیجه دست یافته‌اند که امنیت دریایی منطقه اقیانوس هند و حفاظت از خطوط ارتباط دریایی در حال حاضر تبدیل به موضوع مشترک همه قدرت‌های جهانی همانند آمریکا، اتحادیه اروپا، چین و هند شده است که برای حفظ رشد اقتصادی نیاز به انرژی دارند. بنابراین حوزه اقیانوس هند را می‌توان به عنوان یک «صحنه رقابت» در نظر گرفت که رقابت بیشتر میان آمریکا، چین و هند است. در این صحنه توزیع جغرافیایی جالبی از «مروریدهای چینی»، «الماس‌های آمریکا» و «صدف‌های هندی» وجود دارد که عمدتاً منعکس کننده نگرانی‌های مربوط به امنیت انرژی و دسترسی ایمن خطوط ارتباطی دریایی است.

ب- حسن نورعلی و سحرالسادات موسوی‌نسب در مقاله‌ای با عنوان "سواحل مکران، دارایی ژئوپلیتیکی ایران: واکاوی نقش بندر چابهار در پیشبرد ایران به سمت جایگاه «قدرت بندری منطقه‌ای»" به این نتیجه دست یافته‌اند که ایران به واسطه بندر ژئواستراتژیک خود به ویژه بندر چابهار، باید بیش از پیش ظرفیت‌های در هم تنیده اقتصادی و سیاسی خود را در مقایسه با بندر برتر منطقه خلیج فارس افزایش دهد تا بتواند در نظم ژئوپلیتیکی پیش رو، دست بالاتر را نسبت به دیگر قدرت‌های بندری منطقه داشته باشد. بندر چابهار، در نظریه ژئوپلیتیکی قدرت بندری، یکی از هات اسپات‌های سرزمینی اتصال قدرت‌های هژمونیک بندری، به خشکی اوراسیا محسوب می‌شود. این بندر در جاذبه ژئوپلیتیکی نوین، با بندر گوادر پاکستان که محور کریدور اقتصادی چین-پاکستان است، در رقابت است.

۲- چارچوب نظری پژوهش

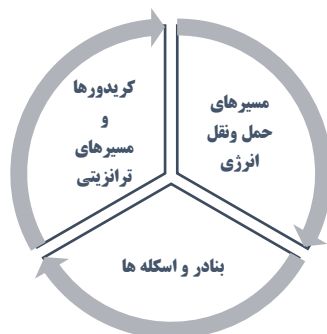
۲-۱- ژئوپلی‌نومیک

با پایان جنگ سرد، شاخص قدرت رهبری برای کشورهای سرمایه‌دار و قدرتمند در صحنه بین‌المللی، دیگر قدرت نظامی نیست، زیرا به عصری ورود کرده‌ایم که نزاع مستقیم که نیازمند پشتیبانی نیروهای نظامی است، فرصت بروز پیدا نخواهد کرد. امروزه قدرت ملی ارتباط مستقیمی با درک مفاهیم اقتصاد ملی دارد و در دنیایی که به سرعت به سمت اقتصاد جهانی پیش می‌رود، اهداف و منافع سیاست ملی تبدیل به موضوعی برای اهداف و منافع اقتصادی

می‌شود (۱۳). امروزه به نظر می‌رسد تمامی افراد بر این اعتقادند که روش‌های اقتصادی، جایگزین روش‌های نظامی گردیده و در همین جهت سرمایه‌های قابل مصرف به جای توان نظامی، نوآوری‌های غیر نظامی به جای پیشرفت‌های فنی نظامی و بازارها به جای پادگان‌ها و پایگاه‌ها قرار گرفته‌اند (۱۶). این تغییر جهت‌ها و ارتباط مفاهیم جدید با یکدیگر نشان دهنده شروع یک عصر ویژه است. در این میان، با پایان ژئوپلیتیک جنگ سرد و تلاش آمریکا برای استقرار نظم نوین جهانی در دوره بوش پدر و تحت تأثیر نظریات پایان تاریخ فوکویاما و جنگ تمدن‌های هانتینگتون، تمرکز بر ژئو کالچر و ابعاد تمدنی ژئوپلیتیک اولویت یافت و در این رهگذر، پیامدهای جنگ خلیج فارس نیز مزید بر علت برای تحول مفهومی ژئوپلیتیک و طرح دیدگاه‌های جدید در این زمینه شد. در این وضعیت، با ورود دانش ژئوپلیتیک به قرن ۲۱ میلادی، برخی از اندیشمندان به دلیل ویژگی‌های جدید و متمایز در عصر جدید، بر پایان ژئوپلیتیک سنتی و ورود به ژئوپلی نومیکی تأکید کردند. در این زمینه، نظریه ژئوپلی نومیکی متکی بر دیدگاه جورج دمکو^۱ و ویلیام وود^۲ و آفتاب کازی^۳، تمرکز اصلی خود را بر تجارت منطقه‌ای، قاره‌ای و بین قاره‌ای گذاشته و معتقد است که در دوره پساجنگ سرد و در قرن ۲۱ میلادی، در ترکیب سه عنصر جغرافیا، سیاست و اقتصاد، مؤلفه‌های ژئوپلی نومیکی مانند کریدورهای انرژی، جاده‌های ابریشم مدرن و بنادر از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند که سبب تحول الگوهای ژئوپلیتیک سنتی به ژئوپلی نومیکی جهانی می‌شود (۸).

از دیدگاه «کازی»، ژئوپلی نومیکی یک فرایند تکاملی تدریجی در ژئوپلیتیک است که توسط مکیندر و هوفر مطرح شده بود و سپس در قالب رقابت‌های نظامی و تقابل ابرقدرت‌ها تعیین می‌شد. اما در ژئوپلی نومیکی، با تأکید بر مسیرهای ترانزیتی به جای منابع و ذخایر انرژی، جاده ابریشم جدید و تجارت بین قاره‌ای، برای اولین بار فرصت‌های همکاری از طریق پر کردن شکاف میان منافع متضاد در مناطق بوجود می‌آید (۱۵). بر این اساس، از دیدگاه کازی، مهمترین متغیرهای کلیدی ژئوپلی نومیکی را می‌توان به شرح زیر برشمرد:

- تعامل متقابل جغرافیا، اقتصاد و سیاست در محیط جدید
- اولویت بخشی به کریدورهای خروجی انرژی به جای جستجوی منابع و ذخایر انرژی
- تمرکز بر مسیرهای ترانزیتی به ویژه جاده ابریشم جدید در ژئوپلیتیک نوین و رقابت قدرت‌های جهانی
- محوریت بنادر و کریدورهای حمل و نقل در عرصه تجارت منطقه‌ای، قاره‌ای و بین قاره‌ای در بازی جدید بزرگ
- نظم‌های در حال شکل‌گیری ناشی از منافع همگرا و واگرای قدرت‌های جهانی که امکان همکاری را در عین تقابل میان آنان به وجود آورده است (۳).



نمودار ۱: متغیرهای کلیدی ژئوپلی نومیکی، (۸)

¹ George Demko

² William Wood

³ Aftab Kazi

۲-۲- نظریه فضای بزرگ

از نظر کریمی‌پور پدیده توسعه و پیشرفت هر کشوری از ماهیتی سه بعدی برخوردار است. به عبارتی پیشرفت کشورها بیش از هر چیز، متأثر از سه مؤلفه می‌باشد که عبارت است از:

الف) مدیریت سیاسی فضا

ب) امنیت و احساس امنیت

ج) فضا

بنابراین فضا یکی از مؤلفه‌های توسعه و پیشرفت هر کشوری خواهد بود و بر همین اساس دولت‌ها برای در پیش گرفتن راهبرد پیشرفت و عملیاتی کردن برنامه‌های خود ناگزیر به درک سه فضای تو در تو پیوسته فضاهای درونی، میانی و بزرگ هستند. هنر مدیریت سیاسی ایجاد سازه‌ها، فرهنگ و سازوکار درخور برای پیوند دادن این سه فضا با یکدیگر و نیز برقراری احساس امنیت دراز مدت برای شهروندان و دیگران نسبت به فضای درونی است.

در واقع برقراری احساس امنیت برای خود و دیگران با رهبری مدیریت کلان سیاسی ملی-منطقه‌ای است که ضمن تبلور در سه فضای نامبرده منجر به پیشرفت می‌شود. اروپای مدیترانه و شمال باختری هنگامی توانست به عنوان نخستین هسته‌ی اقتصاد تاریخ پیشرفت، نخستین خیز بزرگ را در ۵۰۰ سال پیش بردارد که به درک فضای بزرگ یا همان فضای اقیانوسی دست یافت و چگونگی رهبری و مدیریت بهره‌برداری از فضای اقیانوسی را شناخت. این همان، دیسیپلین، چرخه و فرآیندی بود که آمریکای شمالی و آسیای خاوری را نیز در رودخانه پیشرفت قرار داده است. بدین ترتیب دولت‌هایی که از این فضا محروم‌اند و یا به درک همه جانبه‌ی آن نائل نشده‌اند و یا به هر روی توانایی دستیابی به آن را نداشته و یا از پیوند زدن سه فضای نامبرده ناتوان‌اند، وامانده بوده و همچنان در چنبره توسعه خواهند غلتید(۶).

۲-۳- نظریه بازی‌ها

نظریه بازی‌ها به عنوان یکی از مهمترین تئوری‌ها در شناخت تعاملات بازیگران مؤثر سطوح منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای به شمار می‌رود و بر این اساس استوار است که می‌توان روابط و رقابت‌های بازیگران سیاسی را به مثابه یک بازی در نظر گرفت که در آن هر کدام از کشورها، در پی به حداکثر رساندن منافع و دستاوردهای خود و محروم ساختن طرف مقابل از فرصت‌های موجود هستند (۱۴). در عمل، نظریه پردازان روابط بین‌الملل بر مفید بودن نظریه بازی‌ها تأکید دارند و معتقدند که روابط بین‌الملل را می‌توان در قالب یک بازی چند نفره با حاصل جمعی غیر صفر مفهوم‌بندی کرد. به این مفهوم که در یک بازی، منافع حاصل شده برای یک طرف، همیشه و در همه حال به معنی محروم شدن مادامی طرف مقابل از آن منافع نیست (۱۷). به عبارت ساده‌تر، یک بازی مجموع صفر، یک بازی برد-باخت مانند دوز است و به ازای هر برنده همواره یک بازنده وجود دارد، اما در بازی‌های مجموع غیر صفر، راهبردهایی موجود است که برای همه بازیکنان سودمند است (۷). با توجه به این نظریه، می‌توان حضور بازیگران سیاسی مانند هند، ژاپن، چین، افغانستان و ... را در ایران و مشخصاً سواحل مکران و بندر بسیار با اهمیت چابهار، به مثابه یک بازی در نظر گرفت که در آن هر یک از کشورها، سعی دارند منافع خود را به حداکثر برسانند (۱).

۳- یافته‌های پژوهش

۳-۱- کربدورها و مسیرهای ترانزیتی

قرارگیری ایران در کانون خاورمیانه و گذرگاه شرق به غرب و شمال به جنوب، موقعیت ژئواستراتژیکی ویژه‌ای به این کشور بخشیده است و همین امر، باعث عبور هشت گذرگاه ترانزیتی عمده از خاک کشور و یا محیط پیرامونی آن شده است. برخی از این گذرگاه‌ها در زمره‌ی عظیم‌ترین پروژه‌های ارتباطی دوران معاصر هستند که تجارت دریایی را به ترانزیت و تولید در خشکی پیوند می‌زند و از این روی، شناخت آن‌ها و ظرفیت‌ها و محدودیت‌های آن‌ها از اهمیت بالایی برای اقتصاد و تجارت کشور برخوردار است. در یک دسته‌بندی اولیه، می‌توان این مسیرها را به دو دسته کلی شمالی-جنوبی و شرقی-غربی تقسیم کرد.

بر این اساس، پروژه‌های ترانزیتی بندر چابهار به افغانستان، گذرگاه اقتصادی چین-پاکستان، گذرگاه بین‌المللی شمال-جنوب و گذرگاه فرا افغان در زمره مسیرهای شمالی-جنوبی قرار گرفته و پروژه کمر بند و راه، گذرگاه اسلام‌آباد-تهران-استانبول، گذرگاه ترانس کاسپین و گذرگاه اقتصادی خلیج فارس-مدیترانه در دسته مسیرهای شرقی-غربی دسته‌بندی می‌شوند. همچنین، این مسیرها را می‌توان از منظری دیگر نیز دسته‌بندی کرد و آن هم عبور کردن یا نکردن آن‌ها از خاک ایران است. پروژه‌های بندر چابهار، کمر بند و راه، گذرگاه اقتصادی شمال-جنوب و گذرگاه اسلام‌آباد-تهران-استانبول مسیری هستند که از خاک ایران عبور می‌کنند و در مقابل، کریدور اقتصادی چین-پاکستان، فرا افغان، خلیج فارس-مدیترانه و ترانس کاسپین، پروژه‌هایی هستند که از خاک ایران عبور نمی‌کنند. اهمیت دسته دوم در این است که، طراحی عمده این مسیرها، شاید به استثناء کمر بند و راه، به گونه‌ای است که به شکل مستقیم یا غیرمستقیم در رقابت با گذرگاه‌هایی تعریف شده‌اند که از ایران عبور می‌کنند و به این لحاظ، منافع ایران را به چالش می‌کشند.

با توجه به موقعیت ژئوپولیتیکی خاورمیانه، منطقه پیرامونی ایران همواره در کانون مهم‌ترین مسیرهای ترانزیتی قرار داشته است و در هزاره جدید ظهور مسائل جدیدی مانند ظهور چین و انتقال قدرت در سیستم بین‌المللی اهمیت ارتباطی آن را در سطح بالایی نگاه داشته است. به ویژه با طرح مگا پروژه کمر بند و راه از سوی دولت چین که جاه طلبانه‌ترین پروژه ارتباطی تاریخ بشریت به شمار می‌رود، ضرورت وجود یک نگاه جامع و استراتژیک به این مسأله را بیش از هر زمان دیگری به نمایش می‌گذارد. به همین دلیل، در سال‌های اخیر جایگاه ایران در گذرگاه‌های بین‌المللی همواره موضوع بحث و گمانه‌زنی در کشور بوده است و موقعیت ایران در کریدورهای بین‌المللی به تدریج بدل به یکی از شاخص‌های سنجش موفقیت و شکست دیپلماسی اقتصادی کشور شده است.

لازم به ذکر است که در تحلیل نهایی بزرگترین مانع بهره‌مندی اقتصادی از موقعیت جغرافیایی، مسئله ابهام در خصوص آینده همکاری‌های اقتصادی، به واسطه تحریم‌ها است؛ تحریم‌ها علاوه بر فرسایش توان دولت برای توسعه زیرساخت‌های لازم برای ایفای نقش پررنگ ایران در دالان‌های اقتصادی بین‌المللی، شرکت‌ها و دولت‌های خارجی را نیز با عدم قطعیت‌های مهمی روبه‌رو می‌کند که بهره‌گیری از مسیرهای جایگزین را ولو به قیمت افزایش زمان و هزینه ترجیح می‌دهند.

۳-۱-۱- ایران و کریدور بندر چابهار به آسیای مرکزی

بیش از هر چیز باید توجه داشت که اهمیت تجاری-ژئواستراتژیکی کریدور چابهار به آسیای مرکزی تا حد زیادی وابسته به حضور هند در این مجموعه است. البته توسعه ظرفیت‌های بندر چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور که ظرفیت پذیرش کشتی‌هایی با ظرفیت صد هزار تن را دارد، در هر حال برای اقتصاد کشور یک دستاورد است، اما اهمیت اصلی آن در فراهم کردن یک مسیر ترانزیتی به افغانستان و آسیای مرکزی است که متجلی می‌شود. پس از خروج ایالات متحده از برجام در دولت دونالد ترامپ و با وجود استثناء شدن سرمایه‌گذاری هند در این بندر از تحریم‌های یک‌جانبه امریکا، روند توسعه بندر و مسیرهای ریلی منتهی به افغانستان مختل شد. هند ابتدا بودجه این پروژه را کاهش داد و سپس تا سال

۲۰۲۰ عملیات اجرایی در بندر را کلاً متوقف کرد. به دنبال این مسایل، ابتدا دولت ایران برخی از قراردادهای موجود با هند را لغو کرد و سپس با سرمایه داخلی توسعه مسیر ریلی چابهار به زاهدان، به عنوان بخشی از تعهد طرف هندی را در پیش گرفت که موجب مسائلی در روابط دوجانبه شد. با این حال و با وجود اینکه با به قدرت رسیدن طالبان در کابل انگیزه‌های دولت هند برای توسعه مسیر دسترسی به این کشور کاهش پیدا کرده است، ایران کماکان نیاز خواهد داشت تا برای حفظ ارزش استراتژیک این پروژه، هند را درگیر در این پروژه باقی نگاه دارد.

گزینه‌هایی برای بعد بین‌المللی این پروژه وجود دارد. نخستین پیشنهادها شامل جایگزین کردن شرکت‌های چینی یا ژاپنی با شرکت‌های هندی بود. هرچند می‌توان انتظار داشت که ظرفیت‌های این کشورها در هر حال هم به پیشبرد امور توسعه‌ای بندر کمک کند، با این حال باید توجه داشت که چین در شصت کیلومتری بندر چابهار، سرمایه‌گذاری‌های کلانی در بندر گوادر پاکستان صورت داده و بنابراین، حضور در بندر چابهار به عنوان یک مسیر ترانزیتی که تا حد زیادی رقیب مسیر گوادر به سمت شمال نیز خواهد بود، اولویت بالایی برای این کشور نخواهد داشت. ضمن اینکه تا جایی که دسترسی به آسیای مرکزی مطرح است، چین بر خلاف هند به شکل زمینی به این منطقه دسترسی دارد و نیازی به مسیر دریایی به سوی آسیای مرکزی نخواهد داشت. در مورد ژاپن هم هرچند سرمایه‌گذاری این کشور در چابهار توجیه بیشتری دارد، آنچه مانع می‌شود اهمیت پایین منطقه آسیای مرکزی برای این کشور و روابط محدود آن با کشورهای این مجموعه است. گزینه دیگری که در این مورد وجود دارد، بازطراحی مسیر ترانزیتی بندر چابهار است. یک پیشنهاد جذاب شامل تغییر مسیر چابهار به آسیای مرکزی از طریق افغانستان و جایگزینی افغانستان با ترکمنستان و ازبکستان است که با توجه به قراردادهای قبلی برای توسعه مسیرهای ترانزیتی، مبنای مناسبی برای این پیشنهاد وجود دارد. به این ترتیب، قرارداد میان هند-ایران-افغانستان برای توسعه بندر چابهار، می‌تواند به قرارداد توسعه مسیر هند-ایران-ترکمنستان-ازبکستان تبدیل شود (۱۲).

۳-۱-۲- ایران و کریدور اقتصادی چین-پاکستان

در نگاه نخست و تا حد زیادی مشخص است که با توجه به قرابت جغرافیایی میان بندر گوادر و بندر چابهار، و نیز جهت شمالی-جنوبی آن‌ها، این دو پروژه رقیب یکدیگر هستند. هرچند مقام‌های ایرانی از ابتدا برای تخفیف احساس تهدید پاکستانی‌ها نسبت به پروژه، چابهار را مکمل گوادر دانسته و از ترویج رقابت میان این دو کریدور منطقه‌ای خودداری کرده‌اند، با این حال یک روی واقعیت این است که رونق و موفقیت گوادر، بر میزان اهمیت و کارکرد بندر چابهار تأثیر خواهد گذاشت. بنابراین، یک بعد از نسبت منافع ملی ایران در مورد این مسیر ترانزیتی این است که چابهار، رقیب گوادر است و برای بهره‌مندی از بیشینه پتانسیل‌های ارتباطی بندر چابهار، یک مسابقه با زمان و نیز نبردی برای جذب سرمایه‌گذاران بیشتر در جریان است. با این حال، این تمام واقعیت نیست.

اولاً، مقصد نهایی چابهار آسیای مرکزی است و مقصد نهایی کریدور اقتصادی چین-پاکستان، استان سین‌کیانگ چین. بنابراین، هرچند گذرگاه مورد بحث می‌تواند به صورت بالقوه به افغانستان و از آنجا به آسیای مرکزی متصل شود، با توجه به وجود مرز زمینی چین با آسیای مرکزی، این کشور از انگیزه زیادی برای این کار برخوردار نیست و تا کنون هم بحث جدی در این مورد دیده نشده است. ثانیاً، با توسعه بندر گوادر در منطقه بلوچستان پاکستان، انتظار می‌رود در بلند مدت توسعه عمومی این منطقه فقیر باعث شود تا ترکیبی از توجه و کنترل دولت مرکزی و افزایش رفاه نسبی عمومی، زمینه را در این منطقه برای فعالیت گروه‌های افراطی کاهش دهد. به این ترتیب، مرزهای ایران با پاکستان نیز امن‌تر و منطقه بلوچستان ایران زمینه مساعدتری برای تجارت و فعالیت‌های اقتصادی خواهد داشت. ثالثاً، کریدور اقتصادی چین-پاکستان در واقع بخشی از ابرپروژه کمربند و راه و تنها مسیر شمالی-جنوبی آن در خشکی است که در قالب آن، مسیر دریایی و مسیر خشکی جاده جدید ابریشم به هم می‌پیوندند. ایران نیز بخشی از کریدور میانی کمربند و راه است و

با توجه به روابط نزدیکی که با دولت چین دارد، ایجاد کانال‌های ارتباطی میان بندر گوادر و بندر چابهار می‌تواند مزایای بسیاری برای کشور به همراه داشته باشد. از جمله این مزایا می‌توان دسترسی خشکی به سرزمین‌های داخلی چین و نیز اتصال به خطوط انتقال نفت و گاز از مسیر پاکستان به چین اشاره کرد. بنابراین، گذرگاه اقتصادی چین و پاکستان در عین حال که تهدیدهایی را برای منافع ملی ایران به وجود می‌آورد، می‌تواند چشم‌اندازهای اقتصادی-سیاسی جذابی نیز برای کشور به همراه داشته باشد (۱۲).

۳-۱-۳- ایران و کریدور شمال-جنوب

این پروژه احتمالاً نزدیک‌ترین پروژه ارتباطی در کشور به بهره‌برداری است و تحولات سیاسی اخیر آن را حتی بیش از پیش به عملیاتی‌سازی نزدیک کرده است. گذرگاه شمال-جنوب که با هدف اتصال روسیه و منطقه قفقاز به اقیانوس هند و بندرهای هندی پیشنهاد شد، تنها مسیر ترانزیتی عبوری از ایران است که می‌تواند از فشارها و تحریم‌های غرب سود ببرد، هرچند نه تحریم‌های غرب بر علیه ایران، بلکه تحریم‌های غرب علیه روسیه. تهاجم این کشور به اوکراین هم در کوتاه مدت مسیرهای ارتباطی میان روسیه و اروپا که از طریق آن به بازارهای جهانی متصل می‌شد را به چالش کشیده است و هم اهمیت بازارهای آسیا و به ویژه هند را برای این کشور افزایش داده است. بنابراین، ایران می‌تواند از انگیزه‌های جدید دولت روسیه برای تکمیل و توسعه سریع این مسیر ترانزیتی نهایت بهره را ببرد.

از سوی دیگر، منطقه آسیای مرکزی و اتحادیه اروپا مقصد بیش از ۲۰ درصد از تجارت خارجی هند بوده و این در حالی است که تجارت خارجی هند، به عنوان پنجمین اقتصاد جهان با نرخ رشد اقتصادی بالا در میان مدت و بلندمدت، می‌تواند افزایش پیدا کند. با توسعه سریع مسیر ترانزیتی شمال-جنوب و با توجه به اینکه این مسیر فاصله اندکی با اجرایی شدن دارد، هند می‌تواند سریع‌تر و مطمئن‌تر از مسیرهای جایگزین از جمله مسیر خلیج فارس-مدیترانه از مسیر خشکی به بازار اروپا دسترسی پیدا کند و این امر، نه تنها اهمیت ایران را در تجارت خارجی هند افزایش خواهد داد، بلکه از اهمیت مسیرهای جایگزین که رقیب کریدور شمال-جنوب به شمار می‌روند خواهد کاست (۱۲).

۳-۱-۴- ابتکار ایران-راه و اصول حاکم بر آن

ابتکار کریدوری ایران-راه به این معنی است که ایران، هم به عنوان راه و هم راه حل، برای پیوندهای امن، ایمن، سهل، سریع و مقرون به صرفه‌ی اقتصادی، برای رقابت سازنده و مشارکت بازیگران ذی‌نفع در عرصه ترانزیت و لجستیک نقش‌آفرینی خواهد کرد. بدین ترتیب، کشورهای منطقه و فرامنطقه‌ای این فرصت را خواهند داشت که با استفاده از مسیرها، امکانات و ظرفیت‌های ایران، به ویژه سواحل مکران و بنادر جاسک و چابهار، بخش عمده‌ای از مسائل ترانزیتی و لجستیک خود را حل کنند.

بنابر اعلام وزارت راه و شهرسازی، ابتکار ایران-راه شامل ۸ اصل اساسی بدین شرح می‌باشد:

- ۱- چندجانبه‌گرایی یا به عبارتی حرکت به سمت همگرایی اقتصادی در حوزه کریدورها و خنثی‌سازی یک‌جانبه‌گرایی و تحریم‌ها؛
- ۲- مشارکت جویانه یعنی پاسخ به نیازها و تأمین منافع مشترک ذی‌نفعان؛
- ۳- رویکرد همسایگی ترانزیتی به مفهوم ایجاد فرصت‌های ترانزیتی و لجستیکی برای کشورهای همسایه و غیرهمسایه از طریق تقویت پیوندهای ترانزیتی؛

- ۴- رویکرد شبکه‌ای یعنی هم‌افزایی کلیه زیرساخت‌ها و تسهیلات ترانزیتی و لجستیکی ذی‌نفعان به منظور آزادسازی ظرفیت‌های بالقوه شرکای ترانزیتی؛
- ۵- تسهیل‌گر یعنی توجه به درهم‌تنیدگی ترانزیت، لجستیک، تجارت و امور مالی-بانکی و هماهنگ‌سازی رویه‌ها و قوانین در این حوزه‌ها؛
- ۶- مبتنی بر حافظه تاریخی یا به عبارتی، یادآور مناسبات تاریخی کشورها در قرن‌های پیشین در مرادوات تجاری جهانی؛
- ۷- هوشمندانه و فناورانه یعنی تقویت جریان انتقال دانش، تجربیات و فناوری لجستیکی و ترانزیتی با تاکید بر فناوری‌های هوشمند و دیجیتال؛
- ۸- انعطاف‌پذیر و تاب‌آور یا به عبارتی، حفظ کارایی و کیفیت زیرساخت‌ها و خدمات حمل‌ونقلی و لجستیکی در شرایط گوناگون.

۲-۳- مسیرهای حمل و نقل انرژی

بندر جاسک یکی از بنادر مهم ایران است که در سواحل مکران واقع شده است، موقعیت ویژه بندر جاسک در مجاورت مرزهای آبی کشور و راه داشتن به آب‌های آزاد بین‌المللی و اقیانوس هند، مزیتی ویژه به این بندر بخشیده است. از نظر جغرافیایی منطقه جاسک بسیار حائز اهمیت است، چرا که تمامی کشتی‌ها به ویژه کشتی‌های نفتکش که به این منطقه وارد می‌شوند، دیگر نیازی برای ورود به خلیج فارس ندارند و ضمن کوتاه تر شدن مسیر، می‌توانند آسوده خاطر نیاز خود را از مخازن نفت خام و سایر فراورده‌ها از پایانه صادراتی جدید جاسک برداشت کنند. بنابراین ساخت و توسعه پایانه جاسک برای کوتاه کردن مسیر تردد کشتی‌های نفتکش حامل نفت ایران یک استراتژی مفید است.

از سوی دیگر، جزیره خارک اولین پایانه صادراتی انرژی ایران می‌باشد که نفت ایران از مناطق جنوب و تلمبه خانه گوره توسط لوله و زیر دریا به این جزیره منتقل و سپس توسط دو اسکله آذریاد و تی توسط نفت کش‌ها حمل و صادر می‌شود. لذا بندر جاسک می‌تواند پایانه دوم انرژی ایران در دریای عمان باشد و این فرصت را به ایران می‌دهد همزمان در دو نقطه صادرات انرژی داشته باشد.

حال آن که دیدگاه بیضی استراتژیک انرژی جفری کمپ (۱۹۹۷) در ادبیات جغرافیای سیاسی جایگاه ویژه‌ای دارد. بیضی استراتژیک انرژی، منطقه‌ای ژئوپلیتیکی شامل سرزمین ایران و کل خلیج-فارس در مرکز؛ شیخ‌نشین‌های عربی در جنوب؛ بخش‌هایی از عراق، ترکیه، ارمنستان، آذربایجان و گرجستان در غرب و شمال غربی؛ مجموعه دریای خزر و بخش‌هایی از جنوب روسیه و قسمت‌هایی از سرزمین قزاقستان در شمال و بخش‌هایی از ازبکستان در شمال شرق آن، تعریف شده است. هم‌اکنون بسیاری از کشورهای منطقه از جمله آذربایجان، ترکیه و عربستان به شدت به دنبال آن هستند با استفاده از ظرفیت‌هایی که دارند به هاب انرژی در منطقه تبدیل شوند.

ایران نیز در بندر جاسک می‌تواند به هاب انرژی منطقه تبدیل شود، یعنی هم نیازهای انرژی خود را تامین و هم از طریق شبکه و خطوط انتقال گسترده‌ای که با کشورهای همسایه دارد، نیازهای سایر کشورها را مرتفع کند، به این ترتیب ایران به محلی برای تبادل انرژی بین کشورهای اطراف خود تبدیل می‌شود. تبدیل شدن ایران در جاسک به هاب انرژی منطقه می‌تواند، عرضه آخرین دستاوردهای تولیدکنندگان داخلی و خارجی در حوزه انرژی‌های نفت، گاز، پتروشیمی، آب، برق و انرژی‌های نو و تبادل اطلاعات و ظرفیت‌ها، برقراری ارتباطات بین تولیدکنندگان، سازندگان تجهیزات و مصرف‌کنندگان این تجهیزات را فراهم کند.

در حوزه پتروشیمی نیز بندر جاسک به دلیل نزدیکی به آب‌های آزاد و سواحل طولانی، نزدیکی به بازار مصرف که کشورهای چین و هند بارزترین آن‌ها به شمار می‌روند، دارای یک مزیت منحصربه‌فرد است. بندر جاسک در مقایسه با مناطق خاص پتروشیمی مانند ماهشهر و بندر عسلویه، تقریباً حدود ۱۰۰۰ کیلومتر به بازارهای هدف مانند هند و چین نزدیک‌تر بوده که خود سبب کاهش هزینه می‌باشد.

نکته حائز اهمیت دیگر این است که تکنولوژی ذخیره‌سازی نفت، گاز و فرآورده‌های نفتی در مخازن زیرزمینی به جهت مزایایی همچون ذخیره‌سازی استراتژیک، ایمنی بالا به علت احتمال ضعیف آتش‌سوزی، انفجار و هزینه‌های عملیاتی و نگهداری پایین، در بسیاری از کشورهای دنیا همچون فرانسه، ژاپن، نروژ و ... به توسعه رسیده است و در کشورهایمانند عربستان سعودی، سنگاپور، چین، هند و ... در دست اجرا و بهره‌برداری است. با توجه به اقتصاد متکی به نفت خام کشور و وجود تهدیدهای فراوان خارجی، ایجاد مخازن و پایانه استراتژیک نفت خام در ایران و منطقه جاسک ضروری به نظر می‌رسد.

۳-۲-۱- خط لوله نفت گوره (مناطق نفت خیز جنوب) به جاسک

تقریباً تمام کشورهای حوزه خلیج فارس به این فکر هستند که مبادی صادراتی خود را به خارج از خلیج فارس انتقال دهند زیرا این یک تصمیم ژئوپلیتیک است و ارزش اقتصادی بالایی دارد. بنابراین ایران نیز ناگزیر است با توجه به امکانات و موقعیت جغرافیایی و در اختیار داشتن سواحل مکران با دور زدن تنگه هرمز، نفت خود را به خارج از خلیج فارس انتقال دهد. در همین راستا ایران چند سالی است که به دنبال ایجاد تنوع در پایانه‌های صادراتی نفت خود است. این موضوع از سال‌های دفاع مقدس و زمانی که پایانه خارک بیش از ۴۰۰ بار مورد حمله ارتش بعثی عراق قرار گرفت، مورد توجه بود. در سال‌های گذشته نیز، با توجه به اهمیت این موضوع، رهبر معظم انقلاب بارها بر توسعه سواحل ایران در دریای عمان تاکید کردند و حتی قرار بود برای افزایش نقش ایران در دیپلماسی انرژی منطقه، خط لوله‌ای از نکا در سواحل دریای خزر تا جاسک در سواحل مکران کشیده شود تا سوآپ نفت و فرآورده‌های نفتی افزایش پیدا کند. اگر چه احداث آن خط لوله از وضعیت مشخصی برخوردار نیست، اما از سال ۹۷، ساخت خط لوله نفت گوره (مناطق نفت خیز جنوب) به جاسک در کشور آغاز شد که علاوه بر تنوع‌بخشی به پایانه‌های صادراتی نفت ایران، توسعه سواحل مکران را نیز ایجاد خواهد کرد. هدف از احداث این خط لوله، انتقال روزانه یک میلیون بشکه نفت تولیدی در خوزستان به سواحل مکران، ذخیره‌سازی نفت در کنار سواحل دریای عمان، صادرات نفت ایران از پایانه جدید، تضمین استمرار نفت خام، ارتقا جایگاه ایران در بازارهای بین‌المللی، تمرکززدایی از خارک و توسعه پایدار و اشتغال‌زایی در سواحل مکران عنوان شده است.

در ادامه باید به این نکته مهم و کلیدی بار دیگر تاکید کرد که ساخت خط لوله نفت و میعانات گازی «گوره - جاسک» زنجیره‌ای از ارزش‌های اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و بین‌المللی در ایران را تکمیل می‌کند که قطعاً این خاصیت و پیام آشکار ساخت خطوط لوله‌های نفت و گاز در جهان است، اما زمانی این ارزش‌ها بیشتر عیان و آشکار می‌شود که از فرصت طلایی انتقال هم‌زمان سه خوراک کلیدی شامل نفت خام، میعانات گازی و با ایجاد انشعابی از خط لوله هفتم سراسری گاز طبیعی (متان) استفاده کنیم و با ایجاد پتروپالایشگاه‌هایی با سبد متنوعی از انواع خوراک‌های مایع و گازی، زمینه شکل‌گیری سومین هاب پتروشیمیایی ایران پس از ماهشهر و عسلویه را این بار، در سواحل مکران فراهم کنیم. بنابراین آنچه که گفته شد، باید از خط لوله «گوره - جاسک» به‌عنوان خط لوله هزار و یک چهره‌ای در تاریخ معاصر صنعت نفت یاد کنیم که بهره‌برداری از آن دستاوردهای متعددی را برای ملت ایران به ارمغان خواهد آورد.

۳-۲-۲- نقش خطوط انتقال انرژی در ژئوپلی‌نومیک سواحل مکران



یکی از موضوعات مورد اهمیت در حوزه جغرافیای سیاسی ایران این است که، در حاشیه قرار گرفتن کشور در عرصه طرح‌های انتقال انرژی حوزه دریای خزر و قفقاز با جایگاه و منزلت واقعی ایران، به عنوان کشوری که قابلیت دسترسی به جایگاه و قدرت اول منطقه در عرصه‌های گوناگون از جمله تعیین سیاست‌های کلان منطقه‌ای در قلمرو انرژی را دارد، قابل اغماض نیست.

این در حالی است که در سال‌های اخیر قراردادهای بین‌المللی برای انتقال انرژی این منطقه، بدون هیچ‌گونه توجهی به موقعیت ایران و نقش و جایگاه ممتازی که می‌تواند در معادلات منطقه‌ای داشته باشد، منعقد می‌شود که در بلند مدت به انزوای ژئوپلیتیک ایران منجر خواهد شد و این انزوا و بی‌بهرگی از این موقعیت ممتاز، موجب تهدید منافع ملی ایران در مناسبات منطقه‌ای و نیز بین‌المللی می‌شود و همین امر موجب کاهش ضریب امنیت ملی کشور می‌گردد. با این وجود عبور لوله‌های نفت و گاز حوزه دریای خزر از راهی به غیر از ایران، علاوه بر به مخاطره انداختن موقعیت ژئوپلیتیک کشور، در دراز مدت نیز می‌تواند نقش و تأثیرگذاری ایران در معادلات انرژی و اقتصادی منطقه و جهان را کاهش دهد و به دنبال آن پیوستگی امنیت کشور با امنیت منطقه و جهان تضعیف خواهد شد. لذا برای جبران این کاستی می‌بایست نگاه ویژه‌ای به ظرفیت‌های سواحل جنوب داشت.

لازم به ذکر است در طرح "هاب انرژی فسیلی یونیدو^۱ برای چابهار و سواحل مکران" بیان شده است که این طرح اروپای جنوبی و غربی، خاورمیانه، آسیای مرکزی، خلیج فارس و آسیای شرقی را به هم متصل می‌کند، و از جهت چهارگانه، ایران را از طریق چابهار به حلقه اتصال این سیستم عظیم تبدیل می‌نماید که به تبع آن منطقه جنوب شرق ایران نیز از این امتیاز برخوردار می‌گردد. در طرح یونیدو، چابهار و سواحل دریای عمان به عنوان نزدیک ترین راه و مسیر انتقال انرژی بین قاره‌های شناخته شده است. در این نقشه چابهار به عنوان بزرگترین ترمینال مایع‌سازی گاز و انتقال آن به بازار مصرف جنوب شرق آسیا از جمله چین و ژاپن در نظر گرفته شده است.

از طرف دیگر، تأثیرات ژئواستراتژیک بندر جاسک که می‌تواند به هاب انرژی منطقه تبدیل شود بر همگان آشکار است. با توجه به اینکه کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز در خشکی محصور می‌باشند و امکان صادرات نفت و گاز خود را از طریق آب‌های آزاد ندارند، جمهوری اسلامی ایران می‌تواند با تکیه بر کریدور انرژی شمال-جنوب، به انتقال و یا سوآپ منابع انرژی آسیای میانه و قفقاز به دریای عمان و اقیانوس هند بپردازد و در صورتی که کشور موفق به این کار شود می‌تواند بر اهمیت استراتژیک خود در کنترل سواحل جنوبی خود بیفزاید و سهم بیشتری از حجم نفتی که از این مناطق عبور می‌کند را به خود اختصاص دهد (۹) که این امر یعنی خطوط لوله جهت صدور منابع انرژی فقط یک مسئله اقتصادی و مالی نیست و عوامل ثبات و امنیت و مسائل استراتژیک و همسویی سیاسی برای تصمیم‌گیری در مورد آن دخالت دارند.

در چنین وضعیتی اگر جمهوری اسلامی ایران با برخورداری از ذخایر عظیم نفت و گاز برای تقویت نقش موثر منطقه‌ای و بین‌المللی خود و استفاده از تمامی ظرفیت‌های سرزمینی‌اش استفاده نکند نه تنها از یکی از موثرترین اهرم‌های تأثیرگذار قدرت جهانی در آینده محروم خواهد شد، بلکه یکی از مهمترین رکن‌های توسعه اقتصادی خود را نیز از دست خواهد داد (وحیدی، ۱۳۸۵: ۸۸). انتقال دادن منابع انرژی آسیای مرکزی و قفقاز به صورت عام و کشورهای حوزه‌ی دریای خزر به صورت خاص از مسیر ایران؛ علاوه بر اینکه از لحاظ اقتصادی کشورهای تولید کننده را به ایران وابسته می‌کند، از نظر امنیتی موجب تقویت و ارتقاء امنیت منطقه‌ای می‌شود.

بنابراین ایران برای ایفای نقش موثرتر در امنیت انرژی جهانی که بتواند به نحو برجسته‌تری منافع و امنیت ملی خود را نیز تأمین کند نیازمند سرمایه‌گذاری بالایی در بخش بالا دستی نفت و گاز خود به‌ویژه در بندر جاسک می‌باشد که

^۱ یونیدو یا سازمان توسعه صنعتی ملل متحد (The United Nations Industrial Development Organization) یک سازمان تخصصی سازمان ملل متحد است که مقر آن در وین است. هدف اصلی این سازمان ارتقا و تسریع توسعه صنعتی در کشورهای در حال توسعه یا اقتصادهای در حال گذار و توسعه روابط صنعتی بین‌المللی می‌باشد.

بتواند با ایجاد اشتراک و همپوشانی منافع با دیگر کشورها بر اساس اصل وابستگی متقابل، منافع ملی خود را تأمین کند زیرا وابستگی متقابل مانع از روی آوردن به سمت خشونت و تهدید امنیت ملی فرض می‌شود (۲).

۳-۳- بنادر و اسکله‌ها

آبراه‌های عمده متصل به اقیانوس هند شامل کانل سوئز، دریای سرخ، تنگه باب‌المندب، خلیج عدن، دریای عرب، دریای عمان و خلیج فارس همچنان محل رقابت‌های سرنوشت‌ساز بین‌المللی هستند. در شرایط کنونی شمال اقیانوس هند میدان نبرد جدید قدرت‌های خلیج فارس محسوب می‌شود. ایران، عربستان سعودی، امارات متحده عربی، عراق، عمان، کویت و همچنین ترکیه برای به دست آوردن اهرم‌های ژئوپلیتیکی در شمال اقیانوس هند تلاش می‌کنند. باید توجه داشت که در این آبراه‌ها، بازیگران منطقه‌ای و بین‌المللی نیز منافع امنیتی و اقتصادی قابل توجهی دارند و در این میان چین و هند در حال طراحی گره‌های نفوذ خود هستند؛ ابتکار چینی «یک کمربند، یک جاده» نیز در همین راستاست. لذا در نظام چندقطبی آتی، ارتباط ژئواستراتژیک در تقاطع میان آفریقای شرقی، خلیج فارس و شمال اقیانوس هند به حداکثر خواهد رسید.

تازه‌ترین تحلیل‌ها نشان می‌دهد از دست رفتن جایگاه ایران در زنجیره ارزش اقتصاد جهانی، علاوه بر کاهش منافع اقتصادی کشور، تداوم تحریم‌ها را نیز توجیه‌پذیر کرده است. در این راستا، یکی از راهبردهای مغفول، بازیابی جایگاه ایران در منطقه در قالب هاب ترانزیتی است که البته به تازگی و در قالب توافق ایران و روسیه برای تکمیل خط ریلی رشت-آستارا شاهد تغییرات مثبت نسبت به گذشته هستیم. با این حال، به نظر می‌رسد تنها ایران نیست که به مزیت‌های ترانزیتی شمال اقیانوس هند چشم دوخته است. هم‌اینک عراق پروژه ۱۷ میلیارد دلاری خود به نام «جاده توسعه» را کلید زده که رقیب جدی راهگذر شمال-جنوب کشور ما در اتصال آسیا به اروپاست. بر اساس این پروژه، هم‌زمان با توسعه خطوط آهن و جاده‌های ترانزیتی، بندر بزرگ فاو در جنوب این کشور به زیرساخت‌های ترانزیتی ترکیه و در نهایت به بندر مرسین ترکیه در حاشیه دریای مدیترانه (و در ادامه از آن جا به اروپا) متصل خواهد شد و به طور متقابل، زمینه دستیابی ترکیه به سواحل خلیج فارس نیز از مسیری غیر از ایران فراهم می‌شود. هدف اصلی عراق این است که این پروژه را با طرح یک کمربند یک جاده چین مرتبط و آن را به عنوان بخشی از مسیر جایگزین کانال سوئز و راهگذر شمال-جنوب معرفی کند. بنابراین به نظر می‌رسد سرعت اقدامات داخل برای بهره‌گیری از این مزیت رقابتی باید افزایش یابد. این موضوع می‌تواند تهدیدی جدی برای توسعه بندر چابهار و البته همکاری با هند باشد. به تازگی نیز آمریکا در تلاش برای ایجاد شکاف در این رابطه است و با طرح اتصال دریای مدیترانه به خلیج فارس (کریدور عرب-مدیترانه) یعنی اتصال رژیم صهیونیستی به هند به وسیله کشورهای عربی به ویژه امارات سعی در به حاشیه بردن بندر چابهار برای هند و تضعیف روسیه و ایران با شکست کریدور شمال-جنوب دارد.

در این راستا، کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس به شدت در زیرساخت‌های دریایی و بنادر سرمایه‌گذاری می‌کنند؛ در همسایگی ایران، امارات روند توسعه و مدرن کردن بنادر خود را از سال‌های پیش آغاز کرده است و عربستان، قطر، کویت، عمان و به تازگی عراق تلاش‌های خود را در این راستا افزایش داده‌اند و در واقع به دنبال گذار از اقتصاد نفتی به عصر بنادر هستند.

عربستان سعودی تنها کشور منطقه خلیج فارس است که به دریای سرخ نیز دسترسی دارد. عربستان به عنوان بزرگ‌ترین صادرکننده نفت جهان با نوار بلند ساحلی با خلیج فارس و دریای سرخ نزدیک به ۲۰ بندر تجاری و ترمینال نفتی دارد. اصلی‌ترین بندر عربستان سعودی، بندر اسلامی جده است که در دریای سرخ واقع شده است. جده به عنوان پایتخت اقتصادی عربستان سعودی شناخته می‌شود و نزدیک به ۷۵ درصد از کل تجارت دریایی غیرنفتی عربستان سعودی از طریق

این بندر انجام می شود. بندر ملک عبدالعزیز در استان دمام در سواحل خلیج فارس، وسیع ترین بندر خلیج فارس و بعد از جبل علی، پرتراфик ترین بندر منطقه محسوب می شود. این بندر علاوه بر تجارت کانتینری و فله یکی از فعال ترین ترمینال های نفتی و گازی منطقه است که تحت مدیریت شرکت نفت عربستان، آرامکو اداره می شود. بندر بزرگ نفتی دیگر عربستان، بندر ملک فهد در دریای سرخ است که در کنار بندر تجاری ینبع، دو بندر مهم استان مدینه محسوب می شوند. بندر تجاری جبیل و بندر صنعتی ملک فهد در جبیل در سواحل خلیج فارس و بندر جازان در دریای سرخ، سه بندر مهم دیگر عربستان سعودی محسوب می شوند. از طرفی، سرمایه گذاری در حوزه حمل و نقل و لجستیک دریایی یکی از اصلی ترین ستون های برنامه چشم انداز توسعه ۲۰۳۰ محمد بن سلمان، ولیعهد و حاکم بالفعل عربستان سعودی است. جایگاه عربستان سعودی در دریای سرخ، موقعیت ویژه ای به این کشور در کریدورهای تجارت بین المللی داده است. عربستان سعودی قصد دارد مجموع ظرفیت تجارت کانتینری بنادر خود را تا سال ۲۰۳۰ به ۴۰ میلیون کانتینر ۲۰ فوتی برساند.

کویت بازسازی تمامی بنادر خود را در سال های اخیر آغاز کرده است. کویت با در اختیار داشتن ۴۹۹ کیلومتر ساحل در خلیج فارس، یکی از مهم ترین کشورهای ساحلی این آب راه محسوب می شود و برخلاف همسایه شمالی اش عراق، موقعیت خوبی برای بهره مندی از تجارت دریایی در خلیج فارس دارد. دولت کویت میلیاردها دلار سرمایه گذاری جدید برای ساخت بنادر، فرودگاه ها و راه های جدید انجام داده است تا در قالب برنامه بلندمدت چشم انداز «کویت جدید ۲۰۳۵» به اقتصاد نفت محور این کشور تنوع بیشتری بدهد.

امارات متحده عربی در طول دو دهه گذشته توانسته است جایگاه خود را به عنوان مرکز تجارت دریایی منطقه تثبیت کند. بندر جبل علی در دوبی، در حال حاضر پرتراфик ترین بندر منطقه و یکی از ۱۰ بندر کانتینری پرتراфик جهان محسوب می شود. موفقیت بندر جبل علی یکی از عواملی بود که به رقابت در منطقه برای توسعه بنادر تجاری دامن زد. شرکت دی پی ورلد، بهره بردار چند ملیتی بندر جبل علی در دوبی قصد دارد با توسعه این بندر آن را به بزرگ ترین بندر کانتینری جهان بدل کند و از بنادر شانگهای و سنگاپور هم جلو بزند. قرار است این بندر با رساندن اسکله ها به ۶۷ اسکله، ظرفیت خود را به ۵۰ میلیون کانتینر ۲۰ فوتی در سال افزایش دهد. اما جبل علی چه در میان کشورهای منطقه و چه حتی درون امارات متحده عربی با رقابت سنگینی مواجه است. امارات متحده عربی در امارت شارجه بندر خورفکان را دارد که تنها بندر این کشور آن سوی تنگه هرمز محسوب می شود. خورفکان با ظرفیت ۳.۵ میلیون کانتینر ۲۰ فوتی در سال از جمله بنادر مهم امارات است. امارت ابوظبی در حال توسعه زیرساخت های بندری خود برای رقابت با امارت دوبی است. این امارت که بندر چندمنظوره زاید را در اختیار داشت، با تاسیس بندر کانتینری خلیفه در سال ۲۰۱۲ کلیه کشتی های کانتینری را به بندر جدید منتقل کرد. هر چند ظرفیت کنونی بندر خلیفه در حال حاضر با بندر جبل علی قابل مقایسه نیست، اما با تکمیل این پروژه قرار است تا سال ۲۰۳۰ ظرفیت این بندر به ۱۵ میلیون کانتینر ۲۰ فوتی و ۳۵ میلیون تن بار فله در سال برسد. براساس آمار بانک جهانی ترافیک کانتینری بنادر امارات متحده عربی در طول سال های ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۹ مجموعاً به معادل ۲۸۰ میلیون کانتینر ۲۰ فوتی رسیده است که نزدیک به ۳ برابر نزدیک ترین رقیب در منطقه، یعنی عربستان سعودی است.

از سوی دیگر، سواحل مکران و به ویژه بندر چابهار یکی از ۵ نقطه ای جهان است که قابلیت تبدیل شدن به مگا پورت را دارد (۱۱). با توجه به موقعیت این بندر در صادرات و واردات و رفع نیاز کشورهای آسیای جنوبی و ۱۱ کشور دیگر، بندر چابهار نقطه ای استراتژیک، ارزان، مطمئن و سهل الوصول در مقایسه با دیگر بندرهای ترانزیتی جهان به شمار می رود. لذا سواحل مکران می تواند فرصت طلایی را در اختیار کشورهای محصور در خشکی در منطقه آسیای مرکزی و همچنین قفقاز قرار دهد. در واقع سواحل مکران در قالب محور شمال و جنوب، مهم ترین مسیر اتصال کشورهای آسیای مرکزی به آب های آزاد جهان است و همچنین این سواحل می تواند در قالب محور شرقی غربی مسیر بسیار مناسبی را برای اتصال کشورهای جنوب شرق آسیا به اروپا فراهم کند. سواحل مکران این قابلیت را دارد که با ایجاد و گسترش بنادر و

اسکله‌های وسیع، امکان انتقال کالا از مسیر ایران به اروپا را فراهم کند. در مقایسه بین دو مسیر، یعنی مسیر دریایی از هند و جنوب شرق آسیا به دریای سرخ مدیترانه و اقیانوس اطلس، مسیر مکران، آذربایجان، روسیه، اروپا ۴۰ درصد کوتاه تر است، حدود ۵۰ درصد در وقت صرفه جویی می‌شود و علی‌رغم ارزان بودن حمل و نقل آبی، این مسیر حدود ۳۰ درصد ارزان تر از مسیر آبی است. در این بین بندر چابهار با داشتن موقعیت ممتاز دریایی و خشکی، می‌تواند تأمین‌کننده‌ی کالاهای مورد نیاز کشورهای محاط در خشکی همچون افغانستان، قفقاز و آسیای مرکزی باشد (۵).

اما رقیب مهم بندر چابهار، بندر گوادر پاکستان است. با سفر رییس جمهوری چین به پاکستان و اعلام سرمایه‌گذاری ۴۶ میلیارد دلاری این کشور در پاکستان و همچنین حجم عظیم سرمایه‌گذاری محلی و ملی پاکستان در بندر گوادر، صدای ناقوس مرگ زود هنگام فرصت‌های طلایی سواحل مکران و کریدورهای شمال و جنوب و غرب به شرق در ایران به صدا درآمده است. عملاً با بهره‌برداری چین از بندر گوادر با هدف تبدیل آن به مگا پورتهی بی‌نظیر و با عمق بسیار زیاد و بی‌بدیل در اقیانوس هند، تمامی فرصت‌های ترانزیتی، ترانشیپی، گمرگی، دریایی در حوزه‌های مختلف را از ایران خواهد ربود. دولت چین قصد دارد در قرن ۲۱، دریانوردی راه ابریشم را با تسلط بر نقطه‌ای راهبردی خارج از تنگه هرمز و خارج از سیطره‌ی هند به عنوان نقطه‌ای تعیین‌کننده در موازنه‌ی قدرت مورد بهره‌برداری قرار دهد (۱۱).

توسعه و تجهیز گوادر با توجه به سرعت عمل در اجرای طرح‌ها و وجود تأسیسات سنگین زیرساختی، چابهار را در معرض رقابتی سخت در زمینه‌ی ترانزیت کالا به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان و همچنین مرکزیت تجاری و اقتصادی در دریای عمان قرار می‌دهد. مسیر گوادر در واقع افغانستان و آسیای میانه را بدون نیاز به راه‌های ایران با ریسک کم برای چینی‌ها نزدیک می‌کند، بنابراین موقعیت راهبردی ایران را از بین می‌برد و از طرفی موجب انتقال انرژی دریای خزر به چین با عبور از افغانستان و پاکستان می‌شود؛ از طرفی ایجاد پایگاه نظامی و تجهیز نیروهای دریایی و هوایی پاکستان و چین در کنار مرزهای آبی و خاکی ایران حساسیت‌ها و آسیب‌پذیری‌های خاص خود را به همراه دارد.

در خصوص نقش آفرینی کشورهای مختلف در این میدان نیز می‌توان گفت؛ در این رقابت پر از بازیگر، کشورهای حاشیه منطقه خلیج فارس نیز دخیل هستند. در طرح سی‌پک که چین می‌خواهد از استان کاشغر خود به گوادر پاکستان راهی وصل کند، عربستان و امارات نیز سرمایه‌گذاری می‌کنند. همچنین این دو کشور در گوادر در حال تأسیس یک پالایشگاه نفت هستند. برای مثال امارات قصد دارد بین ۵ تا ۸ میلیارد در کریدور گوادر-کاشغر چین سرمایه‌گذاری کند. از طرف دیگر قرار است ۱۵ میلیارد دلار نیز در بندر کراچی پاکستان سرمایه‌گذاری کند تا چابهار هاب ترانزیت منطقه نشود و موقعیت ترانزیتی دویی مانند بندر فجیره از دست نرود.

از سوی دیگر، بین چین و هند در رسیدن به قدرت اول اقتصادی جنوب آسیا، رقابت وجود دارد و این رقابت، در بازی‌های منطقه‌ای خودنمایی خواهد کرد. اما در این میان روسیه حامی توسعه بندر چابهار است. روس‌ها به دنبال آن هستند که برای منافع خودشان با کشورهای آسیای مرکزی، چابهار توسعه پیدا کند. رژیم صهیونیستی نیز قطعاً بین چابهار و گوادر حامی گوادر است و همین حمایت آن‌ها از آذربایجان نیز در راستای همین هدف است.

۴- نتیجه‌گیری

فضاسازی‌های ژئوپولیتیکی، عرصه رقابت قدرت‌ها و بازیگران سیاسی برای گسترش حوزه نفوذ خود است. بدین لحاظ همه کشورها متناسب با قدرت و واقعیات ژئوپولیتیک خود، دستیابی به یکسری ارزش‌های جغرافیایی را به عنوان بخشی از راهبردهای ژئوپولیتیکی خویش تعریف می‌کنند و نظر به امکان تقابل منافع ملی کشورها با یکدیگر؛ فضای رقابتی شکل خواهد گرفت (۱۰). موقعیت جغرافیایی ایران حتی در بیانیه گام دوم انقلاب نیز به عنوان ظرفیتی مغفول و دست‌نخورده مورد تأکید قرار گرفته است و باید از این ظرفیت به عنوان اهمی که می‌توان با آن تولید ثروت و قدرت کرد، بهره برد و باید راه‌های تجاری خود را متنوع کنیم.

یافته‌های تحقیق نشان داد که سواحل مکران در ایران نیز به واسطه موقعیت ژئوپلی‌نومیک خود در میانه رقابت‌های متعارض کشورهای همچون هند، روسیه، چین، پاکستان و کشورهای حاشیه خلیج فارس به عنوان قدرت‌های موثر حوزه شمال اقیانوس هند، قرار گرفته است. لذا با توجه به عضویت ایران در شانگهای و بریکس و لزوم تعیین جایگاه ایران در هندسه نظم نوین جهانی، سواحل مکران می‌تواند به عنوان نقطه اتصال قلمروهای ژئواستراتژیک دریایی و زمینی ایفای نقش کند. لذا به منظور ایفای نقش موثر در این رقابت‌ها، ایران می‌بایست الزامات زیر را مورد توجه قرار دهد.

- همراستا بودن سیاست خارجی و ژئوپلیتیک: به فعلیت رساندن یک پتانسیل ژئوپلیتیک، نیازمند پشتیبانی و حمایت سیاست خارجی می‌باشد. به عبارتی برای آن که مزیت ژئوپلیتیک سواحل مکران تبدیل به منفعت ملی شود، ناگزیر باید حمایت سیاست خارجی از این مزیت وجود داشته باشد.
- ابهام استراتژیکی ایران و بازنمایی از ایران به عنوان بازیگر امنیتی-سیاسی-نظامی در سیستم نظام جهانی: آیا ایران می‌خواهد یک قدرت منطقه‌ای از نوع چین که برای آن ژئواکونومی و اقتصاد اهمیت دارد، شود یا یک قدرت منطقه‌ای مثل روسیه که ماهیتی نظامی-امنیتی دارد که در برخی از حوزه‌های فناوری نیز پیشرفته است، یا یک مدل دیگر. از این رو تصویری که از ایران بازنمایی شده است، یک بازیگر امنیتی-سیاسی-نظامی است و در چنین شرایطی کشورها راغب به همکاری با ایران نخواهند بود.
- فرآوری پتانسیل ترانزیتی فضای جغرافیایی ایران، با محوریت سواحل مکران برای فضاهای جغرافیایی پیرامونی ایران به ویژه در ضلع شرقی و شمالی، در ابعاد مختلف: حمل و نقل (دریایی، زمینی، ریلی، هوایی)، انتقال آب و انرژی فسیلی، ارتباطات و شبکه‌سازی الکترونیکی و الکتریکی.
- ایمن‌سازی نسبی شبکه حمل و نقل دریایی ایران برای توسعه مبادلات اقتصادی و تجاری کشور، با پیوند زدن سیستم حمل و نقل و ارتباطات ملی ایران با سیستم حمل و نقل و ارتباطات بین‌المللی، از طریق سواحل دریایی در شرق تنگه هرمز تا چابهار.
- فرآوری ظرفیت اتحادیه همکاری منطقه‌ای حاشیه اقیانوس هند، برای توسعه مبادلات تجاری و اقتصادی ایران با کشورهای ساحلی آن در سه قاره آسیا، آفریقا و اقیانوسیه (۲۰ کشور توسعه یافته و در حال توسعه، با بازاری با بیش از دو میلیارد جمعیت و ۳۷ کشور منطقه‌ای).
- ایجاد و توسعه تاسیسات شیرین‌سازی (آمی و غیر آمی) آب دریای عمان در سواحل مکران، و تکیه تامین نیازهای بلند مدت آبی بخش شرقی، جنوبی و مرکزی ایران به منبع پایدار و بدون معارض اقیانوس هند.
- بالا بردن قدرت مانور فضایی ایران در پهنه‌های اقیانوسی جهان، از طریق توسعه نیروی دریایی، کشتی‌رانی و تجارت بین‌المللی، اقتصاد دریایی و ... (۴).

۵- منابع

۱. اعظمی، هادی، سلطانی، محسن و محمودی، منوره. (۱۳۹۵). «بررسی اهداف کشورهای منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای در چابهار از منظر سیاسی-اقتصادی». همایش ملی توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرقی. زاهدان.
۲. پورا احمدی، حسین. (۱۳۸۶). «نئولیبرالیسم و محوریت اقتصاد در مفهوم‌سازی نوین امنیت ملی». فصلنامه علمی راهبرد. دوره ۱۵. شماره ۲.
۳. پیشگاهی‌فرد، زهرا و نورعلی، حسن. (۱۴۰۰). «بررسی نظریه‌های مورد غفلت قرار گرفته در ادبیات ژئوپلیتیک ایران». پژوهش‌های جغرافیایی انسانی، دوره ۵۳. شماره ۴. ص ۳۵۳-۳۷۴.
۴. حافظ‌نیا، محمدرضا. (۱۴۰۲). «استراتژی ژئواکونومیکی توسعه ملی کشور ایران با محوریت سواحل مکران». استاد جغرافیای سیاسی و ژئوپلیتیک دانشگاه تربیت مدرس.



۵. خلیلی، محسن. (۱۳۹۰). «بایستگی های ژئواکونومیک توسعه منطقه جنوب شرق ایران». *فصلنامه روابط خارجی*. دوره ۳. شماره ۴.
۶. سعادت، حسن. (۱۳۹۸). *ژئوپلیتیک خلیج چابهار و تحولات اقیانوس هند*. تهران: انتشارات دانشگاه دفاع ملی.
۷. سیف زاده، سیدحسین. (۱۳۸۴). *مدرنیته و نظریه های جدید علم سیاست*. تهران: نشر میزان.
۸. زرغامی، ابراهیم، سلطانی، فرزاد و جاودانی مقدم، مهدی. (۱۴۰۱). «تحلیل راهبردی- امنیتی معادلات قدرت های جهانی در بستر ژئوپلی نومیك و تأثیر آن بر امنیت ملی ایران؛ مطالعه موردی: رقابت و نفوذ در اقیانوس هند». *نشریه علمی آفاق امنیت*. سال پانزدهم. تابستان ۱۴۰۱. ص ۱۱-۳۸.
۹. کیپور، جواد و ایزدی، جهانیش. (۱۳۸۸). «دیپلماسی انرژی و لزوم استفاده از آن برای تأمین منافع ملی ایران در جهان». *فصلنامه بین المللی روابط خارجی*. سال اول. شماره چهارم. ص ۱۳۹-۱۶۲.
۱۰. محمدپور، علی و بویه، چمران. (۱۴۰۱). «علائق ژئوپلیتیک قدرت های اوراسیا و ایندوپاسفیک در منطقه مکران». *چهارمین همایش ملی توسعه سواحل مکران (با محوریت حکمرانی و تأکید بر دیپلماسی و اقتصاد دریامحور)*.
۱۱. مدینه بناب، سیدامیر و همکاران. (۱۴۰۰). «بررسی رقابت های ژئوپولیتیک در منطقه جنوب آسیا با تأکید بر سواحل چابهار ایران و گوادر پاکستان». *فصلنامه جغرافیا و برنامه ریزی منطقه ای*. سال دوازدهم. شماره ۲. ص ۱۶۸-۲۰۰.
۱۲. مرکز پژوهش های اتاق ایران. (۱۴۰۱). «کریدورهای منطقه ای و موقعیت ژئواکونومیک ایران».
13. Blackwill, Robert D and Jennifer M. Harris (2016), *War by Other Means, Geoeconomics and Statecraft*, the belknap press of Harvard university press, Cambridge, Massachusetts, London, England.
14. Brams, j, Steven (1975), *Game Theory and Politics*, New York, The Free Press.
15. Kazi, Aftab, (2007), *End of Geopolitics and the Beginnings of Geopolinomics: United States in Central and Southwest Asia*, Presentation during the conference "The aspects of EU Central Asia Relations", Berlin: Germany.
16. Luttwak, Edward (2004), *From Geopolitics to Geo- Economics*"; Francis J. Gavin, *Gold, Dollars, and Power: The Politics of International Monetary Relations, 1958- 1971*(Chapel Hill: University of North Carolina Press; Mandelbaum, *The Road to Global Prosperity*, xvi- xvii
17. Mans Bach, W, Richard, A, Vasquez, A, John, 1981, *In Search or Theory: A New Paradigm for politics*, New York: Colombia university Press.

تحلیل اثرات متقابل توسعه یافتگی اقتصادی و امنیت بر مرزهای آبی کشور

(مورد مطالعه: استان هرمزگان)

سجاد جمراسی*^۱، ابراهیم رومینا^۲، حمید عباسی^۳

*۱-دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی دانشگاه تهران، تهران، ایران.

۲-دانشیار گروه جغرافیای سیاسی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

۳-دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

پست الکترونیک، نویسنده مسئول: h.abbasi14020823@gmail.com

چکیده:

در بررسی اثرگذاری متقابل امنیت و توسعه اقتصادی در نواحی مرزی، وجود بی عدالتی های جغرافیایی و توسعه نامتوازن و نابرابری های فضایی در مناطق پیرامونی و نواحی مرزی نسبت به مناطق مرکزی کشور از یک سو و وجود یک نظام سیاسی متمرکز از سوی دیگر، ممکن است موجب به چالش کشیده شدن همبستگی و وحدت و امنیت و قدرت ملی و سبب تحولات واگرایانه قومی و مذهبی و ناامنی در این نواحی گردد، در این راستا دیدگاه های نوین امنیت سازی در ارتباط با مناطق مرزی، بر استراتژی توسعه پایدار در این مناطق تاکید دارند، طوری که از این دیدگاه، صاحب نظرانی از جمله ایساکسون و ماهان؛ توسعه و امنیت را مکمل یکدیگر می دانند. با این وجود، میتوان امنیت پایدار را مرهون توسعه پایدار و توسعه پایدار را تضمین کننده امنیت ملی دانست. با این وجود بهترین راهکار برای رسیدن به امنیت پایدار در نواحی مرزی، توسعه یافتگی همه جانبه و بخصوص اقتصادی و رفع تهدیدات داخلی و خارجی با یک استراتژی فرصت محور می باشد. از این رو توجه به مرزهای آبی خصوصاً، استان هرمزگان به عنوان یکی از استان های محروم کشور، در راستای توسعه و امنیت بسیار حائز اهمیت می باشد. در این مقاله با روش توصیفی، تحلیلی و با استفاده از داده های کتابخانه ای و مقالات فارسی در شبکه جهانی اینترنت به تبیین اثرات متقابل امنیت و توسعه یافتگی در مرزهای آبی به ویژه در استان هرمزگان پرداخته ایم.

کلید واژه: استان هرمزگان، امنیت، توسعه، مرز آبی، نواحی مرزی.

Abstract— In examining the mutual effect of security and economic development in the border areas, the existence of geographic injustices and unbalanced development and spatial inequalities in the peripheral areas and border areas compared to the central areas of the country on the one hand and the existence of a centralized political system on the other hand, is possible. cause the solidarity, unity, security and national power to be challenged and cause ethnic and religious divergent movements and insecurity in these areas, in this regard, the new views of security in relation to the border areas emphasize on the strategy of sustainable development in these areas from this point of view, experts such as Isakson and Mahan see development and security as complementary to each other. Nevertheless, sustainable security can be seen as dependent on sustainable development and sustainable development as a guarantee of national security. However, the best solution to achieve sustainable security in the border areas is comprehensive and especially economic development and elimination of internal and external threats with an opportunity-based strategy. Therefore, it is very important to pay attention to the water borders, especially Hormozgan province, as one of the deprived provinces of the country, in the direction of development and security. In this article, we have explained the mutual effects of security and development in the water borders, especially in Hormozgan province, by using descriptive and analytical methods and using library data and Persian articles on the Internet.

Keywords— Hormozgan province, security, development, water border, border areas

۱) مقدمه

امنیت به عنوان یکی از نیازهای فطری بشر، با جوهره هستی انسان پیوندی ناگسستنی دارد (فوکویاما، ۱۳۷۹)، زیرا احساس امنیت و بهره مندی از آن آرامش، ضروری ترین بستر پدیدآیی خلاقیت ها، شکوفایی استعدادها، تعالی وجود و توسعه تحول پایدار در عرصه های مختلف فردی و اجتماعی می باشد (کارگر، ۱۳۸۵). امنیت از ابتدا تا کنون جزو اساسی ترین نیاز های حیات اجتماعی بشر بوده و کسب و حفظ امنیت ملی مهمترین اولویت در سیاست داخلی و خارجی دولت هاست، از سوی دیگر امنیت یک وضعیت نسبی است؛ یعنی هیچ گاه یک فرد و یا یک کشور در مقیاس کلان نمی تواند مدعی برخورداری از امنیت کامل باشد (جان پرور و حیدری، ۱۳۹۲: ۱۲۴). در راستای امنیت ملی، امنیت مرزها یکی از اساسی ترین برنامه ها و اهداف کلان یک کشور است. از سوی دیگر، مرزها ویتترین یا نماد یک کشور و ملت در برابر کشورهای همسایه می باشند که از این رو، پرداختن و توجه به امور مرزها و مرزنشینانی که به هنگام بروز بحران هایی مثل جنگ، مدافعان اولیه و حدود و ثغور اولیه می باشند، بیش از پیش برای همه به ویژه دولت مردان، باید در اولویت قرار گیرد.

امروزه مرزها نقش بسیار مهمی در تعیین زندگی انسان ایفا می کند (مویر، ۱۳۷۹: ۲۷۹)، چون داشتن مرزهای کنترل شده و مناطق مرزی بدون تنش و بحران، در برقراری امنیت و اعمال حاکمیت دولت در هر کشور، نقش کلیدی و هدایت کننده داشته و از یک سو استفاده و دخالت دشمنان داخلی و خارجی را می کاهد. همانطور که می دانیم امروزه یکی از مسائلی که تاثیر مستقیم و بدون واسطه بر امنیت استان های مرزی دارد، مسئله اشتغال زایی و توسعه اقتصادی آن استان ها است و امنیت اقتصادی و رفاه عمومی از چنان اهمیتی برخوردار است که به عنوان یکی از زیر شاخه های امنیت ملی هر کشور قابل بررسی است. امنیت مرزی پیش زمینه امنیت داخلی کشور است و اگر بخواهیم امنیت کشور تأمین گردد، یکی از ملزومات آن تأمین امنیت مرزها می باشد. مسئله امنیت در مرز، روند توسعه و امنیت کشور را متاثر می سازد، به طوری که کشورهای درگیر با مسائل نامنی علت این فقدان امنیت را در فقر، تنگدستی، بیکاری و ... می دانند که منجر به فقدان توسعه این مناطق می شود (کلهر و دیگران، ۱۳۸۷: ۱۶۹). نواحی مرزی به دلیل موقعیت جغرافیایی و نزدیکی به تهدیدات خارجی از اهمیت بیشتری برخوردارند و این اهمیت زمانی بیشتر احساس می گردد که این مناطق دارای منابع و تأسیسات کلان در سطح ملی و بین المللی باشد.

از دیدگاهی دیگر، مرزها با اینکه مانند خطی محدوده سرزمین ها را از یکدیگر جدا می کند، ولی با این حال، در نواحی مرزی عوامل تاثیر گذار داخلی و خارجی از جمله، مجاورت با کشورهای همسایه با ویژگی های خاص خود، تاثیراتی بر امنیت و توسعه این نواحی می گذارد که با توجه به تدبیر و برنامه ریزی کشور می تواند تبدیل به فرصت یا تهدید شود.

ویژگی هایی چون دوری از مرکز، انزوای جغرافیایی، حاکمیت فرهنگ سنتی، عدم امنیت پایدار، ناپایداری های سکونت، تفاوت های فرهنگی، تهدیدات خارجی، تبادلات مرزی، وجود بافت حاکم عشیره ای و قومی در دو سوی مرز، مشکلات و کاستی های کشور همسایه، محدودیت های کشاورزی و صنعتی، کمبود زیرساخت های اقتصادی و توسعه نیافتگی، وضعیت نامناسب و نامتعادل اقتصادی و فرهنگی، فقدان نظام برنامه ریزی جامع، رقابت های ژئوپلیتیکی قدرت های منطقه ای و فرا منطقه ای و ... از یک سو، اهمیت ویژه ای را در برنامه ریزی های توسعه و امنیت کشور به مناطق مرزی داده است و این مناطق را برای نامنی و چالش بردار و به نقاط حساس و استراتژیک کشور تبدیل کرده است، از طرفی هم این تفاوت ها منجر به گسست این دو ناحیه و ایجاد یک رابطه استثماری به نفع مرکز می شود (رضایی، ۱۳۸۰: ۱۷).

در این بین، دوری از مرکز به ویژه در نظام های حکومتی بسیط باعث عقب ماندگی مناطق مرزی از حیث توسعه همه جانبه شده و این مناطق را از نظر شاخص های توسعه در پایین ترین حد قرار داده (زرقانی، ۱۳۸۶: ۱۶۹) و این دوری به معنای دوری از مراکز تصمیم گیری سیاسی است که باعث می شود این مناطق به دلیل دوری از مرکز و هم به دلیل کاستی در قابلیت های جمعیتی و صنعتی، کمتر در جریان آثار مثبت برنامه های توسعه داخلی قرار گیرند و لذا این مناطق از محرومیت شدیدی رنج می برند و این مساله سبب محرومیت شدید و در حاشیه قرار گرفتن این مناطق و قرار نگرفتن آنها در مسیر امواج توسعه کشور می گردد (عندلیب، ۱۳۸۰: ۲۰۲).

مرزنشینان اکثر کشورهای جهان، بسیاری از نیاز های خود را از طریق مبادلات (رسمی و محلی) مرزی تامین می کنند که این موضوع در زمینه کیفیت روابط متقابل سیاسی و اقتصادی و نظامی و ... مورد بحث بوده که در نتیجه آن می توانیم به توسعه و صلح و ثبات امنیتی در نواحی مرزی اشاره کنیم. در مجموع از این طریق مرزنشینان با استفاده از این فرصت ها می توانند زیرساخت های اقتصادی را که زمینه ساز توسعه یافتگی بوده و جریان امنیت پایدار را در نواحی خود به ارمغان بیاورند و به مزایای نسبی در این نواحی دست پیدا کنند. سکونتگاه های نواحی مرزی از جمله مناطق مهم و استراتژیک کشور، از جهت افزایش و تثبیت جمعیت و ضعف امنیت به شمار می آید، که اگر به شیوه ای علمی و منطقی برنامه ریزی شود، می تواند تا حد بسیاری مشکلات امنیتی و توسعه ای را برطرف کرده و با شناخت پتانسیل ها و نقاط ضعف به شکوفا شدن و رشد اقتصادی و ثبات امنیتی منجر گردد، و در این موضوع کشوری موفق است که بتواند با این تدابیر و با استفاده از راهکارهای اقتصادی و امنیتی و ... جمعیت را به ماندن در نواحی مرزی علاقه مند نماید.

احساس توسعه نیافتگی در نواحی مرزی به ویژه در میان گروه های قومی و مذهبی مرزنشین زمینه ساز مولفه های موثر بر امنیت مرزی می باشد، چرا که هم اکنون عمده مناطق بحرانی و ناامن کشور منطبق با نواحی مرزی می باشد که با این وجود، دربررسی های انجام شده، نشانگر این موضوع است که بسیاری از موارد ناامنی با همکاری و توسط خود مرزنشینان به صورت سازمان یافته یا انفرادی صورت گرفته است. از این رو در برخی کشورها حفظ و گسترش امنیت مرزی به راهکارهای نظامی گرایانه و تهدیدمحور روی آورده اند که چندان کارآمد نبوده و نتایج مثبتی را در پی نداشته است، چرا که شناسایی و مهار مسائل اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی که قابلیت تبدیل به تهدید امنیتی را دارند نیز باید هم ردیف مولفه های امنیتی مورد توجه قرار گیرند.

قابل ذکر است که توجه صرف به توسعه و یا امنیت در برنامه ریزی های نواحی مرزی می تواند اثرات منفی داشته باشد و در این راستا نگرش ها و مدل ها و استراتژی های متفاوتی وجود دارد که در ادامه به بررسی هریک خواهیم پرداخت.

با توجه به شرایط موجود در مناطق مرزی ما، به ویژه مرزهای شرقی، یکی از بهترین شیوه ها برای تامین امنیت مرزها و مرزنشینان زیرساخت های اقتصادی می باشد چرا که می تواند منجر به اشتغال مستقیم و غیرمستقیم و کاهش فقر آن ها شده و با گسترش فعالیت خود، منجر به کاهش قاچاق کالا و مواد مخدر و تردد غیر مجاز و ناامنی شود تا مردم به فعالیت و شغل های اقتصادی ناسالم گرایش پیدا نکنند (علمدار، ۱۳۹۲: ۱۷)، علاوه بر این، باعث افزایش انگیزه در مرزنشینان برای ماندن در این مناطق و کاهش مهاجرت به شهرها می گردد و آنان را از حالت بی برنامه بودن و انفعال، به برنامه های دولتی وارد ساخته و توسعه گام به گام با رویکرد توسعه از پایین به بالا را منجر می گردد. همین امر زمینه را برای دولت فراهم میکند تا به سرمایه گذاری بیشتر در این مناطق اقدام کند. همچنین، از بعد سیاسی تاسیس و فعالیت در این زیرساخت های اقتصادی راه را برای گسترش روابط سیاسی و حسن همجواری بین کشورهای همسایه هموار می کند. در مجموع، ناحیه جنوب شرق ایران، از یک سو، در عین داشتن ظرفیت و مزیت های جغرافیایی زیاد، ضعف ها و محدودیت های فراوانی نیز دارد. متأسفانه به دلیل نبود توازن و تناسب میان ظرفیت های مثبت منطقه از یک سو و ضعف ها و جنبه منفی آن از سوی دیگر، توسعه و پیشرفت منطقه با اتکا به ظرفیت های داخلی

آن به صورت مستقل، ناممکن شده است (واثق، ۱۳۹۵: ۴۵) و از سوی دیگر، این مناطق بخاطر مجاورت با کشورهای همجوار همیشه در معرض خطر تهاجم نظامی و عوامل اخلال در امنیت داخلی می باشند.

روش تحقیق :

در این پژوهش با روش توصیفی، تحلیلی و با استفاده از داده های کتابخانه ای و مقالات فارسی در شبکه جهانی اینترنت به تبیین اثرات متقابل امنیت و توسعه یافتگی مرزهای آبی به ویژه در استان هرمزگان پرداخته ایم تا با انتخاب یک استراتژی مدیریتی متناسب با این نواحی این شهرستان، بسیاری از معضلات مربوطه برطرف و نوع نگرش و رویکرد در نظام برنامه ریزی و سیاست گذاری نسبت به این شهرستان تغییر نماید.

۲) ساختار کلی مقاله

۲-۱) پیشینه پژوهش

۲-۱-۱ توسعه و امنیت در آمایش مناطق مرزی ایران (علیرضا عندهلیب و شریف مطوف)

یافته های این تحقیق بیانگر شناخت پایه های نظری و نظریه های مربوط به توسعه و امنیت در مناطق مرزی، تجربه مختلف کشور های جهان و ایران در مرز و برنامه ریزی نواحی مرزی، راهکار و راهبرد های مهار مشکلات مرزی، نتیجه به دست آمده از سیاست های نوین مرزی می باشد که، پیوستگی امنیت و توسعه در این مقاله مورد بحث ما می باشد. با این وجود، نتایج این مقاله نشان می دهد که، توسعه و امنیت در نواحی مرزی لازم و ملزوم یکدیگرند و عدم تعادل بین مرکز و پیرامون بر توسعه ملی موثر بوده و زمینه ساز ناامنی می باشد و اثر خود را بر کل کشور سرایت می دهد. این مقاله غالباً به بررسی نظام برنامه ریزی کشور و تعدد سطوح ارتباطی میان مسئولین و برنامه ریزان در اقدامات توسعه ای و امنیتی می پردازد.

۲-۱-۲ پیوستگی توسعه و امنیت مرزی-جستاری در مفهوم شناسی، عبدالرضا رحمانی فضلی، عباس سعیدی

در این مقاله کوشش دارد تا با بررسی اهمیت و جایگاه عرصه های سکونت گاهی مناطق مرزی بر پیوستگی امنیت و توسعه تاکید ورزد، که ارتباط متقابل بین توسعه یافتگی و امنیت در مقاله حاضر مورد بحث این پژوهش می باشد. در نتیجه گیری این مقاله به عوامل دخیل در ناامنی در مرزها، اهمیت و جایگاه دوگانه مرز، اقداماتی در راستای همگرایی مرزنشینان با خصوصیت های فرهنگی و اجتماعی شان پرداخته است. مقاله حاضر بیشتر بر ارائه راهکار هایی برای برابری و توازن بین مرکز و پیرامون پرداخته و به ارتباط بین سطوح توسعه و امنیت کمتر پرداخته است.

۲-۱-۳ همبستگی تهدیدهای امنیتی و دفاعی با سطوح توسعه در استان کردستان با رویکرد آمایش سرزمین، سید

مصطفی هاشمی، عباس علی پور، امیر فتحی

این مقاله بیانگر این است که در دیدگاه های نوین امنیت سازی در ارتباط با مناطق مرزی بر استراتژی توسعه پایدار در این مناطق تاکید می کنند و این مقاله ارتباط بین تهدیدات مرزی و شاخص های توسعه را با کمک همبستگی پیرسون سنجیده، که بررسی شاخص های توسعه در این مقاله موضوع مورد بحث ما می باشد. نتیجه این مقاله بازگو کننده این است که، بررسی رابطه توسط همبستگی پیرسون، شاخص های امنیتی و دفاعی تنها با دو گروه از شاخص های بهداشتی و درمانی و اقتصادی دارای همبستگی معنادار می باشد و این که حوزه دفاع و امنیت بر روی تمامی بخش های توسعه تاثیرگذار بوده و این موضوع در استان های مرزی از اهمیت بالایی برخوردار می باشد، که البته تمامی متغیر ها در این مقاله منطبق با شرایط شهرستان های استان کردستان از لحاظ کلیه شاخص های توسعه می باشد.

۲-۲) سوالات پژوهش

- ۲-۲-۱) سوال اصلی در این تحقیق این است که، با وجود موانعی از جمله تروریسم، قاچاق مواد مخدر و کالا، بی کاری در نواحی مرزی استان هرمزگان، چه ارتباطی میان توسعه یافتگی و ثبات امنیت وجود دارد؟
- ۲-۲-۲) سوال فرعی عبارت است از این که، توسعه نواحی استان هرمزگان از بعد اقتصادی، چه تاثیرات فضایی-کالبدی داشته و تاثیرگذاری آن بر همگرایی مرزنشینان با حکومت مرکزی به چه میزان بوده است؟

۳-۲) فرضیات پژوهش

- ۱) به نظر می رسد با ارتقا سطح توسعه یافتگی و گسترش زیرساخت های اقتصادی در نواحی مرزی استان هرمزگان، می توان به نتایجی از جمله کاهش قاچاق و مشاغل کاذب، گسترش همکاری های مختلف بین المللی و تثبیت جمعیت دست یافت که در نهایت به ثبات امنیت در این نواحی می انجامد
- ۲) با توجه به معضل بیکاری و ازدیاد قاچاق سوخت و مشاغل کاذب در نواحی مرزی استان هرمزگان، پیش بینی می شود با واگذاری مدیریت و کنترل بسیاری از کارگاه ها و واحد های صنعتی و تجاری به مرزنشینان و مردمان نواحی مرزی، منجر به گسترش روزافزون مشارکت مردمی و همگرایی و در نتیجه امنیت پایدار در این نواحی گردد.

۴-۲) مفاهیم و نظریه ها:

۴-۲-۱) توسعه و توسعه پایدار: توسعه فرآیندی است که در آن یکسری تحولات و تغییرات بنیادی در ساختارهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی جامعه به وقوع می پیوندد. بدین ترتیب می توان انتظار داشت که همراه با توسعه حتما رشد اقتصادی حاصل شود، اما رشد اقتصادی ممکن است توسعه به بار نیاورد (روزبهان، ۱۳۷۰: ۱۲) زیرا توسعه یک جریان چند بعدی است که در خود تجدید سازمان و سمت گیری متفاوت کل نظام اقتصادی و اجتماعی را به همراه دارد (ازکیا، ۱۳۷۰: ۱۸).

توسعه پایدار عبارت است از برآورده کردن نیازهای نسل امروز بدون اینکه توانایی نسل آینده در برآورده کردن نیازهایش تهدید شود (ایساکسون، ۲۰۰۲: ۴۸۱).

از دهه ۱۹۶۰ به بعد تغییرات اساسی در نحوه نگرش به مفهوم توسعه و شاخص های آن به ظهور رسید و معیارهایی چون امنیت ملی، کامیابی اقتصادی و عدالت اجتماعی و مکانی مورد توجه قرار گرفت و در آن توسعه علاوه بر ازدیاد کمی ثروت جامعه از تغییر کیفی نظام اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی نیز حکایت می کند (ازکیا، ۱۳۷۸: ۶).

لذا امروز تلقی ما از مفهوم توسعه، فرآیندی همه جانبه است (نه فقط توسعه اقتصادی) که معطوف به بهبود تمامی ابعاد زندگی مردم یک جامعه (به عنوان لازم و ملزوم) است. لذا این تغییر و تحول برای انسان و بخاطر انسان است، توسعه خود هدف نیست بلکه ابزاری است تا انسان را متناسب با مکانی که در آن زیست می کند به جایگاه و موقعیت شایسته برساند (فیروزنیا و افتخاری، ۱۳۸۲: ۱۴۱).

واژه توسعه به رغم گستردگی کاربرد در زبان روزمره، به هیچ وجه مفهوم واضح نیست، به همین جهت توسعه هنگامی معنایی در دسترس دارد که آن را در حیطه ای اقتصادی، سیاسی، فرهنگی، اجتماعی مطرح کنیم و این تقسیم بندی نشان دهنده نگرش سیستمی به مقوله توسعه است. این تحلیل نمایان گر نظامی از روابط متقابل میان زیر سیستم هایی است که کارکردهایی ویژه را در کلیت سیستم انجام می دهند و امکان تداوم حیات جامعه را فراهم می آورند. بر این

اساس توسعه، در معنای کلی به تحول در چهار زیر مجموعه زیر اشاره دارد که عبارت اند از: توسعه اقتصادی، توسعه سیاسی، توسعه فرهنگی و توسعه اجتماعی (از کیا، ۱۳۷۷: ۱۸) که عبارت اند از:

الف) توسعه اجتماعی: توسعه در کلی ترین شکل آن، از تکثیر و تقارب نقش های کارکردی جامعه سرچشمه می گیرد (اپترواندرلین، ۱۳۸۰: ۱۹). گذر از نظم سنتی به نظم مدرن، مبین تقسیم کار اجتماعی فزاینده، انفکاک، پیچیدگی ساختاری جامعه است که حاصل آن برآمدن صورت بندی اجتماعی مبتنی بر طبقات مشخص و صف بندی های منطقی است (دورکیم، ۱۳۸۱: ۱۴۲). ابعاد توسعه اجتماعی عبارت است از: سطح شهرنشینی/ سطح کاربرد فناوری در زندگی روزمره/ سطح وضوح صورت بندی اجتماعی/ نوع و شکل جرائم و طلاق ها/ سطح تعامل با دنیای بیرون/ ترکیب طبقات/ سطح تعامل اجتماعی/ نوع گروه بندی های اجتماعی/ استقلال طبقات از دولت/ انواع جدید خانواده و اشکال دموکراتیک تر آن/ سطح مصرف و جستجوی کیفیت زندگی/ تنوع حیات اجتماعی/ عدالت اجتماعی و دسترسی به فرصت های برابر (استس، ۱۳۸۲: ۵۶).

ب) توسعه اقتصادی: امروزه منظور از اقتصاد توسعه یافته، شکلی از نظام اقتصادی است که شاخص های زیر را داشته باشد: نقش آفرینی در مناسبات جهانی و دارا بودن سهمی قابل توجه از بازاها/ تولید صنعتی و کشاورزی انبوه/ انباشت و صدور سرمایه/ سطح بهره وری سرمایه های کشور/ سطح اشتغال مفید و کارآمد/ سطح تولید صنعتی/ درصد جمعیت شاغل به کار در صنعت/ کیفیت زندگی مرزنشینان بر حسب استانداردهایمانند امنیت/ امید به آینده/ خودکوفایی/ نرخ مرگ و میر و زاد و ولد/ میزان فقر و محرومیت/ بنیاد های قشر بندی/ میزان و شدت احساس محرومیت/ سطح توانمندی مرزنشینان (کلمن و نیکسون، ۱۳۷۸: ۲۲).

ج) توسعه سیاسی: سخن گفتن درباره توسعه سیاسی بسیار مشکل است، چون توسعه سیاسی سطوح گوناگونی دارد که گاه متناقض است. ولی به هر حال، سطح اول توسعه سیاسی در دنیای مدرن، شکل گیری یک حکومت ملی است.

سطح دوم توسعه سیاسی بر حسب افزایش کارایی حکومت در بسیج منابع انسانی و مادی در راستای اهداف ملی تعریف می شود. در این مرحله، حکومت می تواند با گسترش دو بازوی خود یعنی بوروکراسی سراسری و ارتش، اقتدار خود را در سراسر کشور گسترش دهد و منابع کشور را بر اساس اهداف ملی بسیج کند و در خدمت ارتقا جایگاه کشور در نظام بین الملل قرار دهد.

سطح سوم و نهایی توسعه سیاسی با شاخص هایی چون توسعه روابط مبتنی بر شهروندی، تحکیم حقوق فردی و گروهی، توانمندی جامعه مدنی در مقابل دولت، وجود نظام چند حزبی، سیاست رقابتی و ثبات سیاسی به عنوان شاخص های توسعه سیاسی سنجیده می شود (هانینگتون، ۱۳۷۰: ۵).

د) توسعه فرهنگی: این توسعه در کلی ترین شکل، به معنای گذر از ایستایی به پویایی فرهنگی است که طی آن حجم و محتوی تولیدات فرهنگی رو به رشد می گذارد و مرزهای شناخت یک جمع رشد پیدا می کند. ابعاد این توسعه عبارت است از: گذار از فرهنگ انقیاد به فرهنگ مشارکتی/ گذار از نگرش محدود محلی اندیش سنتی به نگرش جهانی اندیش/ گذار از تعلقات فروملی و قبیله ای به تعلق ملی/ مرجع یابی علم و عقلانیت بشر در زندگی/ اهمیت آموزش و مهارت و تکنیک در زندگی انسانی/ دسترسی هر چه بیشتر به کالای فرهنگی.

۲-۴-۲) امنیت پایدار: امنیت به عنوان یک مفهوم عام، تمامی شئون و ابعاد زندگی انسان را در برمی گیرد و با بقای نفس و صیانت از حیات و موجودیت انسان پیوند می خورد. در واقع، تضمین کننده حیات و بقای انسان و موجود زنده است (حافظ نیا، ۱۳۸۴: ۳۲۷). در بررسی مفهوم امنیت، همواره باید به نسبی بودن آن توجه داشت. در واقع امنیت، تابعی از دو متغیر فرصت، و مؤلفه دیگری به نام تهدید است. دو متغیر یاد شده همواره با یکدیگر محاسبه می شوند. در

این میان، باید تهدیدها را زیان‌های امنیتی دانست؛ این درحالی است که فرصت‌ها، سودمندی کشورها در روند تعامل بین‌المللی به شمار می‌روند (متقی، ۱۳۸۳: ۹).

امنیت پایدار مستلزم توجه به تمامی وجوه امنیت بوده و ناظر بر درک جامعی است که بر پایه آن به همه عوامل موثر سیاسی، اجتماعی، فرهنگی و امنیتی در کنار یکدیگر و در تعامل با یکدیگر توجه می‌شود (نصیری، ۱۳۸۴: ۸۲).

امنیت پایدار، در عمل نوعی رویکرد نسبت به کنترل مرزها بوده و متکی بر این باور است که پیامد‌های ناامنی، از جمله تروریسم و قاچاق در مرزها، صرفاً با کنترل و حضور نظامی قابل چاره‌جویی نیست و در این راستا باید بیشتر بر شناسایی علل ناامنی اقدام و بر راهبردهای پیشگیرانه (به جای راهبرد واکنشی) تأکید ورزید و باید هدف از کنترل این تهدیدات و ناامنی‌ها، حل مشارکتی علل ایجادکننده آن با ابزار خاص خودش باشد. با این وجود، امنیت پایدار، بر تمام ابعاد و شاخص‌های امنیت توجه داشته و بر پوشش عادلانه فضایی و اجتماعی امنیت و نقش محوری مردم در استقرار آن تأکید دارد. نواحی مرزی بیشتر کشورها به دلیل خصوصیات از جمله دوری از مرکز جغرافیایی و کانون قدرت سیاسی و اقتصادی، انزوای کارکردی، دوگانگی سیستمی و ویژگی‌های خاص اجتماعی و فرهنگی از نظر شاخص‌های توسعه و رفاه در وضعیت مطلوبی قرار ندارند و با چالش‌های امنیتی روبه‌رو هستند (زرقانی و بخشی، ۱۳۹۵).

۲-۴-۳) نواحی مرزی: نواحی مرزی، محدوده‌ای است که در آخرین حد قلمرو حاکمیت یک کشور قرار گرفته و نواحی داخلی یک کشور را از نواحی کشورهای آن سوی مرز متمایز می‌سازد، از سویی، این نواحی جغرافیایی مجاور مرز که شهرها، روستاها، اجتماعات انسانی را در بر گرفته، دارای ویژگی‌هایی از جمله: دوری از مرکز/ انزوا و حاشیه‌ای بودن/ ناپایداری الگوی اسکان و سکونت به دلیل شرایط جغرافیایی/ نظام و الگوی مراودات و تبادلات/ تفاوت‌های فرهنگی، قومی، نژادی، مذهبی/ تهدیدات خارجی و ژئوپلیتیکی/ ساختار دوگانه سیستمی/ توسعه نیافتگی/ انواع ناامنی و قاچاق و تروریسم/ قابلیت تماس با محیط‌های گوناگون و وجود مبادلات و پیوند‌های فضایی در دو سوی مرز و تأثیرپذیری متقابل در معرض تهدیدات گوناگونی می‌باشد که از یک سو زمینه‌ساز تخلیه نواحی مرزی بوده و از سوی دیگر، می‌تواند این تهدیدات را به مرکز کشور سرایت دهد. با این وجود، نواحی مرزی، عرصه فرصت‌ها و تهدیداتی بوده که می‌توان با اتخاذ یک استراتژی مناسب و برنامه‌ریزی نظام‌مند، این نواحی را به یک موقعیت استراتژیک و توسعه یافته مبدل ساخت.

۲-۴-۴) مرز: مرز از جمله مفاهیمی است که در عرصه‌های گوناگون سیاسی، اقتصادی، تجاری، فرهنگی، جغرافیایی، نظامی، امنیتی، اجتماعی و... تجلی پیدا می‌کند. مرز به دو مفهوم عینی مانند مرزهای رسمی کشور و مفهوم ذهنی مانند مرزهای عقیدتی به کار می‌رود، همچنین می‌تواند باز و بسته یا قوی و ضعیف باشد (عزتی، ۱۳۸۶). علاوه بر آن، مرزها ثابت نیستند و به شدت تابع شرایط زمان و مکان می‌باشند و می‌توانند در شرایط مختلف معنا، مفهوم، کارکرد متفاوت داشته باشند.

در گذشته و تا پایان جنگ سرد مرز نشانگر اقتدار ملی و محدوده اعمال حاکمیت و حفظ امنیت ملی از تجاوزات خارجی بوده است، از سوی دیگر مرزها علاوه بر بار سیاسی و کارکرد جداسازی آنها، حامل مفهومی، اجتماعی و فرهنگی اند که بدین ترتیب مرزها دارای جنبه‌ای قویاً ادراکی هستند.

انسان برای مشخص ساختن محیط پیرامون خود، آن گونه که با گستره‌ی فعالیت‌های همسایه تداخل پیدا نکند، ناچار به تعیین خطوطی قراردادی در بخش پایانی و پیرامونی محیط زیست یا قلمرو خود بوده است. گونه گسترش یافته این مفهوم، خط پیرامونی است که بخش پایانی گستره‌ی فعالیت یک ملت را مشخص می‌سازد و جنبه‌ای سیاسی پیدا می‌کند که مرز خوانده می‌شود (مجتهدزاده، ۱۳۸۱).

نیازهای طبیعی انسان به منابع موجود در محیط اطراف باعث شده تا انسان از ابتدای پیدایش خود و تشکیل اقوام و زندگی گروهی، محدوده معینی را برای خود مشخص کند و از آن محدوده در مقابل بهره برداری، نفوذ و دخالت سایر افراد جلوگیری و در صورت لزوم به طور دسته جمعی از حریم خود دفاع نماید (حافظ نیا، ۱۳۸۹: ۱۰۲).

در واقع مرز یک خط نیست، بلکه سطح عمودی است که از طریق فضا، خاک، زیرزمین دولت همسایه را برش میدهد، این سطح در روی زمین به صورت یک خط به نظر می رسد (گلاسنر، ۱۹۹۲: ۷۵).

مرز مهمترین عامل تشخیص و جدایی یک واحد سیاسی از واحدهای دیگر است، در ضمن، وجود همین خطوط است که وحدت سیاسی را در یک سرزمین که ممکن است فاقد هرگونه وحدت طبیعی-انسانی باشد را ممکن میسازد (میرحیدر، ۱۳۷۱: ۵۳).

۲-۴-۵) مرزنشین: در یک تعریف، به کلیه اشخاصی که در عمق نوار مرزی (حداقل ۲۰ تا ۵۰ کیلومتری خط مرزی) سکونت دائم داشته باشند مرزنشین اطلاق می گردد و مدت سکونت اشخاص اگر کمتر از شش ماه متوالی باشد، مرز نشین محسوب نخواهد شد و در تعریفی دیگر، افرادی که در مجاورت مناطق مرزی سکونت می کنند، در تعریف علمی یا حقوقی، «مرزنشین» دانسته می شود. زندگی در مناطق مرزی اغلب با مشکلاتی همراه است. بطور مثال جابجایی جمعیت در نواحی مرزی، اغلب دشواریهایی را برای مرزنشینان به همراه می آورد، فعالیت باندهای قاچاق، زندگی مرزنشینان را تحت تاثیر قرار می دهد. مرزنشینان از یک سو، اغلب با ساکنان مرزنشین کشورهای همسایه روابط قومی، زبانی یا خویشاوندی دارند و با این حال، در صورت بروز هرگونه تنش، نزاع و جنگی، این مرزنشینان هستند که خط مقدم دفاع از میهن را تشکیل می دهند، از سوی دیگر آن ها در معرض ظن و حاشیه گرایی قرار دارند و با جنبه های منفی ارزیابی می گردند و این در حالی است که جنبه ها و ارزش های فرهنگی و یا منابع و برخورداری های اقتصادی و یا حتی میراث مشترک تاریخی آن ها با ساکنان درون مرزها و مرکز نادیده گرفته می شود. از همین رو دولت ها همواره برای مرزنشینان معافیت ها و امتیازاتی را در نظر می گیرند. بطور مثال مرزنشینان می توانند برای رفع احتیاجات شخصی یا سر زدن به خویشان و اقوام خود، راحت تر از مرزها عبور کنند و از تخفیفات گمرکی برای نقل و انتقال کالا نیز برخوردار شوند.

۲-۵) نظریات :

نایلز هنسن (۱۹۷۸) پس از انجام مطالعات گسترده میدانی در مرزهای کشورهای اروپایی مانند آلمان، فرانسه و سوئیس ویژگی های این مناطق مرزی را بر اساس نظریه مکان مرکزی والتر کریستالر و نظریه قطب رشد پرو و سایر نظریات مرتبط با برنامه ریزی منطقه ای، تجزیه و تحلیل کرد. هانسن در مطالعات خود با اشاره به ویژگی های مثبت و منفی مناطق مرزی آنها را دسته بندی و اصولی کلی برای نظریه خود ارائه کرد.

ویژگی های مثبت مناطق مرزی از دیدگاه هنسن عبارت است از: توسعه فعالیت های تجاری و فرهنگی در مناطق مرزی، به دلیل شعاع نفوذی که در کشورهای مجاور پیدا می کند، بیشتر از مناطق مرکزی است و این پدیده می تواند در فرایند توسعه مناطق مرزی و کل کشور به کار گرفته شود/ سرمایه گذاری در مناطق مرزی در مقایسه با مناطق داخلی به دلیل فرار از مالیات یا معافیت مالیاتی سود بیشتری دارد.

ویژگی های منفی مناطق مرزی از دیدگاه نظریه هنسن به شرح زیر است: تعادل نداشتن میان مناطق مرزی و مناطق مرکزی که بر فرایند توسعه در این مناطق تأثیر می گذارد/ ناهمخوانی میان اهداف سیاسی و اقتصادی و ظهور مشکلات مربوط به آن در مناطق مرزی.

هنسن بر اساس نظریه خود، اصول کلی و ویژگی های مناطق مرزی را بیان می کند: وجود موانع مرتبط با تجارت بین المللی که در مناطق مرزی اعمال می شود/ قطع ارتباطات با کشورهای مجاور و محدود شدن آن به دلیل تفاوت در زمینه های گوناگون مانند میزان رشد اقتصادی یا تفاوت فرهنگی/ خطر تهدیدها و تهاجم نظامی/ گسست در ساختار فضایی این مناطق بر اثر ایجاد مرزهای فیزیکی (عزتی و دیگران، ۱۹۷۸: ۲۵۴).

هنسن استدلال می کند مادامی که این شرایط برقرار و این خصوصیات برای مناطق مرزی باقی است، این مناطق به صورت مناطق محروم، توسعه نیافته و پیرامونی باقی خواهد ماند (هنسن، ۱۹۷۸: ۲۵۴).

نظریه توسعه یافتگی: در چارچوب نظریاتی که در زمینه برخورد با آسیب پذیری های داخلی و چگونگی بسیج قابلیت های کاهش ضریب آسیب پذیر امنیتی مطرح شده است، نظریه توسعه محور می باشد. این دیدگاه که در دهه ۱۹۶۰ در ادبیات امنیت ملی مطرح شده است، عمدتاً بر مقوله های اقتصادی و غیر راهبرد (نظامی) مبتنی است و عمدتاً با نام ((مک نامارا)) وزیر امور خارجه آمریکا در زمان ریاست جمهوری کندی، همراه گشته است. وی تعریف کلاسیک از امنیت را به باد انتقاد گرفته و استدلال کرد که منابع تأمین سطح مطلوب امنیت برای دولت آمریکا در کنار متغیرهای نظامی، باید از طریق توجه و تأکید بر مؤلفه های رشد اقتصادی و سیاسی، چه در داخل آمریکا و چه در کشورهای در حال توسعه تأمین شود. به سخن دیگر به زعم مک نامارا جوهر و ذات امنیت ((پیشرفت و توسعه)) می باشد به نحوی که همگام با توسعه و ترقی این مفهوم می توان شاهد تقویت و توسعه امنیت بود. وی عقیده دارد همان گونه که پیشرفت در حال ترقی است، امنیت نیز همزمان ترقی می کند. مردم یک کشور باید منابع انسانی و طبیعی خود را به گونه ای سازمان دهند، تا آنچه را که مورد نیاز آنان است و برای زندگی انتظار دارند، تأمین کنند (مک نامارا، ۱۹۶۸: ۱۵۱). به این ترتیب در نظر وی جامعه که فاقد توسعه یافتگی مطلوبی باشد دائماً در معرض بروز بحران های ناشی از ناامنی قرار دارد. چون که پیامد های ناشی از ناامنی اقتصادی و فقر، یعنی بی اعتمادی، تشنج داخلی و خشونت به طور مستقیم در جامعه انعکاس می یابد (همان، ۱۹۵۶: ۱۶۳).

۲-۶) محیط شناسی

استان هرمزگان یکی از استان های ایران است. این استان از جهت شمال و شمال شرقی با استان کرمان، غرب و شمال غربی با استان های فارس و بوشهر و از شرق با استان سیستان و بلوچستان همسایه است و جنوب آن را آب های خلیج فارس دریای عمان در نواری به طول تقریبی ۹۰۰ کیلومتر دربر گرفته است. این استان در منطقه ۲ کشور قرار دارد و مرکز آن، بندرعباس است. جمعیت آن تا سال ۱۳۹۵ حدود ۱/۷۷۶ میلیون برآورد شده است.

۲-۷) یافته های پژوهش

۲-۷-۱) پیوستگی توسعه یافتگی و امنیت:

به نظر برخی از صاحب نظران، توسعه و امنیت مکمل یکدیگرند و با یکدیگر ارتباط متقابل دارند. امنیت پایدار مرهون توسعه پایدار و توسعه پایدار تضمین کننده امنیت ملی است. از یک سو توسعه و حرکت به سوی آن، به تقویت مبانی قدرت ملی و در نتیجه امنیت ملی در کشور می انجامد و از سوی دیگر، فراهم آمدن این امنیت، یکی از بسترهای مناسب را برای توسعه ملی فراهم می کند.



شکل شماره ۱ (نقشه جغرافیای سیاسی استان هرمزگان)

در رابطه با نظام برنامه ریزی و توجه به امنیت و توسعه یافتگی در کل ۴ نگرش وجود دارد که به شرح زیر است.

الف) نگرش قائل به تقدم امنیت بر توسعه: این نگرش قائل است که توسعه در بستر امنیت شکل می گیرد و تا زمانی که امنیت شکل نگیرد، امکان توسعه همه جانبه وجود ندارد. نمونه بارزی از چنین تفکری عراق می باشد. این کشور با داشتن تراکم جمعیتی و تمرکز منابع نفتی و سوابق تاریخی ستیز تمدن ها در حول و حوش مرز شرقی خود، اولویت نخست را به امنیت نواحی مرزی می دهد.

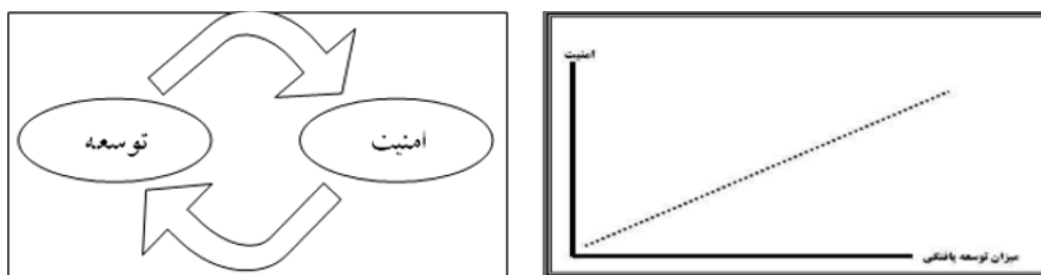
ب) نگرش قائل به تقدم توسعه بر امنیت: این نگرش قایل به این است که هرگونه ایجاد امنیت در نواحی مرزی منوط به بهبود شرایط توسعه و توسعه یافتگی نواحی است. این دیدگاه بر این عقیده استوار است که توسعه نیافتگی عامل اصلی ناامنی است. بر این اساس برای تحقق امنیت در مرزها ابتدا باید بر روی توسعه این نواحی تمرکز نمود.

ج) نگرش قائل به درک متقابل توسعه و امنیت: در این نگرش، عقیده غالب بر آن نیست که امنیت و توسعه بر یکدیگر مقدم هستند بلکه ارتباط هم عرض و هم سنگ توسعه و امنیت برای آن حایز اهمیت است. اهمیت امنیت در کشورهایی که به این دیدگاه معتقدند با اهمیت توسعه، هم سنگ و در ارتباط با یکدیگر است. به عبارت دیگر در این کشورها درک متقابلی از توسعه و امنیت دیده می شود و آنها را لازم و ملزوم یکدیگر می دانند (عندلیب، ۲۰۰۱: ۱۹۳).

د) نگرش قائل به تفکیک توسعه و امنیت در عرصه عمل: در این نگرش درک متقابل از امنیت و توسعه وجود ندارد و مسئولین و برنامه ریزان هر یک از دو حوزه امنیت و توسعه به کار خود مشغولند. از مهم ترین ویژگی های کشورهای با چنین نگرشی عبارتند از: گستردگی پهنه سرزمین و ضعف پیوندهای فضایی بین مناطق کشور و همین طور وجود همین ضعف با کشور همسایه به دلیل گستردگی سرزمین، عدم وابستگی کشور به منابع واقع در مرز، عدم توانایی دولت مرکزی و دستگاه های تابع ملی و محلی در استفاده مناطق مرزی (عزتی، ۲۰۱۱: ۱۸۵).

به طور کلی مفهوم امنیت در هر کشوری از نظر کیفی در سه سطح مختلف منفعل و پیشگیرانه و فرافعال قابل بررسی است. روند برقراری امنیت در سطح یک و دو با توجه به نام سطح خود مشخص است، ولی در سطح سوم، امنیت از رویکرد سلبی خارج شده و با رویکردی ایجابی بوسیله شناسایی و طراحی شاخص ها و مولفه های امنیت برقرار می گردد. بنابراین در سطح اول و دوم مسئولیت اصلی بر عهده دستگاه های نظامی و قضایی و در سطح سوم بر عهده دستگاه سیاست گذاری و برنامه ریزی در بخش های مختلف کشور می باشد.

در تاثیرگذاری متقابل توسعه یافتگی و امنیت، مهمترین و اساسی ترین هدف هر حکومت و کشوری، حفظ بقا و ثبات سیاسی آن کشور و حکومت ها می باشد، که این موضوع مشروط به امنیت ملی کارآمد و تحقق نظام برنامه ریزی متوازن در توزیع منابع ملی، عدالت در توسعه یافتگی بین مرکز و پیرامون، وحدت ملی آن ها می باشد، تا به شکاف سیاسی و واگرایی (به ویژه در نواحی قومی) و محرومیت اقتصادی منجر نگردد. در این موضوع، بسیاری از صاحب نظران، نتیجه عدم تحقق مولفه های توسعه پایدار را در بروز ناپایداری های امنیتی بررسی می کنند و از طرفی هم امنیت را با در نظر گرفتن تمامی ابعاد توسعه یافتگی به ویژه در بعد اقتصادی آن مورد بررسی قرار می دهند.



شکل شماره ۲: رابطه توسعه و امنیت

بر این اساس، ایجاد اشتغال و زیر ساخت های توسعه علاوه بر نتایج مثبتی که در پی دارد، منجر به ثبات سیاسی و امنیتی در نواحی مرزی می گردد، لذا میزان توسعه و پیشرفت این نواحی، استعداد، فرصت، ظرفیت ها و تهدیدات و معضلات پیش رو از اساسی ترین مسائلی است که باید در برنامه ریزی های توسعه ای و امنیتی به آن ها توجه بیشتری نمود

توسعه و حرکت به سمت آن، منجر به دستیابی به قدرت و امنیت ملی شده و در مقابل، امنیت پایدار هم زمینه ساز توسعه یافتگی می باشد، طوری که این پیوستگی در سطوح مختلف محلی، ملی، منطقه ای، جهانی مصداق پیدا می کند و در این بین عدم تعادل در توسعه مرکز و پیرامون و بی عدالتی های جغرافیایی در موضوع همگرایی و واگرایی و وحدت ملی مرزنشینان (به ویژه در مناطق قومی) نسبت به حکومت مرکزی نقش بسیار محوری دارد.

وجود تهدیدات و ناامنی های مختلف و از همه مهمتر توسعه نیافتگی، نواحی مرزی را به نقاطی خطرناک تبدیل کرده که در صورت برطرف نکردن آن ها، در مرحله اول منجر به چالش در حفظ تمامیت ارضی و در مرحله بعد وضعیت روانی، سیاسی، اقتصادی، اجتماعی کشور را با مشکل روبه رو می سازد.

کشورهای در حال توسعه با بستر سازی های قانونی و توسعه ای در نواحی مرزی، برای مرزنشینان خود، شرایطی از جمله؛ گسترش همکاری های بین المللی، کاهش قیمت کالاها و افزایش سود، کاهش یا عدم اخذ مالیات و عوارض گمرکی، توسعه و ایجاد بازارچه های مرزی و کارخانه و کارگاه های مختلف، امنیت، سرمایه گذاری شرکت های دولتی و خصوصی برای مبادلات کالا و تجارت رسمی و جهت دار ایجاد نموده است، که اقدامات منجر به بهبود مزیت و رفاه نسبی، تقویت مشاغل سالم در این نواحی گردیده و باعث کاهش معضلاتی از جمله قاچاق کالا و مواد مخدر، تعصبات قومی و مذهبی، فقر، رکود و تورم، تروریسم، مشاغل، کاذب و... در این نواحی گردیده است.

در قوانین جمهوری اسلامی ایران، به برابری و ارتباط بین توسعه یافتگی و امنیت بسیاری توجه شده است، طوری که طبق اصل نوزدهم مردم ایران از هر قوم و قبیله ای، حقوقی مساوی داشته و نژاد، زبان و مانند این ها سبب امتیازی نخواهد بود. در اصل چهل و هشتم بر عدم تبعیض در بهره برداری از منابع طبیعی و استفاده از درآمدهای ملی در سطح استان ها و توزیع فعالیت های اقتصادی میان استان ها و مناطق مختلف کشور تاکید کرده و اینکه هر منطقه ای فراخور نیازها

و استعداد رشد خود، سرمایه و امکانات لازم در دسترس خود داشته باشد. در سیاست های کلی نظام در دوره چشم انداز (بند ۱۴)، تقویت امنیت و اقتدار ملی با تکیه بر رشد اقتصادی، مشارکت سیاسی و تعادل منطقه ای مورد توجه قرار گرفته است. در برنامه های اول تا چهارم توسعه کشور نیز همواره بر برقراری عدالت اجتماعی، تعادل و توازن منطقه ای و اصلاح ساختار فضایی توسعه تاکید گردیده است. در ماده ۷۵ قانون برنامه چهارم توسعه، توسعه مناطق مرزی با هدف تقویت همگرایی های ملی و پیوند مناطق مرزی با اقتصاد ملی و فراملی مورد توجه قرار گرفته که در بخش پنجم همان قانون (ماده ۱۱۹) نیز با عنوان تامین مطمئن امنیت ملی و به منظور ارتقا امنیت عمومی، دولت را به توسعه مشارکت همه جانبه همه ایرانیان بر اساس حق برابر شهروندی، در نظام تصمیم سازی و تصمیم گیری و مدیریت اجرایی کشور و همچنین حفظ و ارتقا منزلت اجتماعی گروه مختلف مردم و پیشگیری از بحران منزلتی موظف نموده است.

گسترش مبادلات و همکاری های بین المللی در نواحی مرزی به پیامد های قابل توجهی از جمله، کاهش مهاجرت مرزنشینان، کاهش ناامنی های مرزی، کاهش هزینه های دولت در احداث پاسگاه های مرزی و مرزداری، اعتمادسازی بین دو کشور منجر می گردد، که البته این موضوع مشروط به عدم اختلاف فاحش توسعه و زیر ساخت های اقتصادی در دو سوی مرز و همکاری موثر دو کشور در کارکرد ارتباطی مرز بستگی دارد.

همان طور که گفته شد، استراتژی تهدید محور، کنش و واکنش نظامی و امنیتی، برخورد های «خودی - غیرخودی»، تبعیضات فرهنگی و طایفه ای و مذهبی، برداشت های سنتی نسبت به مرز، نادیده گرفتن فرصت ها و پویایی این نواحی نه تنها منجر به ثبات امنیت نگردیده است، بلکه مانع از توسعه و امنیت پایدار در این نواحی گشته و بر پیچیدگی این نواحی مرز افزوده است، لذا با توجه به اینکه در جهان امروز، استراتژی توسعه یافتگی به عنوان بهترین استراتژی امنیتی در نواحی مرزی در نظر گرفته می شود، از این رو نباید به مرزها به عنوان دیواری در برابر همسایگان نگریست، چرا که مرزها می توانند، پلی در جهت گسترش تعاملات و همکاری های مختلف جهانی باشند، که این موضوع نشانگر کاربرد دوگانه مرزها است توسعه نیافتگی در نواحی مرزی بیشتر کشورها بخصوص کشور های در حال توسعه، موجب شده است که اکثر مرزنشینان خود را در سرنوشت ملی، کمتر شریک بدانند و در تحولات بزرگ درون جامعه و مشارکت های سیاسی حضور کم رنگی داشته باشند، که این خود زمینه ساز نفوذ و گسترش و سرایت ناامنی می باشد، بنابراین تغییر در نگرش بخش مرکزی نسبت به نواحی مرزی و برقراری عدالت اجتماعی و توزیع عادلانه ثمرات توسعه، تا حد بسیار بالایی بر ایجاد و حفظ امنیت کمک میکند.

۲-۷-۲) انتخاب استراتژی و مدل مدیریتی متناسب با مرزها و نواحی مرزی در راستای پیوستگی توسعه

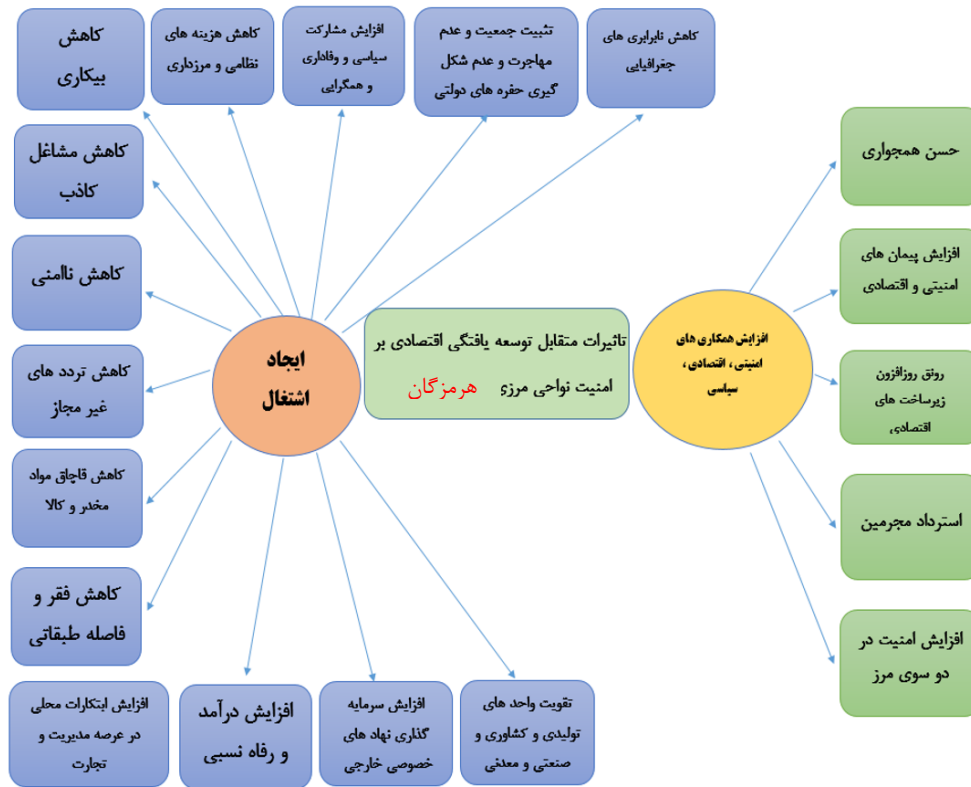
یافتگی اقتصادی و امنیت در نواحی مرزی آبی هرمزگان:

با توجه به ویژگی های جغرافیایی - استراتژیکی کشور و با عنایت به نظام سیاسی مدیریتی و شرایط مرز و نواحی مرزی و فضاهای داخلی و محیط پیرامونی کشور، همچنین با در نظر گرفتن تحولات جهانی و منطقه ای در رابطه با برخورد با مرز و نواحی مرزی سه راهبرد اساسی زیر قابل طرح و برنامه ریزی و اجرا می باشد:

- استراتژی تهدید محور، استراتژی فرصت محور، استراتژی تلفیقی

استراتژی تهدید محور با مدل مدیریتی نظامی و انتظامی: پایه و مبانی این استراتژی بر تهدیدزا بودن مرز و نواحی مرزی است، به گونه ای که تهدید های بالقوه و بالفعل آن از فرصت هایش بیشتر است. بر مبنای این تفکر چارچوب و شاکله نگاه به مرز و نواحی مرزی در قالب شیوه های نظامی و انتظامی شکل می گیرد، که در نتیجه آن مرزها به عنوان مناطق نظامی و امنیتی محسوب شده و راهکارها و دستورالعمل های متناسب با این در این نواحی شکل می گیرد. در این مدل بیشتر کنترل و اداره مرزها در اختیار و تسلط نیروها و دستگاه های نظامی با دو روش سنتی و مدرن قرار می

گیرد. این استراتژی، سبب توسعه نیافتگی، عقب ماندگی اقتصادی، دید همراه با تردید و ظن مرکز نسبت این نواحی و مرزنشینان، گسترش تنش های سیاسی و امنیتی، افزایش ریسک سرمایه گذاری در این نواحی و سرانجام، مهاجرت و تخلیه جمعیتی این نواحی شده که همین امر سبب کاهش ضریب امنیتی در این نواحی خواهد شد.



شکل شماره ۳ (مدل مفهومی تاثیرات متقابل توسعه یافتگی اقتصادی بر نواحی مرزی استان هرمزگان)

استراتژی فرصت محور با مدل مدیریتی کارکردی و توسعه گرا: در این راهبرد برعکس راهبرد تهدید محور، وزن سنگینی به فرصت سازی و فرصت زایی به مرزها و نواحی مرزی داده می شود. ایده آل ترین شیوه نگاه به مرز و نواحی مرزی این استراتژی بوده که سبب بهره مندی حداکثری از فرصت ها و امکانات خواهد شد و به دنبال آن سبب توسعه اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی جامعه و بخصوص نواحی مرزی می شود و بسیاری از عوامل تهدیدزا از بین می رود. طرفداران این استراتژی معتقدند که شرایط و موقعیت جغرافیایی و ارتباطی و ژئوپلیتیکی ایران بطور بالقوه منابع و امکانات محدودی را در زمینه های مختلف اقتصادی و اجتماعی و نظامی و امنیتی قرار داده که در صورت بهره مندی و به فعلیت رساندن آن ها نه تنها مرزها و نواحی مرزی، بلکه در داخل هم از امکانات آن بهره مند گردیده و در نتیجه شرایط مناسبی برای تولید قدرت و افزایش اقتدار ملی و تحکیم جایگاه منطقه ای ایران در آسیای جنوب غربی مهیا می گردد. بر اساس این تفکر قرار دادن مرز در حصار امنیتی و کنترل شدید امنیتی و نظامی باعث از بین رفتن فرصت یا نابودی امکانات و ظرفیت های بالقوه می گردد که در نتیجه آن فضای نظامی و امنیتی حاکم بر مناطق مرزی یک سیکل معیوب عدم توسعه نیافتگی، فقر، تهدید، عدم امنیت را برای کشور و بخصوص مرز به ارمغان می آورد.

استراتژی تلفیقی با مدل مدیریتی همه جانبه گرا؛ در این راهبرد جنبه های تهدید و فرصت را به طور همزمان و همه جانبه در مرزداری در نظر می گیرد. بر مبنای این راهبرد در عین حال که مرزها دارای ظرفیت های مناسب برای توسعه و تولید قدرت برای کشورها بوده ولی در عین حال این مناطق را مصون از تهدید و آسیب هایی که از جنبه های مختلف ممکن است ارزش های مادی و سرزمینی و معنوی یک کشور و ملت را در مخاطره قرار دهد نمی داند، بنابراین این استراتژی برای مرزداری و حفاظت از پیرامون کشور ایده ال است که نه تنها راهکارها و سیاست های مقابله با تهدیدها را سرلوحه اجرایی خود قرار می دهد، بلکه زمینه و شرایط شکوفایی ظرفیت های موجود و چگونگی بهره مندی از این ظرفیت ها را نیز جز خط و مشی اجرایی خود قرار می دهد. یکی از شاخص های مهم این استراتژی، استفاده از مشارکت مردم در اجرای امنیت و توسعه می باشد.

استراتژی بکارگرفته شده در استان هرمزگان از این نوع است، چرا که با وجود زیر نظر داشتن زمینه های مختلف تهدید در داخل و خارج مرزهای این استان و انجام اقدامات متقابل مناسب با آن، از زیرساخت های اقتصادی مانند مناطق آزاد قشم، حداکثر استفاده را می برد.

۲-۷-۳) دلایل تقدم رویکرد امنیتی نسبت به رویکرد توسعه یافتگی در نواحی مرزی استان هرمزگان:

استان هرمزگان، با توجه به واقع شدگی در نواحی پیرامونی کشور و همسایگی با کشوری که با مشکلات گسترده و بسیار پیچیده ای روبه رو است، سبب مواجهه با معضلات و ناامنی های متفاوتی از گذشته تا کنون شده که این امر دلیل بر در اولویت دهی رویکرد امنیتی نسبت به رویکرد توسعه یافتگی در سیاست گذاری ها و نظام برنامه ریزی کشور نسبت به این نواحی شده است. لازم به ذکر است که حدود نیمی از جمعیت ایران بر اساس سرشماری سال ۱۳۹۰، در نواحی و استان های مرزی ساکن هستند که نقشی مهم و اساسی در تامین امنیت این نواحی دارند. البته همان طور که گفته شد خوشبختانه در جهان امروز، استراتژی توسعه یافتگی به عنوان بهترین استراتژی امنیتی در نواحی مرزی در نظر گرفته می شود، ولی هنوز، عوامل و چالش های امنیتی گسترده ای، سبب تشدید رویکرد امنیتی در این نواحی شده که در ادامه به بررسی چند مورد از مهمترین آن عوامل می پردازیم:

۲-۷-۳-۱) وجود نظام حکومتی و برنامه ریزی بسیط یا متمرکز در کشور

با وجود تنوع جغرافیایی و کثرت گروه های قومی و مذهبی در نواحی مرزی، از یک سو دلیلی بر عدم صلاحیت مرکز (به علت عدم شناخت و آگاهی کافی نسبت به این نواحی) در برنامه ریزی مناسب و برطرف کردن مسائل این نواحی است، از سوی دیگر، منجر به کاهش نقش مدیریتی و مشارکت و توانمندی های مرزنشینان در سطوح مختلف و ابتکار مسئولان به علت بوروکراسی و تاخیر در انجام امور محلی، ناحیه ای، ملی و ضعف در توسعه سیاسی مرزنشینان و کثرت محرومیت ها و نابرابری های فضایی و بی عدالتی های جغرافیایی در این نواحی گردیده است/

۲-۷-۳-۲) در نتایج حاصل از بررسی تفاوت های دینی، قومی، مذهبی استان هرمزگان مشخص گردید که، از یک سو، بیشتر مرزنشینان و مردمان این نواحی، فارس و شیعه (اثنا عشری) و تسنن (حنفی) مذهب هستند و با گویش محلی تکلم میکنند، اما نژادهای دیگری از جمله عرب و بلوچ هم با زبان محلی و فارسی در این نواحی ساکن هستند. این تفاوت ها با وجود مشکلاتی از جمله ناامنی و توسعه نیافتگی زمینه ساز نفوذ و واگرایی مرزنشینان و غلبه رویکرد امنیتی می گردد/

۲-۷-۳-۳) پدیده قاچاق مواد مخدر، علاوه بر اهداف و آسیب های مختلف خود، سبب تخریب، قدرت و توانمندی های تولیدی و اقتصادی، خدشه بر امنیت سرمایه گذاری و انسجام و وحدت ملی و اعتبار حاکمیت و استقلال، افزایش هزینه های انتظامی و مرزبانی و قضایی، در هر کشوری به ویژه در کشورهای در حال توسعه است.

۳) نتیجه گیری

با توجه با اینکه نواحی مرزی آبی استان هرمزگان، در موقعیت پیرامونی یک کشور، با سیستم مدیریتی بسیط و در همسایگی آب های خلیج فارس واقع شده است، لذا این مسئله زمینه ساز مشکلات و ناامنی های مختلفی از جمله قاچاق مواد مخدر، سوخت و کالا، بیکاری و سیاست گذاری با رویکرد امنیتی نسبت به این استان در نتیجه توسعه نیافتگی اقتصادی شده است. لذا با در نظر داشتن مکمل بودن و تاثیرگذاری متقابل توسعه اقتصادی و امنیتی در نواحی مرزی و اینکه توسعه نیافتگی اقتصادی، در مرحله اول، سبب چالش زایی در حفظ تمامیت ارضی و ناامنی این نواحی و در مرحله بعد، اساسی ترین هدف حکومت و کشور، یعنی ثبات امنیتی و سیاسی کشور می گردد، می توان برای پیشگیری و مقابله با ناامنی و استقرار امنیت پایدار در این نواحی، با توجه به فعالیت مناطق آزاد و نزدیکی به کریدور شمال - جنوب کشور و پتانسیل های کشاورزی و صنعتی و معدنی در این استان و تاثیر مثبت شده فقر و بیکاری و توسعه نیافتگی اقتصادی در این نواحی، با تدوین یک برنامه ریزی و سیاست گذاری مناسب با شرایط این استان و اتخاذ استراتژی تلفیقی تهدید محور - توسعه محور، با مدل مدیریتی همه جانبه، در جهت رفع مشکل اقتصادی، امنیتی و بهبود وضعیت معیشتی و همگرایی مرزنشینان و مردم این نواحی با حکومت مرکزی گام های موثری را برداشت.

پیشنهادات :

با توجه به مطالعات صورت گرفته در راستای گسترش روزافزون توسعه یافتگی اقتصادی و ثبات امنیت در نواحی مرزی آبی استان هرمزگان، پیشنهاد های زیر را می توان مورد بررسی قرار داد:

۱) در اقلام صادراتی بازارچه سعی شود بیشتر تولیدات کشاورزی و صنعتی و معدنی خود استان صادر شود تا به روند توسعه استان کمک شایانی شود؛

۲) گسترش آموزش همگانی و جلسات با مسئولان محلی و نواحی در جهت ارتقا فرهنگ و آگاهی مرزنشینان و آشنایی با قوانین جدید

۳) گسترش سفر دوسویه مسئولان لشکری و کشوری به منظور گسترش همکاری ها، زیرا کشورهای حاشیه خلیج فارس کشورهای در حال رشد با بازار مصرف خوب در آینده می باشد؛

۴) استفاده و مشارکت همه جانبه مرزنشینان در امور مرزداري - امنیتی و مدیریت زیرساخت های اقتصادی؛

۵) جلوگیری از تمرکز بیش از حد واحد های صنعتی و تولیدی و زیر ساخت های مولد و اقتصادی در مرکز استان؛

۶) ایجاد یک سیاست منطقی و عقلانی در جهت امنیت پایدار برای خروج تدریجی اتباع خارجی از استان به کشورهای خودشان؛

۷) حمایت و گسترش کمی و کیفی زیر ساخت های توسعه صنعتی و کشاورزی و معدنی و کارگاه های تولیدی کوچک در جهت کاهش رشد مهاجرت و مشاغل کاذب؛

۸) شفافیت قوانین تجاری و کاهش سخت گیری های گمرکی در جهت کاهش قاچاق و ناامنی

۹) سیاست گذاری و برنامه ریزی و بودجه ریزی متناسب با شرایط خاص این نواحی، که با شکاف های اقتصادی و سیاسی و فرهنگی و اجتماعی شهرستان های استان در جهت کاهش فاصله و نابرابری ها با مرکز استان منطبق باشد

۱۰) تجهیز بازارچه مرزی با امکانات اولیه مانند سردخانه و انبار و باسکول و نمایشگاه دستاورد های جدید تولیدی در جهت صادرات بیشتر با کمک نهاد های سرمایه گذار خصوصی؛



- ۱۱) ممانعت از بهره مندی اشخاص حقیقی و حقوقی غیر بومی از امکانات و تسهیلات تجاری این استان، چرا که در این صورت مرزنشینان امیدوار به رونق نبوده و فرآیند مهاجرت شروع می شود؛
- ۱۲) تقویت رادیو و تلویزیون محلی با ایجاد برنامه های خوب متناسب با فرهنگ بومی این نواحی؛
- ۱۳) حداکثر بهره برداری از تمامی ظرفیت ها و فرصت های این استان؛
- ۱۴) ایجاد زیرساخت های حمل و نقلی مناسب تر و اتصال به خط ریلی کشور به منظور تسریع در روند صادرات کالا؛
- ۴) قدردانی:**

با تقدیر و تشکر از مدیر گروه جغرافیای سیاسی دانشگاه تربیت مدرس استاد گرامی و ارجمند دکتر حافظ نیا و مدیر گروه محترم جغرافیای سیاسی دانشگاه تهران و تشکر می گردد از مسئولین محترم دومین همایش بین المللی و چهارمین همایش ملی توسعه پایدار دریا محور

۵) منابع

الف) مجلات علمی

- (۱) ابراهیم زاده، عیسی (۱۳۸۹)، امنیت و توسعه در مرزهای جنوب خاوری ایران و برنامه ریزی راهبردی برای آن، اطلاعات سیاسی اقتصادی، سال ۲۴، شماره ۹ و ۱۰، صفحه ۱۳۶.
- (۲) احمدی، حسن؛ دادجو، روزبه (۱۳۹۱). توسعه پایدار مناطق مرزی، راهبرد اساسی حفظ امنیت مرزها. مجموعه مقالات همایش ملی شهرهای مرزی و امنیت: چالش ها و رهیافت ها، دانشگاه سیستان و بلوچستان، صفحه ۶۰.
- (۳) احمدی پور، زهرا؛ الیاسی، آرام (۱۳۹۱)، نقش بازارچه های مرزی بر امنیت منطقه ای (مطالعه موردی: بازارچه های مرزی باشماق میوان)، فصلنامه ژئوپلیتیک، زمستان ۱۳۹۱، دوره ۸، شماره ۴.
- (۴) احمدی پور، زهرا؛ رومینا، ابراهیم (۱۳۸۶)، آمایش مناطق مرزی و امنیت ملی در ایران، فصلنامه ژئوپلیتیک ۱۳۸۶.
- (۵) اخباری، محمد؛ محمد پور، علی (۱۳۸۶)، بحران های مناطق پیرامونی و امنیت مناطق مرزی، نمونه موردی: مناطق مرزی ایران و افغانستان، فصلنامه ژئوپلیتیک، ۱۳۸۶.
- (۶) اطاعت، جواد و سیده زهرا موسوی (۱۳۹۰)، رابطه متقابل امنیت ناحیه ای و توسعه یافتگی فضاها، سیاسی با تاکید بر سیستان و بلوچستان، فصلنامه ژئوپلیتیک، دوره ۷، شماره ۱، صفحه ۷۰.
- (۷) افتخاری، عبدالرضا، پاپلی، محمد حسین؛ عبدی، عرفان (۱۳۸۷). ارزیابی اثرات اقتصادی بازارچه های مرزی (مورد مطالعه: بازارچه مرزی شیخ صالح، استان کرمانشاه)، فصلنامه ژئوپلیتیک، سال چهارم، شماره دوم.
- (۸) حافظ نیا، محمدرضا؛ احمدی پور، زهرا؛ احمدی، سید عباس (۱۳۸۵)، بررسی تطبیقی اهداف و عملکردهای طرح پروانه گذر مرزی (مطالعه موردی: ایران و ترکمنستان)، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، دوره ۲۱، شماره ۳، پاییز ۱۳۸۵.
- (۹) حافظ نیا، محمدرضا؛ رومینا، ابراهیم (۱۳۸۴) تحلیل ظرفیت های ژئوپلیتیک سواحل جنوب شرق ایران در راستای منافع ملی (فضای مورد غفلت)، جغرافیا و توسعه، دوره ۳، شماره ۶، صفحه ۵.
- (۱۰) زرقانی، سید هادی (۱۳۸۶)، مقدمه ای بر شناخت مرزهای بین المللی با تاکید بر کارکرد های امنیتی - انتظامی مرزها، تهران: معاونت پژوهش دانشگاه علوم انتظامی ناجا.



- (۱۱) زرقانی، سید هادی؛ مهدی زاد، صباح؛ اعظمی، هادی(۱۳۹۱)، تحلیل بازتاب های سیاسی - فضایی بازارچه های مرزی(نمونه موردی: بازارچه مرزی باشماق میوان)، مدرس علوم انسانی، دوره شانزدهم، شماره یک.
- (۱۲) قالیباف، محمد باقر؛ شگفتی، اسلام یاری؛ رمضان زاده، مهدی(۱۳۸۸)، تاثیر ابعاد سرمایه اجتماعی بر امنیت مرزها(مطالعه موردی:بخش مرزی نوسود شهرستان پاوه استان کرمانشاه، فصلنامه ژئوپلیتیک، سال ۴، شماره ۲، تابستان ۱۳۸۸.
- (۱۳) محمدی، علی (۱۳۸۲)، تسهیل مبادلات مرزی و تامین امنیت، ارائه شده در همایش ملی مرزها، دانشگاه تهران، تهران.
- (۱۴) مختاری، صادق(۱۳۹۴)، تحلیل اثر بخشی توسعه بر امنیت منطقه ای(مورد مطالعه: استان خوزستان)، پایان نامه کارشناسی ارشد، رشته جغرافیا و برنامه ریزی روستایی، اهواز: دانشگاه شهید چمران.

ب) کتاب

- (۱) میر حیدر، دره(۱۳۸۱)، مبانی جغرافیای سیاسی، انتشارات سمت
- (۲) نامی، محمد حسن؛ اخباری، محمد(۱۳۸۹)، جغرافیای مرز با تاکید بر مرزهای ایران. سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح
- TayloR, p.flit,c(2000):political geography:England:ptentice hall 58.
- Kratke, S (1998). regional integration or fragmentation.the german polish border region in A New Europe, regional studies. vol33/7
- Niebuhr, A. (2005). the impact of eu enlargement of European Border regions, hwwa discussion paper, no33.
- topalolou,l & Petrakos,c.(2006).the new economic geography of the northern greek border regions,paper presented at 46th congress of the European regional science association,volos,26-28 august
- Van der Veen,a. and boot,d-l(1995).cross -border cooperation and European regional policy.in,ed.h.eskelinen and f.snichars,75-94.berlin:spring.
- Niebuhr, Annekatri; Silvia Stiller (2004); Integration Effects in Border Regions -A Survey of Economic Theory and Empirical Studies” Hamburgisches Welt-Wirtschafts-Archive (HWWA)Hamburg Institute of International Economics,ISSN 1616-4814.
- Bronman, john (1996); Popular Development, London: Blackwell Publisher.
- وزارت بازرگانی www.khorasan-trades-barrier.com - www.moc.gov.ir
- Akhbari, M., Gham Parvar, A., Bazleh, A. 2015. Political explanation for Sustainable Development: Case Study of Iran. [In Persian]. Geopolitics Quarterly. 11(3): 33-58.
- Buzan, B. 1991. People state and fear; Second Edition, Boulder Co Lynne Rienner. ecpr press: 348P.
- Goletsis, Y., Chletsos, M., 2011, Measurement of development and regional disparities in Greek periphery: A multivariate approach, Socio-Economic Planning Sciences. 45(3): 174-183.
- Buchanan, Ruth (1998), Border Crossing, NAFTA, Regulatory Restructuring and National Race, A paper was picked from the Internet.
- Evans, James.H(1998), United State of America, Human Rights Concern in the Border Region with Mexico, A paper was picked from the Internet.

تحلیل موانع توسعه محور شرق کشور با محوریت بندر چابهار با استفاده از مدل مفهومی PESTEL

مهدی استادی جعفری*^۱، رضا گلشن خواص^۲، علی اکبر جعفری^۳، اسفندیار دامنی^۴

- ۱- مدیر دپارتمان لجستیک، حمل و نقل و ترافیک مهندسی مشاور پلرود
- ۲- عضو هیئت علمی دانشکده مهندسی عمران، دانشگاه علم و صنعت ایران
- ۳- رئیس اداره ایمنی، بهداشت و محیط زیست (HSE) اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان
- ۴- رئیس اداره امور مالی اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: Mahdi.OstadiJafari@yahoo.com

چکیده

بدون تردید، یکی از زمینه‌های جدی توسعه و اقتصاد دریامحور که اخیراً مورد تأکید اسناد بالادستی نیز قرار گرفته است، توجه به سواحل مکران و محور شرق کشور با قابلیت‌های بالای بازرگانی، ترانزیتی، صنعتی و گردشگری به حساب می‌آید. مرزهای آبی استان سیستان و بلوچستان با توجه به موقعیت ممتاز منطقه‌ای کشور و خارج بودن از منطقه بحران خیز خلیج فارس، به صورت بالقوه یکی از پرارزش‌ترین سواحل دنیا به حساب می‌آید و ضروری است تحقق توسعه شرق کشور با محوریت بندر چابهار بعنوان یکی از شاخه‌های کریدور بین‌المللی شمال-جنوب مورد توجه جدی قرار گیرد. در این مقاله، تلاش گردیده تا ضمن تحلیل محیط اقتصادی و لجستیکی مترتب بر محور شرق و بندر چابهار، با رویکردی علمی، موانع عمده و ابعاد و عوامل اصلی تبیین‌کننده توسعه محور شرق را براساس مدل ساختاری PESTEL شناسایی و معرفی نماید. در ادامه، پرسشنامه خبرگان تهیه و تحلیل‌های آماری بر روی ۲۶ فرم صورت پذیرفته است. نتایج این مقاله نشان می‌دهد، ضعف در تعاملات بین‌المللی جهت ورود سرمایه‌گذاری خارجی در لجستیک و توسعه زیرساخت‌های حمل و نقلی کشور بعنوان مهمترین مانع از میان ۴۱ مانع و عامل نهادی-سازمانی و مدیریتی (ایجاد نهاد راهبر، فرآیندهای مدیریتی) مهمترین عامل از میان ۱۲ عامل اصلی تبیین‌کننده توسعه محور شرق می‌باشد. بنظر می‌رسد نتایج تحلیلی مقاله، بتواند در تحقق اقتصاد دریامحور در محور شرق و گرانیگاه آن بندر چابهار مورد استفاده قرار گیرد.

کلید واژه: توسعه دریامحور، محور شرق کشور، بندر چابهار.

۱- مقدمه

بررسی ژئواستراتژی و ژئواکونومی قرارگیری ایران نشان می‌دهد که برای ساماندهی به مبادلات چند هزار میلیارد دلاری منطقه و جهان، از موقعیت جغرافیایی برجسته‌ای برخوردار است. جریانی که با خلق ظرفیت‌های نوین فراوان قادر است در سطحی گسترده، با ایجاد پویایی در کسب و کار، اشتغال، درآمد و انباشت سرمایه، به گونه‌ای پایدار به فرآیند توسعه در کشور دامن بزند (۱). موقعیت محور شرق کشور با تأکید بر جایگاه کانونی چابهار برای ترانزیت کالا، نفت، گاز و خطوط لوله آسیای مرکزی و نیز روان‌سازی مبادلات افغانستان محصور در خشکی، از مزیت‌های آشکاری برخوردار است (۲)؛ قابلیت‌هایی که به‌ویژه در نتیجه تحولات وسیع در صفحات شمالی و شرقی کشور، بر قوت آن به مراتب افزوده شده است. محور شرق موقعیتی ارتباطی دارد و چابهار با استعدادهای بالقوه‌ی بسیار به‌ویژه در زمینه‌های بازرگانی و ترانزیت، گرانیگاه این تحول است. این داد و ستد عظیم با عبور از محور شرق، علاوه بر ایجاد رونق در اقتصاد و اجتماع محیط، با تولید نقش‌های مکمل برای شمال و جنوب سیستان و بلوچستان (و نیز استان‌های خراسان) و شکل‌دهی به بستری پایدار برای پیوند منافع، همزیستی و مدارای تاریخی را در منطقه نهادینه خواهد کرد.

در این میان، حدود ۷۰ درصد از طول مرزهای آبی جنوبی کشور و همچنین حدود ۷۰ درصد از ذخایر استراتژیک معدنی در نیمه شرقی کشور ایران قرار دارد (۲). از سوی دیگر همجواری این منطقه از کشور با آب‌های آزاد بین‌المللی در سرتاسر مرز جنوبی و از طرف دیگر همجواری با دو کشور پاکستان و افغانستان و پنج کشور آسیای میانه از طریق ترکمنستان در محدوده شرقی و شمالی، نیازهای ارتباطی این کشورها که به غیر از پاکستان همگی کشورهای محصور در خشکی می‌باشند، بارورسازی قابلیت‌های ترانزیتی و توسعه این قابلیت‌ها تا سطح استانداردهای بین‌المللی را به‌عنوان یک راهکار اساسی در جهت دستیابی به تعادل‌های ملی و منطقه‌ای مطرح می‌نماید.

مرزهای آبی استان سیستان و بلوچستان با توجه به موقعیت ممتاز منطقه‌ای کشور و خارج بودن از منطقه بحران خیز خلیج فارس و سایر شرایط ذکر شده به صورت بالقوه یکی از پرازش‌ترین سواحل دنیا به لحاظ قابلیت‌های بازرگانی و ترانزیتی و توسعه سایر فعالیت‌های اقتصادی در زمینه‌های صنعتی و گردشگری به حساب می‌آید (۳). اینها همگی از ظرفیت‌ها و امکانات طبیعی و استراتژی است که ضروری است در تحقق توسعه شرق کشور با محوریت چابهار مورد توجه جدی قرار گیرند (۴).

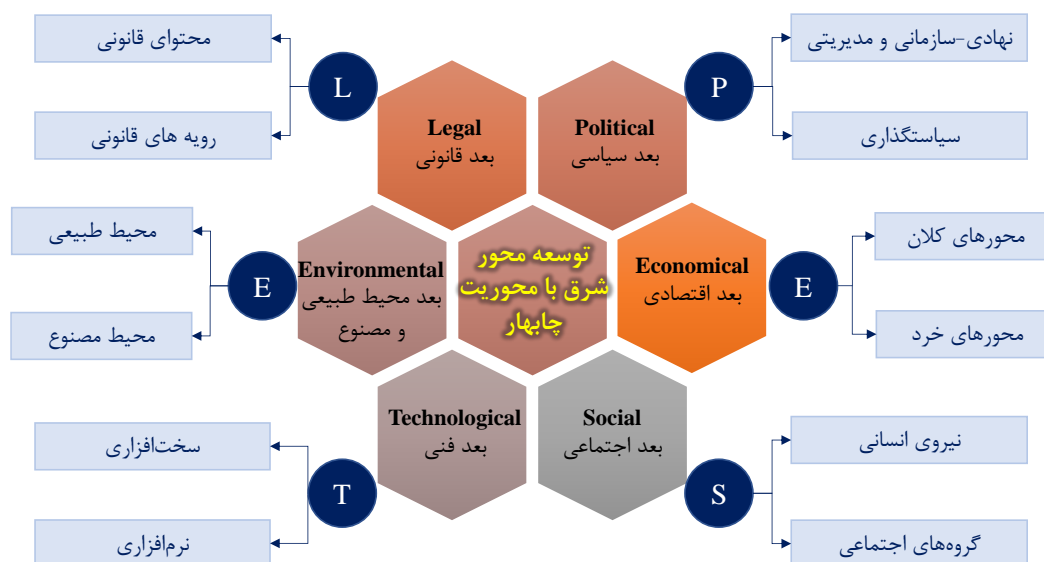
در اهمیت و ضرورت نقش ترانزیت در توسعه محور شرق می‌توان این گونه بیان نمود که کارشناسان معتقدند که ترانزیت هر تن کالا ۱۵۰ دلار برای کشور عبوردهنده درآمد دارد. همچنین، به ازای عبور هر تن کالا حداقل ۴۰ فرصت شغلی برای ساکنان آن مناطق ایجاد می‌شود (۵). در صورت تحقق عبور حداقل ۱۰ میلیون تن کالای ترانزیتی از کریدور شرق کشور، بیش از ۱.۵ میلیارد دلار درآمد از این صنعت عاید کشور و بطور مشخص پهنه شرقی خواهد شد. با این استدلال، می‌توان بطور تقریبی بیان نمود که راه‌اندازی ترانزیت از چابهار بصورت حداقل و صرفاً درآمد ناشی از ترانزیت را معادل ۷ درصد کل درآمد پیش‌بینی شده در بودجه سال ۱۴۰۲ کشور و در صورت ارتقای کریدور ترانزیتی به کریدور لجستیکی و بازرگانی، این سهم به بیش از ۲ برابر می‌تواند افزایش پیدا کرده و سبب امنیت پایدار پهنه شرقی کشور شود.

با توجه به نکات راهبردی فوق و بیان جایگاه و اهمیت محور شرق در تحقق توسعه دریامحور، این موضوع با محوریت بندر چابهار (بعنوان گرانیگاه و کانون اصلی توسعه) مورد توجه قرار گرفته است. با عنایت به گستردگی موضوع توسعه و وجود عوامل متعدد و متنوع در این خصوص، در این مقاله، تحلیل موانع توسعه محور شرق کشور با محوریت بندر چابهار با استفاده از مدل مفهومی PESTEL مورد بررسی قرار می‌گیرد. در این خصوص، ابتدا مدل مفهومی بمنظور نشان دادن عوامل و ابعاد تبیین‌کننده توسعه محور شرق ارائه گردیده است. پس از آن، در بخش روش‌شناسی، پرسشنامه خبرگان تهیه شده و پس از مصاحبه با ۲۶ نفر از خبرگان، موانع توسعه محور شرق و اولویت‌بندی عوامل موثر در آن با استفاده از تحلیل‌های آماری کیفی و کمی صورت پذیرفته است.

۲- مدل مفهومی

براساس مطالعات اکتشافی، به‌منظور در نظرگیری رویکرد سیستمی به بیان راهبردهای قابل بکارگیری در توسعه محور شرق و لزوم لحاظ نمودن تمامی عوامل و مولفه‌های موثر بر آن (با عنایت گستردگی موضوع توسعه و وجود عوامل متعدد و متنوع در این خصوص)، از مدل ساختاری PESTEL استفاده شده است. مدل ساختاری PESTEL به‌واسطه ماهیت سیستمی و رویکردی چندبعدی به موضوعات عینی-ذهنی، در سالیان اخیر مورد توجه پژوهشگران قرار گرفته (۷) و ساختاری مناسب برای در نظرگیری ابعاد و زمینه‌های متصور را برای تحلیل مفاهیم و موضوعات اجتماعی را فراهم می‌نماید (۸). این ابعاد شامل بعد سیاسی (P)، اقتصادی (E)، اجتماعی (S)، فناوری (T)، محیطی (E) و قانونی (L) است

(شکل ۱). برای هر بعد، دو عامل تبیین کننده نیز لحاظ شده و به این ترتیب تعداد ۱۲ عامل برای معرفی توسعه محور شرق ارائه می گردد.



شکل ۱- ابعاد و عوامل اصلی تبیین کننده توسعه محور شرق کشور

۳- روش شناسی

روش انجام این مطالعه، مبتنی بر انجام مطالعات کتابخانه‌ای و بررسی اسناد و مطالعات بالادستی و تهیه لیستی از موانع متصور در تحقق توسعه محور شرق صورت پذیرفته است. در ادامه، یک پرسشنامه جهت اخذ نظرات خبرگان آماده گردیده است. ساختار این پرسشنامه به گونه‌ای است که در ابتدا موانع، مسائل و چالش‌های عمده در تحقق پذیری توسعه محور شرق کشور بیان شده و در ادامه، ابعاد عمده قابل بررسی در تحقق پذیری محور شرق کشور بررسی گردیده است. پس از تهیه لیست خبرگان، فرم‌های پرسشنامه برای تمامی افراد ارسال و نسبت به هماهنگی بابت تکمیل نظرات و جمع‌آوری فرم‌ها اقدام شده است. در نهایت، تعداد ۲۶ فرم پرسشنامه تکمیل گردید.

در ادامه، اطلاعات دریافت شده دسته‌بندی و در نرم‌افزار اکسل بانک اطلاعاتی به تفکیک جداول مندرج در پرسشنامه تشکیل گردید. با تشکیل بانک اطلاعاتی، تحلیل اطلاعات آماری در نرم‌افزار SPSS 25 انجام گرفته است. نتایج تجزیه و تحلیل آماری در دو بخش یافته‌های توصیفی و یافته‌های استنباطی ارائه شده است. در بخش موانع عمده تویعه محور شرق، تعداد ۴۱ سوال و در بخش عوامل تبیین کننده توسعه، تعداد ۱۲ عامل مورد پرسش قرار گرفته و اهمیت آنان براساس اعداد ۱ تا ۵ (بیشترین ضریب اهمیت) از خبرگان سوال گردیده است. در بخش یافته‌های توصیفی به توصیف متغیرهای مطالعه و سوالات پرسشنامه با استفاده از شاخص‌های آماری فراوانی و میانگین و آلفای کرونباخ پرداخته شد. در بخش یافته‌های استنباطی از آزمون رتبه‌بندی فریدمن استفاده شده است. جهت بررسی پایایی پرسشنامه از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شد. براساس این تحلیل، مقادیر آلفای کرونباخ تمامی بخش‌های پرسشنامه بالای ۰.۸ بوده و لذا پایایی پرسشنامه تایید می‌گردد.

۴- نتایج و یافته‌ها

۴-۱ تحلیل موانع عمده در تحقق‌پذیری توسعه محور شرق

نتایج توصیفی سوالات موانع، مسائل و چالش‌های عمده در تحقق‌پذیری توسعه محور شرق کشور نشان می‌دهد اغلب میانگین‌ها بیشتر از مقدار ۳.۵ و تمامی آنها بالاتر از عدد ۳ است. بر اساس این تحلیل، پنج موضوع از ۴۱ مانع اصلی توسعه که دارای بیشترین متوسط آماری بوده‌اند شامل موارد ذیل می‌گردد:

- ضعف در تعاملات بین‌المللی جهت ورود سرمایه‌گذاری خارجی در لجستیک و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقلی کشور
- عدم وجود متولی مشخص کریدور شرق کشور و برنامه‌ریزی جامع، هدف‌گرا و هماهنگ‌کننده توسط متولی آن
- ابهام و عدم قطعیت در تنظیم مناسبات بین‌المللی و ارتباط با کشورهای همسایه و کشورهای پیشران (چین، هند و روسیه)
- اکتفا به مزیت ژئوپلیتیکی و غفلت از رقابت بین‌المللی
- فاصله قابل توجه نگرش دولتی از بخش خصوصی

جهت رتبه‌بندی موانع تحقق‌پذیری توسعه محور شرق، از آزمون فریدمن استفاده شده و موانع و چالش‌های کلیدی و موثر از نظر میانگین و جایگاه رتبه‌بندی گردیده است. مطابق با یافته‌ها می‌توان ابراز کرد که با توجه به مقدار کای اسکوئر (Chi square) که برابر با ۲۳۳.۱۳ ($df=40$) و معنی‌دار شده است ($p < 0.05$)، می‌توان استنباط کرد که بین چالش‌های عمده در تحقق‌پذیری توسعه محور شرق کشور تفاوت معنی‌داری وجود دارد و رتبه و مقدار این ابعاد متفاوت است.

بررسی میانگین رتبه نشان می‌دهد که ضعف در تعاملات بین‌المللی جهت ورود سرمایه‌گذاری خارجی در لجستیک و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقلی کشور دارای بالاترین میانگین رتبه با مقدار ۳۱.۷۵ است. این میانگین نشان می‌دهد که این چالش از نظر خبرگان بیشترین تاثیر را بر عدم تحقق کریدور شرق کشور دارد. بعد از آن، عدم وجود متولی مشخص کریدور شرق کشور و برنامه‌ریزی جامع، هدف‌گرا و هماهنگ‌کننده توسط متولی آن با میانگین ۳۰.۳۱ و ابهام و عدم قطعیت در تنظیم مناسبات بین‌المللی و ارتباط با کشورهای همسایه و کشورهای پیشران با میانگین ۲۹.۵۶ در رتبه‌های بعدی هستند.

۴-۲ تحلیل عوامل و ابعاد عمده قابل بررسی در تحقق‌پذیری توسعه محور شرق

نتایج توصیفی سوالات مربوط به ابعاد عمده قابل بررسی در تحقق‌پذیری توسعه محور شرق کشور نشان می‌دهد تمامی میانگین‌ها بیشتر از مقدار ۳.۵ است. بر اساس این تحلیل، پنج موضوعی که دارای بیشترین متوسط آماری بوده‌اند شامل موارد ذیل می‌گردد:

- بعد سیاسی: سیاست‌گذاری (یکپارچگی و هماهنگی سیاست‌ها)
- بعد سیاسی: نهادی-سازمانی و مدیریتی (ایجاد نهاد راهبر، فرآیندهای مدیریتی)
- بعد اقتصادی: محورهای کلان (رشد اقتصادی در تعاملات بین‌المللی و منطقه‌ای و ملی)

جهت رتبه‌بندی ابعاد و عوامل عمده در تحقق‌پذیری توسعه محور شرق، از آزمون فریدمن استفاده شده است. مطابق با یافته‌ها می‌توان ابراز کرد که با توجه به مقدار کای اسکوئر که برابر با ۸۰.۵۹۵ ($df=11$) و معنی‌دار شده است ($p < 0.05$)، می‌توان استنباط نمود که بین عوامل عمده تحقق‌پذیری توسعه محور شرق کشور تفاوت معنی‌داری وجود دارد و

رتبه و مقدار این ابعاد متفاوت است. بررسی میانگین رتبه نشان می‌دهد که نهادی-سازمانی و مدیریتی (ایجاد نهاد راهبر، فرآیندهای مدیریتی) دارای بالاترین میانگین رتبه با مقدار ۸.۷۸ و بیشترین تاثیرگذاری بر عدم تحقق کریدور شرق کشور از نظر خبرگان است. بعد از آن، عامل سیاست‌گذاری (یکپارچگی و هماهنگی سیاست‌ها) با میانگین ۸.۴۲ و محورهای کلان (رشد اقتصادی در تعاملات بین‌المللی و منطقه‌ای و ملی) با میانگین ۸.۱۰ در رتبه‌های بعدی هستند.

۵- نتیجه‌گیری

خوشبختانه در سالیان اخیر، توجه به ظرفیت دریا و اقتصاد دریامحور در دستور کار نهادهای کشور قرار گرفته است (۶). در این پژوهش، تلاش گردیده تا موانع ساختاری، عملیاتی و اجرایی پیش روی محور شرق که سابقه آن به حدود ۳۵ سال می‌رسد، را شناسایی و عوامل موثر در آن را در قالب ابعاد سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، محیطی، فناوری و قانونی (مدل ساختاری (PESTEL) مورد تحلیل قرار دهد. به این منظور فرم پرسشنامه از خبرگان تهیه شده و تعداد ۴۱ مانع عمده توسعه و تعداد ۱۲ عامل تبیین‌کننده توسعه محور شرق با استفاده از روش‌ها و آزمون‌های آماری کیفی و استنباطی مورد تحلیل قرار گرفته‌اند. نتایج این مقاله نشان می‌دهد، ضعف در تعاملات بین‌المللی جهت ورود سرمایه‌گذاری خارجی در لجستیک و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقلی کشور بعنوان مهمترین مانع و عامل نهادی-سازمانی و مدیریتی (ایجاد نهاد راهبر، فرآیندهای مدیریتی) مهمترین عامل تبیین‌کننده توسعه محور شرق می‌باشد. بنظر می‌رسد نتایج تحلیلی مقاله، بتواند در تحقق اقتصاد دریامحور در محور شرق و گرانیگاه آن بندر چابهار مورد استفاده قرار گیرد.

۶- قدردانی

به این وسیله، از حمایت مدیرکل محترم بنادر استان سیستان و بلوچستان، جناب آقای قاسم عسگری‌نسب و سایر همکاران ایشان تقدیر و تشکر به عمل می‌آید.

۷- منابع

- (۱) دانشگاه شهید بهشتی - گروه توسعه فضایی سرزمین ایران. (۱۳۹۷). طرح ویژه توسعه و عمران منطقه ساحلی مکران.
- (۲) دفتر آمایش و برنامه‌ریزی منطقه‌ای. (۱۳۶۸). طرح آمایش استان سیستان و بلوچستان.
- (۳) مهندسین مشاور سازه پردازی ایران. (۱۳۹۹). فاز دوم مطالعات به روزرسانی طرح جامع بنادر بازرگانی ایران. تهران: سازمان بنادر و دریانوردی.
- (۴) مهندسان مشاور همکار شرق آیند- آمایش و توسعه البرز. (۱۳۸۷). طرح کالبدی منطقه جنوب شرق کشور.
- (۵) دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی. (۱۳۹۴). سند راهبردی مناطق آزاد تجاری- صنعتی.
- (۶) استادی جعفری، م.، توسعه دریامحور و اقتصاد دریا، ضرورتی بی‌بدیل در تحقق اقتصاد پویا و مقاومتی کشور، گزارش شماره ششم، مسلسل ۲۵۰۱۷۸۰۸ مورخ ۱۴۰۰/۰۶/۲۹، معاونت امور زیربنایی، گروه حمل‌ونقل، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۶ صفحه.
- (7) Song, J., Sun, Y., & Jin, L. (۲۰۱۷). PESTEL analysis of the development of the waste-to-energy incineration industry in China. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, ۸۰, pp. ۲۸۹-۲۷۶.
- (8) Pan, W., Chen, L., & Zhan, W. (۲۰۱۹). PESTEL analysis of construction productivity enhancement strategies: A case study of three economies. *Journal of Management in Engineering*, ۳۵(۱).

تحلیل و بررسی صادرات بندر جاسک و ارائه راهکارهای افزایش آن در دو محور نفتی و غیر نفتی

علیرضا کدیور^۱

۱. کارشناس مترجمی زبان انگلیسی گرایش ترجمه، دانشگاه آزاد اسلامی واحد آباده

۲. سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: jportco9@gmail.com

چکیده

در عصر جهانی سازی، عملکرد صادراتی به طور متوالی به یکی از مهمترین متغیرها تبدیل شده است. کسب و کار شرکت ها سرشار از اطلاعات و داده می باشد. به دنبال توسعه تئوریک در زمینه استراتژی، توجهات در مورد عملکرد صادراتی بر ساختار صنعت منعطف شده است. بیشتر تحقیقات در زمینه عملکرد صادراتی به یک بخش از آن متمرکز شده است و بر منابع شرکت و قابلیت های صادراتی آن تمرکز دارد. رویکرد مبتنی بر منابع بر متغیرهای کنترل (منابع و قابلیت های شرکت) توجه و تمرکز می کنند، که این دو عامل از طریق شرکت با هم ترکیب شده و توسعه می یابد. در فرایند ایجاد ارزش، در بازارهای بالقوه و جاری این دو عامل اهمیت بسیاری دارد. به منظور تجزیه و تحلیل داده ها، از نرم افزار SPSS 22 و آزمون t تک نمونه ای در بررسی عوامل تاثیر گذار بر صادرات غیرنفتی از بندر جاسک به کشور عمان استفاده شد. همچنین از آزمون فریدمن برای رتبه بندی عوامل تاثیر گذار بر صادرات غیر نفتی از بندر جاسک به کشور عمان استفاده گردید. براساس نتایج بدست آمده، متوجه می شویم که همه ابعاد پنج گانه تاثیر گذار بر صادرات غیرنفتی از بندر جاسک به ترتیب عوامل مدیریتی، اجتماعی- فرهنگی، سیاسی و بین المللی، جغرافیایی و اقتصادی هستند. نتایج حاصل از روش رتبه بندی فریدمن بیانگر آن است که: به ترتیب عوامل مدیریتی با مقدار ۳/۷۳ رتبه اول، عوامل اجتماعی- فرهنگی با مقدار ۳/۳۱ رتبه دوم، عوامل سیاسی و بین المللی با مقدار ۳/۱۸ رتبه سوم، عوامل جغرافیایی با مقدار ۲/۴۱ رتبه چهارم و عوامل اقتصادی با مقدار ۲/۳۷ دارای رتبه پنجم از نظر میزان تاثیر گذاری بر صادرات غیر نفتی به کشور عمان می باشند.

کلید واژه ها: جاسک، صادرات، نفتی، غیر نفتی، راهکار، بندر، افزایش.

Abstract— In the era of globalization, export performance has successively become one of the most important variables. The business of companies is full of information and data. Following the theoretical development in the field of strategy, the focus on export performance has shifted to industry structure. Most of the research in the field of export performance has focused on one sector and focuses on the firm's resources and export capabilities. The resource-based approach focuses on control variables (company resources and capabilities), which are combined and developed through the company. In the value creation process, these two factors are very important in potential and current markets. In order to analyze the data, SPSS 22 software and one-sample t-test were used to investigate the influencing factors on non-oil exports from Jask port to Oman. Friedman's test was also used to rank the factors affecting non-oil exports from Jask port to Oman. Based on the obtained results, we find that all the five dimensions affecting non-oil exports from Bandarjask are managerial, socio-cultural, political and international, geographical and economic factors respectively. The results of Friedman's ranking method indicate that: in order, management factors with a value of 3.73 rank first, social and cultural factors with a value of 3.31 rank second, political and international factors with a value of 3.18 rank third, geographical factors with a value of 2.41, they rank fourth and economic factors with a value of 2.37 rank fifth in terms of the impact on non-oil exports to Oman.

Keywords— ask, export, oil, non-oil, solution, ports, increase.

۱- مقدمه

بندر جاسک در حدود ۳۲۸ کیلومتری جنوب شرقی بندرعباس قرار گرفته (ایران. وزارت راه و ترابری، ۱۳۶۶ ش، ص ۱۰۰) و دارای فرودگاه است (فتحی، ص ۵۶). این بندر با راه‌ اصلی با شهر میناب، و با جاده‌های خاکی یا دیگر آبادیها و از طریق دریا با بندر عباس، لنگه، کنارک و چابهار ارتباط دارد. این بندر قدیمترین و اولین نقطه از سواحل شرقی ایران است که در اوایل قرن یازدهم/ هفدهم برای گسترش بازرگانی به انگلیسیها واگذار شد (رائین، ج ۲، ص ۶۷۷). تأسیسات این بندر را در حدود ۱۲۰ سال پیش، انگلیسیها، بنا کرده‌اند که محلیها به آن «بَنگِلان» می‌گویند (رجوع کنید به فتحی، ص ۵۵؛ سدیدالسلطنه، ۱۳۶۳ ش، ص ۸۰). در ۱۳۶۴ ش، از تأسیسات جدید بندر جاسک به‌طور آزمایشی بهره‌برداری شد (راهنمای مفصل ایران، ج ۲۲، ص ۱۷۳). شبه‌جزیره‌ای در جنوب شهرستان جاسک در دریای عمان قرار گرفته که خلیج شرقی و غربی جاسک را از یکدیگر جدا می‌کند (لوریمر، ج ۷، ص ۹۱۵). این شبه‌جزیره را خور (خلیجک)هایی با زبانه‌های متعدد، از کرانه مقابل بریده است و هنگام طغیان آب، این خورها گاهی پیوستگی شبه‌جزیره را با اراضی عقب قطع می‌کند و جاسک به شکل جزیره درمی‌آید. طول شبه‌جزیره ۵۰۰، ۳ متر و عرض باریکترین نقاط آن نهد متر است (رزم‌آرا، ص ۸۶). سواحل دریا صخره‌ای و در بعضی نقاط رسی است (جغرافیای کامل ایران، ج ۲، ص ۱۲۵۰). ارتفاعات بَشاگرد* و بیابان (رشته ارتفاعات کرانه) به طول سه تا چهار کیلومتر در شمال شبه‌جزیره امتداد دارد و در دامنه این ارتفاعات، به طرف خلیج جاسک چند نخلستان دیده می‌شود. تپه‌هایی به ارتفاع چهار تا شش متر در شمال این شبه‌جزیره واقع است (رزم‌آرا، ص ۸۷). در عصر جهانی سازی، عملکرد صادراتی به‌طور متوالی به یکی از مهمترین متغیرها تبدیل شده است. کسب و کار شرکت‌ها سرشار از اطلاعات و داده می‌باشد. به دنبال توسعه تئوریک در زمینه استراتژی، توجهات در مورد عملکرد صادراتی بر ساختار صنعت منعطف شده است. بیشتر تحقیقات در زمینه عملکرد صادراتی به یک بخش از آن متمرکز شده است و بر منابع شرکت و قابلیت‌های صادراتی آن تمرکز دارد. رویکرد مبتنی بر منابع بر متغیرهای کنترل (منابع و قابلیت‌های شرکت) توجه و تمرکز می‌کنند، که این دو عامل از طریق شرکت با هم ترکیب شده و توسعه می‌یابد. در فرایند ایجاد ارزش، در بازارهای بالقوه و جاری این دو عامل اهمیت بسیاری دارد. برای دستیابی به مزیت رقابتی در بازارهای متفاوت و افزایش درآمد، ارزیابی عملکرد صادراتی اهمیت فراوانی دارد (کالکا، ۲۰۱۲). جهانی سازی مهمترین عامل برای نگران بودن عملکرد صادراتی شرکت‌ها است. رشد جهانی سازی موجب شده است که شرکت‌ها به عملکرد صادراتی خود توجه بیشتری داشته باشند. این عملکرد موجب شده است که عملکرد صادراتی تحت تاثیر عوامل زیادی قرار گیرند. ویژگی‌های صنعت و محصولات صادراتی از جمله این عوامل می‌باشند (بلومر، ۲۰۱۲). عملکرد صادراتی نوعی مهندسی در رشد اقتصادی کشورها است که در رقابت بین کشورها اهمیت دارد. تعریف کامل و جامعی از عملکرد صادرات وجود ندارد زیرا تعاریف مفهومی به محتوای تحقیق بستگی دارد. عملکرد صادراتی استراتژیک برگرفته از محتوایی است که شرکت‌ها به اهداف استراتژیک خود دست یابند، این اهداف شامل رقابت، افزایش سهم بازار و وضعیت شرکت است. رضایت مندی مدیران با عملکرد صادراتی در ارتباط و با مقایسه با رقبای خاصی می‌باشد (تاینگی و پورچیس، ۲۰۱۱). میزان موفقیت یک شرکت در امر صادرات را می‌توان با عملکرد صادراتی آن ارزیابی نمود. برای سنجش عملکرد صادراتی، سه معیار مختلف مالی، غیر مالی و مرکب وجود دارد. معیارهایی چون فروش، سود و رشد از جمله معیارهای مالی و معیارهایی نظیر موفقیت، رضایت، دستیابی به اهداف از جمله معیارهای غیر مالی به شمار می‌آیند. معیارهای مرکب نیز بر اساس انواع متنوعی از معیارهای عملکردی بنا شده اند (محمودزاده و زیبایی، ۱۳۸۳).

مودسون (۱۹۹۸) عملکرد صادراتی را اینگونه تعریف کرد: عملکرد صادراتی یکی از جنبه‌های اساسی برای تصمیم‌گیری در تجارت بین الملل است. معلمان مختلفی در مورد این مفهوم و یا تعریف عملیاتی آن موافق نیستند. این تعاریف اغلب به نتایج متضاد منجر می‌شود. یکی از مهمترین دلایل، عدم وجود مقیاس مناسب برای ارزیابی آن است. مطالعات

مختلف، معیارهای مختلف را بیان می کند که نتایج مختلفی را نیز در بر دارد. کاوسگیل و زو (۲۰۰۰) عملکرد صادراتی را توسعه دستاوردهای شرکت و دستیابی به اهداف صادراتی در بازارهای خارجی تعریف کردند. اهداف اقتصادی (سود، فروش، هزینه)، اهداف استراتژیک (توسعه بازار، افزایش سهم بازارهای خارجی و غیره....). اگرچه اغلب محققان در مورد ماهیت ابعاد چندگانه موافق نیستند. از این طریق عملکرد صادراتی می تواند از چندین طریق مفهوم سازی و تعریف گردد. عملکرد صادراتی باید دربرگیرنده رضایت مندی مدیریتی باشد زیرا مقیاس های عملکرد در مقابل انتظارات سازمانی قرار می گیرد و بر استراتژی های آینده تاثیر می گذارد. از سوی دیگر رضایت مندی از عملکرد صادراتی نیز نوعی مفهوم و متغیر روان شناختی می باشد (ناوارو و آسدو، ۲۰۱۰). شرکت ها باید منابع خود را برای دستیابی به عملکرد صادراتی به صورت بهینه مصرف کنند. زیرا در محیط رقابتی فرصت ها و تهدیدهای بسیاری برای تخصیص این منابع وجود دارد. منابع نامحسوس شرکت عبارت هستند از دانش و تجربه، کسب اطلاعات بازار، ارتباط بین تکنولوژی و کسب و کار. از دیگر منابع ناملموس نیروی انسانی را می توان نام برد. نیروی انسانی پس از آموزش قابلیت تجربه و قضاوت به دست می آورد (تاینگی و پور چیس، ۲۰۱۱).

۲- بیان مسئله

با توجه به موقعیت استراتژیک ایران در منطقه و جهان، دسترسی به ذخایر معدنی و نفتی، بازارهای مصرف منطقه ای و جهانی همچنین، با تمرکز بر نیروهای جوان و مستعد داخلی، حمایت از توان و تولید داخلی با ایجاد ارزش افزوده و جلوگیری از خام فروشی، می توان شاهد توسعه صادرات غیرنفتی و افزایش درآمدهای ارزی و شکوفایی اقتصادی بود. از سال ۱۲۸۷ هجری شمسی (۱۹۰۸ میلادی) که نفت توسط ویلیام ناکس داری در ایران کشف شد، بیش از ۱۱۰ سال می گذرد. حجم عظیم ذخایر نفتی و تعداد محدود کشورهای دارای ذخایر نفتی سهل الوصول و همچنین نیاز روز افزون کشورهای توسعه یافته و بزرگ دنیا به انرژی، باعث شد که دولتمردان ما در طی این سالیان عمده نگاهشان به درآمدهای حاصل از فروش نفت خام باشد. با افزایش جمعیت، توسعه صنایع داخلی و نیاز آنها به انرژی و مهمتر از همه تجدید ناپذیر بودن ذخایر نفت و گاز، اقتصاددانان و دولتمردان را به سمت حرکت به سوی کم کردن اتکا به صادرات نفت خام و رویکرد توسعه صادرات غیر نفتی سوق داد. به اعتقاد آگاهان مسائل اقتصادی، اتکا به درآمدهای نفتی حاصل از صدور نفت خام، مانع از آن شده است که مسئولان برای ایجاد تنوع در منابع درآمدی و توسعه صادرات غیر نفتی به طور اساسی چاره اندیشی کنند. افزایش جمعیت، کاهش تدریجی ذخایر نفتی و تنزل بازده چاه های نفتی از مواردی است که نیاز به ارز را افزایش می دهد و اقتصاد ایران برای بازسازی و توسعه به ارز بیشتری نیاز خواهد داشت، بنابراین راهی به جز تاکید بر صادرات غیر نفتی وجود نخواهد داشت (رجبیان، ۱۳۸۰). بر این اساس در سالهای اخیر تغییر جهت محسوسی در راهبرد توسعه اقتصادی کشور مشاهده شده است. تاکید بر صادرات غیر نفتی یکی از راهبردهای برنامه های توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور (برنامه های پنج ساله) از برنامه سوم تاکنون به شمار آمده است (کاظم زاده و ابونوری، ۱۳۸۵). برای انجام صادرات راه های مختلفی در زمینه حمل و نقل وجود دارد و در این بین حمل و نقل دریایی در مقایسه با سایر شقوق حمل و نقل، مزایایی از قبیل هزینه پایین تر، پرداخت وجه در مقابل اسناد معتبر و سرعت در جابجایی حجم بالایی از کالا، به همراه دارد. به همین دلیل بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل کالا و تجارت بین المللی از طریق حمل و نقل دریایی انجام می شود. از نظر تناژی شش میلیارد تن از جابجایی و تجارت جهانی به حمل و نقل دریایی اختصاص دارد (توماج و همکاران، ۱۳۹۶) و کشورهایی که به دریاهای آزاد جهان دسترسی داشته باشند می توانند از این مزیت در جهت رونق اقتصادی بهره گیری نمایند.

با توجه به موقعیت استراتژیک ایران در منطقه و جهان، دسترسی به ذخایر معدنی و نفتی و بازارهای مصرف منطقه ای و جهانی، می توان با تمرکز بر نیروهای جوان و مستعد داخلی و حمایت از توان و تولید داخلی با ایجاد ارزش افزوده

و جلوگیری از خام فروشی، شاهد توسعه صادرات غیر نفتی و افزایش درآمدهای ارزی و شکوفایی اقتصادی باشیم. با توجه به اهمیت موضوع صادرات غیر نفتی و شناسایی عوامل بازدارنده آن در این تحقیق به این مقوله پرداخته می شود. با نگاه اجمالی به آمار واردات عمان و سهم اندک صادرکنندگان کشور ما از این بازار، با وجود مزیت همجواری با آن کشور، بیانگر وجود موانع و مسایلی بر سر راه صادرات غیرنفتی به این کشور است. شناسایی این عوامل به روش علمی و ارائه راهکارهای عملی به فعالان اقتصادی و تجارت خارجی می تواند باعث رونق اقتصادی و افزایش درآمدهای ارزی و بهبود فضای کسب و کار شود. همچنین در این زمینه با گردآوری داده ها و تجزیه و تحلیل آنها، به شکل کاملاً ملموس عوامل تاثیرگذار بر صادرات غیرنفتی به کشور عمان شناسایی شد و با در اختیار گذاردن این یافته ها به فعالین و تجار و مدیران اقتصادی، آنها را برای ایفای نقشی پررنگ تر و کسب سهم بازاری بیشتر در منطقه مورد مطالعه، یاری خواهد نمود. حمل و نقل دریایی در مقایسه با سایر شقوق حمل و نقل، مزایایی از قبیل هزینه پایین تر، پرداخت وجه در مقابل اسناد معتبر و سرعت در جابجایی حجم بالایی از کالا به همراه دارد. به همین دلایل بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل کالا و تجارت بین المللی از طریق حمل و نقل دریایی انجام می شود (توماج و همکاران، ۱۳۹۶). امروزه آبراهه های بین المللی با صرفه ترین راه انتقال کالا شناخته می شوند و از آنجایی که کشتی ها از ظرفیت و امکانات بیشتری برخوردارند، تسلط کشورها بر آبراهه ها نه تنها می تواند به عنوان اقتصادی ترین راهکار حمل و نقل کالا محسوب گردد، بلکه در تحکیم اصول و مبانی استقلال اقتصادی و حفظ حقوق کشورها در دریا از موقعیت ویژه ای برخوردار شده است. عوامل اصلی برتری حمل و نقل دریایی بر سایر شقوق حمل و نقل عبارتند از:

۱- هزینه پایین تر حمل و نقل کالا از راه دریا نسبت به سایر روش های حمل

۲- جابجایی حجم انبوه کالا

۳- جابجایی کالاهایی با وزن زیاد

۴- انتقال سریع و کم خطرتر کالا نسبت به سایر شقوق حمل و نقل (حمیدی و همکاران، ۱۳۸۵)

به گزارش سازمان توسعه و تجارت سازمان ملل متحد یا اُنکتاد (UNCTAD) حمل و نقل دریایی در سال ۲۰۱۷ شاهد رشد ۴ درصدی بود که سریع ترین میزان رشد را در ۵ سال گذشته تجربه کرد. این رشد به دلیل اصلاح ساختار اقتصادی جهانی و بهبود تجارت جهانی و رسیدن آن عدد به ۷/۱۰ میلیارد تن بود. در این میان حمل و نقل کانتینری و کالاهای فله خشک سریع ترین رشد را به ثبت رسانده است. به دنبال عملکرد نسبتاً ضعیف حمل و نقل کانتینری در سال های ۲۰۱۵ و ۲۰۱۶ حمل کالاهای کانتینری در سال ۲۰۱۷ رشد ۴/۶ درصدی داشته است. در حالی که حمل کالای فله خشک از ۷/۱ درصد رشد در سال ۲۰۱۶ به ۱/۵ درصد رشد در سال ۲۰۱۷ افزایش یافته است. حمل و نقل دریایی نفت خام از ۴ درصد در سال ۲۰۱۶ به ۴/۲ درصد در سال ۲۰۱۷ کاهش یافت و محصولات نفتی پالایش شده و گاز مایع در سال ۲۰۱۷، ۹/۳ درصد افزایش را تجربه کرده است. در همین گزارش پیش بینی می شود حمل و نقل دریایی کالا رشد سالانه ۸/۳ درصدی بین سال های ۲۰۱۸ تا ۲۰۲۳ داشته باشد. در حالی که آینده نگری برای تجارت دریا برد مثبت پیش بینی می شود توصیه شده است که به دلیل عوامل عدم اطمینان محیطی شامل جغرافیای سیاسی، ریسک های تجاری و اقتصادی و جابجایی ساختاری اقتصاد جهانی مانند توازن اقتصاد چین، ممکن است در سال های پیش رو شاهد رشد کمتر زنجیره ارزش جهانی و تغییرات در جابجایی انرژی جهانی (حمل و نقل جهانی انرژی دریایی) باشیم. به این موضوع می توان هوشمندسازی جهانی و ظهور بازارهای جدید نیز اضافه کرد که می تواند جریان و الگوی حمل و نقل دریایی کالا را باز تعریف و تغییر دهد. (UNCTAD 2018, www.unctad.org).

۳- بیان ضرورت و اهمیت اجرای پژوهش

صادرات یک ساختار مبتنی بر کسب بازارهای جدید است که با هدف رشد و سودآوری بیشتر و موفقیت در حیطه تجاری و اقتصادی موردنظر انجام می پذیرد. کشورهایی که در تجارت بین المللی سهم فعال دارند، زمینه ی بیشتر را برای شهروندان خویش فراهم نموده و سریع تر رشد و پیشرفت می کنند(هاشمی، ۱۳۹۵). حذف مرزهای اقتصادی و سیاسی (همچون، نفتا و اتحادیه اروپا) و توسعه در تکنولوژی ارتباطات، عرصه بازرگانی بین المللی را تغییر داده است. این محیط بازرگانی جدید تحت تاثیر متقابل نیروهای بازار قرار دارد و ابزارهای حمایتی در این محیط جدید کارایی خود را از دست داده اند و چنین ساختاری زمینه گسترش مبادلات تجاری و صادرات را فراهم آورده است. صادرات نقش کلیدی در کسب و شناسایی بازارهای جدید دارد که می تواند برای شرکت ها و سازمان های مختلف در حیطه های متفاوت امکان تولید بیشتر و در نتیجه سودآوری بیشتری را همراه داشته باشد (سلطان آزمان، ۲۰۱۸). این سودآوری و رشد صادرات از ابعاد مختلفی قابل بررسی است که در مهمترین ساختار آن، ضمن ایجاد و گسترش نیروی کار بکار گیرنده و منابع انسانی، زمینه تولید، سودآوری و رونق اقتصادی را فراهم می گرداند(مریس و همکاران، ۲۰۱۶). یکی از مهمترین انواع تجارت و انتقالات مادی به عرصه صادرات و واردات و عوامل مربوط به آن برمی گردد(کانت، ۲۰۱۵). صادرات و واردات نقش کلیدی در اقتصاد و تامین منابع ضروری هر کشوری دارد (اقیکوم، ۲۰۱۵) و عدم توجه به آن برای مردم جامعه آن کشور هزینه های بالایی را در بر دارد، در دو دهه اخیر، صادرات یکی از در حال رشدترین فعالیتهای اقتصادی بوده است. صادرات یک فعالیت بازرگانی حیاتی است که به ثروت ملی، ایجاد شغل، توازن تجاری، رشد اقتصادی و استانداردهای بالاتر زندگی کمک می کند. صادرات نقش کلیدی در رسیدن به مزایای رقابتی پایدار در بازارهای پرتلاطم ایفا می کند. چون سبب رشد شرایط اقتصادی، بهبود استانداردهای فنی و رسیدن به عملکرد دلخواه می گردد (اورا، ۲۰۱۵). فرایند صادرات به دلیل مزایای فراوان بین کشورهای دنیا در حال رشد است. از این رو تحقیقات زیادی جهت یافتن عوامل مهم در عملکرد صادراتی انجام شده است. اگرچه تحقیقات انجام شده کمک های فراوانی به روشن شدن موضوع کرده اند، همچنان اختلاف نظرهای بین آنها وجود دارد. مهمترین دلیل این اختلافات این است که تحقیقات گذشته هر کدام صرفا در یک کشور انجام شده است و مدل های ارائه شده منعکس کننده شرایط صادراتی آن کشور خاص بوده اند (زو، ۱۹۹۸). هر کشوری با شروع مبادلات بین المللی عوامل تولید خود را در عرضه محصولاتی به کار می برد که بازده بیشتری دارد و آنها را با محصولات دیگر کشورها مبادله می کند. حتی شرکت هایی که تصمیم به فعالیت در داخل مرزهای کشورشان می گیرند با چالش های ناشی از رقابت بین المللی روبه رو می شوند. در این شرایط صادراتی به عنوان یک راهبرد اساسی برای بقا و رشد شرکت ها مطرح می شود متغیرهای بسیاری می توانند بر عملکرد صادراتی تاثیرگذار باشند که از میان آنها می توان به متغیرهای مدیریتی (مانند تعهدات صادراتی و غیره....) متغیرهای فیزیکی (مانند اندازه و مکان شرکت و غیره....) متغیرهای سازمانی یا تشکیلاتی (مانند قابلیت های شرکت و استراتژی عمومی صادرات و غیره....) و منابع ارتباطی (مانند پیوستگی های زنجیره تامین و غیره....) اشاره کرد (ایبه و ویلر، ۲۰۱۵).

۴- مرور ادبیات پژوهش

زهیر و همکاران (۲۰۱۵) در تحقیقی به بررسی نقش تعدیل کنندگی قابلیت های نوآوری و عملکرد صادراتی در شرکت های برتر صادر کننده در کشور ترکیه پرداخته اند. نتایج تحقیق آنها نشان داد قابلیت های نوآوری تاثیر چشمگیری بر عملکرد صادراتی دارد (زهیر و همکاران، ۲۰۱۵). لاگز و موننگمری (۲۰۱۵) به بررسی نقش اعتماد و تعهد بر عملکرد صادراتی شرکت ها پرداختند. نتایج به دست آمده موید این موضوع است که تعهد و اعتماد زمینه را برای تقویت و بهبود عملکرد صادراتی مهیا می کند. از سوی دیگر جهت گیر توام با شایستگی در دو بخش ارتباطی و همچنین کارآفرینی گرایبی است که می تواند زمینه را برای بهبود عملکرد صادراتی مهیا کند(موننگمری، ۲۰۰۹).

پیکرل و همکاران (۲۰۱۷) در پژوهشی به بررسی برنامه های ارتقاء عملکرد صادراتی در شرکت های کسب و کاری کوچک و متوسط پرداختند. نتایج تحقیق آنها نشان داد که برنامه های مبتنی بر اطلاعات و تجربه زمینه ساز تقویت و بهبود عملکرد کسب و کاری چه در فضای داخلی و چه در فضای بیرونی می شود. از سوی دیگر ارتباط با کسب و کارهای خارجی نیز در راستای بهبود عملکرد صادراتی می باشد. در نهایت محقق این موضوع را بحث نموده بود که عملکرد ارتباطی و همچنین برنامه های ارتقاء عملکرد اطلاعاتی زمینه ساز تقویت عملکرد صادراتی نمی شوند این در حالی است که برنامه های مبتنی بر تجربه زمینه را برای بهبود عملکرد صادراتی مهیا می نماید (پیکرل و همکاران، ۲۰۱۷). اصغری (۲۰۱۷) با ارزیابی مقوله های صادراتی پرداخت. نتایج مطالعه آنها نشان می دهد که متغیرهای تعهد مدیریت، منابع و شدت رقابت تاثیر مثبتی بر کارآفرینی صادراتی دارند، در حالی که فاصله بازار متغیر تاثیر مثبتی بر کارآفرینی صادرات ندارد. علاوه بر این، کارآفرینی صادرات تاثیر مثبتی بر عملکرد صادراتی دارد (اصغری، ۲۰۱۷). ماریس (۲۰۱۶) به بررسی رابطه سرمایه انسانی، سرمایه سازمانی، سرمایه تکنولوژیکی و سرمایه اجتماعی پرداختند. آنها چهار عامل مورد بررسی قرار می گیرند که اهداف صادرات غیر مستقیم SME در کشورهای در حال توسعه، یعنی سرمایه انسانی، سرمایه سازمانی، سرمایه تکنولوژیکی و سرمایه اجتماعی را بررسی می کند و اثرات آن بر صادرات مستقیم و غیر مستقیم به عنوان شاخص های اثرگذار بر صادرات نشان می دهد (ماریس، ۲۰۱۶).

رحمان (۲۰۱۰) به دنبال شناسایی عوامل موثر بر صادرات بنگلادش پرداخت. نتایج تحقیق وی نشان می دهد که عمده عوامل اثرگذار در صادرات بنگلادش، نرخ ارز، تقاضای کل واردات شریک و باز بودن اقتصاد بنگلادش است. تمام این عوامل بر صادرات کشور تاثیر مثبت دارد. هزینه حمل و نقل اثرات منفی اما ناچیز بر صادرات بنگلادش دارد (رحمان، ۲۰۱۰). سینگر (۱۹۹۴) در بررسی شناسایی عوامل ترویج صادرات پرداخت. نتایج نشان می دهد که تعهد، پایداری مدیریت عامل مهم تر در ترویج صادرات از مرحله صادرات یا خدمات مورد استفاده شرکت است (سینگر، ۱۹۹۴). رضایی (۱۳۹۶) به بررسی تاثیرپذیری عملکرد صادراتی از استراتژیهای بازاریابی بین الملل پرداخت. نتایج تحقیق وی نشان داد که استراتژی بازاریابی بین الملل و استراتژی کاملا انطباقی بر عملکرد صادراتی تاثیر معناداری دارد. همچنین استراتژی کاملا استانداردسازی بر عملکرد صادراتی و استراتژی نسبتا استانداردسازی و استراتژی نسبتا انطباقی تاثیر معنی داری بر عملکرد صادراتی ندارد (رضایی، ۱۳۹۶). دهکردی و مهرانی (۱۳۹۵) به بررسی تاثیر مشتری محوری و تعهد رفتاری و ارتباطی بر روی توسعه صادرات در حوزه غیر نفتی پرداختند. نتایج تحقیق وی نشان می دهد که مشتری محوری بر روی تعهد رفتاری اثر مثبت و مستقیم دارد (دهکردی و مهرانی، ۱۳۹۵). غلامی چریانی (۱۳۹۵) به بررسی و تحلیل تاثیرگذاری استراتژی های کسب و کار بر عملکرد صادراتی با توجه به نقش میانجی استراتژی های بازاریابی و نوآوری پرداخته است. نتایج تحقیق وی نشان داد که با افزایش استراتژی های کسب و کار و استراتژی های بازاریابی و استراتژی های نوآوری، عملکرد صادراتی به طور معنی داری افزایش می یابد (غلامی چریانی، ۱۳۹۵). عرب مازار و قاسمی (۱۳۹۳) به شناسایی عوامل موثر بر صادرات غیر نفتی ایران و با استفاده از چارچوب ذهنی عدم اطمینان مدل به بررسی عوامل موثر بر صادرات غیر نفتی پرداختند. نتایج مطالعه آنها نشان می دهد که شش متغیر نرخ ارز آزاد، تولید ناخالص داخلی، تورم، سرمایه گذاری بخش خصوصی، تسهیلات سیستم بانکی به بخش صنعت و معدن و بی ثباتی نرخ ارز، به عنوان متغیرهای موثر بر صادرات غیر نفتی کشور به شمار می روند (عرب مازار و قاسمی، ۱۳۹۳). دژ پسند و همکاران (۱۳۹۰) به بررسی عوامل موثر بر صادرات غیر نفتی با تاکید بر عوامل غیر قیمتی پرداختند. نتایج تحقیق آنها نشان می دهد که صادرات غیر نفتی به طور اساسی به وضعیت متغیرهای غیر قیمتی وابسته بوده و این تاثیر قابل ملاحظه و تعیین کننده است، به طوری که تاثیر مثبت بهره وری، درجه باز بودن اقتصاد و تولید ناخالص داخلی بر صادرات غیر نفتی اثر قابل توجهی دارد، البته با توجه به وجود مشکلات مبنایی که در بخش تولید و صادرات کشور وجود دارد و با عنایت به نتایج برآورد شده، نرخ ارز تاثیر معنی داری بر صادرات غیر نفتی ندارد (دژ پسند و همکاران، ۱۳۹۰). هوشمند و همکاران (۱۳۸۹) به بررسی عوامل موثر بر صادرات غیر نفتی ایران پرداختند. نتایج تحقیق آنها نشان می دهد که درآمد جهانی و

نرخ ارز حقیقی تاثیر مثبت و معنی داری بر تقاضای صادرات داشته اند، همچنین سرمایه گذاری زیرساختی دولت دارای تاثیر مثبتی بر عرضه صادرات است. از طرفی به نظر می رسد سرمایه گذاری مستقیم خارجی و مازاد تقاضای داخلی هرچند از لحاظ آماری تاثیر معنی داری بر عرضه صادرات نداشته اند (هوشمند و همکاران، ۱۳۸۹). صالحی همکاران (۱۳۸۶) به بررسی عوامل موثر بر عرضه صادرات غیر نفتی و تقاضای واردات پرداختند. نتایج مطالعه آنها نشان داد که ارزش افزوده بخش کشاورزی، صنعت، شاخص ضمنی قیمت واردات و درآمدهای نفتی، تاثیر معناداری بر روی تقاضای واردات دارند. علاوه بر این نتایج حاصل از روابط کوتاه مدت نشان داد که در هر دو تابع صادرات و واردات برای تعدیل کامل نتایج حاصل از اجرای یک سیاست، دو سال زمان لازم خواهد بود (صالحی و شاهنوشی، ۱۳۸۶). با توجه به پیشینه های داخلی و خارجی مورد بررسی و مطالعات کتابخانه ای، تعداد ۳۶ مولفه مرتبط با موضوع این تحقیق شناسایی شد. به دلیل تعداد مولفه ها و برقراری ارتباط بیشتر جامعه آماری با پرسشنامه، این مولفه ها به ۵ گروه تحت عناوین: عوامل اقتصادی، عوامل سیاسی و بین المللی، عوامل اجتماعی-فرهنگی، عوامل جغرافیایی عوامل مدیریتی دسته بندی شدند.

۵- روش شناسی پژوهش

روش پژوهش حاضر مطالعات اسنادی و کتابخانه ای و هدف تحقیق شناسایی و بررسی عوامل تاثیرگذار بر توسعه صادرات غیر نفتی به کشور عمان از بنادر جنوبی به ویژه بندر جاسک می باشد. این پژوهش از لحاظ هدف جزء پژوهش های کاربردی است و از لحاظ روش توصیفی است. همچنین از نوع همبستگی می باشد که به صورت میدانی انجام شده است. جامع آماری این تحقیق با توجه به سطح تجزیه و تحلیل شامل ۵۰ نفر از صادرکنندگان، مدیران اقتصادی، مدیران عملیاتی بنادر، تصمیم گیران عملیات بنادر، مالکان شناورها و شرکت های نمایندگی کشتیرانی است، که در حدود ۵۰ نفر می باشند، و سرشماری با توجه به رفع خطاهای موجود استفاده شده است. در این پژوهش داده ها به روش کتابخانه ای و میدانی جمع آوری شده اند و ابزار گردآوری داده ها پرسشنامه محقق ساخته برای شناسایی و بررسی عوامل تاثیرگذار بر توسعه صادرات غیر نفتی به کشور عمان از بنادر جنوبی در قالب مقیاس لیکرت استفاده شده است. همچنین برای روایی و پایایی ابزار اندازه گیری (پرسشنامه) از روش، روایی سوری و محتوا و برای سنجش پایایی از آلفای کرونباخ استفاده شده است. قابل ذکر است که مقدار آلفای کرونباخ برای تمامی متغیرهای تحقیق بالای ۷/۰ می باشد.

۵-۱- روش تجزیه و تحلیل داده ها

در پژوهش حاضر در بعد کمی برای تجزیه و تحلیل داده ها و اطلاعات به دست آمده از نرم افزار آماری اس پی اس ۲۲ استفاده شده است. در بخش نخست، داده های جمع آوری شده با استفاده از شاخص های آمار توصیفی، توصیف و در ادامه برای بررسی عوامل تاثیرگذار بر صادرات غیر نفتی از بندر جاسک به کشور عمان از آزمون تی تک نمونه ای برای شناسایی عوامل و مولفه ها و از آزمون فریدمن برای رتبه بندی عوامل استفاده گردیده است. همان طور که در جدول آزمون تی یک طرفه یعنی جدول های (۱ تا ۵) با استفاده از آزمون t تک نمونه ای مشاهده می شود میانگین آزمون برای تمامی عوامل در جوامع مورد تحقیق بالای عدد ۳ بوده که نشان دهنده تاثیر هر یک از عوامل " اقتصادی، اجتماعی-فرهنگی، مدیریتی، سیاسی و بین المللی و جغرافیایی" از دیدگاه صاحب نظران، بر صادرات غیر نفتی از بندر جاسک به کشور عمان می باشد.

جدول (۱)، نتایج عوامل اقتصادی تاثیرگذار بر صادرات غیرنفتی از بندر جاسک به کشور عمان را نشان می دهد.

جدول (۱) آزمون t تک نمونه ای جهت آزمون فرضیه اول

P value	T	Df	انحراف	تعداد	
			معیار \pm میانگین		
< 0.0001	۲۱/۵۸۷	۴۹	$۴/۲۵ \pm ۰/۴/۱۱$	۵۰	عوامل اقتصادی

جدول بالا نشان می دهد که مقدار سطح معنی داری 0.0001 می باشد و مقدار آماره t برابر است با $۵۸۷/۲۱$ در سطح اطمینان ۹۹ با استفاده از آزمون t تک نمونه ای می توان بیان نمود که عوامل اقتصادی بر صادرات غیر نفتی از بندر جاسک به کشور عمان موثر می باشد.

جدول (۲) آزمون t تک نمونه ای جهت آزمون فرضیه دوم

P value	T	Df	انحراف معیار \pm میانگین	تعداد	
< 0.0001	۲۲/۹۲۰	۴۹	$۴/۵۱ \pm ۰/۴۶۶$	۵۰	عوامل فرهنگی و اجتماعی

جدول (۲) نتایج عوامل اجتماعی-فرهنگی تاثیرگذار بر صادرات غیر نفتی از بندر جاسک به کشور عمان را نشان می دهد. جدول بالا نشان می دهد که مقدار سطح معنی داری 0.0001 می باشد و مقدار آماره t برابر است با $۹۲۰/۲۲$ در سطح اطمینان ۹۹ با استفاده از آزمون t تک نمونه ای می توان بیان نمود که عوامل اجتماعی-فرهنگی بر صادرات غیر نفتی از بندر جاسک به کشور عمان موثر می باشد.

جدول (۳) نتایج عوامل مدیریتی تاثیرگذار بر صادرات غیر نفتی از بندر جاسک به کشور عمان را نشان می دهد.

جدول (۳) آزمون t تک نمونه ای جهت آزمون فرضیه سوم

P value	T	Df	انحراف معیار \pm میانگین	تعداد	
< 0.0001	۲۵/۲۱۱	۴۹	$۴/۵۵ \pm ۰/۴۳۶$	۵۰	عوامل مدیریتی

جدول بالا نشان می دهد که مقدار سطح معنی داری 0.0001 می باشد و مقدار آماره t برابر است با $۱۱/۲۵$ در سطح اطمینان ۹۹ درصد با استفاده از آزمون t تک نمونه ای می توان بیان نمود که عوامل مدیریتی بر صادرات غیر نفتی از بندر جاسک به کشور عمان موثر می باشد.

جدول (۴) نتایج عوامل سیاسی و بین المللی تاثیرگذار بر صادرات غیر نفتی از بندر جاسک به کشور عمان را نشان می دهد. شناسایی و بررسی عوامل تاثیرگذار بر توسعه صادرات غیر نفتی به کشور عمان....

جدول (۴) آزمون t تک نمونه ای جهت آزمون فرضیه چهارم

P value	T	Df	انحراف معیار \pm میانگین	تعداد	
<0/0001	۱۵/۹۰۷	۴۹	۴/۴۱ \pm ۰/۵۲۴	۵۰	عوامل سیاسی و بین المللی

جدول بالا نشان می دهد که مقدار سطح معنی داری ۰/۰۰۰۱ می باشد و مقدار آماره t برابر است با ۹۰۷/۱۵ در سطح اطمینان ۹۹ درصد با استفاده از آزمون t تک نمونه ای می توان بیان نمود که عوامل سیاسی و بین المللی بر صادرات غیر نفتی از بندر جاسک به کشور عمان موثر می باشد.

جدول (۵) نتایج عوامل جغرافیایی تاثیرگذار بر صادرات غیر نفتی از بندر جاسک به کشور عمان را نشان می دهد.

جدول (۵) آزمون t تک نمونه ای جهت آزمون فرضیه پنجم

P value	T	Df	انحراف معیار \pm میانگین	تعداد	
<0/0001	۱۹/۰۵۵	۴۹	۴/۲۵ \pm ۰/۵۵۶	۵۰	عوامل جغرافیایی

جدول بالا نشان می دهد که مقدار سطح معناداری ۰/۰۰۰۱ می باشد و مقدار آماره t برابر است با ۱۹/۰۵۵ در سطح اطمینان ۹۹ درصد با استفاده از آزمون t تک نمونه ای می توان بیان نمود که عوامل جغرافیایی بر صادرات غیر نفتی از بندر جاسک به کشور عمان موثر می باشد. در ادامه به منظور اولویت بندی و رتبه بندی عوامل تاثیرگذار به ترتیب رتبه بندی بر صادرات غیر نفتی از بندر جاسک به کشور عمان از روش آزمون فریدمن استفاده گردید که نتایج آن در جدول (۶) طبق آزمون فریدمن آورده شده است.

با توجه به جدول ۶ با استفاده از آزمون فریدمن نشان داده شد که تفاوت معنی داری در بین عوامل تاثیرگذار بر صادرات غیر نفتی وجود دارد. به طوری که بالاترین رتبه تاثیرگذاری را عوامل مدیریتی دارد و سپس عوامل اجتماعی فرهنگی در رتبه دوم، عوامل سیاسی در رتبه سوم، عوامل جغرافیایی در رتبه چهارم و کمترین رتبه تاثیرگذاری را عوامل اقتصادی دارا می باشد.

جدول (۶) آزمون فریدمن جهت رتبه بندی عوامل تاثیرگذار بر صادرات

رتبه	df	آماره آزمون	P value	ترتیب رتبه	عوامل
۲/۳۷	۴	۳۰/۱۴۸	<0/0001	۵	اقتصادی
۳/۳۱				۲	اجتماعی-فرهنگی



۱	۳/۷۳	مدیریتی
۳	۳/۱۸	سیاسی و بین المللی
۴	۲/۴۱	جغرافیایی

۶- پرسش‌های پژوهش

- ۱- آیا عوامل اقتصادی بر توسعه صادرات غیر نفتی از بندر جاسک به کشور عمان تاثیرگذار است؟
- ۲- آیا عوامل اجتماعی-فرهنگی بر توسعه صادرات غیر نفتی از بندر جاسک به کشور عمان تاثیرگذار است؟
- ۳- آیا عوامل مدیریتی بر توسعه صادرات غیر نفتی از بندر جاسک به کشور عمان تاثیرگذار است؟
- ۴- آیا عوامل سیاسی و بین المللی بر توسعه صادرات غیر نفتی از بندر جاسک به کشور عمان تاثیرگذار است؟
- ۵- آیا عوامل جغرافیایی بر توسعه صادرات غیر نفتی از بندر جاسک به کشور عمان تاثیرگذار است؟
- ۶- عوامل تاثیرگذار به ترتیب رتبه بندی بر توسعه صادرات غیر نفتی از بندر جاسک به کشور عمان کدامند؟

۷- یافته‌های پژوهش

امروزه، تحولات و تغییرات مستمر بازارهای جهانی منشأ بسیاری از تهدیدها و فرصت‌های اقتصادی و بازرگانی است. به منظور ارتقای وضعیت این بازار و مقابله با تهدیدها و بهره‌گیری از فرصت‌ها باید جایگاه خود را بدانیم. چراکه بدون سنجش آن، شرکت‌های تولیدی و بازرگانی در کشور به تدریج جایگاه خود را از دست می‌دهند و محکوم به انزوای اقتصادی و بازرگانی می‌شوند با توجه به اینکه نتایج پژوهش نشان می‌دهد همه عوامل اقتصادی، اجتماعی-فرهنگی، مدیریتی، سیاسی و بین المللی و عوامل جغرافیایی بر صادرات غیر نفتی از بندر جاسک به کشور عمان تاثیر مثبت دارد، بنابراین هرگونه بهبود یا عدم بهبود در این عوامل منجر به افزایش یا کاهش صادرات غیر نفتی در این حوزه می‌گردد. در ادامه عوامل تاثیرگذار به ترتیب رتبه بندی بر صادرات غیر نفتی از بندر جاسک به کشور عمان با توجه به آماره آزمون که مقدار آن برابر است با ۳۰/۱۴۸ و سطح معنی داری کمتر از ۰,۰۰۱ می‌توان گفت که تاثیر عوامل به ترتیب تاثیرگذاری "عوامل مدیریتی" در رتبه اول قرار دارد و سپس عوامل اجتماعی-فرهنگی در رتبه دوم، عوامل سیاسی در رتبه سوم، عوامل جغرافیایی در رتبه چهارم و کمترین رتبه تاثیرگذاری را عوامل اقتصادی دارا می‌باشد. این یافته در راستای یافته های محققانی از قبیل: گنجی و همکاران (۱۳۹۶)، حسن و همکاران (۱۳۹۶)، جعفرپور و همکاران (۱۳۹۶)، غلامی و همکاران (۱۳۹۰) و غیره... می‌باشد.

۸- بحث و نتیجه‌گیری

در سرتاسر جهان، بنادر هر کشور حکم دارایی‌های راهبردی ملی را دارند. کشورهایی که بتوانند مطابق میل بازار و مشتریان و همگام با فناوری روز، مسیر توسعه و بهبود بنادر را ببینند و جایگاه بهینه و بهره‌ور را نه تنها برای خود، بلکه برای ذی‌نفعان در بازار رقابتی جهانی فراهم آورند، بسیار اندک هستند. همچنین، بنادر کارا و فعال علاوه بر اینکه می‌توانند به متنوع‌سازی اقتصادی و خروج از تک‌محصولی بودن صادرات ایران، به خاطر اتکای شکننده به نفت، کمک کنند، در

کاهش بهای تمام‌شده کالاها نیز، نقش بسیار ارزشمندی ایفا می‌کنند نظر به اینکه نتایج پژوهش بیانگر وجود اثر مثبت و مستقیم، در بین عوامل پژوهش حاضر شامل "مدیریتی، فرهنگی و اجتماعی، سیاسی و بین‌المللی، جغرافیایی و اقتصادی" بر صادرات غیر نفتی از بندر جاسک به کشور عمان می‌باشد. لذا به مدیران و سرپرستان بنادر جنوبی و تصمیم‌گیران ذیربط به ویژه مدیران بندر جاسک پیشنهاد می‌گردد که با افزایش فرایند بازاریابی (تبلیغات و غیره...)، افزایش تحقیق و توسعه، افزایش به کارگیری نیروی کار توانمند، افزایش تعهد و پایداری، مدیریت، افزایش به کارگیری نوآوری و تکنولوژی، افزایش توجه به استراتژی‌های درون سازمانی (قیمت گذاری، استراتژی محصول، کیفیت و غیره...)، افزایش بهره‌وری عوامل تولید، توجه به ذینفعان و مشتریان، بهبود شناسایی کمبودها (نیازهای بازار)، شناخت بیشتر تغییرات بازار، آگاهی از استراتژی‌های کسب و کار، شناخت سلیقه مشتری، بهبود ساز و کار ارتباطی، بهبود ساختار سازمانی و جهت بهبود عوامل مدیریتی؛ که بیشترین نقش را در عوامل شناسایی شده در این تحقیق دارند، و نیز توسعه صادرات غیر نفتی گام موثری بردارند. همچنین با افزایش قوانین و مقررات حمایت‌کننده، افزایش ساختار حمایتی و پشتیبانی، افزایش آموزش، افزایش سلامت اداری، افزایش روحیه کارآفرینی، افزایش فرهنگ کار و تلاش و... جهت بهبود عوامل اجتماعی-فرهنگی؛ با افزایش روابط مسالمت‌آمیز سیاسی با همسایگان به ویژه کشور عمان، انعقاد توافقنامه‌های تجاری دو یا چند جانبه، افزایش ثبات سیاسی، توجه بیشتر به میزان تعاملات سیاسی جهانی، کاهش تحریم‌ها و در نظر گرفتن آن، بهبود سیاست‌های دریایی مناسب دولتی و... جهت بهبود عوامل سیاسی و بین‌المللی و در نهایت توسعه صادرات غیرنفتی از منطقه مورد تحقیق گام برداشت؛ مضافاً با بهبود جاده‌ها و راه‌های مواصلاتی، ایجاد مراکز تولیدی و صنعتی در منطقه جاسک و سواحل مکران و... جهت رفع موانع و عوامل جغرافیایی موثر بر صادرات غیرنفتی از منطقه جاسک تلاش نمود؛ و نیز به میران بنادر جنوبی و سیاستگذاران تجارت دریایی و بازرگانی بین‌المللی کشور پیشنهاد می‌شود با کنترل نوسانات نرخ ارز، ثبات قوانین، افزایش روساختهای مناسب بندری (تجهیزاتی نظیر جرثقیل و غیره...)، بهبود قوانین و مقررات حمایتی، افزایش سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، بهبود سیاست‌های پولی، افزایش سرمایه‌گذاری زیرساختی، افزایش تسهیلات بانکی، کاهش هزینه حمل دریایی، توجه به هزینه سوخت شناورها، کاهش هزینه‌ها و تعرفه‌های بنادر عمان، افزایش سرمایه‌گذاری خارجی، افزایش امکانات رفاهی نظیر هتل، مراکز خرید و پارکینگ مناسب در بندر جاسک، تسهیلات نگهداری و تعمیر کامیون و کشتی، بهبود قوانین و مقررات گمرکی (محدودیت‌ها و ممنوعیت‌های مقطعی صادراتی)، کاهش هزینه حمل زمینی، کاهش هزینه‌های و تعرفه‌های بنادر عمان و... جهت بهبود عوامل اقتصادی؛ و به دنبال آن افزایش صادرات غیرنفتی در بنادر جنوبی به ویژه بندر جاسک کوشش نمایند.

۵- منابع

۱. رجبیان، وحید. (۱۳۹۲). استراتژی صادرات غیرنفتی ایران؛ راهکارها و مشکلات. مجله اطلاعات سیاسی و اقتصادی، شماره ۱۶۳، ص ۲۴۴-۲۴۹.
۲. حسنقلی پور، طهمورث؛ متوسلی، محمود؛ محمدی، شاپور؛ حسینی، فرشید. (۱۳۸۹). تأثیر برنامه‌های تشویق صادرات بر عملکرد صادراتی: مطالعه موردی صنعت برق. مدیریت بازرگانی، دوره ۲، شماره ۵، ص ۳۸-۲۵.
۳. یار احمد زهی، محمد حسین، سالاری سردری، مرتضی. (۱۳۹۹). شناسایی و بررسی عوامل تأثیرگذار بر توسعه صادرات غیرنفتی به کشور عمان از بنادر جنوبی (مورد مطالعه بندر جاسک). کشتیرانی و فناوری دریایی، (۴)، ۱-۲۰.
۴. رحمانی، حسین. (۱۳۹۳). شناسایی و اولویت‌بندی موانع صادرات و ارائه راهکارهای توسعه صادرات صنایع کوچک و متوسط (SMEs) در صنایع غذایی آذربایجان غربی. باشگاه پژوهشگران جوان، سلماس، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد سلماس، ص ۲۰-۱.



۵. کرم‌پور، عبدالحسین؛ شریفی، کیومرث؛ صفابخش، شهلا. (۱۳۹۱). ارائه مدلی برای ارزیابی تأثیر اجزای رویکرد مبتنی بر منابع بر عملکرد صادراتی براساس راهبرد رهبری هزینه در صنعت کانی غیرفلزی. دانشکده مدیریت دانشگاه تهران، مدیریت بازرگانی، دوره ۴، شماره ۱۲، ص ۱۱۳-۱۲۸.
۶. ناطق، محمد؛ و نیاکان لاهیجی، نازیلا. (۱۳۸۸). بسترسازی توسعه صادرات با تأکید بر محدودیت‌ها، محرک‌ها و عملکرد صادراتی. مجله بررسی‌های بازرگانی، شماره ۳۷، ص ۴۳-۵۵.
7. Salima AM, Dwarakisha GS. Review on the Role of Ports in the Development of a Nation. *Wat RCOEn* 2015; 4(1):295-301.
8. Sharma MJ, Yu SJ. Benchmark optimization and attribute identification for improvement of container terminals. *EJOR* 2010; 201(1):568-580.
9. Wang TF, Cullinane K, Song DW. Container port production and economic efficiency, Palgrave Mc Millan, 2005; London.
10. Gaur P. Port planning as a strategic tool a typology. Institute of Transport and Maritime Management Antwerp, 2005; University of Antwerp.

تهدیدات ژئوپلیتیکی جمهوری اسلامی ایران در میادین مشترک انرژی خلیج فارس

(مطالعه موردی: میدان گازی آرش)

حسین حبیبی^۱، سید عباس احمدی^{۲*}

۱. دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی دانشگاه تهران، تهران، ایران.

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

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: abbas_ahmadi@ut.ac.ir

چکیده

کشور ایران دارای ذخایر و منابع نفت و گاز بسیاری است که تعدادی از این میادین با کشورهای پیرامونی مشترک است. میدان مشترک نفت و گاز آرش در خلیج فارس، به عنوان یک مصداق حیاتی از منابع طبیعی جمهوری اسلامی ایران، با چالش‌ها و تهدیدات ژئوپلیتیکی پیچیده‌ای روبرو است. وجود اختلافات مرزی، تعارض منافع با همسایگان، افزایش فشارهای اقتصادی بین‌المللی، و ضرورت حفظ امنیت منطقه از جمله تهدیداتی است که به طور مستقیم بر تأثیرگذاری این منبع مؤثرند. این مقاله با هدف بررسی عمیق تهدیدات امنیتی و ژئوپلیتیکی، به شیوه توصیفی و تحلیلی، به تحلیل موانع اصلی و نقاط ضعف موجود در بهره‌برداری از میدان مشترک آرش می‌پردازد. تداخل منافع با عربستان و کویت، نقطه مهمی در این زمینه محسوب می‌شود. همچنین، مدیریت مناسب نظامی و امنیتی، در کنار راه‌کارهای دیپلماتیک فعال، به عنوان راه‌حل‌های اساسی مطرح می‌شوند. نتایج به دست آمده نشان می‌دهند که با استراتژی‌های مناسب، جمهوری اسلامی ایران می‌تواند تا حد زیادی این تهدیدات را به فرصت تبدیل کند. استفاده از دیپلماسی فعال و توسعه همکاری‌های منطقه‌ای می‌تواند به تقویت اقتصاد و امنیت در منطقه کمک کند و بستری را فراهم نماید تا چالش تهدیدات منافع ملی ایران در مواجهه با دو کشور همسایه کمتر اصطکاک یابد.

کلید واژه: خلیج فارس، میدان گازی آرش، تهدید، دیپلماسی فعال، ژئوپلیتیک

Abstract— Iran has many oil and gas reserves and resources, some of which are shared with neighboring countries. The joint Arash oil and gas field in the Persian Gulf, as a vital example of the natural resources of the Islamic Republic of Iran, faces complex geopolitical challenges and threats. The existence of border disputes, conflicts of interests with neighbors, increasing international economic pressures, and the need to maintain the security of the region are among the threats that directly affect this resource. With the aim of in-depth investigation of security and geopolitical threats, this article analyzes the main obstacles and weaknesses in the exploitation of the Arash common field in a descriptive and analytical way. The conflict of interests with Saudi Arabia and Kuwait is considered an important point in this field. Also, proper military and security management, along with active diplomatic solutions, are proposed as basic solutions. The obtained results show that with appropriate strategies, the Islamic Republic of Iran can largely turn these threats into opportunities. The use of active diplomacy and the development of regional cooperation can help strengthen the economy and security in the region and provide a platform for the challenge of threats to Iran's national interests to reduce friction in the face of two neighboring countries.

keywords— Persian Gulf, Arash gas field, Threat, Active diplomacy, Geopolitics.

۱- مقدمه

براساس قواعد حقوق بین‌الملل، دولت‌ها دارای حق حاکمیت بر منابع طبیعی در بستر و زیر بستر دریاها در مناطق فلات قاره و همچنین منطقه انحصاری اقتصادی هستند. اما بخش عظیمی از منابع نفت و گاز در مناطق دریایی و در حدود مرزهای دریایی کشورهای مختلف قرار گرفته و بنابراین موضوع اختلاف میان کشورهای همجوار است. یکی از این میادین، میدان گازی آرش در مرز ایران، کویت و عربستان سعودی است. میدان گازی آرش، از میادین مشترک میان ایران، کویت و عربستان است که اختلافات مربوط به آن هنوز لاینحل باقی مانده است. این میدان گازی که کویت و عربستان آن را «الدوره» می‌نامند؛ در آب‌های خلیج فارس و از نظر عرف بین‌المللی در آب‌های ساحلی ایران و کویت قرار دارد. میدان آرش در سال ۱۳۴۶ کشف شد. امتداد ساختمان میدان آرش در آب‌های ایران و ناحیه بی‌طرف بین کویت و عربستان، به میدان «الدوراء» کویت می‌رسد. طبق این مرز حدود چهل درصد ساختمان نفتی و گازی موجود میدان آرش، در آب‌های ایران قرار دارد. سال‌ها پیش شرکت ملی نفت ایران به منظور تعیین میزان ذخائر میدان گازی آرش، اقدام به حفر یک حلقه چاه اکتشافی (چاه شماره یک آرش) نمود که موقعیت این چاه نزدیک به خط مرزی مورد قبول ایران است. طی سال‌های گذشته کشور کویت با مستمرک قرار دادن نتایج لرزه نگاری انجام شده توسط شرکت شل برای این کشور، اقدام به تعریف خط مرزی جدید نموده که براساس این مرز کل ساختمان میدان آرش در بخش عربی میدان قرار می‌گیرد؛ اما این مرز هیچگاه مورد پذیرش شورمان قرار نگرفته است. اخیراً وزرای انرژی عربستان سعودی و کویت طی قراردادی، درباره توسعه و بهره برداری از میدان گازی «الدوره» در آب‌های خلیج فارس توافق کردند که پیش بینی می‌شود از این میدان گازی روزانه یک میلیارد فوت مکعب گاز طبیعی و ۸۴ هزار بشکه میعانات گازی برداشت شود. (۱)

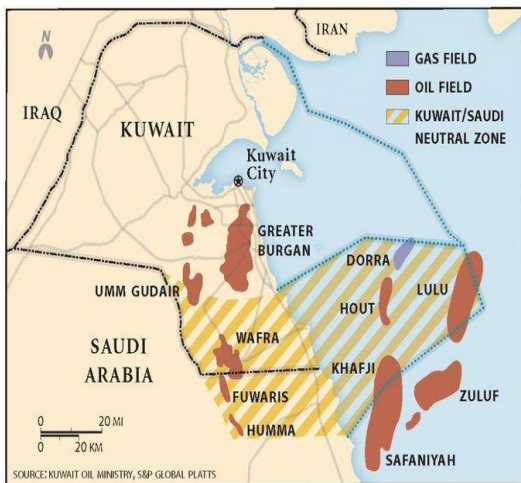
۲- اهمیت میدان انرژی آرش برای ایران

میدان گازی آرش در جنوب غربی جزیره خارگ و در حد فاصل مرزهای ایران، کویت و عربستان واقع شده است. عربستان مدعی است که این میدان، مجاور منطقه تقسیم شده (منطقه بی طرف سابق) کویت و عربستان است و این دو کشور طبق ضوابط موافقت نامه ژوئیه ۲۰۰۰ و همچنین توافق نامه اخیر موافقت کرده‌اند که منابع این میدان به طور مشترک به وسیله دو کشور مورد بهره برداری قرار گیرد. (۱) مسئله اصلی درباره میدان مشترک آرش این است که تاکنون سهم دقیق هر کشور در این میدان مشخص نشده است و مناقشات مربوط به مالکیت و تقسیم سهم همچنان در حال بررسی است. برای رسیدن به یک توافق مناسب که ضامن حقوق طرفین باشد، نیاز به مذاکرات و تعیین مرزهای دریایی بر اساس کنوانسیون‌های بین‌المللی به شدت ضروری به نظر می‌رسد. با نظر به ماهیت منطقه مورد مطالعه و جنبه اشتراکی آن و با توجه به حجم منابع نفتی و گازی عنوان شده و همچنین وجود دو کشور ذینفع عربستان و کویت، لزوم به کارگیری همه ظرفیت‌های لازم در مواجهه با تهدید ژئوپلیتیکی حاضر بیش از همیشه احساس می‌شود.

۳- چالش‌ها و تهدیدات ژئوپلیتیکی پیش روی

تعارض منافع با همسایگان

در منطقه خلیج فارس ایران دارای چندین میدان مشترک نفت و گاز با کشورهای همسایه است که برای برداشت از این میادین، رقابتی شدید بین کشورهای منطقه وجود دارد. بررسی‌ها نشان می‌دهد به صورت ذاتی برای به حداکثر



نقشه ۲- موقعیت جغرافیایی میدان آرش / دوره
مورد ادعای کویت (منبع: www.moo.gov.kw)



نقشه ۱- موقعیت جغرافیایی میدان آرش / دوره
مورد ادعای ایران (منبع: www.mees.com)

رساندن منافع ملی، هر کشور، درصد برداشت بیشتر، از این میادین می‌باشد. علاوه بر این رقابت، ذاتی منازعه‌های سیاسی ایران و نیروی مداخله‌گر باعث شده است این رقابت از ظرفیت خود فراتر رفته و تشدید شود.

سرمایه گذاری‌های کلان کشورهای قدرتمند در پروژه‌های نفتی و گازی کشورهای رقیب با هدف دستیابی به منافع بیشتر از طرفی و کنترل دستیابی ایران به منافع حداکثری از طرف دیگر می‌باشد. (۲) میدان گازی آرش یکی از نمونه‌های این تعارضات است که بین ایران، عربستان سعودی و کویت تقسیم شده است. ایران در سال ۱۳۹۹ اعلام کرد که قصد دارد در میدان گازی آرش فعالیت حفاری را انجام دهد و به تولید گاز برسد. این اقدام ایران با اعتراض عربستان سعودی و کویت روبرو شد که مدعی هستند ایران باید قبل از هرگونه فعالیت، با آن‌ها توافق کند. ایران از سوی دیگر، معتقد است که عربستان سعودی و کویت با توافقی که در سال ۱۳۹۹ برای توسعه میدان گازی مشترک انجام دادند، حقوق ایران را نادیده گرفته‌اند و به نفع خود تقسیم کرده‌اند. (۳) در حال حاضر کویت به دلیل در اختیار نداشتن منابع گازی، بر حل این مساله اصرار دارد تا هرچه سریع‌تر مشکل برطرف شود. (۴)

• بر هم خوردن فضای امنیت منطقه

در خلیج فارس امنیت و مشروعیت حوزه قدرت به قدری به دنیای بیرون از مرزها وابسته است که هر روز جا به جایی قدرت و تغییر ماهیت و جهت گیری‌ها تابع منافع بین‌المللی است. عامل بیرونی با استفاده از ضعف داخلی نقاط اختلاف را تشدید می‌کند و سیاست در خاورمیانه را هم سو با منافع بین‌المللی و نه منافع کشورهای منطقه شکل می‌دهد. ناهمگونی ساختارهای سیاسی هشت کشور خلیج فارس به همان اندازه که بر سیاست خارجی آن‌ها تأثیر می‌گذارد و بر همکاری‌های منطقه‌ای و به همان میزان بر امنیت خلیج فارس تأثیر گذار است. با در نظر گرفتن قدرت‌های خارجی و کشورهای منطقه و منافع متضاد و ناسازگار در منطقه بر پیچیدگی‌های امنیت در خلیج فارس افزوده می‌شود. حضور قدرت دریایی آمریکا در خلیج فارس، تأمین امنیت اعراب و... رژیم صهیونیستی توسط آمریکا از جمله مسائلی است که بر ابهام‌های معمای امنیت در خلیج فارس و منطقه می‌افزاید. (۵)

• اختلافات مرزی

اختلافات سرزمینی، در نظام جهانی جنبه اجتناب ناپذیری در کنش کشورها دارد و [دلیلی بر] اهمیت تعیین دقیق مرزها در زمان امضای صلح وستفاليا در اوایل قرن هفدهم میلادی بوده است. (۷) اختلافات مرزی کشورهای حوزه خلیج فارس به دلیل اختلافات قومی، زبانی و نژادی دارای پیچیدگی‌های بیشتری است. (۸) بنابر شواهد تاریخی تقریباً تمامی کشورهای پیرامون خلیج فارس با یکدیگر دچار اختلافات عدیده سرزمینی هستند. در این زمینه می‌توان به مهم‌ترین اختلافات ارضی بین ایران و کویت اشاره کرد:

- اختلاف در خط مبدأ طرفین و نقش جزایر در آن، که در حال حاضر نیز مورد اختلاف است؛
- فلات قاره منطقه تقسیم شده (ظاهراً بیطرف)؛
- دخالت رژیم پیشین عراق و عدم توافق این کشور با کویت در خصوص مرز دریایی؛
- وجود حوزه انرژی آرش «الدوره» (۶)

۳. نتیجه‌گیری

تفاوت در درک سیاسی و امنیتی کشورهای منطقه یکی از عوامل اصلی چالش در خلیج فارس و ایران شده است. از اصلی‌ترین برنامه‌های سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران، تأمین صلح، امنیت ملی، ثبات و تعادل منطقه‌ای است؛ و از مهم‌ترین راهکارهای بدست آوردن تعادل و حفظ آرامش در منطقه، ارائه الگوی همکاری با کشورهای پیرامون، ایجاد اعتماد سازی و نشان دادن حسن نیت برای این منظور، بررسی و برنامه ریزی برای پر کردن چالش‌های امنیتی و برقراری موازنه قدرت و ایجاد تعادل منطقه‌ای برحسب دیپلماسی فعال و پیگیر را می‌توان بر شمرد. از سویی فهم این مسئله که مذاکره و گفتگو تنها راه حل چالش‌های موجود است؛ خود قدمی به پیش محسوب می‌شود. با توجه به وجود اختلافات ذکر شده، هر گونه توافقی در مورد میادین مشترک به نفع کشورهای منطقه است؛ چرا که سرمایه‌گذاری در برخی از میادین مشترک به دلیل اختلافات نامبرده درباره مالکیت، همواره به تعویق افتاده است.



شکل ۱- مدل مفهومی الگوی گفتگو و توافق جامع (منبع: ترسیم نگارنده)

بنابراین، توافق سه جانبه بین ایران، عربستان و کویت به عنوان یک راه حل، برای سرمایه‌گذاری در میادین نفت و گاز و حل اختلافات مالکیتی میان آن‌ها می‌تواند موثر باشد. در صورت توافق و همکاری سه جانبه، میدان مشترک آرش می‌تواند به عنوان یک منبع مهم از انرژی‌های هیدروکربنی در منطقه به بهره‌برداری برسد. این امر می‌تواند به توسعه و



رشد اقتصادی هر سه کشور کمک کند که البته در شرایط فعلی، و با وجود بازیگران برون منطقه‌ای تا حدی با چالش رو برو است. راهکار برون رفت از این چالش در گرو چهار الگوی گفتگو و توافق جامع، ارائه شده است:

۴. منابع

الف: مقاله

- (۱) رضائی، م.، آرش پور، ع.، مسعود، غ.، (۱۴۰۰). رویکرد کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نسبت به اختلافات دریایی با نگاهی به میدان گازی آرش. فصلنامه علمی مطالعات فقه اقتصادی، شماره جلد ۳: ۴۸۷-۴۹۹
- (۲) قالیباف، م.، یعقوبی، م.، محمودی، ا.، (۱۳۹۳). تبیین ژئوپلیتیکی سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران در منطقه خلیج فارس مبتنی بر انرژی‌های فسیلی. فصلنامه بین‌المللی ژئوپلیتیک، شماره جلد ۳: ۷۵-۵۶
- (۳) سایت بی بی سی فارسی: (۲۰۲۳) وزرای شورای همکاری خلیج فارس میدان گازی آرش را متعلق به عربستان و کویت خواندند.
- (۴) سایت تجارت فردا: (۱۴۰۲) سرنوشت میدان نفتی آرش چه می‌شود؟ مجله‌ی ۵۱۴
- (۵) پیری سارمانلو، ا.، (۱۳۹۴). ژئوپلیتیک خلیج فارس: تهدیدها و فرصت‌های فراوری جمهوری اسلامی ایران. ماهنامه پژوهش ملل، شماره جلد ۲
- (۶) ربیعی، ح.، صادقی، موسی.، (۱۳۹۳). تحلیل فرصت‌ها و چالش‌های جغرافیای سیاسی ایران در خلیج فارس در قرن بیست و یکم. همایش ملی خلیج فارس.

ب: کتاب

- (۷) مویر، ر.، (۱۳۷۹)، درآمدی نو بر جغرافیای سیاسی. ترجمه دره میرحیدر با همکاری سید یحیی صفوی، انتشارات سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، تهران، ۵۶۰
- (۸) کریمی پور، ی.، (۱۳۸۱). مقدمه‌ای بر ایران و همسایگان منابع تنش و تهدید. جلد اول، انتشارات دانشگاه تربیت معلم، تهران، ۲۴۴

توسعه شبکه بنادر و کشتیرانی کانتینری جنوب کشور: یک راهکار برای چندین مسئله

مهدی رستگاری

رئیس امور طرح و توسعه شرکت پدیدآوران امید پارس

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: mehdirstegary@gmail.com

چکیده

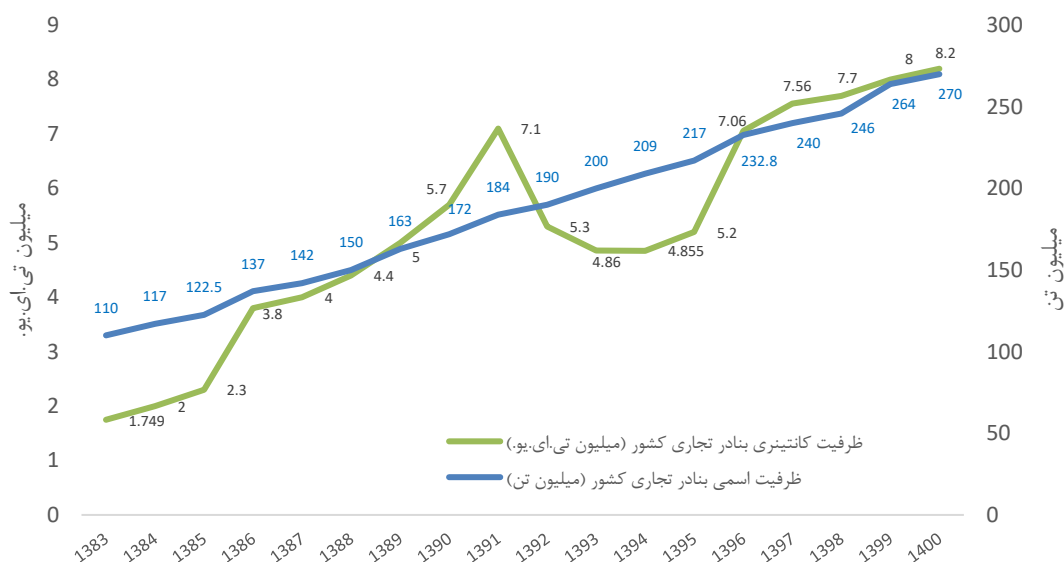
در ربع قرن گذشته سیستم حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران توسعه قابل توجهی داشته و این توسعه همچنان با شتاب ادامه دارد. این روند توسعه‌ای در دهه ۱۳۸۰ موجب رونق‌یابی چشمگیر تجارت دریابرد کشور شده و در دهه ۱۳۹۰ نیز به عنوان ظرفیت راهبردی نظام اقتصادی کشور برای لجستیک و مدیریت زنجیره‌های تامین کشور به کار گرفته شد. در این بیست و پنج سال اهداف توسعه این سیستم فراتر از کارکردهای تامین‌کننده تقاضای اقتصادی مقید جوامع کشور، بر جذب تجارت بین‌مرزی (در قالب جریان‌های ترانشیپ و ترانزیت) به کشور استوار بوده؛ این در حالی که است که به طور مثال در زیربخش رقابتی حمل و نقل کانتینری بنادر کشور ما در پسرانگی دریایی سطح دوم ساختار کانون و شعاع منطقه خاورمیانه باقی مانده و همچنین امید به جذب سرمایه-گذاری خارجی در آنها به دلیل تحریم‌های بین‌المللی کم‌رنگ شده است. با این وجود، توسعه سیستم حمل و نقل دریایی کشور همچنان با همان شدت و حدت ادامه دارد و به نظر نمی‌رسد «تغییر پارادایم» لازم برای همگامی با شرایط واقعی وضعیت کنونی و واقعیت‌های قابل انتظار در آینده در آن لحاظ شده باشد. در مقاله حاضر به معرفی مفهوم «شبکه بنادر و کشتیرانی جنوب کشور» می‌پردازیم: در این مفهوم با نگاهی سیستمی و فرایندنگر به شرایط سیستم حمل و نقل دریایی کشور، منابع موجود و توسعه‌یابنده در سیستم حمل و نقل دریایی در وهله اول برای پاسخ به تقاضای موجود در بازارهای اقتصادی کشور به کار گرفته می‌شود. این مفهوم که بر نوسازی هدفمند ناوگان کشتیرانی تجاری جمهوری اسلامی ایران و توسعه آرایش شبکه‌ای بنادر جنوب کشور و بکارگیری هم‌افزای آنها برای استوار است، با بازتعریف مقاصد وجودی و کارکردهای سیستم حمل و نقل دریایی کشور موجب افزایش خوداتکایی در تامین تجارت دریابرد کشور شده و میلیاردها دلار درآمد و صرفه‌جویی را در آن به بار خواهد آورد. همچنین این ابتکار عمل موجب پیشبرد تحقق اهداف آمایش سرزمین کشور، بهبود چشمگیر مقابله با آلاینده‌های ناشی از حمل و نقل، ارتقای چشمگیر امنیت زنجیره‌های تامین کشور، بهره‌برداری مطلوب از سرمایه‌های راکد کشور در سیستم حمل و نقل دریایی، کاهش قابل توجه ضرورت احداث و نگاهداشت تسهیلات حمل و نقل جاده‌ای و ریلی در پهنه‌های سرزمینی و بسیاری مزایای دیگر خواهد شد. از نظر مولف این مفهوم می‌تواند تغییر پارادایم مورد نیاز در سیستم حمل و نقل دریایی کشور را فراهم آورد.

کلیدواژه: کشتیرانی تجاری، بنادر و پایانه‌داری، حمل و نقل دریایی، توسعه دریامحور، شبکه کانون و شعاع

۱- مقدمه

سیستم حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران یکی از حیاتی‌ترین اجزای بدنه اقتصادی کشور بوده که حتی تصور ابقا و توسعه کشور در دهه‌های گذشته بدون اتکا بدان غیرممکن می‌نماید. این سیستم که متشکل از دو صنعت متعامل «کشتیرانی تجاری» و «بنادر و پایانه‌داری» و صنایع پشتیبانی‌کننده آنها است، جریان‌دهنده بیش از ۹۰ درصد تجارت بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران به شمار آمده و اکثر قریب به اتفاق زنجیره‌های تامین کشور از طریق رویه‌های واردات، صادرات، کابوتاژ، ترانزیت و ترانشیپ بدان اتکا دارند. این سیستم دربردارنده ۱۱ بندر تجاری بزرگ با ظرفیت پذیرش سالانه ۲۷۰ میلیون تن کالا و ۸.۲ میلیون تی.ای.یو. کانتینر، ۹۶۳ فروند انواع کشتی و ۲۵۵ فروند کشتی در ناوگان تجاری با ظرفیت حمل ۶.۱۴ میلیون تن کالای غیرنفتی (شامل ۱۳۶,۹۰۰ تی.ای.یو. ظرفیت در زیربخش کانتینری) و ۱۶.۵ میلیون تن کالای نفتی، تعداد ۱۷,۶۵۴ نفر دریانورد، صنعت کشتی‌سازی به ظرفیت ۱۰۷۶ GT،

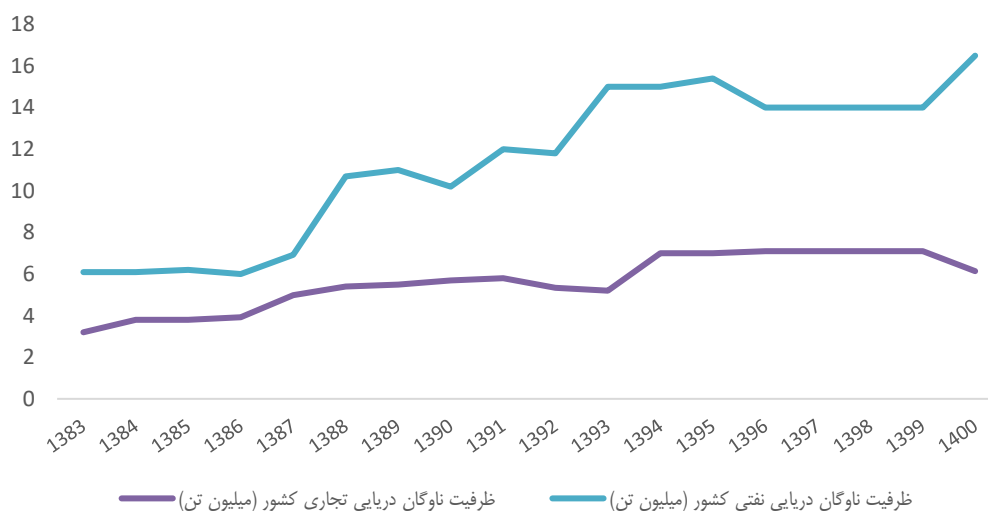
و ۱۵۸۰ شرکت تجاری فعال در زمینه شرکت‌های فعال در زمینه کارگزاری ترابری بندری و دریایی است. برآورد می‌شود که جمهوری اسلامی ایران با حدود ۸۸ میلیون نفر جمعیت و تولید ناخالص داخلی ۳۵۹.۷ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۱ میلادی دارای ۳۰.۷۵ میلیارد دلار تجارت کالا و بازار خدمات حمل‌ونقلی برآوردی به ابعاد ۴.۳ میلیارد دلار بوده است (۲۷).



تصویر ۱- توسعه ظرفیت بنادر تجاری کشور بین سالهای ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۰ بر اساس اعلام سازمان بنادر و دریانوردی (۸)
جمهوری اسلامی ایران همواره توجه ویژه‌ای به توسعه کشتیرانی تجاری و بنادر و پایانه‌داری خود داشته و سرمایه‌گذاری قابل توجهی را در این زمینه به عمل آورده است؛ این سرمایه‌گذاری‌ها به رشد و توسعه قابل توجه این صنایع در دهه ۱۳۸۰ انجامید: ناوگان‌های تجاری و نفتی کشور با اتکا به این سرمایه‌گذاری‌ها جایگاه خود را در بازارهای جهانی حفظ کردند و عملیات بخش بنادر کشور نیز رونق چشمگیری یافت. در این دهه بود که صنعت بنادر و پایانه داری کشور برای اولین بار شاهد پیوستن نام بندر شهید رجایی به فهرست یکصد بندر کانتینری پرونق جهان و ارتقای رتبه مداوم سالانه آن در اثر رشد قابل توجه سالانه عملیات کانتینری‌اش بود. همچنین با وجود بحران جهانی اقتصادی که در انتهای دهه ۱۳۸۰ سیستم حمل‌ونقل دریایی را به شدت تحت تاثیر خود قرار داد، در اثر این سرمایه‌گذاری‌ها در اوایل دهه ۱۳۹۰ ناوگان نفتکش کشور با ۴۶ فروند کشتی در جایگاه پنجم جهان قرار داشت و ناوگان تجاری کشور نیز با برخورداری از ۱۶۰ فروند کشتی بزرگ‌ترین ناوگان کشتیرانی تجاری در خاورمیانه بود (۲) و برنامه بزرگی برای نوسازی آن تهیه و در دستور اجرا قرار داشت.

در دهه گذشته سیستم حمل‌ونقل دریایی، کشتی پرصولتی بوده که توانسته اقتصاد کشور را از گرداب‌ها و توفان‌هایی مهیب عبور داده و مسیری بسیار طولانی را در اقیانوسی از مشکلات بی‌انتهای طی کند. هر چند متأسفانه بعد از سال ۲۰۱۸ میلادی بخش بنادر کشورمان از فهرست یکصد بندر کانتینری پرونق جهان خارج شد، اما جمهوری اسلامی ایران در سال ۲۰۲۲ میلادی به عنوان بیست‌ودومین کشور برخوردار از ناوگان دریایی همچنان یک قدرت دریایی در جهان و منطقه است (۲۶). با این حال در این مقطع حساس از تاریخ اقتصادی کشور، جای دارد که اندکی به پاسخ چند پرسش اساسی فکر کنیم: از توانمندی‌ها و مزیت‌های در اختیار این قدرت دریایی باید چگونه بهره‌برداری کنیم؟ فرایند پرهزینه توسعه این توانمندی‌ها را باید چگونه و تا کجا ادامه دهیم؟ در این مقاله قصد داریم در حد مقدور به پاسخ این پرسش‌ها

بپردازیم و در این پاسخها به طور ویژه بر روی توسعه بندر چابهار که یکی از موضوعهای راهبردی صنعت بندر و پایانه‌داری کشور به شمار می‌آید، تمرکز خاص خواهیم داشت.



تصویر ۲- توسعه ناوگان حمل‌ونقل دریایی کشور بین سالهای ۱۳۸۳ تا ۱۴۰۰ (۸)

توسعه بندر چابهار در ده سال اخیر جزو طرح‌هایی بوده که انتظارات بسیاری را در زمینه توسعه دریامحور جوامع کشور ایجاد نموده است. سالها است که فعالان صنعت حمل‌ونقل دریایی و افکار عمومی به سرمایه‌گذاری خارجی در این بندر، پررنگ شدن نقش این بندر به عنوان دروازه سرزمینی جریان ترانزیت به کشورهای آسیای میانه و روسیه، ایفای نقش آن به عنوان محرک توسعه اقتصادی و اجتماعی استان سیستان و بلوچستان، بسترساز بودن آن برای توسعه عمق نفوذ تجارت بین‌المللی کشور و گسترش روابط تجاری با کشورهایی چون هند و روسیه و بسیاری موارد دیگر نظر دارند.

از طرف دیگر سالهای دهه ۱۳۹۰ و دهه فرارو سالهای بروز و ظهور دشوارترین رویدادها و روندها در اقتصاد کشورمان بوده اند: نشیب و فرازهای تشدید تحریم‌های بین‌المللی و هم‌افزایی آن با ناکارایی‌ها و نارسایی‌های موروث اقتصاد کشور در این دهه فعالان اقتصادی را به معنای واقعی کلمه به چالش کشیده و به ویژه طرح‌های توسعه عمرانی و تامین منابع آنها را به سوی دشواری و تنگنا سوق داد. توسعه بندر چابهار نیز از این شرایط بی‌نصیب نماند و فرایندهای سرمایه‌گذاری خارجی، احداث و تجهیز زیرساخت و روسازه بندر، احداث و راه اندازی وجوه حمل‌ونقلی متصل‌کننده این بندر به سرزمین‌های پسرانه، و جذب و متمرکزسازی زنجیره‌های تامین فرامنطقه ای در آن به کندی گراییده و با انبوهی از مشکلات و نارسایی‌های پیش‌بینی نشده مواجه شدند. حاصل این وضع واپس ماندن از پنجره زمانی تحقق اهداف راهبردی مورد نظر نظام جمهوری اسلامی ایران در توسعه بندر چابهار و تحمل هزینه‌های فرصت سنگین متوجه حمل‌ونقل و لجستیک و تجارت بین‌المللی کشور بوده است. در این سالها اما بندر رقیب از حرکت باز نایستادند: علاوه بر آن که رقبای منطقه‌ای مطرحی چون بندر جبل علی، خورفکان، صلاله، صحرار، دمام و ... با توسعه ظرفیت‌ها و قابلیت‌هایشان سهم جایگاه خود را در بازار بالاتر برده‌اند، بندر و پایانه‌های نوظهوری چون بندر ابوظبی امارات متحده عربی، بندر خلیفه بن حمد قطر، و پایانه‌های جدید بندر ام القصر و فاو عراق نیز به بازار حوزه خلیج فارس و دریای عمان پیوستند و هریک توانستند با جذب زنجیره‌های تامین منطقه‌ای و جهانی به خود جایگاه و سهم قابل توجهی را در این بازار برای خود فراهم آورند. (۶) علاوه بر این اصلی‌ترین رقیب بندر چابهار، یعنی بندر گوادر نیز هر چند به دلایل ویژه کشور پاکستان

ننوانسته مسیر توسعه‌ای مورد نظر برای آن را بپیماید، اما از نظر برخوردای از تقاضای مقید^۱ جمعیت ۲۳۲ میلیون نفری آن کشور و فراهم آوردن بستر حضور اقتصادی و نظامی کشور چین در منطقه دارای استعداد بالایی برای توسعه است. همچنین با توجه به تغییرات ژئوپلیتیک کشور افغانستان و نزدیکی دولت طالبان به دولت پاکستان این بندر در صورت توسعه می‌تواند جذب‌کننده بخش عمده زنجیره‌های تامین جمعیت ۴۰ میلیون نفری کشور افغانستان باشد که در طرح بازاریابی بندر چابهار بر روی آن حساب ویژه‌ای باز شده است. هر یک از روندها و رویدادهای یادشده به دینامیک و پویایی بالای بازار منطقه‌ای بنادر و رقابت موجود در آن اشاره دارد: این پویایی به هیچ وجه با ایستایی و اینرسی در طرح بازار معهود بندر چابهار همخوانی ندارد و ایجاب‌کننده بازنگری اساسی در این طرح است.

اما در نظام تجارت دریابرد کشور مساله دیگری نیز وجود دارد که ابعاد آن بسیار کلان‌تر از مسئله توسعه بندر چابهار است و آن اتکای شبکه حمل‌ونقل دریایی کشور به ترانشیپ از بنادر خارجی در حوزه خلیج فارس و دریای عمان است. پر واضح است که توسعه شبکه «کانون و شعاع»^۲ در بازارهای منطقه‌ای بنادر تابع تصمیمات سیاسی قدرت‌های جهانی و توافقاتی صنفی گول‌های صنعت کشتیرانی تجاری است. تجسم، جلوه، و وزن این تصمیم‌های سیاسی و توافقاتی صنفی را به خوبی می‌توان در تزریق سرمایه، فناوری و جریان کالا به بنادر کانونی ترانشیپ‌محوری چون سنگاپور، جبل علی، طنجه و... در اقصی نقاط جهان مشاهده کرد. پر واضح است که قدرت‌های جهانی و بازوهای اقتصادی آنها در صنعت‌های کشتیرانی تجاری و پایانه‌داری بنادر به رغم ایجاب تمام مزایای سرزمینی و ژئواکونومیک هیچ گاه متمایل به توسعه یک بندر کانونی در سواحل جمهوری اسلامی ایران نبوده‌اند. البته اشکالات و موانع موجود در فضای کسب‌وکار کشور نیز همواره در این زمینه مزید بر علت بوده‌اند؛ اما به نظر مولف حتی در صورت دگرگونی فضای کسب‌وکار ایران و تسهیل فعالیت قدرت‌های اقتصادی در آن هم قصد و نیت قدرت‌های جهانی بر همین منوال باقی مانده و به توسعه «بندر کانونی» در سواحل ایران تعلق نمی‌گرفت.

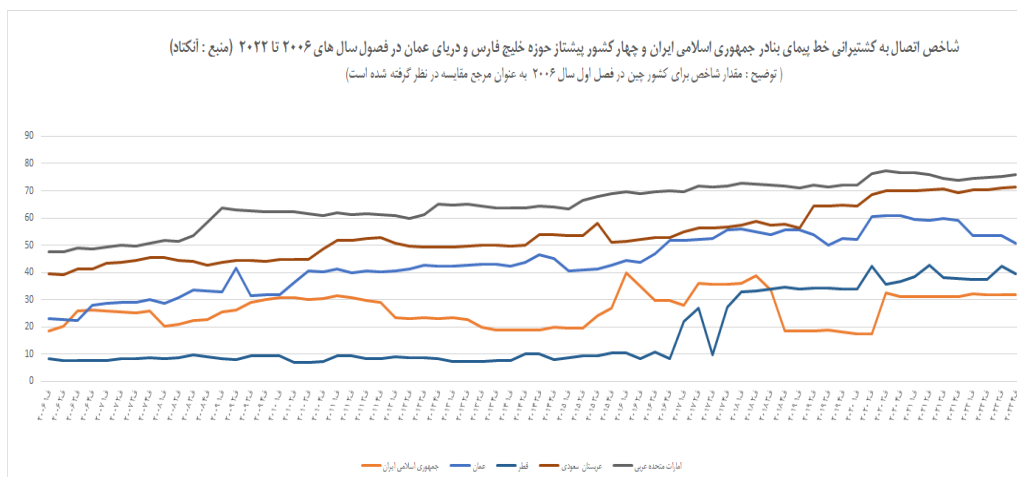
حاصل این تفکر، توسعه ساختار کنونی «شبکه کانون و شعاع بنادر کانتینری حوزه خلیج فارس و دریای عمان» بوده که در آن بندر جبل علی نقش بندر کانونی منطقه را یافته و با فراهم آوردن ۲۸ پهلوگاه و مجموع ۱۰۲ دستگاه گنتری کرین در قالب سه پایانه کانتینری، ظرفیت سالانه‌ای برای حجم عملیات تخلیه و بارگیری ۱۹/۳ میلیون تی.ای.یو. فراهم آورده و در تدارک افتتاح پایانه کانتینری چهارم خود است که ظرفیت آن را به ۲۲/۴ میلیون تی.ای.یو. ارتقا خواهد داد. عرضه این سطح از خدمات و تسهیلات، و تصمیم‌های سیاسی و توافقات صنفی حمایت‌کننده آن موجب شده که این بندر به رغم بی‌بهره بودن از جمعیت و تقاضای اقتصادی در پسرکرانه سرزمینی، با ۱۸۰ بندر در سرتاسر کره زمین مبادله کالا داشته و بتواند با جلب نظر گول‌های در حال رشد صنعت کشتیرانی و تسهیل عملیات ابرکشتی‌های کانتینربر آنها به کانون ترانشیپ منطقه تبدیل شود. شایان ذکر است که این بندر با بهره‌جویی از هم‌افزایی‌های ناشی از تعامل با بیش از ۸۰ پایانه کانتینری تحت مدیریت عملیاتی شرکت دی.بی.ورلد در بنادر پنجاه کشور جهان حدود بنادر نسل چهارم را پشت سر نهاده و هم اکنون با تمرکز بر تعامل با خطوط کشتیرانی و هوشمندسازی در مسیر تبدیل به یک بندر نسل پنجم است. در این شبکه کانون و شعاع گرچه بنادر مختلف راهبردهای مختلفی را برای رشد خود برگزیده‌اند، اما هیچ بندری در کشورهای حاشیه خلیج فارس و دریای عمان نتوانسته همپای بندر جبل علی رشد کند: برخی بنادر مانند بندر صلاله، بندر ابوظبی و در مقطعی بندر خورفکان به ارائه تسهیلات و خدمات اختصاصی در پایانه‌های کانتینری خود به خطوط کشتیرانی نظر داشتند. همچنین بنادر دیگری چون بندر حمد قطر و اخیراً بندر فاو در عراق در پی توسعه پایانه‌های کانتینری بزرگ برای جلب نظر خطوط کشتیرانی بوده‌اند. اما هیچ یک از این بنادر در سه دهه اخیر نتوانسته اند به جایگاه بندر جبل علی در منطقه نزدیک شوند. در چنین بازاری در چهار دهه اخیر، از میان بنادر جنوبی کشورمان

^۱ Captive Demand

^۲ Hub & Spokes

فقط بندر شهید رجایی توانسته در سطح یک «بندر محوری^۱» رشد نموده و سایر بنادر کشور ما نیز در حاشیه این شبکه از جذب ترافیک کانتینری در سطح منطقه بازمانده‌اند. این در حالی است که کشور ما دارای بیشترین جمعیت، بالاترین سطح اتصال حمل‌ونقلی و پهناورترین سرزمین در مقایسه با کشورهای همجوار در حوزه خلیج فارس است. این موضوع موجب افزایش فوق‌العاده هزینه و زمان کالارسانی در زنجیره‌های تامین کشور، افزایش صعوبت و سرمایه‌طلبی تجارت بین‌المللی، و القای وابستگی در سیستم حمل‌ونقل و لجستیک کشور گردیده است (۱،۶).

از اواخر دهه ۱۳۸۰ روند تشدید تحریم‌های بین‌المللی و فشارهای اقتصادی بر نظام تجارت بین‌المللی و سیستم حمل‌ونقل و لجستیک جمهوری اسلامی ایران نیز بر این پیامدهای ناگوار در زنجیره‌های تامین کشور افزوده شدند: این تحریم‌ها از یک طرف صنایع تشکیل‌دهنده سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور را با انبوهی از چالش‌ها و مضیقه‌های جدی مواجه کردند، و از طرف دیگر زمینه‌ساز بروز مسائل پیچیده و بغرنج جدیدی در زنجیره‌های تامین و کالارسانی به بازارهای اقتصادی کشور گردیدند. گرچه این مسائل می‌توانستند ایجاب‌کننده «کاهش هزینه و زمان» و «افزایش تاب‌آوری» در سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور تلقی شده و مبدا گریز این سیستم از تقید به ساختار «کانون و شعاع» بازار بنادر حوزه خلیج فارس و دریای عمان باشند، اما این تلقی اصولی در محاق مصلحت مقطعی نظام تجارت بین‌المللی کشور مبنی بر ضرورت «دور زدن تحریم‌ها» قرار گرفته و چنین ابتکاری هیچ‌گاه در عمل شکل نگرفت. اما هم‌اکنون بعد از حدود یک‌ونیم دهه از زمان شروع تشدید تحریم‌های بین‌المللی، با وجود پرداخت هزینه‌های فوق‌تصور در تجارت بین‌المللی و تحمل هزینه‌های فرصت به مراتب سنگین‌تر از آن برای پیروی از ساختار بازار منطقه‌ای بنادر حوزه خلیج فارس، شاهد ناسازگاری و مطالبات فزاینده کشوری در منطقه هستیم که سالها به عنوان «شریک تجاری» کشور تلقی شده و به هر وسیله‌ای سعی داشت که جریان تجارت دریابرد جمهوری اسلامی ایران را در بنادر خود مستقر کند.



تصویر ۳- شاخص اتصال به کشتیرانی خط پیمای بنادر جمهوری اسلامی ایران و چهار کشور پیشتاز حوزه خلیج فارس بین سال‌های ۲۰۰۶ تا ۲۰۲۲ (۲۷)

همچنین تغییر موضع‌گیری‌های سیاسی و نظامی این کشور در سال‌های اخیر بارزکننده تهدیدهای امنیتی بزرگی است که استقرار زنجیره‌های تامین تجارت دریابرد کشور در آن به جوامع سیستم لجستیک کشور متوجه نموده است.

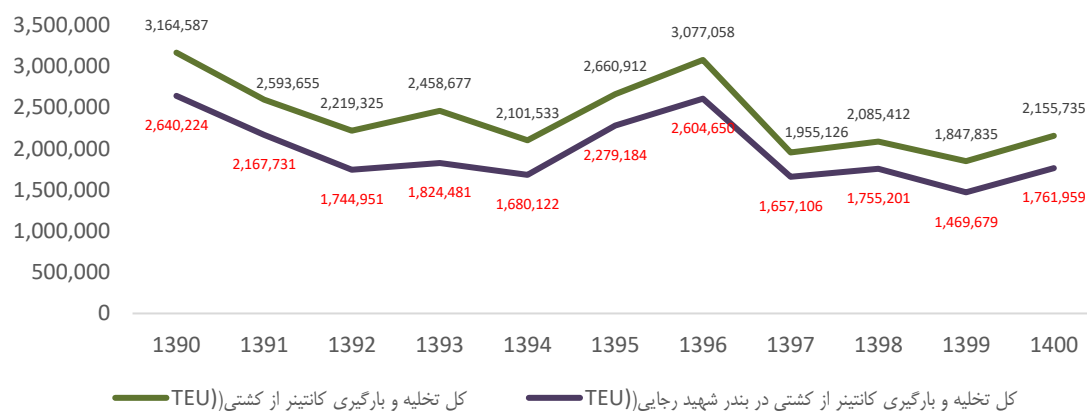
حاصل این امر در سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور تنزل و افت چشمگیر روند درخشانی بود که با توسعه بهنگام در صنایع بنادر و پایانه‌داری و کشتیرانی تجاری در دهه ۱۳۸۰ شروع شده بود. روندهای توسعه‌ای این حوزه به رغم تحریم‌ها

^۱(Pivot port

و نابسامانی‌های اقتصادی در سال‌های ۱۳۹۰ و ۱۴۰۰ تداوم یافتند: ابتکار عمل در زمینه نوسازی ناوگان نفتکش در سال ۲۰۱۲، ابتکار عمل در زمینه سفارش ابرکشتی‌های کانتینربر در سال ۲۰۱۶ و دریافت بخشی از آنها در سال ۲۰۱۸ (۲۸)، و افزایش ۵۷ درصدی ظرفیت بنادر کشور در گذر از سال ۱۳۹۰ به ۱۴۰۰ شواهد بسیار بارز این موضوع هستند. توسعه ابرپایانه‌های کانتینری فاز دوم و فاز سوم بندر شهید رجایی، و فاز اول و دوم بندر شهید بهشتی، و طرح‌های ارائه‌شده برای توسعه بنادر در منطقه ساحلی مکران مصادیق بارز این سیر توسعه‌ای در بخش کانتینری بنادر کشور هستند. گرچه این سیر توسعه‌ای تا کنون مقوم حیات اقتصادی کشور بوده، اما به نظر می‌رسد در اثنای آن به برخی حقایق برخاسته از دینامیک بازارهای حمل‌ونقل دریایی جهان و منطقه کم‌تر توجه شده است. در برهه کنونی برخی از این حقایق به قرار زیرند:

توسعه شبکه «کانون-شعاع» بازار منطقه ای بنادر حوزه خلیج فارس و دریای عمان، پیش از آن که حاصل مزیت فنی و عملیاتی یک بندر در منطقه باشد، حاصل تصمیم‌های سیاسی قدرت‌های جهانی و صف‌آرایی تشکلهای صنفی و توافق غول‌های صنعت کشتیرانی تجاری هستند. توسعه چند ابرپایانه در بنادر جمهوری اسلامی ایران هرچند ابتکاری لازم برای تامین آینده سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور است، اما برای دگرگون‌سازی ساختار این شبکه به ویژه پس از استقرار چند دهه‌ای آن کافی به نظر نمی‌رسد (۶).

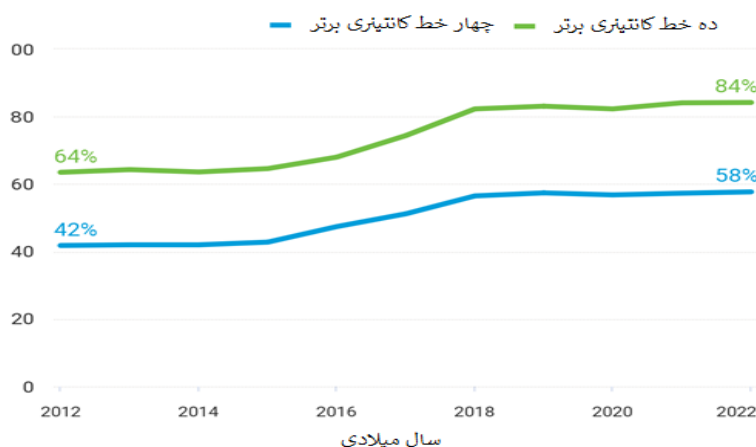
شواهد حاکی از برقرار ماندن و تشدید تحریم‌های بین‌المللی و تاثیر آن بر تجارت بین‌المللی کشور در سال‌های پیش رو حقایق دیگری هستند که نمی‌توان بدانها بی‌توجه ماند. در چنین شرایطی تجارت بین‌المللی کشور با موانع و محدودیت‌های روزافزونی مواجه خواهد بود که در جهت انقباض تجارت دریابرد کشور عمل خواهند کرد.



تصویر ۴- حجم عملیات کانتینری بنادر کشور بین سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۰ (۷)

شواهد این حقیقت را می‌توان به راحتی در آئینه روند تغییر حجم عملیات کانتینری بنادر کشور در دهه ۱۳۹۰ مشاهده کرد. البته در این زمینه روندهای محتمل دیگری چون «افزایش تجارت بین‌المللی با روسیه و متحدان آن» در سال‌های آینده وجود دارد. اما به نظر می‌رسد که این روند نیز با موانع و محدودیت‌های تحریمی، کاهش احتمال توسعه بازار کالارسانی به کشورهایی چون افغانستان، ترکمنستان و آذربایجان، و نارسایی‌های شبکه حمل‌ونقل سرزمینی کشور موازنه شود. با این اوصاف توسعه ابرپایانه‌های کانتینری در بنادر کشورمان می‌تواند به توسعه بیشتر ظرفیت مازاد در بنادر کشور بینجامد.

حقیقت دیگری که کم‌تر بدان توجه شده تمرکز در بازارهای کشتیرانی کانتینربر است. در بازار جهانی این زیربخش ۵۸٪ سهم بازار در اختیار ۴ خط کشتیرانی برتر بوده و ۲۶ درصد مابقی سهم بازار نیز در اختیار ۶ خط کشتیرانی بزرگ بعدی جهان است که در اتحادهای کشتیرانی با چهار خط کشتیرانی برتر جهان عمل می‌کنند. بازار صنعت کشتیرانی کانتینربر یک بازار جهانی متمرکز و فوق‌العاده رقابتی است که کاملاً در همراستایی با خط مشی‌ها و سیاست‌های قدرت-های جهانی اداره می‌شود. در چنین بازار متمرکزی و تحت شرایط تشدید تحریم‌های بین‌المللی به نظر نمی‌رسد که این خطوط کشتیرانی حاضر شوند ابرکشتی‌های خود را به ابرپایانه‌های بنادر تجاری کشور ما گسیل نموده و جریان کالاهای تجاری مورد مبادله در آنها را برقرار نگه دارند.



تصویر ۵- سهم چهار خط کشتیرانی برتر و ده خط کشتیرانی بزرگ جهان از بازار کشتیرانی کانتینربر جهان در گذار از سال ۲۰۱۲ به سال ۲۰۲۲ (واحد: درصد) (۱۹)

موضوع دیگری که باید بدان توجه شود تاثیر تحریم‌های بین‌المللی بر فرایند «سرمایه‌گذاری خارجی» در کشور ما است. در زمان مذاکرات برجام در سال ۲۰۱۶، زمزمه‌هایی در زمینه استعداد سرمایه‌گذاری خارجی یک تریلیون دلاری در نظام اقتصادی جمهوری اسلامی ایران (۲۱) و جذب سرمایه‌گذاری یک میلیارد دلاری در بنادر و کشتیرانی‌های تجاری جمهوری اسلامی ایران به جریان افتاد (۲۵). از بین تمام مذاکرات به عمل آمده در آن زمان، دولت هندوستان در ژوئن آن سال متعهد به سرمایه‌گذاری ۵۰۰ میلیون دلاری در توسعه بندر چابهار گردید. با خروج یک‌طرفه ایالات متحده از پیمان برجام در سال ۲۰۱۷، هندوستان به دفع وقت در ایفای تعهدات خود در بندر چابهار پرداخت و می‌توان گفت که این تعهد تا کنون به مرحله اجرا درنیامده است. دولت چین نیز به رغم سرمایه‌گذاری‌هایی که در بنادر دیگر منطقه (مانند گوادر، ابوظبی و دمام) داشته، تا کنون به سرمایه‌گذاری در صنایع سیستم حمل‌ونقل دریایی جمهوری اسلامی ایران ابراز علاقمندی نکرده است. این شواهد گویای آن هستند که امید بستن به سرمایه‌گذاری خارجی در توسعه سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور در زمان تشدید تحریم‌های بین‌المللی در سال‌های پیش رو احیاناً کارساز و راهگشا نخواهد بود. در طی سه سال گذشته خاورمیانه، آسیای میانه و اوراسیا کانون تحولات ژئوپلیتیک در سطح جهان بوده‌اند. جنگ‌های قفقاز، استیلای قدرت طالبان در افغانستان، جنگ روسیه و اوکراین، تشکیل بلوک عبری-عربی-غربی موسوم به «پیمان ابراهیم» جزو مهم‌ترین روندها و رویدادهایی هستند که در این سال‌ها سه حوزه سرزمینی یادشده را دستخوش تحولات عمده‌ای نموده‌اند. این تحولات تأثیرات شگرفی بر تفکر، نیات، و شیوه عمل دولت‌ها و بنگاه‌های اقتصادی فعال در

حوزه‌های تجارت بین‌المللی و لجستیک داشته است. علاوه بر این انبوهی از روندهای تحول‌آفرین دیگر سیستم حمل‌ونقل دریایی مانند بروز و ظهور پاندمی کووید-۱۹، گسست‌های روزافزون زنجیره‌های تامین، عدم توازن عرضه و تقاضا در سیستم حمل‌ونقل دریایی، تغییرات شدید در قیمت حامل‌های انرژی، هزینه‌زایی و محدودیت‌آوری الزامات زیست‌محیطی جدید، برنامه‌های مبارزه با تغییر اقلیم و... هر یک تاثیرهای خود را بر بازارهای حمل‌ونقل دریایی جهان و منطقه داشته‌اند. در چنین شرایطی طبیعی است که تقاضا، ترکیب و آرایش زنجیره‌های تامین در منطقه دستخوش تغییر گردد. متأسفانه آثار دینامیک این تغییرات بر آینده بنادر کشور کم‌تر در نظر گرفته می‌شود.

در آرایش اکثر قریب به اتفاق زنجیره‌های تامین کشور ما، سیستم حمل‌ونقل دریایی باید همواره به سیستم‌های حمل‌ونقل سرزمینی متصل باشد تا بتوان کالارسانی به سرزمین‌های پسرانه را از طریق ترکیب این دو سیستم به جریان انداخت. این موضوع سبب می‌شود که در نگاه اول توسعه وجوه حمل‌ونقل سرزمینی (شامل حمل‌ونقل جاده‌ای و راه‌آهن) شرط لازم راه‌اندازی و فعالسازی ابرپایانه‌های کانتینری توسعه‌یابنده در بنادر کشور انگاشته شده و ظرفیت حمل‌ونقلی و میزان اتصال حمل‌ونقلی و عمق نفوذشان در سرزمین‌های پسرانه به عنوان عوامل تعیین‌کننده موفقیت در آغاز و تداوم فعالیت اقتصادی بندر در نظر گرفته شوند. اما توسعه وجوه حمل‌ونقلی متصل به بندر فوق‌العاده سرمایه‌طلب و زمان‌بر هستند و این موضوع به ویژه در زمان کمبود اعتبارات عمرانی دولت می‌تواند به یکی از گلوگاه‌های جدی توسعه و راه‌اندازی بندر و شروع موثر فعالیت آن در عرصه بازار منطقه‌ای تبدیل گردد.

شرح این حقایق به خوبی گویای آن است که توسعه سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور (به ویژه در بخش‌های رقابتی‌تری چون بخش حمل‌ونقل دریابرد کانتینری) در سال‌های پیش رو مستلزم پاسخگویی به پرسش‌هایی راهبردی از این جنس است:

جریان تجارت دریابرد کشور از چه محلی تامین خواهد شد؟

کشتی‌های مورد نیاز برای ابرپایانه‌های توسعه‌یافته در این سیستم از کجا تامین خواهند شد؟

درآمدزایی، بازگشت سرمایه، و سودآوری صنایع تشکیل‌دهنده سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور در آینده چگونه خواهد بود؟

ظرفیت و قابلیت‌های توسعه‌یافته در سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور چگونه می‌تواند برای کاهش زمان و هزینه کالارسانی در بازارهای اقتصادی جمهوری اسلامی ایران به کار گرفته شود؟

سرمایه مورد نیاز در توسعه، راه‌اندازی و راهبری این ابرپایانه‌ها چگونه باید تامین و بازپرداخت شود؟

اثر تغییرات شگرف و دینامیک بازارهای لجستیک و حمل‌ونقل دریایی را چگونه باید در سیر توسعه سیستم حمل‌ونقل دریایی لحاظ نمود؟

اتصال سرزمینی سیستم حمل‌ونقل دریایی و ابرپایانه‌های کانتینری توسعه‌یابنده در آن را چگونه می‌توان با بیشترین سرعت و کم‌ترین هزینه برقرار نمود؟

بدیهی است که نمی‌توان با «تفکر همگرا» و انقیاد به هنجارها، تلقی‌ها و تفکرات حاکم بر فرایند توسعه سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور به این پرسش‌ها پاسخ فراخور و موثری داد. در اثنای مواجهه با انبوه مسائل، تحولات و تغییرات، و چالش‌هایی که متوجه سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور گردیده است، توسعه موثر آن در گرو توسل به «تفکر واگرا» برای القای نوآورانه یک «تغییر پارادایم» در این سیستم است. از نظر مولف تغییر پارادایمی که می‌تواند چنین آثاری را در این سیستم به وجود آورد، «توسعه شبکه بنادر و کشتیرانی کانتینری جنوب کشور» است. در ادامه به اختصار و در حد حوصله این نوشتار به شرح این پارادایم می‌پردازیم.

۲- شبکه بنادر و کشتیرانی کانتینری جنوب کشور

در جغرافیای جمهوری اسلامی ایران، نوار ساحلی جنوب کشور به طول ۱۸۰۰ کیلومتر از شرق دریای عمان آغاز و تا انتها الیه غربی خلیج فارس امتداد یافته و دربرگیرنده چهار استان ساحلی و پنجاه جزیره متعلق بدانها است. این نوار ساحلی مشرف به ۱۹۰۰۰۰ کیلومتر مربع آبهای سرزمینی کشور در خلیج فارس و دریای عمان بوده و هشت بندر بزرگ تجاری و قریب به ۴۰ بندر کوچک را در خود جای داده است. این بنادر جریان‌دهنده بیش از ۹۳ درصد تجارت کشور در سال ۱۴۰۰ بوده و ظرفیت پذیرش کانتینر در آنها به ۸.۲ میلیون تی.ای.یو. بالغ می‌شود. اما فعالیت‌ها و منابع هر یک از این بنادر تا کنون به صورت منفرد و مستقل سازماندهی و مورد بهره‌برداری قرار گرفته و مبادله کالا بین آنها بسیار اندک و ناچیز بوده است. این در حالی است که امکان سازماندهی این بنادر در قالب ساختاری یک شبکه حمل‌ونقلی وجود دارد: این الگوی سازماندهی می‌تواند با خلق هم‌پوشانی و هم‌افزایی در عملکرد این بنادر موجب خلق فضاهای جدیدی برای رونق‌یابی و توسعه سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور شود.

در صنعت کشتیرانی تجاری نیز کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با برخورداری از ۳۰ فروند کشتی کانتینر به ظرفیت مجموع ۱۳۶۹۰۰ تی.ای.یو. هفدهمین ناوگان کشتیرانی کانتینر جهان را در اختیار دارد (۱۷) و یک پشته راهبردی برای سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور فراهم آورده است. ظرفیت‌های متنوع کشتی‌های کانتینر ناوگان ملی کشور (شامل ۱۴۵۰۰ تی.ای.یو.، ۶۷۵۲ تی.ای.یو.، ۴۷۹۵ تی.ای.یو.، ۳۲۸۰ تی.ای.یو.، ۲۴۷۸ تی.ای.یو. و ۲۲۰۰ تی.ای.یو.) امکان گسیل شناورهای این ناوگان را به بنادری با آب‌خور بین ۱۵ تا ۱۲ متر فراهم کرده است.

جدول ۱. جمعیت و مساحت استان‌های ساحلی کشور و استان‌های هم‌جوارشان (۱۳، ۱۲)

استان	جمعیت	مساحت (کیلومتر مربع)	تعداد شهرستان
فارس	۴۸۵۱۲۷۴	۱۲۲۶۰۴	۳۶
خوزستان	۴۷۱۰۵۰۹	۶۴۰۱۹	۲۹
کرمان	۳۱۶۴۷۱۸	۱۸۰۷۲۵	۲۳
سیستان و بلوچستان	۲۷۵۵۰۱۴	۱۸۱۷۸۵	۲۶
هرمزگان	۱۷۷۶۴۱۵	۷۰۷۱۲	۱۳
لرستان	۱۷۶۰۶۴۹	۲۸۲۹۳	۱۱
بوشهر	۱۱۶۳۴۰۰	۲۲۷۶۴	۱۰
چهارمحال و بختیاری	۹۴۷۷۶۳	۱۶۳۳۶	۱۰
خراسان جنوبی	۷۶۸۸۹۸	۱۵۰۷۹۷	۱۱
کهگیلویه و بویراحمد	۷۱۳۰۵۲	۱۵۵۱۹	۹
ایلام	۵۸۰۱۸۵	۲۰۱۳۲	۱۶
جمع کل	۲۳۱۹۱۸۵۰	۸۷۳۶۸۶	۱۹۴

مجموعه بنادر تجاری و صنعتی جمهوری اسلامی ایران در حوزه خلیج فارس و دریای عمان و ناوگان کشتیرانی کانتینر آن را می‌توان برای توسعه یک شبکه حمل و نقل دریایی ملی به کار گرفت: شبکه‌ای که می‌تواند جایگزین ساختار بازار «کانون و شعاع» موجود بنادر کانتینری منطقه برای سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور گردد. در این شبکه ناوگان‌های کانتینری کشتیرانی ملی و کشتیرانی داخلی و بنادر کوچک و بزرگ کشور برای حمل‌ونقل دریایی محموله‌های

کانتینری ایرانی به خدمت گرفته می‌شوند: ابرکشتی‌های این ناوگان‌ها محموله‌های یادشده را بین ابرپایانه‌های بنادر کانونی این شبکه (در مجتمع‌های بندری شهید رجایی و شهید بهشتی) و مبادی اصلی و مقاصد نهایی‌شان در اقصی نقاط جهان حمل می‌کنند. در سطح منطقه‌ای نیز کشتی‌های کوچک‌تر این ناوگان‌ها اقدام به انتقال محموله‌های کانتینری بین بنادر کانونی این شبکه و بنادر شعاعی آن تحت رویه «ترانشیپ داخلی» می‌نمایند. این شبکه می‌تواند کل سرزمین‌های مرزی را در جنوب کشور پوشش دهد: در صورتی که این شبکه صرفاً برای زنجیره‌های تامین چهار استان ساحلی جنوب کشور و هفت استان همجوار آنها به کار گرفته شود، ۵۳/۶ درصد پهنا سرزمینی و ۳۰ درصد جمعیت کشور را در ۱۹۴ شهرستان آن تحت پوشش خود درخواهد آورد (۱۲،۱۳). باید در نظر داشت که بر اساس آمارهای رسمی مرکز آمار ایران چهار استان ساحلی کشور دارای سهمی ۲۴/۲ درصدی در تولید ناخالص داخلی کشور بوده و زمانی که سهم هفت استان همجوارشان از تولید ناخالص داخلی نیز بدان افزوده شود، این سهم به ۳۷/۶ درصد افزایش خواهد یافت (۱۱).

جدول ۲. فهرست بنادر بزرگ و کوچک نوار ساحلی جنوب کشور

استان	بندر	استان	بندر
هرمزگان	بندر تمبک	سیستان و بلوچستان	چابهار (شهید بهشتی/شهید کلانتری)
هرمزگان	بندر شهید حقانی	سیستان و بلوچستان	کنارک
بوشهر	بندر نخل ناخدا	هرمزگان	مجتمع بندری شهید رجایی
بوشهر	بندر بوشهر	هرمزگان	بندر شهید باهنر
بوشهر	بندر جاسک	هرمزگان	بندر لنگه
بوشهر	بندر بوشهر	هرمزگان	بندر خلیج فارس (اسکله ترافیک ساحلی)
بوشهر	بندر عسلویه	هرمزگان	بندر لنگه
بوشهر	بندر گناوه	هرمزگان	اسکله فولاد هرمزگان
بوشهر	بندر کنگان	هرمزگان	بندر پارسیان
بوشهر	بندر سیراف	هرمزگان	بندر پهل
بوشهر	بندر دیر	هرمزگان	بندر لافت
بوشهر	بندر دیلم	هرمزگان	بندر درگهان
بوشهر	بندر خارک	هرمزگان	بندر شهید کاوه جزیره قشم
بوشهر	بندر ریگ	هرمزگان	اسکله جزیره کیش
بوشهر	نخل تقی	هرمزگان	اسکله جزیره ابوموسی
بوشهر	محمد عامری	هرمزگان	بندر خمیر
خوزستان	بندر امام خمینی	هرمزگان	بندر سیریک
خوزستان	بندر آبادان	هرمزگان	بندر آفتاب
خوزستان	بندر خرمشهر	هرمزگان	اسکله جزیره هرمز
خوزستان	بندر ماهشهر	هرمزگان	بندر کلاهی
خوزستان	بندر چوئبده	هرمزگان	بندر کرگان
خوزستان	بندر اروندکنار	هرمزگان	بندر چارک
خوزستان	بندر شادگان	هرمزگان	بندر کنگ
خوزستان	بندر سجافی هندیجان	هرمزگان	بندر تیاب

این استان‌ها محل تمرکز تولید صنعتی و کشاورزی و واحدهای صنفی کشور بوده و ۱۹ درصد واحدهای صنعتی، ۳۲ درصد معادن، ۲۵/۲ درصد واحدهای صنفی، و ۳۷/۶ درصد شهرک‌ها و نواحی صنعتی کل کشور در آنها مستقر است (۱۵). همچنین ۴۸/۶ درصد تولید محصولات زراعی، ۳۲/۳ درصد تولید محصولات باغی، ۹۵/۷ درصد صید شیلات، ۴۹/۲ درصد آبی‌پروری، ۲۹/۵ درصد تولید گوشت قرمز، ۲۶/۵ درصد تولید گوشت سفید، ۱۸/۴ درصد تولید شیر، ۱۲/۹ درصد تولید تخم‌مرغ، و ۴۶ درصد تولید عسل کشور در این یازده استان متمرکز است (۱۴). علاوه بر این شبکه مذکور دسترسی ممتازی را به شبکه حمل‌ونقل سرزمینی کشور فراهم می‌آورد: مجموعه راههای شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای (شامل آزادراه، بزرگراه، و راههای اصلی و فرعی) در چهار استان ساحلی کشور و هفت استان همجوار آنها در سال ۱۴۰۰ به ترتیب به ۱۶۹۰۰ کیلومتر و ۲۴۷۲۵ کیلومتر بالغ شده و سهم‌هایی ۲۰ درصدی و ۲۹ درصدی از کل شبکه جاده و راه در سطح کشور دارند (۴، ۹). این شبکه همچنین از طریق راه‌آهن هرمزگان، راه‌آهن جنوب و راه‌آهن جنوب شرق به شبکه حمل‌ونقل ریلی کشور متصل است و اتصال ریلی آن با مراکز جمعیتی کشور با پیشرفت طرح‌های توسعه‌ای راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران افزایش بیشتری نیز خواهد یافت.

جدول ۳. سهم استان‌های ساحلی جنوب کشور و استان‌های همجوار آنها از کل تولید دامی، شیلاتی، باغی و زراعی کشور در سال ۱۴۰۰ (واحد: هزار تن) (۱۴)

استان	گوشت قرمز	شیر	گوشت مرغ	تخم مرغ	عسل	آبی‌پروری	صید ماهی، میگو و خاویار	تولید محصولات باغبانی	تولید محصولات زراعی
فارس	۶۰/۶	۶۶۵/۸	۱۹۲/۷۹	۵۷/۲۳	۱/۴۳	۱۲/۳۶۲	۰	۳۱۱۵/۱۶۸	۷۵۱۶/۳۶۲
خوزستان	۴۲/۱	۲۷۳/۳	۱۰۹/۷۸	۱۴/۳۴	۶/۲۴	۶۴/۹۱۷	۵۱/۱۹۸	۴۱۹/۰۸	۱۳۷۰۹/۳۱۸
کرمان	۳۴/۹	۲۱۷/۹	۵۶/۷۵	۲۸/۳۶	۸/۳۸۷	۶/۰۸۸	۰	۱۳۳۲/۰۶۴	۳۱۳۵/۷۴۸
سیستان و بلوچستان	۲۲/۱	۵۵/۷	۳۰/۲۹	۵/۴۳	۲۲/۴۷	۲۴/۹۵۹	۲۶۰/۰۸	۶۷۶/۹۴۲	۲۴۵۶/۲۹۲
هرمزگان	۷/۴	۲۰/۱	۴۲/۵۶	۱/۸	۰/۸۸	۳۲/۴۶۵۶	۲۹۹/۸۹۹	۶۵۵/۷۵۱	۲۱۵۵/۰۴۲
لرستان	۲۹/۸	۲۰۹/۴	۸۶/۱۱	۷/۶۴	۱/۸۷	۳۰/۰۳۴	۰	۳۰۸/۱	۲۰۶۳/۱
بوشهر	۷/۹	۳۱/۹	۴۰/۰۵	۰/۸	۰/۱۵	۲۸/۴۳۶۵	۶۱/۴۲۵	۲۲۳/۰۵۳	۷۸۳/۶۸
چهارمحال و بختیاری	۲۲/۲	۳۰/۱۲	۳۱/۰۴	۵/۱۶	۰/۰۹	۲۲/۵۳۱	۰	۱۸۲/۰۲۵	۸۲۳/۱۲۶
خراسان جنوبی	۱۶/۱	۱۱۱/۵	۶۰/۳۴	۲۵/۳۵	۴/۸۷	۱/۹۸	۰	۱۲۳/۳۰۷	۶۹۱/۴۱۹
کهگیلویه و بویراحمد	۱۱/۷	۶۰/۸	۱۷/۶۶	۳/۱۶	۱/۸	۱۹/۳۱۶	۰	۱۸۳/۹۹۷	۲۵۷/۰۱۴
ایلام	۱۳/۱	۴۳/۲	۴۲/۶۶	۲/۵۱	۳/۲۳	۱۰/۳۸	۰	۲۵/۰۳۳	۶۸۳/۹۶۷
جمع کل	۲۶۷/۹	۱۹۹۰/۸	۷۱۰/۰۳	۱۵۱/۷۸	۵۱/۴۱۷	۲۷۳/۴۶۹۱	۶۷۲/۶۰۲	۷۲۴۴/۵۲	۳۴۲۷۵/۰۶۸
سهم از کل تولید کشور	٪ ۲۹/۵	٪ ۱۸/۴	٪ ۲۶/۵	٪ ۱۲/۹	٪ ۴۶	٪ ۴۹/۲	٪ ۹۵/۷	٪ ۳۲/۳	٪ ۴۸/۶

توسعه شبکه بنادر و کشتیرانی جنوب کشور می تواند تقویت کننده توسعه دریامحور این استانها باشد. افزایش فعالیت صنایع کشتیرانی و بنادر بزرگ و کوچک این شبکه موجب تحولات اقتصادی و اجتماعی فراوانی در این استانها خواهد شد: اشتغالزایی، پایین آمدن هزینه تامین مایحتاج در مراکز جمعیتی مستقر در آنها، افزایش رونق کسب و کارها و مبادلات تجاری در بازارهای اقتصادی این استان ها، کاهش نیاز به توسعه زیرساخت های حمل و نقل سرزمینی، کاهش آلودگی های ناشی از حمل و نقل، تسهیل فراهم سازی نهاده های تولید، فراهم آمدن بستر توسعه خوشه های صنعتی پیرامون بنادر، و افزایش امکان صادرات محصولات مورد تولید در این استانها، برخی از پیامدهایی هستند که توسعه این شبکه لجستیکی می تواند برای این استانها به ارمغان بیاورد. بدین ترتیب می توان گفت که توسعه شبکه بنادر و کشتیرانی جنوب کشور، «ابتکار عمل»ی است که آثار آن از سطح صنایع حمل و نقل و تجارت دریابرد به مراتب فراتر رفته و موجب ایجاد تحولات فراوانی در «آمایش سرزمین» استان های جنوبی کشور خواهد شد. در ادامه به شرح برخی از پیامدهای متصور توسعه شبکه بنادر و کشتیرانی جنوب کشور و آثار آن بر سیستم حمل و نقل دریایی کشور می پردازیم.

جدول ۴. صنف و صنعت در استان های ساحلی و استان های همجوار آنها (۱۵)

استان	تعداد واحدهای صنعتی	تعداد معادن	تعداد واحدهای صنفی	تعداد شهرک ها و نواحی صنعتی
فارس	۳۹۷۸	۵۰۸	۱۲۴۶۸۳	۷۱
خوزستان	۱۸۲۳	۲۳۴	۱۰۰۶۵۸	۷۳
کرمان	۱۴۴۸	۲۴۲	۷۴۹۷۵	۴۴
سیستان و بلوچستان	۱۱۰۷	۳۰۶	۴۲۷۸۹	۲۸
هرمزگان	۹۳۱	۱۴۰	۴۲۳۹۳	۳۱
لرستان	۱۱۹۴	۱۶۴	۵۳۱۹۱	۲۴
بوشهر	۵۳۰	۱۴۲	۴۲۷۰۹	۲۱
چهارمحال و بختیاری	۹۴۴	۱۰۶	۳۵۷۹۳	۳۰
خراسان جنوبی	۵۰۸	۴۸۶	۲۷۹۴۰	۲۳
کهگیلویه و بویراحمد	۵۱۶	۵۳	۲۴۳۵۶	۲۱
ایلام	۴۹۳	۳۷	۳۰۹۸۰	۱۶
جمع کل	۱۳۴۶۲	۲۴۱۸	۶۰۰۴۶۷	۳۸۲

۲-۱- کاهش چشمگیر هزینه و زمان کالارسانی در زنجیره های تامین کشور

توسعه شبکه بنادر و کشتیرانی جنوب کشور می تواند زمان و هزینه کالارسانی و بهای تمام شده کالاهای مورد عرضه در بازارهای اقتصادی کشور را به طور قابل توجهی کاهش دهد. برای شرح این موضوع فرایند واردات یک محموله کانتینری را در نظر بگیرید: در الگوی کنونی «کانون و شعاع» بازار بنادر منطقه محموله های کانتینری ایرانی ابتدا از پیشکرانه دریایی خود به بندر کانونی منطقه انتقال یافته و در آن تخلیه می گردند. از قرار اطلاع حاصل نظر به پرهیز

خطوط کشتیرانی خارجی از ارسال کانتینرهایشان به بنادر کشور ما، این محموله‌ها در بندر یادشده کراس‌استاف گردیده و به کانتینرهای قابل ارسال به بنادر کشورمان منتقل می‌شوند. سپس این کانتینرها با تجدید تمام تشریفات لازم برای ارسال یک محموله صادراتی (و هزینه‌های مترتب بر آن) محموله‌بندی شده و پس از حمل پایانه‌ای و دپو در نهایت به کشتی‌های سفرکننده به بنادر کشورمان بارگیری و بدانها ارسال می‌شوند.

اما در صورت تحقق توسعه شبکه بنادر و کشتیرانی جنوب کشور، محموله‌های کانتینری ایرانی در مبدا خود توسط ابرکشتی‌های خطوط کشتیرانی ایرانی بارگیری و به طور مستقیم به بنادر کانونی جمهوری اسلامی ایران (بنادر شهید بهشتی و شهید رجایی) حمل گردیده و در آنها تخلیه می‌گردند. این محموله‌های کانتینری بسته به بازار مقصدشان می‌توانند به طور مستقیم از طریق وجوه حمل‌ونقل سرزمینی متصل بدین بنادر به درون کشور حمل شده و یا آن که تحت رویه «ترانشیپ داخلی» به بندر دیگری در سمت غرب بندر کانونی منتقل گردیده و از آن محل به عنوان واردات به سرزمین پسرکرانه انتقال یابند. در رویه صادرات چرخه مورد شرح در بالا با اندکی تغییرات معکوس می‌گردد.

افزون بر این امتداد نوار ساحلی جنوب کشور تمام پهنه غربی-شرقی کشور را در بر می‌گیرد: به عبارتی در برنامه‌ریزی حمل‌ونقل محموله‌های کانتینری می‌توان بر اساس مقصد نهایی محموله مورد نظر، بندر محل تخلیه محموله را به نحوی انتخاب کرد که مستلزم کم‌ترین مسافت حمل‌ونقل سرزمینی در خاک کشور شود. این شیوه برنامه‌ریزی حمل‌ونقل می‌تواند «صرفه جویی مقیاس» حمل‌ونقل را در مسیر مورد انتخاب برای محموله مورد نظر افزایش داده و «آلاینده‌گی» و «مصرف سوخت» ناشی از آن را در این مسیر کاهش دهد. در مراجع بین‌المللی حمل‌ونقل هزینه هر تن-مایل حمل جاده‌ای، قدری کم‌تر از ۳۶ برابر تن-مایل حمل آبی در نظر گرفته می‌شود (۲۴). البته با توجه به یارانه‌دهی در تامین سوخت و سایر اجزای سیستم حمل‌ونقل این نسبت در کشور ما به این حدت و شدت برقرار نیست.

مخلص کلام آن که این آرایش در زنجیره‌های تامین کشور می‌تواند موجب صرفه‌جویی‌های زمانی و هزینه‌ای چشمگیری در واردات (و صادرات کشور) گردد: حذف چندین مرحله عملیاتی و اسنادی در بندر کانونی خارجی، و همچنین اقدام در زمینه افزایش سهم حمل‌ونقل دریایی از مسیر مورد انتخاب برای محموله‌های کانتینری موجب خواهد شد که زمان و هزینه صرف‌شونده در آنها در زنجیره‌های تامین کشور کاهش یافته و میلیاردها دلار صرفه‌جویی از محل کاهش هزینه، خواب سرمایه، صرفه‌جویی مقیاس، کاهش آلاینده‌گی و مصرف سوخت در زنجیره‌های تامین کشور به وجود آید.

۲-۲- ایجاد تحول در رقابت‌پذیری و درآمدزایی بنادر و کشتیرانی کشور

انتقال جریان تجارت کانتینری دریابرد کشور از بندر کانونی فعلی منطقه به بنادر کانونی شبکه بنادر و کشتیرانی جنوب کشور تاثیر شگرفی بر بازار بنادر کانتینری منطقه خواهد داشت: جریان تجارت دریابرد جمهوری اسلامی ایران عمدتاً متشکل از واردات متکی به تقاضای اقتصادی مقید و صادرات است. این موضوع سبب می‌شود که «ترافیک کانتینری» و «حجم عملیات کانتینری»^۱ در آنها تقریباً همسان باشد. اما در بندر کانونی منطقه، هر محموله کانتینری که در ترافیک کانتینری وارد به بندر برشمرده می‌شود، در رویه ترانشیپ یک بار از کشتی تخلیه و یک بار بدان بارگیری می‌شود. بدین ترتیب خارج نمودن محموله‌های کانتینری کشورمان حتی در صورت ثابت ماندن «ترافیک کانتینری» وارد به بنادر آن، موجب خواهد شد که دو برابر مقدار آن از حجم عملیات بندر کانونی و رقیب منطقه‌ای کاسته شود. به عنوان مثال اگر در جمهوری اسلامی ایران بتوانیم یک میلیون تی.ای.یو. کانتینر را از شبکه کانون و شعاع منطقه‌ای خارج کنیم، مقدار ۲ میلیون تی.ای.یو. از حجم عملیات بندر کانونی این شبکه کاسته‌ایم. به طریق مشابه هر چقدر مبادله کانتینر از

^۱ Container Throughput

طریق رویه ترانشیپ داخلی بین بنادر کشورمان بیشتر شود، به همان مقدار افزایش مضاعف در حجم عملیات بنادر کشور خواهیم داشت. به عنوان مثال اگر از یک میلیون تی.ای.یو. کانتینر وارد به بنادر کشورمان، پانصد هزار تی.ای.یو. طی یک نوبت ترانشیپ داخلی به بنادر دیگر ارسال شود، حجم عملیات تخلیه و بارگیری محموله‌های ترانشیپ داخلی در بنادر کانونی و مقصد به یک میلیون و پانصد هزار تی.ای.یو. بالغ شده و حجم عملیات تخلیه و بارگیری برای کل ترافیک یک میلیون تی.ای.یو. به دومیلیون تی.ای.یو. خواهد رسید.

علاوه بر این عملیات لجستیکی و اسنادی که در بندر کانونی منطقه بر روی هر محموله کانتینری ایرانی انجام می‌شود، چند هزار دلار هزینه برداشته و این مبالغ عملاً از محل سرمایه و بیت المال در جمهوری اسلامی ایران هزینه خارج شده و به حساب شرکت‌ها و دولت‌های خارجی سرازیر می‌شود. این وجوه سالانه به میلیاردها دلار بالغ شده و یکی از عوامل موثر بر افزایش قیمت کالاهای مورد عرضه در بازارهای اقتصادی کشور هستند. در صورت انتقال تجارت دریابرد کانتینری کشور به شبکه بنادر و کشتیرانی جنوب آن دیگر نیازی به بخش عمده عملیات لجستیکی مورد نظر (به طور خاص کراس استافینگ محموله‌های ایرانی در بنادر خارجی) نبوده و حتی در صورت لزوم اجرای آنها در بنادر داخلی، هزینه آنها در بنادر داخلی به مراتب پایین‌تر از مبالغ مورد اخذ در بنادر خارجی خواهد بود. علاوه بر این هر گونه هزینه مورد اخذ از محموله‌های کانتینری کشور در چرخه حمل‌ونقل دریایی و لجستیک بندری (اعم از کرایه حمل، هزینه تخلیه و بارگیری^۱، انبارداری، حمل پایانه‌ای، و...) عاید بنگاه‌های اقتصادی دولتی، خصوصی، و عمومی فعال در سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور خواهد شد. بدین ترتیب می‌توان گفت که از منظر مالی نیز خارج کردن ترافیک کانتینری کشور از شبکه کانون و شعاع منطقه و وارد نمودن آن به شبکه ملی بنادر و کشتیرانی جنوب کشور نه تنها موجب افت عملکرد مالی بنادر رقیب می‌شود، بلکه جریان‌های درآمدی بسیار عظیمی را عاید فعالان صنایع کشتیرانی تجاری و بنادر و پایانه‌داری جمهوری اسلامی ایران خواهد نمود.

۳-۲- فراهم آمدن بستری برای سرمایه‌گذاری و ارتقای کشتیرانی و بنادر

سیستم حمل‌ونقل دریایی جمهوری اسلامی ایران پس از تحمل انواع فشارها و تنش‌های اقتصادی طی یک دهه گذشته به شدت نیاز به نوسازی و ارتقا دارد. میانگین سن ناوگان کشتیرانی کانتینربر کشور از ۱۴ سال فراتر رفته و در بخش قابل توجهی از آن از ۱۸ سال تجاوز نموده است (۱۸). صنعت پایانه‌داری بنادر کشور نیز سال‌ها است که از حیث قیمت‌گذاری و درآمدزایی ناکافی، رکود بازار، کاهش قدرت خرید و... تحت فشار بوده و نیازمند نوسازی منابع کسب‌وکاری خود است. بنگاه‌های اقتصادی هر دو صنعت طی دهه اخیر تحت فشار زائدالوصف تحریم‌های بین‌المللی قرار گرفته و از یک سو در تامین مایحتاج و ملزومات و خدمات فنی مورد نیاز برای تعمیرات و نگهداشت فنی در مضیقه کامل بوده‌اند؛ و از سوی دیگر با نارسایی‌های جدی در تامین منابع مالی مورد نیاز خود برای تدارک منابع کسب‌وکاری خود مواجه شده‌اند (۵). این در حالی است که علاوه بر بالا رفتن سن تجهیزات، کل این سیستم نیاز اکید به کسب همگامی با ترازهای جهانی سیستم حمل‌ونقل دریایی دارد. شکی نیست که سیستم حمل‌ونقل دریایی جهان از جهاتی چون هوشمندسازی، خودکارسازی، تامین و مصرف انرژی، کنترل انواع آلاینده‌ها، ساختاردهی بازارها، شیوه مدیریت کسب و کارها و بسیاری جهات دیگر در حال دگردیسی است و به احتمال قریب به یقین وضعیت آن در ده سال آینده با وضعیت جاری آن تفاوت‌های بسیار زیادی خواهد داشت (۲۳). همگامی با این دگردیسی مستلزم بذل بخشی از سرمایه و توان صنایع تشکیل‌دهنده این سیستم است.

¹ (Terminal Handling Charges (THC)

توسعه شبکه بنادر و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بستر لازم برای سرمایه‌گذاری و ارتقای صنایع کشتیرانی تجاری و بنادر و پایانه‌داری را فراهم می‌کند. این شبکه تحقق‌بخش جریان‌های درآمدی سرشاری است که متکی به اقتصاد ملی جمهوری اسلامی ایران بوده و تداوم آنها در آینده میرهن و آشکار است: جریان‌های درآمدی یادشده تامین‌کننده منابع مالی مورد نیاز برای سرمایه‌گذاری‌های توسعه‌ای در سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور به شمار آمده و در عین حال تضمین‌کننده بازگشت سرمایه در طرح‌های سرمایه‌گذاری این حوزه به شمار می‌آیند. از طرف دیگر پیاده‌سازی این سیستم صرفه‌جویی‌های عظیمی را در شئون تجارت بین‌المللی و کالارسانی، مصرف سوخت، کنترل آلاینده‌ها و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقلی فراهم می‌آورد که به نوبه خود توجیه‌کننده سرمایه‌گذاری در زمینه ارتقا و نوسازی سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور و همگام‌سازی آن با روندهای کلیدی توسعه‌ای در سیستم جهانی حمل‌ونقل دریایی هستند. این صرفه‌جویی‌ها علاوه بر آن که بارزکننده «هزینه‌های فرصت» مترتب بر عدم سرمایه‌گذاری در سیستم حمل‌ونقل دریایی هستند، می‌توانند به عنوان منبعی برای تزریق سرمایه به طرح‌های سرمایه‌گذاری این عرصه در نظر گرفته شوند. بدین ترتیب توسعه شبکه بنادر و کشتیرانی جنوب کشور می‌تواند پنجره‌ای جدید را به روی آینده سیستم حمل‌ونقل دریایی بگشاید که وارد کننده نور و هوای تازه به این سیستم خواهد بود.

۴-۲- رفع گلوگاه‌های جدی در زمینه توسعه سیستم حمل و نقل دریایی کشور

توسعه شبکه بنادر و کشتیرانی جنوب کشور می‌تواند با اتکا به همپوشانی‌ها و هم‌افزایی‌های قابل ایجاد در این شبکه بسیاری از گلوگاه‌های جدی در زمینه توسعه سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور را از میان ببرد. این طرح می‌تواند زمینه «بازسازی» را برای بسیاری از طرح‌های راکد و فاقد بازار توسعه‌یافته و در حال توسعه ایجاد کند: آنچه برای درآمدزایی و سودآوری توسعه هر ناوگان، بندر یا پایانه‌ای مورد نیاز است، جریان تجارت کالا، کشتی و حمل‌ونقل سرزمینی است. اگر عمق کانال یک بندر موجب ایجاد محدودیت برای پذیرش آخرین نسل کشتی‌های کانتینربر می‌شود، می‌توان با توسعه ابرپایانه جدیدی در بندر دیگری این محدودیت را در شبکه بنادر کشور از میان برداشت. اگر زمان و هزینه توسعه جاده و راه‌آهن تبدیل به گلوگاه‌های خارج از کنترل در طرح توسعه یک بندر بزرگ دیگر شود، می‌توان با اتکا به ترانشیپ داخلی محموله‌ها از ابرپایانه آن بندر به بنادر دیگر شبکه، این گلوگاه را پشت سر گذاشته و آن ابرپایانه را احداث و راه‌اندازی کرد و در عین حال در زمان خود به توسعه وجوه حمل‌ونقل سرزمینی آن بندر پرداخت. اگر بندر یا پایانه‌ای سال‌ها است که ساخته شده و در بازار کانون و شعاعی منطقه موفق به جذب ترافیک کانتینری نشده است، می‌توان در شبکه بنادر و کشتیرانی به برنامه ریزی برای «بازسازی» برای آن پرداخت. زمانی که چنین بستری برای حمل‌ونقل دریایی فراهم باشد، می‌توان در سطح صنعت کشتیرانی نیز با پشت سر گذاشتن بسیاری از گلوگاه‌های توسعه‌ای به طرح‌ریزی برای تقویت ناوگان و افزودن ابرکشتی‌ها و کشتی‌های لازم برای توسعه موثر سیستم حمل‌ونقل دریایی پرداخت. و چنان که پیش از این گفتیم جریان‌های درآمدی قابل تصویر و صرفه‌جویی‌های قابل تصور برای این شبکه به ما امکان خواهد داد که اقدام به سرمایه‌گذاری‌های لازم برای توسعه سیستم حمل‌ونقل دریایی کنیم؛ حتی اگر این سرمایه‌گذاری الزاما یک سرمایه‌گذاری زودبازده و حتی سودآور (به معنای متعارف کلمه) نباشد. تمام این موارد امروز در سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور ما مصادیق بارزی دارند و از این منظر می‌توان گفت که توسعه شبکه بنادر و کشتیرانی جنوب کشور می‌تواند به عنوان یک «راهبرد راهگشا» در زمینه توسعه سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور عمل کند.

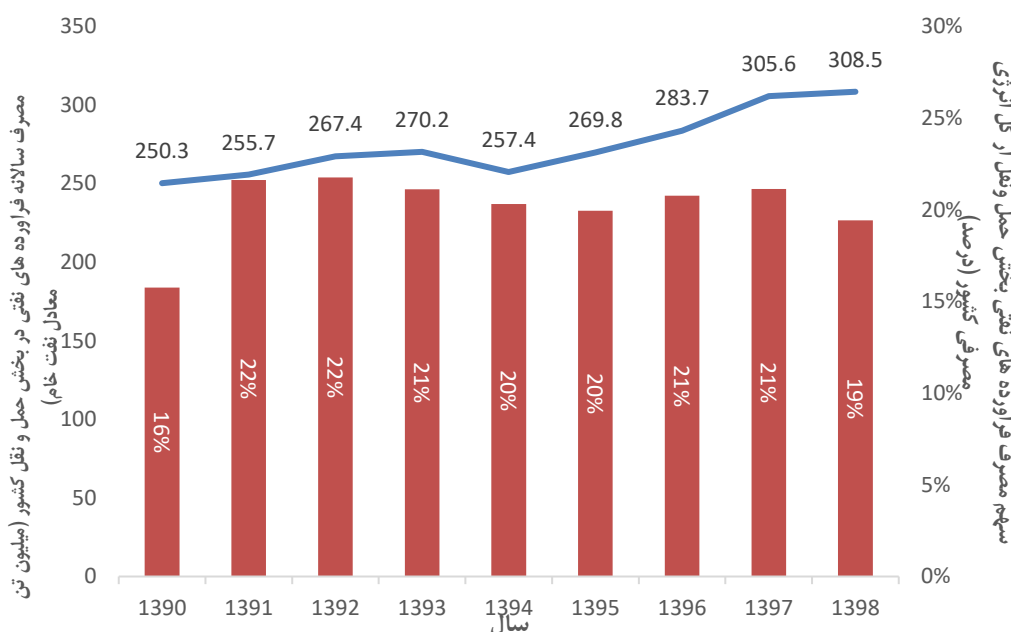


۵-۲- خوداتکایی در تجارت دریابد و زنجیره های تامین

سیستم حمل و نقل دریایی کشور در سال های تحریم پیشتاز و خط شکن جبهه های جنگ اقتصادی تمام عیاری بوده که علیه جمهوری اسلامی ایران به راه افتاده است. به دلیل این نقش موثر این سیستم آماج تحریم های مستقیم و انواع فشارهای اقتصادی قرار گرفته است. با این حال به نظر می رسد آرایش کنونی سیستم حمل و نقل دریایی برای تامین منافع ملی کشور نیازمند تغییر است. دورنمای موجود نشان دهنده تشدید تحریم های بین المللی، تغییر موضع شرکای تجاری پیشین در منطقه، و افزایش فشار برای ایجاد اختلال در زنجیره های تامین تغذیه کننده نظام اقتصادی کشور است. در چنین شرایطی افزایش خوداتکایی سیستم حمل و نقل دریایی برای پشتیبانی تجارت دریابد کشور یک ضرورت گریزناپذیر است. توسعه شبکه بنادر و کشتیرانی جنوب کشور می تواند یک «ابتکار عمل» راهبردی برای ایجاد این خوداتکایی در سیستم حمل و نقل دریایی کشور باشد: این ابتکار عمل اتکای زنجیره های تامین جمهوری اسلامی ایران را به کشورهای خارجی را به حداقل رسانده و کالای ایرانی را با اتکا به کشتیرانی تجاری و بنادر و پایانه های ایرانی به بازارهای مقصدشان می رساند. از این رو این شبکه با کاهش مداخلات اقتصادی (و احیانا سیاسی و امنیتی) کشورهای دیگر در زنجیره های تامین کشور می تواند ارتقادهنده خوداتکایی سیستم حمل و نقل دریایی کشور باشد. این شبکه همچنین موجب می شود که مصرف منابع این سیستم در درون آن متمرکز شده و منابع به مراتب کمتری از آن خارج و در بیرون از آن صرف شود. بدین ترتیب در سال هایی که پیش روی ما هستند، به نظر می رسد که توسعه این شبکه از حیث ارتقای خوداتکایی سیستم حمل و نقل دریایی کشور می تواند تامین کننده منافع ملی کشور باشد.

۶-۲- کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوا

مسئله مصرف سوخت و کاهش آلاینده های در شمار مسائل بسیار مهم کشور ما هستند. مصرف سوخت های فسیلی از یک طرف موجب از بین رفتن منابع تجدیدناپذیر طبیعی کشور شده و از طرف دیگر طلب کننده یارانه دهی هنگفت برای تامین این سوخت ها به عنوان حامل های انرژی کشور است. بر اساس گزارش وزارت نیرو در بین بخش های مختلف مصرف کننده فرآورده های نفتی، بخش حمل و نقل مقام نخست را دارد (۱۶). این بخش در عین حال بیشترین آلاینده گی را در بین بخش های اقتصادی کشور دارد. به عبارتی متاسفانه ما در کشور خود سالانه میلیارد ها دلار هزینه می کنیم که سوخت های فسیلی را از طریق تولید یا واردات تامین، و آنها را به قیمتی که برابر کسری از ارزش واقعی آن است در سطح کشور توزیع کنیم؛ سپس این سوخت های فسیلی را در موتورهای احتراقی کم بازده و اغلب فرسوده می سوزانیم و حرارت و مواد آلاینده ناشی از احتراق آن را وارد محیط زیست خود می کنیم. نتیجه این وضع آلودگی هوای اغلب کلانشهرها و البته هدررفت سرمایه های ملی و ضایع شدن منابع تجدیدناپذیر کشور است.



تصویر ۶ - مصرف سالانه فراورده های نفتی و افزایش سالانه آن بین سال های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۸ (۱۶)

چنان که گفتیم شبکه بنادر و کشتیرانی جنوب کشور می تواند در این زمینه منشا اثر باشد. به عنوان مثال یک کشتی پاناماکس می تواند بار معادل ۲۱۱۶ کشنده جاده ای را در خود حمل کند. با فرض این که یک کشتی پاناماکس فاصله بندر چابهار و بندر امام خمینی (ره) را با سرعت ۲۰ گره دریایی بپیماید، بر اساس محاسبات مولف حدود ۱۳۹/۵ معادل تن نفت خام (TOE) سوخت مصرف خواهد کرد. حال اگر ناوگانی متشکل از ۲۱۱۶ کشنده جاده ای برای حمل محموله های این کشتی (با فرض پر بودن آن) از چابهار به بندر امام خمینی (ره) اعزام گردد، مصرف سوخت برآوردی آنها به حدود ۲۵۸۱ معادل تن نفت خام بالغ خواهد شد. این موضوع به معنای آن است که مصرف سوخت حمل و نقل جاده ای در این مسیر ۱۸/۵ برابر آن چیزی است که در حمل و نقل دریایی مصرف می شود. به طریقی مشابه بر اساس اظهار نظر مراجع صنعت حمل و نقل، حمل جاده ای در هر تن-کیلومتر ۸۰ گرم دی اکسید کربن تولید کرده و حمل دریایی در هر تن-کیلومتر ۵ گرم دی اکسید کربن تولید می کند (۲۴). بر این اساس می توان گفت که آلاینده گی هوای ناشی از دی اکسید کربن گازهای احتراقی کشتی ۱۶ برابر کم تر از آلاینده گی مشابه در وسائط نقلیه جاده ای است. با این اوصاف بدیهی است که توسعه شبکه بنادر و کشتیرانی جنوب کشور می تواند به کاهش مصرف سوخت و منابع تجدیدناپذیر طبیعی، و کاهش آلودگی حرارتی و تولید گازهای گلخانه ای در سیستم حمل و نقل کشور رهنمون شود.

۷-۲- جایگاه بندر چابهار در شبکه بنادر و کشتیرانی جنوب کشور

بندر چابهار در صورت توسعه می تواند یکی از دو کانون اصلی شبکه بنادر و کشتیرانی جنوب کشور باشد. این بندر که در شرقی ترین مرز کشورمان در دریای عمان واقع شده، تنها بندر اقیانوسی کشور به شمار آمده و دارای عمق و کرانه ای مطلوب برای احداث ابرپایانه های کانتینری است. در فاز ۱ توسعه این بندر، خط اسکله ای به طول ۷۲۰ متر با عمق ۱۶ متر احداث شده و هم اکنون منتظر تجهیز روسازه برای بهره برداری است. طراحی فاز دوم توسعه این بندر به عنوان ابرپایانه ای برای پهلو دهی همزمان دو ابرکشتی هم اکنون در دست اجرا است. مجموع این اسکله ها می توانند

ظرفیت عملیات سالانه‌ای حدود دو میلیون تی.ای.یو. را در بندر چابهار ایجاد کنند که ظرفیت مطلوبی است. ابرپایانه این بندر حتی می‌تواند برای پهلودهی کشتی‌هایی با ظرفیت ۲۴۰۰۰ تی.ای.یو. طراحی شود که بزرگ‌ترین ابعاد کشتی کانتینر در سطح جهان به شمار می‌آید. در صورت ایجاد چنین عمقی در بندر چابهار می‌توان به دوام نقش آن به عنوان «بندر کانونی» در شبکه بنادر و کشتیرانی جنوب کشور امید بست.

اما در صورت توسعه چنین ابرپایانه‌ای در بندر چابهار کشتی و جریان کالا در این بندر از کدام محل باید تامین شود؟ در این زمینه قاعدتا نمی‌توان به کشتیرانی‌های خارجی در سال‌های پیش رو امید بست. بهترین راهکار متصور در این زمینه، افزودن تعدادی ابرکشتی به ناوگان ملی جمهوری اسلامی ایران است. با سرمایه‌گذاری حدود ۶۰۰ میلیون دلار و افزودن چهار فروند ابرکشتی به ناوگان ملی کشور می‌توان آنها را در مسیر ابرپایانه‌های کشورمان در بنادر شهید بهشتی و شهید رجایی به کار گرفت و جریان کالاهای ایرانی را با سرعت به مراتب بالاتر و هزینه بسیار کم‌تر به بنادر جمهوری اسلامی ایران رساند. این اقدام همچنین یک سرمایه‌گذاری بزرگ در توسعه ناوگان ملی کشور به شمار آمده و اعتبار جهانی آن را ارتقا خواهد داد. جریان کالای بنادر کشور با اتکا به تقاضای اقتصادی مقید بازارهای کشور برای واردات و صادرات تقریباً تضمین شده است و البته چنان که تجربه نشان داده، این تقاضای اقتصادی در صورت تسهیل تجارت دریابد کشور، استعداد آن را دارد که رشد سالانه دورقمی داشته باشد.



تصویر ۷- خط اسکله کانتینری توسعه یافته در فاز ۱ توسعه بندر شهید بهشتی

گلوگاه دیگری که در توسعه این بندر بسیار جدی می‌نماید، تاخیر در تکمیل احداث موصلات جاده‌ای و راه‌آهن بندر شهید بهشتی است. این موصلات در طرح بازار بندر در وهله اول برای ایجاد دسترسی به بازارهای داخل کشور و مرز کشور افغانستان در نظر گرفته شده‌اند. در مراحل بعدی توسعه نیز موصلات سرزمینی مورد نیاز برای وارد نمودن این بندر به شبکه ترانزیتی کریدور شمال-جنوب به اجرا در می‌آید. تمام این شواهد نشان‌دهنده تمایل در طرح بازار بندر شهید بهشتی به جذب جریان کالای ترانزیتی بدین بندر است. اما شرایط روز و دینامیک بازار حکم می‌کند که این تمایل باید مورد بازنگری واقع گردد؛ با دورنمای تشدید تحریم‌ها باید به فکر بدیلی برای این جریان کالا بود. این گلوگاه را نیز می‌توان در شبکه بنادر و کشتیرانی جنوب کشور از میان برداشت؛ پایانه‌های کانتینری بندر چابهار به جای آن که مبدا ترانزیت سرزمینی کالای ترانزیتی کشورهای افغانستان و همسایگان شمالی کشور باشند، می‌توانند مبدا ترانشیپ داخلی صادرات و واردات کشور به مقصد بنادر دیگر شبکه بنادر و کشتیرانی جنوب کشور باشند. در این صورت دیگر مانند قبل

تکمیل مواصلات حمل و نقل سرزمینی بندر شهید رجایی مانع از راه اندازی و بهره برداری عملیاتی از پایانه های این بندر نخواهد بود. این مواصلات سرزمینی را می توان در آینده و با اتکا به درآمد بندر شهید بهشتی تکمیل نموده و به بهره برداری مطلوب از آنها پرداخت. این شیوه نگاه به سیستم بندر و پایانه در بندر شهید بهشتی و دیگر بنادر جنوبی کشورمان به توسعه آنها معنا و مفهوم می بخشد و مسیر توسعه آنها را مشخص و شفاف می کند. البته مسائل بسیار دیگری مانند تربیت حرفه ای نیروی انسانی، تامین ناوگان تجهیزات دریایی، ایجاد ظرفیت لازم برای پایبندی به معاهدات و الزامات کنوانسیون و... باقی می ماند که باید به طور مستقل بدانها پرداخت.

۳- نتیجه گیری

اگر نگاهی به ملل دریایی جهان داشته باشیم، متوجه می شویم که این ملت ها صنایع تشکیل دهنده سیستم حمل و نقل دریایی خود را به عنوان «توانمندساز» اقتصاد خود ستوده و پاس می دارند. این موضوع به نحو آشکاری در مورد صنعت های کشتیرانی تجاری و بنادر و پایانه داری در کشورهای چین، تایوان، کره، امارات متحده عربی، آلمان، دانمارک، انگلستان، هلند، سوئیس و... قابل مشاهده است. امروز ملل دریایی جهان با اتکا به سیستم حمل و نقل دریایی خود اقدام به صدور اقتصاد خود نموده و حتی با اتکا به این سیستم بدون جنگ نظامی اقدام به جهانگشایی می کنند. در این عصر، توانمندی سیستم حمل و نقل دریایی هر کشور نشان دهنده قدرت و صولت اقتصاد آن کشور است.

ابتکار عمل «توسعه شبکه بنادر و کشتیرانی جنوب کشور» راهبردی راهگشا در زمینه توسعه سیستم حمل و نقل دریایی کشور است که می تواند آمایش سرزمین در جنوب کشور را متحول نموده و با ارتقای جایگاه رقابتی بنادر و کشتیرانی تجاری کشورمان، صحنه رقابت در بازار منطقه ای بنادر خاورمیانه را متحول نماید. این ابتکار عمل موجب جهش درآمد سیستم حمل و نقل دریایی کشور و ایجاد صرفه جویی های کلان در آن گردیده و ضمن فراهم آوردن امکان رفح بسیاری از گلوگاه های توسعه حمل و نقل دریایی کشور، بستر سرمایه گذاری های آینده ساز در آن را فراهم خواهد نمود. همچنین با اتکا به این ابتکار عمل می توان هزینه و زمان کالارسانی را در زنجیره های تامین کشور به نحو چشمگیری کاهش داده و خوداتکایی کشور را در تجارت دریابرد آن ارتقا داد. این ابتکار عمل ظرفیت تامین منافع ملی و ارتقای جایگاه بین المللی سیستم حمل و نقل دریایی آن را فراهم می آورد و از این رو شایسته بررسی و طلب کننده عمل است.

۴- منابع

- (۱) آبایی ح.ر.، رستگاری، م.، ۱۳۹۹. نگاهی به بازار حمل و نقل دریایی در کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان و دورنمای جایگاه بنادر ایران. هفتمین کنفرانس بین المللی لجستیک و مدیریت زنجیره تامین.
- (۲) ابراهیم زاده فاضل، ح.، ۱۳۹۳ (آخرین بازدید ۱۴۰۱/۱۱/۱۹) آمار شناورهای ایرانی؛ از ناوگان کشتیرانی و نفتکش تا اقیانوس پیمایا و بسایت تین نیوز. <https://www.tinn.ir/fa/tiny/news-19869>
- (۳) ادیبی و هریس، ۱۳۵۳. طرح جامع بازرگانی بنادر ایران. سازمان بنادر و دریانوردی.
- (۴) راه آهن جمهوری اسلامی ایران، ۱۴۰۱. سالنامه آماری سال ۱۴۰۰. دفتر هوشمندسازی و داده کاوی.
- (۵) رستگاری، م.، ۱۴۰۱. نگاهی به وضعیت تعرفه های بندری مصوب سال ۱۴۰۰ در زیربخش کالاهای فله خشک. چکیده مقالات بیست و دومین همایش صنایع دریایی کشور. صفحه ۵۲. انجمن مهندسی دریایی ایران.
- (۶) رستگاری، م.، ۱۳۹۶. بررسی ظرفیت و توانمندی های بنادر کشورهای حوزه خلیج فارس. گزارش مدیریتی مورد ارائه به اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی. سازمان بنادر و دریانوردی.
- (۷) سازمان بنادر و دریانوردی، سال های ۱۴۰۰-۱۳۹۰. آمار عملیات تخلیه و بارگیری بنادر کشور. دفتر فناوری اطلاعات و ارتباطات.



- (۸) سازمان بنادر و دریانوردی سال های ۱۴۰۰-۱۳۸۷. عملکرد سالانه بنادر کشور. دفتر فناوری اطلاعات و ارتباطات
- (۹) سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، ۱۴۰۱. سالنامه آماری سال ۱۴۰۰. دفتر فناوری اطلاعات و ارتباطات.
- (۱۰) شرکت طرح نواندیشان، مشاوران HPC، ۱۳۸۳. مطالعات طرح جامع بنادر بازرگانی ایران. سازمان بنادر و دریانوردی.
- (۱۱) روزنامه دنیای اقتصاد، ۱۳۹۹ (آخرین بازدید ۱۴۰۱/۱۱/۱۹). رنکینگ اقتصادی استانها در سال ۱۳۹۹ به نقل از مرکز آمار ایران. <https://donya-e-eqtasad.com/fa/tiny/news-3691533>
- (۱۲) مرکز آمار ایران، آخرین بازدید ۱۴۰۱/۱۱/۱۹. مشخصات عمومی استان ها و شهرستان ها بر اساس تقسیمات کشوری. <https://www.amar.org.ir>
- (۱۳) مرکز آمار ایران (آخرین بازدید ۱۴۰۱/۱۱/۱۹). سرشماری عمومی نفوس و مسکن در سال ۱۳۹۵. <https://www.amar.org.ir>
- (۱۴) وزارت جهاد کشاورزی، ۱۴۰۱. آمارنامه کشاورزی سال ۱۴۰۰. مرکز فناوری اطلاعات و ارتباطات.
- (۱۵) (وزارت صنعت، معدن و تجارت، ۱۴۰۱ (آخرین بازدید ۱۴۰۱/۱۱/۱۹). اطلاعات جوازهای تاسیس صنعتی در استان های کشور در سال ۱۴۰۱. <https://www.mimt.gov.ir>
- (۱۶) وزات نیروی جمهوری اسلامی ایران، ۱۴۰۰. ترازنامه انرژی سال ۱۳۸۸. دفتر برنامه ریزی و اقتصاد کلان برق و انرژی.
- (17) Alphaliner Website. (2023, Last visited 8th Feb.2023). Top 100 Container Shipping Lines. <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100>.
- (18) Equasis Information System's Data. (Last visited on 31st Jan.2023). <https://www.equasis.org/>.
- (19) Grynspan,R. ,2022 (Last visited on 10th Feb.2023). Navigating Stormy Waters. <https://unctad.org/rmt2022>.
- (20) JAICA, 1995. The Port Sector Study of Islamic Republic of Iran. Japan.
- (21) Mackenzie Global Institute ,2016. Iran: The \$1 Trillion Growth Opportunity. San Francisco.
- (22) Pakistan Ministry of Maritime Affairs, 2020. Draft Working Paper on Transshipment. Islamabad.
- (23) Rastegary, M., 2020. Ports and Terminals: looking for miracles in future. Marine Innovation Shipping Quarterly. Volume 16. p.p.6-12.
- (24) Rodrigue,J.P., Comtois,C., Slack,B.,2013. The Geography of Transport Systems. ISBN 978-0-415-82253-4. Routledge. New York.
- (25) Saeednejad, M., 2016 (Last visited on 10th Feb.2023), Foreign Firms to Invest \$1bn in Iran's Port Industry, Tasnim News Agency, <https://tn.ai/1232949>
- (26) UNCTAD ,2022. Review of Maritime Transport 2022. United Nations. New York.
- (27) UNCTAD Statistics website,2023 (Last visited on 31st Jan.2023). Maritime Profile of Islamic Republic of Iran and her neighboring States in Persian Gulf and Oman Sea.
- (28) Voytenko. M. ,2018 (Last visited 10th Feb.2023). 4 brand new 14,500 TEU Mega Container Ships under sanctions. <https://www.fleetmon.com/maritime-news/2018/24257/4-brand-new-14500-teu-mega-container-ships-under-s/>



جایگاه دریا در شعر حافظ

امرابی آرش

گروه علوم پایه و دروس عمومی، دانشکده اقتصاد و مدیریت دریا، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: amiri879@gmail.com

چکیده

پدیده‌های طبیعی و عناصر مختلف موجود در طبیعت از منابع ارشمندی است که شاعران با بهره بردن از آنها تصاویر و به دنبال آن شعر خود را خلق می‌کنند. یکی از مهم‌ترین ارکان شعر تصاویر هستند. این تصاویرند که خیال را به شعر تزریق می‌کنند و یکی از ارکان شعر را پدید می‌آورند. اگر تصاویر را از شعر بسیاری از شاعران بگیریم، چیز قابل توجهی از شعر آنها باقی نمی‌ماند؛ از این روی است که شعر بدون تخیل را نظم خوانده‌اند. شاعر برای خلق تصاویر عناصر مختلف را به خدمت می‌گیرد، نقش‌های جدید به آنها وامی‌گذارد، کارکرد آنها را تغییر می‌دهد و به زبان دیگر در آنها تصرف می‌کند و از این راه کلام خود را به اوج می‌رساند. هر اندازه که ذهن شاعر توانمندتر باشد و ذهن و روح خود را با این عناصر بیشتر مرتبط کند، به این عناصر نقش‌های بیشتری می‌دهد. یکی از این عناصر که در شعر شاعران فارسی زبان کارکردهای رنگارنگی داشته‌است دریا و امور مربوط به آن است. به دلایلی خاصی که بعدتر به آنها می‌پردازیم، دریا در شعر شاعران فارسی زبان بسامد برجسته‌ای دارد. یکی از این شاعران حافظ است که به گونه‌های مختلفی از دریا بهره برده و تصاویر زیبایی با استفاده از آن خلق کرده و به آن کارکردهای مختلفی بخشیده‌است؛ در این مقاله برآنیم تا به بررسی چگونگی حضور دریا و امور مربوط به آن در دیوان حافظ بپردازیم.

کلید واژه‌ها: حافظ، دریا، تصاویر.

۱. درآمد

در بین عناصر طبیعی، دریا یکی از ناشناخته‌ترین و رازآلودترین عناصر برای شاعران کلاسیک فارسی است. مهم‌ترین عامل برای این برداشت، ناتوانی بشر آن روزگار در تسلط بر دریا است. دریا معدن خیر و برکت برای مردم است، گاه خشمگین می‌شود و مردم را به کام خود می‌کشد، گاه آرام و دل‌انگیز است؛ در خود اسرار نهفته‌ی فراوانی دارد؛ کسی تا کنون به شایستگی آن را کشف ننموده‌است؛ چیزهای عجیبی در آن وجود دارد، از این روی برداشت‌های گوناگونی از آن می‌شود و این برای شاعری چون حافظ موقعیتی مناسب است تا اهداف خود را با اسرار دریا بیامیزد و دریافت آن را به آنانی محول کند که برای دریافت مفاهیم مورد نظر حافظ اشعارش را می‌خوانند و به تناسب آگاهی و درک و توانایی خود، اهداف او را در می‌یابند. برای شاعری چون حافظ که حاضر به سفر دریایی نمی‌شود و برداشتش از دریا برداشتی مستقیم نیست و مبتنی بر گفتنی‌های دیگران است این راز آمیزی بیش از پیش پر رنگ تر است.

چرایی ماندگاری حافظ در ذهن و زبان فارسی زبانان دلایل مختلفی دارد اما به یقین یکی از مهمترین دلایل این امر، شگردهای هنری متنوعی است که حافظ در شعر خود به خدمت گرفته‌است. او زبان را به خوبی به خدمت می‌گیرد، واژه‌ها را به زیبایی کنار هم می‌چیند، نقش‌هایی متفاوت با حقیقت به هر کدام از واژه‌ها می‌بخشد و زنجیره‌ی زبان را با هنرمندی می‌آراید از این روی عناصر در شعر حافظ رنگ‌های مختلفی دارند و تنوع کارکشیدن از عناصر، واژه‌ها و تصاویر در شعر حافظ بیش از دیگران است.



حافظ به گونه‌های مختلفی از دریا به عنوان عنصری که در بیان ذهنیاتش به او کمک می‌کند بهره می‌گیرد. گاه از آن استفاده‌ی قاموسی می‌کند، یعنی از آن تنها به عنوان یک عنصر طبیعی بهره می‌برد و گاه از آن در تصاویر بهره می‌گیرد و کارکرد آن مجازی می‌شود، یعنی از آن در بدنه‌ی تصاویر مختلف استفاده می‌کند و در معنای کاربردی آن دست می‌برد و معنای دیگری به آن می‌بخشد؛ همان کاری که شاعران با دیگر واژه و عناصر می‌کنند. به بیان دیگر شاعر با ساختن تصاویر، در اصل کاربرد و کارکرد یک عنصر دست می‌برد و با تخیل خود در بیان واقعیت و حقیقت یک چیز تصرف می‌کند.

منبع آگاهی‌های دریایی حافظ

شاعران برای آفرینش‌های ادبی خود ناگزیر باید به مطالعه آثار و نوشته‌های شاعران و نویسندگان دیگرند و هرچه مطالعه و تحقیق بیشتری داشته باشند قادر به خلق شعری دل‌انگیزتر هستند؛ از این روی در شعر هر شاعری از جمله حافظ منشأ تصاویر می‌تواند سروده‌ها و اشعار شاعران قبل از او باشد. یعنی شاعر با آگاهی از تصویری که شاعر قبل از او به خدمت گرفته است، آن تصویر را بازآفرینی می‌کند؛ هرچقدر توان شاعر در این راه بیشتر باشد، تصویر رنگ و بوی تازه‌تر و زیباتر و دست‌نخورده‌تری خواهد داشت. در این پیروی و بهره‌گیری از دیگران، هر اندازه توانایی شاعر بیشتر باشد، تصویر را با هیئتی تازه‌تر می‌آفریند و به زبان دیگر مَهر خود را بر تصویر می‌زند و تصویر را به نام خود می‌کند؛ حافظ از جمله شاعرانی است که چنین برخوردی با تصاویر آفریده‌شده قبل از خود دارد و چنان آنها را بازآفرینی می‌کند که گاه هیچ نشانی از آن تصویر پیشین ندارند.

گاه درک‌ها و تجربه‌های مستقیم خود شاعر در آثارش هم‌سنگ آموخته‌های اوست. شاید یکی از جنبه‌های ارزشمند و مهم سفارش به سفر و درک جهان اطراف از نظر اسلام همین آموخته‌ها از سفر باشد. در سفر و بررسی و تحقیق در جهان اطراف گاه دانشی برای انسان به دست می‌آید که ممکن است در هیچ کتاب و کلاسی آن را نیاموزد. سفرهای دریایی و تجربه‌ی ارتباط مستقیم با دریا و درک مستقیم و بدون واسطه از دریا ممکن است برای هر کسی میسر نشود؛ از این رو سفر دریایی تجربه‌ای ارزشمند است که برای همه‌ی شاعران فارسی زبان حاصل نشده است. حافظ یکی از شاعرانی است که تجربه‌ی سفر دریایی را داشته است. «سفر دریایی حافظ با وجود قرینه‌ها و اشارات موجود در دیوان شاعر، اگرچه دور از ابهاماتی نیست ولی قویاً محتمل است.» (امامی ۱۳۹۱ : ۲۹۹) لاقلاً سفر به هرمز یا حرون که مستلزم سفر دریایی است، سفری است که محققان در مورد آن اتفاق نظر دارند و تقریباً همه‌ی تذکره‌ها و منابع این سفر را انکار نکرده‌اند. (معین ۱۳۷۰ ج ۱ ص ۱۵۱) اگر تنها سفر به هرمز را برای حافظ قطعی بدانیم و دیگر قرینه‌ها را در نظر نگیریم، همین سفر کوتاه برای شاعری چون حافظ کافی بود تا بهره‌های خود را از دریا برگیرد؛ از این روی می‌توانیم از تجربه‌های سفر دریایی و درک مستقیم دریا و امور مربوطه را در ردیف منشأ و منبع تصاویر دریایی حافظ دانست.

خاطرات، روایات شفاهی، داستان‌ها و حکایاتی که در آن روزگار کم نبودند و در بین مردمی که بسیاری از آنان سواد نداشتند، دهان به دهان نقل می‌شدند نیز می‌تواند منبع و منشأ شایسته‌ای برای آموزه‌های باشد که در زندگی بارها از آنها استفاده می‌شود؛ به زبان دیگر ادبیات غیر رسمی و به نوعی شفاهی نیز منبعی بوده که شاعران و از آن جمله حافظ، در بخش اندکی از دانش خود مدیون آنها هستند. بنا بر آنچه گفته شد، ادبیات غیر رسمی و غیر شفاهی از جانب شاعرانی همچون حافظ منبعی بوده است که گاه مصالح شعر خود را از آن انتخاب می‌کرده است.

تصاویر زیبایی که با بهره بردن از واژه‌هایی چون دریا، کشتی، بحر، ماهی و دیگر واژه‌های مرتبط خلق شده است، در ردیف تصاویر زیبایی دیوان حافظ است؛ همان گونه که می‌بینیم رنگ برخورد حافظ با دریا و دیگر امور مربوط به آن، تفاوتی چشمگیر با دیگران دارد؛ به زبان دیگر، دریا، کشتی، ساحل حافظ نه همان کشتی و دریا و ساحلی است که دیگران می‌بینند و در آثار خود داخل می‌کنند. حافظ نقش‌ها و کارکردهای به دریا می‌دهد که در جهان واقعیت این کارکردها برای دریا تعریف نشده است. هرگاه که لازم می‌بیند از آن به عنوان حیات بخش و دهنده‌ی منافع بی‌شمار یاد می‌کند و زمانی دیگر برای آنها نقشی دیگر تعریف می‌کند و با دیدی منفی از آنها یاد می‌کند. به همین خاطر می‌توان گفت واژه‌ها، عناصر، پدیده‌ها و به تبع آن عناصر دریایی در حکم مصالحی می‌مانند که معمار شعر (که در اینجا حافظ است) بنا به ذوق و سلیقه و نیاز خود از آنها استفاده می‌کند. از این روی در اینجا به بررسی و تحلیل برخی از این تصاویر می‌پردازیم تا با برخی از کاربردها و شیوه‌های استفاده از دریا و دیگر واژه‌های مرتبط در شعر حافظ آشنا شویم.

ساحل

ساحل اغلب مکانی است که اندوه‌های سفر دریایی به پایان می‌رسد و دریانوردان اولین قدم‌ها را بر ساحل می‌گذارند، از این رو مورد توجه شاعران و از آن جمله حافظ قرار گرفته و در ساختار ابیات فراوانی به کار گرفته شده است و مضامین زیبایی با استفاده از شرایط و ویژگی‌های خاص ساحل خلق شده است. حافظ برای رهایی از طوفان حوادث و اندوه بی‌پایانی که برای آن دلایل فراوانی می‌توان متصور بود، امیدوار است به ساحل برسد؛ با دقت در شیوه‌های استفاده حافظ از ساحل، می‌بینیم حافظ بارها و هر بار به شیوه‌ای بخشی از ظرفیت ساحل را کشف کرده و از آن در شعر خود استفاده می‌کند. مثلاً در بیت زیر غم و اندوهی که بر حافظ عارض شده است به گردابی مانند شده و رهایی از آن و پایان یافتن آن تنها زمانی میسر است که به ساحل برسد؛ از این روی ساحل در این بیت کارکردی مثبت و مورد پسند دارد. حافظ می‌گوید:

به گردابی چو می‌افتادم از غم به تدبیرش امید ساحلی بود

(دیوان ص ۲۹۴)

لب و ساحل دریا گاه خود در مرکز تصویر قرار نمی‌گیرد و تنها نقشی فرعی در تصویر و بیان مطلب به عهده دارد؛ به بیان دیگر با آنکه خود این واژه هسته‌ی مرکزی عبارت نیست، اما به انتقال مفهوم کمک می‌کند. این نوع کاربرد در دیوان حافظ منحصر به ساحل نیست و دیگر واژه‌های دریایی نیز بارها این گونه استفاده شده‌اند. این گونه کاربردها زمانی است که واژه در معنای قاموسی خود استفاده می‌شوند نه مجازی. مثلاً در بیت زیر که حافظ می‌د:

گوهری کز صدف کون و مکان بیرونست طلب از گم شدگان لب دریا می‌کرد

(دیوان ص ۱۹۳)

کشتی

از آغازین روزهای حیات بشر و اگر بخواهیم با اطمینان سخن بگوییم از زمان حیات حضرت نوح کشتی به عنوان یکی از وسایل مورد استفاده بشر مطرح شد. با کمک همین کشتی است که انسان به دنیای ناشناخته دریا قدم می‌گذارد و داستان‌ها و مضامین فراوانی از آن می‌سازد. کشتی و اجزاء مرتبط با آن دستمایه‌ی آفرینش مضامین زیبایی شده است؛ تشبیهات، استعارات، کنایات، ایهام‌های فراوانی با بهره بردن از کشتی ساخته شده است و شعر شاعران را خیال‌انگیز تر کرده است. گاه شکل ظاهری کشتی نظر شاعر را به خود جلب کرده است و آن را بر روی دریای فلک در حال

گردش دیده‌است. در واقع شاعر پهنای بی کران آسمان را به پهنای دریایی مانند کرده که پایانی برای آن متصور نبوده‌است؛ از جانب دیگر شکل ظاهری و هندسی هلال بر روی این پهنای صاف و بی کران، برای شاعر یادآور کشتی است که به پیش می‌رود. بی‌گمان حرکت آرام ماه در شب‌های مهتابی را هرکسی دیده‌است اما تنها این ذهن نکته سنج و باریک بین حافظ است حرکت آرام کشتی را به یاد می‌آورد و از آن در بیان اندیشه‌های خود بهره می‌گیرد و بخشش‌های حاجی‌قوام را اجناسی ارزشمند بداند که از کشتی‌های به ساحل آورده می‌شود در جایی که می‌گوید:

دریای اخضر فلک و کشتی هلال
هستند غرق نعمت حاجی قوام ما
(دیوان ص ۱۷)

یکی از اجزای کشتی لنگر است که بر روی آب و در کنار ساحل و هر جا بخواهند توقیفی طولانی داشته‌باشند، نگاه دارنده کشتی است و اجازه‌ی رفتن بر روی امواج را به کشتی نمی‌دهد. همین نگاه داشتن و آرام کردن کشتی است که حافظ از آن بهره می‌گیرد تا در معنای بیت زیر بگوید: «اگر عقل لنگر مثلت خود را به مدد باده حفظ نکند چگونه می‌تواند در توفان حوادث از ورطه‌ی سختی‌ها و بدبختی‌های زندگی رهایی یابد.» (خرمشاهی ۱۳۷۲: ۵۳۱)

اگر نه عقل به مستی فروکشد لنگر
چگونه کشتی ازین ورطه‌ی بلا ببرد
(دیوان ص ۱۷۵)

لنگر حلم تو ای کشتی توفیق کجاست
که در این بحر کرم غرق گناه آمده‌ایم
(دیوان ص ۴۹۸)

حافظ هنگامی که دیده و یا شنیده‌است که انداختن لنگر نجات دهنده‌ی کشتی از ورطه‌ی امواج دریا است، حوادث زندگی را همچون طوفان دریا نابود کننده و از میان برنده می‌بیند و برای رهایی از طوفان حوادث به دنبال لنگری می‌گردد مطابق آنچه تجربه کرده‌است؛ در همینجاست که از یک جانب سختی‌ها و گرفتاری‌های زندگی، طوفان هراس انگیز دریا را فرا خاطر حافظ می‌آورد و از جنب دیگر آرامشی که کشتی بر روی امواج دارد را مدیون لنگری می‌داند که نگه‌دارنده‌ی کشتی از آسیب‌های طوفان است، برای او یادآور تعقلی است که حافظ انسان از دشواری‌های زندگی است. همان گونه که می‌بینیم، حافظ با استادی تمام از یک واقعیت عینی استفاده کرده تا مطلبی ذهنی و غیر ملموس را برای خواننده ملموس و قابل درک سازد. از این روی است که با بهره بردن از آنها مفهوم مورد نظر خودش را به بهترین و استادانه ترین روش به تصویر می‌کشد.

در طوفان‌ها و حوادث دریایی، این کشتی است که گرفتار شدگان در طوفان را نجات می‌بخشد؛ از این روی شاعران و از آن جمله حافظ بارها نجات دهندگان انسان از گرفتاری‌ها را به کشتی مانند کرده‌اند؛ به زبان دیگر در ژرف ساخت تصویر که با استفاده از این عامل دریایی ساخته شده‌است، مشکلات به طوفان و نجات دهنده به کشتی مانند شده‌است و تصویر نجات یافتن از حادثه را به زیبایی آفریده‌است به ویژه آن هنگام که به شباهت نجات دهندگی شراب از دست دشواری‌های زندگی توجه داشته و آن را کشتی دانسته‌است زمانی که می‌گوید:

بده کشتی می تا خوش برانیم
ازین دریای ناپیدا کرانه
(۵۸۱)

درست است که «کشتی می» را صراحی به شکل کشتی دانسته‌اند، (البته این جای بحث دارد و انشا الله در مقاله مفصل در این مورد سخن خواهیم گفت) اما آنچه حافظ به مدد آن از دریای ناپیدا کرانه (هر چیزی که می‌خواهد باشد)

خود را نجات می‌بخشد، بی‌گمان می‌است. در این بیت و ابیاتی این گونه می‌بینیم که حافظ با بهره بردن از این واژه‌ها که به نوعی مرتبط با دریا هستند و به مدد آنها چه تصویری دلفریب آفریده‌است.

برخی اطلاعات و دانش‌هایی که به ظاهر ارتباطی به شعر و شاعری و ادبیات ندارند، گاه از جانب شاعر تیزبین و نکته‌سنجی همچون حافظ به خدمت گرفته می‌شوند؛ این اطلاعات و دانش‌ها به هر شکل و از هر نوعی که باشند، برای شاعر در حکم مصالح شعر هستند و شاعر به این دید با آنها برخورد می‌کند؛ حال هرچقدر که توانایی شاعر و هنرمندی او در به خدمت گرفتن این دانش‌ها بیشتر باشد، بهتر آنها را با شعر چفت می‌کند و چنان رابطه‌ای با دیگر اجزای شعر برای آنها خلق می‌کند که گویی این عناصر برای قرار گرفتن در شعر او خلق شده‌اند. حافظ از جمله این شاعران است؛ یعنی حافظ گاه نکاتی را وارد شعر خود می‌کند که در ظاهر هیچ ارتباطی با موضوع اصلی غزل ندارند اما با چیره‌دستی آنها را به هم مرتبط می‌سازد و از کنار هم قرار دادن آنها شعری زیبا و تحسین برانگیز خلق می‌کند؛ در واقع هنر شاعری خود را در چنین مواردی به خوبی نمایان می‌سازد.

حافظ از برخی ظرایف دریانوردی آگاهی داشته است؛ از این روی است که با تشبیهی که در ژرف ساخت بیت است، برای رسیدن به معشوقش بادی موافق را می‌طلبد؛ همان بادی که ملوانان کشتی به امید آن و برای رسیدن به ساحل و یا ادامه مسیر و رسیدن به مقصد پای به دریا می‌گذارند. حافظ این نکته را این‌گونه می‌گوید:

کشتی نشستگانیم ای باد شرطه برخیز باشد که باز بینیم دیدار آشنا را

(دیوان ص ۷)

ذهن دوربین و خلاق حافظ است که رابطه‌ای زیبا بین خود و معشوق و دیدار مجدد با کشتی و دریا و باد موافق کشتی کشف می‌کند و آن را در ساختمان غزل خود به کار می‌گیرد و دور افتاده‌ی از معشوق را (که احیاناً دیدار معشوق برایش دشوار بوده‌است) را به شخصی مانند کرده که در کشتی و میان دریا است و برای دیدار باید عاملی فراهم شود و آن عامل را بادی دانسته که کشتی را به ساحل می‌رساند. در این مورد اگر حرکت آرام کشتی بر روی گستره‌ی دریا به مدد باد را در نظر بگیریم، و بدانیم که ملوانان و مسافران کشتی گاه روزها منتظر بادی می‌مانند که آنها را در ادامه‌ی مسیر یاری کند و همچنین مدت زمان چند ماهه سفر دریایی را به آن اضافه کنیم، درک خواهیم کرد که شادمانی آنها در هنگام رسیدن کشتی به ساحل و خشکی باید شادی غیر قابل توصیفی باشد. با بهره بردن از همین موارد ذکر شده‌است که در می‌یابیم حافظ با تیزبینی و نکته‌سنجی خاص خود، شوق رسیدن معشوق را به اشتیاق ملوانان و مسافران کشتی (با توصیفی که از آن شد) برای رسیدن به ساحل مانند می‌کند.

دریا

خصوصیت‌های ظاهری دریا موجب شده تا حافظ در بیان اندیشه‌های خود به مدد دریا، ضمن آفرینش مضامینی زیبا، در بیان اندیشه‌های خود به بهترین وجه ممکن از دریا استفاده کند. در بیان گریه‌ی فراوان و ریزش اشک از چشم مضامین فراوانی آفریده شده‌است اما هیچ کدام از این مضامین به زیبایی این بیت نیست که حافظ با بهره گرفتن از دریا و به خاطر آوردن آب فراوان دریا آفریده‌است و می‌گوید:

دیده دریا کنم و صبر به صحرا فکنم واندرین کار دل خویش به دریا فکنم

(دیوان ص ۴۷۲)

همچنین در ابیات زیر نیز چنین کاربردی دارد:

اشک حافظ خرد و صبر به دریا انداخت چه کند؟ سوز غم عشق نیارست نهفت



(دیوان ص ۱۱۳)

عرض و مال از در میخانه نشاید اندوخت هر که این آب خورد رخت به دریا فکنش

(دیوان ص ۳۸۱)

در بسیاری از موارد سفر دریایی پایانی نداشته و دریا مسافران را به کام خود فرو برده است؛ به همین خاطر است که برای بیان کاری دشوار و وارد شدن به مسیری که ممکن است پایانی برای آن متصور نباشد سفر دریایی مورد استفاده قرار گرفته و سفر دریایی و وارد شدن به دریا را در ساختار عبارت کنایی به خدمت گرفته است. از دیرباز سفرهای دریایی کاری دشوار بوده است و هر کسی توان وارد شدن به این عرصه را نداشته است؛ از این رو در عبارت کنایی دل به دریا زدن که در بیت مذکور استفاده شده است، سهمگین بودن سفر دریایی تعریف شده است و حافظ با آگاهی از این نکته به زیبایی و از سر هوشمندی از این نکته نیز در بیت بهره برده است.

سیل

هرگاه سخنی از سیل به میان می آید، اغلب نابودی و بنیان برفکنی، تند و سریع بودن، فراوانی آب و اغلب دیدی منفی از آن به ذهن متبادر می شود. حافظ نیز هرگاه می خواهد چیزی آزار دهنده و نابود کننده را ذکر کند، سیل را فرا خاطر آورده و از آن کمک می گیرد. اشک مداومی که از چشمانش می ریزد و خواب را از او گرفته را به سیل مانند می کند؛ اشکی که عاملش امری آسیب رسان و اندوهبار بوده است و هست و نیست صاحبش را از میان برمی دارد. همتن گونه که می بینیم، حافظ تمام جولنب امر را در نظر گرفته و بی گمان خود یا دیده و یا به آن گرفتار شده است که این گونه به صورتی ملموس از سیل و بنیان برانداز بودن آن و ناآرامی سیل زدگان سخن می گوید. آن جا که می گوید:

بیدار شو ای دیده که ایمن نتوان بود زین سیل دمام که در منزل خواب است

(دیوان ص ۴۲)

چشم من کرد به هر گوشه روان سیل سرشک تا سهی سرو ترا تازه تر آبی دارد

(دیوان ص ۱۶۷)

دیشب به سیل اشک ره خواب می زدم نقشی به یاد خط تو بر آب می زدم

(دیوان ص ۴۳۲)

سیل است آب دیده و هر کس بگذرد گر خود دلش ز سنگ بود هم ز جا رود

(دیوان ص ۲۹۹)

ابیات مذکور و دیگر ابیات موجود در دیوان حافظ، مؤید این سخن است که حافظ از سیل تنها هنگامی استفاده کرده است که نابود کننده و از بین برنده بودن سیل را یادآور شود؛ یعنی از دیگر جوانب مرتبط با سیل، حافظ هجوم یک باره و نابود کننده آن را بیشتر مورد توجه قرار داده است؛ از این روی هرگاه واژه‌ی سیل در بیتی دیده می شود، باید انتظار داشت بخش دیگر بیت از بین برنده و بنیان برانداز وجود داشته باشد. حافظ با طوفان نیز چنین برخوردی داشته است؛ یعنی کارکردی که برای طوفان در نظر گرفته است و از آن در اشعارش بهره گرفته است، تقریباً همان کارکردی است که سیل دارد. از آن جمله می گوید:

عشقت به دست طوفان خواهد سپرد حافظ چون برق از این کشاکش پنداشتی که جستی



(دیوان ص ۵۹۲)

دور از رخ تو دم به دم از گوشه‌ی چشمم سیلاب سرشک آمد و طوفان بلا رفت

(دیوان ص ۱۱۴)

ما چو دادیم دل و دیده به طوفان بلا گو بیا سیل غم و خانه ز بنیاد ببر

(دیوان ص ۳۳۸)

شاعری چون حافظ هرگاه از یک پدیده‌ی موجود در این دنیا بهره می‌گیرد، از همه‌ی توانمندی‌های موجود در آن پدیده به زیبا ترین شکل ممکن استفاده می‌کند؛ به همین خاطر است که باید گفت ممکن نیست که سخنی از طوفان به میان بیاید و ذهن و اندیشه‌ی حساسی چون ذهن حافظ طوفانی چون طوفان نوح را از نظر دور نگه‌داشته و فراموش کند. حافظ هرگاه می‌خواهد طوفانی بزرگ و خیلی قوی‌تر و بزرگ‌تر از دیگر طوفان‌ها را ذکر کند، متوجه طوفان نوح می‌شود که همه‌ی آنچه بر روی زمین بود را از میان برداشت.

از آب دیده صد ره طوفان نوح دیدم وز لوح سینه نقشت هرگز نگشت زایل

(دیوان ص ۴۱۵)

گرت چو نوح نبی صبر هست در غم طوفان بلا بگردد و کام هزار ساله برآید

(دیوان ص ۳۱۶)

برای نجات از دشواری‌های راه عشق که حافظ بارها آنها را به طوفان و سیل مانند کرده‌است، کشتی‌بانی همچون نوح لازم است؛ حافظ برای بیان نجات از دشواری‌های راه عشق و یا هر راه دیگری که مورد نظر او بوده‌است، با یادآوری داستان حضرت نوح و نجات گروهی از مردم و موجودات که در کشتی او نشسته‌بودند، به بهترین شیوه‌ی ممکن از آن بهره‌می‌گیرد. به زبان دیگر حافظ می‌گوید دشواری‌ها هرچقدر هم که فراوان و سخت باشند از طوفانی که برای قوم حضرت نوح نازل شد دشوارتر نیستند؛ از این رو نجات دهنده از دشواری‌ها را به حضرت نوح مانند می‌کند و ضمن تلمیح به داستان حضرت نوح می‌گوید:

ای دل از سیل فنا بنیاد هستی برکند چون ترا نوح است کشتی بان ز طوفان غم مخور

(دیوان ص ۲۴۴)

دریا گریزی

منافع بی‌شماری که از دریا و یا به واسطه‌ی دریا برای مردم حاصل می‌شود، تنها جنبه‌ی ای نیست که توجه شاعران را به خود جلب کرده باشد؛ در راه کسب منافع از دریا، گاه دشواری‌ها و حوادثی پیش آمده‌است. این دشواری‌ها موجب ایجاد نگاههای منفی در مورد دریا شده‌است. به زبان دیگر همه‌ی نگاه‌ها به دریا مثبت و پسندیده نیست بلکه گاه شاعران با نگاهی ناپسند و گریزان به دریا می‌نگرند و آن را موجب مصائب و سختی‌ها شمرده‌اند.

وحشت از دریا و به نوعی دریا گریزی در شعر حافظ نیز حضور دارد. حافظ هرگاه می‌خواهد نکته‌ای مصیبت بار بیان کند و یا از سختی‌ها و مصائب راهی سخنی به میان بیاورد، از دریا بهره می‌گیرد و دریا و طوفان‌ها و حوادث آن را دستمایه‌ی آفرینش‌های ادبی خود می‌کند. حافظ که گویا خود این دشواری‌ها را هرچند اندک درک کرده‌است، در این باب ابیات زیبایی سروده است و عطای سودی که از سفر دریایی حاصل می‌شود را به لقای آن بخشیده و از آن جمله می‌گوید:



چه آسان می نمود اول غم دریا به بوی سود غلط کردم که این طوفان به صد گوهر نمی‌ارزد

(دیوان ص

۲۰۵)

غرق شدن در دریا نیز یکی از مضامینی است که حافظ از آن بهره برده است. وصال به محبوب را ساحلی می‌داند که آرزوی دریانوردان است. همان گونه که می‌بینیم حافظ با ظرافت و استادی هرچه تمام تر شادمانی وصال و رسیدن به محبوب را در کنار هم قرار می‌دهد و این گونه می‌سراید :

بر بوی کنار تو شدم غرق و امیدست از موج سرشکم که رساند به کنارم

(دیوان ص ۴۳۹)

سرگشتگی و حیرت در این دنیا، کشتی طوفان زده‌ای فرا یاد حافظ می‌آورد که مسیر درست و مشخصی ندارد از این رو از این یادآوری بهره برده و تک تک نکات مورد نظر در چنین کشتی‌ای را در برابر موضوع مورد نظر خود قرار می‌دهد و می‌گوید:

چون می‌رود این کشتی سرگشته که آخر جان در سر آن گوهر یک دانه نهادیم

(دیوان ص ۵۰۵)

در این جا به برخی از ابیات دیگری که نشان دهنده‌ی دریا گریزی در دیوان حافظ است اشاره می‌کنیم:

شب تاریک و بیم موج و گردابی چنین هایل کجا دانند حال ما سبکباران ساحل‌ها

(دیوان ص ۱)

چو عاشق می‌شدم گفتم که بردم گوهر مقصود ندانستم که این دریا چه موج خون فشان دارد

(دیوان ص ۱۶۱)

هر شب‌نمی در این ره صد بحر آتشین است دردا که این معما شرح و بیان ندارد

(دیوان ص ۱۷۰)

در مواردی دریاگریزی حافظ در قالب ترکیبات اضافی یا همان تشبیه بلیغ اضافی ذکر می‌شود. طوفان حوادث ، سیل غم ، دریای اشک و... از جمله ترکیباتی هستند که حافظ در ذکر برخوردی منفی با دریا از آنها استفاده می‌کند. از آن جمله ابیات زیر است که می‌فرماید :

جام مینائی می‌سدّ ره تنگ دلیست منه از دست که سیل غمت از جا ببرد

(دیوان ص ۱۷۴)

بر لب بحر فنا منتظریم ای ساقی فرصتی دان که ز لب تا بدهان این همه نیست

(دیوان ص ۱۰۴)

دور از رخ تو دم به دم از گوشه‌ی چشمم سیلاب سرشک آمد و طوفان بلا رفت

(دیوان ص ۱۱۴)

نتیجه

دریا و واژه هایی که به نوعی با دریا ارتباط دارند، از گذشته های دور و از قرن های آغازین حیات شعر فارسی در شعر شاعران ادوار مختلف حضور داشته اند. دریا و عناصر و پدیده های مرتبط با آن، عموماً و به طور کلی به دو صورت قاموسی و مجازی در دیوان حافظ حضور دارند. حافظ از این واژه به بهترین شیوه بهره برده است. منشأ و منبع این واژه ها و تصاویری که با بهره بردن از آنها در شعر حافظ ساخته شده است یکی تجربیات مستقیم حافظ بوده، دیگری مطالعه در آثار دیگر شاعران و نویسندگان و در نهایت اطلاعاتی که از زبان مردم شنیده است. بهره های حافظ از این واژه ها و به دنبال آنها تصاویر حاصل شده از آنها هم تصاویر مثبت است و هم تصاویر منفی؛ یعنی حافظ دریا را منبع بخشش و بهره های فراوانی می داند که می توان از آن به دست آورد. از طرف دیگر دریا را عاملی آسیب رسان و آزار دهنده و جان ستان نیز خوانده است. دریا به هر شکل و شیوه ای که مورد استفاده حافظ قرار گرفته باشد، بیانگر توانایی و قدرت تصویرسازی و به خدمت گرفتن عناصر مختلف در این دنیا توسط حافظ است.

منابع

- (۱) امامی، نصرالله (۱۳۸۸): بر آستان جانان، اهواز، ریش.
- (۲) امامی، نصرالله (۱۳۹۱): از رودکی تا حافظ، به کوشش آرش امرایی، تهران، انتشارات سپاهان.
- (۳) پویان، مجید (۱۳۹۱): «سبک شناسی آوایی شعر حافظ شیرازی با توجه به دیدگاه های موریس گرامون»، فصلنامه تخصصی سبک شناسی نظم و نثر فارسی (بهار ادب)، دوره ۵ شماره ۳ پیاپی ۱۷.
- (۴) حافظ شیرازی، شمس الدین محمد (۱۳۷۲): دیوان، به کوشش دکتر خلیل خطیب رهبر، تهران، انتشارات صفی علیشاه.
- (۵) خرمشاهی، بهاء الدین (۱۳۷۲): حافظ نامه، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی.
- (۶) زرین کوب، عبدالحسین (۱۳۷۳): از کوچه ی رندان، تهران، انتشارات امیرکبیر.
- (۷) شاملو، احمد (۱۳۶۰): حافظ شیراز، تهران، انتشارات مروارید.
- (۸) شفیع کدکنی، محمدرضا (۱۳۸۸): صور خیال در شعر فارسی، تهران، انتشارات آگه.
- (۹) شوقی نویر، احمد (۱۳۸۸): «تو در تویی صور خیال در شعر حافظ»، نشریه ادبیات فارسی، دوره ۵، شماره ۲۳.
- (۱۰) غنی، قاسم (۱۳۸۰): بحث در آثار و افکار و احوال حافظ: به انضمام حواشی و فهارس سه گانه، تهران، زوآر.
- (۱۱) معین، محمد (۱۳۷۰): حافظ شیرین سخن، تهران، انتشارات معین.



حقوق دریاها و تفاوت آن با حقوق دریایی

سید محمدعلی پوربخش

سرتیپ دوم بازنشسته از سازمان عقیدتی سیاسی ارتش و کارشناس پژوهشی دانشکده حقوق دانشگاه امام صادق^(ع)، تهران، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: pourbakhsh.law@gmail.com

چکیده

مجموعه قواعد و مقررات حاکم بر روابط بین‌المللی میان دولت‌ها یا سازمان‌های بین‌المللی در مناطق مختلف دریایی را، حقوق دریاها نامند. حقوق دریاها یک معاهده بین‌المللی است که در سال ۱۹۸۲ در کنفرانس سازمان ملل متحد به امضا رسید و به «قانون اساسی دریاها» معروف است. دریاها به لحاظ راه ارتباطی، شناخت منابع دریاها و توان بهره‌برداری از این منابع، از اهمیت خاصی برخوردار شده‌اند. ولی حقوق دریایی از شاخه‌های حقوق تجارت می‌باشد که بر روابط اشخاص و کشورها در دریا، ناظر و حاکم است و در آن از قواعد حاکم بر کشتی‌های بازرگانی و حمل‌ونقل دریایی، بیمه دریایی، وضعیت حقوقی کشتی‌ها و ایمنی دریاها صحبت می‌کند. قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ ایران به دلیل ضعف در پاسخگویی به مشکلات دریایی ناکارآمد و برای حل این مشکلات باید به مقررات رشته‌های دیگر حقوق و یا به مقررات بین‌الملل دریایی مراجعه کرد. در این مقاله سعی شده است به طور خلاصه به موضوعاتی مانند: «تعریف حقوق دریاها؛ اهمیت دریاها (بهره‌برداری از منابع، راه‌های ارتباطی و حمل‌ونقل)؛ تحولات اولیه (کشمکش در استفاده از دریاها، اصل آزادی دریاها در برابر حاکمیت بر دریاها)؛ نحوه تدوین حقوق دریاها؛ مناطق دریایی کشورها و تفاوت حقوق دریاها با حقوق دریایی» مورد بحث و بررسی قرار گیرد.

کلید واژه: حقوق دریاها، حقوق دریایی، آزادی دریاها، حاکمیت بر دریا، مناطق دریایی.

The law of the seas and its difference with maritime law

Seyyed Mohammad Ali Pourbakhsh *

Retired Second Brigadier from the Army's Political Ideology Organization and research expert at Imam *
Sadiq University Law School

* Corresponding Author E-mail: pourbakhsh.law@gmail.com

Abstract— The set of rules and regulations governing international relations between governments or international organizations in different maritime areas are called the Law of the Seas. The Law of the Sea is an international treaty that was signed in 1982 at the United Nations Conference and is known as the "Constitution of the Sea". The seas have gained special importance in terms of communication, knowing the resources of the seas and the ability to exploit these resources. But maritime law is one of the branches of commercial law that supervises and governs the relations of individuals and countries at sea, and in it, it talks about the rules governing commercial ships and maritime transport, marine insurance, the legal status of ships, and the safety of the seas. Iran's maritime law approved in 1343 is inefficient due to its weakness in responding to maritime problems, and to solve these problems, it is necessary to refer to the regulations of other fields of law or international maritime regulations. In this article, it has been tried to summarize topics such as: "Defining the rights of the seas; The importance of the seas (use of resources, communication and transportation routes); Early developments (conflict in the use of the seas, the principle of freedom of the seas against sovereignty over the seas); How to formulate the law of the seas; The maritime areas of the countries and the difference between the laws of the seas and maritime rights" should be discussed and investigated.

Keywords— Laws of the seas, maritime rights, freedom of the seas, sovereignty over the sea, maritime areas

مقدمه

از نظر جغرافی دانان، دریا به مجموعه فضاهای حاوی آب شور گفته می‌شود، در حالی که در حقوق بین‌الملل، این فضاها به شرط ارتباط آزاد و طبیعی در سرتاسر کره زمین، دریا تلقی می‌شوند، لذا توده‌های آب شور بسته، مانند: دریای خزر، بحرالمت و دریاچه‌های بزرگ شور، به لحاظ حقوقی نمی‌توانند، دریا باشند. (۴) حقوق دریاهای، یکی از شاخه‌های حقوق بین‌الملل بوده و به معنای مجموعه قواعد و مقررات حاکم بر روابط بین‌المللی میان دولت‌ها یا سازمان‌های بین‌المللی در مناطق مختلف دریایی است. اهمیت حقوق دریاهای در اهمیت دادن به دریاهای است. چهار تلاش عمده در سطح رسمی و بین‌المللی برای تدوین قواعد حقوق دریاهای صورت گرفته است که عبارتند از: کنفرانس لاهه ۱۹۳۰، کنفرانس ژنو ۱۹۵۸، کنفرانس ژنو ۱۹۶۰ و کنفرانس نیویورک ۱۹۸۲. (۱۱)

۱. حقوق دریاهای

حقوق دریاهای (Law of sea) عبارت از: (مجموعه قواعد و مقررات حاکم بر روابط میان دولت‌ها، اعم از دولت‌های ساحلی و دولت‌های محصور در خشکی و یا سازمان‌های بین‌المللی در رابطه با مناطقی از دریا که می‌تواند تحت صلاحیت یک دولت ساحلی و یا در ماوراء صلاحیت دولت‌ها باشد). (۸) حقوق دریاهای شاخه‌ای از حقوق بین‌الملل عمومی است که به موضوعات مربوط به دریاهای می‌پردازد. (۳) منبع اصلی آن، کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاهای است، که در ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ در سومین کنفرانس سازمان ملل متحد در باره حقوق دریاهای در شهر مونتگوبی کشور جامائیکا، تصویب و به امضا رسید و به «قانون اساسی دریاهای» معروف است و تا فوریه ۲۰۰۹ بیش از ۱۵۷ کشور به آن پیوسته‌اند. قواعد آن به‌طور گسترده‌ای حقوق بین‌الملل عرفی در باره حقوق دریاهای را بیان می‌کنند. (۹)

۲. اهمیت حقوق دریاهای

اهمیت حقوق دریاهای، بی‌شک بستگی به اهمیت دریاهای خواهد داشت. در گذشته، دریاهای و اقیانوس‌ها بیشتر به لحاظ راه ارتباطی دارای اهمیت بودند، اما امروزه با پیشرفت تکنولوژی و در نتیجه شناخت بیشتر از منابع دریاهای و توان بهره‌برداری از این منابع، از اهمیت خاصی برخوردار شده‌اند و این در حالی است که ۹۰٪ از مناطق بستر و زیر بستر اقیانوس‌ها برای انسان‌ها تقریباً ناشناخته مانده‌اند. اقیانوس‌ها در حدود ۷۱٪ سطح کره زمین را در بر گرفته‌اند و سرشار از منابع عظیم نفت و گاز، کلوخه‌های معدنی و مواد غذایی می‌باشند. (۶) حمل‌ونقل دریایی از مناسب‌ترین و با صرفه‌ترین روش‌های حمل‌ونقل بار و مسافر محسوب می‌شود. همچنین دریاهای از لحاظ استراتژی از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. لذا دریاهای همواره مورد کشمکش دولت‌ها بوده و خواهند بود، از این‌رو حقوق دریاهای می‌تواند با تعیین قلمرو دریایی دولت‌ها، چگونگی بهره‌برداری از منابع و استفاده از دریاهای و تنظیم روابط دولت‌ها در این عرصه، موجب حفظ محیط زیست دریایی و کاهش نزاع‌های مربوطه می‌شوند. (۳)

۳. تحولات اولیه

دریاهای با توجه به اهمیت‌شان، همواره مورد کشمکش دولت‌ها بوده‌اند؛ اما اوج این کشمکش‌ها در قرن ۱۵ با فرمان پاپ الکساندر ششم در سال ۱۴۹۳ آغاز می‌شود، که جهان را بین اسپانیا و پرتغال تقسیم می‌کند و سایر دول بدون اجازه اسپانیا و پرتغال نمی‌توانستند از دریا استفاده کنند. این عمل مورد اعتراض نهادهای سیاسی انگلیسی قرار گرفت که از اصل آزادی دریاهای (اصل آزادی دریاهای در برابر اصل حاکمیت بر دریاهای عبارت است از اینکه هیچ کشوری حق حاکمیت بر دریاهای را نداشته و همه کشورها می‌توانند از دریاهای، آزادانه استفاده کنند. مانند: حق آزادی کشتیرانی یا آزادی بهره‌برداری از منابع دریا) دفاع می‌کردند. اما با اضمحلال امپراطوری اسپانیا و پرتغال از قرن ۱۶، رفته رفته موضع انگلیسی

به سمت نظریه حاکمیت بر دریا تغییر کرد به این صورت که دولت ساحلی تا آنجا که قدرتش اجازه می‌دهد، حق دارد حاکمیت خود را در دریا گسترش دهد. (۳)

در این دوره جنگ اندیشه‌ها میان اصل آزادی دریاها و حاکمیت بر دریاها در می‌گیرد. مهمترین نظریه در مقابل نظریه انگلیسی (اصل آزادی حاکمیت بر دریا)، مربوط به هوگو گروسویوس (۱۵۸۳-۱۶۴۵) هلندی است که با تمسک به اینکه لازمه حاکمیت، مالکیت است و چون دریا غیرقابل تملک است، هیچ‌کس حق حاکمیت بر آنرا ندارد؛ از اصل آزادی دریا دفاع می‌کند. و نهایتاً در قرن ۱۸ با پیروزی اصل آزادی، روابط دولت‌ها بر این اساس شکل می‌گیرد. این روال تا تدوین مقررات عرفی ادامه می‌یابد. (۱)

۴. تدوین قواعد حقوقی دریاها

چهار تلاش عمده در سطح رسمی برای تدوین قواعد حقوق دریاها صورت گرفته که به شرح ذیل می‌باشند:

۴-۱. کنفرانس ۱۹۳۰ لاهه

جامعه ملل متحد در سال ۱۹۳۰ در لاهه کنفرانسی در زمینه حقوق دریاها تشکیل داد که متأسفانه نتیجه‌ای جز اظهار امیدواری در بر نداشت.

۴-۲. کنفرانس ۱۹۵۸ ژنو

پس از تشکیل سازمان ملل متحد در سال ۱۹۴۵، نهادی با عنوان کمیسیون حقوق بین‌الملل در سال ۱۹۴۷، جهت تدوین حقوق بین‌الملل تأسیس شد. این کمیسیون، اقدام به تهیه پیش‌نویس مواردی در زمینه حقوق دریاها نمود که شالوده کنفرانس ۱۹۵۸ ژنو در زمینه حقوق دریاها بود. در کنفرانس ۱۹۵۸ ژنو، چهار کنوانسیون (دریای سرزمینی و منطقه مجاور؛ دریای آزاد؛ فلات قاره؛ ماهیگیری و حفاظت منابع زنده دریای آزاد) تصویب شد.

۴-۳. کنفرانس ۱۹۶۰ ژنو

کنفرانس ۱۹۵۸ اگرچه موفق به تصویب کنوانسیونی با عنوان دریای سرزمینی شد اما نتوانست مهمترین مسأله، یعنی عرض دریای سرزمینی را تعیین کند. (۲) لذا در سال ۱۹۶۰، دومین کنفرانس ملل متحد در مورد حقوق دریاها تشکیل شد که به دلیل تعارض دیدگاه‌ها بدون نتیجه به کار خود پایان داد.

۴-۴. کنفرانس ۱۹۸۲ نیویورک

به دلیل حضور دولت‌های جدیدالاستقلال در سازمان ملل که در کنفرانس ۱۹۵۸ دخیل نبوده‌اند و عدم پیش‌بینی منابع معدنی موجود در بستر دریاها در کنفرانس مذکور به خاطر عدم شناخت این منابع و نداشتن دانش فنی برای بهره‌برداری از آنها و پاسخگو نبودن کنوانسیون‌های موجود در برابر آلودگی‌های زیست محیطی و نامعین بودن عرض دریای سرزمینی؛ نهایتاً **آرئید پارادو** (سفیر مالت در سازمان ملل متحد)؛ پیشنهاد نمود که: بستر اعماق دریاها و منابع آن به عنوان میراث مشترک بشریت در بستر اعماق دریا و منابع آن را شامل می‌شود و کشورهای بهره‌بردار از منابع این منطقه، باید سالانه درصدی از درآمد خود را به صندوقی برای کمک به کشورهای بدون ساحل و کشورهای فقیر بپردازند.

در سال ۱۹۶۷ کمیته ویژه بستر دریاها توسط مجمع عمومی سازمان ملل متحد تشکیل شد که اولین جلسه کنفرانس برای این موضوع در سال ۱۹۷۳ و پس از آن، هر سال چند ماه به کار خود ادامه داد، تا در سال ۱۹۸۲ کنوانسیونی جامع از قواعد اساسی حقوق دریاها را به تصویب رساند. (۱۲)

۵. مناطق دریایی طبق قوانین بین‌المللی

محدوده دریای سرزمینی براساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، حداکثر دوازده مایل دریایی (۲۲ کیلومتر) از خط مبدأ دریا است. خط مبدأ پائین‌ترین حد جزر دریا است. قاعده تعیین حداکثر دوازده مایل به عنوان دریای سرزمینی در حال حاضر به عنوان قاعده حقوق بین‌الملل عرفی پذیرفته شده است. حاکمیت دولت ساحلی بر دریای سرزمینی شامل حقوق و تکالیفی همچون برقراری امنیت، تعقیب مجرمین و حق انحصاری استفاده از منابع دریا می‌شود. (۷) و دولت ساحلی در این منطقه از حقوق حاکمیتی به منظور اکتشاف و بهره‌برداری، حفاظت و مدیریت منابع طبیعی بستر، زیربستر و آب‌های دریا برخوردار است. این منابع اعم از جانداران و منابع بی‌جان است. دولت ساحلی همچنین می‌تواند صلاحیت خود را برای احداث جزایر مصنوعی، پژوهش‌های علمی و دریایی و حمایت و حفظ محیط زیست دریایی اعمال کند. (۵) از دریای سرزمینی کلیه شناورهای خارجی می‌توانند عبور و مرور نمایند و یا جهت مقاصد اضطراری توقف نمایند که به حق عبور و مرور بی‌ضرر موسوم است. ولی تا حد ۲۰۰ مایل یا همان محدوده انحصاری اقتصادی، حق هیچگونه فعالیت اقتصادی؛ مانند: ماهیگیری، کشیدن خط لوله و کابل، انجام تحقیقات علمی و اقیانوس‌نگاری و غیره را ندارند مگر با اجازه دولت ساحلی. (۱۲)

تنگه هرمز آبراهی است بین استان هرمزگان ایران و استان مسندم عمان که دریای عمان را به خلیج فارس می‌پیوندد. این گذرگاه یکی از راهبردی‌ترین مسیرهای بین‌المللی کشتیرانی در جهان به شمار می‌آید. در داخل تنگه هرمز سه قسمت می‌باشد: «آب‌های سرزمینی ایران (۲۲ کیلومتر دریایی از ساحل ایران)، آب‌های سرزمینی عمان (۲۲ کیلومتر از ساحل عمان) و آب‌های آزاد (۲ کیلومتر از میان آب‌های سرزمینی ایران و عمان) وجود دارد. دولت ایران نمی‌تواند برای بخش‌های دیگر تنگه هرمز هیچگونه اعمال کنترل، نظارت یا مسدود کردن، حتی بابت بهبود جریان عبور کشتی‌های دیگران تعیین کند. قابل توجه است که قسمت عمده طرح‌های تفکیک تردد کشتی‌ها در داخل تنگه هرمز در طرف عمانی تنگه هرمز قرار گرفته است. (۱۴)

به‌طور کلی دولت‌ها می‌توانند حداکثر ۲۰۰ مایل دریایی برابر با ۳۷۰ کیلومتر از خط مبدأ ساحل (پائین‌ترین حد جزر) را منطقه انحصاری اقتصادی خود اعلام کنند. استثناً در زمانی‌ست که فاصله دو کشور مقابل هم کمتر از ۴۰۰ مایل دریایی باشد. (مانند خلیج فارس) در این هنگام توافق در مورد مرز با کشورهای همسایه است که معمولاً با ترسیم خطی صورت می‌گیرد که از تمام نقاط ساحل هر دو طرف فاصله برابر داشته باشد. دولت ساحلی در این منطقه از حقوق حاکمیتی به منظور اکتشاف و بهره‌برداری، حفاظت و مدیریت منابع طبیعی بستر، زیربستر و آب‌های دریا برخوردار است. این منابع اعم از جانداران و منابع بی‌جان است. دولت ساحلی همچنین می‌تواند صلاحیت خود را برای احداث جزایر مصنوعی، پژوهش‌های علمی و دریایی و حمایت و حفظ محیط زیست دریایی اعمال کند. (۱۳)

۶. تفاوت حقوق دریاها با حقوق دریایی

همانگونه که بیان شد، حقوق دریاها یکی از شاخه‌های حقوق بین‌الملل است که مربوط به روابط بین‌المللی دولت‌ها یا سازمان‌های بین‌المللی در مناطق مختلف دریایی است؛ ولی حقوق دریایی (Maritime Law) از شاخه‌های حقوق خصوصی داخلی و شاخه‌ای از حقوق تجارت می‌باشد که بر روابط اشخاص و کشورها در دریا و موضوعات مربوط به دریا، ناظر و حاکم است و در آن از قواعد حاکم بر کشتی‌های بازرگانی و حمل‌ونقل بار و یا مسافر با آن‌ها، بیمه دریایی، وضعیت حقوقی کشتی‌ها و ایمنی دریاها صحبت می‌کند. (۳) قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ ایران به دلیل نداشتن جامعیت و ضعف در پاسخگویی به نیازهای کشتی‌رانی امروز کشور، ناکارآمد بوده و برای حل مشکلات حقوقی مربوط به کشتی‌رانی باید به مقررات رشته‌های دیگر حقوق مراجعه کرد و یا از مقررات کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی کمک گرفت.

غالب حقوقدانان عموماً حقوق دریایی را در معنای وسیع؛ آنرا «مجموعه قواعد قانونی می‌دانند که به کشتی‌رانی یا دریانوردی مربوط می‌شود.» حقوق دریایی به معنایی که گذشت شامل: قواعد حقوقی تنظیم‌کننده روابط دریایی میان

دولت‌ها در زمان صلح و جنگ است. که به این قواعد «حقوق بین‌المللی عمومی دریایی» اطلاق می‌شود و موضوعاتی چون: آزادی دریانوردی، محاصره دریایی، قاچاق دریایی و غنائم جنگی را در بر می‌گیرد.

بخش دیگری از قواعد دریایی به روابط بین اشخاص که اقدام به بهره‌برداری دریایی می‌کنند از یکطرف و دولت یا سازمان‌ها و نهادهای آن از طرف دیگر، اختصاص دارد. این قواعد بر سلامت کشتی‌ها، قابلیت دریانوردی آنها، استخدام دریانوردها، شرایط فرماندهان کشتی‌ها و مهندسان دریایی حاکمند. برای این بخش مقررات از عنوان (حقوق اداری دریایی) استفاده می‌شود. از سوی دیگر مجموعه‌ای از قواعد، جرائم مربوط به کشتی‌رانی را در بر می‌گیرد که به (حقوق کیفری دریایی) معروف است. و به همین ترتیب مجموعه‌ای از قواعد حقوق فوق که در شاخه معین فعالیت‌های دریایی استفاده می‌شوند، (حقوق عمومی دریایی) را تشکیل می‌دهد. (۱۰)

نتیجه‌گیری

حقوق دریاها، یکی از شاخه‌های حقوق بین‌الملل بوده و به معنای مجموعه قواعد و مقررات حاکم بر روابط بین‌المللی، میان دولت‌ها یا سازمان‌های بین‌المللی در مناطق مختلف دریایی است. حقوق دریاها یک معاهده بین‌المللی است که در سال ۱۹۸۲ در سومین کنفرانس سازمان ملل متحد به امضا رسید و به «قانون اساسی دریاها» معروف است. حقوق دریاها، بیشتر به لحاظ راه‌های ارتباطی و با پیشرفت تکنولوژی و شناخت بیشتر از منابع دریاها و توان بهره‌برداری از این منابع، از اهمیت خاصی برخوردار شده‌اند. طبق کنوانسیون ۱۹۸۲، آبهای سرزمینی هر کشور حداکثر تا ۱۲ مایل دریایی (۲۲ کیلومتر) فراتر از ساحل آن کشور است و عبور کشتی‌های خارجی از این منطقه تا زمانی که از انجام فعالیت‌های ممنوعه خودداری کنند، مجاز است. فراتر از آبهای سرزمینی، یک منطقه انحصاری اقتصادی (EEZ) با وسعت ۲۰۰ مایل دریایی (۳۷۰ کیلومتر) از ساحل برای هر کشور در نظر گرفته شده است. و دولت ساحلی حق بهره‌برداری و اهداف اقتصادی (مثلاً: تولید انرژی از امواج، استخراج نفت و گاز و غیره) را دارد. ولی حقوق دریایی از شاخه‌های حقوق خصوصی (حقوق تجارت) می‌باشد که بر روابط اشخاص و کشورها در دریا و موضوعات مربوط به دریا، ناظر و حاکم است و در آن از قواعد حاکم بر کشتی‌های بازرگانی و حمل‌ونقل بار و مسافر، بیمه دریایی، وضعیت ایمنی دریاها صحبت می‌کند. قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ ایران به علت ضعف در حل مشکلات دریایی ناکارآمد و برای حل این مشکلات باید از مقررات رشته‌های دیگر حقوق و یا از مقررات بین‌الملل دریایی کمک گرفت.

منابع

الف- کتاب:

- (۱). بیگزاده، ا.، ۱۳۸۶، *حقوق دریاها (جزوه درسی)*، تهران: دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه شهید بهشتی، سال تحصیلی ۸۶-۸۷.
- (۲). چرچیل، ر و آلن لو، ۱۳۷۷، *حقوق بین‌الملل دریاها*، چاپ اول، ترجمه: بهمن آقایی، تهران: گنج دانش، صص ۳۲-۲۲.
- (۳). ضیائی بیگدلی، م. ر.، ۱۳۸۴، *حقوق بین‌الملل عمومی*، چاپ ۲۲، تهران: گنج دانش، ص ۳۰۸.
- (۴). کک دین، ن و دیگران، ۱۳۸۲، *حقوق بین‌الملل عمومی*، ترجمه: حسن حبیبی، چاپ دوم، ج ۲، تهران: اطلاعات، ص ۶۸۵.
- (۵). کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها. ماده ۵۵ و ۵۶.
- (۶). موسی‌زاده، ر.، ۱۳۸۲، *بایسته‌های حقوق بین‌الملل عمومی*، چاپ دوم، تهران: نشر میزان، صص ۲۳۳-۲۳۴.
- (۷). والاس، ر.، ۱۳۸۲، *حقوق بین‌الملل*، ترجمه: سید قاسم زمانی و مهناز بهراملو، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی، ص ۱۶۸.
- (۸). والاس، ر.، ۱۳۷۸، *حقوق بین‌الملل*، ترجمه: محمد شریف، چاپ اول، نشر نی، تهران: ص ۲۰۸.

ب. اینترنت:

(9). [https:// britannica.com/topic/Law-of-the-Sea](https://britannica.com/topic/Law-of-the-Sea)



- (10). [https:// mollakarimi.ir/wp-content/uploads/Maritime-Law.pdf](https://mollakarimi.ir/wp-content/uploads/Maritime-Law.pdf)
- (11). https://fa.wikifeqh.ir/%D8%AD%D9%82%D9%88%D9%82_%D8%AF%D8%B1%DB%8C%D8%A7%D9%87%D8%A7#
- (12). https://fa.wikifeqh.ir/%D8%AD%D9%82%D9%88%D9%82_%D8%AF%D8%B1%DB%8C%D8%A7%D9%87%D8%A7#foot-main1
- (13). <https://fa.wikipedia.org/wiki>
- (14). <https://hormozganmag.ir/%D8%AA%D9%86%DA%AF%D9%87%D9%87%D8%B1%D9%85%D8%B2/>



درآمدی بر حسابداری اقماری بخش دریا، ضرورتی برای آینده

حسن بیک محمدلو

دکتری آینده پژوهی، اندیشکده پیشرفت دریایی

پست الکترونیک، نویسنده مسئول: Hmohammadlou@ut.ac.ir

چکیده

بخش دریایی و اقتصاد دریا مورد توجه بسیاری از کشورها قرار گرفته است. هر چند که بیشینه توجهات جهانی معطوف به مسائل محیط زیستی است و حکمرانی اقیانوسی جهانی به دنبال راه حل های پایدار در استفاده از منابع دریایی است؛ با این حال راهکارهایی همانند رشد آبی به دنبال تقویت اقتصاد دریا هستند. به طور حتم این رویکرد جامع نگری در آینده نزدیک به سیاستگذاری یکپارچه مسائل دریایی نیز ورود خواهد کرد. بررسی همه جانبه موضوعات توسعه ای در ارتباط با دریا به نحوی که بررسی سیر مسیر حکمرانی کشورها نیز آن را مورد تایید قرار می دهد، بیش از پیش به انگیزه و رویکرد اصلی برای ضرورت استقرار نظام حسابداری اقماری بخش دریا برای برنامه ریزی راهبردی این بخش کمک می کند.

مقدمه

سیستم حساب های ملی از یک مجموعه منسجم، سازگار و یکپارچه حسابها، ترازنامه ها و جداول مبتنی بر تعاریف و مفاهیم طبقه بندی ها و قواعد حسابداری توافق شده در سطح بین المللی تشکیل شده است. در این سیستم، چارچوب حسابداری جامعی طراحی شده است، به طوری که داده های حاصل از آن تصویر روشنی از عملکرد اقتصاد یک کشور را ارائه می دهد که این امر در برنامه ریزی ها، سیاستگذاری ها، تجزیه و تحلیل ها و تصمیم گیری های اقتصادی به کار می رود.

حساب های ملی - حساب اقماری

سیستم حساب های ملی مجموعه ای از حساب های مرکزی پیش بینی شده است که برای کل اقتصاد تهیه می شود و با ادغام تمام فعالیت ها تصویر جامعی از اقتصاد کشور را فراهم می کند. اولین نسخه سیستم حساب های ملی در سال ۱۹۵۳ و ویرایش بعدی آن در سال های ۱۹۶۸ و ۱۹۹۳ منتشر شد. آخرین ویرایش این سیستم نیز در سال ۲۰۰۸ منتشر شده است. از جمله نقاط قوت این سیستم، آن است که به هم پیوستگی آن به اندازه ای استوار است که در پیاده سازی آن به میزان زیادی انعطاف پذیری به کار برده است. شکل گسترده این اعطاف پذیری، استفاده از حساب های اقماری است. از مفهوم سیستم حساب های ملی می توان به روشنی استنباط کرد که عاملین اقتصادی و مبادلات آنها در حساب های ملی دارای تفصیل بسیار اندکی هستند.

سیستم حساب های ملی عمدتاً در حوزه های زیر بوده است:

- بخش داراییها
- بخش مالی
- بخش جهانی شدن و مسایل مربوط به آن
- دولت عمومی و بخش عمومی

- بخش غیررسمی
- بخش ارتباطات

بر اساس نظام حساب‌های ملی، حساب اقماری برای گسترش ظرفیت تحلیلی حساب‌های اصلی اقتصاد بدون افزایش فشار یا مداخله در هدف اصلی بر آنها طراحی شده است. درخور ذکر است که هدف تهیه این حساب‌ها پشتیبانی و نه جایگزینی حساب‌های کنونی است. به علاوه، سازمان‌دهی اطلاعات با سازگاری درونی به نحوی که با تمرکز تحلیلی خاص آنها تناسب داشته باشد و به حساب‌های فعلی مرتبط شده باشد، از جمله دیگر اهداف طراحی حساب اقماری ذکر شده است. حساب اقماری به طور خاص، بخش خاصی از حساب کنونی را با استفاده از اطلاعات اضافی (شامل اطلاعات غیر پولی) گسترش می‌دهد و مرزهای تولید و یا دارایی SNA بسته به نوع تمرکز تحلیلی را مورد اصلاح قرار می‌دهد.

از جمله اثرات حساب اقماری می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- تهیه اطلاعات اضافی برای موضوعات اجتماعی خاص با لحاظ کارکرد یا ویژگی بین بخشی
- استفاده از مفاهیم تکمیلی یا جایگزین شامل به کارگیری طبقه‌بندی تکمیلی
- گسترش پوشش هزینه‌ها و مزایای فعالیت‌های انسانی
- تحلیل عمیق‌تر اطلاعات با استفاده از شاخص‌ها و متغیرهای مرتبط
- مرتبط ساختن منابع اطلاعاتی فیزیکی و تحلیلی به نظام حساب‌های پولی

نقش های حساب اقماری

حساب اقماری دارای یک نقش دوطرفه است، از طرفی به عنوان ابزاری برای تجزیه و تحلیل اطلاعات عمل میکند و از طرف دیگر نقش هماهنگی آماری را برعهده دارد. در نقش تحلیلی حساب اقماری، مواردی مانند تولید و محصولات، درآمد اولیه و انتقالات، استفاده از کالاها و خدمات و در نهایت داراییها و بدهیهای بخش مورد توجه قرار می‌دهد. از طرفی حساب اقماری به عنوان هماهنگ کننده آمارهای مرتبط با رشته فعالیت مورد نظر، نگاهی همگن به رشته فعالیتها در سطح ISIC دارد و واحد فعالیتها را به عنوان تولید کنندگان مجزا و مستقل در نظر نمی‌گیرد، اگرچه این فعالیتها ممکن است در SNA از هم جدا بوده باشند.

از آنجا که پایه و اساس تهیه حساب اقماری، نظام‌های حساب ملی است، تعاریف و مفاهیم به کار رفته در تهیه این حساب مبتنی بر این نظام است که به شرح زیر است: یک کارگاه به عنوان واحد آماری، که در تنظیم داده‌های جدول داده و ستانده مورد استفاده قرار می‌گیرد، به صورت یک واحد تولیدی تعریف می‌شود که از یک بنگاه یا بخشی از یک بنگاه تشکیل شده است که به یک نوع فعالیت تولیدی واحد در یک مکان اشتغال داشته باشد. یک واحد در صورتی میتواند یک کارگاه تلقی شود که قادر به تولید ستانده‌ها و مصرف داده‌ها بوده و همچنین قادر به به کارگیری نیروی انسانی و دارایی ثابت نصب شده در محل کارگاه در دوره حسابداری باشد.

از نظر ماهیت قانونی، یک واحد تولیدی ممکن است به صورت یک شرکت مالی یا غیر مالی، مؤسسه غیرانتفاعی و واحد دولتی باشد و یا به صورت بنگاه‌های غیر شرکتی باشد که اشتغال به تولیدات خود مصرفی دارند مانند کشاورزانی که به تولیدات کشاورزی معیشتی اشتغال دارند. تمامی واحدهای فوق به عنوان واحد نهادی¹ شناخته می‌شوند. قابل ذکر است که اقتصاد هر کشور از مجموعه واحدهای نهادی تشکیل می‌شود. واحدهای نهادی همگن، در بخش‌های نهادی طبقه‌بندی می‌شوند. واحدهای نهادی که به تولید کالاها و خدمات اشتغال داشته باشند به عنوان "بنگاه" شناخته می‌شوند.

¹ Institutional unit

بر اساس SNA، بنگاه‌ها هویت قانونی یا اجتماعی هستند که مجموعه کامل حساب‌های خود را تنظیم می‌کنند یا در صورت نیاز امکان تنظیم حساب‌ها از نظر اقتصادی و قانونی برای آن‌ها وجود دارد.

بنابراین، واحدی بنگاه تلقی می‌شود که قادر به تهیه آمارهای مربوط به فعالیت تولیدی، درآمد، سود و زیان و دارایی‌ها و بدهی‌های خود باشد. ولی چون ممکن است یک بنگاه به بیش از یک فعالیت اشتغال داشته باشد، مثلاً در یک شرکت اتومبیل‌سازی مهمات و مخازن نیز تولید شود و همچنین فعالیت‌های بازرگانی و حتی خدمات کامپیوتری برای فروش نیز در آن شرکت انجام شود، در این صورت بنگاه نمی‌تواند برای حساب‌های تولید که جدول داده و ستانده نیز بخشی از آن است واحد آماری مناسبی باشد. در این مورد بر اساس پیشنهاد SNA، لازم است بنگاه به کارگاه‌های جدا از یکدیگر تجزیه شود به طوری که هر یک از آن‌ها به یک نوع فعالیت تولیدی اشتغال داشته باشد. بدین ترتیب یک رشته فعالیت¹ در جدول داده و ستانده به صورت گروهی از کارگاه‌ها تعریف می‌شود که به فعالیت‌های تولیدی یکسان اشتغال دارند.

چون یک بنگاه ممکن است به فعالیت‌های تولیدی متعددی اشتغال داشته باشد، ساختار داده‌های بنگاه، میانگین موزون تکنولوژی فعالیت‌های تولیدی مختلف را نشان می‌دهد به طوری که وزن‌ها از ارزش ستانده‌های هر فعالیت تشکیل شده است. زمانی که ستانده مختلط بنگاه تغییر کند، این تکنولوژی متوسط نیز تغییر پیدا خواهد کرد. با توجه به مباحث فوق بنگاه نمی‌تواند به عنوان واحد آماری حساب‌های تولید انتخاب شود. وقتی یک کارگاه با توجه به یک نوع طبقه‌بندی فعالیت‌ها (مثلاً ISIC) به بیش از یک نوع فعالیت اشتغال داشته باشد، لازم است فعالیت اصلی² و ثانوی³ از یک طرف و فعالیت کمکی⁴ آن از طرف دیگر تفکیک شود.

تولید اقتصادی

تولید اقتصادی فعالیتی است که با استفاده از داده‌های نیروی کار، سرمایه و کالاها و خدمات تحت کنترل و مسئولیت یک واحد نهادی⁵، به منظور تولید کالاها و خدمات دیگر انجام می‌گیرد. لازم است یک واحد نهادی وجود داشته باشد تا مسئولیت تولید و مالکیت کالاهای تولید شده یا مسئولیت دریافت بهای خدمات ارائه شده را به عهده بگیرد. بنابراین تولید طبیعی که بدون هیچ نوع دخالت یا هدایت انسان صورت می‌گیرد، تولید اقتصادی نیست. به عنوان مثال رشد طبیعی ماهی در آب‌های دریا، تولید محسوب نمی‌شود در حالی که پرورش ماهی در کارگاه پرورش ماهی، تولید به حساب می‌آید. فعالیت‌های اساسی انسان نظیر خوردن، آشامیدن، خوابیدن، ورزش کردن و غیره که انجام دادن آن توسط شخص دیگری امکان پذیر نیست، فعالیت‌هایی هستند که به مفهوم تولید اقتصادی نیستند. از طرف دیگر، فعالیت‌هایی نظیر شستشو، آماده کردن غذا، نگهداری کودکان و افراد مریض و سالخورده فعالیت‌هایی هستند که امکان انجام آن توسط واحدهای دیگر وجود دارد و بنابراین در محدوده کلی تولید قرار می‌گیرند.

¹ Industry

² Principle activity

³ Secondary activity

⁴ Ancillary activity

⁵ یک واحد نهادی موجودیت اقتصادی است که با استفاده از حقوق خود، قابلیت تملک داراییها، تقبل بدهیها را دارد و میتواند به فعالیتهای اقتصادی و یا به مبادله با سایر واحدها به داد و ستد بپردازد. واحدهای نهادی در قالب 5 بخش طبقه بندی می شوند که عبارتند از: خانوار، شرکت‌های مالی، شرکتهای غیر مالی، دولت و موسسات غیر انتفاعی در خدمت خانوارها.

کالا

کالاها اشیایی فیزیکی هستند که تقاضا برای آن‌ها و امکان ایجاد حق مالکیت بر آن‌ها وجود دارد و مالکیت آن‌ها می‌تواند از طریق مبادله در بازار، از یک واحد نهادی به واحد نهادی دیگر منتقل شود. کالاها برای ارضای نیازها و خواسته‌های خانوارها یا جامعه و یا برای استفاده در تولید سایر کالاها و خدمات مورد تقاضا قرار می‌گیرند. تولید و مبادله‌ی کالاها، دو فعالیت کاملاً متفاوت است. برخی کالاها ممکن است هرگز مبادله نشوند و برخی دیگر ممکن است چندین بار مورد خرید و فروش قرار گیرند. خصوصیت مهم اقتصادی کالاها، مستقل بودن فرایند تولید کالاها از فرایند فروش یا فروش‌های بعدی است، در صورتی که خدمات چنین خصوصیتی را ندارند.

محصول

محصول با کالاها و خدمات مترادف است و طبقه بندی آن براساس طبقه‌بندی محوری محصولات است. همانند رشته فعالیت‌های کشورها می‌تواند با توجه به نیازهای خود در طبقه بندی تفصیلی تری به کار برده شود، ولی باید با طبقه بندی محوری محصولات انطباق داشته باشد. اتحادیه اروپا طبقه بندی محصولات برحسب فعالیت را به عنوان استاندارد نظام اروپایی حساب‌های ملی به کار می‌برد که با طبقه بندی محصولات سازمان ملل هماهنگ است.

خدمات

خدمات محصولات غیر ملموس حاصل از فعالیت تولیدی هستند که دارای موجودیت مستقل از تولید کننده آن نیستند و معمولاً در زمان تولید مصرف می‌شوند. خرید و فروش خدمات از تولید آن‌ها جدا نیست و این دو فرایند همزمان صورت می‌گیرد. خدمات، ستانده‌های ناهمگنی را که تولید آن‌ها براساس سفارش انجام می‌گیرد و نیز تغییراتی را که توسط تولیدکنندگان براساس تقاضای مصرف‌کنندگان در وضعیت واحدهای مورد مصرف داده می‌شود، دربرمی‌گیرد. زمانی که تولید خدمات به پایان می‌رسد، باید به مصرف‌کنندگان ارائه شود.

تولید خدمات باید فقط محدود به فعالیت‌هایی باشد که قابلیت ارائه به واحد دیگر را داشته باشد، در غیر این صورت رشته فعالیت‌های خدمات نمی‌توانند توسعه یابند و بازاری برای آن‌ها وجود نخواهد داشت. همچنین، هر واحدی می‌تواند برای مصرف خود خدماتی را تولید کند به شرطی که نوع فعالیت طوری باشد که امکان انجام آن توسط واحد دیگر وجود داشته باشد. تغییراتی که تولیدکنندگان خدمات طبق تقاضای مصرف‌کنندگان آن در وضعیت واحدهای مورد مصرف می‌دهند، می‌تواند به صورت یکی از اشکال زیر باشد:

الف- تغییر در وضعیت کالاهای مصرف‌کنندگان: در این حالت تولیدکننده از طریق حمل و نقل، نظافت و تعمیر کالا و امثال آن مستقیماً بر روی کالای متعلق به مصرف‌کننده کار می‌کند.

ب- تغییر در وضعیت فیزیکی افراد: در این حالت تولیدکننده خدماتی نظیر حمل و نقل، خدمات درمانی و جراحی، تهیه‌ی محل اقامت، آرایش و پیرایش و غیره برای مصرف‌کننده انجام می‌دهد.

پ- تغییر در وضعیت ذهنی افراد: در این حالت تولیدکننده، خدمات آموزشی، اطلاعاتی، سرگرمی و سایر خدمات مشابه برای مصرف‌کننده فراهم می‌کند.

ت- تغییر در وضعیت اقتصادی واحد نهادی: در این حالت تولیدکننده، خدمات بیمه، واسطه‌گری مالی، محافظت، ضمانت و غیره برای مصرف‌کننده فراهم می‌کند.

تغییرات ایجاد شده در وضعیت کالاها یا افراد ممکن است موقتی یا دائمی باشد، به عنوان مثال خدمات آموزش و بهداشت موجب تغییر دائمی شرایط مصرف کنندگان می شود، به طوری که حاصل استفاده از آن، مدت چند سال به طول می انجامد. به طور کلی، چون تغییرات طبق تقاضای مصرف کنندگان صورت می گیرد، چنین استنباط می شود که تغییرات در جهت مثبت است. این نوع بهبود وضعیت معمولاً افراد مصرف کننده یا کالاهای متعلق به آن‌ها را شامل می شود و دارای وجود مستقل متعلق به تولیدکننده نیست. بهبود وضعیت نمی تواند توسط تولیدکننده در موجودی انبار نگهداری شود یا جدا از تولید آن مبادله گردد.

تعدادی از رشته فعالیتها وجود دارند که معمولاً به عنوان خدمات، طبقه بندی می شوند ولی ستانده ای که تولید می کنند دارای خصوصیات کالا است مانند رشته فعالیتهایی که در رابطه با تهیه، ذخیره، ارتباط و پخش اطلاعات، اخبار و... به مفهوم وسیع آن از قبیل تولید اطلاعات کلی یا تخصصی، اخبار، رایزنی، برنامه های رایانه ای، فیلم های سینمایی، موسیقی و غیره هستند. ستانده این رشته فعالیتها معمولاً بر روی اجسام فیزیکی نظیر نوار، کاغذ، دیسک و غیره که قابل مبادله هستند ذخیره می شود. این محصولات صرف نظر از خصوصیات کالایی یا خدمتی آن‌ها، دارای این ویژگی هستند که توسط یک واحد تولیدکننده تولید شده و به واحدهای دیگر عرضه می شوند، از این رو ضرورت وجود بازار را موجب می گردند.

محصولات حاوی دانش

محصولات حاوی دانش به فراهم سازی، ذخیره سازی، مخابره و نشر اطلاعات، مشاوره و سرگرمی مربوط میشوند. به گونهای که واحد مصرف کننده بطور مکرر بتواند به دانش مورد نظر دسترسی پیدا کند. رشته فعالیتهایی که این محصولات را تولید میکنند آنهايي هستند که با فراهم سازی، ذخیره سازی، مخابره و انتشار اطلاعات، مشاوره و سرگرمی به معنای وسیع این امور مربوطند. همچنین، کار این رشته فعالیتهای شامل تولید اطلاعات عمومی یا تخصصی، اخبار، گزارشهای مشاورهای، برنامه های کامپیوتری، انواع فیلم، موسیقی و غیره می شود. ستانده این رشته فعالیتهای، که در مورد آنها می توان حقوق مالکیت ایجاد کرد، اغلب روی اشیاء فیزیکی ذخیره میشوند (مانند کاغذ یا رسانه الکترونیکی) که می توان آنها را مانند کالاهای معمولی مبادله کرد. چنین ستاندههایی بسیاری از ویژگیهای کالاها را دارند، زیرا در مورد این محصولات می توان حقوق مالکیت ایجاد کرد و به دفعات آنها را استفاده کرد. این محصولات چه دارای وی ژگیهای کالاها و چه خدمات باشند، بطور معمول ماهیت تولیدی دارند، یعنی می توان آنها را در یک واحد، تولید و به واحدی دیگر عرضه کرد و بدین ترتیب امکان تقسیم کار و پدید آمدن بازارها را میسر ساخت.

طبقه بندی استاندارد بین المللی ISIC

طبقه بندی استاندارد بین المللی تمامی فعالیتهای اقتصادی (ISIC) از ساختاری منسجم و یک دسهت برای طبقه بندی فعالیتهای اقتصادی تشکیل شده است که بر پایه مجموعه ای از مفهوم ها، تعریف ها، اصول و قواعد طبقه بندی مورد توافق بین المللی متکی است. این طبقه بندی، چارچوبی فراگیر فراهم می سازد که داده های اقتصادی را می توان درون آن به قالبی گردآوری و گزارش کرد که برای هدفهای تحلیل، تصمیم گیری و سیاستگذاری اقتصادی طراحی شده است. ساختار طبقه بندی، قالب استاندارد ا ارائه می کند تا اطلاعات مفصل درباره وضعیت یک اقتصاد با توجه به اصول و آگاهیهای اقتصادی، سازمان داده شوند. در سیستم حسابهای ملی سال 2008، طبقه بندی پیشنهاد شده برای فعالیتهای اقتصادی، طبقه بندی استاندارد بین المللی فعالیتهای اقتصادی ویرایش چهارم است. هدف اصلی این طبقه بندی، فراهم کردن مجموعه ای از رده های طبقه بندی است، به نحوی که بتوان در آن نهادهای اقتصادی را براساس نوع فعالیت آن ها طبقه بندی کرد.



اکنون حساب‌های ملی ایران بر اساس نسخه 3 این طبقه‌بندی منتشر می‌شود. از آنجایی که مقرر شده است که برای سال‌های آتی حساب‌های ملی بر اساس نسخه 4 تهیه و منتشر شود، برای حساب اقماری نسخه 4 این طبقه بندی مورد استفاده قرار گرفت. ساختار کلی این طبقه بندی به شرح زیر است:

الف- کشاورزی، جنگلداری و ماهیگیری

ب- استخراج معدن

پ- تولید صنعتی (ساخت)

ت- تامین برق، گاز، بخار و تهویه هوا

ث- آبرسانی، مدیریت پسماند، فاضلاب و فعالیتهای تصفیه

ج- ساختمان

چ- عمده فروشی و خرده فروشی، تعمیر وسایل نقلیه موتوری و موتورسیکلت

ح- حمل و نقل و انبارداری

خ- فعالیتهای خدماتی مربوط به تأمین جا و غذا

د- اطلاعات و ارتباطات

ذ- فعالیتهای مالی و بیمه

ر- فعالیتهای املاک و مستغلات

ز- فعالیتهای حرفهای، علمی و فنی

ژ- فعالیتهای اداری و خدمات پشتیبانی

س- اداره امور عمومی و دفاع، تأمین اجتماعی اجباری

ش- آموزش

ص- فعالیتهای مربوط به سلامت انسان و مددکاری اجتماعی

ض- هنر، سرگرمی و تفریح

ط- سایر فعالیتهای خدماتی

ظ- فعالیتهای خانوارها به عنوان کارفرما، فعالیتهای تفکیک ناپذیر تولید کالاها و خدمات توسط خانوارهای معمولی برای استفاده خود

ع- فعالیتهای سازمانها و هیئت‌های برون مرزی

حسابداری اقماری بخش دریا

دریاها مزایای بیشماری را به زندگی روزمره انسانها هدیه می‌کنند. نفت و گاز از کف اقیانوس استخراج می‌شوند و منابع آب‌های آن برای تامین غذا، برای مصرف در پدیدآوری دارو و در حمایت از هزاران تلاش علمی دیگر بکار می‌روند. حمل و نقل اجاره‌ای آبی رکن اصلی تجارت بین‌المللی داخلی کالا است و امکان دسترسی به بازارهای خارجی را برای

خرده‌فروشان، کشاورزان، تولیدکنندگان و دیگران فراهم می‌آورد. حتی اوقات فراغت نیز در امتداد سواحل اقیانوس‌ها سپری می‌شوند.

نقطه شروع تهیه آماره‌های اقتصاد اقیانوسی، تعیین گستره جغرافیایی حساب بود. این بعد جغرافیایی، اقتصاد اقیانوسی را از دیگر حساب‌های اقماری، که عمدتاً فعالیت‌محور هستند، متمایز می‌سازد. براساس تحقیقات حسابداری اقماری دریایی به سه دسته تقسیم می‌شود

الف- دسته اول با تولید آب‌هایی ارتباط دارد که از لحاظ جغرافیایی در گستره قرار دارند. هرگونه تولیدی که در اقیانوس صورت می‌گیرد یا ورودی اصلی خود را از اقیانوس دریافت می‌کند، در این دسته قرار دارد و شامل فعالیت‌هایی مانند حمل و نقل آبی، اکتشاف نفت و گاز فراساحلی و ماهیگیری تجاری است.

ب- دسته دوم شامل کلیه تولیداتی است که بنا به ضرورت در نزدیکی اقیانوس صورت می‌گیرد. رابطه اقیانوسی/ساحلی این نوع تولید براساس موقعیت جغرافیایی در ناحیه کدپستی مجاور ساحل شناسایی و اندازه‌گیری می‌شود. فعالیت‌هایی مانند تفریح ساحلی و اجاره خانه‌های ساحلی در این دسته قرار دارند.

ج- دسته سوم شامل کالاهایی است که صرفنظر از محل تولید، برای مصرف در اقیانوس خریده می‌شوند. برخی از تولید که در این دسته قرار می‌گیرد، صرفاً یا مختص استفاده در اقیانوس است مانند کشتی‌سازی یا قایق‌سازی یا تجهیزات ناوبری دریایی. تولیدات دیگر این دسته کاربردهای متنوعی دارند مانند خودروهایی چهارفصل و سوخت دیزل اما در گستره آماره‌های اقتصاد اقیانوسی، تنها کاربردهای اقیانوسی مرتبط با منطقه جغرافیایی مربوطه لحاظ خواهند شد.

شناسایی و تعریف فعالیت‌های مرتبط با دریا

پس از تعریف تولید مرتبط با دریا (دریاپایه)، ایجاد گروه‌بندی فعالیت برای آماره‌های ابتدایی اقتصاد مرحله بعدی خواهد بود. این بعد از حساب‌های اقماری نمایی از اقتصاد را پدید می‌آورد که در حساب‌های ملی استاندارد دیده نمی‌شوند و انعطاف‌پذیری لازم برای نمایش وجه دیگری از اقتصاد به شیوه‌های جدید را فراهم می‌آورد. گروه‌بندی فعالیت مکانیسمی را برای دورشدن از صنعت تولیدکننده خدمت یا فعالیت فراهم و چارچوبی را ارائه می‌کند که نشان می‌دهد تولید در بافتار حساب اقماری چگونه بکار می‌رود. سازمان همکاری و توسعه اقتصادی (OECD) برای تهیه و تنظیم رهنمودهای بین‌المللی فعالیت‌های حساب دریایی تلاش می‌کند. گروه‌بندی‌های اصلی حساب اقتصاد دریایی عبارتند از:

- منابع زنده، دریایی
- عمران، ساحلی و دریایی
- تحقیق و آموزش، دریایی
- حمل و نقل و انبارداری، دریایی
- خدمات حرفه‌ای و فنی، ساحلی و دریایی.
- مواد معدنی، فراساحلی
- صنایع همگانی، ساحلی.
- کشتی و قایق‌سازی، غیرتفریحی.
- گردشگری و تفریح، ساحلی و فراساحلی.
- دفاع ساحلی و مدیریت عمومی.

در رابطه با هر گروه اصلی فعالیت، اطلاعات بیشتری ارائه شده است. در سطح جزئیات بیشتر، کالاها و خدمات تشکیل‌دهنده هر گروه معرفی شده‌اند. به عنوان مثال گردشگری و تفریح، ساحلی و فراساحلی شامل فعالیت‌های خرد



قایق‌رانی تفریحی، تورهای دریایی با راهنما، ماهیگیری تفریحی، فعالیت‌های آبی و سفر و مسافرت دریایی است. زیرگروه قایق‌رانی تفریحی به نوبه خود چند زیرگروه کوچکتر از جمله استفاده از قایق‌های موتوری را در بر دارد. در نهایت ریزگروه قایق موتوری براساس کالاهای و خدماتی مانند قایق موتوری، بیمه، سوخت، تعمیر، موتور قایق، اجاره قایق، نگهداری قایق و ... تعریف می‌شود. تولید براساس داده‌های فوق در صنایع متنوع اقتصاد توزیع خواهد شد.

محاسبه سهم اقیانوس از خروجی کالا

در نظام حسابداری اقماری دریایی نزدیک به ۵۰۰۰ کالای تشکیل‌دهنده جداول عرضه را جستجو و کالاهای و خدمات خاصی را شناسایی کردند که در چارچوب تعریف اقتصاد دریایی قرار می‌گیرند. پس از تعیین کالاهای مشمول، برای اطمینان از اینکه صرفاً خروجی‌هایی واقع در گستره جغرافیایی و سه دسته تولید اقیانوس‌محور بخش اول روش‌شناسی لحاظ می‌شوند، بررسی‌های بیشتری انجام شد. این بخش از خروجی کالای مشمول گستره در اقتصاد اقیانوس با استفاده از منابع مختلف دولتی و غیردولتی ارزیابی و بر مقوله تقاضای نهایی یا ورودی واسطه‌ای افزوده شد. برخی از کالاهای کاملاً در حساب قرار گرفتند و در جزئیات جداول عرضه و تقاضا مستقیماً شناسایی می‌شدند. ارزش کامل خروجی‌های کالایی مذکور بطور کامل به آمار اقتصاد دریایی اختصاص داده شد و به اطلاعات خارجی بیشتر نیاز نبود. حمل و نقل عمیق نمونه‌ای از این گروه است.

نتیجه‌گیری

پیرو ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور و در راستای تدوین طرح جامع و تقسیم کار ملی لازم است نظام حسابداری اقماری بخش دریایی کشور ذیل حساب‌های ملی تدوین و محاسبه شود. خصوصاً اینکه در اهداف سیاست‌های کلی رشد دوبرابری بخش دریایی در مقایسه با رشد کلی اقتصادی کشور هدف گذاری شده است. این الزام ایجاب می‌کند برای برنامه ریزی دقیق‌تر و ارزیابی و پایش نتایج حسابداری اقماری مستقر و مستمراً محاسبات آن انجام پذیرد.

رقابت‌های ژئوپلیتیکی قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای و تاثیر آن بر چالش‌های زیست‌محیطی دریای خزر

مرتضی قورچی، سروش فرش‌چین*، محمدرضا جوفار

گروه جغرافیای انسانی و آمایش، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران.

پست الکترونیک، نویسنده مسئول: S_farshchin@sbu.ac.ir

چکیده

در جهان امروز، دیگر هیچ نظم جهانی مشخصی وجود ندارد که توسط ابرقدرت‌ها به شکل خاصی تدارک دیده شده باشد. به جای آن، یک سیستم ژئوپلیتیک بین‌المللی در حال شکل‌گیری است که به شکل چندقطبی و چندنهادی در حال تکوین است. این سیستم از ترکیب قدرت‌های بزرگ و منطقه‌ای در سطوح گوناگون تشکیل شده است. در چنین شرایطی، حل مسائلی که خارج از دامنه اعمال قدرت دولت-ملت‌ها قرار دارند، از جمله چالش‌های زیست‌محیطی مانند خشک شدن دریای خزر که در این تحقیق مورد بحث قرار گرفته است، نیازمند درک دقیق‌تری از تأثیرگذاری قدرت‌های مسلط در فرآیند تصمیم‌گیری است. در این مطالعه از آراء و دیدگاه‌های سوئل برنارد کوهن بهره‌برداری شده است، و سوال پژوهشی این مقاله به بررسی علل عدم حصول توافق بر یک استراتژی مشترک برای پیشگیری از خشک شدن منطقه مشترک دریای خزر توسط کشورهای حوزه اوراسیا و قفقاز می‌پردازد. این تحقیق از روش توصیفی و با بهره‌گیری از منابع کتابخانه‌ای تدوین شده است. با توجه به بررسی‌های انجام شده، عدم یکسان بودن سیاست‌ها در این زمینه اساساً به رقابت‌های ژئوپلیتیکی بین قدرت‌های فرامنطقه‌ای و نقش مهم این قدرت‌ها در تدوین سیاست‌های کشورهای مرتبه دوم یا به عبارت دیگر "کمربندهای شکننده" برمی‌گردد.

مقدمه

در قرن گذشته، نقشه‌ی ژئوپلیتیک جهان تغییرات سریعت‌ر و گسترده‌تری را نسبت به دو قرن قبل تجربه کرده است. در این دوران، دولت‌های ملی مدرن و مستقل به وجود آمده است. جنگ جهانی اول باعث شد که بذر فروپاشی نظام مستعمراتی اروپایی کاشته شود و منابع اقتصادی و انسانی قدرت‌های اروپایی را به ضعف بکشاند. پس از آن، انقلاب بلشویک‌ها، رکود اقتصاد جهانی و ظهور آلمان نازی منجر به جنگ جهانی دوم شد و نظام جهانی تحمیل شده توسط اروپا را نابود کرد. در پس این جنگ، دو ابرقدرت اصلی جهان، یعنی ایالات متحده آمریکا و شوروی، قدرت را در اختیار گرفتند. در حالی که امپراتوری‌های استعمارگر اروپایی، حوزه‌های نفوذ خود را از دست دادند، دو ابرقدرت جنگ سرد با تسلط بر منطقه‌های متحدان مستقل و کشورهای وابسته خود، قدرت خود را تثبیت کردند. پس از پنجاه سال، فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی زمینه‌ی ظهور یک نظم جهانی جدید را فراهم کرد که هنوز در حال شکل‌گیری است. الگوهای ساختاربندی مجددی که در نیم قرن گذشته اتفاق افتاده است، خطوط اصلی نقشه‌ی ژئوپلیتیکی آینده را تعیین می‌کنند. نظام دو قطبی که دو ابرقدرت بودن آن مشخص بود، جای خود را به نظام چند قطبی داد که در آن مراکز قدرت جدید یا احیا شده از درون شبکه‌های ژئوپلیتیکی باقی مانده از دو ابرقدرت پیدا شده‌اند. به عنوان مثال، چین از شوروی فاصله گرفته است و اتحادیه اروپا و ژاپن به قدرت‌های اقتصادی تبدیل شده‌اند که هم با ایالات متحده همکاری می‌کنند و هم با آن رقابت دارند. در جهان در حال توسعه، قدرت‌های منطقه‌ای بر همسایگان خود سلطه پیدا کرده و حوزه‌های نفوذ مستقل خود را در زمینه‌های سیاسی و اقتصادی ایجاد کرده‌اند (کوهن: ۲۰۱۴).

در این نظام ژئوپلیتیک جهانی، اوراسیا و قفقاز اهمیت ویژه‌ای دارند چرا که بخشی از ایران که دریای خزر را در بر گرفته است در این منطقه واقع است. دریای خزر بعد از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی با چالش‌های مختلفی از جمله حوزه حقوقی، منابع کف و زیست‌محیطی مواجه شده است. دریای خزر یک حوضه آبی منحصر به فرد در جهان است.

این دریا به طور کامل از سطح اقیانوس جهان جدا شده است. پیشتر مشخص شده است که الگوی نوسانات سطح آب در دوران کواترنری تغییرات بسیار بزرگی داشته است (لئونتیوف و همکاران: ۱۹۷۷؛ ایگناتوف و همکاران ۱۹۹۳). حتی در قرن بیستم نیز تغییرات قابل توجهی ایجاد شده است. سطح بالای دریای خزر (تقریباً ۲۶ متر پایین تر از سطح اقیانوس جهان) در طول اکثر قرن نوزدهم ثابت بوده است و تا سال ۱۹۲۹ ادامه داشته است (لئونتیوف، ۱۹۸۸؛ ایگناتوف و همکاران ۱۹۹۳). از سال ۱۹۲۹ سطح آب به سرعت کاهش یافت، به طوری که تا سال ۱۹۴۱ تقریباً ۲ متر کاهش تراز آبی صورت گرفته است. افت تراز آب به وجود آمده، با وجود نوسانات کوچک (افزایش‌های کوتاه‌مدت در ۱۹۴۸-۱۹۴۶ و ۱۹۵۸-۱۹۵۶)؛ تا سال ۱۹۷۷ به ۲۹۰۰۲ متر کاهش یافته است؛ در آن زمان، دریای خزر کمترین مقدار تراز آبی خود را در ۲۰۰ سال گذشته تجربه کرده است. در سال ۱۹۷۸ سطح آب دوباره با رشد همراه بوده است و تا سال ۱۹۹۰ به ۲۷.۵ متر (پایین تر از سطح اقیانوس جهان) رسیده است. بنابراین در ۱۲ سال ۱.۵ متر افزایش داشته است. نوسانات سطح دریای خزر به ظاهر به عوامل اقلیمی برمی‌گردد و به ظرفیت حوضه آبخیز آن وابسته است، به طوری که بارش‌های جوی و دبی رودخانه‌ها از یک طرف، منهای از دست دادن آب توسط تبخیر از طرف دیگر، عواملی هستند که بر تراز آبی دریای خزر تاثیر می‌گذارند. (کوسارف و همکاران، ۲۰۰۹). با آن که تاثیر تخریب محیط زیست در کنفرانس‌های بین‌المللی بسیاری مورد تصدیق کارشناسان رهبران جهان قرار گرفته است، این پرسش به وجود می‌آید که دلیل عدم همگرایی منطقه‌ای و جهانی در کاربست سیاست‌های اصولی و پایدار چیست. این پژوهش با برداشتی از سوئل برنارد کوهن به این پرسش پاسخ داده است.

چارچوب نظری

بر اساس تعاریف سوئل برنارد کوهن، در نیم قرن گذشته، یک نظام بین‌المللی در حال شکل‌گیری و تکامل بوده است که در آن یک نظم طبیعی میان کشوری وجود دارد؛ به این معنا که قدرت‌های اصلی یا رده اول با قدرت‌های منطقه‌ای یا رده دوم روبرو شده‌اند که با به عرصه‌ی وجود گذاشته‌اند، قدرت‌های منطقه‌ای با توان نظامی و یا اقتصادی خود، شرایط کلی منطقه‌ی خود را تحت تأثیر قرار می‌دهند، علاوه بر این، کشورهای رده سوم نیز وجود دارند که با قابلیت‌های فرهنگی و ایدئولوژیک منحصر به فرد خود، بر همسایگان خود تأثیر می‌گذارند، اگرچه غالباً فاقد ظرفیت کافی نظامی برای اعمال ارزش‌های خود هستند. کشورهای رده چهارم عموماً توانایی فشار بر همسایگان خود را ندارند و رده پنجم نیز برای بقای خود به حمایت خارجی وابسته هستند (کوهن: ۲۰۱۴). سوئل کوهن پنج عامل را برای تبیین ساختار و روابط قدرت در جهان معرفی می‌کند: توزیع قدرت، اجزاء سیستم، سطح بندی سیستم، ساختار فضایی سیستم و زمینه‌های جغرافیایی. کوهن دو زمینه «قاره‌ای» و «دریایی» را به عنوان دو شرایط جغرافیایی فیزیکی-انسانی معرفی می‌کند که ساختارهای ژئوپلیتیک مختلف را ایجاد می‌کنند. او حوزه ژئواستراتژیک را بالاترین و مؤثرترین سطح فضایی خود معرفی می‌کند. این حوزه‌ها قسمت‌های بزرگ و مهم جهان هستند که در رقابت قدرت‌های بزرگ نقش تعیین کننده‌ای دارند. عامل اصلی تشخیص یک حوزه، تأثیر زمینه قاره‌ای یا دریایی بر آن است. در جهان امروز، سه حوزه ژئواستراتژیک وجود دارد: حوزه دریایی با محور تجارت آتلانتیک و پاسفیک، هارتلند قاره‌ای اوراسیایی روسیه و حوزه ترکیبی قاره‌ای-دریایی آسیای شرقی. شش منطقه ژئوپلیتیک نیز به عنوان زیرمجموعه حوزه ژئواستراتژیک توسط کوهن شناسایی شده‌اند. این مناطق عبارتند از: اروپا، آمریکای شمالی، آمریکای جنوبی، حوزه کارائیب، حوزه آسیای ساحلی (ژاپن، استرالیا، کره) و آفریقای جنوب صحراء که به حوزه‌ی ژئواستراتژیک دریائی و هارتلند (روسیه) و آسیای شرقی (چین و مغولستان) که به حوزه‌ی ژئواستراتژیک قاره‌ای تعلق دارند (اعظمی و همکاران: ۱۳۹۱). در سطح کشورها نیز، قدرت‌های اصلی کشورهای درجه اول هستند که دارای ظرفیت‌ها و آرمانهایی برای گسترش تأثیر خود فراتر از منطقه خود هستند. قدرت‌های منطقه‌ای یا کشورهای درجه دوم در رقابت با قدرت‌های اصلی قرار دارند و دامنه‌ی ژئوپلیتیک آنها به محدوده‌ی منطقه‌ای محدود می‌شود. ایالات متحده، چین، اتحادیه اروپا، روسیه و ژاپن از قدرت‌های اصلی به حساب می‌آیند، در حالی که ایران،

ترکیه، استرالیا و آفریقای جنوبی نمونه‌های قدرت‌های منطقه‌ای هستند. هند و برزیل در مرحله میانی قرار دارند و توانایی تبدیل شدن به قدرت‌های اصلی را دارند. کشورهای رده سوم نیز وجود دارند که با ظرفیت‌های ایدئولوژیکی یا فرهنگی منحصر به فرد خود بر همسایگان خود تأثیر می‌گذارند. کوبا و کره شمالی نمونه‌های این دسته محسوب می‌شوند. اوکراین نیز به عنوان کشور رده سوم محسوب می‌شود که بین دو قدرت اصلی همسایه، یعنی روسیه و اتحادیه اروپا قرار دارد. کشورهای رده چهارم عموماً قادر به فشار بر همسایگان خود نبوده و کشورهای رده پنجم برای بقای خود به حمایت خارجی وابسته هستند (کوهن: ۲۰۱۴).

کوهن برای درک بهتر مفاهیم خودش، از مفهوم کمربند^۱ شکننده استفاده می‌کند. این مناطق، به عقیده کوهن، مناطقی هستند که در تعارضات داخلی گرفتار شده‌اند و وضعیت آن‌ها با دخالت قدرت‌های بزرگ خارجی و رقابت آن‌ها برای کسب منافع در منطقه پیچیده‌تر می‌شود. این شرایط در دوران جنگ سرد بسیار مهم بود و یکی از ویژگی‌های نقشه‌ی ژئوپلیتیک جهان معاصر از دیدگاه کوهن است. فیلیپ کلی، که روی مفهوم کمربندهای شکننده تحقیق کرده است، این مناطق را به این صورت تعریف می‌کند که مناطق جغرافیایی هستند که قدرت‌های بزرگ برای کنترل آن و به دست آوردن منافع خود با هم رقابت می‌کنند و این باعث می‌شود که فرصت‌های ائتلاف با دولت‌های منطقه افزایش پیدا کند. در نتیجه، احتمال تشدید تعارض به سمت جنگ قدرت بالاست. (کلی: ۱۹۸۶) در سطح جغرافیایی پایین‌تر، نواحی تحت فشار وجود دارند، که نواحی خرد و کوچکتر هستند و در داخل یا بین مناطق ژئوپلیتیک قرار می‌گیرند. این نواحی معمولاً با جنگ داخلی و دخالت قدرت‌های همسایه مواجه شده و نابود و پاره پاره می‌شوند. در مقابل کمربندهای شکننده، این نواحی جایگاه رقابت قدرت‌های بزرگ را ندارند. گاهی اوقات قدرت‌های بزرگ سعی در پایان دادن به تعارض دارند و به عنوان صلح‌بان عمل می‌کنند (کوهن: ۲۰۱۴). برای توضیح کمربندهای شکننده که در این پژوهش مورد بحث قرار می‌گیرد، لازم است به این نکته اشاره شود که بسیاری از مناطق ژئوپلیتیک، بسته به مرحله‌ی رشد و تکامل خود، سطوح مختلف از همبستگی و یکپارچگی را دارا هستند، اما این درباره‌ی کمربندهای شکننده صادق نیست. مفهوم کمربند شکننده از گذشته، جغرافیدانان را به خود جذب کرده است. آلفرد ماهان، جیمز فیرگریو^۲ و ریچارد هارتشورن از جمله‌ی اولین کسانی بودند که روی این مناطق تحقیق کردند. ماهان در سال ۱۹۰۰، ناحیه‌ی بین مدارهای ۳۰ و ۴۰ درجه در آسیا را به عنوان منطقه‌ای که انگلیس و روسیه برای کسب قدرت در آن رقابت می‌کنند، معرفی کرد، فیرگریو پانزده سال بعد، اصطلاح ناحیه‌ی از هم پاشیده^۳ را برای توصیف کشورهای کوچک که بین قدرت‌های دریایی و هارتلند اوراسیایی قرار دارند، از اروپای شمال شرق تا بالکان، ترکیه، ایران، افغانستان و کره، به کار برد (فیرگریو: ۱۹۱۵) هارتشورن در طول جنگ جهانی دوم، ناحیه‌ی خرد و متلاشی اروپای شرقی را از بالتیک تا آدریاتیک معرفی کرد و پس از جنگ جهانی دوم، حامی اتحاد و هم پیمانی این منطقه شد. (هارتشورن: ۱۹۴۴).

از طرف دیگر، کوهن معتقد است که دیدگاه ژئوپلیتیک پویاست. این دیدگاه با تغییرات محیط عملکرد و سیستم بین‌المللی تکامل پیدا می‌کند و این تغییرات نتیجه‌ی پدیده‌های مختلفی، از جمله کشف یا کاهش منابع طبیعی، جریان‌های سرمایه و جابجایی مردم و تغییرات آب‌وهوای بلندمدت است. بنابراین، تغییر در مناظر شهری و روستایی یا در اقتصادهای خدماتی و تولیدی، تغییر جغرافیایی است که در هدف‌ها و آرمان‌های ملی در حال تغییر منعکس می‌شود. همچنین مهاجرت‌های بزرگ هم تأثیر مشابه دارند. (کوهن: ۲۰۱۴). در این پژوهش، با الگوبرداری از کوهن، ژئوپلیتیک به عنوان یک چارچوب برای تحلیل تعامل بسترها و چشم اندازهای جغرافیایی و همچنین وابستگی متقابلی فرآیندهای سیاسی تعریف شده است. فرآیندهای سیاسی شامل نیروهایی است که در سطح بین‌المللی فعال هستند و نیروهایی که

¹ Shatter Belt

² James Fairgrieve

³ Crush Zone

در عرصه داخلی به رفتار بین المللی تأثیر می گذارند. بسترها و فرآیندهای جغرافیایی و سیاسی هر دو پویا و متحرک هستند و تأثیر متقابل بر یکدیگر دارند.

یافته های پژوهش

کاهش پیش بینی شده سطح آب دریای خزر، به شدت بر اکوسیستم منحصربه فرد این منطقه تأثیر خواهد گذاشت. این اکوسیستم پیشتر به دلیل آلودگی، بهره برداری بیش از حد و ورود گونه های مهاجم تحت فشار قرار داشته است (لوتوآدا و همکاران: ۲۰۱۹). ناپدید شدن منطقه گسترده شمال دریای خزر، تخم گذاری برای ماهیان بومی را با خطر جدی روبرو می کند. همچنین این مناطق به عنوان منابع غذایی اصلی موجوداتی مانند ماهی، پرندگان مهاجر و فوک خزری محسوب می شوند (پارانژ و همکاران: ۲۰۲۰).

از طرف دیگر، از آنجایی که عمده آب دریای خزر توسط رودخانه ولگا تامین می شود، کاهش دبی این رودخانه تأثیر بسزایی در تغییرات تراز آبی خواهد داشت، از این رو بهره برداری روسیه از رودخانه ولگا در چارچوب گفتاورهای توسعه ناپایدار، می تواند عواقب خطرناکی برای منطقه داشته باشد. باری، توسعه میدان های نفت و گاز بستر دریای خزر، فرصتی برای روسیه ایجاد کرده است تا جایگاه خود به عنوان بزرگترین صادرکننده گاز طبیعی دنیا را تثبیت کند. ارزش صادرات منابع انرژی روسیه بین سال های ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۲ با رشد چشمگیر همراه بوده است به طوری که از عدد ۳۶ میلیارد دلار به ۲۸۴ میلیارد دلار و در بخش صادرات گاز در همین بازه، از ۱۷ میلیارد دلار به ۶۷ میلیارد دلار رسیده است (یرگین: ۲۰۲۱). از طرف دیگر، میزان مصرف انرژی در دنیا طی سال های ۲۰۱۰ تا ۲۰۴۰ با افزایش ۵۶ درصدی همراه خواهد بود که پیش بینی می شود در سال ۲۰۴۰، ۸۰ درصد انرژی دنیا توسط سوخت های فسیلی تامین شود که این خود نشانه ای از تداوم گسترش زیرساخت های بر پایه سوخت های فسیلی در جهان پیش رو است (پیرس: ۲۰۱۳). اخبار مبنی بر کاهش آب ورودی رودخانه ولگا توسط روسیه به دریای خزر (سلیمانوف: ۲۰۲۳)، مصداقی از توسعه ناپایدار است که علاوه بر بهره برداری از آب شرب رودخانه ولگا، با خشک شدن بخش های وسیعی از شمال دریای خزر، زمینه کشف و گسترش برداشت از منابع زیرزمینی بستر دریای خزر را، فارغ از مصائب زیست محیطی آن، محیا می سازد. گرچه سهم تأثیر ایران از کاهش سطح دریای خزر، به دلیل قرار گرفتن قسمت عمیق دریا در قسمت جنوبی آن، به ظاهر از همسایگان شمالی کمتر است، اما با پیوستن سطح آب دریا، به خصوص در خلیج گرگان و منطقه میانکاله، عواقب بسیار نگران کننده ای را در پی دارد، مضاف بر آن، افزایش میزان آلودگی و نمک دریا نیز تأثیر بسزایی در افزایش نگرانی ها خواهد داشت. از طرفی، بازیگران منطقه ای

شرح و بحث:

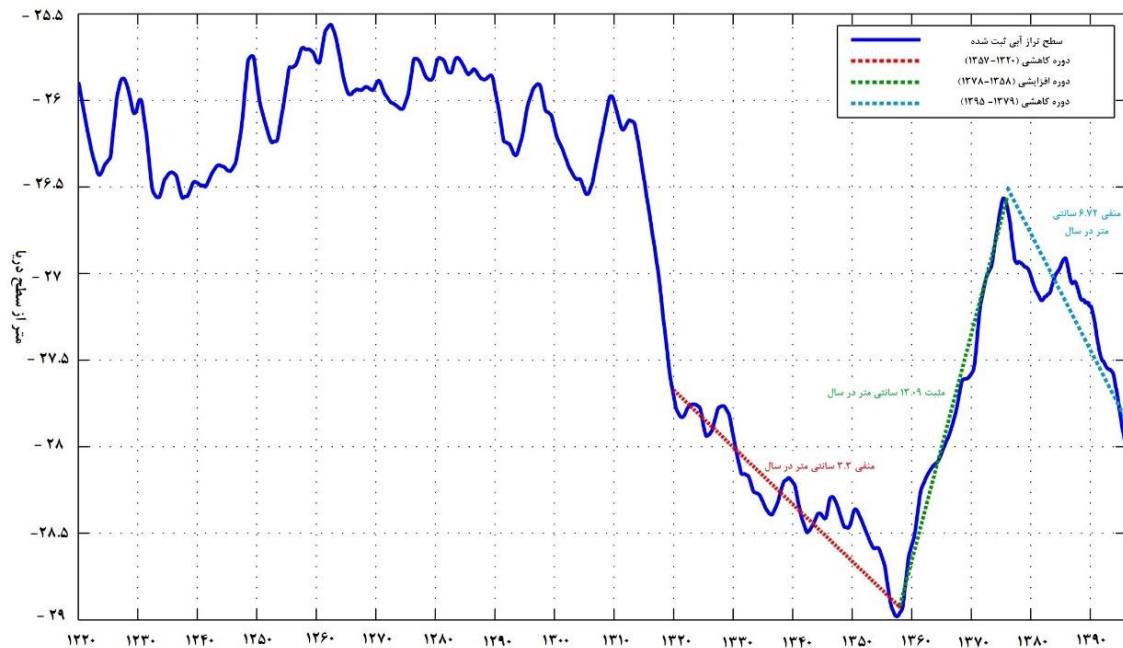
این پژوهش از دو منظر مورد توجه است، بخش اول آن نظر به بررسی نظام های ژئواستراتژیک قدرت، سطوح قدرت، روابط سیاسی، اقتصادی، زیست محیطی در سطح بین الملل و گفتاورهای مسلط در سیاست های منطقه دارد و بخش دوم به وضعیت دریای خزر و سیاست های پیشتر اعمال شده بر آن دارد. لذا پیشینه این پژوهش مشخصاً از دهه های شصت و هفتاد قرن بیستم، که جغرافیدانان بار دیگر به ژئوپلیتیک اقبال نشان دادند، قابل جست و جو است. از این رو، بر اساس نظریه های جهان شمول و کل نگر و نیز با این فرض که فضای جغرافیایی ماهیتی پویا دارد، سه رویکرد اصلی مطرح می شود: ۱. نظام قدرت بین المللی چند مرکزی ۲. نظام جهانی اقتصاد محور به هم پیوسته و ۳. ژئوپلیتیک زیست محیطی و اجتماعی. از آنجایی که این نظریه های جدید جغرافیایی ژئوپلیتیک دو قطبی جنگ سرد را به چالش می گرفتند، در نتیجه تقریباً با استقبال هیچ یک از استراتژیست های جنگ سرد مواجه نشد و نتوانستند در قالب ژئوپلیتیک «سیاسی» پرهوادار مطرح شوند تا توسط دولتمردان به کار گرفته شده و به طور گسترده و در مطبوعات منعکس گردند.



رویکرد قدرت چند مرکزی یا چند سطحی، نظریه‌ی سلطه جهانی هارتلند را که مکیندر به طعنه در آخرین اثرش در سال ۱۹۴۳ مطرح کرده بود، مردود می‌ساخت. همین نویسنده در سال ۱۹۶۳، سلسله مراتبی انعطاف پذیر اصلاح در سال ۱۹۷۳ از قلمروهای ژئواستراتژیکی مناطق ژئوپلیتیکی کمربندهای شکننده دولت های ملی و واحدهای فروملی را درون یک نظام مشخص ارائه داد. نظامی که از طریق نیروهای موازنه ی پویا در حال تکامل و تکوین بود(کوهن: ۲۰۱۴) یک دهه بعد، یک رویکرد تکاملی تطبیقی اضافه شد، این رویکرد متکی بود بر نظریه های روانشناسی رشد هاینس ورنر و اصول سیستم های عمومی لودویگ فون برتالنفی(کوهن: ۱۹۸۲). بر اساس این نظریه‌ی ژئوپلیتیکی توسعه یافته، اجزای ساختاری نظام جهانی از مراحل تجزیه و همسان سازی با بخش‌هایی به نسبت اندک به سوی ادغام و همبستگی ویژه با بخش‌هایی متعدد در مقیاسهای مختلف ژئوپلیتیک سرزمینی تکامل می‌یابند تا با حرکت از یک مرحله به مرحله ی دیگر از طریق پاسخ به ناآرامی‌های کوتاه مدت، موازنه‌ی کلی حفظ شود. در انگلیس جی آر کرون نظامی ژئوپلیتیکی متشکل از ده گروه بندی منطقه ای را ارائه داد که به صورت سلسله مراتبی منظم شده و از یک مبنای تاریخی و فرهنگی برخوردار بود.(کرون: ۱۹۶۹) به نظر، کرون توازن قدرت جهانی از اروپا و غرب به سمت آسیا و پاسیفیک در حال گذار بود او پیش بینی می‌کرد که اقیانوس آرام عرصه ی رویارویی آینده اتحاد جماهیر شوروی آمریکا و چین باشد. دو دهه بعد، پیتر تیلور جغرافی دان انگلیسی از رویکرد واقع گرایی به ژئوپلیتیک قدرت محور تغییر جهت داد؛ یعنی زمانی که او رویکرد نظام‌های جهانی را - مبتنی بر اقتصاد جهانی - در آثارش به کار گرفت، نگرش جدید تیلور عمدتاً متأثر از اثر سال ۱۹۸۳ ایمانوئل والرشتاین بود. والرشتاین اعتقاد داشت اقتصاد جهانی یعنی یک جامعه جهانی واحد، نه اقتصادهای ملی رقیب تیلور. با ادغام مدل والرشتاین در چرخه های قدرت جهانی جورج مادلسکی، قدرت و سیاست را متن یک اقتصاد جهانی چرخه ای تصور کرد که در آن دولت‌های ملی و مکان‌های خاص جغرافیایی بر هم منطبق شده اند. تیلور و والرشتاین مناقشه ی جهانی را بر اساس روابط شمال - جنوب تفسیر می‌کردند، کشورهای ثروتمند در مقابل کشورهای فقیر و اعتقادی به مدل پیشین شرق - غرب مکیندر نداشتند. تیلور با پذیرفتن این فرض که هسته های اصلی سرمایه داری به قیمت وخامت بخش‌های حاشیه‌ای جهان به توسعه و تقویت خود می‌پردازند، دیدگاه رادیکال خود را به عنوان مبنایی برای شکل دادن به موضوعات سیاسی روز ارائه کرد (تیلور ۱۹۸۹). همزمان با تأسیس نشریه‌ی هر دویت در سال ۱۹۷۶ در فرانسه، ایو لاکوست به ترویج ژئوپلیتیک زیست محیطی و اجتماعی پرداخت. او در تلاش برای ترسیم یک ژئوپلیتیک جدید، کوشید با تمرکز بر زمین به جای کشور، بر تمایلات مبالغه آمیز میهن پرستی ملی (به تعریف بر مبنای ژئوپلیتیک قدیم) فائق آید. نشریه‌ی مورد بحث، ژئوپلیتیک را به بوم شناسی و موضوعات گسترده تر زیست محیطی پیوند زده و مشکلاتی نظیر فقر جهانی و فرسایش منابع را مورد مطالعه و بررسی قرار می‌دهد (لاکوست: ۱۹۸۴) هر چند که آثار لاکوست و امदार از الیزه ركله بوده است. به باور ركله، تغییر شکل ساختار سیاسی در جهان، تنها از راه حذف کشورها و ایجاد یک نظام جهانی همیارانه منجر خواهد شد و این موضوع یک ضرورت به حساب می‌آید.(گیلین: ۱۹۷۹) فرانسیس فوکویاما، افول لنینیسیم مارکسیسم و پیروزی لیبرال دموکراسی غرب و جهان آزاد را حاکی از ظهور شرایط همگون جهانی می‌دانست. او در این چشم انداز آرمان گرایانه، معتقد بود که اختلافات جغرافیایی و نیز ژئوپلیتیکی نقشی برای ایفا ندارند.(فوکویاما: ۱۹۹۲) از طرفی دیگر رابرت کاپلان معتقد بود که دنیایی مشتق شده از شمال غنی و جنوب فقیر رقم خواهد خورد و کشورهای جنوب نظیر قاره آفریقا محکوم به هرج و مرج و آشوب هستند و این شرایط را آخرین نقشه خواند به طوری بیانگر آشفستگی و دگرگونی جهان تا به امروز است (کاپلان: ۲۰۰۰). نظریه ی ژئوپلیتیکی جغرافیایی همچنان توصیف گر رویکردهای جهان شمولی است. که طی جنگ سرد توسعه یافته اند. ژئوپلیتیک «انتقادی» ارائه شده در آثار جان اگنیو و جرال اتواتیل " - ملهم از عقاید تیلور و لاکوست - یک تفکر انتقادی علمی و اجتماعی را برای پرسش در خصوص نحوه ی عملکرد قدرت و چگونگی به چالش کشیده شدن آن به خدمت میگیرد.(اگنیو: ۱۹۹۸) به نظر جو پینتر، تحلیل های گفتمان - تحلیل های مربوط به لفاظی، استعاره ها، نمادگرایی؛ رویکردهای فمینیستی به

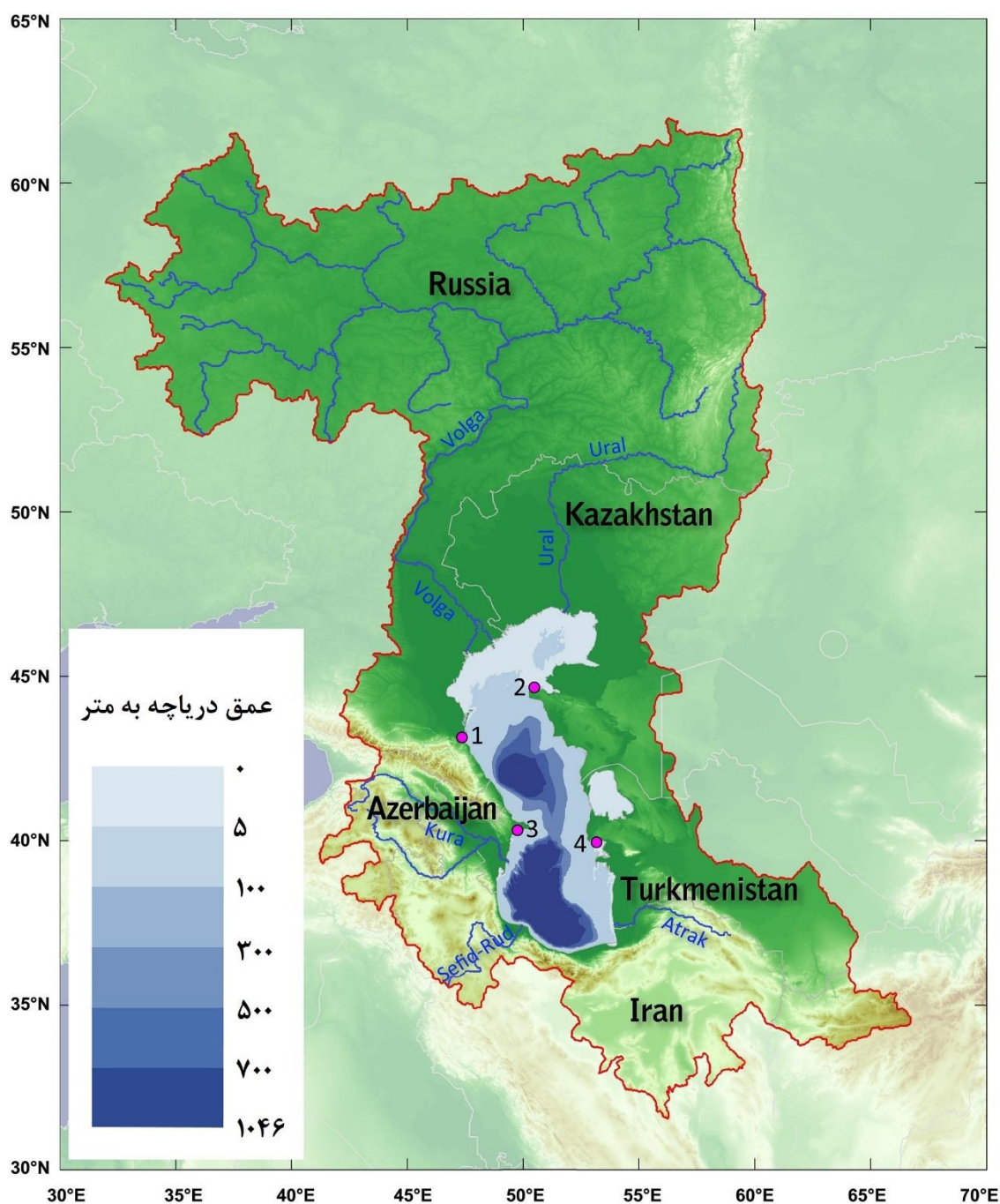
موضوع امنیت ملی جغرافیاهای جنبشهای اجتماعی به ویژه در ارتباط با دموکراسی مشارکتی و تازه رادیکال شده - محور مطالعات ژئوپلیتیکی شمرده می شوند (پینتر: ۱۹۹۵).

در طول چند صد سال گذشته، سطح دریای خزر توسط نوسانات قابل توجهی متأثر شده است (نمودار ۱)، از جمله تغییراتی به اندازه چند متر در چند دهه اخیر در آن رقم خورده است که موضوع تحقیق بسیاری از پژوهشگران این حوزه بوده است. (برای مثال، کوسارف و یابلونسکایا: ۱۹۹۴؛ کازاناو و همکاران ۱۹۹۷؛ پانین: ۲۰۰۷؛ پانین و همکاران: ۲۰۱۴).



نمودار ۱: تغییرات تراز آبی دریای خزر بین سالهای ۱۲۲۰ تا ۱۳۹۵ (منبع چن و همکاران: ۲۰۱۷؛ ترجمه و برگردان به هجری شمسی: نگارندگان)

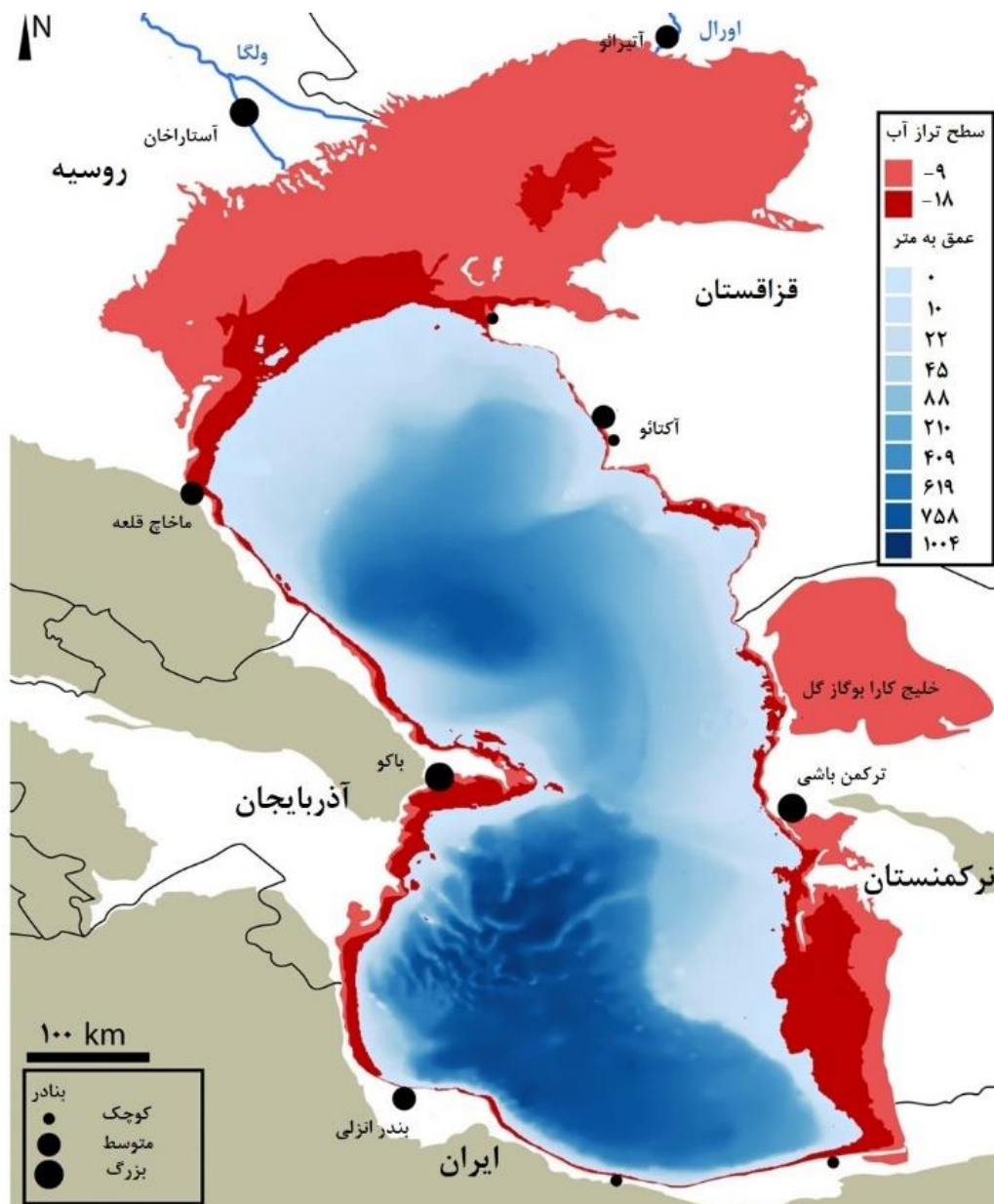
کل حوضه آبریز دریای خزر دارای مساحتی تقریباً ۳۵×۱۰۶ کیلومتر مربع است، تقریباً ۱۰ برابر مساحت دریای خزر (شکل ۱) و حدود ۱۰٪ از مساحت کل حوضه‌های بسته جهان را شامل می‌شود. طول حوضه آبریز دریای خزر از شمال به جنوب حدود ۲۵۰۰ کیلومتر و از غرب به شرق حدود ۱۰۰۰ کیلومتر است (زون و کوستیانوی، ۲۰۱۶). این موضوع باعث می‌شود که سطح دریای خزر به ویژه به شرایط اقلیمی در حوضه آبریز حساس باشد. حوضه آبریز رودخانه ولگا به شمال بیش از نیمی از حوضه آبریز را شامل می‌شود با مساحتی حدود ۱۰۶×۱۳۸ کیلومتر مربع. با آب‌وهوای نسبتاً مرطوب، این حوضه بیش از ۸۰٪ از کل جریان ورودی به دریای خزر را تأمین می‌کند (آرپه و همکاران: ۲۰۰۰؛ رنسن و همکاران: ۲۰۰۷؛ اوزیواش و همکاران: ۲۰۱۰؛ روشن و همکاران: ۲۰۱۲).



شکل ۱ نقشه دریای خزر و حوضه آبریز آن. چهار ایستگاه سنجش جزر و مد (۱ = ماخاچکالا، ۲ = فورت شوچنکو، ۳ = باکو و ۴ = ترکمنباشی) با رنگ بنفش مشخص شده اند. منبع: نگارندگان

پیش‌بینی می‌شود که سطح آب دریای خزر در سناریوهای کم و شدید تا پایان قرن بیست و یکم، ۹ تا ۱۸ متر کاهش یابد (ناندینیوایز و همکاران: ۲۰۲۰). این کاهش سطح آب از افزایش قابل‌ملاحظه تبخیر از دریا ناشی می‌شود که توسط افزایش دبی رودها یا بارش متعادل نمی‌شود. طبق این پیش‌بینی‌های جدید، کاهش سطح آب دریای خزر در قرن بیست و یکم حدود دو برابر تخمین‌های مبتنی بر مدل‌های اقلیمی قدیمی خواهد بود (الینگوندی و همکاران: ۲۰۰۶؛ رنس و همکاران: ۲۰۰۷). کاهش سطح آب در محدوده ۹ تا ۱۸ متر به این معناست که بخش گسترده‌ای از ساحل شمالی دریای

خزر، بخش هایی از ترکمنستان در جنوب شرق، و تمام مناطق ساحلی در وسط و جنوب دریای خزر از زیر سطح آب بیرون خواهند آمد. به علاوه، خلیج کارا-بوگاز-گل در مرز شرقی به طور کامل خشک خواهد شد. به طور کلی، مساحت سطح آب دریای خزر با کاهش سطح ۹ متری حدود ۲۳٪ و با کاهش ۱۸ متری حدود ۳۴٪ کاهش خواهد یافت (پارنژ و همکاران: ۲۰۲۰).



شکل ۲ تأثیر پیش‌بینی‌های سطح آب دریای خزر با میزان کاهش ۹ متری و ۱۸ متری در پایان قرن بیست و یکم. (منبع: پارنژ و همکاران: ۲۰۲۰؛ ترجمه و طراحی مجدد: نگارندگان)

با بررسی ساختارهای ژئوپلیتیک در حوزه دریای خزر (کاسپین) و علل عدم توافق در یک راهبرد یکسان و پایدار در برابر معضل خشک شدن دریای خزر شناسایی شده است، پیامدهای این وضعیت برای منطقه به طور کلی و برای ایران به طور خاص مورد نظر قرار دارد.

بسیاری از کشورها اقدامات تطبیقی را در خصوص افزایش سطح آب دریاها اجرا یا برنامه‌ریزی می‌کنند. این اقدامات در راستای اطلاعات پیوسته و برجسته‌ای است که از کارگروه بین‌المللی برای تغییرات اقلیمی (IPCC) دریافت می‌شود (پورتنر و همکاران: ۲۰۱۹). در مقابل، تأثیر پیش‌بینی شده گرمایش جهانی بر کاهش تراز آب دریاها و سیستم‌های دریایی بسته کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد. افزایش دما، تبخیر سطحی را بر روی زمین و دریاچه‌ها در قرن بیست‌ویکم تشدید خواهد کرد. این تغییرات منجر به کاهش سطح و مساحت دریاچه‌ها می‌شود، و با کاهش بارش در مناطق مختلف جهان وضعیت بحرانی تر می‌شود (کوک و همکاران: ۲۰۱۴؛ دای و همکاران: ۲۰۱۸). دریاچه‌های بسته که دارای جریان آب ورودی ثابت نیستند به تغییرات اقلیمی حساس تر هستند، زیرا سطح آب آنها توسط تعادل میان بارش و تبخیر روی سطح دریاچه تعیین می‌شود. در حالی که تغییرات اقلیمی و سیاست‌های توسعه ناپایدار منجر به خشک شدن مناطق داخلی قاره‌ها شده است، در زمینه تامین آب شیرین، ناچاراً فشار به دریاچه‌ها بیشتر می‌شود (یونسکو: ۲۰۲۰). به طور کلی کاهش تراز آب دریاچه‌ها پیامدهای بسیاری دارد که تاکنون به‌طور کامل درک نشده‌اند، اما زندگی و اقتصاد میلیون‌ها نفر در سرتاسر جهان را تحت تأثیر قرار می‌دهند. این وضعیت در دریای خزر بسیار بحرانی و ناگهانی در حال وقوع است به طوری که تصمیم‌سازان بدون آمادگی قبلی در حال روبرو شدن با این وضعیت هستند.

کاهش اندازه دریاچه در نگاهی کل نگر به عوامل جهانی برمی‌گردد، اما پیامدها به صورت منطقه‌ای و محلی خواهند بود. به عبارتی، اقداماتی نظیر کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای که مورد توافق عمده کشورهای دنیا در اجلاس پاریس قرار گرفت، در صورت موفقیت در اجرا، احتمالاً تأثیرات بلند مدت خواهد داشت و انتظار تغییر وضعیت در کوتاه مدت در آن میسر نیست. سطح آب دریای خزر در حال حاضر با نرخ حدود ۶-۷ سانتی‌متر در سال کاهش می‌یابد (پارانژ و همکاران: ۲۰۲۰)، با این توضیحات ضرورت اقدامات هماهنگ منطقه‌ای بسیار مهم است. از طرف دیگر ممکن است بخشی از جوامع و کشورهای حاشیه دریای خزر، تأثیر کاهش تراز آب را کمتر از دیگران احساس کنند که در این شرایط، اقدامات تطبیقی هماهنگ با مشکل روبرو خواهد شد. لذا لزوم اطلاع‌رسانی دقیق از پیامدهای خشک شدن بخشهایی از دریای خزر، ولو در کوتاه مدت منجر به افزایش تنش نشود، اما در بلند مدت تأثیر فراگیر خواهد داشت.

از طرف دیگر در میان نهادهای تصمیم‌گیرنده، کمبود آگاهی از وضعیت خشک شدن دریای خزر وجود دارد. به عنوان مثال، گزارش ارزیابی اول IPCC در سال ۱۹۹۰ تا ۱۹۹۲ اشاره می‌کند که سطح آب دریای خزر از سال ۲۰۱۰ به بعد شاهد افزایش خواهد بود. علاوه بر این، برنامه‌های محیط زیست بین دولتی دریای خزر در سال ۲۰۱۱ که به میزبانی تهران برگزار شد، فرض کرده است که تراز آب در آینده تنها به‌طور کمی نوسان خواهد داشت. به این ترتیب، مدیریت در سطح بین‌المللی، ملی و منطقه‌ای برای اجرای تدابیر تطبیقی در سطحی چون کاهش تراز آب دریای خزر وجود ندارد. علاوه بر این، ارزیابی خطرات و آسیب‌پذیری اکوسیستم، اقتصاد و سیستم‌های اجتماعی منطقه دریای خزر در مقابل کاهش تراز آب دریا به‌طور گسترده انجام نشده است. این مشکل توسط دانش جاری تشدید می‌شود که نوسانات دوره‌ای سطح آب دریای خزر را به‌عنوان پدیده‌ای خودتنظیم‌شونده می‌بیند.

در حالی که روز به روز تعداد بیشتری از مطالعات علمی پیش‌بینی خشک شدن به دلیل تغییرات اقلیمی در بسیاری مناطق جهان را پیش‌بینی می‌کنند، کمبود آگاهی عمومی و سیاسی از کاهش تراز آب دریای خزر در آینده نزدیک آنچنان مورد توجه جوامع و دولت‌های منطقه نیست مادامی که به‌طور ناگزیر کاهش چشمگیر سطح آب دریاچه‌ها در آسیا، آفریقا و آمریکا پیش‌بینی می‌شود. علاوه بر این، کاهش تراز آب دریاچه‌ها عوامل دیگری نظیر سیاست‌های آبی توسط جوامع انسانی دارد. ساخت سد، تغییر مسیر و بهره‌برداری بیش از توان اکولوژیک از رودخانه‌ها عامل دیگری است که

جهان امروز تجربه می‌کند، به طور مثال خشک شدن دریاچه آرال و یا ارومیه مثال‌های مشخصی از این موضوع است که اغلب تأثیرات اقلیمی را پنهان می‌کنند (ووتسبورگ و همکاران: ۲۰۱۷؛ واین و دویژن: ۲۰۱۹؛ دالبی و موسوی: ۲۰۱۷).

نتیجه گیری

در این پژوهش با رویکرد منطقه‌ای و تکاملی، ساختار ژئوپلیتیک جهان را به صورت یک سیستم در حال تکوین ترسیم، که از سطوح سلسله مراتبی تشکیل شده است. در این ساختار، دولت‌های ملی و واحدهای فروملی در قلمروهای ژئواستراتژیکی و مناطق ژئوپلیتیک قرار می‌گیرند. با این حال، الگوها و ویژگی‌های ژئوپلیتیک در جهان امروز قابل پیشبینی نیستند، آنچه به عنوان مکانیسم‌هایی برای تعادل جهانی وجود دارند، به جای ترتیب جهانی از بالا به پایین در ساختار حکومت‌ها، مورد استفاده قرار می‌گیرند. کشورهای درجه دوم و سوم یا مناطق شکننده، که از نظر کوهن، در الگوهای سنتی قدرت مرزبندی سیاسی نشده‌اند و به حوزه‌های ژئواستراتژیک مختلف وابسته هستند، با ایجاد ارتباط با سطوح مختلف قدرت، شرایط تعارض در یک حوزه جغرافیایی خاص را رقم می‌زنند، این کشورها به سمت همگرایی یا واگرایی پیش خواهند رفت و عامل یا عوامل مختلف مانع از دست یابی به یک وضعیت برد-برد می‌شود. از آنجا که علم ژئوپلیتیک همیشه پویا و در حال تکامل است، برای پاسخ به سؤالات از این دست، لازم است شرایط ژئوپلیتیک جهان حال حاضر بهتر درک شود. با ظهور ساختارهای ژئوپلیتیک جدید و نیروهای موازنه ساز، نه تنها اصول نظام جهانی که طی جنگ سرد رشد کرده بود، نفی نشد، بلکه به اعتبار آن افزود و زمینه پیش بینی خطوط کلی نقشه ژئوپلیتیک قرن بیست و یکم را نیز فراهم کرد. این اصول به طور کلی سبب تکامل نظام‌های زیست‌شناختی و انسانی شد، اما کاربرد این اصول برای نقشه ژئوپلیتیک، پیچیده و دشوار است چون مناطق مختلف جهان سطوح مختلفی از توسعه را تجربه می‌کنند. تفاوت‌های موجود در آهنگ توسعه هر منطقه به واسطه نظام‌های فضایی مختلفی است که روابط ژئوپلیتیک بر اساس آن‌ها شکل می‌گیرند. به عبارت دیگر، این نظام‌ها در سطح بزرگ (ماکرو)، متوسط و کوچک (میکرو) تشکیل می‌شوند. نظام بزرگ مقیاس دارای قلمرو راهبردی است و نظام متوسط شامل مناطق تاکتیکی است و نظام کوچک مقیاس کشورها و نواحی فروکشوری را در بر می‌گیرد. به دلیل این پیچیدگی، تغییرات به صورت یکسان و منظم رخ نمی‌دهند، بلکه روند پر فراز و نشیب دارند، از این رو، ظرفیت تکامل هر بخش از نظام بین‌المللی به محیط عملکرد متفاوت خود وابسته است (کوهن: ۲۰۱۴). با این توضیحات، معضل خشک شدن دریای خزر نیازمند سیاست‌های یکسان حوزه‌های مختلف ژئوپلیتیک است که این امر با توجه به سیاست‌های کلان متفاوت، تا کنون در عمل منجر به همگرایی نشده است و به نظر می‌رسد تنها راه دستیابی به یک راهبرد یکسان، نزدیک شدن صفحات ژئوپلیتیک در سطح کلان است. سیاستی که منجر به همگرایی تمام کشورهای منطقه، از جمله کمربندهای شکننده خواهد شد. با این توضیحات پیشنهاد می‌شود پژوهشگرانی که علاقه مند به بررسی عمیق تر این موضوع هستند، نسبت به آکاوی گروه‌های قدرت در هر یک از کشور های منطقه به صورت مجزا مرد تحلیل و بررسی بپردازند.

منابع

- Arpe, K. L. (2000). Connection between Caspian Sea level variability and ENSO. *Geophys. Res. Lett.*, 27, 2693-2696.
- Azami, H., & Dabiri, A. A. (2011). Analysis of space political divisions system in Iran. *Geopolitics Quarterly*, 7(22), 147-181
- azanave, A. P. (1997). Caspian sea level from TOPEX-Poseidon altimetry: Level now falling. *Geophys. Res. Lett.*, 48, 881-884.
- Cohen, S. B. (2014). *Geopolitics: The Geography of International Relations*. london: Rowman & Littlefield.



- Cook, B. I. (2014). Global warming and 21st. *Clim. Dyn.* 43, 2607–2627.
- Dai, A. Z. (2018). Climate change and drought: a precipitation and evaporation perspective. *Curr. Climate Change Rep.* 4, 301–312.
- Dalby, S. &. (2017). Environmental security, geopolitics and the case of Lake Urmia's disappearance. *Global Change, Peace & Security*, 29(1), 39-55.
- Elguindi, N. &. (2006). Projected changes in the Caspian Sea level for the 21st century based on the latest AOGCM simulations. *Geophys. Res. Lett.* , 33 (8).
- Fairgrieve, J. (1915). *Geography and world power*. London: University of London Press.
- Hartshorne, R. (1944). the united State and the Shatter Zone in Europe. *Campass of the world*, 203-14.
- Ignatov, Y. I. (1993). Evolution of the Caspian Sea Coasts Under Conditions of Sea- Level Rise: Model for Coastal Change Under Increasing "Greenhouse Effect". *Journal of coastal Research*, 104-111.
- Kelly, P. L. (1986). Escalation of regional conflict: testing the shatterbelt concept. *Political Geography Quarterly*, 5(2),, 161-180.
- Kosarev, A. N. (2005). Kara-Bogaz-Gol Bay. In A. G. Kosarev, *The Caspian Sea Environment* (pp. 211-221). Berlin: Springer.
- Kosarev, A. N. (2009). Kara-Bogaz-Gol Bay: Physical and chemical evolution. *Aquatic Geochemistry, Special Issue: Saline Lakes and Global Change, vol. 15, N 1-2*, 223–236.
- Lattuada, M. A. (2019). Differential impact of anthropogenic pressures on Caspian Sea ecoregions. *Mar. Poll. Bull.* 142, 274–281.
- LEONTIEV, O. (1988). Problems of the Caspian Sea level and stability of the Caspian Sea shores. *Vestnik MGU*, 14-20.
- Leontiev, O. K. (1977). Geomorfologia beregov i dna Kaspiiskogo morya (Geomorphology of the Caspian Sea Coasts and Bottom). . *Moscow, Izd-vo MGU*.
- Nandini-Weiss, S. D. (2020). Past and future impact of the winter North Atlantic Oscillation in the Caspian Sea catchment area. *International Journal of Climatology*,, 2717-2731.
- Ozyavas, A. S. (2010). A possible connection of Caspian Sea level fluctuations with meteorological factors and seismicity. *Earth Planet. Sci. Lett.*, 299, 150-158.
- Panin, G. N. (2007). Caspian Sea level fluctuations as a consequence of regional climatic change. *Global Change: Enough Water for All?*, 216–219.
- Panin, G. N. (2014). Regime of water balance components of the Caspian Sea,. *Water Resour.*, 41, 505_511.
- Pierce, D. E. (2013). *Sustaining the unsustainable: Oil and gas development in the 21st century*. Kan. JL & Pub. Pol'y, 23.
- Pörtner, H. -O. (2019). *IPCC Special Report on the Ocean and*. Geneva: IPCC (WMO, UNEP).
- Prange, M. W. (2020). The other side of sea level change. *Communications Earth & Environment*, 1(1), 69.
- Renssen, H. B. (2007). Simulating long-term Caspian Sea level changes: The impact of Holocene and future climate conditions. *Earth Planet. Sci. Lett.*, 261(3), 685–693.
- Roshan, G. M. (2012). Modeling Caspian Sea water level oscillations under different scenarios of increasing atmospheric carbon dioxide concentrations. *Iran. J. Environ. Health Sci. Eng.*,, 9-24.
- Suleimenova, Z. (2023). *Kazakhstan: Authorities declare state of emergency over Caspian*. New York: <https://eurasianet.org>.
- UNESCO. (2020). *Water and Climate Change*. Paris: (UN-Water),United Nations World Water Development Report,



- Wine, M. L. (2019). Untangling global change impacts on hydrological. *Hydrol. Processes* 33, 2148–2155.
- Wurtsbaugh, W. A. (2017). Decline of the world’s saline lakes. *Nat. Geosci.* 10, 816–821.
- Yergin, D. (2021). *The New Map: Energy, Climate, and the Clash of Nations*. Penguin Publishing Group.
- Zonn, I. S. (2016). *Chapter 124: The Caspian Sea basin*. Ohio: McGraw-Hill Education, Columbus.

رویکرد ابتکاری در نظریه سیاست اقتصاد دریامحور در برآورد تقاضای دریابرد

(مطالعه موردی: بندر جدید لنگه در منطقه مغویه)

مهدی استادی جعفری*^۱، علی ابوطالب پور^۲، هاشم مرادی^۳، امین صادقی گوربندی^۴

۱. مدیر دپارتمان لجستیک، حمل و نقل و ترافیک مهندسی مشاور پلرود

۲. پژوهشگر حوزه حمل و نقل و لجستیک

۳. مدیر پروژه مهندسی مشاور طرح نواندیشان

۴. معاون فنی و مهندسی بنادر و دریانوردی بندر لنگه و غرب استان هرمزگان

پست الکترونیک، نویسنده مسئول: Mahdi.OstadiJafari@yahoo.com

چکیده

اگرچه موضوع اقتصاد دریامحور که اخیراً مورد تأکید اسناد بالادستی قرار گرفته است، راهبردی اساسی، توسعه‌ای و کنشگرا و در نهایت، تحول‌آفرین تلقی می‌شود، لیکن در نحوه مواجهه و دستیابی به این مهم هنوز ابهاماتی وجود دارد. در یک نمونه، توسعه بنادر جدید نیازمند برآورد تقاضای دریابرد با الگوی سیاست اقتصاد دریامحور هستند و این مهم، موضوع اتخاذ روشی علمی و کاربردی است. در این مقاله، تلاش گردیده تا ضمن تحلیل محیط اقتصادی و لجستیکی مترتب بر بندر جدید در غرب هرمزگان، با رویکردی ابتکاری، تقاضای دریابرد بندر جدید لنگه در منطقه مغویه برآورد گردد. در این روش، تعداد ۲۷ سناریوی ترکیب‌یافته مورد تحلیل قرار گرفته است. نتایج این تحلیل نشان می‌دهد، در نظریه رویکرد و سیاست اقتصاد دریامحور و توجه به زنجیره اقتصادی دریا، می‌تواند ظرفیت حدود ۲.۶ میلیون تن را به تقاضای بندر جدید لنگه اضافه نماید. روش بکارگرفته شده در این مقاله، می‌تواند به عنوان نمونه‌ای راهگشا در مطالعات اقتصادی بنادر جدید و سایر توسعه‌های دریایی براساس اقتصاد دریامحور مورد استفاده قرار گیرد.

کلید واژه: اقتصاد دریامحور، تقاضای دریابرد، بندر لنگه جدید.

۱- مقدمه

ایران با داشتن ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی جنوبی و شمالی (۴۰ درصد مرزهای کشور)، کشوری دریایی محسوب می‌شود؛ ولی در میزان استفاده از این نعمت خدادادی چندان موفق نبوده است. بیشترین فعالیت در عرصه سواحل کشور، مربوط به محدوده‌های شهری و روستایی و تاسیسات بندری و نظامی است که همه اینها حدود ۵ درصد از ظرفیت سواحل کشور را به خود اختصاص داده‌اند و حدود ۹۵ درصد از این ظرفیت مورد توجه قرار نگرفته است (۱). در حالی که این مناطق دارای اهمیت ژئواستراتژیک، ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک در مقیاس جهانی و منطقه‌ای هستند. در حالی که بسیاری از کشورهای جهان سهم عمده‌ای از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کنند (تا بیش از ۳۰ درصد)، در ایران این شاخص در حدود ۲.۱ درصد است (۱).

در برنامه هفتم توسعه کشور، فصل ۱۲ اختصاص به موضوع ترانزیت و اقتصاد دریامحور یافته و در آن، شاخص نسبت ارزش افزوده اقتصاد دریا به تولید ناخالص داخلی، پیش‌بینی گردیده که این شاخص تا پایان برنامه به ۲ برابر افزایش پیدا نماید (۲). این موضوع اگرچه معیاری کلیدی در تحقق توسعه مبتنی بر دریاست، لیکن نیازمند اخذ روشی منطقی، علمی و هدفمند است. در این مقاله، روش مطالعات اقتصادی دریامحور و نحوه مواجهه با مسئله و در نظرگیری چرخه لجستیکی و اقتصادی بندر جدید لنگه که به دلیل وجود مخاطرات و چالش‌های زیست‌محیطی و ترافیکی بندر موجود و تداخل جدی با شهر به جهت عدم امکان توسعه، مورد نظر سازمان بنادر و دریانوردی است، مورد توجه قرار گرفته است.

در این مطالعه، امکان‌سنجی ایجاد و توسعه بندر جدید لنگه از منظر اقتصاد و بازار در افق سال ۱۴۱۴ مورد بررسی قرار می‌گیرد. در این خصوص، ابتدا امکان‌سنجی طرح از دیدگاه قوانین و اسناد بالادستی بررسی گردیده است. در ادامه، محیط اقتصادی و پیش‌بینی تحولات بندر جدید مورد شناخت قرار گرفته است. در نهایت، تخمین تقاضای دریابرد در حوزه نفوذ و عملکرد بندر جدید در دریا و خشکی براساس متدولوژی مشخص صورت پذیرفته است. در این روش، تقاضای آتی در دو بخش محلی (صادرات و واردات) بصورت میکرو و ماکرو و غیرمحلی (ترانزیت و ترانشیپ) براساس رشد و تحولات تجاری منطقه محاسبه شده و در قالب سه سناریوی بدبینانه، واقع‌بینانه و خوش‌بینانه ارائه گردیده است.

۲- الزامات اساسی توسعه بندر جدید لنگه

بندر لنگه دارای پتانسیل اقتصادی زیادی از نظر معادن فراوان، فاصله حمل نزدیک تا کشور امارات متحده عربی و غیره دارد که به منظور جلب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی و همچنین ایجاد اشتغال و بهبود وضعیت اقتصادی شهرستان، توسعه بندر لنگه را اجتناب ناپذیر می‌نماید. این بندر به دلیل موقعیت مخصوص جغرافیایی، یک مرکز ترانزیتی بار و مسافر فعالیت نموده و همچنین بهترین پایانه لجستیکی برای جزایر ابوموسی، تنب بزرگ و کوچک و جزیره فارسی است و دارای حداقل فاصله با امارات متحده عربی است و ضمن آنکه دارای سابقه دیرینه قابل توجه ترابری مسافر و کالا از این بندر به کشورهای قطر، بحرین و کویت نیز می‌باشد. عملکرد تخلیه و بارگیری بندر لنگه در سال ۱۴۰۱ در مجموع معادل ۲۶۴۸ میلیون تن بوده که معادل ۱.۲۲ درصد از مجموع تخلیه و بارگیری بنادر مالکیتی و حاکمیتی کشور است (۳).

بررسی اسناد بالادستی خصوصاً برنامه هفتم توسعه کشور، توصیه اکید به بالابردن میزان ترانزیت و اقتصاد دریامحور داشته و توسعه پایدار سواحل و بنادر کشور و سهم قابل توجه در افزایش اشتغال را خواستار بوده‌اند (۲ و ۴). از طرف دیگر، اسناد مربوط به توسعه لجستیک و حمل‌ونقل از جمله سند برنامه استراتژیک بخش حمل‌ونقل و سند آمایش مراکز لجستیک ایران، توصیه جدی به ارتقای نسل بنادر، تسهیل ترانزیت و فرآیندهای تخلیه و بارگیری در بنادر را داشته‌اند. در این زمینه، پیش‌بینی می‌شود بندر لنگه جدید بتواند با در دستور کار قراردادی برنامه زنجیره تامین و هماهنگی با مشتریان اصلی و صاحبان بار، زمینه ایجاد بندر نسل سه را در منطقه فراهم نماید.

بررسی اسناد بالادستی مربوط به سازمان بنادر و دریانوردی نیز به گونه‌ای است که حمایت از توسعه بندر جدید لنگه را به دنبال دارد. از طرفی سند چشم‌انداز سازمان، توصیه به افزایش و تسهیل دریایی و بندری در بنادر بازرگانی می‌نماید (۵) و از طرف دیگر، اسنادی از قبیل فاز دو طرح جامع بندر لنگه و بازآفرینی تعامل شهر و بندر در شهرهای کنگ، لنگه و بندر لنگه و مطالعات امکان‌سنجی (توجیه نهایی) احداث راه دسترسی به اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه چالش عمده ترافیکی و بروز مشکلات ایمنی بدلیل تردد خودروهای سنگین از شهر به بندر لنگه و لزوم چاره‌اندیشی جهت ایجاد مسیر جدید به بندر از کمربندی بندر لنگه با توجه به رد شدن طرح دسترسی از ضلع غربی به بندر در سازمان محیط زیست (با توجه به آسیب زدن به ساحل لنگه) مورد تاکید قرار داده‌اند (۶).

از طرف دیگر طرح توجیهی مقدماتی پروژه توسعه شبکه ریلی کشور به بندر لنگه بر اساس عدم پاسخگویی خط راه آهن بافق-بندرعباس برای تقاضای بندر شهید رجایی در افق ۱۴۰۴ و موضوع ساخت حدود ۱۴۰ کیلومتر از مسیر ریلی حاشیه خلیج فارس در خط در دست مطالعه بندرعباس-بوشهر و امکان تکمیل آن بسمت عسلویه و بوشهر و پشتیبانی از دسترسی ریلی به جزیره قشم از طریق بندر پل از مسیر جدید، پیشنهاد داده که مسیر جدید بندرعباس-لار-شیراز به جای اتصال از طریق ایستگاه زادمحمود، از طریق بندر لنگه و در ادامه بطور مستقیم بندر شهید رجایی در دستور کار قرار گیرد تا بتوان تقاضای آتی ریلی را در شبکه سراسری تامین نمود. در این رویکرد، بندر لنگه نیز به شبکه سراسری وصل شده و بنظر می‌رسد این طرح از این منظر کاملاً توجیه پذیر باشد.

۳- روش شناسی

روش شناسی مورد استفاده در این مقاله به این ترتیب است که تقاضای بار بنادر در دو دسته کلی تقسیم مورد توجه قرار گرفته است: (۱) تقاضای غیرمحللی شامل رویه‌های ترانشیپ و ترانزیت (۲) تقاضای محللی شامل رویه‌های واردات و صادرات. در دسته اول که مبدا و مقصد بار هر دو خارج از قلمرو کشوری که بندر در آن واقع شده قرار دارد، میزان تقاضای آتی از طرفی وابسته به تغییرات در کلان روندهای اقتصاد، تجارت و حمل‌ونقل جهانی و منطقه‌ای و از طرف دیگر وابسته به سطح رقابت‌پذیری بندر با سایر بنادر رقیب (در رویه ترانشیپ) و سطح رقابت‌پذیری کریدور ترانزیتی عبوری از بندر در مقایسه با سایر کریدورهای ترانزیتی رقیب (در رویه ترانزیت) است. لذا برای پیش‌بینی تقاضای بار آتی در این دسته از تقاضا، ابتدا میزان رشد تجارت دریایی در حوزه نفوذ منطقه‌ای بندر را با استفاده از پیش‌بینی میزان رشد تولید ناخالص داخلی منطقه، که خود تابعی از رشد تولید ناخالص جهانی است، محاسبه شده و سپس سهم ترانشیپ یا ترانزیت قابل جذب به بندر را با مقایسه وضعیت آتی بندر با وضعیت آتی بنادر رقیب محاسبه می‌گردد.

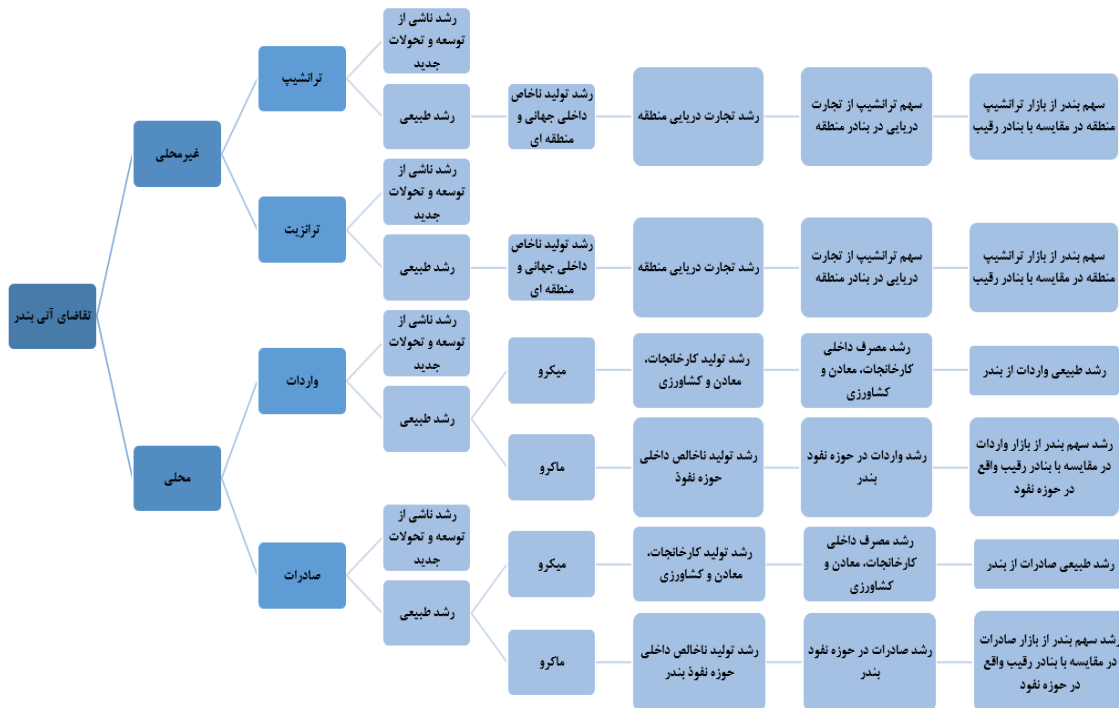
در ادامه، برای پیش‌بینی تقاضای آتی بار محللی بندر از ترکیب دو روش مختلف استفاده شده است. در روش اول که در اصطلاح روش پیش‌بینی ماکرو (کلان‌نگر) نامیده می‌شود، پیش‌بینی تقاضا بر مبنای چارچوب‌های اقتصادی-اجتماعی در حوزه نفوذ بندر تعیین شده است. در روش دوم که به آن روش پیش‌بینی میکرو (خردنگر) اطلاق می‌شود، پیش‌بینی تقاضا بر پایه خصوصیات جریان کالا به تفکیک هر گروه کالایی بنا گردیده است. در روش اول، پیش‌بینی حجم کل کالا از طریق بررسی همبستگی آماری بین روند گذشته حجم صادرات و واردات کالا از بندر با شاخص‌های اجتماعی-اقتصادی همانند جمعیت، ارزش افزوده و یا تولید ناخالص داخلی نواحی واقع در حوزه نفوذ بندر برآورد می‌گردد. روش دوم یک روش تجمعی برای برآورد حجم کالا بر اساس تحلیل جداگانه الگوی تولید و مصرف کالاهای عمده در بخش‌های اصلی صنایع، معادن و کشاورزی واقع در حوزه نفوذ بندر می‌باشد. نمودار زیر، نشان‌دهنده روش‌شناسی ابتکاری پیشنهادی برآورد تقاضای بندر است.

۴- نتایج و یافته‌ها

به‌منظور برآورد تقاضای آتی بندر جدید لنگه، تلاش گردیده تا بر مبنای احکام و الزامات مطرح در اسناد بالادستی، اطلاعات اقتصادی منتشر شده توسط بانک جهانی و برنامه‌های کلان اقتصاد ملی و توسعه زیرساخت‌های کشور نسبت به پیش‌بینی تقاضای بندر تا افق سال ۱۴۱۴ اقدام گردیده است. سناریوهای مطالعه بصورت ذیل است:

- میزان رشد تولید ناخالص داخلی (A)
 - رشد سالیانه تولید ناخالص داخلی بصورت کمینه (A-1) برابر با ۲.۲ درصد
 - رشد سالیانه تولید ناخالص داخلی بصورت متوسط (A-2) برابر با ۲.۶ درصد
 - رشد سالیانه تولید ناخالص داخلی بصورت بیشینه (A-3) برابر با ۳.۱ درصد

- برنامه اقتصادی دولت سیزدهم در تحقق اقتصاد دریامحور (B)
 - تحقق حداقلی برنامه اقتصادی دولت در تحقق اقتصاد دریامحور و حفظ روند موجود (B-1)
 - تحقق قابل انتظار دولت و رشد ۱.۵ برابری نسبت ارزش افزوده اقتصاد دریا از تولید ناخالص کشور (B-2)
 - تحقق کامل برنامه دولت و رشد ۲ برابری نسبت ارزش افزوده اقتصاد دریا از تولید ناخالص کشور (B-3)
- برنامه توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل (C)
 - حفظ موقعیت کنونی بندر لنگه و توسعه زیرساخت‌های آن بندر با اعمال ضریب ۱ تقاضای بار (C-1)
 - ایجاد بندر جدید لنگه و تامین زیرساخت‌های مناسب با اعمال ضریب ۱.۳۰ تقاضای بار (C-2)
 - ایجاد بندر جدید لنگه، تامین زیرساخت‌ها و اتصال به شبکه ریلی با اعمال ضریب ۱.۴۰ تقاضای بار (C-3)



شکل ۱- روش‌شناسی برآورد تقاضای بندر جدید لنگه

در مرحله نهایی، برآورد تقاضای بندر در سناریوهای مختلف، به تفکیک دسته‌های فله معدنی، کانتینر یخچالی و خودرو و ذیل ۲۷ حالت از سناریوهای فوق انجام گرفته است. براساس جدول ۱، بیشترین سهم دسته کالایی مربوط به کانتینر یخچالی بوده و پس از آن فله معدنی و خودرو در رتبه‌های بعدی هستند.

جدول ۱- برآورد تقاضای بار بندر لنگه جدید به تفکیک دسته‌های کالایی در افق طرح (تن)

سناریوی خوش‌بینانه	سناریوی واقع‌بینانه	سناریوی بدبینانه	دسته کالایی
2,419,780	1,725,213	1,145,088	فله معدنی
4,560,482	3,396,758	2,400,197	کانتینر یخچالی
1,654,935	898,208	475,428	خودرو
8,635,198	6,020,179	4,020,714	مجموع

۵- نتیجه‌گیری

تغییرات تقاضای بار در بنادر عموماً ناشی از روند رشد طبیعی تقاضا در طول سال‌های آتی و یا رشد ناگهانی تقاضا در اثر ایجاد و بهره‌برداری از چشمه‌های جدید تولید و جذب بار در بازارهای تجاری مبدا و مقصد کالا (از قبیل احداث کارخانجات جدید، بهره‌برداری از معادن جدید) و سایر تحولات اقتصادی، اجتماعی، سیاسی (از جمله رونق یا بحران اقتصادی، توسعه روابط بین‌الملل، عضویت در اتحادیه‌های اقتصادی و گمرکی منطقه‌ای) در بازارهای خارجی و داخلی است. با توجه به تاکید اسناد بالادستی مبنی بر تحقق توسعه و اقتصاد دریامحور، در این مقاله به ارائه روشی ابتکاری مبنی بر نحوه برآورد تقاضای دریابرد براساس سیاست اقتصاد دریا محور در مطالعه موردی بندر جدید لنگه پرداخته است.

در این مقاله، تعداد سه سناریوی کلی بدبینانه (۴ میلیون تن)، واقع‌بینانه (۶ میلیون تن) و خوش‌بینانه (۸.۶ میلیون تن) مورد جمع‌بندی قرار گرفته و در هر سناریو، برآورد تقاضای بار به تفکیک دسته‌های کالایی صورت پذیرفته است. دستاورد اصلی این مقاله، ضمن ارائه روشی ابتکاری در نحوه در نظرگیری سیاست اقتصاد دریامحور در برآورد تقاضای دریابرد بنادر، این نکته اساسی است که این سیاست در یک بندر می‌تواند تا حدود ۲/۶ یا ۴۳ درصد تقاضای آتی را با رشد مواجه نماید. با توجه به برآورد تقاضای بار آتی بندر لنگه در افق سال ۱۴۱۴ در سه سناریوی کلی و همچنین اثبات عدم کفایت شرایط موجود بندر برای پذیرش بار، به‌طور مشخص ضروری است تا نسبت به جانمایی بندر جدید لنگه و برنامه‌ریزی جهت توسعه آن اقدام گردد. براساس تحلیل صورت گرفته، به دلیل (۱) وجود مخاطرات و چالش‌های زیست‌محیطی، ترافیکی بندر موجود و تداخل جدی با شهر به جهت عدم امکان توسعه؛ (۲) پیش‌بینی تقاضای ۴ تا ۸.۷ میلیون تن در سناریوهای مختلف و عدم پاسخگویی ظرفیت بندر موجود (۲.۷ میلیون تن)؛ و (۳) توصیه و الزام اسناد بالادستی توسعه کشور مبنی بر اقتصاد دریامحور، ترانزیت و اشتغال پایدار، الزام به توسعه بندر جدید لنگه بر اساس مطالعات اقتصادی و بازار مورد تاکید قرار می‌گیرد.

۶- قدردانی

به این وسیله، از حمایت مدیر محترم اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه و غرب استان هرمزگان، جناب آقای مرتضی سالاری سردری و سایر همکاران ایشان تقدیر و تشکر به عمل می‌آید.

۷- منابع

(۱) استادی جعفری، م.، توسعه دریامحور و اقتصاد دریا، ضرورتی بی‌بدیل در تحقق اقتصاد پویا و مقاومتی کشور، گزارش شماره ششم، مسلسل ۲۵۰۱۷۸۰۸ مورخ ۱۴۰۰/۰۶/۲۹، معاونت امور زیربنایی، گروه حمل‌ونقل، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۶ صفحه.

(۲) مجلس شورای اسلامی، برنامه هفتم توسعه کشور (۱۴۰۲-۱۴۰۶).



- (۳) سازمان بنادر و دریانوردی، آمارنامه عملکرد بنادر کشور، اداره فناوری اطلاعات، سامانه آمار عملیات، ۱۴۰۲.
- (۴) سازمان برنامه و بودجه کشور، سند آمایش استان‌های کشور (استان هرمزگان)، ۱۳۹۹.
- (۵) سازمان بنادر و دریانوردی، سند چشم‌انداز سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۷.
- (۶) اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه و غرب استان هرمزگان، مطالعات امکان‌سنجی (توجیه نهایی) احداث راه دسترسی به اداره بنادر و دریانوردی بندر لنگه، ۱۳۹۹.

ژئوپلیتیک کریدورها و رقابت کشورهای همسایه با ایران

با تاکید بر بندر فاو

سید هادی زرقانی^۱، معصومه قلی زاده^۲

۱. دانشیار جغرافیای سیاسی. دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران.

۲. دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی. دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران.

پست الکترونیک، نویسنده مسئول: h-zarghani@um.ac.ir

چکیده :

امروزه در جهان شبکه ای، مسیرها و کریدورهای ارتباطی هم در عرصه فضای جغرافیایی چه در خشکی، دریا و هوا و هم در فضای مجازی و عرصه فناوری های ارتباطی و اطلاعاتی و اتصال مراکز مالی جهان، از اهمیت زیادی برخوردار است. ایران کشوری است که از موقعیت استراتژیک چهارراهی و گذرگاهی برخوردار است و در طی تاریخ نیز از فرصت های این موقعیت مناسب در قالب مسیرهای سنتی مانند جاده ابریشم بهره برده است. در طی سه دهه اخیر نیز موقعیت ایران در قالب کریدورهای ارتباطی شمال-جنوب، شرق به غرب و ... مطرح بوده است. با توجه به وجود برخی چالش ها و موانع، به تدریج برخی کشورهای همسایه به عنوان مسیرهای جایگزین در برخی زمینه ها مطرح شده و جای ایران را گرفتند که به عنوان نمونه می توان به جایگزینی مسیر انرژی باکو-جیحان به جای مسیر جغرافیایی تر خزر-خلیج فارس و یا انتقال مسیر ترانزیت هوایی از ایران به کشورهای ترکیه، امارات و اخیرا ترکمنستان اشاره کرد. تجهیز سواحل و بنادر یکی از مهمترین پیش نیاز های اتصال یک کشور به کریدورهای بین المللی است. اخیرا کشور عراق با سرمایه گذاری عظیمی قصد تجهیز و بهره برداری از بندر فاو به عنوان یک حلقه اصلی در اتصال به کریدورهای جدید بین المللی از این مسیر را دارد. این پژوهش با روش توصیفی و تحلیلی و با استناد به منابع معتبر به دنبال بررسی و تبیین مفهوم «ژئوپلیتیک کریدورها» و رقابت کشورهای همسایه ایران برای اتصال به کریدورهای بین المللی و به حاشیه رفتن موقعیت و مسیر ایران است.

کلید واژه: موقعیت، ارتباط، بندر، اقتصاد، رقابت، فاو، ایران.

۱-مقدمه

صنعت حمل و نقل به عنوان یکی از زیربنایی ترین بخش های اقتصادی در هر کشور به شمار می آید؛ به نحوی که این صنعت به عنوان شاخص توسعه یافتگی جوامع شناخته شده است. بسیاری از صاحب نظران اقتصادی نیز توسعه و پیشرفت همه جانبه کشور ها را مشروط به توسعه و پیشرفت همه جانبه بخش حمل و نقل می دانند و این صنعت را به عنوان محور فعالیت های اساسی و زیربنای تحول در کشورها به شمار می آورند که ترانزیت نقش مهمی در رشد و توسعه این بخش ایفا می کند. افزایش توان کمی و کیفی تولید که عمدتا در اثر ارتقای سطح فناوری پدید می آید و همچنین، وجود بازارهای مصرف اشباع نشده که با مبداهای تولیدی فاصله دارند، ترانزیت کالا را بین کشورها در دورترین نقاط جهان اجتناب ناپذیر کرده است. کاستن از هزینه و زمان حمل و نقل کالا از عواملی است که کشورها و صاحبان کالا را بر آن می دارد تا شیوه های گوناگون کاهش هزینه و زمان حمل و نقل کالا را به کار گیرند. شیوه های گوناگون حمل و نقل یا ترانزیت کالا شامل هوایی، زمینی، دریایی و ریلی است که هر یک با توسعه و تکمیل خطوط خود در راستای کاهش هزینه و زمان حمل با یکدیگر در رقابت هستند (مشفق، ۱۴۰۱: ۲۷). در این میان، باید توجه داشت، نظام ژئوپلیتیک جهانی عرصه مهم رقابت قدرت ها و بازیگران مختلفی است که دائما در تلاش برای ایجاد، حفظ و گسترش قدرت خود

هستند. در واقع چنانکه هانس مورگنتا از نظریه پردازان بزرگ روابط بین الملل می گوید: «همه سیاست ها تلاشی برای کسب قدرت است». در این عرصه رقابت، بازیگران ژئوپلیتیکی و به ویژه کشورها دائما در تلاش هستند تا با شناخت و بهره برداری از منابع و سرچشمه های قدرت، به طور مرتب بر قدرت و وزن ژئوپلیتیکی خود بیفزایند تا امکان تامین اهداف و منافع ملی کشورها وجود داشته باشد (زرقانی، ۱۴۰۱: ۹). کشور ایران به دلیل داشتن مرزهای خشکی و دریایی گسترده، موقعیت استراتژیک، دسترسی به آب های آزاد و داشتن شیوه های مختلف حمل و نقل می تواند به عنوان یک مسیر ترانزیتی مهم در سطح منطقه و جهان عمل نموده و استفاده مناسب و مطلوبی را از این صنعت کسب نماید. در دهه های گذشته بنادر ایران نقش بی بدیلی را در تثبیت و تقویت جایگاه ایران به عنوان پل ارتباطی آسیا-اروپا و کریدور "شمال-جنوب" از طریق ارائه خدمات حمل و نقل و انتقال کالا برعهده داشته اند (دانا، ۱۳۹۵: ۱). در این بین خلیج فارس به عنوان پل ارتباطی میان سرزمین های شرق دور با منطقه بین النهرین و دریای مدیترانه همیشه از اهمیت خاصی برخوردار بوده است. ایران و کشورهای حوزه خلیج فارس با استفاده از جایگاه ژئوپلیتیک ویژه ای که در آن قرار دارند می توانند نقش پررنگی در کریدورهای مرتبط با این منطقه داشته باشند. لذا در این برهه رقابتی از زمان، هر کشوری که بتواند شرایط بهتری را برای ایجاد نقش گذرگاهی برای فعالیتهای مهم اقتصادی ایجاد کند، گوی قدرت، در عرصه ژئوپلیتیک کریدورها را از آن خود کرده است. در ادامه این پژوهش به این موضوع و تلاش کشوری همچون عراق برای افزایش قدرت بندر فاو در عرصه ی ژئوپلیتیک کریدورها پرداخته خواهد شد.

۲- روش تحقیق

این پژوهش با روش توصیفی و تحلیلی و با استناد به منابع معتبر به دنبال بررسی و تحلیل رقابت کشورهای همسایه ایران برای اتصال به کریدورهای بین المللی و به حاشیه رفتن موقعیت و مسیر ایران با تاکید بر بندر جدید فاو در عراق است. سوال اصلی پژوهش این است که رقابت ژئوپلیتیک کشورها بر سر مطرح کردن مسیر های مدنظر خود به ویژه بندر فاو و مسیر عراق چه تاثیری بر موقعیت های ارتباطی ایران دارد؟

۳- پیشینه تحقیق

مقالات و کتب مختلفی در زمینه نقش کریدورها و نیز جایگاه ایران در ارتباط با کریدورهای مهم جهان تدوین شده است، از جمله:

- زهرا مشفق در مقاله پژوهشی تضعیف جایگاه ایران در کریدورهای بین المللی سال ۱۴۰۱، به بررسی نقش کریدورها در اقتصاد به ویژه ترانزیت کالا و نیز مقایسه زمانی کریدورها درانتقال کالا پرداخته است. در این مقاله به نقش پررنگ شبکه های ریلی در کریدورهای مهم جهانی اشاره شده است.
- سپیده خلفی و الهام رادفر در مقاله ارزیابی کریدورهای ترانزیتی ریلی ایران (چالش ها و فرصت های توسعه)، سال ۱۴۰۲، به نقش و جایگاه ایران در راه ابریشم در دوره های گذشته و جایگاه ایران در کریدورهای کنونی و مقایسه کریدورها در مسیر آسیای میانه و اروپا پرداخته است.
- محمداخباری، حسین قاضی و اکبر غفارلو در مقاله بررسی نقش ترانزیت ریلی در ارتقای منزلت ژئوپلیتیک بندر چابهار، در سال ۱۴۰۱ به بررسی پیوند بندر چابهار با راهگذار شمال-جنوب و مسیر ترانزیتی شرق-غرب و تأثیر این شرایط بر منزلت ژئوپلیتیک بندر چابهار پرداخته است.

- سید هادی زرقانی در مقاله ی نقش و جایگاه سواحل مکران و بندر چابهار در طرح های نوین تجارت دریایی، به موقعیت گذرگاهی و چهارراهی سواحل مکران و چابهار اشاره کرده و به بررسی و واکاوی نقش سواحل مکران و به ویژه چابهار در طرح های نوین ارتباطی به ویژه در حوزه تجارت دریایی پرداخته است.
- حسن نورعلی و سید عباس احمدی در مقاله واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین المللی و ارائه مدل (ایران، هارتلند کریدوری جهان)، سال ۱۴۰۱، به نقش مهم ارتباط دهنده ی ایران در کریدورهای مهم جهانی، موقعیت ژئوپلیتیکی ایران در طرح ابتکاری یک کمربندیک جاده و ارائه مدل ایران، هارتلند کریدوری جهان پرداخته است.
- سید هادی زرقانی و منصوره اسکندران در مقاله ی یک جاده چند راهبردی، تحلیل اهداف و منافع بازیگران در احیاء جاده ابریشم، به بررسی سیاست احیاء جاده ابریشم در قالب (کمربند اقتصادی جاده ابریشم)، (جاده ابریشم دریایی) و..... پرداخته و طرح ها و سناریوهای مختلف، اهداف و منافع بازیگران مهمی چون چین، هند، ایران، آمریکا، کشورهای آسیای مرکزی و اتحادیه اروپا را در این میدان رقابت مورد بررسی و تحلیل قرار داده اند.

۴- مبانی نظری

۴-۱- ژئوپلیتیک

این عبارت از ترکیب دو واژه ژئو به معنای عام زمین و خاص جغرافیا و پلیتیک به معنای سیاست است و نوعاً به علم "سیاست جغرافیایی" تعبیر می شود. اگرچه قدمت این علم به قدمت جستجوی انسان برای قلمرو، باز می گردد. در مورد ژئوپلیتیک همانند بسیاری از واژگان و مفاهیم دیگر در علوم انسانی اتفاق نظری بین اندیشمندان وجود ندارد. اما می توان در یک تعریف جامع بیان کرد، که ژئوپلیتیک از پیوند سه عنصر جغرافیا، سیاست و قدرت بوجود می آید و البته تعامل و کنش و واکنش هایی که این سه مفهوم می توانند داشته باشند. ترکیب سه پارامتر جغرافیا، قدرت و سیاست الگوهای رفتاری گروه های متشکل انسانی را نسبت به یکدیگر تعیین می کند. که می توان آن ها را در اشکال رفتاری مختلفی شامل موارد، نوسان قدرت، رقابت، همگرایی، واگرایی، نفوذ، بحران، سلطه، زیرسلطه، ائتلاف، صلح، همکاری، جنگ، امنیت، آرامش و ثبات، تجارت و غیر آن، ملاحظه نمود (حافظ نیا، ۱۳۹۶: ۴۹). با فروپاشی اتحاد جاهیر شوروی تغییرات عمده ای در حوزه ی مفهومی ژئوپلیتیک روی داد. به گونه ای که ژئوپلیتیک از رهیافت نظامی و ژئواستراتژیک، رویکرد ژئواکونومیک یافت (نامی و عباسی، ۱۳۸۸: ۴۳). در این میان برخی اندیشمندان در تعریف خود از ژئوپلیتیک بر بُعد کاربردی آن تاکید کرده اند و به تبیین رابطه بین اندیشه و سیاست و تولید فضا پرداخته اند. اندیشه ها به طور کلی و و اندیشه های سیاسی و ژئوپلیتیکی به طور خاص با شکل دهی به گفتمان های خاص دارای پیامدهای فضایی هستند و به محض عملیاتی شدن بر پهنه سرزمین، شروع به قلمرو سازی مطلوب خود می کنند (افضلی و همکاران، ۱۳۹۳: ۵۲). بر این مبنا، می توان گفت بازیگران نظام ژئوپلیتیک جهانی اعم از کشورها و بازیگران غیر دولتی، در راستای رقابت قدرت دائماً در حال طراحی ایده های ژئوپلیتیکی و سپس پیاده کردن این ایده ها در بستر جغرافیایی مد نظر در قالب «فضایی سازی سیاست ها» هستند (زرقانی، ۱۴۰۱: ۹).

۴-۲- انواع حمل و نقل

تعریف حمل و نقل، انتقال اشخاص و کالاها از نقطه ای به نقطه دیگر است. صنعتی که به تجهیز ملزومات حمل و انتقال اشخاص و کالاها می پردازد بخش مهمی از اقتصاد ملی را تشکیل می دهد که به صنعت حمل و نقل شهرت یافته است. این صنعت سه بخش اساسی دارد:

۱. تجهیزات ساختاری که مشتمل است بر شبکه های حمل و نقل (مانند جاده ها، خطوط راه آهن و...) و ترمینال ها (مانند بندار، فرودگاه ها) ۲. وسایل حمل و نقل مانند کامیونها، هواپیماها. ۳. عملکرد یعنی ضوابطی که وسایل حمل و نقل بر اساس آن در شبکه های حمل و نقل حرکت می کنند مانند ضوابط قانونی و آیین نامه های حمل و نقل.

حمل و نقل هوایی، ریلی، جاده ای و دریایی انواع ساده حمل هستند. چنانچه حمل و نقل توسط ترکیبی از انواع مذکور صورت گیرد، حمل و نقل چند کیفیتی یا مرکب^۱ نامیده می شود. حمل و نقل مرکب گاه توسط شخص واحد صورت می گیرد که تجهیزات مختلف حمل و نقل را در اختیار دارد و گاه توسط چند شخص یا موسسه که با یکدیگر تلفیق شده اند. در مواردی نیز واسطه ها مانند فرورواردها^۲ عامل حمل و نقل مرکبند. در عرف تجاری اصطلاح حمل سراسری^۳، معرف یک شیوه مستقل حمل و نقل نیست بلکه ناظر بر مواردی است که حمل و نقل، اعم از آنکه ساده یا مرکب باشد، توسط بیش از یک شرکت یا موسسه حمل و نقل صورت می گیرد.

۴-۲-۱- حمل و نقل دریایی

حمل و نقل دریایی شاخه ای از حمل و نقل است که در توسعه تجارت خارجی نقش مهمی ایفا می کند. این شاخه از حمل و نقل به واسطه داشتن مزیت هایی از جمله هزینه پایین حمل کالا، پرداخت وجه در مقابل اسناد معتبر و سرعت عمل در حمل حجم بالایی از کالا، از مناسب ترین روش های حمل و نقل به شمار می آید (اخباری و همکاران، ۷۹: ۱۴۰۱). حمل و نقل دریایی به عنوان یک بخش جدانشدنی از تجارت دنیا شناخته می شود. به شکلی ارائه انواع خدمات در صنعت حمل و نقل دریایی جزو پارامترهای لازم و بسیار مؤثر در انجام یک معامله بین المللی موفق است. حمل و نقل دریایی اگر کارآمد باشد مطمئناً باعث افزایش میزان تجارت بین المللی خواهد شد (کربکندی و کفیلی، ۱۳۹۹: ۱۶۹). لازم به ذکر است بندار از نظر تخصص و نوع خدمت آنها به چند دسته تقسیم می شوند. از جمله بندار آزاد، ترانزیتی، صنعتی، نفتی، مسافرتی، پایگاه نیروی دریایی، بازرگانی و غیره. «بندار آزاد تجاری» در جهان امروز نقش مهمی در صحنه اقتصاد کشورها و پیشبرد برنامه های پیشرفت اقتصادی و صنعتی و عمرانی آنها ایفا می کنند، فلسفه و هدف ایجاد مناطق آزاد در کشورهای در حال پیشرفت بیشتر به عنوان «راه حلی» برای رهایی از مقررات پیچیدگیهای اداری-قانونی آن جوامع مورد عمل قرار می گیرد. (اسدی، ۱۳۹۷: ۶۵)

۴-۲-۲- حمل و نقل ریلی

یکی از راه های بسیار مؤثر در کاهش هزینه ها گسترش بخش حمل و نقل عمومی و به خصوص راه آهن شهری است که به عنوان یکی از بهترین، اقتصادی ترین و پاک ترین انواع سیستم های حمل و نقل عمومی در جهان شناخته شده است. ایمنی بسیار بالا، راحتی و آسایش مسافران، کاهش مصرف انرژی و ایجاد آلودگی هوا و صوتی بسیار ناچیز، سرعت مناسب و قیمت پایین از جمله مزیت های آن به شمار می رود. اگرچه حمل و نقل ریلی با هزینه اولیه و سرمایه گذاری های لازم برای زیرساخت ها، قابلیت انعطاف پذیری پایین و هزینه های بالای تعمیر و نگهداری در صورت فرسوده و قدیمی شدن ناوگان های ریلی و اثرات روانی و فرهنگی و اقتصادی ناشی از آن همراه خواهد بود، اما تاثیرات شگرفی که در مباحث زیست محیطی می تواند داشته باشد که مسئولین را از هزینه های اقتصادی به دور داشته و در تأمین و گسترش هر چه بیشتر این خطوط ترغیب کند (کاظمیان و همکاران، ۱۳۹۴: ۷۹). حمل و نقل ریلی به عنوان عامل ارتباط دهنده مراکز عرضه و تقاضا و عنصر تداوم بخش به فعالیت های اقتصادی و اجتماعی، از دویعد توسعه ملی و قیمت نهایی کالا و

¹- Combined/Multimodal Transport

²- Forwarding Agent/ Shipping Agent

³- Through Transport

خدمات دارای اهمیتی خاص می باشد و نقش اساسی و کلیدی در تقریباً تمامی فرآیندهای اقتصادی یک کشور دارد (اخباری و همکاران، ۷۹: ۱۴۰۱).

۳-۴- کريدور و انواع آن:

به جابه جایی بار از مبدأ تا مقصد از طریق عبور از مناطق واسطه و مسیری ترانزیت گفته می شود. از طرفی کريدور مسیری است که برای حمل و نقل استفاده می شود و به عنوان محور ترافیک کالا در سطح بین المللی، کشوری و منطقه ای تلقی می شود. در هر کريدور ترانزیتی می توان از شیوه های مختلف حمل و نقل بار از جمله دریایی، ریلی، جاده ای برای جابه جایی بار در کمترین زمان و هزینه ممکن استفاده نمود. انواع کريدورهای حمل و نقل شامل:

الف) کريدورهای تجاری داخلی: به منظور حمل و نقل بار داخل شبکه راه یک کشور ایجاد می گردد.

ب) کريدورهای تجاری خارجی: برای حمل و نقل کالاهای صادراتی و وارداتی از یک کشور ایجاد می شود.

ج) کريدورهای ترانزیتی تبادل کالا: به منظور حمل و نقل بار و مسافر با سایر کشورهای مرزی ایجاد می شود.

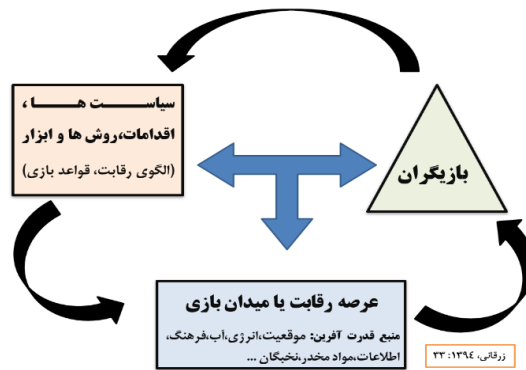
کريدورهای بین المللی به عنوان نوع خاصی از کريدور ترانزیتی کالا یا تجارت خارجی طبقه بندی می شود. این کريدور یک شبکه بین المللی از مسیرهای حمل و نقل و بار می باشد که شامل انواع جاده، خطوط راه آهن و مسیر آبی بوده و در جهت توسعه حمل و نقل مرکب (حمل و نقل چند وجهی)، رونق اقتصادی، ترانزیت، تجارت خارجی، تبادل کالا بین کشورها و ایجاد مسیر بین آنها برنامه ریزی شده و هم چنین برای افزایش امنیت حمل بار به کار می رود. بررسی کريدورهای عبوری در انتخاب روش حمل و نقل بین المللی از اهمیت بالایی برخوردار می باشد. از جمله کريدورهای مهم بین المللی که از ایران عبور می کند می توان به کريدور شمال- جنوب، کريدور تراسیک، کريدور شرق به غرب (جاده قدیم ابریشم) و کريدور جنوبی آسیا اشاره کرد. (تمنایی، ۱۳۹۴: ۱۲)

۴-۴- ژئوپلیتیک کريدورها :

بررسی تعاریف، نظریه ها و مدل های طرح شده در مورد ژئوپلیتیک نشان می دهد در غالب این تعاریف و نظریه ها، کلید واژه «قدرت» نقش محوری دارد (عزتی، ۱۳۸۶: ۱۳). در واقع، قدرت جوهر ژئوپلیتیک را تشکیل می دهد و بحث قدرت و رقابت های قدرتی برای ایجاد برتری نسبت به رقیبان، پیوسته هسته مرکزی مباحث و کارکرد ژئوپلیتیک پویا بوده است (مجتهد زاده، ۱۳۹۲: ۱۳۷). دانش ژئوپلیتیک به مسائل قدرت می پردازد، چه در بعد فرایند های تولید قدرت، چه در فرایند های توزیع فضائی و جابجایی قدرت و چه در ارتباط با ساختار جهانی قدرت (حافظ نیا، ۱۳۸۵: ۲۵). بدین ترتیب مفاهیمی چون «منابع کسب قدرت»، «رابطه قدرت و منابع»، «وضعیت توزیع منابع قدرت»، «شیوه های کسب و رقابت قدرت»، «ساختار قدرت در منطقه و جهان»، «رفتار بازیگران» و... به عنوان مبنای تعاریف ژئوپلیتیک یا تدوین نظریه ها و مدل های ژئوپلیتیک قرار گرفته اند (زرقانی، ۱۳۹۴: ۱۶).

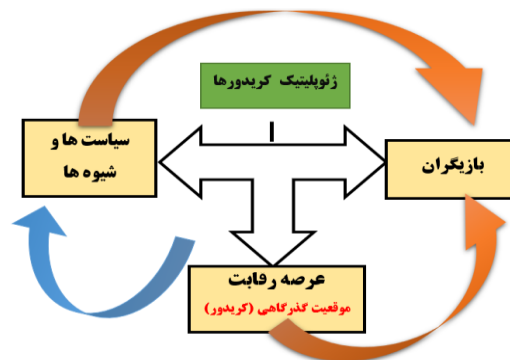
اگر ژئوپلیتیک را به عنوان «دانش رقابت قدرت» در نظر بگیریم، با سه مولفه اصلی شامل عرصه رقابت، بازیگران و الگوهای رقابت روبرو خواهیم بود. به عبارت دقیق تر و همچنانکه در نمودار زیر مشهود است، در رقابت های ژئوپلیتیکی در هر سطحی ما با سه مولفه به شرح زیر روبرو هستیم. اولین مولفه عرصه رقابت یا میدان بازی است. منظور از عرصه رقابت وجود منابع قدرت سخت افزاری و نرم افزاری در یک منطقه و فضای جغرافیایی است که دستیابی به آن باعث قدرت بیشتر بازیگران می شود. این عرصه رقابت و منبع قدرت آفرین می تواند شامل پدیده ها و ویژگی های طبیعی چون موقعیت استراتژیک، منابع آب، توپوگرافی، منابع انرژی و مانند آن باشد. یا اینکه منابع قدرت آفرین در حوزه انسان و فعالیت های انسانی قرار داشته باشد و شامل مواردی چون فرهنگ، دانش، نخبگان، فناوری و... باشد. بر این اساس، و بر مبنای نوع عرصه رقابت می توان از واژه ها و مفاهیمی چون ژئوپلیتیک تنگه ها و شاهراهها، ژئوپلیتیک بنادر،

ژئوپلیتیک شهرهای جهانی، ژئوپلیتیک انرژی، ژئوپلیتیک آب، ژئوپلیتیک اطلاعات، ژئوپلیتیک نخبگان، ژئوپلیتیک شیعه، ژئوپلیتیک شبکه جریان ها، ژئوپلیتیک فضا و ژئوپلیتیک مواد مخدر صحبت کرد. مولفه دوم، بازیگران هستند؛ که این بازیگران می توانند در سطوح و مقیاس های مختلفی به رقابت بپردازند. بر این اساس، افراد و شخصیت های تاثیر گذار، گروه های اجتماعی، سازمان های غیر دولتی، احزاب، رهبران، نظام های سیاسی و کشورها، نظام های منطقه ای، سازمان های بین المللی و مانند آن می توانند جزء بازیگران در یک عرصه قدرت باشند. در نهایت، سومین مولفه، الگوهای رقابت و به عبارت دیگر قواعد بازی است که مراد از آن مجموعه سیاست ها، اقدامات، تدابیر، روش هایی است که توسط بازیگران مختلف در یک عرصه رقابت بکار گرفته می شود (زرقانی، ۱۴۰۱: ۸۷).



نمودار ۱: مولفه های اصلی ژئوپلیتیک به عنوان «دانش رقابت قدرت»

همچنان که ذکر شد، منابع قدرت آفرین در ژئوپلیتیک می تواند منشاء طبیعی یا انسانی داشته باشد. موقعیت استراتژیک یک مکان یا منطقه و... یکی از منابع جغرافیایی مهم قدرت محسوب می شود که بین بازیگران مختلف رقابت بر سر آن وجود دارد. گاهی نیز چند منطقه جغرافیایی دارای نقش و کارکرد استراتژیک هستند و از این رو رقابت بین بازیگران برای مطرح کردن آن موقعیت نسبت به موقعیت های مشابه است. رقابت ایران و پاکستان در مطرح کردن بندر گوادر پاکستان یا بندر چابهار ایران نمونه ای از این رقابت های ژئوپلیتیک است. همچنین رقابت ژئوپلیتیک کشورها برای موقعیت های گذرگاهی و ارتباطی در قالب کریدورهای ارتباطی زمینی، هوایی و دریایی را می توان در چارچوب «ژئوپلیتیک کریدورها» طرح و تبیین کرد.



نمودار ۱: رقابت بر سر موقعیت گذرگاهی و ژئوپلیتیک کریدورها

۵- محیط شناسی:

شبه جزیره فاو منطقه‌ای باتلاقی در منتهی‌الیه جنوب شرقی کشور عراق است که میان بصره، آبادان و خلیج فارس واقع شده‌است. تنها شهر مهم در این منطقه، ام‌قصر است. این شبه جزیره در جنگ ایران و عراق در طی عملیات والفجر ۸ توسط نیروهای ایرانی تسخیر شد و ارتش عراق در نبرد دوم فاو آن را باز پس گرفت. جایگاه بندر فاو به عنوان راه اتصال کشور عراق به خلیج فارس، آبهای آزاد و کریدورهای مهم جهانی بسیار مهم و حساس است. تنها راه‌های دسترسی عراق به خلیج فارس و آب‌های آزاد، «اروندروند» و «خور عبدالله» است. اروندرود مرز آبی عراق با ایران و خور عبدالله مرز آبی عراق با کویت است. این دو آبراه در انتهای منطقه فاو به یکدیگر متصل می‌شوند. بندر فاو، از موقعیت استراتژیکی در امتداد خلیج فارس برخوردار است و پتانسیل بی نظیری برای اقتصاد بغداد دارد. توسعه بندر فاو بر قدرت نفوذ اقتصادی و سیاسی عراق در سطح بین‌المللی خواهد افزود؛ چرا که موقعیت استراتژیک آن در قرار گرفتن در نقطه اتصال شرق به غرب باعث می‌شود که ترافیک حمل دریایی به این کشور منتقل شود. عراق تقریباً محصور در خشکی سعی دارد تا با اجرای پروژه بندر بزرگ فاو، رؤیای دیرینه و هدف آرمانی خود مبنی بر دسترسی به آبهای آزاد را محقق سازد.



نقشه : موقعیت بندر بزرگ فاو عراق

۶- بحث و تحلیل

۶-۱- موقعیت ارتباطی استراتژیک ایران

کشور ایران با بنیان‌های ژئوپلیتیکی اش که متأثر از جغرافیای آن است، در طول تاریخ همیشه مورد توجه کشورهای جهان و به ویژه قدرت‌های جهانی بوده است (گل کرمی و همکاران، ۱۳۹۶: ۴۲). این کشور از قدیم‌الایام چهارراه تمدن‌ها به شمار رفته و از نظر موقعیت دریایی و زمینی از موقعیت بسیار مناسبی برخوردار بوده است (همان: ۴۶) و با قرار گرفتن در قلب جاده ابریشم خشکی پایه باستانی، تمدن مشرق زمین را به تمدن غربی پیوند می‌داد و مسیر ارتباطی



برای تعاملات گسترده از یک سو، و جنگ های خانمان سوز از سوی دیگر بود (نورعلی و احمدی، ۱۴۰۱: ۱۱۶۶). بنا بر تحقیقات و پژوهش هایی که توسط محققین و مورخانی چون پلوکارت، هردوت و مرگان به عمل آمده، ایران باستان از جاده های تسطیح شده برخوردار بوده است که تسهیلات ارتباطی و حمل و نقل مال التجاره را از چین تا سواحل شرقی دریای مدیترانه توسط ارابه ها و قایق های بادبانی فراهم می آورده است. البته موقعیت محلی و جغرافیایی و وضعیت اقتصادی ایرانیان چنین شرایطی را ایجاب می کرده است (مجله بندر و دریا، ۱۳۹۰: ۵۸). در واقع جایگاه جغرافیایی ایران به دلیل ارتباط و اتصال با دریای آزاد و قرار گرفتن بین دو قدرت بحری و بری و به بیان دیگر در موقعیت ریملند نظریات ژئوپلیتیکی در استراتژی جهانی باعث پیدایش موقعیت ترانزیتی برای ایران شده است (گل کرمی و همکاران ۱۳۹۶، ۴۶). ایران به عنوان یک پل زمینی، از یک سو آسیای مرکزی/قفقاز را به زیر منطقه خلیج فارس و از طرف دیگر مدیترانه / خاور را به آسیای جنوبی متصل می کند، به این ترتیب، ایران مستقیماً در گیر و تحت تأثیر تحولات ژئوپلیتیکی چهار زیر منطقه خلیج فارس، مدیترانه شرقی، آسیای مرکزی/قفقاز و آسیای جنوبی است (نورعلی و احمدی ۱۴۰۱: ۱۱۶۶). ایران همواره در استراتژی ها و نظریه های ژئوپلیتیکی مورد توجه قرار گرفته و علاوه بر قرار گرفتن در موقعیت مرکزی ثنوری ریملند اسپایکمن (۱۹۴۲) که تلاقی دهنده آب و خشکی است، در نظریه بیضی استراتژیک جفری کمپ نیز کشور محوی شناخته شد که حفاصل بین دریای خزر و خلیج فارس است و می تواند دو منبع عظیم انرژی و کشورهای این دو منطقه را به یکدیگر پیوند دهد، (همان: ۱۱۶۷). ایران در نظریه های مکیندر، محور جغرافیایی تاریخ (۱۹۰۴) و هارتلند (۱۹۱۹) به دو بخش تقسیم می شود. از ارتفاعات البرز به سمت شمال، جزء سرزمین قلبی است، بقیه به مساحت ایران جزء هلال داخلی محسوب می شود. در واقع ایران منطقه اتصال قدرت بحری به خشکی دژ مانند هارتلند محسوب می شود و از این رو نقش حائل بین قدرت بری و قدرت بحری را ایفا می کند (احمدی، ۱۳۸۷: ۱۵). با این تفاسیر، موقعیت بکر ژئوپلیتیکی و همچنین موقعیت ژئواستراتژیکی ایران، جذابیت این کشور را برای ایفای نقش چهارراهی در جهان افزایش می دهد. ایران با تسلط بر تنگه استراتژیک هرمز، یک نقش راهبردی در منطقه و جهان ایفا می کند و این امر سبب شده است که این کشور موقعیت ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک خاصی پیدا کند. تنگه استراتژیک هرمز می تواند پل ارتباطی میان جمهوری های تازه استقلال یافته ی آسیای مرکزی و بازارهای تجارت جهانی انرژی مانند آمریکا، اتحادیه اروپا و شرق آسیا باشد. لازم به ذکر است، این کریدور به لحاظ سیاسی نیز برای ایران بسیار حائز اهمیت است؛ زیرا ضمن اینکه این کشور را به یک مهم ترانزیتی در منطقه تبدیل خواهد کرد، در بعد استراتژیکی نیز مانع انزوای ژئوپلیتیکی ایران خواهد شد. تنگه هرمز به دلیل واقع شدن ایران در کانون کریدور و مسیر انتقال انرژی به اروپا و نیز مجاورت با بزرگترین کریدور انتقال انرژی جهان، محل عبور ۹۱ درصد انرژی جهان است (گل کرمی، ۱۳۹۶: ۴۲). باید توجه داشت که امروزه شاهد بازگشت دوباره راه های زمینی و تجارت زمین محور به عرصه مبادلات هستیم. بعد از تحولاتی که پس از قرن پانزدهم میلادی رخ داد و اروپا به واسطه اکتشاف راه های دریایی از نقطه پایانی راه ابریشم تبدیل به مبدأ عالم و نقطه مرکزی جهان شد، راه های تجاری زمینی از رونق افتادند اما در عصر حاضر و با اوج گیری قدرت های آسیایی مانند چین، هند و روسیه که سابقه مشخص و روشنی در حوزه تجارت زمینی دارند، راه های زمینی مجدداً در حال بازیابی اهمیت خود هستند و این به معنای فرصتی مهم برای کشوری مانند ایران است تا نقش تاریخی خود را به عنوان نقطه اتصال شرق و غرب بازیابی کند.

با وجود تمامی شرایط ذکر شده از موقعیت ویژه کشور ایران و قرار گرفتن آن در مسیر کریدور های مهم جهان، باید توجه داشت که تنها قرار گرفتن در این مسیرها کافی نیست بلکه باید شرایط زیر ساختی مورد نیاز برای ایفای نقش در این کریدورها فراهم شود. از ایجاد خدمات به روز دریایی، ریلی و جاده ای گرفته تا وجود امنیت در مسیر ترانزیت و همچنین توجه به صرفه جویی در وقت و زمان. حال اگر در ارائه این امور دقت صورت نگیرد و زیرساخت ها به روز رسانی نشود، رقبا به راحتی جایگزین می شوند، از نمونه های بارز آن نقش آفرینی بندر گوادر پاکستان در رقابت با بندر چابهار، جایگزینی بندر جبل علی در دبی به جای کیش و قشم ایران، و در بازه زمانی اخیر که اخبار متنوعی از آن شنیده می



شود، توجه مسئولان عراقی برای تقویت بندر فاو برای نقش آفرینی و ترانزیت از خلیج فارس به سایر کشورها از جمله غرب و روسیه.

ایران که با توجه به موقعیت استراتژیکی اش به خصوص بندر چابهار می‌توانست کریدور بین‌المللی شرق به غرب و جنوب به شمال (اتصال جنوب آسیا به آسیای میانه، قفقاز و اروپا) باشد حالا، در پرتو تهدیدات سیاسی و اقتصادی و ریسک خطرات متصور بر ایران قرار است جای خود را به کشوری دیگری واگذار کند: عراق. از دیرباز کشور عراق را دارای تنگنای ژئوپلیتیکی و سواحل اندک در دسترسی به آبهای خلیج فارس دانسته و یکی از ریشه‌های اختلافات ایران و عراق تنش بر سر رودخانه مرزی اروندرود (شط العرب) و در نتیجه عدم لایروبی آن جهت ارتباط دریایی عراق از طریق بندر بزرگ بصره بوده است و این کشور قصد دارد در غیبت کشور ایران در پروژه‌ها و طرح‌های توسعه ارتباطات نقش خویش را پررنگ نماید.

۶-۲- رقابت کریدور ها ، طرح بندر فاو و کریدور جدید

علاوه بر رقابت‌های ژئوپلیتیکی بین کشورهای منطقه در سال‌های گذشته بر سر مطرح ساختن مزیت‌ها و موقعیت‌های گذرگاهی و ارتباطی (کریدور) خود در بخش‌های زمینی، هوایی، دریایی و در قالب انتقال انرژی، کالا، مسافر و... در چند سال اخیر کشور عراق نیز به این رقابت وارد شده است و قصد دارد با سرمایه‌گذاری زیاد و تجهیز بندر فاو مسیر مناسبی را در کریدور شرقی-غربی به کشورهای ذی‌نفع ارایه دهد. در این چارچوب عراق در نظر دارد بندر فاو را به بزرگترین بندر خاورمیانه تبدیل کند و بصره هم به دروازه ارسال کالا به اروپا تبدیل شود. طبق این طرح قرار است بندر فاو تا سال ۲۰۳۸ به طور کامل توسعه پیدا کند و ظرفیت جابجایی آن به ۷.۵ میلیون کانتینر ۲۰ فوتی در سال برسد. در صورت تحقق این رقم بندر فاو از بندر جبل علی در دبی که هم‌اکنون بزرگ‌ترین بندر خاورمیانه است بزرگتر خواهد شد. نکته اصلی این پروژه این است که بغداد می‌خواهد از آن به عنوان رقیب کانال سوئز استفاده کرده و بصره را به دروازه ارسال بار به اروپا تبدیل کند، چرا که این بندر از طریق خط ریلی به ترکیه وصل خواهد شد (ایران اکونومیست، کد خبر ۳۶۲۶۶۶۷۱).

سرمایه‌گذاران بین‌المللی زیادی برای توسعه جنوب عراق که در واقع مهم‌ترین پایگاه اقتصادی و تشکیل‌دهنده بیش از ۹۰ درصد تولید ناخالص داخلی این کشور است دست خود را بالا برده و حالا به نظر می‌رسد که اندک اندک این پروژه‌های بزرگ بعد از سال‌ها توقف و تأخیر به مرحله‌ی تکمیل و بهره‌برداری برسند. یکی از مهم‌ترین پروژه‌ها که البته اهمیت فوق‌العاده‌ای نه فقط در منطقه بلکه در جهان نیز دارد پروژه توسعه بندر فاو عراق است و در حقیقت توسعه بندر فاو زنگ خطری جدی برای بندرهای جنوبی ایران خواهد بود. علت آنکه این بندر می‌تواند چنین اهمیتی در منطقه و جهان پیدا کند به این نکته برمی‌گردد که این بندر در یک نقطه کلیدی واقع شده که با توسعه هم‌زمان شبکه ریلی و جاده‌ای در عراق و اتصال این مسیرها به سوریه و ترکیه می‌تواند بهترین مسیر برای تجارت شرق به غرب باشد. نکته اینجاست که در صورت توسعه و تکمیل این بندر، فاو می‌تواند تبدیل به یکی از بزرگ‌ترین ترمینال‌های کانتینری در جهان شود و در رده بنادر بزرگ جهان قرار بگیرد.

توسعه بندر فاو بر قدرت نفوذ اقتصادی و سیاسی عراق در سطح بین‌المللی خواهد افزود؛ چرا که موقعیت استراتژیکی آن در قرار گرفتن در نقطه اتصال شرق به غرب باعث می‌شود که ترافیک حمل دریایی به این کشور منتقل شود. توسعه فاو، برای عراق یک هدف مهم است که از سال ۲۰۱۰ میلادی، برای تحقق آن گام برداشته شده اما مشکلاتی همچون ظهور گروه‌های تروریستی نظیر داعش و بی‌ثباتی‌های سیاسی داخلی، مانع از تکمیل کار شد. اما در حال حاضر این طرح برای کشور عراق به یک اولویت حیاتی تبدیل شده است. توجه به برخی جزئیات پروژه بندر فاو، نشان‌دهنده این

است که این مسیر، می‌تواند تجارت و اقتصاد عراق را متحول کند. بر اساس نقشه راه پروژه، در همان فاز نخست، فرصت ایجاد اشتغال برای ۱۵ هزار عراقی و نیز تأسیس یک «شهر صنعتی هوشمند» در مجاورت بندر و ساخت حدود ۱۲۰۰ کیلومتر راه آهن و بزرگراه، اقتصاد و تجارت عراق را وارد فاز جدیدی خواهد کرد. فعلاً در مورد جزئیات تأمین مالی پروژه بزرگ بندر فاو، اطلاعات چندانی منتشر نشده اما شواهد نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاران احتمالی، عربستان سعودی و چین خواهند بود.

گذرگاه ریلی ۱۲۰۰ کیلومتری عراق، قرار است چنین مسیری را طی کند: بصره، دیوانیه، نجف، کربلا، موصل به مرز ترکیه. حمل کالا در این خط با قطار برقی و حمل مسافر نیز با قطار پرسرعت با ظرفیت اولیه ۴ میلیون کانتینر (۳۶ میلیون تن) در سال و همچنین ۲۲ میلیون تن بار فله پیش بینی شده اما در گام بعدی یعنی تا سال ۲۰۳۸ میلادی، ۷۰ میلیون تن به شکل کانتینر و ۳۳ میلیون تن به شکل فله پیش بینی شده است. اگر چه هنوز راه زیادی برای رسیدن به هدف نهایی باقی مانده اما از همین حالا، کویته‌ها و اماراتی‌ها، با نگرانی به فاو می‌نگرند. چرا که اگر همه چیز طبق برنامه پیش برود، بندر جدید فاو در آینده‌ای نزدیک، عنوان بزرگترین بندر خاورمیانه را به دست می‌آورد. در این میان ترکیه که در چند سال گذشته، همواره در بحران اقتصادی به سر برده و هزینه‌های سنگین واردات انرژی، دولت اردوغان را در تنگنا گذاشته است. تأکید مکرر بر انتقال کالا و انرژی و در یک کلام؛ تبدیل شدن به هاب ترانزیتی، در رأس اولویت‌های سیاسی و اقتصادی ترکیه قرار گرفته و به همین خاطر، اشتیاق فراوانی نشان داده تا از طریق اتصال ریلی، در امتداد توسعه بندر بزرگ فاو، یک مسیر ترانزیت در اختیار داشته باشد که می‌تواند در آینده؛ عملاً با کانال سوئز رقابت کند. اتصال راه آهن ۱۱۷۵ کیلومتری از بندر فاو عراق تا بندر مرسین ترکیه به عنوان یک اقدام بلندپروازانه، مسیر رسیدن مسافر، کالا و انرژی از عراق به دریای مدیترانه را میسر می‌کند.



تصویر ۳: طرح تجهیز بندر فاو

اشاره به موضوعات مرتبط با اهداف سیاسی و تجاری ترکیه در عراق؛ این واقعیت را به نمایش می‌گذارد که اهمیت استراتژیک پروژه بندر فاو، مجموعه‌ای از ابزارها و اهرم‌های سیاسی جدید را در اختیار بغداد می‌گذارد و اگر این ابزارها به درستی مورد استفاده قرار بگیرند، عراق می‌تواند ترکیه را در مسیر سیاست‌های تمامیت خواهانه، مهار کند. ترکیه با

اقداماتی همچون استقرار تحمیلی نیروی نظامی، بمباران و توپ باران مناطق گسترده‌ای از عراق و نیز اعزام تیم‌های امنیتی به مناطق مختلف بدون هماهنگی با بغداد، حاکمیت ملی و تمامیت ارضی عراق را نادیده می‌گیرد. علاوه بر این در مسائل مهمی همچون آب و نفت؛ عملاً از عراق گروکشی کرده و از شرایط امنیتی و سیاسی دشوار عراق، سوءاستفاده و مصادره به مطلوب کرده است. اما حالا، دولت عراق می‌تواند با استفاده از کارت ارزشمندی به نام سهیم شدن ترکیه در مواهب و فواید کلان پروژه فاو، از اهداف و مواضع خود به شکل قدرتمندانه دفاع کند. هموارسازی مسیر احداث و توسعه کریدورها یا گذرگاه‌های حمل و نقل کالا، مسافر و خطوط انتقال نفت و گاز در منطقه، به ویژه پس از جنگ روسیه و اوکراین، منطقه را با شرایط و رقابت‌های نوینی روبرو کرده و این رقابت‌ها می‌تواند در آینده، بر موازات منطقه تأثیرگذار باشد.

۷- نتیجه گیری

با توجه به آنچه در پژوهش فوق مورد تحلیل و بررسی قرار گرفت می‌توان به این نتیجه رسید که قرار گرفتن یک کشور در یک موقعیت استراتژیک و مهم برای تسلط بر کریدورهای مهم منطقه ای و جهانی کافی نیست بلکه لازمه ی قدرت یابی در یک موقعیت مناسب جغرافیایی ، داشتن زیرساخت های مناسب در حمل و نقل ریلی، دریایی، هوایی و جاده ای است. چه بسا که در حال حاضر کشور ایران در موقعیت چهارراهی قرار دارد ، اما در بسیاری از موارد در رقابت با کشورهای همسایه در تسلط بر کریدورها عقب مانده است ، از جمله ضعف زیرساخت های بندر چابهار نسبت بندر گوادر پاکستان ، افزایش توانمندی تجاری بندر جبل علی نسبت بندر قشم و کیش ایران و موضوع مورد بحث این پژوهش، آغاز توانمند سازی بندر فاو عراق و رقابت آن با بنادر جنوب غرب ایران و کاهش نقش ایران در کریدورهای مهم منطقه ای و جهانی. باید توجه داشت که توسعه بندر فاو به عنوان یک نیاز حیاتی و گام رو به جلو در گسترش قابلیت‌های تجاری عراق قلمداد می‌شود. این پروژه بندرگاهی، با هدف پذیرش کشتی‌های بزرگ و حجم محموله‌های بالا، خطوط انتقال کالا در منطقه را به شکل جدی تقویت می‌کند. عراق با ارتقای زیرساخت‌های بندری و افزایش ظرفیت آن، می‌تواند ترانزیت محموله‌های بزرگ‌تری را انجام دهد، تجار بین المللی بیشتری را جذب کند و اتکا به بنادر کشورهای همسایه را کاهش دهد. چنین هدف مهمی، در نهایت رشد اقتصادی عراق را تسریع می‌کند، پتانسیل تجاری آن را افزایش می‌دهد و به این کشور اجازه می‌دهد تا به یک مرکز منطقه‌ای برای تجارت تبدیل شود.

پروژه بندر فاو، عراق را قادر می‌سازد تا با کشورهای همسایه خود در خلیج فارس مانند کویت، عربستان سعودی و ایران ارتباط برقرار کند و با تقویت روابط تجاری، فرصت‌های جدیدی برای همکاری ایجاد کند. این بندر، کانون مهمی برای سوددهی به سایر کشورهای منطقه نیز خواهد بود. عراق به عنوان یک مرکز تجاری منطقه‌ای می‌تواند مبادله کالا بین کشورهای مختلف را تسهیل کرده و تجارت بین منطقه‌ای و همکاری‌های اقتصادی را تقویت کند. این نقش تقویت شده در تجارت منطقه‌ای، عراق را به عنوان یک بازیگر حیاتی در خاورمیانه، تقویت اهمیت ژئوپلیتیکی آن و تقویت ثبات و رفاه در منطقه، قرار خواهد داد. در مقابل هرچه بر توانمندی منطقه فاو و سرمایه گذاری در آن افزایش یابد به تبع با کاهش نقش مؤثر ایران به خصوص بنادر جنوب غرب ایران در تأثیرگذاری بر مسیر کریدورهای منطقه روبه رو خواهیم شد. برای رهایی از این انزوا باید در پی ارتقای امکانات زیرساختی و امنیتی بنادر ایران به خصوص بنادر جنوب غرب ایران بود.

منابع و مأخذ

۱- احمدی، سید عباس. (۱۳۸۷). بررسی نقش و موقعیت ایران در نظریه های ژئوپلیتیکی. مجلس و پژوهش، ۱۴(۵۷)، ۹-۱۱۴

- ۲- اسدی، امیدعلی و امینی، علی اکبر و تاجری، منصور (۱۳۹۷). پیامدها و آثار ژئواکونومیک ناشی از توسعه بندر گوادر و بندر چابهار بر یکدیگر؛ فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، سال چهاردهم، شماره ۴۵.
- ۳- اخباری محمد، حسین قاضی و اکبر غفارلو در مقاله بررسی نقش ترانزیت ریلی در ارتقای منزلت ژئوپلیتیک بندر چابهار، در سال ۱۴۰۱.
- ۴- حافظ نیا، محمدرضا، (۱۳۹۶)، اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک، چاپ سوم، مشهد، انتشارات پاپلی
- ۵- حافظ نیا، محمد رضا (۱۳۸۵)، اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک، چاپ اول، مشهد: انتشارات پاپلی
- ۶- جایگاه موقعیت جغرافیایی در نظریه های ژئوپلیتیک، یوسف زین العابدین، انام کارساز، (۱۳۸۹)، فصلنامه علمی پژوهشی جغرافیای انسانی، سال سوم، شماره اول
- ۷- خلفی سپیده و الهام رادفر، (۱۴۰۲)؛ مقاله ارزیابی کریدورهای ترانزیتی ریلی ایران (چالش ها و فرصت های توسعه)
- ۸- دانا، حسین (۱۳۹۵). نقش ژئواکونومیک بندر چابهار با تأکید بر کریدور شمال-جنوب. همایش ملی توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران، دانشگاه سیستان و بلوچستان: زاهدان. ۱:۱۳۹۵.
- ۹- زرقانی، سید هادی، (۱۳۹۴)، جزوه منتشر نشده درس اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک، دوره کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی، دانشگاه فردوسی مشهد.
- ۱۰- زرقانی، سید هادی، (۱۳۹۸)، درآمدی بر قدرت ملی و مقایسه قدرت ملی ایران و عراق در دوره دفاع مقدس، تهران: انتشارات مرکز اسناد دفاع مقدس .
- ۱۱- زرقانی، سید هادی، ۱۴۰۱، ژئوپلیتیک ایده پردازی و مفهوم سازی مکران یک موقعیت و چند راهبرد، نخستین همایش ملی تمدن دریایی- مسیر پیشرفت.
- ۱۲- زرقانی، سید هادی، (۱۴۰۱)، نقش و جایگاه سواحل مکران و بندر چابهار در طرح های نوین تجارت دریایی، مجموعه مقالات اولین همایش ملی آمایش سرزمین با تأکید بر دریا، سواحل و بنادر.
- ۱۳- زرقانی، سید هادی، (۱۴۰۱)، ژئوپلیتیک مواد مخدر، تهران: دانشگاه علوم انتظامی
- ۱۴- زرقانی، سید هادی ، (۱۴۰۱)، نقش و جایگاه سواحل مکران و بندر چابهار در طرح های نوین تجارت دریایی
- ۱۵- عزتی، عزت الله؛ (۱۳۸۴)، ژئواستراتژی و قرن بیست و یک، تهران: انتشارات سمت
- ۱۶- کاظمیان، جواد، رسولی، افشین، رفیع پور، سعید، (۱۳۹۴)؛ مزیت های حمل و نقل ریلی درون شهری نسبت به جاده ای، بر اساس رویکرد توسعه، مجله پژوهش های برنامه ریزی شهری، سال ششم، شماره ۲۳، صص ۹۴-۷۷
- ۱۷- کریمبندی، محمد علی، کفیلی، وحید؛ (۱۳۹۹)؛ راهبردهای توسعه حمل و نقل دریایی در جمهوری اسلامی ایران، اقتصاد دفاع، سال پنجم، شماره ۱۷، صص ۱۷۸-۱۵۹
- ۱۸- گل کرمی و همکاران، ۱۳۹۶: ۴۲- گلکرمی، عابد؛ کریمیپور، بادهل؛ متقی، افشین و ربیعی، حسین. (۱۳۹۶). تبیین ژئوپلیتیک سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران با تأکید بر قابلیت های ژئواکونومیک. نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، ۱۸، (۴۹)، ۵۷-۳۷.
- ۱۹- مجتهد زاده، پیروز، (۱۳۹۲)، جغرافیای سیاسی و سیاست جغرافیایی، چاپ سوم، تهران: سمت
- ۲۰- مشفق، زهرا. تضعیف جایگاه ایران در کریدورهای بین المللی، ماهنامه علمی امنیت اقتصادی، صفحه ۲۷.
- ۲۱- نامی، حسن و علیرضا عباسی (۱۳۸۸)، تحلیل جایگاه ژئواکونومیک ایران در خاورمیانه، فصلنامه ی ژئوپلیتیک ، سال پنجم، شماره ی دوم
- ۲۲- یمانی، مجتبی (۱۳۸۷). (مبانی نقشه خوانی). تهران : انتشارات دانشگاه تهران.
- ۲۳- نورعلی حسن، احمدی سیدعباس ، (۱۴۰۱)، واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین المللی و ارائه مدل (ایران، هارتلند کریدوری جهان)، مجله پژوهش های جغرافیای انسانی، دوره ۵۴، شماره ۳
- ۲۴- مجله بندر و دریا، ۱۳۹۰: ۵۸. بندر و دریا . ۱۳۹۰ . نقش ترانزیت در توسعه شبکه اقتصاد جهانی، ۲۷ (۱۸۶)، ۱۱-۱.
- ۲۵- عطنا، کد خبر: ۳۰۴۵۶۷ - ۲۱ دی ماه ۱۴۰۱ .
- ۲۶- سایت ایران اکونومیست ، ۴ آبان ۱۴۰۱، کد خبر ۳۶۲۶۶۶۷۱



شاخص‌های نیروی دریایی اقیانوسی در توسعه دریا محور کشور

رضا محمود پور

ستاد نیروی دریایی ارتش (تهران)

پست الکترونیک، نویسنده مسئول: reza_mahmoodpoor@yahoo.com

چکیده

فضاهای آبی (اقیانوس‌ها و دریاها) به‌عنوان اکوسیستم کلان جغرافیایی با در بر گرفتن بخش عمده‌ای از سیاره زمین، درزمینه‌های مختلفی چون زنجیره تأمین کالا، مواد غذایی و انتقال انرژی با زندگی مردم کشورمان به‌عنوان یکی از کشورهای ساحلی گره‌خورده، اما بهره گرفتن از این ابعاد، علاوه بر تجهیزات و تخصص‌های مرتبط، نیازمند داشتن نیروی دریایی اقیانوسی است که با تأمین امنیت شبکه حمل‌ونقل دریایی، کشور را با سیستم بین‌المللی تجارت، ترابری و حمل کالا پیوند داده و توسعه دریا محور را تسهیل بخشد. بنابراین این پژوهش کاربردی با روش آمیخته و با هدف احصای نیروی دریایی اقیانوسی در توسعه دریا محور کشور انجام و درنهایت از بین شاخص‌های مختلف، توانایی ایمن‌سازی شبکه حمل‌ونقل دریایی، توانایی ارتقای منزلت ژئوپلیتیکی کشور با قلمرو سازی و حضور در مناطق و تنگه‌های راهبردی، کمک به فرآوری پتانسیل ترانزیتی فضاهای دریایی و اقیانوسی کشور در ایجاد حمل‌ونقل دریایی به‌خصوص در سواحل جنوب شرق، نهادینه کردن فرهنگ دریایی در کشور، ارتقای مهارت‌های آموزشی و تجهیزاتی دریایی به‌عنوان شاخص‌های اصلی شناسایی گردید

کلیدواژه: نیروی دریایی اقیانوسی، توسعه، توسعه دریا محور.

Title: Indicators of the oceanic navy in the country's sea-oriented development

Reza Mahmoodpoor

* Corresponding Author E-mail: reza_mahmoodpoor@yahoo.com

Abstract— Water spaces (oceans and seas) as a geographical macro-ecosystem, covering a major part of the planet earth, are tied to the life of the people of our country, as one of the coastal countries, in various fields such as the supply chain of goods, food and energy transfer. However, taking advantage of these dimensions, in addition to the related equipment and expertise, requires having an ocean navy that, by securing the maritime transportation network, connects the country with the international system of trade, transportation, and goods transportation and facilitates maritime-oriented development. Therefore, this applied research was carried out with a mixed method and with the aim of the statistics of the oceanic navy in the sea-oriented development of the country, and finally, among the various indicators, the ability to secure the maritime transportation network, the ability to enhance the geopolitical status of the country by territorializing and being present in the regions and Strategic straits, helping to process the transit potential of the country's sea and ocean spaces in creating maritime transport, especially in the southeast coasts, institutionalizing the maritime culture in the country, improving educational skills and maritime equipment were identified as the main indicators.

Keywords— oceanic navy, development, sea-oriented development

مقدمه

آب‌های آزاد از طلوع تاریخ بشری، کانون و بستر تمدن‌های بزرگ بوده و با اندکی بررسی در علل توسعه و قدرت‌یابی کشورهای جهان در طول تاریخ می‌توان اذعان نمود که داشتن موقعیت و قدرت دریایی اثر غیرقابل‌انکاری در تأمین منافع ملی و اثرگذاری در روابط بین‌الملل داشته و اکثر کشورهای توسعه‌یافته و قدرتمند از حاشیه اقیانوس‌ها و دریاهای آزاد برخاسته‌اند در صورتی که کشورهایی با وسعت و جمعیت بالا، علی‌رغم تلاش و کوشش فراوان و پشت سر گذاردن انقلاب و اصلاحات متعدد، به علت تنگناهای ژئوپلیتیکی حاصل از حصر در خشکی، تنها در چند زمینه محدود توسعه‌یافته و در سایر عرصه‌های صنعتی پیشرفت محسوسی نداشته و کالای خاصی را به بازار جهانی ارائه ننموده‌اند.

در سال‌های اخیر و با رشد و توسعه صنایع مرتبط با دریا، درک عمومی کشورها از نقش آب‌های آزاد در توسعه و نظرات علمی بزرگان علم ژئوپلیتیک چون آلفرد ماهان، کشورهای بزرگ با تشکیل نیروی دریایی قدرتمند، از آن به‌عنوان ابزار نفوذ در خارج از مرزهای آبی خود استفاده و در سایه این قدرت دریایی بزرگ و عمده امپراتوری‌های بی‌غروب را در جهان تشکیل داده‌اند.

کشور ایران نیز با دارا بودن ۲۷۰۰ کیلومتر مرز آبی و ۷۸۴ کیلومتر مرز آبی اقیانوسی و همچنین واقع شدن در میان دو کانون انرژی، به مرکز اتصال قاره‌ای و چهارراه ترانزیت دنیا تبدیل شده که این موقعیت با تسلط بر تنگه هرمز ارزش مضاعف یافته و با توجه به تلاش کشورهای همسایه و رقیب جهت ایجاد فرسایش ژئوپلیتیکی برای کشور ایران انتخاب رویکرد توسعه‌ای دریا محور انجام پژوهش‌های کاربردی در این خصوص بیش از هرزمانی احساس می‌شود چراکه غفلت در این زمینه به حذف کشور از معادلات تجاری جهان و آسیب‌پذیر شدن کشور و اتحاد بدخواهان این سرزمین کهن خواهد انجامید البته ذکر این مطلب لازم است که طی سال‌های اخیر نیز با نگاه راهبردی مسئولان کشور، در عرصه سیاست‌گذاری اقداماتی صورت گرفته که نمود آن در فصل ۱۱ برنامه توسعه هفتم تحت عنوان ترانزیت و اقتصاد دریا محور به‌وضوح قابل‌مشاهده است به‌گونه‌ای که در این بند به تحقق سیاست‌های کلی آمایش سرزمینی با توجه به ظرفیت‌های بالفعل و بالقوه و اجرائی ساختن موارد برجسته آن به‌ویژه بر دریا، سواحل، بندرها و آب‌های مرزی تأکید شده است (۸)

حال با توجه به تأکید و رویکرد کشور به توسعه دریا محور و وجود زمینه، و با توجه به تعریف منافع ملی کشور در مرزهای آبی دوردست و کشیده شدن تعارضات عمده کشورها به داخل دریا و اقیانوس‌ها (علیرغم وجود قوانین متعدد بین‌المللی) لازم است تا شاخص‌های نیروی دریایی اقیانوسی و عمده که توان حضور طولانی در اقیانوس‌ها و دفاع از منافع ملی را داشته باشد احصا و به‌عنوان یک نقشه راه در اختیار سیاست‌گذاران اقتصادی و دفاعی کشور قرار گیرد بنابراین مسئله اصلی تحقیق این است که نیروی دریایی اقیانوسی که توان ایفای نقش مؤثر در توسعه اقتصاد دریا محور کشور را داشته باشد چه شاخص‌هایی دارد؟

مبانی نظری

مفهوم شناسی

نیروی دریایی اقیانوسی

کشورهای ساحلی با توجه به سیاست دفاعی و توانمندی‌های علمی و صنعتی خود و با نگاه به عرصه‌های مختلف تعریف‌شده برای نیروی دریایی (عرصه دیپلماتیک، حراستی و نظامی) اقدام به تشکیل نیروی دریایی در سه سطح زیر می‌نمایند.

الف) نیروی دریایی عمده (اقیانوسی): این نیروی دریایی در اختیار کشورهایی است که منافع ملی خود را در سطح جهانی تعریف و از طریق سلطه بر آب‌های آزاد و تنگه‌های راهبردی، ضمن تأمین منافع، و دفاع از کشتی‌ها و شناورهای خود، محدودیت‌هایی را برای سایر کشورهای متخاصم و رقیب ایجاد می‌نمایند.

ب) نیروی دریایی متوسط: کشورهای دارای منافع دریایی گسترده و اقتصاد وابسته به دریا هستند و این نیروی دریایی توان حضور مؤثر در منطقه خود را دارند. و علاوه بر دفاع از منابع ساحلی می‌توانند در دریاهای نیز منافع ملی خود را تأمین نمایند اما حضور گسترده در تنگه‌ها و اقیانوس‌ها را نمی‌تواند داشته باشد

ج) نیروی دریایی ساحلی و کوچک: که در قلمرو آب‌های سرزمینی خود حضور دارد و ابزار محدودی در دفاع از سیاست خارجی دارند (۱۱)

توسعه

جنگ جهانی دوم و ویرانه‌های حاصل از آن را می‌توان آغازگر توجه اندیشمندان به مقوله توسعه دانست. مفهوم توسعه از نظر لغوی مترادف با پیشرفت و گسترش است اما همان‌گونه که اشاره شد اندیشمندان و نظریه‌پردازان با مشاهده آثار ویرانگر جنگ جهانی دوم، بادید وسیع‌تری سعی در فهم و پیش‌بینی سیاست در کشورهای آفریقایی، آسیایی، خاورمیانه و حوزه کارائیب کردند. بنابراین با توجه به بررسی مفاهیم گوناگون توسعه می‌توان گفت "توسعه به معنای فرآیندی جامع از فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی است که هدف آن بهبود مداوم زندگی تمامی جمعیت بوده که فعالیت، آزادی، مشارکت مناسب و توزیع عادلانه منافع از ارکان اساسی آن به شمار می‌آید. (۵)

توسعه پایدار

پس از آنکه در سال ۱۹۹۲ کنفرانس ریو به همت سازمان ملل متحد با حضور ۱۷۲ کشور و باهدف ایجاد همکاری مشترک میان این دولت‌ها در راستا حل مسائل مربوط به توسعه جهانی پس از نابودی‌های جنگ جهانی دوم برگزار شد مفهوم توسعه بار معنای متفاوتی به خود گرفته و عبارت توسعه پایدار وارد محافل سیاست‌گذاری شد. توسعه پایدار توسعه‌ای است که نیازهای نسل کنونی را بدون خدشه‌دار کردن توانایی نسل آینده برآورده کند. در این تعریف، حق نسل‌ها در برخورداری همسان از سرمایه طبیعی به رسمیت شناخته شده و استفاده از سرمایه طبیعی در حد بهره‌گیری از آن مجاز شمرده شده است. (۹) از منظری دیگر توسعه پایدار توسعه‌ای است که بتواند احتیاجات نسل حاضر را بدون فدا کردن توانایی نسل‌های آینده برای برآورده سازی نیازمندی‌هایشان تأمین کند. (۱۰)

توسعه پایدار دریا محور

توسعه دریا محور را می‌توان استفاده پایدار از ظرفیت‌ها و منابع گسترده‌های جغرافیایی آبی (اقیانوس، دریا، دریاچه، جزایر) برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت، ایجاد اشتغال و در نهایت افزایش تولید ناخالص داخلی تعریف کرد. با عنایت به تعریف بالا، توسعه پایدار دریا محور تنها با حمایت و سرمایه‌گذاری در صنایع مرتبط با آب، حمل‌ونقل دریایی، گردشگری دریایی و... امکان‌پذیر است بنابراین با توجه به لزوم همکاری و همراهی همه سازمان‌ها، نهادها و صنایع دریایی برای توسعه دریا محور پایدار کشور، مهم‌ترین شاخص‌های نیروی دریایی، به‌عنوان لبه بیرونی نیروهای مسلح جهت تسهیل این نوع توسعه به شرح زیر هست.

توانایی ایمن‌سازی شبکه حمل‌ونقل دریایی:

بدون شک توسعه در سایه امنیت شکل می‌گیرد و بالندگی مبادلات اقتصادی و تجاری تنها با پیوند دادن سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور به سیستم حمل‌ونقل بین‌المللی امکان‌پذیر بوده و توسعه اقتصادی دریا محور بدون امنیت مواصلاتی حمل‌ونقل کالا، انرژی و مسافر ممکن نبوده و عدم اقتدار کشور در دریا به معنی تاراج رفتن ثروت ملی است

چراکه با وجود قوانین مختلف، همچنان تروریسم و دزدی دریایی به عنوان دو مؤلفه ناایمن ساز در پهنه اقیانوسها بوده و عملاً هر تلاشی را برای توسعه دریا محور ناممکن می سازد. بنابراین با توجه به تهدیدات پیش گفته، ایجاد بازدارندگی از دو طریق قدرت افکنی و دیپلماسی دفاعی می تواند نقش اساسی در تأمین امنیت دریاها داشته باشد.

الف) قدرت افکنی

قدرت افکنی عبارت است از " کاربرد محدود قدرت نظامی از سوی دولت مردان برای رسیدن به اهداف سیاسی در خارج از سرزمین های اصلی کشور " (۱۲) هدف عمده از قدرت افکنی، تحقق ثبات منطقه ای و بازدارندگی است به عبارتی افزایش توان قدرت افکنی، عمق راهبردی دولت ها را افزایش می دهد که این موضوع برای آن کشور اعتبار و حیثیت به همراه می آورد. (۷)

ب) دیپلماسی دفاعی

در یک تعریف " دیپلماسی دفاعی دربرگیرنده فعالیت هایی مانند انجام گفت وگوهای امنیتی، راهبردی و سطح بالا، تبادل های آموزشی و حرفه ای نظامی، واردات و صادرات تسلیحات و تجهیزات نظامی، برگزاری رزمایش ها و تمرین های نظامی مشترک و نظایر آن از سوی ارتش های کشورهاست (۱۳) تا از این طریق و همبسته نمودن منافع کشورها در دریاها به هم و تشکیل ائتلاف های دریایی در برابر تهدیدات دریایی بازدارندگی ایجاد گردد. چراکه نیروی دریایی ارتش بیش از سایر نیروها دارای ابزار سیاسی و دیپلماتیک بوده و با استفاده از تعامل موردی با ناوگروه ها و کشتی های تجاری سایر کشورها، دیدار در بندرگاه های کشورها، شرکت در رزمایش های دریایی مشترک باعث تقویت بازدارندگی می شود.

توانایی ارتقای منزلت ژئوپلیتیکی کشور با قلمرو سازی و حضور در مناطق و تنگه های راهبردی جهان

تنگه ها را می توان محل تلاقی قدرت، جغرافیا و سیاست نامید به عبارتی در فعالیت گسترده درزمینه حمل و نقل در دریا، تنگه ها به عنوان گذرگاه های ناگزیر از عبور و به عنوان فضاهای توزیع قدرت و تأمین کننده انرژی و غذا در جهان شناخته شده و تسلط کشورها بر این تنگه ها به عنوان تضمین کننده بقا و منافع بیشتر و ابزار مناسب برای کنترل رقبا در عرصه جهانی می باشند. به گونه ای که حتی کشورهای قدرتمند دور از این تنگه ها به دنبال حضور در این فضاها و اعمال قدرت بیشتر در عرصه روابط بین الملل هستند حتی برخی از این کشورها از روش های غیرمتمعارفی چون گروه های شورشی برای تثبیت حضور خود در تنگه ها بهره می برند. بنابراین نیروی دریایی کشور با استفاده از قوانین بین الملل در حوزه دریایی، می تواند یا قدرت سخت و نرم در تنگه ها و مناطق راهبردی حضور یافته و ضمن دفاع از منافع کشور زمینه ارتقای منزلت ژئوپلیتیکی را در سطح جهان فراهم می آورد.

کمک به فرآوری پتانسیل ترانزیتی فضاهای دریایی و اقیانوسی کشور به خصوص در سواحل جنوب شرق

با توجه به لزوم رسیدگی مداوم و گسترده به سواحل خصوصاً در جنوب شرق کشور و نیاز این مناطق به ساخت و سازهای ضروری به عنوان پایه اقتصاد دریا محور، از سال ۱۳۶۸ بر اساس تبصره ۱۹ قانون اول توسعه به دولت اجازه داده شد تا در سه نقطه مرزی کشور شامل کیش، قشم و چابهار اقدام به تأسیس منطقه آزاد تجاری در جهت جلب سرمایه گذاری نماید اما علیرغم این تلاش ها و زیرساخت های پیش بینی شده، تحت تأثیر انزوای جغرافیایی، تحریم های غربی و ناامنی ذهنی عملاً توسعه این مناطق به خوبی پیش نرفت بنابراین لازم است تا این موانع در سرمایه گذاری تا حد ممکن مرتفع گردد. بنابراین گام های اولیه برای امنیت سواحل و ایجاد زمینه سرمایه گذاری خارجی با ایجاد پایگاه های نیروی دریایی ارتش در سواحل مکران (جاسک و کنارک) به عنوان دروازه ورود به اقیانوسها برداشته شده. از سوی دیگر نیروی دریایی با ایجاد امکانات رفاهی، زیرساخت های ترابری چون فرودگاه به خروج این منطقه از انزوای جغرافیایی کمک نموده و به علت حضور بخشی از کارکنان این نیرو با ایجاد امکانات رفاهی، بهداشتی و تفریحی و همچنین جلوگیری از

تعدی کشتی‌های ماهی‌گیری و تجاری کشورهای بیگانه به ماهی‌گیران خودی باعث ارتقای معیشت ساحل‌نشینان شده و امید را در دل ساحل‌نشینان برای ماندن و تلاش برای آبادانی زنده نگه‌داشته است.

نهادینه کردن فرهنگ دریایی در کشور

توجه به اقتصاد دریا محور امری ضروری است که با توجه به سابقه دریانوردی ایرانیان در عرصه دریا و توانمندی‌های و سرمایه فنی انسانی کشور می‌تواند زمینه تقویت اقتدار اقتصادی، سیاسی، نظامی کشور را فراهم نماید

هرچند توسعه فرهنگ دریایی از وظایف ذاتی نیروی دریایی نیست اما بی‌شک تنها با تغییر نگرش خشکی محور در بین مردم و مسئولین است که پشتوانه اقتصاد دریا محور حاصل و اقدامات لازم برای توسعه سواحل و صنایع دریایی فراهم می‌گردد. بنابراین نیروی دریایی با تعامل با رسانه و ارتباط در زمینه فضای مجازی و... می‌تواند با ایجاد گفتمان و فهم مشترک در تصمیم‌گیران و گسترش در این سواحل و توسعه زیرساختی آن‌ها را فراهم و دولت‌ها را به توجه بیشتر به این مناطق به‌عنوان منابع غنی و مهم در توسعه کشور وادار نماید.

ارتقای مهارت‌های آموزشی و تجهیزاتی دریایی کشور

حضور طولانی ناوگان دریایی در اقیانوس‌ها نیازمند نیروی انسانی متخصص و تجهیزات پیچیده و منطبق با علوم به‌روز هست که نیروی دریایی می‌تواند به‌عنوان نهاد حاکمیتی به‌عنوان محور در ارتقای مهارت‌های آموزشی و تجهیزاتی عمل نموده و ضمن همکاری با سایر مراکز علمی و صنعتی کشور در زمینه‌های اقیانوس‌شناسی، دریا و ساخت کشتی توسعه کمی و کیفی آموزش و تجهیزات را در کشور فراهم نموده و محرک سایر بخش‌ها در ابعاد قدرت دریایی (ناوگان تجاری، ناوگان دریایی و زیرساخت‌های ناوگان علوم و فنون دریایی) باشد. تا زمینه اقتصاد دریا محور کشور پیش‌ازپیش فراهم گردد.

روش‌شناسی

رویکرد این پژوهش آمیخته، روش توصیفی و نوع آن کاربردی است که با توجه به تخصصی بودن تحقیق و بعد از مطالعات کتابخانه‌ای و مصاحبه با سه تن از خبرگان در نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران تعداد ۱۶ نفر از کارشناسان و فرماندهان راهبردی نداجا جهت انجام مصاحبه برای احصای شاخص‌های نیروی دریایی اقیانوسی در توسعه پایدار دریا محور کشور با مدرک تحصیلی دکتری و حداقل ۱۰ سال سابقه در مشاغل راهبردی و ۳ نفر از اساتید روابط بین‌الملل و ژئوپلیتیک که دارای تألیفات در این زمینه بودند شناسایی و از بین ۱۳ شاخص بیان‌شده و با استفاده از پل خبرگی تعداد ۵ شاخص به‌عنوان شاخص‌های مهم و تأثیرگذار شناسایی گردید.

نتیجه‌گیری و پیشنهاد

با توجه به بررسی‌های متعدد در طول نگارش پژوهش و مصاحبه با صاحب‌نظران و با عنایت به پیشینه تمدنی دریایی و همچنین تلاش کشور برای حضور در اقیانوس‌ها و تنگه‌های راهبردی جهان می‌توان گفت لزوم اتخاذ سیاست واحد، ایجاد زیرساخت‌های لازم و رصد پیشرفت برنامه‌ها برای استفاده از ظرفیت دریاها و اقیانوس‌ها برای کشور عزیزمان بیش‌ازپیش ملموس است و لازم است تا در رقابت با کشورهای همسایه و استفاده از ژئوپلیتیک کشور در همه زمینه‌ها از جمله ایجاد نیروی دریایی اقیانوسی و در نهایت قدرت دریایی تلاش گردد.



پیشنهاد می‌شود با توجه به بیانیه گام دوم انقلاب و چشم انداز تمدن سازی کشور، ضمن توجه به تولید ادبیات و گفتمان اقتصاد و توسعه دریامحور در سیاست های جاری و کلان کشور، کارگروه رصد اقدامات توسعه دریا محور در وزارت صنعت و معدن یا وزارت کشور ایجاد و جدی تر این موضوع رصد گردد.

منابع

- ۱- وحیدی، ا.، احدی، م.، حاتمی، ا.، زمستان ۱۳۹۹، عوامل مؤثر بر بازدارندگی نظامی در حوزه دریا و هوافضا، فصلنامه مطالعات دفاعی استراتژیک، سال هجدهم، شماره ۸۲، سس ۹۹ تا ۱۱۸
- ۲- سیاری، ح.، خاندادی، ح.، پاییز ۱۳۹۶، الگوی توسعه نقش‌های نیروی دریایی ارتش، فصلنامه مطالعات دفاعی استراتژیک، سال پانزدهم، شماره ۲۸، صص ۳۰۶ تا ۲۷۵
- ۳- امیری، ع.، بهار ۱۳۹۹، نبین نقش نیروی دریایی در قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران، فصلنامه ژئوپلیتیک، سال شانزدهم، شماره اول، صص ۱۳۸-۱۸۲
- ۴- سیاری، ح.، بهار و تابستان ۱۳۸۷، نقش نیروی دریایی بر حفظ قدرت و سیادت دریایی جمهوری اسلامی ایران، فصلنامه علوم و فنون نظامی دانشکده فرماندهی و ستاد آجا، سال پنجم، شماره ۱۶، صص ۷-۱۸
- ۵- بیات، ح.، حاتمی، ا. (۱۳۹۱). بررسی عوامل مؤثر در توسعه نیافتگی سواحل مکران، همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، کنارک.
- ۶- شرقی، آ.، تروریسم دریایی، امنیت دریا و مسئولیت دولت‌ها، فصلنامه تخصصی علوم سیاسی (دانشگاه آزاد اسلامی)، دوره ۱۱، شماره ۳۱ صص ۳۱-۴۶
- ۷- عسکری، محمود (۱۳۹۰)، قدرت افکنی، الزامی برای بازدارندگی، تهران، پژوهشکده مطالعات راهبردی
- ۸- انتشارات سازمان برنامه و بودجه کشور، ۱۴۰۲، لایحه برنامه هفتم توسعه (۱۴۰۲-۱۴۰۶)، تهران
- 9- Nations (2009). Making Disaster Risk Reduction Gender-Sensitive. Geneva. Switzerland: UNISDR, UNDP and IUCN.
- 10- Nations. (1987). Our Common Future World Commission on Environment and development. Oxford University Press
- 11- Tan, androw,t.h(2011), the polotics of maritime power,London routledge
- 12- Gunzinger mark (1993) power projection: making the tough choices Alabama Maxwell air force base
- 13- Shaw martin (2005) the new western way of war Cambridge polity press,

شناسایی و رتبه‌بندی تهدیدات زیست‌محیطی در صنعت حمل‌ونقل دریایی (مورد مطالعه بندر خرمشهر)

مجید نصراللهی^{۱*}، کسری پورکرمانی^۲

۱- دانش آموخته کارشناسی ارشد، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

۲- گروه حمل و نقل دریایی، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

پست الکترونیک، نویسنده مسئول: majidnasrollahi72@gmail.com

چکیده

صنعت دریانوردی و کشتیرانی نقش مهمی در حمل‌ونقل دریایی دارد؛ زیرا بیشترین حمل‌ونقل در دنیا از طریق دریا و به وسیله کشتی انجام می‌شود؛ اما از دیرباز تاکنون، سفرهای دریایی همیشه با مخاطراتی همراه بوده که منجر به ورود خسارت به کالا، کشتی و یا سرنشینان آن می‌شده است. هدف از انجام این پژوهش شناسایی و رتبه‌بندی تهدیدات زیست‌محیطی در صنعت حمل‌ونقل دریایی بندر خرمشهر بود. روش تحقیق از نظر هدف، کاربردی می‌باشد. در این تحقیق برای جمع‌آوری اطلاعات از روش نمونه‌گیری به شکل نمونه‌های در دسترس و نمونه‌های هدفمند استفاده شده است. در این تحقیق، جهت مصاحبه و حضور در پایانه کانتینری بندر، افراد به صورت ملاک محوری انتخاب شده‌اند. جامعه آماری مورد پژوهش، کشتی‌های حمل‌ونقل دریایی در بندر خرمشهر بود. حجم نمونه ۶۰ نفر در نظر گرفته شد. تجزیه و تحلیل داده‌ها با استفاده از نرم‌افزار اکسپورت چویز انجام گرفت. نتایج حاصل از عوامل تهدیدات زیست‌محیطی نشان داد که مقابله با آلودگی دریا ناشی از فعالیت کشتی‌ها، سکوها، سازه‌های ساحلی و فراساحلی با وزن ۰/۵۶ رتبه اول، ممنوعیت تردد با وزن ۰/۴۴ رتبه دوم را کسب کرده است. نتایج حاصل از مدیریت بهداشت و ایمنی دوران کووید ۱۹ نشان داد که اعزام شناورها به داک با وزن ۰/۶۰۱ رتبه اول، ترانزیت با وزن ۰/۱۹۷ رتبه دوم، انجام کلیه خدمات به صورت حضوری با وزن ۰/۱۳۸ رتبه سوم و امضاء گواهی‌نامه‌های بازرسی با وزن ۰/۰۶۵ رتبه چهارم را کسب کرده است.

کلید واژه: تهدیدات زیست‌محیطی، صنعت حمل‌ونقل دریایی، پایانه کانتینری، متغیرهای زبانی.

Identification and ranking the environmental threats in maritime transport industry (case study port of Khorramshahr)

Majid Nasrollahi, Kasra Pourkermani

Abstract— The maritime and shipping industry plays an important role in sea transportation; Because most transportation in the world is done by sea and by ship; But from a long time until now, sea voyages have always been associated with risks that have resulted in damage to the goods, the ship, or its passengers. The purpose of this research was to identify and rank environmental threats in the marine transportation industry of Khorramshahr port. The research method is practical in terms of purpose. In this research, the sampling method in the form of available samples and targeted samples has been used to collect information. In this research, in order to interview and attend the container terminal of the port, people have been selected based on criteria. The statistical population of the study was sea transport ships in Khorramshahr port. The sample size was 60 people. Data analysis was done using ExportChoice software. The results of the environmental threats factors showed that dealing with sea pollution caused by the activity of ships, platforms, coastal and offshore structures with a weight of 0.56 ranked first, traffic ban with a weight of 0.44 ranked second. The results of the health and safety management during the Covid-19 era showed that sending vessels to the dock with a weight of 0.601 ranked first, transit with a weight of 0.197 ranked second, performing all services in person with a weight of 0.138 ranked third and signing inspection certificates. It has won the fourth rank with a weight of 0.065.

Keywords— Environmental threats, Maritime transport industry, Container terminal, Linguistic variables.

۱. مقدمه

اکنون که کشورهای جهان درگیر ویروس کرونا شده‌اند؛ چالشهای بسیاری در حوزه‌های مختلف اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، سلامت و ... بروز نموده است. تا ۴ می ۲۰۲۰، طبق گزارش سازمان بهداشت جهانی، بیش از ۳ میلیون و ۵۰۰ هزار نفر در سراسر دنیا به این ویروس مبتلا شده‌اند. لیکن میزان ابتلا همچنان حالت افزایشی دارد. همچنین عدم وجود درمان اختصاصی قطعی نیز باعث شده تا با مرگ بیش از ۲۴۰ هزار نفر در طی این مدت روبه‌رو شویم. از طرفی به دلایل اقتصادی و اجتماعی افراد جامعه نیازمند تعامل با یکدیگر هستند؛ که این امر موجب می‌شود مهار بیماری سخت‌تر شود. بیماری‌های واگیردار و قرنطینه‌شدن باعث می‌شود که ویرانیهای گسترده‌ای در زندگی افراد جامعه به علت محدود شدن اشتغال پدید آید. بنابراین با توجه به شرایط به وجود آمده، جامعه نیازمند حکمرانی خوب است. حکمرانی خوب نیازمند خلق ارزش عمومی می‌باشد. ارزش عمومی از طریق راه‌های متعددی خلق می‌شود؛ ولی عرصه اصلی بخش پشتیبانی، سازمان‌های خدمات عمومی است، جایی که بیشترین تعامل مستقیم بین متولیان خدمات عمومی، شهروندان و جوامع محلی وجود دارد و از مهمترین خدمات در این زمان، ارائه خدمات آموزشی، بهداشتی، مراقبت‌های اجتماعی در دوره بحران کووید ۱۹ به شمار می‌رود. سازمان ملل متحد شاخص‌های مختلفی برای حکمرانی خوب ارائه نموده است؛ که شامل مشارکت، برابری، شفافیت، پاسخگویی، حاکمیت قانون، وفاق‌گرایی، اثربخشی و کارایی، بینش استراتژیک و انعطاف‌پذیری می‌باشند. دولت برای مهار بحران در این شرایط نیازمند هماهنگی، طبقه‌بندی و همکاری است. در بخش هماهنگی نیازمند انسجام تیم پزشکی با سایر منابع است. در بحث طبقه‌بندی نیازمند ارزیابی ریسک در استان‌ها و بخش‌های مختلف و در بحث همکاری نیازمند همکاری دولت، سازمان‌های اجتماعی و افراد جامعه برای شکست ویروس کرونا می‌باشد(۱).

تنها با رهبری ملی می‌توان هر جامعه‌ای را به منابع سلامت رفتاری مجهز نمود. دولت با دادن اعتماد به اقشار آسیب‌پذیر برای تأمین نیازهای اساسی خانوار می‌تواند کمک حال این قشر در این ایام باشد. همچنان که وام‌های بلاعوض می‌تواند کمک‌کننده باشد. همچنین استفاده از بسیج کارآمد و مؤثر مردمی می‌تواند بخشی از نیازهای افراد کم‌درآمد را جبران نماید. زیرا که فاصله‌گذاری اجتماعی باعث شده است تا بسیاری از خانواده‌ها منبع درآمد خود را از دست بدهند. از طرفی توجه به سلامت روان افراد نیز بسیار حائز اهمیت است که در این زمینه استفاده از خدمات مشاوره‌ای آنلاین و مداخلات روانشناختی برای بیماران و اعضای خانواده نیز می‌تواند مثمر ثمر باشد. چون انجام مداخلات پزشکی به‌طور مستقل و بدون ارتباط با دیگر سازمان‌ها، نظام بهداشت و درمان را فلج می‌سازد؛ لذا تشخیص به موقع بیماری، همکاری سایر سازمان‌ها با نظام بهداشت و درمان و استفاده از روانشناسان و اورژانس‌های اجتماعی، اثربخشی را بیشتر می‌نماید. همچنین روانپزشکان در این ایام با حمایت‌های خود از طریق رسانه و شبکه‌های اجتماعی می‌توانند کمک مؤثری در بهزیستی خانواده‌ها داشته باشند؛ چرا که آگاهی‌دادن برای مقابله با استرس بسیار مهم است(۲). مواردی چون برنامه‌ریزی فعالیت‌ها، ورزش، ارتباطات اجتماعی، تکنیک‌های به آرامش رسیدن و تشویق رفتارهای ارتقادهنده سلامتی و نشر اخبار موثق اطلاعاتی بسیار کارساز است؛ زیرا که اطلاعات نادرست موجب وحشت و هراس در جامعه می‌شود. از طرفی تعطیلی مدارس و دانشگاه‌ها باعث می‌شود که سلامت روان دانشجویان و دانش‌آموزان در دوران قرنطینه تحت تأثیر قرار بگیرد(۳). تحقیقات نشان داده‌اند که دانشجویانی که در مناطق روستایی بدون درآمد ثابت زندگی می‌کنند و دانشجویانی که یکی از اطرافیان آنان به این ویروس مبتلا شده‌اند، سطح اضطراب بالاتری را درک نموده‌اند. دانشجویان ساکن در مناطق شهری نسبت به مناطق روستایی اضطراب کمتری داشته‌اند؛ زیرا که اقتصاد شهری زندگی مرفه‌تر و امنیت مالی بیشتری برای شهروندان دارد. از طرفی در شهرها آموزش‌های بیشتری برای پیشگیری مهیا است، لذا ایجاد راهکار برای این امر نیز ضروری است. از طرفی افراد دارای بیماری زمینه‌ای مثل افراد دیابتی و مسن مستعد عفونت بالاتری هستند و نتایج تحقیقات انجام‌شده از عدم موفقیت استراتژی‌های فعلی مقابله با کرونا در بیماران دیابتی سخن می‌گوید؛ بنابراین مدیریت

این بیماران و پیشگیری از مبتلا شدن این افراد به ویروس کووید ۱۹ بسیار ارزشمند است. چرا که اضطراب نیز موجب بالا رفتن قند خون آنان می‌شود. وزارت بهداشت با غربالگری‌هایی که از افراد دیابتی انجام داده است می‌تواند افراد دیابتی که بیش‌تر در معرض مبتلا شدن هستند را شناسایی و راهکارهای لازم از جمله رعایت موارد بهداشتی و رژیم‌های تغذیه مناسب، دستورات ورزشی در خانه و ارزیابی سطح اضطراب آنان را برای پیشگیری به انجام رساند (۴). کمیسیون بهداشت ملی چین اذعان کرده است بیش از ۳۳۰۰ نفر از کادر درمانی به این ویروس آلوده شده‌اند. لذا دسترسی به تجهیزات حفاظتی برای کارکنان امری حیاتی است. در صورتیکه ایمنی کادر درمان رعایت نشود، ویروس خانواده آنان را به صورت اساسی تهدید خواهد کرد. بنابراین راهکارهای مناسب برای تجهیزات ایمنی کادر درمان، حمایت از خانواده آنان و حمایت روانشناختی می‌تواند راهنمای عمل باشد. آمارها حاکی از آن است که با گسترش ویروس، مردم به روش‌های نادرست درمان روی می‌آورند و از اقدامات پیشگیرانه مناسب روی بر می‌گردانند که خود باعث تلفات در اثر ناآگاهی می‌شود. مدلسازی‌های محققان از انتشار ویروس حاکی از آن است که با استراتژی کاهش مداخله اجتماعی می‌توان به جلوگیری از انتشار ویروس کمک نمود. راهکارهای مناسب مثل غربالگری افراد در مسافرت از شهرها، متوقف کردن وسایل سفرهای عمومی به خارج از شهرها، تعطیلی مدارس و کلیه مراکز آموزشی (۵).

حمل‌ونقل دریایی، وسیع‌ترین روش جابه‌جایی در جهان محسوب می‌شود، از این رو خسارت‌های این روش معمولاً سنگین و در برخی موارد فاجعه‌آمیز بوده و بر وضعیت اقتصادی صاحبان کشتی و شرکت‌های حمل‌ونقل تأثیر زیادی دارد. بیمه‌های حمل‌ونقل دریایی یکی از شاخه‌های قدیمی و بسیار حائز اهمیت در صنعت بیمه است. با توجه به رشد و توسعه تجارت جهانی و گسترش تعاملات کشورها با یکدیگر، امروزه حجم وسیعی از جابه‌جایی کالاها و خدمات شکل گرفته است. حمل‌ونقل در هر کشور، یکی از بخش‌های مهم و زیربنایی توسعه ملی می‌باشد، به طوری که متخصصین و اقتصاددانان معتقدند که بدون داشتن یک سیستم حمل‌ونقل پویا و پیشرفته، امکان دستیابی به اهداف توسعه اقتصادی میسر نخواهد بود. حمل‌ونقل دریایی یکی از شیوه‌های رایج و بسیار قدیمی حمل‌ونقل می‌باشد، اما در فرآیند حمل‌ونقل کشتی‌ها از مبدأ تا مقصد به منظور حمل کالا، سوخت و مسافر و حتی در بندرگاه‌ها و اسکله‌ها و یا در فرآیند تعمیر و نگهداری در حوضچه تعمیر به دلایلی چون خطای نیروی انسانی، وضعیت آب و هوا، شرایط دریا، وضعیت کشتی و یا عوامل خارجی با خطرات و حوادثی مواجه هستند که ممکن است اموال و دارایی‌های صاحبان کشتی و شرکت‌های حمل بار و مسافر را با خطرات بسیاری تهدید نماید و برای فعالیتهای اقتصادی آن‌ها مشکلات جدی را ایجاد نماید (۶). اگر برنامه‌های الزام برای مدیریت آن‌ها متناسب با شرایط و زیرساخت‌ها تهیه و اجرا نشده باشد، مدیریت بحران را با مشکل مواجه می‌کند. حمل‌ونقل و محیط‌زیست در حقیقت دو مقوله متناقض هستند. چرا که حمل‌ونقل از یک سو مزایای اجتماعی و اقتصادی قابل توجهی را به همراه داشته و از سوی دیگر بر سیستم‌های زیست‌محیطی تأثیرگذار است. ضرورت حفاظت و حمایت از محیط‌زیست دارای اهمیت ویژه‌ای بوده تا جایی که این امر، جامعه انسانی را واداشته است تا قوانین و مقررات ویژه‌ای، با عنوان حقوق محیط‌زیست تدوین نمایند. اما با این وجود هنوز هم بشر نتوانسته پیامدهای آسیب‌رساننده و مخرب خود را بر محیط‌زیست و اکوسیستم آن، کنترل نماید و جهان همواره با روند تخریب و آلودگی روزافزون محیط مزبور روبه‌رو است. رودخانه اروند در شهرستان‌های آبادان و خرمشهر، شهرک‌های صنعتی مجاور، پالایشگاه و ... مجموعه‌هایی متعددی در مجاورت آن واقع شده‌اند. بنادر آبادان و خرمشهر، شهرک‌های صنعتی مجاور، پالایشگاه و ... مجموعه‌هایی از صنایع هستند که آلاینده‌ها را از راه‌های گوناگون وارد محیط‌زیست این رودخانه نموده و شرایط تعادل محیط‌زیست را با بحران مواجه می‌سازند. گرچه تحقیقات تجربی بسیاری پیرامون حمل‌ونقل دریایی و محیط‌زیست دریایی صورت پذیرفته، اما مطالعات پیرامون تأثیر حمل‌ونقل دریایی بر محیط‌زیست بندر خرمشهر و اروندرود کمتر مورد توجه قرار گرفته است. یک کشتی دریایی به عنوان یک تأسیسات بسیار پیچیده، منبع اصلی آلودگی محیط‌زیست دریایی و هوا است (۷). تحقیقات انجام‌شده توسط T&E نشان می‌دهد که یک شرکت واحد، Carnival Corporation & PLC مسئول بخش عظیمی از آلودگی است. در سال ۲۰۱۷، کشتی‌های رزمناو آن ده برابر بیشتر اکسید گوگرد (SOX) بیش

از ۲۶۰ میلیون وسیله نقلیه خودرو در اتحادیه اروپا منتشر کردند به همین دلیل است که تحلیل مخاطرات زیست‌محیطی در حمل‌ونقل دریایی، استفاده از مفهوم شناسایی و کاهش آلودگی ناشی از کشتی بسیار مهم است (۷). منبع آلودگی یک کشتی، ناشی از انبار، مخازن بار، موتورخانه، مخازن سوخت، مخازن بالاست، تجهیزات حفاری، تأسیسات بهداشتی، امکانات کارکنان و اتاق‌های تأسیسات است (۸).

Danil et al (2022)، در مقاله‌ای با عنوان ارزیابی اثرات زیست‌محیطی در صنعت دریایی بیان کردند که اولاً کشتی باید دارای سیستم تصفیه بالاست مجهز و نصب‌شده باشد، ثانیاً کشتی باید مجهز به فیلتر مخصوص برای از بین بردن انتشار گوگرد باشد و ثالثاً کشتی باید با مقررات Tier برای کاهش موفقیت‌آمیز انتشار NOx مطابقت داشته باشد. به ارزیابی محیط‌زیست دریایی و ایمنی دریایی با استفاده از پایگاه داده کنترل ایالت بندر پرداختند. یافته‌های این مطالعه بینش‌های مهمی را در مورد چگونگی تسهیل یک روش مؤثر در انتخاب کشتی مورد بازرسی، و به دنبال آن شناسایی مشخصات ریسک کشتی و طراحی منطقه بازرسی ارائه می‌کند، که نقش مهمی در کمک به بازرسی در طول بازرسی برای تقویت بیشتر ایمنی دریایی، ایمنی کشتی، سلامت دریانوردان و حفاظت از محیط‌زیست دریایی (به ویژه برای کشتی‌هایی که مدت زمان کوتاهی در اسکله دارند)، از نظر زمان کارآمد و مؤثر دارد.

در مقاله ذکر شده با عنوان برنامه‌ریزی و اقدام برای مقابله مؤثر با خطرات و اثرات ترکیبی ناشی از تغییرات آب و هوا و زباله‌های دریایی، مطالعه‌ای در مورد تهدیدهای مرتبط ناگسستنی برای اقیانوس‌های جهان، زباله‌های دریایی و تغییرات آب و هوایی را انجام دادند. شواهد فزاینده‌ای وجود دارد که تغییرات آب و هوایی و زباله‌های دریایی به طور جدایی‌ناپذیری با هم مرتبط هستند، اگرچه این فعل و انفعالات و اثرات ناشی از آن به طور گسترده در مناطق اقیانوسی متفاوت است و به ویژگی‌های خاص محیط‌های دریایی خاص بستگی دارد. رویکردهای انعطاف‌پذیری اکوسیستم، که تغییرات آب و هوایی را با سایر عوامل استرس‌زای محلی ادغام می‌کند، چارچوب مناسبی را برای در نظر گرفتن زباله‌های دریایی در جایی که خطر تلقی می‌شود، و برای هدایت، هماهنگی و اولویت‌بندی تحقیقات و نظارت، و همچنین مدیریت، سیاست ارائه می‌دهد.

Monios and Adolf (2021)، منطق‌های نهادی رقابتی و فرسایش نهادی در حاکمیت محیطی حمل‌ونقل دریایی را مورد مطالعه قرار دادند. تنظیم‌کننده کلیدی این بخش، سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) تلاش می‌کند قوانین زیست‌محیطی سخت‌گیرانه‌تری را وضع کند، اما منطق غالب اجازه این تحولات را نمی‌دهد. در عین حال، منطق پایداری که توسط بازیگران پیرامونی هدایت می‌شود، نمی‌تواند به سلطه دست یابد. این منجر به فرسایش مداوم مشروعیت نهاد حاکمیت حمل‌ونقل دریایی و یک وضعیت اینرسی می‌شود که هیچ نهاد جدیدی نمی‌تواند ظهور کند. این رکود، از برخی جهات، بدتر از کاهش است، زیرا نمی‌توان به مسائل جاری رسیدگی کرد، که منجر به از بین رفتن اعتماد به سیستم، رکود و بن بست بیشتر و عدم اقدام در مورد انتشار گازهای گلخانه‌ای می‌شود.

۲. مواد و روش‌ها

این تحقیق از حیث هدف، کاربردی بوده و از لحاظ جمع‌آوری داده کیفی می‌باشد. با توجه به تعریف تحقیق که در خصوص آلودگی‌های دریایی ناشی از کشتیرانی می‌باشد، این نکات قابل تأمل می‌باشد: بخش مهمی از آلاینده‌های حمل‌ونقل، مرتبط با صنعت کشتیرانی است. آلودگی کشتیرانی در باورهای سنتی همان آلودگی‌های نفتی ناشی از تصادفات سهمگین تانکرهای حامل سوخت و یا آلودگی‌های سطحی ناشی از عملیات روزانه کشتی‌ها بوده است.

پارامترهای تهیه‌شده از آلودگی‌های مرتبط با بخش حمل‌ونقل دریایی در بندر خرمشهر معین گردید. این اطلاعاتی که در خصوص نوع آلودگی‌های دریایی رخ داده در محدوده کانال اروند بود، از طریق آمار اداره ایمنی و حفاظت دریایی بندر خرمشهر جمع‌آوری گردیده است و در جهت الویت‌بندی پارامترهای تحقیق استفاده گردید.

جامعه‌ی آماری، متشکل از کارکنان و مدیران بندر خرمشهر که آگاه به کشتی‌ها و شناورهای حمل‌ونقل دریایی (مدیران و معاونان بندر، کارکنان بخش دریایی و بندری و ...) هستند.

۳. نتایج

مفهوم فازی بودن در روش AHP معمولی، بصورت غیرمستقیم و بدون بکارگیری از مجموعه‌های فازی مورد توجه قرار گرفته است. در واقع در این رویکرد با استفاده از عبارات کلامی که در جدول (۱) آمده است، مفهوم فازی در تعیین ماتریس‌های مقایسه زوجی دخالت داده می‌شود. از اینرو با تعمیم روش فوق، روش‌هایی ارائه می‌گردد که در آن‌ها از اعداد فازی برای بیان میزان ارجحیت عناصر بکار بسته می‌شود. در این میان به روش‌های ارائه‌شده توسط چانگ (Da- Yong Chang) می‌توان اشاره نمود. در این پژوهش از AHP فازی به روش آنالیز توسعه‌یافته چانگ (FAHP) استفاده شده است. چرا که در روش قبلی چانگ با در نظر گرفتن وزن صفر و -۱ برای معیارها، این روش زیر سوال برده شد و روش توسعه یافته آن مورد توجه قرار گرفت.

به‌منظور تعیین وزن هر یک از ۲ شاخص تعیین شده در مرحله قبل از روش تحلیل سلسله مراتبی فازی به روش تحلیل توسعه‌یافته چانگ استفاده شده است. برای جمع‌آوری نظرات مدیران و خبرگان در خصوص مقایسه زوجی شاخص‌ها، از تابع عضویت متغیرهای زبانی که در جدول (۱) آمده است، استفاده شده است. گفتنی است از آنجا که برای تمامی اعضای تیم وزن یکسانی در نظر گرفته شده است، فرمول میانگین هندسی به صورت بیان نموده شده، آمده است. ماتریس مقایسات زوجی AHP فازی حاصل از میانگین هندسی نظرات، آمده است. در جدول بیان شده، در خصوص مقادیر پایین قطر اصلی، از معکوس مقادیر به دست آمده برای درایه‌های قطر اصلی استفاده شده است.

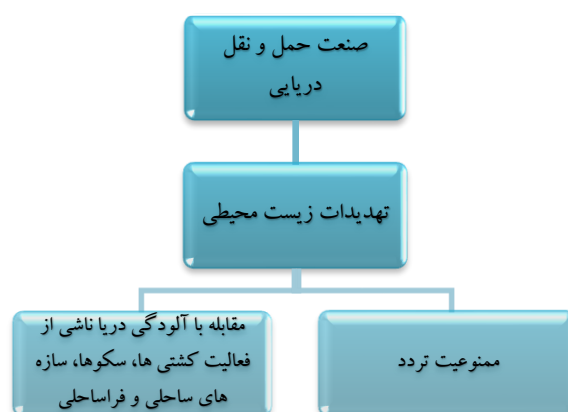
پس از مشخص نمودن عوامل و مولفه‌های تحقیق، جهت تعیین اهمیت و وزن عوامل از روش تحلیل فرآیند شبکه‌ای AHP استفاده می‌گردد. در این پژوهش، نخست مقایسات زوجی عوامل و مؤلفه‌ها ایجاد شد و در اختیار خبرگان قرار گرفت. تعداد خبرگان در این قسمت نیز ۶۰ نفر می‌باشد. بعد از تکمیل ماتریس‌های مقایسات زوجی، نرخ ناسازگاری هر کدام محاسبه گردید که همگی کمتر از ۰/۱ بود که نشان از ثبات و سازگاری بودن ماتریس‌ها هست. سپس مقایسات زوجی خبرگان، به وسیله‌ی روش میانگین هندسی ادغام شدند و بعد از آن جهت تعیین وزن، وارد نرم‌افزار Expert Choice شد. در ادامه نتایج مقایسات زوجی و اوزان آورده شده است.

جدول ۱- تابع عضویت متغیرهای زبانی تعیین وزن معیارها

ارجحیت سطر به سطر			ارجحیت سطر به ستون				
عدد فازی معادل			متغیر زبانی	عدد فازی معادل			متغیر زبانی
۱/۰۰	۱/۰۰	۱/۰۰	اهمیت یکسان	۱/۰۰	۱/۰۰	۱/۰۰	اهمیت یکسان
۰/۳۷	۰/۵	۰/۷۵	یکسان تا نسبتا مهمتر	۱/۳۳	۲/۰۰	۲/۶۷	یکسان تا نسبتا مهمتر
۰/۲۷	۰/۳۳	۰/۴۳	نسبتا مهمتر	۲/۳۳	۳/۰۰	۳/۶۷	نسبتا مهمتر
۰/۲۱	۰/۲۵	۰/۳۰	نسبتا تا بسیار مهمتر	۳/۳۳	۴/۰۰	۴/۶۷	نسبتا تا بسیار مهمتر
۰/۱۸	۰/۲۰	۰/۲۳	بسیار مهمتر	۴/۳۳	۵/۰۰	۵/۶۷	بسیار مهمتر

جدول ۲- ابعاد و شاخص‌های پژوهش به همراه علائم اختصاری

شاخص	معیار
مقابله با آلودگی دریا ناشی از فعالیت کشتی‌ها، سکوها، سازه‌های ساحلی و فراساحلی (A1)	تهدیدات زیست‌محیطی
ممنوعیت تردد (A2)	



شکل ۱- مدل شبکه‌ای پژوهش در نرم‌افزار

این پژوهش شامل ۲ معیار اصلی است که مقایسات زوجی ادغام‌شده آن‌ها در جدول (۳)، آورده شده است. نرخ ناسازگاری این مقایسات زوجی شده است و چون کمتر از ۰/۱ می‌باشد، نشان‌دهنده سازگاری قابل قبول است.

جدول ۳- مقایسه زوجی معیارها نسبت به هدف

شاخص‌های معیار تهدیدات زیست‌محیطی	مقابله با آلودگی دریا ناشی از فعالیت کشتی‌ها، سکوها، سازه‌های ساحلی و فراساحلی	ممنوعیت تردد
مقابله با آلودگی دریا ناشی از فعالیت کشتی‌ها، سکوها، سازه‌های ساحلی و فراساحلی	۱	۵
ممنوعیت تردد	۳	۱

جدول ۴- ماتریس نرمال مقایسه زوجی

شاخص‌های معیار تهدیدات زیست‌محیطی	مقابله با آلودگی دریا ناشی از فعالیت کشتی‌ها، سکوها، سازه‌های ساحلی و فراساحلی	ممنوعیت تردد
مقابله با آلودگی دریا ناشی از فعالیت کشتی‌ها، سکوها، سازه‌های ساحلی و فراساحلی	۱، ۱، ۱	۴، ۵، ۶
ممنوعیت تردد	۲، ۳، ۴	۱، ۱، ۱

جدول ۵- وزن‌ها و نرخ سازگاری

وزن‌ها	وزن فازی	میانگین هندسی
۰/۵۶	۰/۵۲، ۰/۵۵، ۰/۵۸	۲/۰۰، ۲/۲۰، ۲/۴۰
۰/۴۴	۰/۴۰، ۰/۴۳، ۰/۴۴	۱/۴۱، ۱/۷۳، ۲/۰۰

نرمال‌سازی وزن حاصل از سوپرماتریس موزون، وزن‌های نهایی حاصل می‌شود که به منظور معیارهای اصلی در جدول (۶) آورده شده است. با توجه به اطلاعاتی مندرج در جدول (۷)، مقابله با آلودگی دریا ناشی از فعالیت کشتی‌ها، سکوها، سازه‌های ساحلی و فراساحلی با وزن ۰/۵۶، رتبه اول و ممنوعیت تردد با وزن ۰/۴۴، رتبه دوم را کسب کرده است.

جدول ۶- اوزان نهایی معیارها

وزن نرمال	وزن حاصل از سوپرماتریس	معیار
۰/۵۶	۰/۵۵	مقابله با آلودگی دریا ناشی از فعالیت کشتی‌ها، سکوها، سازه‌های ساحلی و فراساحلی
۰/۴۴	۰/۴۲	ممنوعیت تردد

۴. بحث و نتیجه گیری

در دنیای امروز همزمان با پیدایش نسل‌های جدید از بنادر، کارکردهای این نقاط استراتژیک نیز تغییر پیدا کرده است به نحوی که دیگر نمیتوان بندر را صرفاً محلی برای آمد و شد کشتی‌ها، بارگیری و تجارت لقب داد. امروزه بنادر، محل انجام فعالیت‌های اقتصادی متنوعی هستند و نقش اقتصادی آنها به اندازه نقش سنتی که در تجارت داشتند، واجد اهمیت است این تحولات به همراه بروز چالش‌های زیست‌محیطی جهانی، وضعیتی نامطلوب را برای محیط زیست دریایی رقم زده است. مواد زائد ناشی از فعالیت پالایشگاه‌ها و کارخانه جات مستقر در بنادر، فاضلاب بندر شهرها، آلودگی صوتی، آلودگی حرارتی، تغییر کیفیت آب، آسیب پذیری حیات جانداران دریایی، بخشی از این تهدیدات زیست‌محیطی است که در کنار تهدیدات ناشی از نقش تجاری بندر، آینده‌های خطرناک را برای محیط زیست دریایی ترسیم میکند. اثرگذاری این چالش‌ها در برخی موارد فراسرزمینی و بعضاً جهانی است. حقوق بین‌الملل کنونی به صورت پراکنده و در قالب معاهدات، قواعد عرفی و نرم‌تعهداتی را بر دولت صاحب بندر بار نموده است که میتوان آنها را ذیل دو گروه تعهدات پیشگیرانه و مقابله‌ای مورد بررسی قرار داد. تعهدات پیشگیرانه شامل اتخاذ اقدامات احتیاطی، ارزیابی آثار زیست‌محیطی، تدارک تسهیلات مناسب و بازرسی کشتی‌ها شده و تعهدات مقابله‌ای نیز تعهد به گزارش‌دهی از حوادث متضمن ریزش نفت، مقابله با تخلیه مواد زائد در دریا و مقابله با صید غیرقانونی، گزارش نشده و نابسامان را دربرمیگیرد. تعهدات مذکور، تعهدات سرزمینی دولت صاحب بندر هستند در حالی که چالش‌های نوظهور فراروی بندر مانند صید غیرقانونی، گزارش نشده و نابسامان محدود به چارچوب سرزمینی دولت صاحب بندر نبوده و مناطق فراتر از صلاحیت ملی دولت صاحب بندر را نیز درگیر می‌نمایند.



۵. منابع

- 1) Anas, S. Alamoush, F. and Aykut, I., 2022. Ports, maritime transport, and industry: The immediate impact of COVID-19 and the way forward. *Maritime Technology and Research*; 4(1), pp.125-126.
- 2) Braca, P., Gaglian, D., Marano, S., Millefiori, L., Willett, p. and Pattipati, K., 2021. Decision support for the quickest detection of critical COVID-19 phases. *Springer Science and Business Media LLC*, 5(2), pp.1-3.
- 3) Bragatto, P., Tomaso, V., Milazzo, M. and Fabiano, B., 2021. The impact of the COVID-19 pandemic on the safety management in Italian Seveso industries. *Journal of Loss Prevention in the Process Industries*, 22(4), pp.248-263.
- 4) Chuah, L.F., Mokhtar, K., Abu Bakar, A., Rosni, M., Nor Hasni, H., Bokhari, A., Mubashir, M., Azhafiz, M. and Hasan, M., 2022. Marine environment and maritime safety assessment using Port State Control database. *Springer Science and Business Media LLC*, 45(2), pp.137-139.
- 5) Cui, P., Liu, Y., Ju, X. and Gu, T., 2022. Key Influencing Factors and Optimization Strategy of Epidemic Resilience in Urban Communities-A Case Study of Nanjing, China. *Int. J. Environ. Res. Public Health*, 45(6), pp.256-259.
- 6) Deja, A. and Kabulak, P., 2017. Analysis and evaluation of technical parameters of selected oily water separators used in seagoing vessels. *17th International Multidisciplinary Scientific*, Tehran. Iran.
- 7) Deja, A., Kabulak, P. and Kaup, M., 2018. a concept of a model for the management of ship-generated waste and cargo residues in port areas, *18th International Multidisciplinary Scientific GeoConference*, Tehran. Iran.
- 8) Deja, A. Ulewicz, R. and Kyrychenko, Y., 2021. Analysis and assessment of environmental threats in maritime transport. *Transportation Research Procedia*, 55 (1), pp.1073-1080.
- 9) Dehning, J., Zierenberg, J., Spitzner, P., Wibral, M., Neto, J., Wilczek, M, and Priesemann, v., 2020. Inferring change points in the spread of COVID-19 reveals the effectiveness of interventions. *American Association for the Advancement of Science (AAAS)*, 58(6), pp.365-369.
- 10) Farahini, M., Shouri, F. and Kalantari, Z., 2013. Investigating the impact of sea transportation on the marine environment with a case study of Khorramshahr port and Arvand river. *The 16th Marine Industry Conference*, 18(2), pp.1-11.
- 11) Faber, J., Huigen, T. and Nelissen, D., 2017. Regulating speed: A short-term measure to reduce maritime GHG
- 12) Wut, T.M., Xu, J. and Wong, S., 2021. Crisis management research (1985–2020) in the hospitality and tourism industry: A review and research agenda. *Tour Manag*, 85(4), pp.125-129.
- 13) Yazir, D., Şahin, B., Leung, T. and Tseng, P., 2021. Effects of COVID-19 on maritime industry: a review. *International Maritime Health*, 71(4), pp. 678-690.
- 14) Yuen, K.F., Li, K.X., Xu, G., Wang, X. and Wong, Y.D., 2019. A taxonomy of resources for sustainable shipping management: Their interrelationships and effects on business performance. *Transp. Res Part E Logist Transp*, 128(11), pp. 316-332.
- 15) Zhang, Y. and Sun, Z., 2021. The Coevolutionary Process of Maritime Management of Shipping Industry in the Context of the COVID-19 Pandemic. *J Mar Sci Eng*, 9(2), pp.1293-1300.
- 16) Zhaotong, L., Xueqin, W., Xue, L. and Kum, Y., 2022. Post COVID-19: Health crisis management for the cruise industry. *Int J Disaster Risk Reduct*, 71(8), pp.1369-1380.



ظرفیت‌های مکران در توسعه دریا محور کشور

رضا محمودپور^{۱،۲*}، ابراهیم تازیکی^۳

۱. نیروی دریایی ارتش ج.ا.ایران

۲. دانشجوی دکتری سیاست دفاعی - دانشگاه عالی دفاع ملی

۳. دانشجوی دکتری تاریخ اسلام، دانشگاه مازندران

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: reza_mahmoodpour@yahoo.com

چکیده:

فضاهای مختلف جغرافیایی در همه ابعاد آن از مقیاس خرد تا ملی و جهانی واجد ارزش‌هایی هستند که بامطالعه و تشریح موقعیت و وضعیت آن‌ها، نمایان و شفاف می‌شوند. یکی از این فضاهای باارزش ایران، سواحل مکران در جنوب شرق کشور هست که در صورت فهم منطقی و سرمایه‌گذاری مناسب، می‌تواند به شاه‌کلید توسعه مبدل و ظرفیت‌های متعدد را در اختیار کشور قرار دهد. بنابراین با این پیش‌فرض، این پژوهش به‌صورت توصیفی و با استفاده از اسناد کتابخانه‌ای درصدد بررسی ظرفیت‌های ژئواکونومیک سواحل مکران در توسعه دریا محور کشور می‌باشد.

کلید واژه: توسعه، اقتصاد دریا محور، سواحل مکران، ژئواکونومی.

Geo-economic potentials of Makran coasts in the sea-oriented development of the country

Reza Mahmood pour^{1,2,*}, Ebrahim Taziki^{1,3}

* Corresponding Author E-mail: reza_mahmoodpour@yahoo.com

Abstract— Different geographical spaces in all its dimensions, from micro to national and global scale, have values that become visible and clear by studying and explaining their position and condition. One of these valuable areas of Iran is the coast of Makran in the southeast of the country, which, if properly understood and invested, can become the key to development and provide the country with numerous capacities. Therefore, with this premise, this research aims to investigate the geo-economic capacities of Makran coast in a descriptive manner and using library documents in the sea-oriented development of the country.

Keywords— Development, sea-oriented economy, Makran coasts, Geo-economy

مقدمه

فضاهای مختلف جغرافیایی در همه ابعاد آن از مقیاس خرد تا ملی و جهانی واجد ارزش‌هایی هستند که بامطالعه و تشریح موقعیت و وضعیت آن‌ها، نمایان و شفاف می‌شوند. این ارزش‌های نهفته در بطن مکان‌ها و فضاهای جغرافیایی گرچه به لحاظ ماهوی و ساختاری از ثبات نسبی برخوردارند، اما از لحاظ کارکردی متغیر بوده و تحت تأثیر زمان، مکان و اراده سیاسی حاکمان تغییر می‌یابند بنابراین نقش‌آفرینی مکان‌ها و فضاهای جغرافیایی در ابعاد مختلف از جمله

اقتصادی، سرشتی دینامیک و پویا دارند. سواحل مکران نیز با امتیازاتی چون دسترسی به آب‌های آزاد، دارا بودن منابع غنی دریایی، پتانسیل بالا در گسترش تجارت منطقه‌ای- فرا منطقه‌ای و صنعت توریسم از منابع خدادادی کشور بوده و می‌تواند با سرمایه‌گذاری و ارتباط با صنایع دریایی (حمل‌ونقل دریایی، ساخت و تعمیر کشتی، صنایع فراساحل، صنایع دریایی نظامی، گردشگری دریایی، شیلات و...) به‌عنوان یکی از راهبردی‌ترین حوزه‌ها عمل و ضمن توسعه اقتصاد دریا محور کشور، در شرایط سخت تحریم‌های غربی و تلاش آنان برای تک افتادگی (غربت ژئوپلیتیک، تنهایی استراتژیک و...) جمهوری اسلامی ایران، به‌عنوان نقطه اتکا، قوت و محل تأمین نیازهای کشور عمل نماید.

بنابراین نویسندگان این مقاله با درک جایگاه سواحل مکران در اقتصاد ایران و ظرفیت‌های متعدد آن، به دنبال پاسخ به این سؤال است که مؤلفه‌های ژئواکونومیکی سواحل مکران در توسعه دریا محور کشور کدام است؟

مفهوم شناسی

توسعه :

توسعه به معنای فرآیندی جامع از فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی است که هدف آن بهبود مداوم زندگی تمامی جمعیت بوده که فعالیت، آزادی، مشارکت مناسب و توزیع عادلانه منافع از ارکان اساسی آن به شمار می‌آید. (۲) این مفهوم پس از ویرانی‌های جنگ جهانی دوم در قاره سبز و تبدیل آن به مخروبه‌ای از نخاله‌های ساختمانی بیشتر مورد توجه اندیشمندان و نظریه‌پردازان قرار گرفت. و تلاش شد تا با دید وسیع‌تر مسیر توسعه مشخص و سیاست‌های مورد لزوم در این مسیر برای کشورهای آفریقایی، آسیایی، خاورمیانه و حوزه کارائیب ترسیم گردد.

توسعه پایدار:

پس از آنکه در سال ۱۹۹۲ کنفرانس ریو به همت سازمان ملل متحد با حضور ۱۷۲ کشور و باهدف ایجاد همکاری مشترک میان این دولت‌ها در راستا حل مسائل مربوط به توسعه جهانی پس از نابودی‌های جنگ جهانی دوم برگزار شد مفهوم توسعه بار معنای متفاوتی به خود گرفته و عبارت توسعه پایدار وارد محافل سیاست‌گذاری شد. توسعه پایدار توسعه‌ای است که نیازهای نسل کنونی را بدون خدشه‌دار کردن توانایی نسل آینده برآورده کند. در این تعریف، حق نسل‌ها در برخورداری همسان از سرمایه طبیعی به رسمیت شناخته شده و استفاده از سرمایه طبیعی در حد بهره‌گیری از آن مجاز شمرده شده است. (۱۲) از منظری دیگر توسعه پایدار توسعه‌ای است که بتواند احتیاجات نسل حاضر را بدون فدا کردن توانایی نسل‌های آینده برای برآورده سازی نیازمندی‌هایشان تأمین کند. (۱۳)

توسعه دریا محور:

توسعه دریا محور را می‌توان استفاده پایدار از ظرفیت‌ها و منابع گسترده‌های جغرافیایی آبی (اقیانوس، دریا، دریاچه، جزایر) برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت، ایجاد اشتغال و در نهایت افزایش تولید ناخالص داخلی تعریف کرد. با عنایت به تعریف بالا، توسعه پایدار دریا محور تنها با حمایت و سرمایه‌گذاری در صنایع مرتبط با آب، حمل‌ونقل دریایی، گردشگری دریایی و... امکان‌پذیر است.

سواحل مکران

مکران در جنوب خاوری ایران واقع شده است. کرانه‌های ایرانی مکران که شکل‌دهنده‌ی کرانه شمال خاوری رأس‌الخلیج است، از دلتای رود میناب به ازای حدود ۱۴۰ کیلومتر تا رأس‌الکوه، و از آنجا به درازای حدود ۴۸ کیلومتر تا بندر جاسک ادامه دارد. (۱) سواحل مکران به علت موقعیت خاص جغرافیایی از دوران باستان محل تجارت و کشتی‌رانی بوده است.

ویژگی خاص جغرافیایی، اهمیت تاریخی و وجود بنادر مهم چابهار، کنارک، جاسک و سیریک سبب شده تا سواحل مکران از نظر سیاسی، اقتصادی و نظامی اهمیت ویژه‌ای داشته باشد. توسعه آینده کشور با توجه به موقعیت جغرافیایی و ساحلی دریای عمان وابسته به طراحی سیاست‌های کارآمد و استفاده بهینه از کارکرد این منطقه از کشور می‌باشد (۴)

منطقه ساحلی مکران مشتمل بر ۵ شهرستان چابهار، جاسک، سیریک، کنارک و میناب در دو استان سیستان و بلوچستان و هرمزگان می‌باشد که قدمت این منطقه در منابع مختلف تاریخی نیز قابل رصد است که با مطالعه برخی از این منابع می‌توانیم به اطلاعات مهم و ارزشمندی از زندگی مردم ساکن سواحل مکران دست پیدا کنیم. نثارخوس، یکی از سرداران اسکندر، مردم این ناحیه را این‌گونه توصیف می‌کند «از حیث تمدن بسیار پایین بودند. آن‌ها در کلبه‌های محقری زندگی می‌کردند که تیره‌های آنان از استخوان‌های نهنگ بود و تعدادی گوسفند تنها دارایی این مردمان بود. آب آشامیدنی آنان بسیار شور و با حفر چاه به دست می‌آمد.» (۵) مارکوپولو، تاجر و جهانگرد ایتالیایی که در قرن سیزدهم میلادی می‌زیست و خاطرات خود را در کتاب معروف خود به نام سفرهای مارکوپولو ثبت کرده است، وقتی در حال بازگشت از چین بود از سواحل مکران عبور کرده و نام آنجا را «کِس مَکوران» ضبط کرده است. (۹) قدیمی‌ترین سندی که نام مکران در آن ثبت شده است کتیبه بیستون است. در این کتیبه، ایالت مکران به شکل «مَکه»، «ماکا، مِکا» (Maka) به‌عنوان چهاردهمین ساتراپی امپراتوری هخامنشی معرفی شده است. (۱۰) در یک ترسیم کلی می‌توانیم مکران را از شمال به سیستان، از شرق به دره سند، از غرب به کرمان و کوه‌های تیس و از جنوب به دریای عمان و اقیانوس هند محدود کنیم. (۸)

ژئواکونومی

ژئواکونومی به‌عنوان نگرش جدید نسبت به مبنای کنشگری دولت‌ها و بازیگران روابط بین‌الملل پس از دوران جنگ سرد، در سال ۱۹۹۰ توسط ادوارد لوتواک در مجله نشنال اینترست مطرح گردید. او بر این ادعا بود که مناسبات بین‌المللی دوره جنگ سرد که مبتنی بر رقابت نظامی بود، پس از جنگ سرد به‌سوی مناسبات مبتنی بر رقابت اقتصادی و تجاری خواهد چرخید و جهان شاهد ظهور دنیایی مملو از روابط تجاری و اقتصادی خواهد بود. از نظر وی نقش آفرینی اقتصاد و تجارت در مناسبات بین‌المللی علاوه بر توسعه رقابت، می‌تواند منجر به شکل‌گیری اتحادیه‌های اقتصادی برای همکاری بین‌المللی و توسعه سرمایه‌گذاری و بازارهای مشترک بشود. ژئواکونومی به‌عنوان بعد اقتصادی ژئوپلیتیک، توجه برخی از صاحب‌نظران جغرافیای سیاسی، ژئوپلیتیک، اقتصاد، روابط بین‌الملل و سیاست را به خود جلب نموده است.

ظرفیت‌های ژئواکونومیک سواحل مکران

۱- فرآوری پتانسیل ترانزیتی فضای جغرافیایی کشور در حمل‌ونقل دریایی

سواحل مکران با داشتن شرایط پهلوگیری کشتی‌های بزرگ و امکان ایجاد تأسیسات بندری و واقع‌شدن در مسیر دو کریدور بین‌المللی تجاری (از سه کریدور موجود) به چهارراه ترانزیتی جهان شهرت یافته و این کریدورها به‌عنوان یکی از مؤلفه‌های مهم و مؤثر در قدرت ملی کشور، در صورت رفع موانع و راه‌اندازی می‌توانند به ابزار چانه‌زنی مهم برای تبدیل و ضمن محرومیت‌زدایی و ارتقای جایگاه ژئوپلیتیکی کشور، رؤیای افزایش ارتباط تجاری دریایی هند، ایران، روسیه، آسیای مرکزی و اروپا را که از سالیان گذشته ایران در سر می‌پروراند محقق نماید مخصوصاً کریدور شمال- جنوب که با آغاز از بندر چابهار و عبور از شهرها و استان‌های مهم کشور همچون سیستان و بلوچستان توسعه این مناطق و وابستگی کشورهای متعدد همسایه به ایران را در پی داشته و توسعه اقتصادی کشور را تسهیل خواهد بخشید. ضمناً

رونق کریدور شمال-جنوب، سرآغاز توسعه پایدار جنوب شرق ایران و درنهایت به برقراری و گسترش رفاه و امنیت منجر شده و درعین حال ایران را به یک قدرت منطقه‌ای متصل به نظام بین‌المللی، مبدل می‌سازد.

از نگاه دیگر جمهوری اسلامی ایران همچنین با دارا بودن بندر چابهار به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر اقیانوسی و استراتژیک، نقش ارزنده در ترانزیت بین‌المللی کالا و خدمات دارد. این بندر نقطه اتصال هند به آسیای میانه و روسیه، کوتاه‌ترین مسیر کشورهای محصور در خشکی چون افغانستان، ترکمنستان، قزاقستان و... به آب‌های آزاد است. و نقش ویژه‌ای در خنثی نمودن تحریم‌های ظالمانه غرب دارد. از سوی دیگر چابهار به خاطر دوری از تحولات خلیج فارس و داشتن زیرساخت مطمئن و ایمنی پایدار (نسبت به پاکستان) می‌تواند برای تجار آسیای میانه و افغانستانی جذابیت داشته و در کنار رونق اقتصادی، باعث آبادانی کشور درزمینه‌های صادراتی، ریلی و جاده‌ای شود.

۲- ایمن‌سازی نسبی شبکه حمل‌ونقل دریایی ایران برای توسعه دریا محور با پیوند زدن سیستم حمل‌ونقل و ارتباطات ملی ایران با سیستم حمل‌ونقل و ارتباطات بین‌المللی:

امروزه حمل‌ونقل دریایی یکی از اجزاء مهم اقتصاد ملی محسوب می‌گردد و به دلیل داشتن نقش زیربنایی تأثیر فراوانی بر فرآیند رشد اقتصادی کشور دارد. این بخش دربرگیرنده فعالیت‌هایی است که به شکلی گسترده در تمامی زمینه‌های تولید، توزیع و مصرف کالا و خدمات جریان داشته و در مجموع فعالیت‌های اقتصادی نقش غیرقابل‌انکاری را بر عهده دارد. ظهور قدرت‌های اقتصادی نوظهور چون چین و تلاش هند برای پیوستن به قدرت‌های اقتصادی منطقه‌ای و جهانی و اختلافات بین برخی از کشورهای منطقه (هند و پاکستان) تمامی نظرات کشورهای حاشیه دریای عمان و اقیانوس هند را برای داشتن تجارت موفق و پرسود دریایی به ایران و سواحل مکران جلب نموده و این قسمت نیز با توجه به وجود زیرساخت‌های مناسب جهت انبار و ترخیص کالا، امکان پهلوگیری کشتی‌های بزرگ و همچنین تلاقی چهار تمدن بزرگ امکان ایجاد زمینه مبادله تجاری دریایی ایران و جهان را فراهم نموده است. که این پیوند امنیت تجارت دریایی ایران را تضمین می‌نماید

۳- ایجاد و توسعه تأسیسات شیرین‌سازی (اتمی و غیر اتمی) آب دریای عمان در سواحل مکران:

کشور ایران در آستانه قرار گرفتن در بحران آبی است که نشانه آن در خشک شدن دریاچه‌ها، رودخانه‌ها و کاهش ورودی سدها به‌خوبی نمایان بوده و نتیجه این بحران نیز سیل مهاجرت از بخش جنوبی و مرکزی کشور به بخش‌های شمالی و در نتیجه مشکلات امنیتی متعدد در این قسمت‌های خالی از سکنه و مشکلات هویتی و انتقال بحران به مناطق مهاجرپذیر خواهد بود. سواحل ۱۰۰۰ کیلومتری مکران نیز به لحاظ اقلیمی در منطقه‌ای کم بارش واقع شده و با توجه به بحران کم‌آبی و تنش ناشی از آن توسعه شیرین‌سازی آب در این منطقه می‌تواند نیازهای بلندمدت آبی بخش شرقی، جنوبی و مرکزی ایران از منبع پایدار و بدون معارض اقیانوس هند را تأمین نماید. و نقطه‌ضعف ناشی از وابستگی آبی به کشور همسایه افغانستان را به قوت تولید و حتی صادرات آب سالم تبدیل نماید.

۴- وجود زمینه توسعه تحقیقات علمی اقیانوس‌شناسی:

دریاها و اقیانوس‌ها به‌عنوان میراث مشترک بشری و شاهراه ارتباطی بین ملت‌ها، منبع تولید غذا، حمل‌ونقل، گردشگری و انرژی بوده و با رشد جمعیت و نیاز بیشتر به منابع، بهره‌برداری انسان‌ها از اقیانوس‌ها نیز افزایش یافته، که این بهره‌برداری‌ها بدون انجام پژوهش‌های اقیانوس‌شناسی ممکن نبوده و لازم است تا با ایجاد دانشگاه‌ها و موسسه‌های پژوهشی دریایی در نوار ساحلی کشور تحقیقات بنیادی و راهبردی جهت انتفاع از مواهب الهی (ظرفیت‌های اقتصادی (کافی، انرژی و شیلات) در فلات قاره، دریای سرزمینی و منطقه انحصاری و اقتصادی، و حتی دسترسی به کلوخه‌های معدنی احتمالی در ادامه قانونی فلات قاره به کف اقیانوس هند)، پیشگیری و کاهش اثرات بلایای طبیعی، محافظت از سلامت زیست‌بوم‌های اقیانوسی و هدایت روندها و سیاست‌گذاری‌ها برای مدیریت پایدار محیط‌ها و منابع ساحلی و

اقیانوسی صورت گیرد. که در این بین سواحل مکران به علت نزدیکی به اقیانوس ها مناسب ترین مکان بوده و نسبت به سایر سواحل برتری محسوس دارد.

۵- ظرفیت های جغرافیایی مناسب سواحل مکران برای توریسم دریایی، اکو توریسم، ژئوتوریسم و ...

صنعت گردشگری در هر نوع آن، بزرگ ترین و متنوع ترین صنعت در دنیا به حساب می آید که رونق آن ضمن پویایی و ایجاد نشاط در جوامع، به عنوان منبع اصلی درآمد، اشتغال و رشد بخش خصوصی و توسعه ساختارهای زیربنایی بخش عمده ای از کشورها می باشد. ایران نیز با داشتن ۳۰۰ کیلومتر خط ساحلی در امتداد سواحل مکران از استعداد بالقوه بالایی برای گسترش توریسم دریایی و حتی توریسم دریایی اسلامی برخوردار می باشد این در حالی است که این منطقه با سایر جاذبه های خدادادی چون محل اتصال دریا و بیابان، کوه های مریخی، سواحل ماسه ای، دریاچه های بارنگ صورتی مزین شده و شرایط منحصر به فردی برای سرمایه گذاری مطمئن و سودآور فراهم نموده است.

۶- برنامه ریزی برای فرآوری ظرفیت های انرژی فسیلی، خورشیدی، امواج، زمین گرمایی، بادی و ... :

سواحل مکران با داشتن انرژی های تجدید پذیر چون امواج دریا منابع پایداری در اختیار کشور قرار می دهد که با تسخیر آن ها می توان به صادرکننده انرژی به همسایگان نیازمند آن تبدیل شد همچنین باد و تابش خورشید این منطقه را به مجموعه ای بی نظیر از انرژی های نو در ایران تبدیل کرده است. مسیر بادهای پر قدرت سیستان، انرژی تابشی خورشید با بیش از ۶ کیلووات ساعت بر مترمربع در روز، ۲ انرژی تجدید پذیر است که بهترین شرایط را در این منطقه به وجود آورده است.

در کنار این منابع مهم انرژی می توان به انرژی زمین گرمایی آتش فشان نیمه خاموش تفتان، بلندی های بزمان، انرژی امواج اقیانوسی دریای بزرگ چابهار با ارتفاع بیش از ۱۲ متر در فصل مونسون و انرژی «بیومس» منطقه کشاورزی و گاوداری های زابل، بمپور و باهوکلالات اشاره کرد. بر اساس اطلاعات سینوپتیک هواشناسی در ۴۰ سال گذشته، دیتاهای مقدماتی اطلس باد سازمان انرژی های نو ایران و نقشه های بروز شده سازمان هوانوردی بزرگ جهانی از جمله «ناسا»، بادهای سیستان از نظر قدرت و تداوم و جهت وزش ثابت باد رتبه نخست جهانی را به خود اختصاص داده اند. همچنین، قدرت زیاد بادهای سیستان و مسطح بودن زمین های فلات هامون یکی از مزایای منحصر به فرد دشت سیستان برای احداث نیروگاه بادی در این منطقه است.

در بخش سوخت فسیلی نیز مکران خصوصاً سواحل جاسک می تواند به عنوان پایانه و مخازن ذخیره سازی نفت خام و فراورده های نفتی باشد و وابستگی ایران برای صادرات نفت خام از خلیج فارس و تنگه هرمز را از بین ببرد.

۷- ایجاد پارک صنعتی و خدمات اقتصادی بزرگ کشور در سواحل مکران (کشتی سازی، فولادسازی،

ماشین سازی صنعتی، خودروسازی، هواپیماسازی، پتروشیمی، کامپیوتر، الکترونیک، فناوری اطلاعات و ارتباطات، و ...).

سواحل مکران با توجه به دسترسی به دریای عمان، واقع شدن در مسیر دو کریدور تجاری از سه کریدور ترانزیتی جهان و توجه روزافزون جهانی به موضوع اقتصاد دریا محور، ظرفیت انواع صنایع بزرگ را دارد و می تواند به عنوان مرکزی زمینه را برای این صنایع پر بازده جهت سرمایه گذاری فراهم نماید و در کنار توسعه درون زاناشی از دسترسی به آب های آزاد، زمینه توسعه درون زان را نیز فراهم نماید. همچنین یکی دیگر از قابلیت ها و کارکردهای ژئواکونومیکی سواحل مکران، فضای بسیار مناسب موجود در این منطقه برای ایجاد بندار، مناطق آزاد تجاری و صنعتی باهدف دسترسی کشورهای محصور در خشکی در آسیای مرکزی و قفقاز به آب های آزاد است. اساساً بندار، نقطه اتصال حمل و نقل دریایی به سایر روش های حمل و نقل هستند. کشورهای مختلف با درک اهمیت بندار، سرمایه گذاری های کلانی را در این بخش

انجام داده‌اند. استفاده از فناوری اطلاعات و روش‌های بازرگانی الکترونیکی در این بنادر به‌طور وسیع مورد استفاده قرار گرفته و بنادر از قدرت اشتغال‌زایی و ایجاد ارزش افزوده بسیار بیش‌تری برخوردار شده‌اند. بنادر نسل سوم از دهه ۸۰ میلادی و به دلیل گسترش جهانی تجارت کانتینری و حمل‌ونقل چندوجهی و همچنین نیازهای رو به رشد تجارت جهانی پا به عرصه نهاده‌اند. در اراضی پشتیبانی بنادر نسل سوم، صنایعی مانند کشتی‌سازی، سوخت‌رسانی به کشتی‌ها، کارخانه‌های تأمین آذوقه دریانوردان و... که به نحوی با بندر مرتبط است، احداث می‌شوند.

توسعه بندری، نموداری از توسعه یک کشور است، اما توسعه آن به‌تنهایی کافی و کارساز نیست. زنجیره‌هایی از عوامل مرتبط با بندر باید توسعه پیدا کنند تا توسعه بندر کارکرد خود را در اقتصاد کلان یک کشور نشان دهد، و بتواند به نمایندگی از کشور در جهان عرضه اندام نماید. در کنار بندر اگر فرودگاه، سیستم هتلینگ، کارخانه‌های صنعتی، خدمات‌رسانی درست به کشتی‌ها، تعمیر و نگهداری، ارائه تجهیزات کشتی، سیستم تغییر ویزا، سیستم بیمه‌ای و بانکی و یک شهرآباد و توسعه یافته نداشته باشید، روند توسعه کامل نخواهد بود. در وضعیت کنونی و برابر سیاست‌های ابلاغی ایجاد زیرساخت‌های بندری و دریایی به‌منظور محرومیت‌زدایی، شکوفایی و رونق اقتصادی و تحول در حوزه‌های اقتصادی و اجتماعی منطقه از مهم‌ترین مزیت‌های طرح توسعه بندر چابهار در جنوب شرقی‌ترین نقطه‌ی ایران است که این استراتژی می‌تواند منجر به تحول ساختاری در اقتصاد ایران گردد، و راه را برای پیشرفت کشور، و تغییر موقعیت و منزلت ژئوپلیتیکی ایران از کشور پیرامونی به کشور نیمه پیرامونی، و سپس کانونی، در سیستم منطقه‌ای و جهانی باز کند.

۸- بالا بردن قدرت مانور فضایی ایران در پهنه‌های اقیانوسی جهان، از طریق توسعه نیروی دریایی، کشتیرانی و تجارت بین‌المللی، اقتصاد دریایی و...

بدون شک توسعه در سایه امنیت شکل می‌گیرد و بالندگی مبادلات اقتصادی و تجاری تنها با پیوند دادن سیستم حمل‌ونقل دریایی کشور به سیستم حمل‌ونقل بین‌المللی امکان‌پذیر بوده و توسعه اقتصادی دریا محور بدون امنیت مواصلاتی حمل‌ونقل کالا، انرژی و مسافر ممکن نبوده و عدم اقتدار کشور در دریا به معنی تاراج رفتن ثروت ملی است چراکه با وجود قوانین مختلف، همچنان تروریسم و دزدی دریایی به‌عنوان دو مؤلفه ناایمن ساز در پهنه اقیانوس‌ها بوده و عملاً هر تلاشی را برای توسعه دریا محور ناممکن می‌سازد. بنابراین با توجه به تهدیدات پیش‌گفته، ایجاد بازدارندگی از دو طریق قدرت افکنی و دیپلماسی دفاعی می‌تواند نقش اساسی در تأمین امنیت دریاهای داشته باشد.

از نگاه دیگر، دریا از دیدگاه نظامی و تجاری، نقش بسیار مهمی در قدرت و توانایی کشورها در دستیابی به فرصت‌ها و امکانات در همه زمینه‌ها ایفا می‌کند. دستیابی به قدرت و سیادت دریایی می‌تواند کشورها را در حفظ و امنیت مرزها و نیز بالا بردن توان اقتصادی و سیاسی یاری نماید. این مسئله موجب گردیده تا کشورهایی که به آب‌های آزاد دسترسی داشته و یا دارای مرز آبی مشترکی با دیگر کشورها هستند، در جهت رسیدن به قدرت و سیادت دریایی تلاش نمایند و در این راستا برنامه‌ریزی‌های عظیم و منسجمی پیش‌بینی نموده و در حال اجرا دارند. (۷)

البته ناگفته پیداست که سیادت دریایی از گذشته دور مورد توجه اندیشمندان بوده و در نظریات اندیشمندان چون دریادار آلفرد ماهان منعکس شده و کنترل بر دریاهای پیش‌شرط اصلی تبدیل شدن به قدرت جهانی و داشتن ابتکار عمل در نزاع بین قدرت‌ها ذکر شده است.

ایران نیز با استفاده از مزیت‌های سواحل مکران و جنوب شرق ایران به لحاظ جایگاه نظامی می‌تواند در اتخاذ استراتژی‌های بحری نقش ویژه‌ای برای ایران ایفا نماید و آن را از توان و قابلیت تحرک میان‌اقیانوسی در فعالیت‌های نظامی برخوردار نماید. (۴)

نتیجه گیری

آب‌های آزاد از طلوع تاریخ بشری، کانون و بستر تمدن‌های بزرگ بوده و با اندکی بررسی در علل توسعه و قدرت‌یابی کشورهای جهان در طول تاریخ می‌توان اذعان نمود که داشتن موقعیت و قدرت دریایی اثر غیرقابل‌انکاری در تأمین منافع ملی و اثرگذاری در روابط بین‌الملل داشته و اکثر کشورهای توسعه‌یافته و قدرتمند از حاشیه اقیانوس‌ها و دریاهای آزاد برخاسته‌اند در صورتی که کشورهایی با وسعت و جمعیت بالا، علی‌رغم تلاش و کوشش فراوان و پشت سر گذاردن انقلاب و اصلاحات متعدد، به علت تنگناهای ژئوپلیتیکی حاصل از حصر در خشکی، تنها در چند زمینه محدود توسعه یافته و در سایر عرصه‌های صنعتی پیشرفت محسوسی نداشته و کالای خاصی را به بازار جهانی ارائه ننموده‌اند. کشور ایران نیز با واقع شدن در یک موقعیت بسیار منحصربه‌فرد و به‌عنوان کشور ساحلی بعد از سال‌های متمادی غفلت از این ظرفیت بدون جایگزین، اهتمام جدی در شکوفایی اقتصادی دریا محور خود دارد بنابراین لازم است تا با درک شرایط منطقه و جهانی در ایجاد زیرساخت‌های لازم کوشش نماید که پیش‌زمینه این تلاش‌ها توجه به آبادانی و ایجاد زیرساخت در سواحل مکران است چراکه منطقه مکران و سواحل اقیانوسی جنوب شرق ایران نسبت به بقیه فضاهای جغرافیای کشور، از پتانسیل و ظرفیت منحصربه‌فرد تبدیل شدن به لوکوموتیو توسعه و پیشرفت کشور ایران در قرن 21 برخوردار است. البته این استراتژی پیش‌شرط‌هایی دارد که می‌تواند به‌عنوان پیشنهادات سیاستی به شرح زیر مطرح گردد.

ارائه پیشنهادهای سیاستی

- 1- اتخاذ استراتژی سیاست خارجی متوازن و هوشمند، منطبق بر الزامات موقعیت ژئوپلیتیکی حائل ایران، و تنش‌زدایی معنی‌دار در روابط بین‌المللی ایران در سطوح همسایگی، منطقه‌ای و جهانی و توسعه روابط سیاسی دوستانه با تمام کشورها و قدرت‌های جهانی.
- 2- باز کردن سیستم اقتصاد ملی و خروج ایران از انزوای ژئوپلیتیکی، باهدف افزایش سطح مشارکت بین‌المللی در توسعه سواحل مکران در حوزه‌های ارتباطی، مالی، علمی، صنعتی، فناوری پیشرفته‌ی های تک، تجاری و اقتصادی معطوف به ارتقای منزلت کشور در سیستم‌های جهانی و منطقه‌ای و نیز تولید امنیت ژئوپلیتیکی و نرم برای فضای ملی.
- 3- توسعه و تضمین بدون تبعیض جذب سرمایه‌گذاری و فناوری پیشرفته بین‌المللی از تمام کشورهای جهان برای تحقق مگا پروژه‌های اقتصادی، در سواحل جنوب شرق و نیز سایر فضاهای جغرافیایی کشور. لازم است این امر تحقق بند یک و تحقق روابط سیاسی دوستانه است.
- 4- تغییر رویکرد حکومتی از صرف ژئواستراتژیکی به رویکرد جامع ژئوپلیتیک مرکب از ابعاد: ژئواکونومیک، ژئوساینس، ژئوپالیسی، ژئواستراتژیک، ژئوسکیوریتی، ژئوسوشیال و ژئوکالچر باهدف کسب پیشرفت، ثروت، قدرت، رفاه اجتماعی، منزلت و موقعیت‌الگوی در سیستم‌های منطقه‌ای و جهانی و نیز جامعه بشری.
- 5- اتخاذ اراده سیاسی حکومتی مصمم برای تدوین برنامه جامع راهبردی و مگا پروژه ای متهورانه، برای توسعه اقتصادی، فضایی و کالبدی و فراوری ظرفیت‌های جغرافیایی و ژئوپلیتیکی سواحل جنوبی ایران در منطقه مکران، خلیج فارس و تنگه هرمز، و لحاظ کردن آن در سند آمایش سرزمین کشور، باهدف پیشرفت همه‌جانبه کشور و ارتقای نقش‌آفرینی ایران در سیستم‌های منطقه‌ای و جهانی



فهرست منابع :

منابع فارسی

- ۱- افشار سیستانی، ایرج. (۱۳۹۶). کرانه‌های مکران؛ دروازه ورود به اقیانوس هند. تهران: دفتر پژوهش‌های نظری و مطالعات راهبردی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ص ۳.
 - ۲- بیات، حمیدرضا، حاتمی، ایرج. (۱۳۹۱). بررسی عوامل مؤثر در توسعه نیافتگی سواحل مکران. همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران. کنارک.
 - ۳- جعفری، حسن، سعیدی، حمید، توسعه بنادر کشور راهبردی مؤثر در توسعه دریا محور، اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، چابهار، بهمن ۱۳۹۱.
 - ۴- حافظ نیا، محمدرضا و رومینا، ابراهیم (۱۳۸۴). تحلیل ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی سواحل جنوب شرقی ایران در راستا منافع ملی. مجله جغرافیا و توسعه. ص ۱- ۱۱
 - ۵- سید سجادی، سید منصور (۱۳۷۴). باستان‌شناسی و تاریخ بلوچستان. تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور ص ۱۱۲
 - ۶- سند توسعه منطقه ساحلی مکران مصوب ۱۳۹۸، ۰۷، ۲۲
 - ۷- سیاری، حبیب‌الله، (۱۳۸۷) نقش نیروی دریایی بر حفظ قدرت و سیادت دریایی جمهوری اسلامی ایران ، فصل‌نامه علوم و فنون نظامی ، دانشکده فرماندهی و ستاد آجا، شماره ۱۱، صص ۷- ۱۸
 - ۸- غفرانی، علی و شجاع قلعه دختر، راضیه (۱۳۹۱). جغرافیای تاریخی سرزمین مکران. اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی.
 - ۹- مارکوپولو. (۱۳۶۳). سفرنامه مارکوپولو. تهران: انتشارات گویش، ص ۲۱۴
 - ۱۰- مرادی غیاث‌آبادی، رضا (۱۳۸۷). کتیبه‌های هخامنشی (خط میخی پارسی باستان). تهران: نوید، ص ۱۴۵.
 - ۱۱- یگانه، سیامک، بررسی شاخص‌های توسعه پایدار بنادر، در راستای دستیابی به جایگاه بنادر شهید بهشتی چابهار، صنعت حمل‌ونقل دریایی، ۱۳۹۴ شماره دوم، صفحه ۱۶ تا ۲۴.
- 1- Nation U. (2009). Making Disaster Risk Reduction Gender-Sensitive. Geneva· Switzerland: UNISDR
، 12- UNDP and IUCN.
- 2- Nation· 13- U. (1987). Our Common Future World Commission on Environment and development.
Oxford University Press.

عملیات گارد ساحلی تحت قوانین دریایی بین‌المللی

پیمان امرایی^{۱*}، کسری پور کرمانی^۲، ابراهیم قاسمی^۳

۱- دانش آموخته کارشناسی ارشد، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

۲- گروه حمل و نقل دریایی، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

۳- گروه اقتصاد، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: amrae9106099100@gmail.com

چکیده

این مقاله به بررسی توسعه در کنترل دریا می‌پردازد. این تحقیق استدلال می‌کند که ایجاد مناطق حفاظت اقتصادی و شیلات به طور چشمگیری حدی که قدرت‌های دریایی باید توانایی خود را برای نظارت و کنترل فضای دریایی افزایش دهند را شکل داده‌است. اگر چه ابزار و اهداف دریایی به طور گسترده بین زمینه‌های زمان صلح و زمان جنگ متفاوت است، جنبه اساسی رقابتی استفاده از دریا را می‌توان در تاثیر قانون دریایی بین‌المللی تشخیص داد.

کلید واژه: گارد ساحلی، قوانین دریایی، قوانین.

۱- مقدمه

در تعریفی که توسط جئوفری تا کنون ارائه شده‌است، قابلیت تاثیر گذاری بر رفتار دیگران یا چیزها توسط کاری که فرد در دریا یا از آن انجام می‌دهد، و متشکل از دو عنصر است: ورودی‌ها و خروجی‌ها (۱). ورودی‌ها توانمندسازهای نفوذ هستند، در حالی که خروجی‌ها اشکال آن نفوذ هستند. این مفهوم‌سازی گسترده، امکان بروز طیف گسترده‌ای از جلوه‌های ممکن صفور زمان صلح را فراهم می‌آورد. همه قدرت‌های دریایی (بازیگرانی که صاحب یک دریا هستند) قادر یا علاقه‌مند به استفاده از دریا نیستند و ممکن است به نیمه دوم تعریف، که انکار دریا نامیده می‌شود، راضی باشند. ایان اسپیلر اشاره می‌کند که در حالی که کنترل دریا هر دو شکل مثبت و منفی کاربرد دارد، انکار دریا در درجه اول یک عملکرد منفی را توصیف می‌کند (۲). در نتیجه، اگر چه کنترل دریا هم ابزار عملیاتی دارد و هم به شکل مثبت خود پایان می‌یابد، انکار دریا، به عنوان بخش فرعی منفی کنترل دریا، در درجه اول یک پایان کوچک در راه اهداف عملیاتی بیشتر است. بنابراین در مفهوم‌سازی پدیده کنترل دریایی، دو مولفه متمایز را می‌توان به شکل مثبت در سطح عملیاتی رقابت و تمرین کنترل دریایی نسبت داد (۳). در همین حال، شکل منفی، انکار دریا، تنها شامل عنصر رقابت است. این بدان معنا نیست که انکار دریا فاقد هدفی فراتر از سطح عملیاتی است، تنها بدین معنا که هر هدف بالاتری شامل استفاده فعالانه از دریاها نیست.

۲- مبانی علمی

نظریه لوتنک شامل دو متغیر مجزا در استفاده از نیرو (در دریا یا در غیر این صورت) است: نوع تشویق و نوع حالت. نوع تشویق درجه‌ای است که کاربر در استفاده از زور، اعم از منفعل / نهفته تا فعال، فعال است. نوع حالت، در عین حال، به چگونگی استفاده از آن نیرو اشاره دارد: برای حمایت یا وادار کردن. به طور کلی، لوتنک یک شبکه دو محوری

ایجاد می‌کند که در آن یک اقدام مشخص دیپلماسی نیروی دریایی می‌تواند بدون توجه به شدت یا نوع عمل واقع شود. ورودی‌های زاپور (نوع انصراف) و خروجی (نوع حالت) هر دو به عنوان متغیرهای گسسته در نظر گرفته می‌شوند. نظریه لوتتاک نیز به عنوان مفهومی که منعکس‌کننده افزایش آگاهی در ادبیات بازدارندگی اتمی و غیراتمی در دهه ۱۹۷۰ از اهمیت روانشناسی است، نوآورانه است (۴). او تشخیص می‌دهد که توانایی تاثیر گذاری بر رفتار و رویدادها تنها تا حدی کار می‌کند که طرف مقابل خود را نسبت به آن تاثیر آسیب‌پذیر می‌بیند. به این ترتیب، کارایی هر عمل متقاعد سازی دریایی به زمینه خاصی که در آن رخ می‌دهد بستگی دارد. هیچ نظریه قابل کاربرد جهانی از مخزن وجود ندارد که بتواند به طور کامل اجزای نفوذ موفق را تعیین کند. با توجه به تاکید روانشناسی لوتتاک بر نتیجه‌گیری منطقی آن، می‌توان استدلال کرد که کنترل دریایی را می‌توان تنها از طریق درک قدرت یا ضعف مورد بحث و برد (یا از دست داد) و پس از آن، اعمال کنترل دریایی را می‌توان بدون نیاز به رقابت فیزیکی انجام داد. در اصل، استفاده از نیروی دریایی، به ویژه در زمان صلح، ممکن است شامل یک عمل فیزیکی برای مهار دریا نباشد؛ در عوض، قدرت فقط به صورت فیزیکی در تمرینات کنترل دریا ظاهر می‌شود (۵). تا به امروز نظریه‌های مربوط به پوشش ساحلی هنوز به طور کامل اهمیت پوشش ساحلی یکپارچه نشده اند و اینکه چگونه این امر ممکن است بر پوشش ساحلی کوچک‌تر تاثیر بگذارد. به عنوان اولین راه‌حل تقریباً جهانی برای مبارزه چند قرنی بین مادیان کلوسیم و مادیان آزاد، تاثیر یونیکس در ادبیات نیروی دریایی به طور بالقوه بسیار زیاد است. قانون دریایی تا چه حدی می‌تواند یا به اختلاف قدرت مادی بین قدرت‌های کوچک و بزرگ رسیدگی می‌کند؟ موقعیت کشورها در مجاورت اتحاد جماهیر شوروی / روسیه بررسی مناسبی از چگونگی تاثیرپذیری کنترل دریایی زمان صلح از تغییرات ارضی دریایی، مانند دریای سرزمینی ۱۲ نانومتری و منطقه اقتصادی انحصاری ۲۰۰ نانومتری (EEZ)، ارائه شده در سازمان ملل متحد فراهم می‌کند.

۳- ورودی‌های جدید، خروجی‌های تغییر

در طول دهه گذشته، کشورها شاهد تغییرات چشمگیری در ساختار نیروهای دریایی خود بوده‌اند. این کشتی‌ها مجهز به سیستم جنگی مشهور از جمله پیشرفته‌ترین کشتی‌های چند زمانه در جهان هستند که در ابتدا توسط ایالات متحده برای مقابله با تهدید حملات هوایی شوروی توسعه داده شد. اگرچه روسیه به طور فزاینده‌ای در استفاده از دارایی‌های نظامی منطقه‌ای متعصبانه عمل کرده‌است، به نظر می‌رسد که اختلافات عمده آن با کشورها بر سر مرزهای قلمرو و حوزه قضایی تا حد زیادی از طریق توافقنامه فدراسیون روسیه در سال ۲۰۱۰ حل و فصل شده‌است (۶). در مواجهه با چنین روابط به ظاهر گرم، این سوال را مطرح می‌کند که چرا کشورها چنین مبالغه‌ناگفتی را صرف یک پلت فرم می‌کنند که به نظر می‌رسد برای رسیدگی به تهدیدات دوران گذشته طراحی شده‌است. همین موضوع را می‌توان در مورد قایق‌های موشکی کلاس اسکمد که مجهز به هشت موشک حمله دریایی هستند نیز گفت. ایجاد کیستوک در سال ۱۹۷۶ با مذاکرات در حال انجام در سومین کنفرانس سازمان ملل متحد در مورد قانون دریا و تصویب قانون شماره ۹۱ از ۱۷ دسامبر ۱۹۷۶ در ارتباط با منطقه اقتصادی کشورها همزمان شد. (سونلوفر). سونلوف یک منطقه اقتصادی ۲۰۰ مایلی را در خارج از سرزمین اصلی اعلام کرد که از ۱ ژانویه سال بعد آغاز خواهد شد. در اصلاحیه‌های بعدی، مناطق حفاظت از شیلات (FPZ) به مناطق دور افتاده کشورها افزوده شد. این گسترش حق دولت برای اعمال قدرت در آنچه که قبلاً قانونی بود، مورد توجه محققان استراتژی دریایی و امنیتی قرار نگرفت. کنترل دریا دیگر محدود به فعالیت‌های دریایی در زمان جنگ نبود. تا جایی که یک دولت علاقمند بود و قابلیت‌های لازم را داشت، کنترل دریا در حال حاضر شامل فعالیت‌هایی برای کنترل عبور کشتی‌های تهدید کننده برای ایجاد آسیب زیست‌محیطی یا تداخل با منابع در داخل یک ایالت ساحلی EEZ است. در حالی که حق یک دولت ساحلی برای انجام چنین توبعی نقض اصل اساسی آزادی ناوربری نیست، با این حال یک محیط قانونی و استراتژیک متفاوت ایجاد می‌کند.

کنترل ساحل:

برای آماده‌سازی کشورها برای ایجاد چشم‌انداز EEZ، یک کمیته ماهیگیری بین اداره‌ای و شلف در سال ۱۹۷۴ تاسیس شد تا بررسی کند که بهترین راه برای ادامه کنترل بر آب‌های توسعه‌یافته چیست. در ژوئن سال بعد، این کمیته توصیه‌های خود را برای ایجاد یک گارد ساحلی تحت چتر عمومی نیروهای مسلح (فورثار) منتشر کرد. نتیجه گرفته شد که استفاده از کشتی‌های دریایی برای کارهای نسبتاً دنیوی، استفاده ناکارآمد از منابع بود. همچنین، پرسنل نیروی دریایی برای وظایف مورد نیاز برای نظارت بر ماهیگیری و منابع مناسب نبودند. اهمیت ویژه‌ای که در زمینه جنگ سرد وجود داشت این بود که استفاده از منابع دریایی برای فعالیت‌های روزمره زمان صلح، توانایی نیروی دریایی را برای آماده شدن برای نگرانی‌های قدیمی زمان جنگ، مختل می‌کرد. در عین حال، آژانس‌هایی که قرار بود اختیار انجام وظایف EEZ را داشته باشند، قابلیت‌های لازم را نداشتند. به عنوان مثال، پلیس برای رفتن به خارج از ساحل مجهز نبود. حتی کشتی‌ها نیز تحمل گشت زنی در مناطق ساحلی بزرگ را نداشتند، چرا که آن‌ها مأموریت اصلی برقراری ارتباط با ناوگان شمالی شوروی بودند که نزدیک به کشورهای خارجی کار می‌کرد.

۴- نتیجه گیری

در نتیجه تغییر آب و هوا، برخی از دانشمندان پیش‌بینی می‌کنند که یخ دریای تابستان قطب شمال دیگر تا سال ۲۰۳۰ وجود نخواهد داشت، اگر نه زمین. این امر به طور قابل توجهی نوع، وسعت، و ضخامت یخ در ماه‌های زمستان. انتظار می‌رود که این امر فرصت‌های اکتشاف قطب شمال و ترافیک کشتی‌های ترانزیتی را افزایش دهد. این افزایش در دسترسی، همراه با پیش‌بینی منابع دریایی مهم قطب شمال مانند هیدروکربن‌ها و شیلاتی مهاجر، ممکن است نیاز به نظارت و اجرای بیشتر منطقه‌ای داشته باشد. در این زمینه، فعالیت‌های گارد ساحلی کشورها در مناطق ساحلی منابع آن از اهمیت بیشتری برخوردار است. همانطور که استراتژی دریایی سنتی بر رقابت و اعمال کنترل دریایی متمرکز بود، این مفهوم نیز می‌تواند در تحلیل رفتار گارد ساحلی مورد استفاده قرار گیرد. اگر چه مخالفت در دریا معمولاً به عنوان حوزه انحصاری نیروهای دولتی در نظر گرفته می‌شود، شهروندان همچنین قادر به مقاومت در برابر نیروی دولت هستند، همانطور که در قبل نشان داده شد. تنها پس از غلبه بر این مقاومت می‌توان گفت که کنترل دریایی با موفقیت توسط کشتی‌ها مورد اعتراض قرار گرفته و به دست آمده است. با این حال، پس از آن، استفاده از کنترل دریایی به یک مفهوم مبهم‌تر تبدیل می‌شود. با انکار دریاها به ماهیگیران غیر قانونی (و یا به طور خاص‌تر، ماهیگیری)، اعمال کنترل دریایی به معنای بهره‌برداری کنترل‌شده از ذخایر ماهی است. در مورد حوادثی مانند طلوع آفتاب در قطب شمال، اعمال کنترل دریایی به معنای بهره‌برداری مداوم از هیدروکربن‌های سوخته است. هر دو فعالیت صید و حفاری نفت به امنیت انسانی و اقتصادی مرتبط است. در این رابطه، محیط هدف مرجع نهایی امن نیست، بلکه رفاه آن برای رفاه ملی ضروری است. اگرچه این مقاله در مورد سایر مسائل امنیتی مانند حفاظت از محیط‌زیست بحث نکرده است، اما کاربرد کنترل دریا یک‌سان است. یک کشتی آلوده ممکن است نیاز به اقدامات کاهش آلودگی و یا بکسل کردن به منطقه‌ای با مناطق کم‌تر آسیب‌پذیر و یا از نظر اقتصادی حیاتی داشته باشد که خدمه آن ممکن است در برابر این تلاش مقاومت کنند، تا به نزدیک‌ترین پناهگاه ایمن برسند. برای ایجاد کنترل موفقیت‌آمیز، تلاش گارد ساحلی باید قادر به حذف خدمه کشتی (و در نتیجه انجام تعهدات بین‌المللی برای حفظ حیات در دریا به عنوان اولویت اصلی برای همه دولت‌ها در موارد فاجعه) و حرکت فیزیکی کشتی (احتمالاً با بکسل کردن) به محل مورد نظر باشد. اجرای موفقیت‌آمیز کنترل دریایی در این سناریو، حفاظت از محیط‌زیست دریایی و / یا محیط‌زیست خواهد بود. منابع ارزشمندی در این زمینه وجود دارد. به طور خلاصه، کنترل دریایی زمان صلح از طریق همان روابط در جنگ به منافع ملی حیاتی کمک می‌کند. پایانی وجود دارد که اغلب به صورت ضمنی و یا بدیهی به دست می‌آید. راهی که در آن باید به آن دست یافت و ابزاری برای اطمینان از اجرای موفقیت‌آمیز آن (ورودی‌های ابزار) می‌باشد. گارد ساحلی کشورها، از طریق توانایی خود در رقابت و ایجاد کنترل دریایی در برابر مخالفان غیر نظامی و محدود دولت در EEZs و مناطق حفاظت از شیلات، به منافع ملی

سیاسی، اقتصادی و زیست‌محیطی کمک می‌کند. دامنه گسترده مطالعات امنیتی در دوران پس از جنگ سرد در اولویت‌های تغییر یافته کیستوکات منعکس شده است، اما ماهیت نقش نیروی دریایی گشتی ساحلی و ادبیات سنتی دریا، همچنان یک‌سان است. در شناخت پدیده مورد نظر به عنوان یکی از موانع و اعمال کنترل، دانشگاهیان و سیاست‌گذاران می‌توانند به وضوح درک و انتظار داشته باشند.

منابع

- ۱- حسینی پور، سید محمد امین و صدیقه منظوری، (۱۳۹۲)، بررسی تهدیدات و آسیب پذیری امنیت ملی در مولفه نظامی و انتظامی با رویکرد دفاع غیر عامل، ششمین کنگره انجمن ژئوپلتیک ایران پدافند غیرعامل، مشهد، انجمن ژئوپلتیک ایران، دانشگاه فردوسی مشهد
 - ۲- سجادی پور، سید محمد کاظم، (۱۳۹۶)، ایران و تهدید امنیتی دزدی دریایی، نوع مقاله: مقاله پژوهشی، فصلنامه سیاست خارجی، دوره ۳۱، شماره ۳ پاییز ۱۳۹۶ صفحه ۷-۳۶
 - ۳- منصور دهقان، مرتضی، پورصادق، ناصر. (۱۳۹۶). عوامل مؤثر در طراحی الگوی راهبردی پدافند غیرعامل برای بنادر جنوب کشور. مجله صنعت حمل و نقل دریایی، ۲-۲۵
 - ۴- مینایی، حسین، (۱۳۹۷)، تهدیدات امنیتی شمال اقیانوس هند و آینده تجارت دریایی جمهوری اسلامی ایران، نوع مقاله: مقاله علمی- پژوهشی، فصلنامه آینده پژوهی دفاعی، دوره ۳، شماره ۱۰ پاییز ۱۳۹۷ صفحه ۷۷-۱۰۲
 - ۵- پوریان، محمد تقی؛ ابراهیم پور رمضان. (۱۳۹۱). نقش پدافند غیرعامل در امنیت زیست محیطی ج.ا.ا دهه ۸۰، فصلنامه پدافند غیرعامل و امنیت (سال یکم، شماره ۱)، تهران. پیش شماره پدافند زیستی (۱۳۹۲)، سال اول، تهران
 - ۶- سروری، اسدالله. (۱۳۸۸). اصول و مبانی پدافند غیر عامل تهران: انتشارات دانشگاه علوم انتظامی.
 - ۷- استاندار، شهاب الدین؛ علی اکبر پوری، رحیم. (۱۳۹۰). استراتژی مقابله با تروریسم نامتعارف (شیمیایی، بیولوژیک، هسته‌ای) در سیستم مترو، مجموعه مقالات سومین همایش پدافند غیرعامل، دانشگاه ایلام.
 - ۸- کیانی فلاورجانی، فرهاد؛ باباپور، محمدرضا. (۱۳۹۰). آمادگی در مقابل حملات بیولوژیکی و شیمیایی با رویکرد حملات تروریست، مجموعه مقالات سومین همایش پدافند غیرعامل، دانشگاه ایلام.
- Rodriguez, L., Chen, M (2017) Investigates Surface and Subsurface Floating Camouflage Methods in Defending Boundary Waterways, Correlates of propensity and enlistment in the U.S. Armed Forces". Military
- Nasser, A, (2018) explored frontier radar electronic defense strategies against future threats, Report). Credit Suisse AG. Archived from the original on 15 February 2018. Retrieved 14 July 2018.
- Messe frankfort, ahmed pauwels, (2016), the world's leading trade fair, for security, safety and fire protection in dubai on 17-19 january, 2016

مفهوم سازی ژئوپلیتیکی رقابت بنادر

محمد رضا حافظنیا^۱، مصطفی قادری حاجت^{۱*}، همایون عبدی^۳، علیرضا ریحانی^۳

۱. استاد تمام جغرافیای سیاسی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

۲. استادیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

۳. دانشجوی دکتری، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: m.ghaderihajat@modares.ac.ir

چکیده

بنادر مکان‌های ژئواستراتژیک و مکمل‌های ارتقاء دهنده قدرت ملی کشورها محسوب می‌شوند. امروزه توسعه بنادر و رقابت‌های بندری به یک موضوع مطالعاتی مهم ژئوپلیتیکی تبدیل شده است. در فضای همبسته شبکه جهانی کنش‌های اقتصاد سیاسی بین‌الملل، بنادر را به یکی از عرصه‌های اصلی رقابت تبدیل کرده است و بنادر بر اساس لزوم نقش پذیری متعارف در رقابت‌های جاذبه‌ای و رقابت بر سر صدور اسلوب‌های پیش‌رونده متغیر در حال رقابت هستند. این مقاله با بهره‌گیری از رویکرد توصیفی - تحلیلی در پی تبیین مفهوم رقابت بندری و ابعاد آن می‌باشد. یافته‌های مقاله نشان می‌دهد که بنادر در معرض رقابت ژئوپلیتیکی قرار دارند که این رقابت‌ها بر شبکه قدرت جهانی اثر گذار هستند. به عبارت دیگر نقش ژئوپلیتیکی بنادر در ساختار قدرت جهانی با کارکردهای رقابت آمیز منعکس می‌شود. در نتیجه بنادر به طور پیوسته با پسرکرانه‌های سرزمینی خود ارتباط متقابل دارند و در صورت امکان اثرگذاری بر فرآیند رقابت و تداوم مثبت این تأثیر، منجر به ارتقاء جایگاه بندر و گسترش حوزه نفوذ کشور دارنده بنادر می‌شوند.

کلید واژه: محدوده‌های بندری، رقابت، بندر، رقابت بندری، ژئوپلیتیک بنادر

مقدمه

رقابت به عنوان یک مفهوم بنیادین در تاریخ حیات جهانی همواره وجود داشته است. بارزترین نمود رقابت در تاریخ حیات جهانی بروز رقابت در بین انسان‌هاست. این مسئله که رقابت ذاتاً در بین موجودات نظام خلقت وجود دارد و انسان به عنوان خاص‌ترین موجود در این نظام به طور ذاتی موجودی رقابتی است، بر همگان آشکار است. همان‌طور که گفته شد رقابت ذاتی موجودات نظام آفرینش است و در این بین انسان نیز برای رسیدن به کمال و مطلوب خود در ذات خویش موجودی رقابت پذیر است. رقابت را می‌توان مسابقه یا سبقت گرفتن بین دو یا چند ارگانیسم، حیوان و یا انسان برای رسیدن به منافع یا اهداف خاص فردی یا جمعی معنی کرد. رقابت معمولاً زمانی رخ می‌دهد که دو یا چند واحد و گروه به دنبال هدفی هستند که نمی‌توانند و یا نمی‌خواهند در آن با یک‌دیگر شریک شوند. از این‌رو انسان فضا مندان اساساً پویای رقابتی خود را در فضای جغرافیایی اعمال می‌کند. فضا مندی رقابت‌های انسانی نیز به خودی خود فضا را به موضوع رقابت تبدیل می‌کند. به این ترتیب پدیده‌های فضایی از دو جهت خصائص رقابت آمیز پیدا می‌کنند؛ نخست به این دلیل که عرصه بروز رقابت‌هایی با منشأ انسانی هستند و بازتاب این رقابت‌ها را نمایش می‌دهند. دوم اینکه پدیده‌های فضایی به علت عملکردهای استراتژیک بار و نقش پذیری رقابتی به خود می‌گیرند. در این شرایط هر کدام از پدیده‌های فضایی وارد الگوهای رقابتی گوناگونی می‌شوند.

با نظر داشت تغییر رویه بازیگران در رویکردهای سخت و عمدتاً با ماهیت نظامی به رویکردهای نرم و غالباً با ماهیت و کارکرد اقتصادی به منظور اثرگذاری در شبکه جهانی قدرت نقش کلان و فضاهای پیوندی بیش از پیش مورد توجه

قرار گرفته است. در این راستا بنادر به عنوان مؤلفه‌ای مؤثر در تعاملات اقتصاد ژئوپلیتیکی نمایان شده‌اند. از این رو بنادر به دلیل ویژگی‌های منحصر به فرد، همواره به صورت فزاینده نقش پیچیده و خاصی در تجارت بین‌المللی داشته‌اند. ویژگی میان‌پیوندی بنادر در اتصال فضای خشکی - آبی سبب شده که بنادر نقش گره‌های استراتژیک شبکه زنجیره تأمین و حمل‌ونقل بین‌المللی داشته باشند. برجسته‌تر شدن اهمیت نقش بنادر در فضای شبکه‌ای شده تجارت بین‌الملل سبب ایجاد رقابت و کشمکش جهت دستیابی به حجم بیش‌تری از کالاها و خدمات برای تبادل در اقتصاد جهانی شده است (۱). با افزایش توان رقابتی بنادر ذینفعان عمده به دنبال ارائه خدمات بدیعی هستند که فراتر از خدمات اصلی توسط بنادر ارائه می‌شد. برای مثال ظرفیت جابه‌جایی کالا، مدت زمان حضور کشتی‌ها در اسکله، فرکانس‌های رادیویی برای ناوبری کشتی، ارائه خدمات ارزش افزوده (گیرندگان کالا و ذی‌نفعان تجارت)، راهی برای جذب مشتریان و کارایی بیش‌تر بنادر هستند (۲). بنابراین بنادر از یک طرف در نقش توزیعی فعالیت‌هایی مانند توزیع صادرات و امکان‌پذیر ساختن فعالیت‌های لجستیکی حمل‌ونقل را انجام می‌دهند و از طرف دیگر با تبدیل شدن به هاب باعث افزایش جذب میزان ثروت و منابع می‌شوند. در اقتصاد شبکه‌ای شده جهانی تولید و مصرف بیش‌تر نیازمند به عرصه‌های آبی جهت حمل‌ونقل است، فضای آبی جهان مهم‌ترین عامل گسترش تولید و توزیع کالا در سازمان فضایی تجارت بین‌المللی است. در پی این مسئله ضرورت وجود و به کارگیری میان‌پیوندهای فضای آبی - خاکی جهت ورود و خروج تولیدات و موارد مصرفی دو چندان می‌شود. این میان‌پیوندها یا بنادر مکمل‌های فضایی واسطه‌گر در اتصال جریان‌های اقتصادی - سیاسی با فضای خشکی کشورها هستند. بنادر در جایگاه فضاهای میانی یا واسطه‌نقشی غیرقابل جایگزین در گره‌مندی شبکه فعالیت‌های جهانی برای کشورها دارند. بنادر یا گره‌های شبکه جهانی هم‌چنین تحت تأثیر سیاست‌ها و عملکردهای سیاسی حکومت‌های سرزمینی پیوسته خود هستند از طرف دیگر این گره‌ها کنش‌های سیاست خارجی و الگوهای سیاست‌گذاری اقتصادی در داخل سرزمین اصلی را از خود متأثر می‌سازند (۳). در فضای همبسته شبکه جهانی کنش‌های اقتصاد سیاسی بین‌الملل، بنادر را به یکی از عرصه‌های اصلی رقابت تبدیل کرده است و بنادر بر اساس لزوم نقش‌پذیری متعارف در رقابت‌های جاذبه‌ای و رقابت بر سر صدور اسلوب‌های پیش‌رونده متغیر در حال رقابت هستند. همان‌طور که گفته شد شبکه‌ای شدن فضای تولید و مصرف، و در پی آن پیدایش یک شبکه حمل و نقل جهانی در عرصه فضاهای آبی و خشکی، باعث اهمیت یافتن و ظهور طیفی از الگوهای مختلف روابط بین بنادر به ویژه رقابت شده است (۴). در واقع، بنادر برای ارتقاء جایگاه خود در شبکه حمل‌ونقل جهانی با هم به رقابت می‌پردازند. در شبکه حمل‌ونقل جهانی کشورها و سازمان‌ها و در حالت کلی حمل‌کنندگان کالا و ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی و خطوط حمل‌ونقل، در انتخاب خود لزوماً یک بندر را مورد توجه قرار نمی‌دهند، بلکه زنجیره‌ای از بنادر را انتخاب می‌کنند که در آن بندر فقط یک گره کوچکی از این شبکه است (۵). بر این اساس بنادر برای پاسخ‌گویی به نیازهای تجارت و زنجیره‌های تأمین بین‌المللی، باید ظرفیت پذیرش کشتی‌هایی با تعداد بالا و بزرگ‌تر را داشته باشند و هم‌چنین روش‌های حمل و نقل به صرفه‌تر را ارائه نمایند. این روندها و گسترش نقش بخش خصوصی در فعالیت‌های بندری، بنادر را مجبور کرده است تا بازارگرایی، نوآوری و پاسخگویی بیش‌تری به نیازهای همه بازیگران درگیر در حمل و نقل بندری داشته باشند (۶). در دنیای امروز رقابت بنادر به یک مفهوم پیچیده و چند وجهی تبدیل شده است. ماهیت و ویژگی‌های رقابت، به مواردی مثل نوع بنادر رقیب (به عنوان مثال بندر فیدر، بندر هاب) و نوع محموله (به عنوان مثال ظروف، فله مایع، فله خشک، محموله عمومی غیر کانتینری) بستگی دارد. رقابت بنادر با رقابت بر سر معاملات مرتبط است که با ترمینال‌ها به عنوان واحدهای رقابتی، تدارکات، حمل‌ونقل و با شرکت‌های صنعتی به عنوان مدیران زنجیره‌ای از معاملات مربوطه و با مقامات بندری و سیاست‌گذاران بندری به عنوان توسعه‌دهندگان مشترک مجموعه‌های بندری به طور گسترده در ارتباط هستند. در این راستا این مقاله در پی تبیین مفهومی ابعاد و مکانیسم رقابت بنادر است.

تعریف مفاهیم

بندر

بندر را می‌توان فضای کانونی دانست که تولیدات متنوع، سرمایه و کالاهای سرمایه‌ای، اطلاعات و انسان‌ها از فضاهای خارجی و پیرامونی به آن وارد و از سرزمین پسرکرانه از طریق آن صادر می‌شود. بنابراین می‌توان بندر را فضای میان‌پیوند سرزمین خشکی با دریا دانست که گره کنش‌های ارتباطی بین تارهای شبکه‌ای کشورهای جهان است (۷).

محدوده بندری

به محیط متشکل از مجموعه‌ای از بنادر گفته می‌شود که در یک فضای جغرافیایی هم‌بسته با ساحل مشترک قرار دارند. تمرکز فعالیت‌ها در محدوده‌های بندری، بر محموله‌های صادره به یک مقصد داخلی است. از این نظر میزان پویایی بندر در محدوده بندری با شدت زیادی همراه است (۵).

منطقه دروازه‌ای

دروازه‌ها و هاب‌ها مکان‌هایی هستند که جریان‌ها در آن‌ها همگرا می‌شوند و مهم‌ترین بیان اتصال جهانی هستند. با این حال، آن‌ها از نظر ماهیت اتصال خود متفاوت هستند. در حالی که یک هاب یک مکان مرکزی در یک سیستم حمل و نقل با بسیاری از ارتباطات ورودی و خروجی از یک حالت است، یک دروازه معمولاً به معنی تغییر از یک حالت به حالت دیگر است (مانند دریایی/زمینی). بنابراین یک دروازه یک تابع بین حالت (بین حالت‌ها) را انجام می‌دهد و دروازه‌ها معمولاً ثبات زمانی دارند زیرا در همگرایی سیستم‌های حمل‌ونقل داخلی و از طریق انباشت طولانی مدت زیرساخت‌ها و سرمایه‌گذاری‌ها پدید می‌آیند (۸).

ژئوپلیتیک بندر

در رویکرد ژئواستراتژیکی بندر با موقعیت دروازه‌ای اهمیت زیادی بین قدرت‌های بری و بحری دارند. در همین حال با گسترش رقابت‌های ژئوپلیتیک بین کنشگران ساختار قدرت جهانی در همه عرصه‌های مکانی، نقش پذیری ژئوپلیتیک بندر صورت می‌گیرد و بندر به دنبال کسب جایگاه برتر خود برای گسترش حوزه نفوذ تقلا می‌کنند (۹).

چهارچوب نظری

جهانی شدن تولید و مصرف و در پی آن پیدایش یک شبکه حمل‌ونقل جهانی باعث اهمیت یافتن و ظهور طیفی از الگوهای مختلف روابط بین بندر به ویژه رقابت شده است. بندر برای ارتقاء جایگاه خود در شبکه حمل‌ونقل جهانی با هم به رقابت می‌پردازند. در شبکه حمل‌ونقل جهانی کشورها و سازمان‌ها و در حالت کلی حمل‌کنندگان کالا و ارائه دهندگان خدمات لجستیکی و خطوط حمل‌ونقل در انتخاب خود لزوماً یک بندر را مورد توجه قرار نمی‌دهند، بلکه زنجیره‌ای از بندر را انتخاب می‌کنند که در آن هر بندر فقط یک گره کوچکی از این زنجیره است (۵).

در نتیجه باید افزود که بازیگران اقتصاد سیاسی جهانی اعم از بازیگران خصوصی یا دولتی در فضای جغرافیایی اقتصاد که به واسطه تجارت و روابط بیرونی شبکه‌ای شده است به علت امتیازات و ویژگی‌های خاص بندر به رقابت می‌پردازند. اهمیت بندر به عنوان پدیده‌های میان‌پیوند بین فضاهای خشکی و فضاهای آبی از دو جهت بازتاب دارد:

۱- کارکرد رقابتی؛ که به سبب منحصر به فرد بودن نقش و موقعیت مهم جغرافیایی دارای کارکرد رقابتی هستند.

۲- فضای شبکه‌ای؛ بندر عناصر ساختاری شبکه‌ای هستند که در این شبکه فعالیت‌های اقتصاد سیاسی بین‌الملل سازماندهی می‌شود.

این دو بازتاب از اهمیت بنادر، ارکان اصلی جایگاه بنادر را تعیین می‌کنند. جایگاه بنادر سه رکن اصلی برای افزایش نقش‌پذیری دارند:

الف) سطح بندری

بنادر دارای نقش‌ها، عملکردها و سازمان‌ها و نهادهای متفاوت هستند که بر این اساس می‌توان تعریف‌های متفاوت و متنوعی برای بندر در نظر گرفت. بنادر در مقیاس‌های متنوعی وجود دارند از یک اسکله کوچک برای پهلوگیری یک کشتی تا یک مرکز بزرگ با پایانه‌ها و مجموعه‌ای از صنایع و خدمات متعدد. بندر به عنوان یک مرکز لجستیک و صنعتی با ماهیت دریایی که نقش فعالی در سیستم حمل و نقل جهانی دارد با مجموعه‌ای فضایی و عملکردی از فعالیت‌ها مشخص می‌شود و به طور مستقیم و غیرمستقیم در شبکه جغرافیایی اقتصاد؛ (۱) حمل‌ونقل و فرآیندهای اطلاعاتی در زنجیره‌های تولید، (۲) درگاه‌های کانتینری به عنوان گره‌های مهم در تسهیل جریان کارآمد محموله‌های کانتینری عمل می‌کنند (۱۰).

ب) عملکردهای بندری

بنادر رابط و گره‌های اصلی فضای جغرافیایی شبکه‌بندی شده بین نیروهای تقاضا و عرضه هستند و به عنوان بازارهای مهمی عمل می‌کنند که در آن تبادل فیزیکی بین خریداران و فروشندگان ظرفیت حمل کانتینری می‌تواند تجمیع و تحقق یابد. یک بندر با عملکردش متمایز می‌شود که به عنوان یک دروازه رابط بین مسیرهای داخلی و اعماق دریا (آب‌های آزاد) ورود و خروج محموله‌های کانتینری عمل می‌کند (۱۱).

ج) سازماندهی بندری

سازماندهی فضای بندری به هر میزان که منعطف، تاب‌آور، منطبق با سرعت حرکت فعالیت‌ها در اقتصاد جهانی بر خوردار باشد به همان میزان نیز بندر در ارائه الگوی پیش‌رونده برای فضای سازماندهی شده شبکه جهانی نقش آفرین خواهد بود.

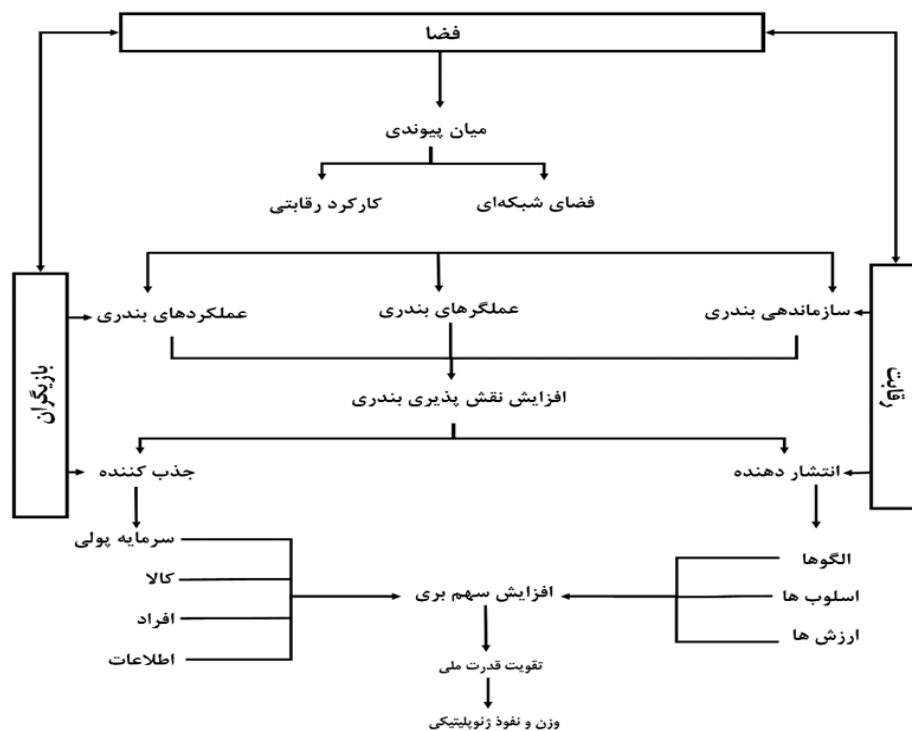
افزایش نقش‌پذیری بندری به خدمات حمل‌ونقل کانتینری بستگی دارد، زیرا تصمیم یک سرویس حمل‌ونقل کانتینری برای ارتباط با یک بندر می‌تواند محموله‌های اضافی را به همراه داشته باشد و منجر به نتایج سودمندی برای اقتصاد محلی و همچنین اقتصاد داخلی شود. علاوه بر این، در صورت وجود بندر مکمل بین کانتینری چنین مزایایی به سایر بنادر که مکمل بندر مورد نظر هستند نیز تعمیم خواهد یافت. برعکس، تصمیم یک سرویس حمل و نقل کانتینری برای توقف ارتباط با یک بندر منجر به کاهش انتخاب ارائه دهندگان خدمات و ظرفیت کانتینری خواهد شد که ممکن است تأثیر منفی بر پتانسیل رقابتی اقتصادهای محلی و داخلی آن داشته باشد و همچنین بر سایر بنادر که مکمل و یا متصل به بندر مورد نظر هستند تأثیر منفی خواهد گذاشت در نتیجه بندری که قابلیت رقابت دارند، نقاط کانونی شریان‌های کلیدی تجارت محموله‌های کانتینری تبدیل هستند (۱۲). این بدان معنی است که یک بندر ممکن است به عنوان کانون جمع‌آوری و توزیع در مقیاس فراتر از مرزهای سنتی خود باشد و با مسائل و چالش‌هایی که توسط کل شبکه لجستیک ایجاد می‌شود، مقابله کند.

علاوه بر این، افزایش نقش‌پذیری بندر در شبکه جغرافیایی اقتصاد، پیامدهای مهمی برای مزیت‌های نسبی و رقابتی مناطق داخلی کشور میزبان آن‌ها دارد. به‌ویژه، بنادر کانتینری که دارای زیرساخت‌های کارآمد و مدرن هستند و با خدمات حمل‌ونقل رقابتی و قابل اطمینان پشتیبانی می‌شوند، می‌توانند سطح مزایای رفاهی را نه فقط برای مردم منطقه بندری بلکه در کل جامعه پسرکرانه افزایش دهند (۲).

نقش‌پذیری بنادر در دو حالت اتفاق می‌افتد؛ ۱- نقش انتشار دهنده بنادر که در این نقش بنادر به دلیل توسعه همه جانبه فضای سرزمینی پسرکرانه به انتشار الگوها، اسلوب‌ها و ارزش‌ها می‌کند.

۲- نقش جاذبه‌ای بنادر که بنادر کالاها، اطلاعات، افراد و سرمایه‌های گسترده را به خود جذب کرده و این آورده‌ها را به سرزمین اصلی انتقال می‌دهند (۷).

بنادر هم در نقش جاذبه‌ای و هم در نقش انتشاری به دنبال افزایش سهم‌بری از اقتصاد ژئوپلیتیکی جهان هستند. در واقع هنگامی که فضای جغرافیایی با ویژگی‌ها و مزیت‌های خاصی محل رقابت و اعمال قدرت جهت دستیابی به منافعی اقتصادی می‌شوند، اقتصاد اساساً ماهیت ژئوپلیتیکی پیدا می‌کند.



شکل ۱: مدل نظری رقابت پذیری بنادر

روش تحقیق

پژوهش حاضر از نظر هدف بنیادی و از نظر روش و ماهیت توصیفی - تحلیلی است، از استنباط نظری قیاسی تبعیت می‌کند. روش گردآوری داده‌ها و اطلاعات اسنادی - کتابخانه‌ای می‌باشد. این تحقیق ارتباط بین رقابت بر سر افزایش سهم‌بری در شبکه جغرافیایی اقتصاد جهانی با بنادر به عنوان فضاهای دارای ویژگی‌های خاص را می‌سنجد. از این رو سؤالات زیر به عنوان مهم‌ترین سؤالات مورد توجه قرار گرفته‌اند:

- ۱- مهم‌ترین عوامل رقابت پذیری بنادر کدامند؟
 - ۲- توان حضور در شبکه رقابت بندری متأثر از چه عواملی است؟
 - ۳- سطوح کاربرد و اثرگذاری رقابت بندری کدامند؟
- بر اساس این سؤالات، فرضیه‌های زیر مطرح شده‌اند:

فرضیه اول تحقیق به این مورد اشاره دارد که عوامل عمده‌ای در رقابت پذیری بنادر نقش دارند. فرضیه دوم تحقیق بیان می‌دارد که پایداری رقابت بندری منوط به ارتقاء ظرفیت‌ها، پتانسیل‌ها و ویژگی‌های بندری است.

فرضیه سوم تحقیق عبارت از، چهار سطح کاربرد و اثرگذاری رقابت بندری است.

یافته‌های تحقیق

عوامل تعیین کننده رقابت پذیری بندر

رقابت پذیری بنادر تنها با پیروی از رویکرد زنجیره تأمین در شبکه فضای جغرافیایی قابل درک است. معیارهای انتخاب بندر و مسیر بخشی از یک شبکه‌ای است که در آن بندر فقط یک گره محسوب می‌شود. در این رقابت بندرهای انتخاب می‌شوند که به حداقل رساندن مجموع هزینه‌های بندر دریایی و داخلی، از جمله موجودی و ملاحظات کیفیت حمل‌کنندگان کمک می‌کنند. انتخاب بندر، بیش‌تر تابعی از هزینه و عملکرد کلی شبکه است. یک عملکرد لجستیک و توزیع هماهنگ بنادر با همکاری ارائه دهندگان خدمات مختلف، ادغام بنادر در شبکه‌های لجستیکی و توزیعی پیشرفته را از طریق طیف جدیدی از خدمات ارزش افزوده با کیفیت بالا تسهیل می‌کند (۵).

دیدگاه سنتی در مورد رقابت پذیری یک بندر در درجه اول ویژگی‌های فیزیکی مستقل یک بندر را مورد توجه قرار می‌دهد. ویژگی‌هایی مانند:

۱. زیرساخت‌های فیزیکی و فنی شامل؛ قابلیت دسترسی دریایی، زیرساخت‌های ترمینال و تجهیزات، قابلیت دسترسی داخلی.
۲. موقعیت جغرافیایی؛ نسبت به مناطق داخلی نزدیک و دور و نسبت به خطوط اصلی حمل و نقل.
۳. بهره‌وری بندر.
۴. اتصال بندر در ساحل و خشکی.
۵. کیفیت و هزینه خدمات تکمیلی مانند: فرودگاه، شیوه حمل و نقل، کیفیت خدمات گمرک.
۶. بهره‌وری و هزینه‌های مدیریت بندر.
۷. در دسترس بودن، کیفیت و هزینه‌های فعالیت‌های ارزش افزوده لجستیکی (به عنوان مثال انبار).
۸. در دسترس بودن، کیفیت و هزینه‌های سیستم‌های جامعه بندری (PCS) و سایر سیستم‌های دیجیتال.
۹. امنیت بندر/مشخصات ایمنی و محیط زیست بندر.
۱۰. شهرت بندر.
۱۱. قابلیت اطمینان، ظرفیت، اتصالات و هزینه‌های خدمات حمل و نقل داخلی با کامیون، راه آهن، قایق داخلی و خطوط لوله (۱۳).

تمرکز بر ویژگی‌های فیزیکی مستقل یک بندر در هنگام ارزیابی رقابتی بودن آن بازتاب دهنده این موضوع هستند که زنجیره‌های تأمین جهانی بر مبنای فضاهای گره‌گاهی که نه تنها به عنوان مکان‌های منفرد که کشتی‌ها را کنترل

می‌کنند، بلکه به عنوان پیوندهای حیاتی در زنجیره‌های تأمین جهانی رقابت می‌کنند. بنادر و پایانه‌ها در رقابت به دنبال ادغام مؤثر در این زنجیره‌های تأمین می‌باشند.

معیارهای اصلی انتخاب شرکت‌های لجستیک و حمل‌کنندگان عبارت‌اند از:

۱. قیمت رقابتی خدمات بندری.

۲. خدمات قابل اعتماد.

۳. هزینه زمانی کم برای کالاها.

۴. امنیت بار و جلوگیری از آسیب.

۵. استفاده از سیستم عامل‌های اطلاعاتی به روز جهت تسهیل خدمات.

۶. اتصال خوب به راه‌های داخل کشور.

هزینه‌های مستقیم حمل و نقل کالا بین مبدأ و مقصد و بندر (از جمله هزینه‌های حمل‌ونقل محموله) تنها بعد از هزینه در انتخاب و مسیریابی زنجیره تأمین توسط حمل‌کنندگان یا نمایندگان آنها است (۱۴).

هر چه تصمیم‌گیری زنجیره تأمین یکپارچه‌تر شود، تمرکز بیشتر به هزینه‌های لجستیک تعمیم یافته معطوف می‌شود. پیامدهای انتخاب بندر و مدل بسیار گسترده است. انتخاب بین بنادر و مدل‌ها پیامدهای بسیار متنوعی دارد. در صورتی که صرفه جویی بیش از حد هزینه‌های اضافی مربوط به بندر و سایر هزینه‌های لجستیکی را جبران کند. حمل‌کنندگان یا نمایندگان آنها ممکن است بنادر گران‌تر یا راه‌حل‌های داخلی گران‌تر را انتخاب کنند. هزینه‌های اضافی معمولاً شامل موارد زیر است:

هزینه‌های زمانی کالاها، مانند هزینه‌های فرصت مرتبط با سرمایه مرتبط با کالاهای حمل شده و هزینه‌های مرتبط با استهلاک اقتصادی یا فنی کالاها.

هزینه‌های موجودی مرتبط با نگهداری سهام ایمنی.

هزینه‌های لجستیکی غیرمستقیم مرتبط با کیفیت جمع‌آوری شده در زنجیره حمل‌ونقل و تمایل بازیگران مختلف رقیب برای تنظیم فرآیندها با توجه به نیازهای مشتری، به ویژه از نظر پاسخ‌گویی به جریان‌های متغیر، ارائه اطلاعات و سهولت مدیریت (۱۵).

با این حال، هزینه‌های مستقیم به طور کامل بر انتخاب و مسیریابی تأثیر نمی‌گذارند. اتصال از طریق خدمات لاینر و اتصال از طریق راه آهن یا قایق (در صورت وجود) عوامل مهمی برای تصمیم‌گیری در مورد مسیر هستند زیرا آنها نشان دهنده سطح دسترسی بالاتر و اتصال بهتر به مناطق سرحدی و سرزمین‌های داخلی هستند. در عمل، یک بندر با سطح اتصال بالا به طور معمول قادر به جذب محموله بیشتر برای سرزمین‌های دور دست است، حتی اگر یک بندر دیگر با سطح اتصال بسیار پایین‌تر وجود داشته باشد که هم‌چنین قابلیتی را در داخل کشور داشته باشد (۱۶).

بازیگران لجستیک و اپراتورهای حمل‌ونقل، شبکه‌های پیچیده‌تری را طراحی کرده‌اند که به سطح بالایی از قابلیت اطمینان نیاز دارند. توسعه و گسترش کنونی زنجیره‌های تأمین جهانی و سیستم‌های حمل‌ونقل به همگام‌سازی مقیاس‌های جغرافیایی مختلف متکی است. کارایی سیستم‌های حمل‌ونقل در صورت تأخیر قابل توجه در حمل‌ونقل، هر چند با هزینه‌های حمل‌ونقل پایین، می‌تواند به طور جدی مختل شود. اما هنگامی که سطح همگام‌سازی افزایش می‌یابد، شبکه

دریا - خشکی به طور کلی ناپایدارتر می شود. این منجر به هزینه های اضافی برای پیدا کردن مسیرهای جایگزین می شود. در زمینه کاهش خطر اختلالات عمده، بازیکنان تدارکات تمایل دارند که یک طراحی شبکه انعطاف پذیر را انتخاب کنند که جایگزین های مختلف مسیریابی را ارائه می دهد. این رویکرد "همه تخم مرغها در یک سبد نیستند" دلالت بر ترکیب خاص بندر - کریدور دارد که به ندرت خود را در موقعیتی می یابد که بازار نقص های عمده در عملکرد سیستم را جبران می کند (۸).

برای پیچیدگی مسئله، لازم به ذکر است که موقعیت رقابتی یک بندر همیشه نمی تواند به عوامل هزینه و کیفیت محدود شود. عوامل تاریخی (به اصطلاح اثر حافظه)، عوامل روانی، سیاسی و شخصی می توانند منجر به مسیریابی جریان هایی شوند که با یک تقسیم کامل مبتنی بر بازار متفاوت است. عقلانیت محدود، بی تحرکی و رفتار فرصت طلبانه از جمله عوامل رفتاری است که می تواند منجر به دوری از راه حل بهینه شود.

آخرین بُعد هزینه مربوط به هزینه های خارجی (تراکم، ایمنی ترافیک و آسیب های زیست محیطی) است که توسط فعالیت های حمل و نقل بندری و داخلی ایجاد می شود. هنگامی که تفاوت های عمده ای در هزینه های خارجی بین حالت ها وجود دارد یا زمانی که این هزینه های خارجی به روشی متعادل درونی نمی شوند، عدم تعادل بازار حاصل ممکن است انتخاب بندر و مسیر را که از وضعیتی که در آن هزینه های خارجی متعادل تر و به همان اندازه درونی در هزینه های تدارکات عمومی را که منحرف می شود، افزایش دهد (۵).

پایداری رقابت پذیری بنادر

موقعیت رقابتی یک بندر با کیفیت ارائه خدمات به حمل کنندگان، دسترسی به خطوط حمل و نقل برای مسیرهای تجاری خاص، مناطق جغرافیایی و سایر بنادر تعیین می شود. در ابعاد گسترده تر، رقابت پذیری یک بندر با طیف وسیعی از مزایای رقابتی که توسط بندر در طول زمان کسب می شود، تعیین می گردد. زمانی درجه رقابت پذیری یک بندر بالا خواهد بود که طیف گسترده ای از مزیت های رقابتی را برای کسب و کار و استراتژی خود داشته باشد. منابع یا مزایای رقابتی مجموعه ای از قابلیت ها و ظرفیت ها برای انجام یک فعالیت بندری است. این قابلیت ها به طور غیرمستقیم منبع اصلی رقابت پذیری بندر هستند. بنادر و بازیگران تأثیر گذار بر عملکرد بنادر برای رسیدن به موقعیت رقابتی یا باقی ماندن در رقابت، باید نقاط قوت اصلی خود را شناسایی، پرورش و بهره برداری کنند (۱۱).

توانایی ادغام پتانسیل های بندر که امکان سازگاری با فرصت های در حال تغییر را فراهم می کند، منبع مهمی از مزیت رقابتی برای مدیریت بندر است. پتانسیل ها و توانایی های بندر اگر پنج ویژگی زیر را داشته باشند، می توانند پایه ای محکم برای مزیت رقابتی پایدار و در نتیجه برای استراتژی مؤثر فراهم کند.

۱. **تقلید ناپذیری:** اگر تقلید از قابلیت یک بندر برای یک بندر رقیب یا بازیگر دشوار باشد، احتمال ایجاد یک مزیت رقابتی پایدار افزایش می یابد. با این حال، تقلید ناپذیری به طور معمول برای همیشه دوام نمی آورد. یک بندر می تواند رقبا را با تمرکز بر منابعی که به صورت طبیعی یا فرآیندی غیرقابل تقلید هستند، از بین ببرد. تعدادی از قابلیت های اصلی به این دلیل که منحصر به فرد هستند (به عنوان مثال موقعیت جغرافیایی) عملاً غیرقابل تغییر یا غیرقابل تقلید هستند. سایر قابلیت های اساسی تنها می توانند از طریق یک فرآیند توسعه و بهبود مداوم ساخته شوند. اگر یک قابلیت نقطه قوت بر اساس پیچیدگی فن آوری ها و مهارت ها باشد، تقلید برای بنادر رقیب دشوار خواهد بود. بنابراین، احتمال بیشتری برای ایجاد مزیت رقابتی خواهد داشت. قابلیت های اصلی بنادر را می توان، بسته به امکان انتقال این قابلیت ها به بندرهای دیگر یا مکان های دیگر به دو دسته قابلیت های محلی یا غیر محلی بندر تقسیم کرد (۱۳).

۲. **دوام:** پایداری مزیت رقابتی یک بندر به سرعت کاهش منابع و قابلیت های اساسی در زمان بستگی دارد. بنابراین یک قابلیت اصلی باید دارای درجه بالایی از دوام باشد. به عنوان مثال، از آن جا که فن آوری بندر به سرعت تکامل می یابد،

یک مزیت رقابتی صرفاً مبتنی بر قابلیت‌های فن‌آوری پایه، دوام کم‌تری نسبت به مزیت مبتنی بر شهرت بندر دارد. بنابراین مدیریت بندر باید بیش‌تر در قابلیت‌های موجود اساسی با دوام سرمایه‌گذاری کند تا شخصیت بادوام خود را حفظ کند.

۳. **شفافیت:** اگر بنادر رقیب، قادر به شناسایی منابع و قابلیت‌های اساسی مختلف مزیت رقابتی بندر باشند، ممکن است بتوانند به سرعت استراتژی بندر را شناسایی کنند. بنابراین، یک توانایی با شفافیت بالا، کم‌تر به یک مزیت رقابتی پایدار منجر می‌شود. در مقابل، توانایی‌های بندری بر اساس یک فرآیند بهبود مستمر و بسیاری از مهارت‌ها و توانایی‌ها (به عنوان مثال: بهره‌وری بندر) از آن‌جا که آن‌ها نسبتاً پایدار هستند، کم‌تر به چشم می‌آیند (۱۳).

۴. **قابلیت انتقال:** این عنصر مربوط به موقعیت مکانی و همچنین مزیت‌های خاص بندر است که به یک مکان محدود نمی‌شود. هرچه منابع و قابلیت‌های مورد نیاز برای ایجاد مزیت رقابتی پویا باشند، قابلیت انتقال کم‌تر خواهد بود. عدم تحرک بالا می‌تواند ناشی از عوامل جغرافیایی، هزینه‌های بالای تراکنش یا اطلاعات ناقص باشد. اگر یک بندر رقیب با مشکل کمی یا هیچ مشکلی برای به دست آوردن منابع و قابلیت‌های لازم برای تقلید از یک مزیت رقابتی که کوتاه مدت خواهد بود، مواجه شود بنادر رقابتی را از تقلید استراتژی‌ها دلسرد می‌کند (۱۳).

۵. **قابلیت رشد:** اگر یک بندر رقیب نمی‌تواند یا نمی‌خواهد منابع و قابلیت‌های ارزشمند مورد نیاز برای به دست آوردن موفقیت را از بیرون کسب کند یا بخرد، همیشه می‌تواند تلاش کند تا این منابع را با سرمایه‌گذاری‌های داخلی به دست آورد. با این حال، عدم رشد منابع و قابلیت‌ها نشان دهنده مشکلات مرتبط با موفقیت در توسعه منابع و قابلیت‌های داخلی است.

طیف گسترده‌ای از مزیت‌های اصلی زمینه فراهم شدن خدمات اصلی بندر را تشکیل می‌دهند که هر کدام عناصر لازم برای طیف وسیعی از خدمات تخصصی بندر را ارائه می‌دهند. در واقع، خدمات اصلی یک بندر تجسم فیزیکی یک یا چند مزیت و قابلیت اساسی است و به ورودی حیاتی برای خدمات تخصصی بندر کمک می‌کند. به عنوان مثال، بندری که توانایی‌های اصلی را در بهره‌وری بندر عمومی و امکانات ذخیره‌سازی در انبارهای پوشیده توسعه می‌دهد، قادر به استفاده از این توانایی‌ها برای توسعه خدمات اصلی در ذخیره‌سازی پوشیده کالای عمومی خواهد بود. این خدمات اصلی خود سنگ بنای خدمات تخصصی بندری مانند جابه‌جایی و ذخیره‌سازی محصولات را تشکیل خواهند داد (۱۳).

سطوح جغرافیایی و کاربردی رقابت بندری

۱. رقابت درون بندری

شرکت‌های بندری خصوصی اغلب برای دستیابی به محموله‌ها (ترمینال‌ها) و ارائه خدمات دیگر بندری (به عنوان مثال یدک‌کشی، ذخیره‌سازی با هم رقابت می‌کنند. برای اداره بندر، چنین رقابتی می‌تواند به عنوان یک روش مدیریت برای بهبود کارایی فعالیت‌های بندر عمل کند. رقابت بین اپراتورها یا ارائه دهندگان خدمات در یک بندر به طور کلی می‌تواند کارایی بندر را افزایش دهد و خدمات را بهبود بخشد. با این حال زمین بازی برای رقابت درون بندری اغلب تحت تأثیر تصمیمات سیاسی اساسی و سرمایه‌گذاری زیربنایی توسط مقامات بندری یا منطقه‌ای تعیین می‌شود. برای مثال، در بسیاری از بنادر بزرگ‌تر، تمامی پایانه‌های حمل‌ونقل کالا وضعیت یکسانی ندارند و این باعث کاهش حق انتخاب برای کشتی‌های باری بزرگ می‌شود. بنابراین حتی اگر در یک منطقه بزرگ بندر چندین پایانه وجود داشته باشد، بزرگ‌ترین کشتی‌های باری فقط می‌توانند در یک پایانه حضور داشته باشند (۱۷).

۲. رقابت بین بندری در یک منطقه دروازه‌ای

یک منطقه دروازه‌ای با چندین بندر یک چهارچوب گسترده، برای رقابت بین بنادر فراهم می‌کند. بسیاری از شرکت‌های حمل و نقل نیز فعالیت‌های خود را در بیش از یک بندر در یک محدوده دریایی یا منطقه بندری گسترش می‌دهند، که به طور فزاینده‌ای شرکت‌های حمل‌ونقل مقامات بندری و شرکت‌های بندری را به رقابت شدید سوق می‌دهد. در سطح اداره بندر، رقابت عمدتاً بر ارائه بهترین زیرساخت‌های اساسی (بندرگاه‌ها، لنگرگاه‌ها)، امکانات زیرساختی، بهترین امکانات لجستیک، توزیع و پایین‌ترین هزینه‌های کاربر بندر متمرکز است. در سطح ترمینال رقابت‌ها عمدتاً بر قیمت، زمان رسیدگی و بهره‌وری تمرکز دارد. هنگامی که بنادر در همان منطقه دروازه‌ای تحت حاکمیت دولت ملی قرار می‌گیرند، سیاست‌های دولت می‌تواند بر شرایط و سطح رقابت بین زیر گروه‌ها (به عنوان مثال بنادر هلندی در برابر بندر بلژیکی یا بندر سنگاپور در برابر بندر مالزی) تأثیر بگذارد. هدف مقامات منطقه‌ای اغلب تضمین پیشرفت‌های مکمل بازار محصول در بندر همسایه (رقیب) همان منطقه بندری است. بنابراین آن‌ها تلاش می‌کنند چهارچوبی را فراهم کنند که در آن هر بندر بتواند مزایای خاص بندری خود را مدیریت کند، در حالی که در عین حال همکاری را تشویق کند (۸).

۳. رقابت بین بندری در محدوده‌های بندری

سطح سوم رقابت، در محدوده‌های بندری اتفاق می‌افتد، محدوده بندری به عنوان گروهی از بنادر واقع در یک ساحل مشترک تعریف می‌شود. در محدوده‌های بندری، رقابت شدیدی را می‌توان مشاهده کرد، به ویژه برای محموله‌های صادره به یک مقصد داخلی. به عنوان مثال در محدوده هامبورگ - لوهاور مهم‌ترین محدوده بندری در اروپا از نظر تولید محموله، ابتکارات همکاری بندری در درجه اول بر اساس تبادل اطلاعات (با هدف بهبود همکاری) به جای همکاری ساختاری است. رقابت شدید بین منطقه هامبورگ و لاهاور به این دلیل تقویت می‌شود که بندرها در کشورهای مختلفی (مانند بلژیک، آلمان، هلند و فرانسه) گسترده‌اند و هر کشوری سیاست خود را دنبال می‌کند. چندین بندر اصلی واقع در کشورهای مختلف در حال رقابت برای تبدیل شدن به نقطه گره‌گاهی در شبکه حمل‌ونقل اروپا هستند (۵).

۴. رقابت بین محدوده‌های بندری

سطح چهارم و آخر رقابت بندری شامل رقابت بین محدوده‌های بندری است. به عنوان مثال، تکمیل تدریجی یک شبکه حمل‌ونقل اروپایی و رشد روابط بندری هاب - فیدر، رقابت بین محدوده‌ها را در اروپا تشدید کرده است. به عنوان مثال بین برد هامبورگ - لوهاور و بنادر مدیترانه. رقابت بین محدوده‌های برای توسعه بندر به یک رویکرد مشترک نیاز دارد، چون سیاست‌های متفاوت میدان بازی را دگرگون می‌کند به روند جاری حمل‌ونقل ناکارآمد منجر می‌شود. با این حال رسیدن به چنین رویکردی اغلب پیچیده است. حتی زمانی که مقامات فراملیتی مانند کمیسیون اروپا درگیر آن باشند (۱۸).

تحلیل و نتیجه‌گیری

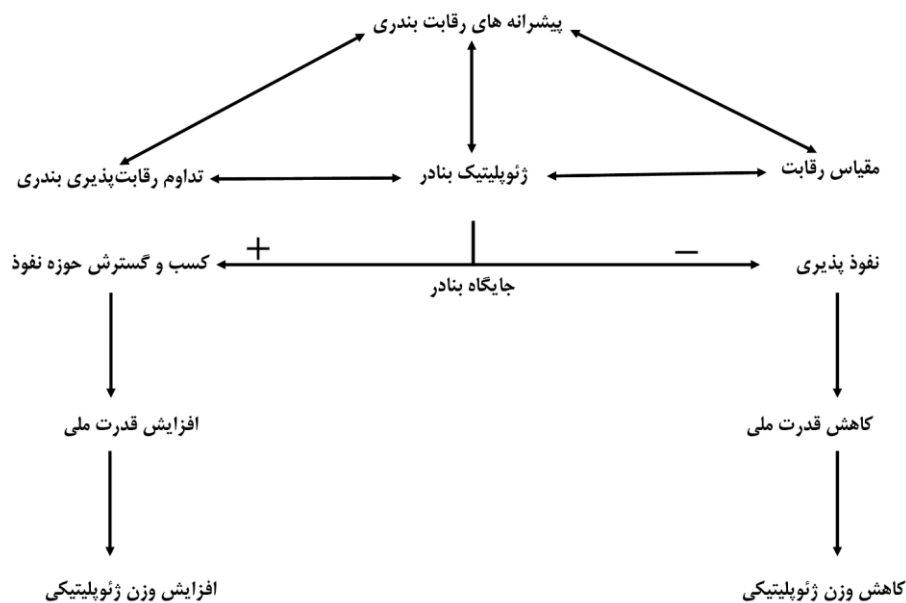
رصد تحولات ژئوپلیتیکی بیان‌گر تغییر پارادایم کانون محوری قدرت آفرینی در قرن بیست و یکم می‌باشد. اگر قرن شانزدهم را قرن خشکی پایه و قرن بیست و یکم را قرن دریا پایه بدانیم می‌توان قرن بیست و یکم را قرن بندر پایه شناخت. به این معنی که اگر کشوری بیشترین بندر با کارکردهای جهانی در اقتصاد شبکه‌ای را داشته باشد، می‌تواند بیشینه تسلط را بر جهان داشته باشد. از این رو لازم است که ماهیت بنادر نه تنها به عنوان پایانه‌های حمل و بارگیری بلکه از منظر قدرت آفرینی مورد توجه قرار گیرد. نکته‌ای که نباید از آن غفلت کرد چگونگی دستیابی به مؤلفه‌های قدرت بندری است. همان‌گونه که نتایج این مقاله نشان می‌دهد رقابت پذیری بنادر را می‌توان در سه محور مورد مذاقه قرار داد؛

۱- محور نخست اشاره دارد به عوامل تعیین کننده رقابت بندری، به گونه‌ای که به هر میزان که یک بندر بتواند خدمات بندری قابل اعتماد، سریع، با امنیت بالا و با بهره‌گیری از آخرین تکنولوژی‌های روز را داشته باشد می‌تواند در رقابت بندری شرکت کند.

۲- محور دوم پایداری رقابت بندری است، اگرچه که بنادر دارای مزیت‌های خاص خود می‌باشند و این مزیت‌های نسبی تا حدودی قدرت آفرین هستند ولی نباید فراموش کرد که مزیت نسبی به تنهایی کافی نیست و آنچه مورد توجه باید قرار گیرد مزیت رقابتی است. بنابراین مزیت رقابتی نیز در پرتو عملکردهای پسرانه‌های بندر مورد توجه است. بنادر زمانی می‌توانند به مزیت‌های رقابتی دست پیدا کنند که بتوانند عملکردهای را ارائه دهند که تقلید ناپذیر، مداوم، شفاف، قابل انتقال و قابل توسعه باشند.

۳- محور سوم نفوذ و سطح حضور بندر است. متأثر از عامل پیش گفته شده، عملگرهای بندری می‌توانند داخل یک بندر، در یک منطقه دروازه‌ای، در یک محدوده بندری و در نهایت در تمام محدوده‌های بندری از این طریق دارنده آن را به کسب اعتبار و پرستیژ ژئوپلیتیکی سوق دهند.

از این رو می‌توان گفت که رقابت بندر عبارت است از حضور و اثرگذاری متأثر از عوامل اصلی رقابت بندری و پایان حضور در این رقابت به گونه‌ای که در درون بندر، منطقه دروازه‌ای و محدوده بندری.



شکل ۲: مدل مفهوم سازی ژئوپلیتیکی رقابت بندر

منابع

1. Theo Notteboom, Athanasios Pallis and Jean-Paul Rodrigue (2022) Port Economics, Management and Policy, New York: Routledge, 690 pages / 218 illustrations
2. Goss, R. (1990). Economic Policies and Seaports: 1. The economic functions of seaports, Maritime Policy and Management, 17(3), 207-219



3. ESPO (2016). Trends in EU Ports Governance 2016, Brussels: ESPO.
4. Van Den Berg, R., De Langen, P.W. and Van Zuijlen, P.C. (2017). Revisiting port pricing: a proposal for seven port pricing principles, *WMU Journal of Maritime Affairs*, 16(3), 421–438
5. Notteboom, T.E. (2002). Consolidation and contestability in the European container handling industry, *Maritime Policy and Management*, 29(3), 257–2
6. Uyttendaele, P. (2012). Public private partnerships in ports: pitfalls and challenges, ESPO Annual Conference, Sopot, 10–11 May 2012
7. Alderton, P. and Saieva, G. (2013). *Port Management and Operations*, London: Routledge
8. Hughes, A.M. (2003). *The customer loyalty solution*, New York: MacGraw Hill. Kaselimi, E.N., Notebook.
- 9.. Hassan Noorali, Colin Flint, Seyyed Abbas Ahmadi, (2022) Port power: Towards a new geopolitical world order, *Journal of Transport Geography*, Volume 105
- 10.. Berry, L.L. and Yadav, M.S. (1996). Capture and communicate value in the pricing of services, *Sloan Management Review*, 37(4), 41–51
11. Cahoon, S. (2007) Marketing communications for seaports: a matter of survival and growth, *Maritime Policy & Management*.
12. Parola, F., Pallis, A.A., Risitano, M. and Ferretti, M. (2018). Marketing strategies of port authorities: a multi-dimensional theorisation, *Transportation Research Policy and Practice Part A*, 111, 199–212
Research, 3(1), 77–94.
13. Cahoon, S. and Notteboom, T. (2008). Port marketing tools in a logistics restructured market environment: the quest for port loyalty, *Proceedings of IAME Annual Conference*, Dalian, China, 2–4 April.
14. Haralambides, H.E., Verbeke, A., Musso, E. and Benacchio, M. (2001). Port financing and pricing in the European Union: theory, politics and reality, *International Journal of Maritime Economics*, 3, 368–386.
15. T.E., Pallis, A.A. and Farrell, S. (2011). Minimum Efficient Scale (MES) and preferred scale of container terminals, *Research in Transportation Economics*, 32(1), 71–80.
16. Heaver, T.D. (1995). The implications of increased competition among ports for port policy, *Maritime Policy and Management*, 22(2), 125–13
17. P.W. and Pallis, A.A. (2006). The effects of intra-port competition, *International Journal of Transport Economics*, 33(1), 69–86
18. De Langen, P.W. and Pallis, A.A. (2007). Entry barriers in seaports, *Maritime Policy and Management*, 34(5), 427–440



مفهوم شناسی توسعه دریامحور در جمهوری اسلامی ایران

یونس غربالی مقدم

کارشناس ارشد سازمان بنادر و دریانوردی و دانشجوی دوره دکتری دانشگاه تورز فرانسه

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: Ygharbalipmo.ir

Younes.gharbalimoghadam@etu.univ-tours.fr

چکیده:

توسعه دریامحور اگر چه از همان ابتدا به توسعه فعالیت‌های دریایی تمرکز دارد، اما در طول زمان معانی و دامنه کاربرد متفاوتی داشته است. در حال حاضر نیز پس از گذشت قریب به چهار دهه از اولین مفاهیم آن، به نظر می‌رسد تعریف واحد و مشترکی میان جوامع دانشگاهی، سیاستگذاران و برنامه ریزان کشورها وجود ندارد.

بررسی روند زمانی مفاهیم مرتبط با توسعه دریامحور نیز موید این موضوع است که توجه به مفهوم دریا در دنیا از حوزه اقتصاد به عنوان جوهره اصلی شروع و در طول زمان با پیدایش ظرفیتهای جدید از حمل و نقل دریایی، بستر دریاها و رودخانه‌ها، معادن و انرژی‌های نهفته در اقیانوس‌ها و همینطور گسترش حداکثر استفاده از ظرفیت‌های ساحلی و گردشگری دریایی، رویکرد به سمت مراقبت و حراست از مباحث زیست محیطی آنها با نام اقتصاد آبی گردیده است و تمامی مباحث اقتصادی و اجتماعی از بهره برداری از دریا را در سایه چتر محیط زیست به نام «اقتصاد آبی» قرار داده است. لذا در ادبیات جهانی مفهوم اقتصاد دریا همچنان با پیشرفت در معانی آن پایدار است و بیشترین کاربرد را در گزارش‌های سازمان‌های بین‌المللی فعال در حوزه دریایی دارد. در کشور ما نیز مفهوم اقتصاد دریا با توسعه دریا محور درآمیخته شده و با ابلاغ سند سیاست‌های کلی توسعه دریامحور توسط مقام معظم رهبری (مدظله العالی) در تاریخ ۱۴۰۲/۰۸/۱۶ [۱]، همه وجوه مرتبط با دریا را شامل شده و پیشرفت همه جانبه دریایی را در توسعه دریامحور تبیین می‌نماید.

کلید واژه: توسعه، دریامحور

Abstract— Although sea-oriented development focuses on the development of maritime activities from the very beginning, it has had different meanings and application scopes over time. Even now, after nearly four decades have passed since its first concepts, it seems that there is no single and common definition among the academic communities, policy makers and planners of the countries. Examining the time trend of concepts related to sea-oriented development also confirms this issue. Attention to the concept of the sea in the world has started from the field of economy as the main essence and has been developed over time with the emergence of new capacities of sea transportation, seabed and rivers, mines and energy hidden in the oceans. The expansion of the use of coastal capacities and marine tourism, the approach towards the care and protection of their environmental issues has been called the water economy, and all the economic and social issues of sea exploitation have been placed under the umbrella of the environment under the name of the water economy. Therefore, in the world literature, the concept of sea economy is still stable with the progress in its meanings and is most used in the reports of international organizations active in the maritime field. In our country, the concept of sea economy is mixed with sea-oriented development. And with the notification of the document of the general policies of the sea-oriented development by the Supreme Leader IRN on 08/16/1402, it includes all aspects related to the sea and explains the all-round progress of the sea-oriented development.

Keywords— Sea-oriented, Development

مقدمه

جمهوری اسلامی ایران نیز با سابقه ۸۰۰۰ سال دریانوردی و پیشتازی در امر دریا و دریانوردی، برخوردار از ۵۸۰۰ کیلومتر طول خطوط سواحل در شمال و جنوب کشور (۴۰ درصد مرزهای کشور)، موقعیت ژئوپلیتیک خود در منطقه و جهان از قابلیت بسیار بالایی در توسعه حمل و نقل دریایی، توسعه صنعت گردشگری دریایی و در مجموع توسعه ظرفیت‌های رشد اقتصادی از طریق دریا برخوردار می‌باشد. (تصویر ۱) به همین دلیل، موضوع توسعه دریایی همواره در کانون توجه دولت‌ها بوده و قرار داشتن موضوع توسعه دریامحور در سطوح مختلف نظام برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری کشور و اسناد فرادست بیانگر درک عمیق نظام از اهمیت و ضرورت توسعه دریامحور می‌باشد. [۲]. اما در میان جامعه دریایی، دانشگاهی و اجرایی کشور مفهوم مشترکی از توسعه دریامحور نبوده و در اسناد منتشر شده از توسعه دریا محور، توسعه دریایچه، اقتصاد سواحل، اقتصاد دریایی، اقتصاد دریانودی، اقتصاد اقیانوسی و اقتصاد آبی به همراه صنعت دریایی، فعالیت دریایی و بخش دریایی نام برده می‌شود که دارای همپوشانی و در برخی موارد افتراق زیادی با یکدیگر دارند. همین افتراق یا فقدان تعریف مشترک از توسعه دریایی موجب برداشت‌های سطحی و یا ناقص از مفهوم توسعه دریایی در طی دهه‌های اخیر شده است و مانع مهمی در پیشبرد برنامه‌های عملیاتی در میان ذینفعان و سازمانها یا دستگاههای ذی‌مدخل در امر توسعه دریایی کشور شده است به طوری که مسیر پیشرفت دریایی را با موانع پیچیده و مبهمی از موضوع مواجه ساخته است که اتفاق نظری در آن نیست. بر همین اساس در این مقاله سعی می‌شود مروری بر مفاهیم توسعه دریایی در طول دهه‌های اخیر در سطح جهانی داشته باشیم، سپس ابعاد آن تبیین شده و تصویر شفافی از مفهوم شناسی توسعه دریامحور پدید آید. تا بدین ترتیب مسیر روشنی برای تحقق سیاستهای کلی توسعه دریامحور ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری در تاریخ ۱۴۰۲/۰۸/۱۶ در کشور فراهم آورد.



تصویر ۱: مرزهای آبی کشور در دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان

مسئله اصلی

فقدان تعریف مشترک در توسعه دریایی در طی زمان، عبارت «توسعه دریامحور» را به یک معضل مفهومی تبدیل کرده و عدم توجه به حل دوباره آن که مجدداً مشمول زمان شده است، باعث عقب ماندگی توسعه دریایی کشور گردیده و موضوع مذکور را به نقطه بحرانی کشانده است. لذا دستیابی به مفهوم مشترک توسعه دریامحور نه تنها در سطح کلان و راهبردی بلکه در سطح عملیاتی به منظور پشتیبانی و اجرای «سیاستهای کلی توسعه دریامحور» اجتناب ناپذیر است.

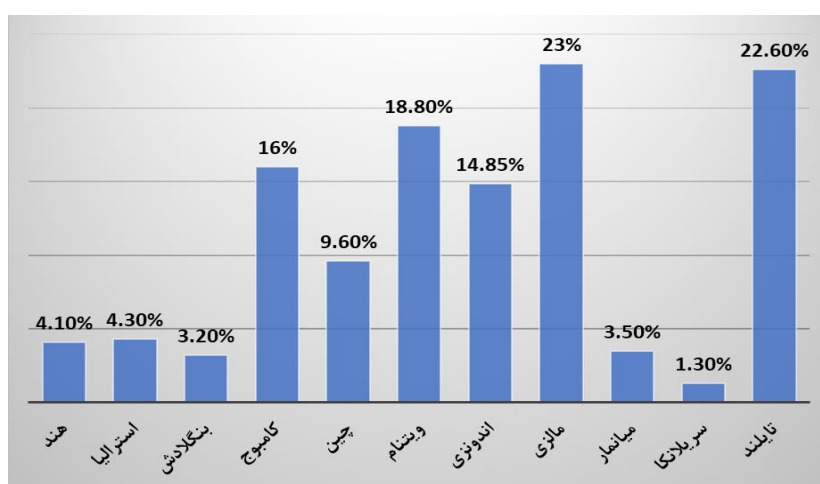
ادبیات جهانی

مروری بر ادبیات موضوع توسعه دریایی در جهان نشان می‌دهد که با افزایش توجهات در دهه‌های اخیر، اقیانوس‌ها

و دریاها یک پیشران اقتصادی برای توسعه و رشد شناخته می‌شوند. [۵، ۶، ۷، ۸ و ۹]. اما علارغم گذشت بیش از سه دهه از مفهوم ادبیات توسعه دریامحور و تاکید بر بهره‌مندی از ظرفیت‌های دریایی و ساحلی در کشور، از سوی مجامع علمی و اجرایی کشور رویکرد تکوینی قابل توجهی از فرایند مفهومی آن ارایه نشده است. در نتیجه عدم تصریح چنین موضوع مهمی که مورد توجه مسولان کشوری در رده‌های مختلف قرار گرفته است، در گام نخست ابهام در نقش و تعریف جایگاه هر یک از دستگاه‌های دولتی و خصوصی که به عنوان بازیگران اصلی تأثیرگذار و تأثیرپذیر در توسعه دریامحور کشور است و در گام دوم عدم تحقق اهداف و برنامه‌های ترسیم شده برای آن می‌باشد. به همین منظور در این مقاله سعی بر آن است رویکرد غالب در مفهوم توسعه دریامحور که تمرکز بر وجه اقتصادی آن دارد توجه شده و ابعاد و کارکرد آن در بخش اقتصاد کشور تفکیک شود. به عبارت دیگر برای روشننگری موضوع در مباحث علمی و اجرایی کشور مفاهیم اقتصاد دریا و اقتصاد سواحل در موضوع توسعه دریامحور مورد مذاقه نظر قرار گرفته تا مفهوم جامع و قابل سنجش پدید آورده و بتوان هرگونه اهداف و برنامه‌ای که در ارتباط با آن مطرح می‌گردد قابل ارزیابی و پایش باشد.

اقتصاد دریا و اقتصاد سواحل

برای شناخت تاثیر حوزه دریا بر کل اقتصاد همواره تخمین اقتصاد دریا مطلوب سیاست‌گذاران بوده است. اولین برآوردها از حجم اقتصاد دریا به آمریکا به سال ۱۹۷۴ و در ادامه ۱۹۸۰ باز می‌گردد. این مطالعات اولیه منجر به تکرار تحقیقات و به دست آمدن سری زمانی داده‌ها به منظور بررسی روندها و نوسانات هر بخش از اقتصاد دریا در گذر زمان گردید. در انتهای دهه ۱۹۹۰ سایر ملتها نیز به ارزیابی حجم اقتصاد دریا در اقتصاد ملی کشور خود پرداختند. [۱۱]. در کشور ما نیز اول اقدام علمی- محاسباتی در سال ۱۳۹۵ برای تعیین سهم ارزش اقتصاد دریا از تولید ناخالص داخلی ۳.۱ درصد و سهم اشتغال اقتصاد دریا از کل اشتغال کشور معادل ۳.۹ درصد توسط سازمان بنادر و دریانوردی انجام گرفت. [۳]. تصویر (۲) سهم اقتصاد دریا در برخی از کشورهای منتخب را در سال ۲۰۱۸ نشان می‌دهد. [۱۴].



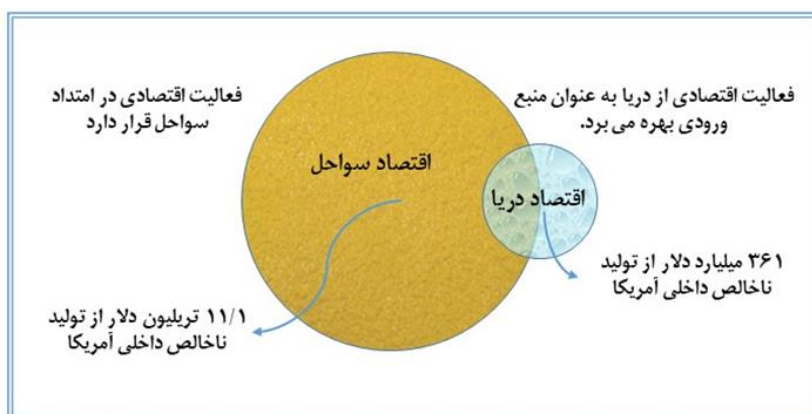
تصویر (۲). سهم اقتصاد دریا از تولید ناخالص داخلی در برخی از کشورهای منتخب در سال ۲۰۱۸

در دهه‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ مطالعات در خصوص حجم و سهم اقتصاد دریا از اقتصاد ملی بیشتر به دلایل ذکر اهمیت آن‌ها در تولید ملی مورد ارزیابی قرار می‌گرفتند. این داده‌ها ارزشمند تلقی می‌شدند با این حال نقشی در مدیریت دولتی و فرآیندهای تصمیم‌گیری نداشتند. در انتهای این دهه با شناسایی بخش خدمات و گردشگری دریایی به عنوان

محورهای اقتصاد دریا بخشی از این رویکرد تغییر کرد. شناسایی اقتصاد سواحل به عنوان ارتباط میان مدیریت دریا و خشکی و نقش پراهمیت دریا در جایگاه اقتصادی استان‌های ساحلی بیش از پیش اهمیت اقیانوس‌ها و اقتصاد دریا را به منصفه ظهور رسانید. (۱۲) برای مثال در کشور چین نیز روند مشابهی دیده می‌شود. در سال ۲۰۱۷، ۱۱ استان ساحلی چین، ۱۳.۵ درصد از مساحت، ۴۳ درصد از جمعیت و ۵۷ درصد از تولید ناخالص داخلی این کشور را تشکیل می‌دهند. در کشور ایران مطابق با آمار سال ۱۴۰۰، هفت استان ساحلی، ۲۴ درصد از مساحت، ۲۲.۸ درصد از جمعیت و ۳۰.۸ درصد از تولید ناخالص داخلی را تشکیل می‌دهند. (برآورد صورت گرفته از مرجع [۴]).

بدین ترتیب: **اقتصاد دریا** بخشی از اقتصاد است که بر اقیانوس به عنوان منبع ورودی جهت فرآیند تولید متکی است یا از نقطه نظر جغرافیایی در دریا یا اعماق آن انجام می‌گیرد. بنابراین تابعی از صنعت و جغرافیا است. با وجود اینکه بیشتر اقتصاد دریا در نواحی ساحلی مستقر شده است با این حال برخی صنایع نظیر ساخت قایق، خرده فروشان غذای دریایی و صنایع مرتبط به تجهیزات، ابزار دقیق و بازرسی دریایی ممکن است که در نواحی غیرساحلی مستقر باشند. و فعالیت‌های اقتصادی که در منطقه ساحلی انجام شوند موسوم به اقتصاد سواحل هستند. این بخش اقتصادی شامل هر فعالیت اقتصادی در تلاقی دریا و خشکی که از هر دو تاثیر می‌پذیرد، است. [۱۳]. قلمرو طرح مذکور در خشکی در کشورهای مختلف با توجه به تعاریف و موقعیت‌های جغرافیایی متفاوت می‌باشد. [۷]:

این دو تعریف با یکدیگر همپوشانی داشته با این حال اقتصاد سواحل بخش بزرگتری از فعالیت‌های اقتصادی را شامل شده و حجم بزرگتری دارد. تصویر (۳) این مفهوم را بیان می‌کند. [۱۱].



تصویر (۳) اقتصاد دریا در مقابل مفهوم اقتصاد سواحل

مفهوم توسعه دریامحور در ادبیات جهانی

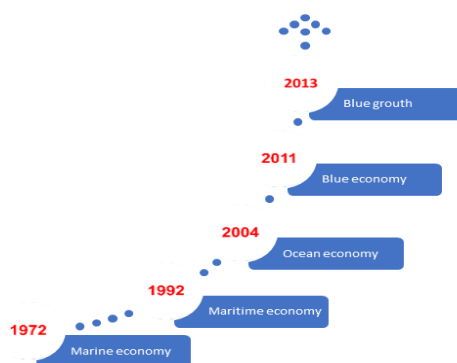
در سرتاسر جهان از اصطلاحات متفاوتی نظیر صنعت اقیانوسی، صنعت دریایی، اقتصاد دریا، فعالیت‌های دریایی و بخش دریایی استفاده می‌شود. کلمات اقیانوس (ocean)، دریایی (marine) و دریانوردی (Maritime) ترمینولوژی مرتبط با دریا به کار می‌روند. کلمه اقیانوس به طور معمول در آمریکا و ایرلند استعمال می‌شود. اما کلمه دریایی به طور گسترده‌ای در انگلستان، فرانسه، استرالیا، کانادا و نیوزلند کاربرد دارد. در انتها کلمه دریانوردی بیشترین کاربرد را در ادبیات دریایی اسپانیا دارد. در چین، ژاپن و کره جنوبی با ترجمه به انگلیسی از هر سه کلمه استفاده می‌شود. در خصوص مفاهیم مرتبط با اقتصاد نیز کلمات صنعت (industry)، فعالیت (activity) و بخش (sector) بیشترین کاربرد را دارند. بیشترین کاربرد در ادبیات جهان با واژگان اقتصاد و صنعت هست. جدول (۱) کاربرد این مفاهیم را در کشورهای مختلف

نشان می دهد: [۱۴]

جدول (۱). ترمینولوژی مورد استفاده برای توسعه دریامحور در کشورهای مختلف

Sector	ترمینولوژی مرتبط با اقتصاد			ترمینولوژی مرتبط با دریا		
	Activity	Industry	Economy	Maritime	Marine	Ocean
			*			*
	*				*	
			*		*	
		*				*
		*				*
*				*		
		*			*	
		*	*			
		*				
		*				

در ادامه لازم به ذکر است، در طی حداقل دهه گذشته مفاهیم «پایداری» و «توسعه پایدار» به طور جدی وارد جریان علمی و ادبیات جهان شده است و مباحث اقتصادی و اجتماعی در اندرکنش بحث‌های محیط‌زیستی را در مفهوم توسعه پایدار به جامعه جهانی ارائه می‌دهد. تصویر (۵) علاوه بر بیان توصیفی عبارات ME، OE، BE و BG، ترتیب زمانی مقالات را به هنگامی که این مفاهیم برای اولین بار ظاهر شدند، نمایان می‌سازد. [۱۵]



تصویر (۴) روند زمانی مفاهیم شکل گرفته در ارتباط با اقتصاد دریا

سیاست‌های کلی توسعه دریامحور

سیاست‌های کلی توسعه دریامحور که از سوی مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) در تاریخ ۱۴۰۲/۰۸/۱۶ در ۹ بند جهت اجرایی سازی در بخش دریایی کشور ابلاغ گردید. اما شناسایی مفهوم و دامنه شمول توسعه دریامحور در این سند،

نیازمند تبیین سیاستها به شرح زیر است.

در تعریف ارائه شده برای اصطلاح سیاستها باید دقت شود که دو دسته سیاست در مباحث مربوط به سیاستگذاری ذکر می‌شود. یکی سیاستهای کلی نظام و دیگری سیاستهای اجرایی که در این تحقیق آنچه مدنظر می‌باشد، همانا سیاستهای کلی نظام است که طبق اصل (۱۱۰) قانون اساسی توسط مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) تعیین می‌شود [۵]. تعریف سیاستهای کلی، تعریف ملی و رسمی در جمهوری اسلامی ایران است که مجمع تشخیص مصلحت نظام در جلسه ۱۳۷۶/۱۰/۱۳ خود به تصویب رسانده است [۶]. براساس این تعریف سیاستها برای تحقق آرمانها و اهداف پس از آنها قرار می‌گیرند و حاوی اصولی هستند که آرمانها را به مفاهیم اجرایی نزدیک می‌کنند و دارای دو بخش به شرح زیر می‌باشد.

سیاستهای کلی فرابخشی: در مواردی است که هدف یا آرمانی از نظام، حرکت چند بخش را در بر می‌گیرد و برای وصول به آن هدف یا اهداف نیاز به تدوین سیاستهایی کلی می‌باشد و سیاستهای اجرایی و برنامه چند بخش در قالب این سیاستها تدوین می‌گردد.

سیاستهای کلی بخشی: در مواردی است که هدف یا آرمانی از نظام، حرکت یک بخش را در بر می‌گیرد و برای وصول به آن هدف یا اهداف نیازمند تدوین سیاستهای کلی آن بخش می‌باشد.

با توجه به تعاریف فوق الذکر باید تأکید کرد که سیاستهای کلی توسعه دریا محور صرفاً از نوع سیاستهای کلی فرابخشی نبوده و بخش دریا و حمل و نقل دریایی را نیز شامل می‌شود. بدین ترتیب توسعه دریامحور در این سند ارزشمند، توجه ویژه به استفاده حداکثری از منابع آبی و دریایی دارد و در این نوشتار معادل تمامی واژه‌های پرکاربرد اقتصاد دریا، رشد و توسعه دریایی، اقتصاد آبی و اقصا اقیانوسی را شامل می‌شود.

یافته‌ها و نتایج:

توسعه دریامحور اگر چه از همان ابتدا به اقتصاد دریا تمرکز دارد، اما در طول زمان معانی و دامنه کاربرد متفاوتی داشته است. در حال حاضر نیز پس از گذشت قریب به چهار دهه از اولین مفاهیم آن، به نظر می‌رسد تعریف واحد و مشترکی میان جوامع دانشگاهی، سیاستگذاران و برنامه‌ریزان کشورها وجود ندارد. با این حال، اقتصاد دریا بخشی از اقتصاد کشور محسوب می‌شود و تابعی از صنعت و جغرافیا است. واژه «اقتصاد دریا»، حجم و سهم آن از تولید ناخالص کشور، سالیان سال مورد توجه سیاستگذاران بوده اما دامنه کاربرد و برنامه‌ریزی گسترده‌ای در اختیار آنان قرار نداده است. به همین دلیل فعالیتهای اقتصادی که در مناطق ساحلی انجام شوند موسوم به «اقتصاد سواحل» هستند و قلمرو ساحلی در کشورهای مختلف با توجه به ظرفیت‌های اقلیمی و جغرافیایی متفاوت می‌باشد. برآوردهای انجام شده در کشور ما نشان می‌دهد حجم اقتصاد دریا از تولید ناخالص داخلی در سال ۱۳۹۵، ۳.۹ درصد بوده و مطابق با آمار سال ۱۴۰۰، هفت استان ساحلی، ۲۴ درصد از مساحت، ۸.۲۲ درصد از جمعیت و ۸.۳۰ درصد از تولید ناخالص داخلی را به طور کلی و با نام اقتصاد سواحل تشکیل می‌دهند. بررسی روند زمانی مفاهیم مرتبط با اقتصاد دریا نیز موید این موضوع است که توجه به مفهوم دریا از حوزه اقتصاد به عنوان جوهره اصلی شروع و در طول زمان با پیدایش ظرفیتهای جدید از حمل و نقل دریایی، بستر دریاها و رودخانه‌ها، معادن و انرژی‌های نهفته در اقیانوس‌ها و همینطور گسترش حداکثر استفاده از ظرفیتهای ساحلی و گردشگری دریایی، رویکرد به سمت مراقبت و حراست از مباحث زیست محیطی آنها با نام اقتصاد آبی گردیده است و تمامی مباحث اقتصادی و اجتماعی از بهره‌برداری از دریا را در سایه چتر محیط زیست به نام «اقتصاد آبی» قرار داده است. لذا در ادبیات جهانی از توسعه دریایی و اقیانوسی، مفهوم اقتصاد دریا همچنان با پیشرفت در معانی آن پایدار است و بیشترین کاربرد را در گزارش‌های سازمان‌های بین‌المللی فعال در حوزه دریایی دارد. بررسی مفهومی و مضامین سیاست‌های ابلاغی توسط مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) در خصوص توسعه دریامحور



نشان می‌دهد نه تنها از جامعیت لازم برای بخش‌های مرتبط با دریا برخوردار است بلکه با ادبیات روز دنیا و تحولاتی که در زمینه تکوین، توسعه و کاربرد مفهوم اقتصاد دریا تا اقتصاد آبی داشته، همخوانی کامل دارد. //

منابع:

- ۱) پایگاه اطلاع‌رسانی دفتر حفظ و نشر آثار حضرت آیت‌الله‌العظمی سیدعلی خامنه‌ای
- ۲) مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری؛ توسعه دریامحور (ضرورت‌ها و الزامات)، مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری، ۱۴۰۰.
- ۳) سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۵، بررسی فعالیت‌های اقتصادی مبتنی بر دریا در اقتصاد ایران و برآورد تولید ناخالص آن و سهم آن از کل تولید ناخالص داخلی کشور.
- ۴) ویکی‌پدیا؛ فهرست استان‌های ایران؛ <https://fa.wikipedia.org/wiki/state>
- ۵) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران (shora-gc.ir)
- ۶) شریعتی، محمدصادق، (1380)، بررسی فقهی و حقوقی مجمع تشخیص مصلحت نظام، قم: بوستان کتاب قم.
- 7) Jouffray, Jean-Baptiste, Robert Blasiak, Albert V. Norström, Henrik Österblom, and Magnus Nyström; "The blue acceleration: the trajectory of human expansion into the ocean.", *One Earth* 2, no. 1, pp. 43-54, 2020
- 8) OECD; "The Ocean Economy in 2030", OECD Publishing, Paris, 2016.
- 9) United Nations Department of Economic and Social Affairs; "promotion and strengthening of sustainable ocean-based economies", Division for Sustainable Development Goals, 2021.
- 10) P.G. Patil, J. Virdin, C.S. Colgan, M.G. Hussain, P. Failler, & T. Vegh; "Toward a Blue Economy: A Pathway for Sustainable Growth in Bangladesh", The World Bank Group, Washington DC, 2018.
- 11) Kildow, Judith T., and Alistair McIlgorm; "The importance of estimating the contribution of the oceans to national economies", *Marine Policy*, 34, no. 3, pp. 367-374, 2010.
- 12) STATE OF OCEANS AND COASTS 2018, Blue Economy Growth in the East Asian Seas Region.
- 13) Coastal wiki; coastal zone; http://www.coastalwiki.org/wiki/Coastal_zone
- 14) Park, Dr, Kwang Seo, Dr Kildow, and T. Judith; "Rebuilding the classification system of the ocean economy", *Journal of Ocean and Coastal Economics* 2014, no. 1:4, 2014.
- 15) Environmental Sciences Europe volume 33, 2021.

مقایسه رشد اقتصادی کشورهای ساحلی و غیر ساحلی: شواهدی برای یک بازنگری

امین تبعه ایزدی^{۱*}، فاطمه حسین پور^۲

۱ و ۲. استادیار، گروه اقتصاد و بیمه دریا، دانشکده اقتصاد و مدیریت، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: Amin_t_izady@yahoo.com

چکیده

پژوهش حاضر با هدف مقایسه آماری رشد اقتصادی بین کشورهای محصور در خشکی و کشورهای غیر محصور انجام شده است. برای انجام این مقایسه، اطلاعات رشد اقتصادی مربوط به ۲۱۷ کشور شامل ۱۷۵ کشور غیر محصور و ۴۲ کشور محصور در بازه زمانی ۱۹۶۰ تا ۲۰۲۲ جمع آوری شده است. با استفاده از آزمون‌های معمول آماری مقایسه میانگین‌های رشد اقتصادی برای دو گروه کشوری، نتیجه گرفته شده است که در کل دوره زمانی نمی‌توان تفاوت معنی‌داری بین میانگین رشد اقتصادی دو گروه کشوری مشاهده نمود. در ادامه با بررسی دقیق‌تر روند تغییر میانگین رشد اقتصادی کشورها، این فرضیه طرح گردید که کشورهای غیر محصور در دو دهه ابتدایی رشد بالاتری را تجربه نموده‌اند و در دو دهه انتهایی نمونه، کشورهای محصور از رشد اقتصادی بالاتری برخوردار بوده‌اند. نتایج بدست آمده از آزمون‌های آماری، فرضیه تغییر الگوی رشد بین این دو گروه کشوری را تأیید کرده است. به عبارت دیگر، در این پژوهش شواهدی بدست آمده که نشان می‌دهد کشورهای محصور در خشکی طی دو دهه اخیر متوسط رشد اقتصادی بالاتری را نسبت به کشورهای غیرمحصور تجربه نموده‌اند.

کلید واژه: کشورهای محصور، کشورهای غیرمحصور، رشد اقتصادی.

Abstract—This study was conducted with the aim of comparing economic growth between landlocked and coastal countries. To do this comparison, economic growth data for 217 countries including 175 coastal countries and 42 landlocked countries have been collected in the period from 1960 to 2022. Using the usual statistical tests to compare the economic growth averages for two groups of countries, it has been concluded that in the entire time period, no significant difference can be observed between the average economic growth of the two groups of countries. In the following, with a more detailed examination of the change in the average economic growth of the countries, the hypothesis was proposed that the coastal countries experienced higher growth in the first two decades, and in the last two decades of the sample, the landlocked countries enjoyed higher economic growth. The results confirmed the hypothesis of a change in the growth pattern between these two groups of countries. In other words, in this research, evidences show that landlocked countries have experienced higher average economic growth than coastal countries during the last two decades.

Key Words— Landlocked countries, Coastal countries, Economic growth

۱- مقدمه

این دیدگاه که دسترسی به آب‌های آزاد و برخورداری از مسیرهای آبی زمینه ساز رشد و توسعه اقتصادی است، دیدگاهی است که هم به لحاظ نظری و هم به لحاظ تجربی از پشتوانه قابل توجهی برخوردار است. در همین زمینه آدام اسمیت^۱ در کتاب ثروت ملل که در سال ۱۷۷۶ منتشر شد، اشاره می‌کند که مناطق ساحلی برای تجارت دریایی مناسب هستند و بازارهای بزرگتری نسبت به مناطق داخلی دارند. راگنار نورکس^۲ در نظریه رشد اقتصادی متوازن خود، دسترسی

¹ Adam Smith

² Ragnar Nurkse



به بازارهای بزرگ را لازمه سرمایه‌گذاری و نهایتاً رشد اقتصادی می‌داند. در همین زمینه و در طیف تئوری‌های رشد اقتصادی می‌توان دسته‌ای از تئوری‌های اقتصادی را ذیل عنوان تئوری‌های جغرافیایی رشد اقتصادی یافت. تئوری جغرافیایی عمدتاً به وسیله جفری ساچز و همکاران مطرح شده است (ساچز^۱، ۲۰۰۱، گالاپ، ساچز و ملینگر^۲، ۱۹۹۸، دیاموند^۳، ۱۹۹۷). بر مبنای این تئوری، شرایط آب و هوایی و دسترسی به بازارهای بزرگ تعیین‌کننده‌های اصلی رشد هستند. یک آب و هوای حاره‌ای گرم هم انرژی نیروی کار را کاهش می‌دهد و هم ریسک بیماری‌های ضعیف‌کننده و تهدیدکننده زندگی (مانند مالاریا) را افزایش می‌دهد. این شرایط بهره‌وری نیروی کار را خواهد کاست و جذابیت فعالیت‌های کسب و کاری و سرمایه‌گذاری را کاهش می‌دهد. بالعکس، از نظر این تئوری مکان‌هایی که نزدیک بازارهای بزرگ هستند و دسترسی به کشتیرانی اقیانوسی دارند مناطقی جذاب برای کسب و کارها هستند. بنابراین، یک مکان حاره‌ای بر رشد تأثیر منفی خواهد داشت، در حالیکه مکان‌هایی که نزدیک بازارهای بزرگ و مسیرهای ساحلی اقیانوسی هستند رشد را افزایش خواهند داد (وارتنی و لاوسون^۴، ۲۰۰۴). شواهد تجربی بسیاری نیز در این زمینه وجود دارد. در همین زمینه محققین زیادی ادعان داشته‌اند که، مناطق ساحلی قطب‌های رشد با متراکم‌ترین جمعیت و متمرکزترین عوامل اقتصادی هستند (شی و سینگ^۵، ۲۰۰۳، باربیر و همکاران^۶، ۲۰۰۸، امرتون^۷، ۲۰۰۶، پاک و مجد^۸، ۲۰۱۱، نات کمون^۹، ۲۰۲۰، توبی و همکاران^{۱۰}، ۲۰۱۰، یورواستات^{۱۱}، ۲۰۱۵، آنا و همکاران^{۱۲}، ۲۰۲۱، سیتین و همکاران^{۱۳}، ۲۰۰۸). ویسبک^{۱۴} (۲۰۱۸) بیان می‌دارد که دوازده شهر از پانزده کلان شهر جهان در امتداد مناطق ساحلی قرار دارند (ویسبک، ۲۰۱۸).

با این حال، مرور ادبیات نشان می‌دهد که در سال‌های اخیر تردیدهایی در مورد این ارتباط روشن مطرح شده است. برای مثال جانگ^{۱۵} (۲۰۱۱) بیان می‌کند که شواهدی وجود دارد که نشان می‌دهد نقش بنادر در توسعه اقتصادهای محلی تغییر کرده است و منافع بنادر در طول زمان به دلیل پیشرفت‌های تکنولوژی‌های حمل و نقل و تغییرات در ساختارهای اقتصادی کاهش یافته است. وی معتقد است هزینه نسبتاً پایین حمل و نقل زمینی و همچنین ازدحام و آلودگی و فرسایش مناطق بندری و نیز کاهش نیاز بنادر امروزی به نیروی کار سبب شده است تا امروزه مزایای دسترسی به بنادر کمتر از گذشته باشد. محققین دیگری نیز تغییر الگوی مکانی سرمایه و صنعت از مناطق ساحلی به مناطق داخلی‌تر را مورد تأکید قرار می‌دهند (یمین و هاوچون^{۱۶}، ۲۰۱۸، کوتکین^{۱۷}، ۲۰۰۶، وانگ و همکاران^{۱۸}، ۲۰۲۰، ایریزوکی و همکاران^{۱۹}، ۲۰۱۸). اخیراً نیز مطالعه جین و همکاران^{۲۰} (۲۰۲۳) شواهد قابل توجهی از کاهش سهم مناطق ساحلی از تولید جهانی و افزایش سهم مناطق غیر ساحلی در فاصله سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۸ ارائه نموده‌اند. شواهد ارائه شده توسط این محققین نشان می‌دهد که سهم مناطق ساحلی از تولید ناخالص داخلی جهان از ۶۷ درصد در سال ۲۰۰۰ به ۶۳

¹ Sachs

² Gallup, Sachs and Mellinger

³ Diamond

⁴ Gwartney and Lawson

⁵ Shi and Singh

⁶ Barbier et al.

⁷ Emerton

⁸ Pak and Majd

⁹ Nat Commun

¹⁰ Tobey et al.

¹¹ Eurostat

¹² Anna et al

¹³ Cetin et al.

¹⁴ Visbeck

¹⁵ Jung

¹⁶ Yimin and Haochun

¹⁷ Kotkin

¹⁸ Wang et al.

¹⁹ Irizuki et al.

²⁰ Jin et al.

درصد در سال ۲۰۱۸ کاهش یافته است. توجیه این محققین برای یافته خود کاهش هزینه‌های حمل و نقل دریایی و زیان‌های ناشی از مقیاس است.

در همین راستا و با توجه به تردید مطرح شده در مطالعات مذکور، در پژوهش حاضر سعی خواهد شد تا با استفاده از اطلاعات مربوط به رشد اقتصادی مجموعه‌ای گسترده از ۲۱۷ کشور جهان متشکل از کشورهای محصور در خشکی و کشورهای غیرمحصور به سئوالات زیر پاسخ داده شود:

- ۱- آیا مجموعه کشورهای محصور در خشکی از رشد اقتصادی کمتری نسبت به کشورهای غیرمحصور برخوردارند؟
 - ۲- آیا تفاوت بین رشد اقتصادی کشورهای محصور و غیر محصور در طول زمان تغییر نموده است؟
- تحقیق حاضر در ادامه طی دو بخش با عناوین "داده‌ها و آزمون‌های تجربی" و "نتیجه‌گیری" سعی خواهد نمود تا به این پرسش‌ها پاسخ دهد.

۲- داده‌ها و آزمون‌های تجربی

برای پاسخ به پرسش‌های طرح شده در بخش قبل، در این پژوهش اطلاعات رشد اقتصادی مجموعه‌ای متشکل از ۲۱۷ کشور جهان که شامل ۴۲ کشور محصور در خشکی و ۱۷۵ کشور غیر محصور است برای بازه زمانی ۱۹۶۰ تا ۲۰۲۲ از پایگاه اطلاعاتی شاخص‌های توسعه جهان^۱ از مجموعه پایگاه‌های اطلاعاتی بانک جهانی^۲ جمع آوری گردیده است. لیست کشورهای محصور در خشکی در جدول (۱) ارائه شده است. توجه شود که به دلیل رعایت اختصار لیست ۱۷۵ کشور غیر محصور آورده نشده است. شایان ذکر است که جمعیت مجموعه کشورهای محصور موجود در نمونه در سال ۲۰۲۰ برابر با ۵۷۰/۹ میلیون نفر بوده است و جمعیت کشورهای غیرمحصور ۷۲۲۶ میلیون نفر در سال ۲۰۲۰ بوده است. که بر اساس اطلاعات بانک جهانی نمونه مورد استفاده در این پژوهش بیش از ۹۹ درصد از جمعیت ۷۸۲۱ میلیون نفری جهان در سال ۲۰۲۰ را پوشش می‌دهد. منظور از رشد اقتصادی در این پژوهش درصد تغییرات سالانه تولید ناخالص داخلی به دلار ثابت سال ۲۰۱۵ آمریکا می‌باشد.

جدول (۱): لیست کشورهای محصور در خشکی موجود در نمونه پژوهش

ردیف	نام کشور	ردیف	نام کشور	ردیف	نام کشور	ردیف	نام کشور
۱	افغانستان	۱۲	آفریقای مرکزی	۲۳	مولداوی	۳۴	اسواتینی
۲	آندورا	۱۳	سوئیس	۲۴	مالی	۳۵	سودان جنوبی
۳	ارمنستان	۱۴	جمهوری چک	۲۵	مغولستان	۳۶	چاد
۴	اتریش	۱۵	اتیوپی	۲۶	مالاوی	۳۷	تاجیکستان
۵	آذربایجان	۱۶	مجارستان	۲۷	نیجر	۳۸	ترکمنستان
۶	بروندی	۱۷	قزاقستان	۲۸	نپال	۳۹	اوگاندا
۷	بورکینافاسو	۱۸	قرقیزستان	۲۹	پاراگوئه	۴۰	ازبکستان
۸	بلاروس	۱۹	لائوس	۳۰	رواندا	۴۱	زامبیا
۹	بولیوی	۲۰	لسوتو	۳۱	سن مارینو	۴۲	زیمبابوه
۱۰	بوتان	۲۱	لیختن اشتاین	۳۲	صربستان		
۱۱	بوتسوانا	۲۲	لوکزامبورگ	۳۳	اسلواکی		

¹ World Development Indicators

² World Bank

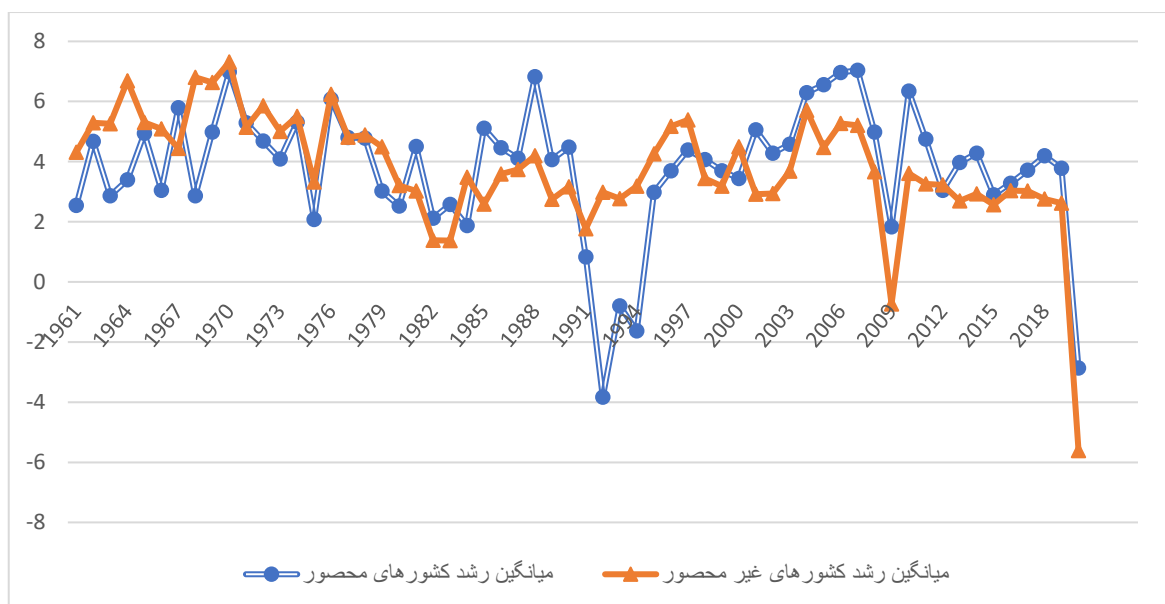
با استفاده از داده‌های معرفی شده در بالا، در ادامه سعی خواهد شد تا با استفاده از مقایسه آماری میانگین‌های رشد اقتصادی برای دو گروه کشوری (محصور و غیر محصور) به سؤال اول پژوهش پاسخ داده شود. جدول (۲) نتایج این آزمون آماری را ارائه می‌نماید.

جدول (۲): اطلاعات آماری و نتایج مقایسه میانگین‌ها در بازه زمانی ۱۹۶۰ تا ۲۰۲۲

تعداد مشاهدات	میانگین رشد اقتصادی	میان‌ه رشد اقتصادی	انحراف معیار	مقدار آماره آزمون t و F برای برابری هر میانگین‌ها (احتمال)	کشورهای غیر محصور
۸۱۶۴	۳/۶۲	۳/۷۲	۶/۴۴	$t - test = -0.637$ (prob = 0.523)	کشورهای غیر محصور
۱۸۹۹	۳/۷۳	۴/۰۷	۶/۰۷	$F - test = 0.406$ (prob = 0.523)	کشورهای محصور

نتایج ارائه شده در جدول (۲) نشان می‌دهد که فرضیه برابری میانگین رشد اقتصادی در تمام بازه زمانی بین دو گروه کشوری مورد نظر پذیرفته می‌شود. به عبارت دیگر با اتکا به میانگین رشد اقتصادی در یک بازه زمانی ۶۲ ساله هیچ شواهدی از تفاوت معنی دار رشد اقتصادی کشورهای غیر محصور با کشورهای محصور بدست نمی‌آید.

در ادامه و در جهت پاسخ به پرسش دوم این پژوهش اقدام به مقایسه مسیر تغییر میانگین‌های رشد اقتصادی در دو گروه کشوری در بازه زمانی ۱۹۶۰ تا ۲۰۲۰ خواهد شد. در ابتدا این مسیر با کمک نمودار (۱) نشان داده شده است.



نمودار (۱): نحوه تغییر میانگین رشد اقتصادی کشورهای محصور و غیر محصور در بازه زمانی ۱۹۶۰ تا ۲۰۲۰

بررسی نمودار (۱) نشان می‌دهد که در سال‌های قبل از ۱۹۸۰ کشورهای غیر محصور مشخصاً از رشد اقتصادی بیشتری برخوردار بوده‌اند. این در حالی است که بعد از سال ۲۰۰۰ کشورهای محصور به شکل مشخصی میانگین رشد

اقتصادی بیشتری را تجربه نموده‌اند. دقت بیشتر در این نمودار نشان می‌دهد که این روند برتری کشورهای محصور از سال ۱۹۸۰ آغاز گردیده است ولی با افت ناگهانی و شدید میانگین رشد اقتصادی کشورهای محصور در سال ۱۹۹۰ این روند قطع شده است. در کنکاش برای چرایی بروز این افت ناگهانی در رشد اقتصادی کشورهای محصور محققین به یک نتیجه جالب توجه رسیدند. رشدهای منفی شدید در این بازه زمانی در گروهی از کشورهای محصور رخ داده است که در این سال‌ها از اتحاد جماهیر شوروی استقلال یافته‌اند. این گروه از کشورهای محصور شامل بلاروس، مولداوی، آذربایجان، ارمنستان، ترکمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان، تاجیکستان می‌باشند که سال اوایل دهه ۱۹۹۰ درگیر موضوع استقلال از اتحاد جماهیر شوروی بوده‌اند. جدول (۳) رشد اقتصادی این کشورها در اوایل دهه ۹۰ را ارائه می‌نماید.

جدول (۳): رشد اقتصادی کشورهای محصور تازه استقلال یافته شوروی در اوایل دهه ۱۹۹۰

رشد اقتصادی	بلاروس	آذربایجان	ارمنستان	ترکمنستان	قزاقستان	قرقیزستان	ازبکستان	تاجیکستان
۱۹۹۱	-۱	-۰/۷	-۱۱	-۵	-۱۱	-۸	-۱	-۷
۱۹۹۲	-۱۰	-۲۲	-۴۲	-۱۵	-۵	-۱۴	-۱۱	-۲۹
۱۹۹۳	-۸	-۲۳	-۹	۲	-۹	-۱۶	-۲	-۱۶
۱۹۹۴	-۱	-۱۹	۵	-۱۷	-۱۳	-۲۰	-۵	-۲۱

با استناد به اطلاعات فوق، می‌توان بخشی از نمونه که شامل دهه ۱۹۹۰ می‌شود را کنار گذاشت و جهت پاسخ آماری قابل اعتماد به سؤال دوم، دو دهه اول و دو دهه آخر نمونه را مبنای مقایسه قرار داد. به عبارت دیگر برای بررسی تغییر الگوی رشد در طول زمان، میانگین رشد اقتصادی دو گروه کشوری در دو بازه جداگانه (بازه ۱۹۶۰ تا ۱۹۸۰ و بازه ۲۰۰۰ تا ۲۰۲۰) مورد مقایسه قرار خواهند گرفت. نتایج این مقایسه در جداول (۴) و (۵) ارائه شده است.

جدول (۴): اطلاعات آماری و نتایج مقایسه میانگین‌ها در بازه زمانی ۱۹۶۰ تا ۱۹۸۰

تعداد مشاهدات	میانگین رشد اقتصادی	میانانه رشد اقتصادی	انحراف معیار	مقدار آماره آزمون t و F برای برابری هر میانگین‌ها (احتمال)
۱۸۴۸	۵/۲۴	۵/۱۸	۶/۵۷	$t - test = -2.675$ (prob = 0.007)
۳۶۳	۴/۲۴	۴/۱۳	۵/۸۸	$F - test = 7.158$ (prob = 0.007)

اطلاعات ارائه شده در جدول (۴) نشان می‌دهد که در فاصله سال‌های ۱۹۶۰ تا ۱۹۸۰ میانگین رشد اقتصادی کشورهای غیر محصور به طور معنی داری بیشتر از رشد اقتصادی کشورهای محصور بوده است. این یافته با دیدگاه غالب در مورد مناطق ساحلی همخوانی دارد. اما اطلاعات موجود در جدول (۵) شواهدی بر خلاف جدول قبلی ارائه می‌نماید. این اطلاعات نشان می‌دهد که در فاصله سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۲۰ میانگین رشد اقتصادی کشورهای محصور به نحو معنی داری بیش از کشورهای غیر محصور بوده است. این یافته با دیدگاه غالب در تناقض است و یافته‌ای در راستای دیدگاه جانگ (۲۰۱۱) و جین و همکاران (۲۰۲۳) ارائه می‌نماید. در بخش بعدی سعی خواهد شد تا با استناد به نتایج ارائه شده در این بخش، اقدام به نتیجه‌گیری شود.

جدول (۵): اطلاعات آماری و نتایج مقایسه میانگین‌ها در بازه زمانی ۲۰۰۰ تا ۲۰۲۰

تعداد مشاهدات	میانگین رشد اقتصادی	میانگین رشد اقتصادی	انحراف معیار	مقدار آماره آزمون t و F برای برابری هر میانگین‌ها (احتمال)
کشورهای غیر محصور ۳۴۴۱	۳/۱۹	۵/۷۸	۵/۷۸	$t - test = 5.971$ (prob = 0.000)
کشورهای محصور ۸۵۴	۴/۳۹	۴/۱۳	۵/۳۵	$F - test = 35.655$ (prob = 0.000)

۳- نتیجه‌گیری

پژوهش حاضر با هدف بررسی تجربی تردید مطرح شده در ادبیات موضوعی رشد اقتصادی کشورهای محصور انجام شده است. به عبارت دقیق‌تر اینکه اخیراً شواهد تجربی پیرامون تئوری از ساحل به سمت مناطق داخلی^۱ ارائه شده است که نشان می‌دهد که سهم مناطق داخلی‌تر (محصور) از اقتصاد جهانی به مرور زمان در حال افزایش است. با استناد به این شواهد تجربی، مطالعه حاضر اطلاعات رشد اقتصادی مجموعه‌ای گسترده متشکل از ۲۱۷ کشور جهان در بازه زمانی ۱۹۶۰ تا ۲۰۲۲ را جمع‌آوری نموده و سعی نموده با یک بررسی آماری میانگین رشد اقتصادی دو گروه کشوری (شامل گروه کشورهای محصور و گروه کشورهای غیر محصور) را مقایسه نماید. بررسی انجام شده نشان داد که در کل دوره زمانی شاهد آماری معنی‌داری مبنی بر تفاوت معنی‌دار میانگین رشد اقتصادی کشورهای محصور و غیر محصور وجود ندارد. از طرفی بررسی مسیر تغییر میانگین رشد اقتصادی برای دو گروه کشوری نشان داد که یک تغییر مشخص در بازه زمانی مورد بررسی رخ داده است. به عبارت دیگر داده‌های موجود نشان داد که کشورهای غیر محصور علیرغم اینکه در دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ دارای متوسط رشد اقتصادی بیشتری نسبت به کشورهای محصور بوده‌اند ولی در دهه‌های بعد از سال ۲۰۰۰ کشورهای غیر محصور نسبت به کشورهای محصور به طور متوسط رشد اقتصادی کمتری را تجربه نموده‌اند. این یافته از آن جهت حائز اهمیت است که با دیدگاه غالب در مورد ارتباط دسترسی به ساحل و رشد اقتصادی همخوان نیست و ضمناً در سالیان اخیر شواهد تجربی دیگری نیز برای آن ارائه شده است. توجیهاتی ابتدایی چون کاهش هزینه‌های حمل و نقل زمینی، افزایش سهم بخش خدمات از تولید جهانی و بروز عدم صرفه‌های ناشی از مقیاس و تراکم در مناطق ساحلی را می‌توان در برابر این یافته مطرح نمود. روشن است که این توجیهات می‌بایست مورد محک و سنجش علمی قرار گیرند تا چرایی بروزی این مشاهدات درک گردد.

منابع:

- Shi, H., & Singh, A. (2003). Status and interconnections of selected environmental issues in the global coastal zones. *AMBIO: A Journal of the Human Environment*, 32(2), 145-152.
- Barbier, E. B., Koch, E. W., Silliman, B. R., Hacker, S. D., Wolanski, E., Primavera, J., ... & Reed, D. J. (2008). Coastal ecosystem-based management with nonlinear ecological functions and values. *science*, 319(5861), 321-323.
- Emerton, L. (2006). Counting coastal ecosystems as an economic part of development infrastructure, Ecosystems and Livelihoods Group Asia. *World Conservation Union (IUCN), Colombo*.
- Pak, A., & Majd, F. (2011). Integrated coastal management plan in free trade zones, a case study. *Ocean & coastal management*, 54(2), 129-136.

¹ From the coast to the interior



- Tobey, J., Rubinoff, P., Robadue Jr, D., Ricci, G., Volk, R., Furlow, J., & Anderson, G. (2010). Practicing coastal adaptation to climate change: lessons from integrated coastal management. *Coastal Management*, 38(3), 317-335.
- Eurostat (2015) Maritime economy statistics: coastal regions and sectoral perspective. http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Maritime_economy. Accessed 1 Nov 2021.
- Farmery, A. K., Edward, H. A., Andrew, N. L., Troell, M., Voyer, M., Campbell, B., ... & Fabiny, M. (2021). Blind spots in visions of a “blue economy” could undermine the ocean’s contribution to eliminating hunger and malnutrition (RP0638).
- Cetin, M., Musaoglu, N., & Tanik, A. (2008). Multitemporal assessment of land-use change in a rapidly urbanizing coastal region in Turkey using remote sensing. *Environmental Engineering Science*, 25(6), 917-928.
- Visbeck, M. (2018). Ocean science research is key for a sustainable future. *Nature communications*, 9(1), 690.
- Yimin H, Haochun G (2018) The era of land and sea economy and the ‘the Belt and Road’ initiative under the global perspective. *Financ Econ* 3:29–41
- Kotkin, J. (2006). *The city: A global history* (Vol. 21). Modern Library.
- Wang, Y., Chen, X., Borthwick, A. G., Li, T., Liu, H., Yang, S., ... & Ni, J. (2020). Sustainability of global golden inland waterways. *Nature Communications*, 11(1), 1553.
- Irizuki, T., Hirose, K., Ueda, Y., Fujihara, Y., Ishiga, H., & Seto, K. (2018). Ecological shifts due to anthropogenic activities in the coastal seas of the Seto Inland Sea, Japan, since the 20th century. *Marine pollution bulletin*, 127, 637-653.
- Sachs, J. D. (2001). *Tropical underdevelopment*.
- Gwartney, J., & Lawson, R. (2004). *Economic freedom of the world: 2004 annual report*. Vancouver, B. C.: Fraser Institute.
- Gallup, J. L., Sachs, J. D., & Mellinger, A. D. (1999). Geography and economic development. *International Regional Science Review*, 22(2), 179–232.
- Diamond, J.M. (1997). *Guns Gems and Steel: The Fate of Human Societies*. W.W. Norton & Co., New York.
- Jung, B. M. (2011). Economic contribution of ports to the local economies in Korea. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 27(1), 1-30.
- Jin, X., Luan, W., Yang, J., Yue, W., Wan, S., Yang, D., ... & Wang, S. (2023). From the coast to the interior: global economic evolution patterns and mechanisms. *Humanities and Social Sciences Communications*, 10(1), 1-13.

مقدمه ای بر مدیریت و برنامه ریزی توسعه پایدار در مناطق ساحلی - دریایی

علی جعفری

گروه محیط زیست، دانشکده منابع طبیعی و علوم زمین، دانشگاه شهرکرد، شهرکرد، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: Jafari.ali@sku.ac.ir

چکیده

۲۲۷۱ کیلومتر ساحل که دارای شرایط فیزیکی، اکولوژیکی و اقتصادی-اجتماعی متنوعی هستند، اکوسیستم ها و زیستگاههای بسیار متنوع و متعددی را در ایران فراهم آورده است. اما تاکنون در زمینه مدیریت و برنامه ریزی این محیط های دریایی-ساحلی چه با هدف حفظ تنوع زیستی منحصر به فرد آنها و چه به منظورهای اقتصادی-اجتماعی مانند توسعه گردشگری و تجارت ساحلی اقدامات شایسته و در خوری صورت نگرفته است. حساسیت، آسیب پذیری بالا و ارتباط اکولوژیکی محیط های ساحلی و دریایی با اکوسیستم های فراساحلی، تنوع محیط فرهنگی و اقتصادی-اجتماعی سواحل و ماهیت فعالیت های ساحلی، اجرای هر گونه توسعه ای را ملزم به رعایت اصول توسعه پایدار و حفاظت اکوسیستم ها و فرایندهای اکولوژیکی و اقتصادی-اجتماعی موجود می نماید. در این مقاله بعد از معرفی سه راهبرد مهم مدیریتی شامل مدیریت مشارکتی، مدیریت اثرات تجمعی و مدیریت تلفیقی، یک فرایند برنامه ریزی و مدیریت برای توسعه پایدار اکوسیستم های ساحلی-دریایی ارائه شده است. سپس ابزارهای برنامه ریزی و مدیریت پایدار مناطق ساحلی-دریایی معرفی و توضیح داده شده اند.

کلید واژه: اکوسیستم های ساحلی-دریایی، توسعه، مدیریت و برنامه ریزی.

۱- مقدمه

زیستگاههای ساحلی شامل مصب ها و دلتاهای رودخانه ها، تالاب ها و باتلاق های ساحلی، مانگروها، جزایر مرجانی ساحلی، تالاب های آب شیرین ساحلی و جنگل های اراضی فرادست سواحل خدمات و فرآورده های با ارزشی را برای جوامع محلی و فرامحلی فراهم می نمایند. این خدمات طیف گسترده ای شامل ایجاد بافرهایی در برابر طوفانهای دریایی و ساحلی و بالا آمدن سطح آب تا فراهم نمودن زیستگاههای مناسب برای فلور و فون با ارزش را در بر می گیرد (Gilman, 2002).

نواحی ساحلی همچنین بستری برای توسعه شهری و زمینه های تجاری وابسته به آب و توسعه گردشگری هستند. پیش بینی سازمان ملل متحد که تا سال ۲۰۲۵ جمعیت جهان به ۸/۵ میلیارد نفر خواهد رسید و سه چهارم این جمعیت در فاصله ۶۰ کیلومتری سواحل زندگی خواهند نمود (Woodley, 1997) تا سال ۲۰۲۳ به ۸/۱ میلیون نفر رسیده که بیشترین رشد جمعیت در کشورهای کمتر توسعه یافته و به ویژه در نواحی ساحلی اتفاق افتاده است (United Nations, 2022). عملکرد، ارزش، تولید و توانایی اکوسیستم های ساحلی و دریایی در نواحی گرمسیری برای پشتیبانی پایدار از جمعیت انسانی به واسطه استفاده بیش از حد و نادرست از منابع طبیعی، ظهور اقتصادهای پولی و ترویج تکنولوژی های مدرن موثر در استخراج منابع، مورد تهدید قرار گرفته است. سایر تهدیدها برای اکوسیستم های ساحلی و دریایی شامل بالا آمدن سطح آب دریاها، تغییر اقلیم جهانی، انواع آلودگی ها و معرفی گونه های مهاجم بیگانه می باشند (Uribe et al., 2022; Herbert-Read et al., 2022).

برنامه ریزی برای توسعه پایدار اکوسیستم های ساحلی و دریایی عبارت از فرایند بازنگری اقدامات گذشته و ارزیابی مسائل، تهدیدها و نیازهای حال و آینده برای گسترش راهبردهای مدیریتی مناسب می باشد (Gilman, 2002). یک راهبرد مدیریتی مناسب باید به مدیران و ذی نفعان کمک کند تا دورنمایی پایدار به ارزش های اکولوژیکی، اقتصادی و فرهنگی داشته باشند و بتوانند تعادلی بین اهداف چندگانه و اغلب رقیب هم ایجاد کنند و مهمترین تهدیدها برای عملکرد مناسب، حفظ و پایداری فرایندهای اکولوژیک و تنوع زیستی را بیان کنند و به توسعه پایدار و برآوردن نیازهای سازمانی، سیاستی و قانونی آن دست یابند. راهبرد مدیریتی مناسب همچنین در سطح محلی باید بر پایداری منافع به عنوان مثال برداشت بهینه و پایدار از منابع شیلاتی (ماهیگیری) و در سطح فرامحلی بر منافع منطقه ای و جهانی مانند حفاظت تنوع زیستی تمرکز داشته باشد. یک راهبرد مناسب و برنامه ریزی در چارچوب آن نیازمند ایجاد تعادل بین اهداف چندگانه و در سطوح مختلف می باشد (Gilman, 2002). برای مثال این راهبرد باید تعادلی میان انواع بهره برداری ها و فرصت ها برای مثال ماهیگیری، گردشگری، تجارت بندری و حفظ عوارض طبیعی جلوگیری کننده از اثرات منفی توسعه بر سواحل، حفاظت اکولوژیکی و ارزش های اخلاقی از قبیل جلوگیری از انقراض گونه ها، حفظ عملکردهای اکوسیستم های طبیعی با ویژگی های منحصر به فرد یا شکننده و ارزش های فرهنگی از قبیل استفاده های سنتی از منابع طبیعی و حفاظت سایت های با ارزش های تاریخی و باستانی تعادل پایداری برقرار نماید. در بعضی موارد پایداری این ارزش های چندگانه ساحلی و دریایی ممکن است نیاز به دخالت های مدیریتی یکسان (مشابهی) داشته باشند. برای نمونه اطمینان از ماهیگیری پایدار، حفاظت تنوع زیستی و زیستگاههای حساس و تداوم استفاده های سنتی از منابع همگی مستلزم حفظ جزایر مرجانی، بسترهای رشد جلبک ها و گیاهان دریایی و مانگروها در یک وضعیت حداقل مطلوب از نظر ساختاری و در نتیجه حفظ عملکردهای اکوسیستم در یک وضعیت با حداقل اختلال هستند.

در موارد دیگر، استفاده های مختلف ممکن است دارای اثرات منفی متقابل بوده و در نتیجه نیاز به اقدامات مدیریتی و کنترلی منحصر به فرد باشند. برای نمونه استخراج شن و توسعه فیزیکی بنادر مانع از حفظ زیستگاه در یک وضعیت طبیعی می شود. بنابراین مجموعه اقدامات ناسازگار را می توان ناحیه بندی کرد و هر یک از این نواحی را به گونه ای تحت مدیریت قرار داد که از اثرات منفی زیست محیطی اجتناب شده یا به حداقل برسند و اهداف چندگانه حاصل گردند.

در این مقاله بر اساس مرور منابع و روش تحلیلی و اسنادی، اصول اساسی مورد پذیرش متخصصان برنامه ریزی برای شناسایی اولویت های مدیریتی اکوسیستم های ساحلی و دریایی به گونه ای که بتوان اقدامات اجرایی متناسبی را طراحی نمود، بررسی و ارائه شده اند. یک چارچوب برنامه ریزی ساحلی و دریایی سایت محور باید به حد کافی انعطاف پذیر باشد تا بتواند به طور موفقیت آمیزی در سطح محلی و با وجود پویایی اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و زیست محیطی موجود در سطح گسترده ای از نظر جغرافیایی مورد استفاده و کاربرد قرار گیرد. این مقاله همچنین ابزارهای لازم برای برنامه ریزی و مدیریت پایدار منابع ساحلی و دریایی را نیز مورد شناسایی قرار می دهد.

۲- راهبردهای مدیریتی اکوسیستم های ساحلی - دریایی

راهبردهای مدیریتی پایدار اکوسیستم های ساحلی و دریایی شامل مدیریت مشارکتی، مدیریت اثرات تجمعی و مدیریت تلفیقی می باشند (Gilman, 2002).

۲-۱- مدیریت مشارکتی (جامعه محور)

رویکرد مدیریت مشارکتی (جامعه محور) بر تبدیل به سرمایه کردن دانش و سیستم های مدیریت سنتی تاکید دارد و تقویت حمایت ذی نفعان را شرط لازم اعمال محدودیت ها بر استفاده از منابع می داند. ذی نفعان در صورتی

محدودیت های اعمال شده بر استفاده های سنتی خود از منابع را خواهند پذیرفت که به طور مستقیم در پایش، برنامه ریزی و تصمیم گیری مدیریتی مشارکت داده شوند. شرایط محیط های روستایی شامل جمعیت های نسبتاً کوچک، وابستگی زیاد به منابع دریایی و ساحلی، همبستگی اجتماعی بالا، استفاده سنتی از نواحی ساحلی و دریایی و منابع آن، وجود حاکمیت های سنتی و ظرفیت پایین ادارات دولتی در بعضی نواحی باعث می شود تا مدیریت مشارکتی از طریق همکاری نزدیک بین دولت محلی و جامعه محلی مناسب تر باشد. به نظر می رسد این رویکرد مدیریتی، مدل مناسبی برای کشورهای در حال توسعه باشد. اما به هر حال ساختار مدیریتی مناسب بستگی به بسترهای محلی موجود دارد. در نواحی با شهریت بیشتر، که ناهمگنی در بین اقدار جامعه بیشتر بوده و نوع استفاده از منابع، ترکیب و استفاده کنندگان پیچیده تر است، تهدیدات خارجی برای محیط های ساحلی و دریایی بیشتر بوده و حاکمیت های سنتی کمتر به رسمیت شناخته می شود. در این حالت معمولاً وضعیت پیچیده ای بر ناحیه حاکم است که نیاز بیشتری به مدیریت دولت مرکزی وجود دارد زیرا در اینجا مدیریت مشارکتی نمی تواند موثر باشد.

به کارگیری رویکرد مدیریت مشارکتی، سطح حمایت ذی نفعان برای مدیریت پایدار تنوع زیستی را از طریق جلب مشارکت جامعه محلی در تبیین اهداف و اقدامات مدیریتی به حداکثر خواهد رساند و اقدامات مدیریتی جدید را با اقدامات مدیریتی سنتی به هم پیوند داده و درک این که قواعد جدید به نفع جامعه است را افزایش می دهد و در نتیجه باعث تقویت حس مالکیت جوامع و پشتیبانی آنها از نوآوری های مدیریتی می شود.

ابزارهای فرایندی چندی برای تسهیل مدیریت مشارکتی منابع ساحلی - دریایی وجود دارد. یکی از این ابزارهای فرایندی "یادگیری و اقدام مشارکتی"¹ است. در این فرایند تسهیلگران به جوامع محلی کمک می کنند تا در مرحله اول نیازهایشان و راه حل ها را شناسایی کنند و سپس این نیازها را مرتفع سازند. این کار از طریق برگزاری کارگاههای آموزشی و مشورتی مختلف با مشارکت همه ذی نفعان انجام می شود.

۲-۲- مدیریت اثرات تجمعی

اثرات نهایی انسان بر اکوسیستم ساحلی از اثرات تجمعی ناشی از اختلالات انسانی بر زیستگاههای منفرد حاصل می شوند. اثرات بر زیستگاههای منفرد ممکن است به تنهایی کوچک باشند اما وقتی با هم جمع شوند می توانند بزرگ و مهم باشند.

مدیریت اثرات تجمعی مستلزم تعریف حداقل آستانه ها برای عملکرد زیستگاه های ساحلی یک منطقه که فراتر از آن اثرات تجمعی ناشی از نشانده های منفی انسانی غیرقابل قبول هستند، می باشد. این آستانه ها می توانند بر اساس نیازها و انتظارات محلی برای تامین کالاها و خدمات از نواحی یا محیط زیست ساحلی منطقه باشد. اطلاع از برنامه های ناحیه بندی می تواند به برنامه ریزان برای تعیین این آستانه ها کمک کند. برای نمونه مدیران می توانند یک حداقل سطح آب که جامعه محلی انتظار دارند همواره در تالاب های ساحلی به عنوان ذخیره وجود داشته باشد را تعیین کنند. مدیران باید خدمات ضروری تالاب ها مانند حمایت از انواع توسعه موجود و آینده سواحل در برابر خطر سیلاب، تغذیه سفره های آب زیرزمینی، فراهم نمودن جاذبه های زیبایی شناسی برای فعالیت های تفریحی و غیره را مورد توجه قرار دهند. با تعیین این اهداف برای حفظ عملکرد تالاب های یک منطقه و شناخت سهمی که هر تالاب به تنهایی در راستای دستیابی به این اهداف دارد، مدیران می توانند استفاده های مناسب برای هر تالاب را شناسایی و اقدامات مجاز در محدوده هر تالاب را تعیین کنند. این امر به قانونگذاران این امکان را می دهد که هزینه های ناشی از اثرات توسعه پیشنهادی بر روی زیستگاه ساحلی و سهمی که آن زیستگاه در تامین و تدارک ارزش های منطقه ای دارد را با منافع که از آن توسعه عاید خواهد شد مقایسه کنند.

¹ Participatory Learning and Action

۳-۲- مدیریت تلفیقی

رویکرد مدیریت تلفیقی، تمام عناصر مرتبط شامل منابع طبیعی، فرایندهای زیست محیطی، فعالیت های انسانی، عوامل اقتصادی - اجتماعی و سیاسی را از طریق همکاری همه مسئولان و ذی نفعان به نحوی مدیریت می کند که تنوع زیستی و یکپارچگی اکولوژیکی را حفظ کرده و تداوم تامین کالاها و خدمات با ارزش را تضمین نماید. اساس مدیریت تلفیقی این است که عملکرد اکوسیستم، فشارهای انسانی و پایداری جوامع انسانی دارای ارتباطات متقابل هستند و باید به صورت جامع نگرانه از طریق همکاری همه گروهها مدیریت شود.

مدیریت منابع دریایی و ساحلی معمولاً برعهده بخش های مستقل دولتی بر اساس نوع استفاده از منابع (ماهگیری، کشاورزی، جنگلداری، معدنکاری، گردشگری و حمل و نقل بندری) می باشد. این رویکرد بخشی نگر می تواند منجر به فقدان هماهنگی، قانونگذاری ها و سیاست های چالش برانگیز همراه با تخریب منابع طبیعی گردد. مدیریت تلفیقی اکوسیستم یک ساختار یا فرایند حاکمیتی است که چندپارچگی ذاتی در رویکردهای مدیریت بخشی را رفع می کند. رویکرد مدیریت تلفیقی منابع ساحلی و دریایی مستلزم هماهنگی در قانونگذاری، سیاستگذاری، برنامه ریزی و اقدامات بوده و به طور مستقیم همه گروههای ذی نفع را در برنامه ریزی و مدیریت دخیل می کند تا این اطمینان حاصل شود که تصمیمات همه بخش ها و سطوح دولت با هم هماهنگ بوده و سازگار با سیاست های ملی می باشند.

۳- فرایند و مراحل تهیه برنامه مدیریت ساحلی - دریایی با رویکرد پایداری

در این بخش مهمترین گام هایی که باید برای طراحی یک برنامه مدیریتی با در نظر گرفتن راهبردهای مدیریتی گفته شده در بخش قبل (Gilman, 2002)، طی شود با توضیح مختصر مورد توجه قرار گرفته است.

۳-۱- شناسایی ذی نفعان، طرف های درگیر و مخاطبان برنامه در محیط های ساحلی و دریایی

اطمینان از مشارکت مستقیم همه گروههای ذی نفع از نخستین مراحل برنامه ریزی، به شناخت فعالیت ها و دستاوردهای پروژه که برای جامعه مفید می باشند کمک کرده، باعث حمایت ذی نفعان شده و یک حس مطلوب نسبت به نتایج اقدامات مدیریتی را در آنها تقویت می کند. همچنین مقبولیت تصمیمات و توصیه ها را فراهم نموده، چالش ها و مسائل بالقوه را شناسایی و بیان می کند و به مدیران امکان می دهد تا دانش بومی و سیستم های مدیریت سنتی را تبدیل به سرمایه کنند. درجه مشارکت و مداخله گروههای ذی نفع تا حدود زیادی به بستراقتصادی و اجتماعی منطقه بستگی دارد. برای مثال در مناطق روستایی نسبت به مناطق شهری گروههای ذی نفع سطح مشارکت بیشتری در فرایند برنامه ریزی و مدیریت دارند. تشکیل یک کمیته راهبری متشکل از نمایندگان همه گروههای محلی، سازمان های دولتی و غیر دولتی و بخش خصوصی می تواند در تسهیل مدیریت و برنامه ریزی مشارکتی (جامعه محور) بسیار مفید باشد. پس از شناسایی و تشکیل کمیته راهبری، باید کارگاههای آموزشی برای معرفی مفاهیم و اهداف پروژه و اصول مدیریت جامعه محور برگزار شود.

۳-۲- ارزیابی وضع موجود، روندها، ساختار، عملکرد و ارتباطات در مناطق ساحلی و دریایی

جمع آوری و بازنگری اطلاعات زیست محیطی پایه در مورد وضعیت اکوسیستم های ساحلی - دریایی و روندهای موجود، در فرایند برنامه ریزی و مدیریت ضروری است. از این مرحله می توان به شناخت کمبودهای اطلاعاتی و تعیین اولویت برای انجام فعالیت های آماربرداری، پایش و پژوهش در زمینه سلامت اکوسیستم ها و زیستگاههای ساحلی - دریایی، نواحی دارای تنوع زیستی بالا، منحصر به فرد، نقاط بحرانی برای گونه های حساس، حضور گونه های بومی، نادر و در معرض خطر، درجه معرف بودن و طبیعی بودن و تهدیدهای آنها پی برد.

۳-۳ ارزیابی تهدیدها

ارزیابی تهدیدهای انسانی و طبیعی برای زیستگاههای ساحلی- دریایی یک منطقه در دانستن اینکه مدیران چگونه قادر خواهند بود هر یک از این تهدیدها را کاهش دهند کمک کرده و اولویت های کوتاه و بلندمدت برای اقدامات را در قالب یک برنامه اقدام راهبردی تعیین خواهد نمود. شناخت تهدیدها می تواند شامل تهدیدهای گسترده و کمتر محسوس مانند فروافت کیفیت یا از دست رفتن زیستگاهها، آلودگی های نقطه ای و غیرنقطه ای، ماهیگیری بیش از حد یا با روشهای آسیب رسان، تا مشکلات خاص و محسوس تر مانند ساخت و ساز در سواحل، قطع جنگل های مانگرو به منظور آبی پروری و معرفی گونه های غیربومی و مهاجم باشد.

۳-۴ ارزیابی چارچوب مدیریتی موجود

نخستین گام برای توسعه سیاست ها، قوانین و خط مشی های جدید و تقویت مدیریت ساحلی- دریایی این است که چارچوب و ظرفیت مدیریتی موجود برای توسعه پایدار مورد نقد و بررسی قرار گیرد. ساختار حاکمیتی موجود بر سواحل شامل هم سیستم های دانش و مدیریت سنتی و هم مدیریت دولتی موجود باید تشریح شوند و نواحی نیازمند بهبود مدیریت شناسایی شوند.

۳-۵ ارزیابی بستر اقتصادی- اجتماعی

بررسی وضع موجود و روند استفاده از منابع ساحلی- دریایی در گذشته، ویژگی های جمعیتی و وابستگی جامعه محلی به منابع طبیعی سواحل، اعتقادات فرهنگی، زمینه های تاریخی و سیاسی همگی باید مورد شناسایی و تحلیل قرار گیرند. چه فعالیت هایی و در کجا در حال حاضر انجام می شوند؟ آیا استفاده های ناسازگار در منطقه انجام می شوند؟ نوع استفاده ها در طول زمان چرا و چگونه تغییر کرده اند؟ جزئیات پاسخ به این پرسش ها به برنامه ریزان کمک خواهد نمود تا بدانند چگونه تعادلی پدیدار بین ارزش ها و استفاده های اکولوژیکی، اقتصادی- اجتماعی و فرهنگی مختلف به وجود آورند.

۳-۶ تعیین اولویت اهداف و توسعه یک برنامه اقدام

اولویت بندی اهداف بر حسب دوره های زمانی، منابع مالی و اعتباری در دسترس، توان اجرایی سازمان مسئول، ضرورت اهداف و فراهم بودن بسترهای قانونی و مجوزهای احتمالی لازم، به اهداف کوتاه مدت و بلند مدت دستیابی به آنها را امکان پذیر می نماید.

۳-۷ تعیین منابع مالی و اطمینان از پایداری و ثبات آنها

لازمه شروع هر برنامه ای اطمینان از پایداری منابع مالی آن است. با فرض اینکه دولت قادر به اختصاص منابع مالی کافی برای اختصاص به برنامه های جامع مدیریت ساحلی- دریایی نباشد، ترکیبی از منابع مالی بخش خصوصی و دولتی و درآمد زایی خود برنامه باعث دستیابی به راه حلی مطمئن برای تامین منابع مالی آن خواهد شد.

۳-۸ طراحی برنامه پایش، ارزیابی و مدیریت تطبیقی

مدیریت مناطق ساحلی- دریایی می تواند از طریق ارزیابی های دوره ای از اثربخش بودن برنامه و در صورت لزوم ایجاد تغییرات لازم بهبود یابد. ارزیابی و اجرای فعالیت های مدیریت تطبیقی از طریق یک رویکرد مبتنی بر مشارکت جامعه باعث حداکثر شدن احتمال حمایت ذی نفعان و جامعه محلی مرتبط با آن می شود.

۴- ابزارهای مدیریت و برنامه ریزی منابع ساحلی - دریایی

۴-۱ آمار برداری و نقشه برداری، پایش و ارزیابی

یکی از ابزارهای برنامه ریزی و مدیریت این است که به طور دوره ای اطلاعاتی راجع به وضعیت و روندهای کیفیت زیستگاههای با ارزش ساحلی جمع آوری گردد. تغییرات در طول زمان در کمیت (مساحت) و کیفیت یک زیستگاه را می توان با تفسیر سری های زمانی آمارها و نقشه های تهیه شده مربوطه مورد سنجش و اندازه گیری قرار داد. روشهای آماربرداری موجود شامل پیمایش های میدانی و اندازه گیری های محلی بعضی کمیت ها یا کیفیت ها به طور مستقیم و روشهای سنجش از دوری مانند عکسبرداری هوایی و راداری و تصویربرداری ماهواره ای به طور غیرمستقیم می باشند. اما ارزیابی عملکردهای اکوسیستم های ساحلی به این آسانی میسر نیست.

۴-۲ وضع قانون

وضع قانون می تواند فراهم کننده الزامات برای حفاظت و مدیریت منابع ساحلی و دریایی شامل ناحیه بندی و ضابطه مند نمودن فعالیت هایی که می توانند به طور غیرمستقیم منابع ساحلی را تحت تاثیر قرار دهند، مانند پاکتراشی اراضی بالادست سواحل و آلودگی ناشی از منابع آلاینده غیر نقطه ای، باشد.

۴-۳ الزامی نمودن ارزیابی اثرات محیط زیستی (EIA)، برنامه های جبران و کاهش آثار

فعالیت ها و توسعه هایی که قرار است در سواحل انجام شوند و به طور بالقوه می توانند در تخریب یا فرو افت کیفیت اکوسیستم های ساحلی نقش داشته باشند را می توان ملزم به تهیه گزارش ارزیابی اثرات زیست محیطی و اقدامات جبرانی یا کاهش آثار منفی نمود. اقدامات جبرانی می تولند شامل احیاء و بازسازی، بهبود یا حتی ایجاد زیستگاههای جدید برای جایگزینی زیستگاههای از دست رفته یا کاهش کیفیت یافته باشند. با این حال برخی عملکردها مختص اکوسیستم یا زیستگاه خاصی بوده که در صورت از بین رفتن قابل جبران در جای دیگر نمی باشند. ضرورت اجتناب و به حداقل رساندن اثرات منفی فعالیت ها بر زیستگاههای ساحلی قبل از مجاز دانستن آنها به شرط انجام اقدامات جبرانی به عنوان یک اقدام مدیریتی خردمندانه نیز از همین نکته ناشی می شود.

۴-۴ انجام پایش تطبیقی، اخطار و جریمه

سازمان های نظارتی دولتی می توانند به پایش فعالیت های توسعه ای انجام شده و مطابقت آنها با آنچه در مجوزهای صادر شده ذکر شده بپردازند و در صورت تخطی از قوانین، مقررات و مجوزها اقدام به جریمه و در صورت تکرار ابطال مجوزهای صادر شده بپردازند.

۴-۵ برچسب زنی اکولوژیکی

تقاضای مصرف کننده می تواند رفتار تولیدکننده را تحت تاثیر قرار دهد. تشویق یا الزام واحدهای تولیدی مستقر در مناطق ساحلی-دریایی به مشارکت در یک برنامه برچسب زنی اکولوژیکی ملی، منطقه ای یا جهانی با این انگیزه که تقاضا برای تولیدات شان در صورتیکه گواهی های مربوطه را دریافت کنند، بیشتر خواهد شد می تواند تاثیرات زیست محیطی مثبت زیادی داشته باشد. به عنوان مثال الزامات دریافت گواهی یا برچسب اکولوژیکی در بخش شیلات شامل داشتن برنامه مدیریت برای نواحی برداشت و صید، نوع گونه های آبی صید شونده، رعایت محدوده ها یا محل های صید مجاز و میزان برداشت مجاز، رعایت ممنوعیت روشها و وسایل صیادی مخرب و استفاده از ابزار و روشهای مناسب و نو آوری در این زمینه می باشند.

¹ Environmental Impact Assessment

۴-۶ احیاء زیستگاههای ساحلی - دریایی

اجرای پروژه های احیاء و بازسازی زیستگاههای ساحلی- دریایی فروافت کرده یا ایجاد زیستگاههای ساحلی جدید در محل هایی که قبلا وجود داشته اند از جمله اقدامات مدیریتی ممکن می باشد. شناخت هدف اولین و مهمترین گام در یک پروژه احیاء می باشد. اهداف می توانند شامل معکوس نمودن روند از بین رفتن یک اکوسیستم، برگرداندن یک اکوسیستم یا زیستگاه به وضعیتی با حداقل اختلال، بهبود یا بازسازی یک عملکرد از دست رفته یک اکوسیستم به منظور فراهم نمودن یک خدمت یا فرآورده بارزش و برقرار نمودن مجدد فعالیت های سنتی در یک اکوسیستم باشند.

۴-۷ ایجاد و شبکه سازی مناطق حفاظت شده ساحلی - دریایی

مناطق حفاظت شده ساحلی - دریایی شامل نواحی کاملا ممنوعه برای هر گونه فعالیت انسانی تا مناطق ناحیه بندی شده برای انواع استفاده ها و فعالیت های انسانی می باشند که با استفاده از معیارهای طراحی محلی، ملی یا بین المللی ایجاد می شوند و از طریق وضع قانون یا هر ابزار موثر دیگری برای حمایت گونه ها و منابع اکولوژیکی درون آنها تحت مدیریت قرار می گیرند. شبکه مناطق حفاظت شده به مجموعه ای از مناطق حفاظت شده که با فاصله مناسب از همدیگر و به عنوان نمونه های معرف و تکرار شونده ای از انواع اکوسیستم ها یا زیستگاه انتخاب شده اند به نحوی که بیشترین منافع حفاظتی را فراهم آورند، گفته می شود. ضرورت ایجاد شبکه های مناطق تحت حفاظت این است که بعضی از گونه های دریایی دارای شعاع پراکنش وسیع بوده و لذا تنها در صورتیکه مناطق حفاظت شده به نحوی ساختار یافته باشند که امکان جابه جایی گونه ها از یک منطقه به منطقه دیگر را فراهم کنند می توان از زیست پذیری دراز مدت آنها اطمینان حاصل نمود. همچنین بعضی از گونه های دریایی ممکن است به محدوده های وسیع با تنوع زیستگاههای زیاد در طول دوره زندگی خود نیاز داشته باشند و لذا نمونه های مختلفی از زیستگاهها در قالب مناطق حفاظت شده متعدد(شبکه) باید ایجاد شود.

۴-۸ آموزش و ترویج

برنامه های آموزش و ترویجی یک نوع سرمایه گذاری برای ایجاد تغییر در رفتارها و نگرش های جامعه به ارزش های محیط های ساحلی- دریایی می باشد. برنامه های آموزشی و ترویجی برای گروههای هدف خاص یا عموم مردم طراحی می شوند. مثال گروههای هدف شامل گردانندگان تورها، معلمان مدارس، دانش آموزان، زنان و کودکان می باشند. برنامه های آموزشی عمومی نیز می تواند شامل ساخت تفرجگاههای آموزشی ساحلی برای استفاده عموم، نصب علائم و تابلوهای آموزشی- تفسیری، انتشار اطلاعات مدیریتی و پیشگیری از طریق چاپ بروشور و جزوه های آموزشی، تیزرهای تبلیغاتی و برنامه رادیویی و تلویزیونی باشد.

۴-۹ ظرفیت سازی اجرایی - مدیریتی

شناخت اولویت ها و نارسایی های مهارتی کارکنان ادارات و سازمان های مسئول حفاظت و مدیریت منابع ساحلی- دریایی، نقش موثری در مدیریت این نواحی دارد. گزینه ها شامل آموزش کارکنان موجود، استخدام کارکنان جدید با مهارت های مورد نیاز و اجرای برنامه های آموزشی مناسب می باشند. برای مثال فراهم نمودن زمینه آموزش افراد برای توانمندسازی آنها در زمینه آماربرداری و پایش محیط های ساحلی- دریایی، تحلیل داده های حاصل از پایش و استخراج اصول و نیازهای مدیریتی از داده های حاصل از پایش می تواند بسیار مهم باشد.



منابع:

- Gilman E., 2002, Guidelines for coastal and marine site-planning and examples of planning and management intervention tools. *Ocean & Coastal Management* 45 (2002) 377–404.
- Herbert-Read, J.E., Thornton, A., Amon, D.J. et al., 2022. A global horizon scan of issues impacting marine and coastal biodiversity conservation. *Nat Ecol Evol* 6, 1262–1270.
- United Nations, 2022. World Population Prospects: Summary of Results. United Nations Department of Economic and Social Affairs, Population Division. UN DESA/POP/2022/TR/NO. 3.
- Uribe ES, Etter A, Luna-Acosta A, Diazgranados MC, Alonso D, Chasqui L, Osorno A, Acosta A, Rodríguez-Rodríguez A, Ricaurte-Villota C, Escobar L and Giraldo A., 2022. A comprehensive threat analysis to support the red list of marine and coastal ecosystems of Colombia. *Front. Mar. Sci.* 9:962044.
- Woodley S., 1997. Management of marine, coastal resources. Staff Paper, Presented at the International Symposium on Integrated Coastal and Marine Management, ITN, Malang, Indonesia, 25–27 November 1997. Townsville, Australia: Great Barrier Reef Marine Park Authority, 1997.13pp.

مکران؛ پایلوت مکانی مناسب برای تجربه سیاست خارجی تعامل گرای اقتصادی

جمهوری اسلامی ایران با جهان

وحید کیانی^۱، علی آشوری^{۲*}

۱. استادیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه بیرجند، بیرجند، ایران.

۲. کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی، دانشگاه بیرجند، بیرجند، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: aliashuri@birjand.ac.ir

چکیده:

سواحل مکران از نظر جغرافیایی و سرزمینی در جنوب شرق ایران واقع شده است که در طول دریای عمان از رأس الکوه در شرق جاسک تا جنوب شرق ایالت بلوچستان پاکستان گسترده شده است. آرامش نسبی آب دریای مکران و پیشرفتگی های آب در سواحل، موجب ایجاد خلیجها و خورهایی در این منطقه شده، به نحوی که موقعیت مناسبی را برای ایجاد بندرها به وجود آورده است. همچنین سواحل مکران به سبب قرار گرفتن در هارتلند انرژی، مجاورت با حوزه ژئوپلیتیک خلیج فارس، دسترسی به آبهای بین المللی، مجاورت با کشورهای حوزه دریای عمان و اقیانوس هند و مزیت های ترانزیتی مناسب برای خشکی های اوراسیا، دارای اهمیت استراتژیک فراوانی برای ایران و کشورهای منطقه است. از این رو، جمهوری اسلامی ایران با توجه به گستردگی و پهناور بودن حوزه سرزمینی خود اگر چنانچه حاضر به قبول ریسک سیاسی سیاست خارجی تعامل گرا با کشورهای مختلف جهان نیست می تواند از سواحل مکران به عنوان مکان پایلوت برای تجربه سیاست خارجی تعامل گرای خود استفاده کند. در حقیقت استدلال اصلی مقاله حاضر این است که چنانچه سیاستمداران و استراتژیست های جمهوری اسلامی ایران بین سیاست تعامل و تقابل یا سیاست خارجی مستقل در عرصه بین المللی در نوسان هستند و هزینه و فایده هر یک از این سیاست خارجی را برای آینده کشور و نظام غیر قابل پیش بینی می بینند می توانند از این منطقه (سواحل مکران) به عنوان نقطه شروع تعامل ایران با کشورهای مختلف جهان بهره گیرند و چنانچه به الگوی موفق تبدیل شد به مرور در دیگر پهنه جغرافیایی کشور به مرحله اجرا در آید. کاری که چین به عنوان یک سرزمین با دو سیستم سیاسی به خوبی از عهده آن بر آمده است. جمهوری اسلامی ایران نیز بنا بر ماهیت الگوی سیاسی خود که یک حکومت دینی (اسلامی) است می تواند با بهره گیری از این الگو هم نواحی داخلی کشور را از امواج سهمگین تهاجم فرهنگی، سیاسی، تکنولوژیکی و .. جهانی شدن و جهانی سازی دور نگه دارد و هم از طریق فعال کردن مناطق آزادی مثل چابهار از مزایای حضور در اقتصاد جهانی بهره مند گردد. همان گونه که چین کمونیسم توانسته برای سالیان متمادی با استفاده از این الگو رشد بالای ده درصد را در اقتصاد جهان تجربه کند. این پژوهش از نوع کاربردی و با روش توصیفی - تحلیلی مبتنی بر شیوه های میدانی و کتابخانه ای تلاش کرده تا نسبت به شناسایی منطقه و ظرفیت های تاثیر گذار مکران پرداخته و به ارائه پیشنهاداتی در خصوص سیاست خارجی تعامل گرا و بسط دادن تجربه سیاست خارجه تعاملی در این منطقه بر کل فضای جغرافیایی ایران را ارائه نماید.

کلیدواژه ها: سواحل مکران، پایلوت مکانی، سیاست خارجی تعامل گرا.

Abstract— The coasts of Makran are geographically and territorially located in the southeast of Iran, which extends along the Oman Sea from Ras Al Kuh in the east of Jask to the southeast of Baluchistan province of Pakistan. The relative calmness of Makran sea water and the development of water on the coasts have created bays and estuaries in this area, in a way that has created a suitable situation for the creation of ports. Also, the Makran coast has great strategic importance for Iran and countries of the region due to being located in the heartland of energy, proximity to the geopolitical area of the Persian Gulf, access to international waters, proximity to the countries of the Oman Sea and the Indian Ocean, and suitable transit advantages for the Eurasian landmasses. Therefore, according to the vastness of its territorial area, if the Islamic Republic of Iran is not willing to accept the political risk of interactive foreign policy with different

countries of the world, it can use the coasts of Makran as a pilot place to experience its interactive foreign policy. The main argument of this article is that if the politicians and strategists of the Islamic Republic of Iran are oscillating between the policy of interaction and confrontation or independent foreign policy in the international arena, and find the cost and benefits of each of these foreign policies for the future of the country and the foreign system predictable, they can use this area (Makran coast) as a starting point for Iran's interaction with different countries of the world, and if it becomes a successful model, it will gradually be implemented in other geographical areas of the country. A task that China, as a country with two political systems, has managed well. According to the nature of its political model, which is a religious (Islamic) government, the Islamic Republic of Iran can use this model to protect the internal regions of the country from the violent waves of cultural, political, and technological invasion, etc. against globalization and to benefit from the benefits of being in the global economy by activating free zones like Chabahar. As the Communist China has been able to experience a growth of over ten percent in the world economy for many years using this model. This research is an applied one with a descriptive-analytical method based on field and library methods. It has tried to identify the region and the effective capabilities of Makran and to provide suggestions regarding interactive foreign policy and expanding the experience of the interactive foreign policy this region presents the entire geographical space of Iran.

Keywords— Makran coasts, spatial pilot, interactive foreign policy.

مقدمه

هر واحد سیاسی، برای حفظ حیات خود نیازمند وجود همگرایی منطقی بین مؤلفه های تشکیل دهنده اش است. منطقه راهبردی مکران نیز از این قاعده مستثنی نیست. جمهوری اسلامی ایران، باتوجه به موقعیت خاص و اهمیت ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی اش در جهان و منطقه و جایگاه برجسته جغرافیایی و فرهنگی اش در خاورمیانه، یکی از هدف های مهم سیاست خارجی خود را بسترسازی برای همگرایی کشورهای منطقه دانسته و برای دستیابی به این هدف، راهبردهایی به کار گرفته است. «منظور از سیاست خارجی هر کشور بنیادهایی است که بر پایه قانون اساسی و مبانی نظری و عملی یک نظام سیاسی در یک کشور بنا شده اند که تعیین کننده مناسبات آن با دیگر کشورها است» (سریع القلم، ۱۳۸۸: ۲۱). بدین ترتیب، میزان نقش آفرینی دولتها در عرصه و صحنه منطقه ای و جهانی وابسته به درک واقعیت های ژئوپلیتیک با توجه به شرایط زمانی است. در این راستا، کشور ایران در یکی از حساس ترین موقعیت های ژئوپلیتیک جهان قرار گرفته است؛ به گونه ای که مناطق و زیرمناطق ژئوپلیتیک فعالی با کارکردهای گسترده و پرشمار گرداگرد آن را فراگرفته و می تواند آن را به صورت یکی از کانون های جاذبه دیپلماسی منطقه ای و جهانی درآورد (برزگر، ۱۳۸۶: ۳۱). مکران (مکران یا مکوران) از نظر بستر جغرافیایی سرزمینی، ساحلی در حاشیه شمالی کرانه های دریای عمان است و در جنوب شرقی ایران و جنوب غربی پاکستان واقع شده است که در طول خلیج عمان از رأس الکوه در غرب جاسک تا لاس بلا در جنوب غربی ایالت بلوچستان پاکستان گسترده شده است. رهبر معظم انقلاب اسلامی نیز در مقاطع مختلف بر اهمیت این منطقه تصریح کرده و سواحل مکران را به مثابه گنجی عظیم برای کشور دانسته اند. همین طور ایشان در تاریخ ۴ آبان سال ۱۳۸۷ در دیدار با فرماندهان و پرسنل نیروی دریایی ارتش اظهار می دارند: «این ساحل عظیم و طولانی بسیار حساس که ما در دریای عمان داریم، درواقع یک گنج است و باید اعتراف کنیم که این را کشف نکرده بودیم. دریای عمان و سواحل مکران یک گنج است؛ یک ذخیره است. ما همه حواسمان را بردیم متوجه خلیج فارس کردیم که البته خلیج فارس هم خیلی حساس است، شکی نداریم اما توجه نکردیم به این ثروت عظیمی که ما در دریای عمان داریم .

با توجه به مطالب بیان شده، در این پژوهش ضمن بررسی شناسایی استعدادهای منطقه ای، نقاط قوت و ضعف سواحل مکران به این سوال پاسخ می دهد که آیا سواحل مکران را می توان به عنوان نقطه پایلوت مناسبی جهت سیاست خارجی تعاملی با کشورهای جهان به حساب آورد؟

فرضیه اصلی پژوهش معتقد است سواحل مکران به دلیل ارتباط با آب های بین الملل می تواند به عنوان نقطه پایلوتی مناسب برای تجربه سیاست خارجی تعامل گرا ایران با کشورهای جهان ایفای نقش نماید و به همین دلیل باعث نوآوری تحقیق حاضر نیز شده است.

این پژوهش از نوع کاربردی و با روش توصیفی - تحلیلی مبتنی بر شیوه های میدانی و کتابخانه ای تنظیم شده است.

مبانی نظری

-تعریف پایلوت :

شاید اسم مطالعه پایلوت یا مطالعه مقدماتی یا آزمایشی (pilot study) به گوشتان خورده باشد. اما مطالعه پایلوت چیست؟ برای اینکه بهتر به معنا و مفهوم این نوع مطالعه پی ببریم، ابتدا باید بگوییم که معنای لغوی کلمه پایلوت در انگلیسی به معنای خلبان، راهنما یا رهبر است. یعنی کسی که یک وسیله یا یک عده ای را رهبری و راهنمایی می کند. پس مطالعه پایلوت به معنای مطالعه ای است که راهنما یا رهبری برای سایر مطالعات می باشد.

اما این کلمه در مطالعات علوم زیستی و پزشکی به چه معنایی به کار می رود و کاربردش دقیقا چیست؟ مطالعه پایلوت یا مقدماتی یا آزمایشی (pilot study) معمولا مطالعه ای کوچک است با حجم نمونه محدود که برای آزمودن پروتکل یک مطالعه، بررسی ابزار جمع آوری داده ها، ارزیابی استراتژی ورود افراد به مطالعه (نمونه گیری)، و سایر تکنیکهای تحقیقاتی استفاده می شود تا تیم تحقیقاتی برای انجام یک مطالعه بزرگتر آماده شود. به عنوان مثال در یک مطالعه کوهورت که بزرگترین انواع مطالعات در علوم پزشکی را در بین انواع مطالعات علوم زیست پزشکی تشکیل داده و نتایج آن بستر مناسبی برای سایر مطالعات فراهم می آورند، قبل از شروع مطالعه اصلی و بعد از اینکه یک پروتکل اولیه برای اجرای کار نوشته و تهیه شد، مطالعه پایلوت اجرا می شود. در طی اجرای مطالعه پایلوت، محققان تک به تک مراحل مطالعه اصلی خود را در مقیاسی کوچکتر پیاده و اجرا می کنند. در ادامه به بررسی اهداف مطالعه پایلوت و مراحل آن می پردازیم.

هدف از اجرای یک مطالعه پایلوت چیست؟

یک مطالعه پایلوت می تواند به دلایل مختلفی توسط یک تیم تحقیقاتی طراحی و اجرا شود. در این قسمت ۸ مورد از مهمترین و شایعترین اهداف موردنظر برای اجرای یک مطالعه پایلوت یا آزمایشی را توضیح می دهیم. هرکدام از این اهداف خود دارای شرایط و اصولی هستند که در صورت رعایت آنها مطالعه پایلوت قابل قبول محسوب می شود. در برخی موارد بعد از اجرای مطالعه آزمایشی، محققین به این نتیجه می رسند که ابزار یا روشهای اجرای کار باید تغییر کنند تا مطالعه قابل اجرا و نتایج آن قابل پذیرش باشند.

۸ هدف اصلی از اجرای یک مطالعه پایلوت را بررسی می کنیم.

(۱) شناسایی مشکلات بالقوه در ابزار تحقیق و یا پروتکل تحقیقاتی:

فرض کنید می خواهید مطالعه ای با حجم نمونه ای بزرگ (مثل مطالعه کوهورت یا مطالعه کارآزمایی بالینی) در یک جمعیت بزرگ اجرا کنید. پروتکل کار را هم تهیه کرده اید اما اولین بار است که از این روش درمانی یا تشخیصی در این حجم بزرگ استفاده می شود و نگران این هستید که به جواب دلخواه نرسید و یا نگران همکاری و مشارکت افراد مورد بررسی و یا مناسب بودن ابزارهای تحقیق هستید (که می تواند شامل پرسشنامه ها، اندازه گیری های آزمایشگاهی و یا روشهای درمانی و عوارض جانبی آنها باشد). پس بهتر است اول در یک مقیاس کوچکتر این موارد را بررسی کنید تا اگر اشکالی بود بتوان زودتر برطرف کرد.

۲) تعیین حجم نمونه موردنیاز برای مطالعه اصلی:

یکی از اهداف مهم انجام مطالعه پایلوت، این است که برای مطالعه اصلی خود برآوردی از میزان حجم نمونه موردنظر داشته باشیم. به عنوان مثال برای اجرای مطالعات کارآزمایی بالینی که مدنظر دارد تا اثر یک داروی جدید را روی عده ای از بیماران مورد بررسی قرار دهد، ممکن است مطالعه مشابهی از قبل در دسترس نباشد تا بتوان تخمینی از مقدار نمونه موردنظر به دست آورد. بنابراین یک مطالعه پایلوت انجام می شود و براساس نتایج به دست آمده از آن، حجم نمونه نهایی تعیین می گردد. البته برای این کار نیاز است که مطالعه آزمایشی شرایط و اصولی را رعایت کرده باشد از جمله اینکه مدت اجرای کار تفاوت اساسی با مطالعه اصلی نداشته باشد، فاصله اجرای مطالعه پایلوت تا مطالعه اصلی زیاد نباشد و نیز از نظر زمانی و مکانی و تمام شرایط مشابه با مطالعه اصلی باشد. در این صورت حتی می توان نمونه هایی که در مطالعه پایلوت استفاده شده اند به حجم نمونه مطالعه اصلی اضافه کرد.

۳) بررسی پایایی و اعتبار ابزارهای جمع آوری اطلاعات:

گاهی محقق در یک مطالعه می خواهد ابزار یا پرسشنامه جدیدی را از نظر پایایی و روایی مورد بررسی قرار دهد که قبل از آن محقق دیگری در کشور از آن استفاده نکرده یا بومی سازی نشده است.

در اینجا نقش مطالعه پایلوت چیست؟ در این مورد، مطالعه پایلوت یا مقدماتی اجرا می شود تا اشکالات مربوط به آن ابزار ابتدا در مقیاسی کوچکتر مورد بررسی قرار بگیرد.

۴) برآورد هزینه و زمان برای اجرای مطالعه اصلی:

در برخی مواقع به خصوص وقتی مطالعه اصلی محقق یک مطالعه بزرگ یا مطالعه کوهورت است، قبل از شروع به اجرا باید مطالعه پایلوت اجرا شود تا محقق و تیم تحقیقاتی برآوردی از میزان هزینه موردنیاز طرح و نیز زمانی که برای اجرای کل کار لازم است به دست آورد.

۵) برآورد میزان موردنیاز نیروی انسانی برای انجام تحقیق:

یکی دیگر از اهداف مطالعه پایلوت این است که برآوردی از میزان نیروی انسانی موردنیاز برای اجرای مطالعه اصلی به دست آید. یعنی مشخص شود که به چند نفر محقق، کارشناس یا دانشجو در تیم تحقیقاتی نیاز است تا تمام مراحل که در پروتکل در نظر گرفته شده به خوبی و با موفقیت اجرا گردد.

۶) آشنایی محققین تیم تحقیقاتی و همکاران با مراحل انجام پروتکل:

در مواقعی که پروژه ای جدید یا برای اولین بار قرار است اجرا شود، محققان ترجیح می دهند ابتدا یکبار به طور عملی اما در مقیاسی کوچکتر، پروتکل را اجرا کنند تا تیم تحقیقاتی با روال کار آشنا شوند و اشکالات احتمالی پروتکل نیز مورد آزمون قرار بگیرد. در طی اجرای این مطالعه، اشکالات یا محدودیت هایی که ممکن است در هر کدام از مراحل اجرای پروتکل وجود داشته باشد در یک مطالعه آزمایشی مورد بررسی و موشکافی قرار می گیرد تا در زمان اجرای مطالعه اصلی اینگونه موارد پیش نیابند.

۷) تصمیم گیری بهتر برای انتخاب روش اجرای مناسب از بین روشهای مختلف:

بعضی مواقع هم مطالعه پایلوت به این دلیل انجام می شود که با توجه به شرایط موجود، از بین روشهای مختلف اجرای کار (متد و ابزارها) بهترین و عملی ترین روش در دسترس محقق (با توجه به منطقه و امکانات و تسهیلات موجود) انتخاب شود. ممکن است محقق ابتدا ابزار یا متد خاصی را مدنظر داشته باشد اما بعد از اجرای مطالعه پایلوت، متوجه

شود که اجرای کار با آن روش مشکل یا حتی در گاهی موارد ناممکن است. بنابراین بعد از اجرای مطالعه آزمایشی محقق ممکن است تصمیم بگیرد که روش یا ابزار مورد استفاده خود را تغییر دهد.

۸) نهایی نمودن روش جمع آوری نمونه:

نهایتاً یکی از اهداف اجرای یک مطالعه پایلوت این است که پروتکل اجرای کار، روش اجرا، هزینه ها و زمان مورد نیاز، ابزار و روشهای اجرای کار قطعی و نهایی شوند. ممکن است در طی اجرای مطالعه پایلوت، محققان به مواردی برخورد کنند که نهایتاً منجر به تغییر استراتژی اجرایی مطالعه و تغییر پروتکل شود. این یکی از مزیت های این مطالعه است زیرا قبل از اجرای مطالعه اصلی، اشکالات کار در مقیاسی کوچکتر بررسی و رفع خواهد شد تا زمانی که مطالعه اصلی شروع می شود کار با سرعت و موفقیت بیشتری به پیش رود.

بنابراین برای درک صحیح اینکه یک مطالعه پایلوت چیست باید ابتدا با اهداف انجام این نوع مطالعه آشنایی داشته و دلایل انجام آن را بدانیم. در این مطلب به طور خلاصه در مورد ۸ هدف اصلی و معمول تر که محققان براساس آنها یک مطالعه پایلوت را برنامه ریزی و اجرا می کند توضیح دادیم.

و اما در مورد اهمیت و نقش دیپلماسی اقتصادی و اهمیت حکمرانی نوین در سیاست خارجی به بخش ۱۸ و ماده ۱۰۵ برنامه ششم توسعه ایران می توان اشاره کرد. در حقیقت تمام این بخش دستگاه دیپلماسی و دستگاه سیاست خارجی ایران را ملزم به سیاست خارجی تعامل گرا می کند. در زیر به بخشی از این موارد اشاره خواهد شد.

بخش ۱۸ - سیاسی، دفاعی و امنیتی

ماده ۱۰۵ - در راستای اجرای مفاد مصرح در قانون اساسی و افزایش قدرت مقاومت و کاهش آسیب پذیری اقتصاد کشور و به منظور مدیریت منسجم، هماهنگ و مؤثر روابط خارجی جمهوری اسلامی ایران بر مبنای اصل عزت، حکمت و مصلحت و برای تحقق اهداف این قانون، دستگاههای اجرائی به جز نیروهای مسلح مکلفند، تمامی اقدامات خود در زمینه روابط خارجی را با هماهنگی وزارت امور خارجه انجام دهند. وزارت امور خارجه موظف است در چهارچوب قوانین نسبت به اجرای موارد زیر اقدام نماید:

الف - طراحی و اجرای اقدامات دیپلماتیک در سیاست خارجی در جهت تحقق اصول مربوطه قانون اساسی مخصوصاً در بعد مبارزه با استکبار و رژیم صهیونیستی و حمایت از جریان مقاومت و مستضعفین

ب - ایجاد بسترها و شرایط سیاسی لازم برای تنوع بخشی و تقویت پیوند های همه جانبه با کشورهای هدف در جهان به ویژه کشورهای منطقه، همسایگان و قدرتهای نوظهور در چهارچوب سیاست های کلی نظام

پ - تقویت دیپلماسی اقتصادی با تمرکز بر ورود به بازارهای جهانی برای صادرات کالا و خدمات فنی و مهندسی، تأمین مالی و جذب سرمایه گذاری خارجی و دستیابی به فناوری های نوین و ایجاد زمینه های لازم برای حضور بخش غیردولتی در دیگر کشورهای منطقه و کشورهای جنوب غربی آسیا به ویژه کشورهای همسایه و اسلامی در چهارچوب سیاست های کلی اقتصاد مقاومتی

ت - وزارت صنعت، معدن و تجارت با همکاری وزارت امور خارجه مکلف است ظرف مدت یک سال از زمان لازم الاجراء شدن این قانون، رایزنان بازرگانی در سفارتخانه های ایران در کشورهای که بر اساس آمار گمرک بیشترین رابطه تجاری با ایران را دارند به گونه ای تعیین کند که کلیه این افراد دارای تحصیلات مرتبط با حوزه های اقتصادی بوده و به زبان انگلیسی یا کشور هدف تسلط کامل داشته باشند. مدت خدمت این افراد دو سال است. وزارت امور خارجه

با همکاری وزارت صنعت، معدن و تجارت گزارش سالانه اجرای این حکم را به مجلس شورای اسلامی ارائه کند. اتاق بازرگانی، صنایع و معادن و کشاورزی، می تواند پیشنهادهای خود را به وزارت صنعت، معدن و تجارت ارائه نماید.

ث - حمایت همه جانبه از حقوق ایرانیان خارج از کشور و جلب مشارکت آنها در توسعه و پیشرفت کشور

ج - به کارگیری ظرفیت های دیپلماسی رسمی در سطوح دو و چندجانبه برای ایجاد محیط سیاسی و امنیتی با ثبات و پایدار در منطقه

ضرورت سیاست خارجی تعامل گرا اقتصادی در جهان نوین

واقعیت آن است که در نتیجه جهانی شدن دغدغه ی شهروندان از توجه به مسائلی چون بقا و امنیت به معنای سخت افزاری به موضوعاتی چون رفاه و بالا رفتن استانداردهای زندگی سوق یافته و از این حیث یکی از مؤلفه های تعیین کننده ی امنیت سطح توسعه ی اقتصادی کشورها میباشد در شرایط کنونی لزوماً دارا بودن مقدار بیشتری از عده و عده نظامی به مثابه امنیت و ثبات یک کشور نمیباشد (Strange, 2004).

ظهور تحولات ناشی از انقلاب در فناوری اطلاعات و ارتباطات به عنوان یکی از نیروهای محرکه ی جهانی شدن و اهمیت یافتن مؤلفه های نوین قدرت و ثروت این امکان را برای افراد و جوامع به وجود آورده که به سرعت وضعیت خود را با جوامع دیگر مقایسه کنند و از این منظر به داوری و قضاوت در مورد ساختار قدرت و حکمرانی دولتهای خود بنشینند برآیند این تحولات ناشی از جهانی شدن را بسیاری تحول مفاهیمی نظیر قدرت، امنیت، بازیگر، قواعد بازی و می دانند یکی از مهمترین شقهای تحول در حوزه ی کارویژه ی دولت در ابعاد داخلی و بویژه بین المللی حوزه ی دیپلماسی است.

با شکل گیری ساختارهای جهانی اقتصاد فرآیند گذار از دولتهای سرزمینی به دولتهای مجازی در حال تحقق است واقعیت آن است که در قیاس با گذشته که دغدغه و کارویژه ی دولتها تأمین امنیت و تعقیب اهداف و منافع غالباً سرزمینی در تعامل با دیگر دولتها و سیاست بین الملل، بود در فضای کنونی این کارکردها از حیث ماهیت اهداف و منافع مکانیسم حصول به آنها و چارچوب بازی دچار تغییرات اساسی شده است. به لحاظ منافع و اهداف بقا و ماندگاری دولتها و میزان مشروعیت آنها نزد شهروندان رابطه ی درهم تنیده ای با میزان موفقیت آنها در تأمین رفاه مردم و دستیابی به توسعه اقتصادی و انسجام فرهنگی پیدا کرده است. امروز بازیگرانی موفق قلمداد میشوند و به لحاظ رده بندی قدرت در رأس سلسله مراتب جهانی قرار میگیرند که شاخصه هایی چون درآمد سرانه شهروندان میانگین، عمر حجم سرمایه گذاری ارزش پول ملی، سطح پیچیدگی تولیدات آنها میزان حضور شرکتهای و نهادهای -پولی مالی در این کشور و حجم مبادلات بین المللی آن بیشتر از دیگران باشد (strange, 2004).

در چارچوب سلسله مراتب جدید قدرت و ثروت صرفاً دارا بودن پتانسیل، نظامی تعیین کننده ی جایگاه برتر یک کشور در نظام جهانی نیست به همین خاطر است که حتی در مورد ارزیابی وضعیت کشوری مثل ایالات متحده باحجم بالای بودجه نظامی متفکران و استراتژیست های این کشور از ضرورت سرمایه گذاری و تمرکز بر روی ابعاد نوین قدرت برای حفظ موقعیت ایالات متحده در سلسله مراتب قدرت جهانی سخن به میان می آورند. جوزف نای از متفکران قدرت نرم و همین طور از مقامات وزارت خارجه ایالات متحده تأکید میکند که اگر این کشور نتواند مقبولیت و مشروعیت خود را در حوزه های نوین یعنی انسجام، فرهنگی کیفیت دیپلماسی و سیاست خارجی و سطح توسعه یافتگی تأمین کند چه بسا به سرعت از نردبان قدرت تنزل نماید و حتی به سرنوشت شوروی دچار شود (Nye, ۲۰۰۴) این گذار از قدرت نظامی به قدرت اقتصادی و فرهنگی تحولی است که بیش از هر زمانی در چند دهه اخیر و در نتیجه جهانی شدن اتفاق افتاده است.

در چارچوب تحولات اقتصاد سیاسی، جهانی اهمیت بازار و روندهای حاکم بر آن از حیث، تولید تجارت و سرمایه گذاری در تعیین امنیت و ناامنی کشورها به مراتب از اهمیت مرزهای سرزمینی استحکامات و صحنه های نبرد بیشتر شده است. به تبع دولت و بازیگرانی که خود را برای عمل در عرصه بازی جدید مجهز نکرده باشند قافیه را به نفع دیگران خواهند باخت. یکی از مهمترین این ابزار و، کارویژه ها تحول در چشم انداز روابط بین المللی دولت و مجهز شدن به فنون نوین دیپلماسی در سطح خارجی و طراحی الگویی از توسعه و تدوین راهبرد توسعه ای در سطح داخلی است واقعیت آن است که خصلت ساختارهای، تولید تجارت و سرمایه گذاری در اقتصاد جهانی و شکل گیری وضعیت وابستگی، متقابل این دو مقوله را به همدیگر پیوند زده است. یعنی برخلاف دوران جنگ سرد و مفروضات پارادایم رئالیستی، قدرت در فضای اقتصاد جهانی دیگر نه سیاست داخلی از سیاست خارجی قابل تفکیک و جدا است و نه قدرت از ثروت. بلکه هر دو مؤلفه با همدیگر در اندرکنش می باشند برآیند این وضعیت بدین صورت است که عموماً کمتر کشوری می تواند بدون تعامل سازنده با فرآیند جهانی تولید، تجارت فناوری و سرمایه گذاری اهداف و برنامه های توسعه ای خود را به پیش ببرد و اساساً یکی از نتایج جهانی شدن در حوزه ی، توسعه گذار از الگوهای انزواگرایانه و درون گرای توسعه به سمت الگوهای بازار محور برون گرا و مبتنی بر تعامل با ساختارهای جهانی است.

پیشینه پژوهش:

عبدالرضا فرجیراد (۱۳۹۵) در مقاله ای با موضوع بررسی ظرفیتهای ژئوپولیتیکی سواحل مکران و نقش آن در امنیت پایدار منطقه جنوب شرق نتایج این تحقیق حاکی از این است که به کارگیری ظرفیتهای ژئوپولیتیکی سواحل مکران کلید توسعه امنیت پایدار در منطقه و درنهایت، کشور خواهد بود.

یدالله کریمی پور و همکاران (۱۳۹۵) در مقاله ای با موضوع تفاوتیهای راهبردی سواحل ایران که در فصلنامه ژئوپولیتیک چاپ گردیده است و نتایج این تحقیق نشان میدهد که به دلیل فضای امنیتی چیره بر دریا و کرانه ها به ویژه در محور جنوب، چشم اندازها پیچیده بوده و نیازمند شناختی همه جانبه است... این در حالی است که جز در مفهوم ساحل بودن، هیچ شباهت چشم گیری میان سه کرانه دریایی ایران از دیدگاه کارکردهای راهبردی به چشم نمی خورد.

حسن صدرا نیا و همکاران، (۱۳۹۸) در مقاله ای با موضوع شورای توسعه سواحل مکران، الزامات و رویکردها، این نوشتار تلاش دارد ضمن ترسیم رقابت های ژئواکونومیک در منطقه، نوع رویکرد شورای توسعه سواحل مکران به این منطقه را ترسیم کند.

زرقان، سید هادی؛ قلی زاده، معصومه (۱۳۹۱) در مقاله ای با موضوع بررسی و تحلیل نقش و جایگاه استراتژیک سواحل مکران، تلاش دارد جایگاه سواحل جنوب شرق (سواحل مکران) را که بندر چابهار نیز در آن واقع شده است از منظر استراتژیک و ژئواکونومیک بررسی نموده و به تبیین مزیت های سیاسی-اقتصادی این منطقه برای جمهوری اسلامی ایران بپردازد تا نتایج برآمده، به بهره گیری هرچه بهینه تر از مزیت ها و ظرفیت های این منطقه در راستای توسعه و رونق اقتصادی آن منطقه و با طبع کشور و طراحی و برنامه ریزی سیاست های کارآمد در آینده، منتج گردد.

کرم زادی و خوانساری فرد (۱۳۹۶) در مقاله خود، زمینه های همگرایی در روابط ایران و همجواری آذربایجان و چالش های آن را از ۱۹۹۱ تا ۲۰۱۴ ارزیابی کرده اند.

مقاله های کولاتی (۱۳۷۷) «چالش های همگرایی در کشورهای مشترک المنافع»؛ ولایتی و سعیدمحمدی (۱۳۸۹) «تحلیل تجارب همگرایی در جهان اسلام»؛ مجیدی و دهقانیان (۱۳۹۶) راه ابریشم و ایران فرهنگی، مؤلفه هایی برای همگرایی منطقه ای در غرب آسیا

پژوهش در حال حاضر باتوجه به جدید بودن موضوع از اهمیت نوآوری بالایی برخوردار می باشد.

منطقه مورد مطالعه: (سواحل مکران)

منطقه مورد مطالعه در منتهی الیه جنوب شرقی کشور ایران در بین طول جغرافیائی ۶۱ درجه و ۳۸ دقیقه شرقی تا ۵۶ درجه و ۳۹ دقیقه شرقی و در عرض ۲۵ درجه شمالی تا ۲۶ درجه و ۵۵ دقیقه شمالی واقع شده است، حد شرقی آن خلیج گواتر بوده که مرز ایران و پاکستان را تشکیل می دهد و در مجاورت خط ساحلی دریا عمان به سمت غرب، تا دلتای رودخانه میناب ادامه پیدا می کند، حد جنوبی آن را دریای عمان و حد شمالی آن را رشتهکوههای مکران تشکیل میدهد. کمترین ارتفاع آن صفر بوده که همان سطح دریاست و بیشترین ارتفاع موجود در محدوده مورد مطالعه ۲۱۶۰ متر است که در بالای کوههای مکران در شمال منطقه قرار دارد.

ناحیه ساحلی چابهار دارای ۲۱۶۶۸۱ نفر جمعیت است. که ۱۳۹۵۵۳ نفر (۶۴/۴۰) آنها در مناطق روستایی زندگی می کنند (مرکز آمار ایران، ۱۳۸۵). بندر چابهار که در قلب منطقه عمومی چابهار در منتهی الیه جنوب شرقی ایران قرار دارد، موقعیت پشتیبانی و بسیار مناسبی در دسترسی و بهره برداری همزمان از سواحل دریای عمان و امکان حضور در شمال اقیانوس هند را دارد. این بندر اقیانوسی یکی از مؤلفه های مهم قدرت دریایی ج.ا. ایران را داراست؛ چراکه امنیت دریای عمان را به خلیج فارس از طریق تنگه هرمز و اقیانوس هند پیوند می دهد. بندر چابهار یکی از نقاط ۱۴ گانه راهبردی جهان است که ایده تبدیل این بندر به یکی از ۱۰ مگاپورت (کلان بندر) جهان، اولین بار در سال ۱۳۵۰ (۱۹۷۱ م) توسط آمریکایی ها جهت بهره برداری از آن برای خود، مطرح شد؛ دلایل اقتصادی، نظامی، تجاری و بازرگانی سبب طرح این ایده گردید. شرایط نظام دو قطبی و خطر حضور بیشتر اتحاد جم اهیر شوروی در اقیانوس هند سبب شد تا این منطقه جهت امنیت دریایی ایران که متحد منطقیهای آمریکا به شمار می رفت، از اهمیت فراوانی برخوردار گردد. پیش از پیروزی انقلاب و شرایط جنگ، این منطقه نیز فراموش شد تا این که پس از جنگ تحمیلی، تأسیس منطقه آزاد تجاری در بندر چابهار و رشد و توسعه بنادر در رأس اهداف دولت ج.ا. ایران قرار گرفت؛ از لحاظ نظامی و امنیتی نیز به دلیل حضور در دریاهای آزاد و اقیانوس هند، بندر چابهار به عنوان یک پشتیبان و نوک پیکان قبل از ورود به دهانه هرمز به خلیج فارس عمل میکند؛ بنابراین، کارکرد اصلی چابهار، امنیت دریای عمان است؛ چراکه با امنیت این پهنه دریایی، می توان با حضور در اقیانوس هند و آبهای آزاد و همچنین در خلیج فارس، این مناطق را پشتیبانی کرد. اگر از دیدگاه راهبردی به امنیت دریای عمان نگاه شود، امنیت خلیج فارس و تنگه هرمز، دسترسی مستقیم به دریاهای آزاد، افزایش قلمرو آبی ج.ا. ایران در دریای عمان و اقیانوس هند، رویارویی بیواسطه با دشمن و اثرگذاری بر کران ههای جنوبی خلیج فارس و دریای سرخ، رویارویی احتمالی با خطرهای برآمده از شبه قاره هند (مانند پدیده دزدان دریایی) آشکارتر می گردد و تمام این عوامل، به کرانه های دریای عمان به ویژه بندرهای چابهار، جاسک و خلیج گواتر، در راهبردهای پدافندی ج.ا. ایران، جایگاه ویژه ای می بخشد (کریمی پور، ۱۳۸۱: ۳۴).

رابطه بین اقیانوس هند، دریای عمان و خلیج فارس، رابطه دوسویه است. امنیت خلیج فارس، امنیت دریای عمان (مکران) و اقیانوس هند و کشورهای حاشیه آن را در پی دارد. بررسی و شناخت وضعیت تاریخی، سیاسی، اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی، نظامی، جغرافیایی و انرژی خلیج فارس بدون توجه به دریای عمان و اقیانوس هند، شناختی ناقص خواهد بود. باریکه آبی تنگه هرمز، خلیج فارس را از راه دریای عمان به اقیانوس هند و خطوط کشتیرانی بین المللی در دریای آزاد پیوند می دهد و این آبراه مهم و راهبردی در جغرافیای دریای عمان و دریای عربی واقع گردیده است (افشار سیستانی، ۱۳۷۴: ۴). بندر چابهار به علت خارج بودن از تنگه هرمز و واقع شدن در آبهای آزاد و اقیانوس هند، از محیط پرتنش خلیج فارس دور است و در مواقع بحران می تواند به یک بندر راهبردی در خلیج فارس تبدیل گردد. وجود مرزهای دریایی طولانی ج.ا. ایران در دریای عمان و خاصه سواحل بندر چابهار که حدوداً ۳۹ درصد مرزهای دریایی ایران در دریای عمان را تشکیل میدهد (رستمی، ۱۳۸۴: ۱۴) گواه این مطلب است.

مزیت‌های سیاسی سواحل مکران:

سواحل جنوب شرق (مکران) به لحاظ جایگاه سیاسی می‌تواند در اتخاذ استراتژی‌ها، دکترین و راهبردهای سیاسی - امنیتی جمهوری اسلامی، نقش ویژه‌ای برای کشور در نظام بین‌الملل ایفا نماید و آن را از توان و قابلیت تحرک قابل توجهی در فعالیتهای سیاسی - نظامی برخوردار نماید. این مزیت‌ها عبارتند از:

۱- مزیت ناشی از کریدور شمال-جنوب

باید گفت موقعیت خاص ژئوپلیتیکی ایران به‌گونه‌ای است که با عبور لوله‌های نفت و گاز از خاک ایران، منجر به گسترده‌تر شدن همکاری‌های سیاسی این کشور با جمهوری‌های شرقی و جنوب شرقی آسیا و هندو پاکستان باشد که همانا همکاری‌های بخش انرژی، همگرایی سیاسی را به دنبال دارد که نهایتاً منجر به یکپارچگی ژئوپلیتیکی ایران در این حوزه خواهد شد. همچنین تأکید بر همکاری‌های انرژی و اقتصادی و هماهنگی‌های وسیع سیاسی می‌تواند زمینه‌ساز اعتمادسازی‌های عمیق در منطقه گردد و این مسئله امنیت پایدار را ایجاد خواهد نمود.

۲- کنترل بر مسیرهای استراتژیک منطقه

فضای ژئوپلیتیک هر کشور تحت تأثیر عوامل مختلف و کارکردهای آن‌ها، می‌تواند در طیفی از شرایط کاملاً مساعد تا شرایط نامساعد قرار داشته باشد. بازیگران ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی تحت تأثیر اهداف خاص خود می‌کوشند محیط ژئوپلیتیک یک کشور را تعریف و تبیین نمایند. دریای عمان جزء حوزه‌ی استراتژیک اقیانوس هند بوده که به‌عنوان یکی از پنج حوزه‌ی استراتژیک جهان شناخته می‌شود و روزانه میلیون‌ها بشکه‌ی نفت و حجم وسیعی از کالا و سرمایه از طریق آن مبادله می‌شود. (حافظ نیا، رومینا، ۱۴: ۱۳۸۴) لذا حضور در مرز آبی کرانه‌های عمان و تسلط بر یکی از مهم‌ترین و استراتژیک‌ترین راه‌های آبی جهان، کنترل ایران را در مبادی ورودی خلیج فارس و اقیانوس هند تضمین می‌نماید و از طریق تجمیع منافع دیگران، در این ارتباط به تولید امنیت از طریق همکاری‌های بین‌المللی، هزینه تأمین امنیت این منطقه را بر عهده دیگران قرار می‌دهد و این یک مزیت سیاسی-امنیتی برای جمهوری اسلامی محسوب می‌گردد.

۳- جایگزینی تنگه‌ی هرمز

با توجه به اینکه در شرایط کنونی خلیج فارس تنها راه ارتباطی ایران به دنیای خارج است. ساختار ارتباطی ایران از مرکز ایران به سوی داخل خلیج فارس و از خلیج فارس به سمت خارج آن هست یعنی ایران از طریق خلیج فارس و تنگه‌ی هرمز با سیستم جهانی پیوند می‌خورد. تنگه‌ی هرمز در حال حاضر به‌عنوان عامل قدرت برای ایران محسوب نمی‌گردد بلکه عامل ضعف قدرت ملی ایران است. زیرا ایران وابسته‌ترین کشور منطقه به تنگه‌ی هرمز است و ۱۰۰٪ صادرات انرژی فسیلی ایران و بیش از ۸۰٪ صادرات و واردات آن از طریق مسیر فوق‌الذکر انجام می‌شود. بنابراین در شرایط بروز محاصره دریایی و تهدید امنیت تنگه‌ی هرمز، ایران به‌شدت آسیب‌پذیر خواهد بود. از این رو سواحل جنوب شرق ایران پتانسیل مناسبی برای خروج ایران از تنگنای ارتباطی دریایی محسوب می‌شود. از سوی دیگر، ایران از جهات مختلف با تهدیدات متعدد روبرو است. بنابراین سواحل دریای عمان منطقه‌ی امن‌تری جهت خروج نسبی ایران از تهدیدات موجود و تهدیدات مفروض است مشروط بر اینکه تحولی در ساختار فضایی حمل‌ونقل کشور بر اساس طرح پیشنهادی انجام پذیرد.

۴- افزایش قدرت دریایی ایران

جنوب شرق ایران به لحاظ جایگاه نظامی می‌تواند در اتخاذ استراتژی‌های بحری، نقش ویژه‌ای برای ایران ایفا نماید و آن را از توان و قابلیت تحرک میان‌اقیانوسی در فعالیتهای نظامی برخوردار نماید. ایران از طریق این عرصه‌ی آبی می‌تواند به یک قدرت نظامی با حوزه عملکرد میان‌اقیانوسی تبدیل شود و از حوضچه‌ی خلیج فارس خود را بیرون بکشد.

چراکه حوضچه‌ی خلیج فارس امکان تبدیل شدن ایران به یک قدرت دریایی را فراهم نمی‌کند. ولی دریای عمان و اقیانوس هند چنین امکانی را برای ایران دارا می‌باشند. (حافظ نیا، رومینا، ۱۳۸۴: ۱۱) ایران از طریق این عرصه ی آبی می‌تواند به یک قدرت نظامی با حوزه‌ی عملکرد میان‌اقیانوسی تبدیل شود و از حوضچه‌ی خلیج فارس خود را بیرون بکشد. چراکه حوضچه‌ی خلیج فارس امکان تبدیل شدن ایران به یک قدرت دریایی را فراهم نمی‌کند. ولی دریای مکران (عمان) و اقیانوس هند چنین امکانی را برای ایران فراهم می‌آورند. وجود پایگاه هوایی چابهار و توسعه‌ی آن همچنین رزمایش‌های دریایی ایران در خارج از آب‌های خلیج فارس می‌تواند قدرت نظارتی و کنترلی ایران را بر بخش شمالی اقیانوس هند افزایش دهد (زرقانی، قلی زاده، ۱۳۹۱: ۶). لذا سواحل جنوب شرقی ایران به لحاظ جایگاه نظامی می‌تواند در اتخاذ استراتژی‌های فرا منطقه‌ای برای ایران تعیین‌کننده باشد و توان تحرک میان آب‌های اقیانوسی را به نیروی دریایی ایران ببخشد. این به معنای گسترش حوزه عملیات نظامی ایران، فراتر از حوضچه خلیج فارس و امکان تبدیل آن به یک قدرت دریایی استراتژیک است. چنانچه برگزاری رزمایش دریایی قوای نظامی ایران در سواحل جنوب شرق مکران نشان‌دهنده‌ی افزایش قدرت دریایی ایران است و بدین جهت، این ظرفیت، از جمله مزیت‌های سیاسی سواحل مکران به حساب می‌آید.

ویژگی‌های کلی منطقه توسعه پایدار در اثر تعامل و تأثیرات متقابل عناصر مختلف بوجود آمده و به نتیجه می‌رسد. عواملی مانند اقتصادی، سیاسی، نظامی و دفاعی و ژئوپلیتیکی در تعامل و تأثیرات متقابل با عوامل اجتماعی و فرهنگی توسعه پایدار را تحت تاثیر قرار می‌دهند. به همین جهت کلیه عناصر مرتبط و موثر در توسعه پایدار برشماری شده و در ارائه راهبردها تنها به عوامل مؤثر در حوزه اجتماعی و فرهنگی توجه خواهد شد.

- نزدیکی به مراکز تولید و مصرف انرژی

- اتصال به دریای آزاد و اقیانوس هند (حوزه ژئوپلیتیک دریای عمان و اقیانوس هند)

- داشتن امکان پیوند دو قطب انرژی در شمال و جنوب

- کمتر بودن آلودگی‌های زیست محیطی نسبت به خلیج فارس

- داشتن امکان توسعه بنادر و اسکله‌های بزرگ

- داشتن منابع دریایی سطحی و زیر سطحی

- دارا بودن موقعیت لازم برای توسعه استراتژی‌های دریایی

- دارا بودن شرایط لازم برای اختفاء زیر دریایی‌های بزرگ

- دارا بودن شرایط مناسب برای پیوند قدرت بری و بحری

- داشتن سواحل مناسب برای دفاع

نقاط قوت و قابلیت‌های منطقه :

- وجود خورها (خلیج‌های کوچک) در منطقه

- شرایط لازم برای گسترش یگانهای نظامی در منطقه

- وجود شرایط لازم برای ترانزیت و ترانشیپ کالا

- وجود سواحل مناسب در منطقه مورد مطالعه

- زمین و پس کرانه‌های مناسب در امتداد سواحل



- وجود مناطق دریایی ارتش و پایگاه های دریایی سپاه در منطقه
- وجود گروه های قومی و مذهبی در منطقه
- وجود منطقه آزاد تجاری اقتصادی چابهار در منطقه
- قابل استفاده بودن، چند منظوره اسکله های صیادی، تجاری و نظامی در منطقه
- هماهنگی نیروهای نظامی و انتظامی در منطقه
- آب های آزاد و عمق عملیاتی مناسب در دریای عمان
- وجود اسکله های صیادی در امتداد سواحل
- وجود سواحل با قابلیت های دفاعی مناسب
- وجود زمینه ی همگرایی سران طوایف و قبایل با نظام ج.ا.ا.
- انطباق منطقه بندی نظامی با تقسیمات سیاسی کشور
- وجود پایگاه های هوایی و پدافند هوایی ارتش در منطقه (لورنس ۱۳۷۵)

بحث و نتیجه گیری :

اکنون جهان در قرن بیست و یکم قرار دارد بنابراین کشورها و قدرت های جهانی نیز باید استراتژی های خود را بر مبنای تحولات قرن بیست و یکم تنظیم کنند نه قرن نوزدهم و بیستم. در حقیقت جهان جدید، الگوی پارادایمی مبتنی بر ژئوپلیتیک کلاسیک را پشت سر گذاشته و وارد الگوی نوینی از ژئوپلیتیک اقتصاد محور (ژئواکونومی) گردیده است. یعنی اگر چنانچه پیشران قدرت کشورها در قرن نوزدهم و بیستم به دسترسی و دستیابی به مکان های دارای اهمیت نظامی بود در این شیفت پارادایمی مکان هایی که دارای ارزش اقتصادی بالایی هستند دارای اهمیت استراتژیکی خواهند بود. با این مقدمه کوتاه می خواهیم به این بحث دست یابیم که کشور ایران چه در گفتمان ژئوپلیتیک سنتی . چه در گفتمان ژئواکونومیکی قرن بیست و یکم دارای اهمیت استراتژیکی فراوانی است. در مورد اهمیت اقتصادی ایران می توان به بحث انرژی، مواد معدنی، موقعیت ترانزیتی، تنگه هرمز و بنادر آن اشاره کرد. اما ناگفته پیداست که تمام موارد بالا به عنوان ظرفیت های بالقوه ایران هستند و برای به فعلیت در آمدن باید نگاهی نو به مولفه پیشران اقتصادی که بتواند تمام ظرفیت های بالا را به بالفعل تبدیل کند دست یافت. استدلال مقاله حاضر این است که کشور ایران برای ورود به اقتصاد جهانی و دریای آزاد مسیری بهتر و آسانتر از بندر چابهار را در اختیار ندارد. تنها بندر اقیانوسی ایران و در حقیقت دروازه ورود ایران به اقتصاد جهانی در جنوب شرقی ایران و سواحل مکران قرار گرفته است.

از طرف دیگر، جمهوری اسلامی ایران به واسطه حکومت دینی و نگاه متفاوتی که به نظم بین المللی فعلی جهان دارد با حساسیت های بیشتری تحولات بین المللی را دنبال می کند و از تبعات منفی آن بر پهنه سرزمینی کشور نگرانی های به حقی را درک می کند. از این رو، دستیابی به سیاست خارجی تعامل گرا که بتواند بازیگری تمام کشورهای جهان را به دنبال داشته باشد ممکن است با ریسک های زیادی مواجه باشد. بنابراین به جای اینکه تمام قلمرو سرزمینی کشور به یکباره تحت تاثیر تهاجم فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی و... بین المللی قرار گیرد بهتر و عاقلانه تر این است که در ابتدا در یک اشل و مقیاس جغرافیایی کوچکتر مورد آزمون قرار گیرد و در صورت تجربه موفق در دیگر مناطق جغرافیایی گسترش یابد. سواحل مکران با مرکزیت بندر چابهار می تواند به عنوان نقطه شروع و پایلوت مکانی مناسب برای جمهوری اسلامی ایران در زمینه تجربه سیاست خارجی تعامل گرا عمل کند. بدین صورت که نوع سیاست گذاری و قوانین ساری



و جاری بر این منطقه کشور منبع از اقتصاد سیاسی بین الملل و الگوهای رایج در جهان باشد و بر مبنای آن بتوان از حضور و نقش آفرینی تمام کشورهای علاقه مند به سرمایه گذاری در بندر چابهار بهره گرفت.

در حقیقت این روش هم در بعد داخلی و هم در بعد خارجی مزایای فراوانی برای جمهوری اسلامی ایران خواهد داشت. از منظر سیاست های داخلی با توجه به بافت دینی و مذهبی جامعه و هم چنین ساختار دینی حکومت الگوهای تجربه نشده و بعضا مخرب بین المللی در زمینه فرهنگی و اجتماعی مستقیما وارد کشور نمی شوند و در این زمینه منطقه آزاد چابهار به عنوان ضربه گیر تهاجم بین المللی عمل می کند و دولت و حکومت بهتر می توانند سیاست های داخلی خود را دنبال کنند.

همچنین از منظر سیاست های خارجی نیز کشور ایران از مزیت های اقتصاد جهانی به راحتی کنار گذاشته نخواهد شد و می تواند سهم قابل توجهی در اقتصاد بین المللی برخوردار گردد. در حقیقت بندر چابهار و منطقه آزاد چابهار در این زمینه به عنوان پیشران توسعه اقتصادی کشور عمل کرده و بار توسعه مناطق دیگر کشور را به تنهایی به دوش خواهد کشید.

در مجموع، ظرفیت های مختلفی که از سواحل مکران و بندر چابهار بعضا در کتاب ها، مقاله ها، رساله ها و طرح های گوناگون مطرح می شوند زمانی حالت بالفعل به خود خواهد گرفت که جمهوری اسلامی ایران طرحی نو برای این منطقه جغرافیایی در اندازد و سیاست خارجی تعامل گرا می تواند شروع خوبی برای ایجاد تحول ساختاری در این بخش از جغرافیای کشور باشد

ارائه پیشنهادات سیاستی:

• درک و شناخت ساختارهای جدید قدرت در نظام بین الملل (اعم از ساختار دانش، ساختار تولید، ساختار امنیت، ساختار مالی و اقتصادی) به منظور بهره گیری از آنها در راستای توسعه ایران

• استفاده از ظرفیت های ملی و بین المللی در جهت کارآمدی هرچه بیشتر سیاست خارجی ایران در دستیابی به ساختارهای جدید قدرت در نظام بین الملل و چگونگی به کارگیری آنها

• شناسایی منابع و امکانات بین المللی در حوزه های جریان های مالی، تولیدی، علمی، فناوری، سیاسی - امنیتی با هدف بهره مندی از آنها در راستای توسعه ایران

• امکان سنجی راههای مشارکت فعالانه ایران در رژیم ها و نهادهای بین المللی و چگونگی استفاده از ظرفیت آنها در توسعه کشور

• راهکارهای جذب سرمایه گذاری خارجی با هدف انتقال دانش و فناوری پیشرفته خارجی به کشور

• شناسایی شبکه های ارتباطی و حمل و نقلی جنوب، شمال، غرب و شرق کشور و نقش آن در همگرایی منطقه ای

• افزایش حس هم گرایی در سطح منطقه با تأکید بر مولفه های مذهب، اقوام و...

• توسعه و تقویت روابط دیپلماتیک و اقتصادی ایران با دیگر کشورها

• شتاب بیشتر در ایجاد هاب انرژی در منطقه مکران به ویژه صادرات گاز به کشورهای مجاور و نیز همسایه جنوبی کشور عمان

• احداث بندر جدید برای حمل و نقل دریایی به ویژه در زمینه صادرات و واردات کالا در شرق کشور نیاز اساسی کشور بوده و بار ترافیکی از بندر شهید رجایی و باهنر بندرعباس را هم کاهش خواهد داد با اتصال به راه آهن سراسری



سرعت توسعه این بندر بیشتر خواهد شد که این امر با توسعه و بهره برداری از بندر شهید کلانتری و بهشتی چابهار و تقویت بندر جاسک و کنارک عملی است که باید مورد توجه قرار گیرند.

*سواحل مکران مستقیم به آبهای آزاد وصل اند و با استفاده از امکانات موجود در این سواحل میتوان زمینه توسعه اقتصاد تجاری را بسط داد. اما در کنار آن باید به حرکتی رو به جلو برای توسعه عمرانی و آبادانی منطقه هم توجه شود.

* تاسیس بیمارستان های تخصصی و فوق تخصصی و بهره گیری از پزشکان مجرب در این مراکز برای جذب گردشگران درمانی از کشورهای همسایه؛

* حضور فعال در نمایشگاه های گردشگری داخلی و خارجی و همین طور برپایی نمایشگاه های مختلف در سطح منطقه؛

منابع:

- ۱- دانش نیا، فرهاد، (۱۳۹۱)، دیپلماسی اقتصادی و سیاست خارجی توسعه گرا؛ ابزارهای موفقیت راهبرد توسعه ای ج.ا.ا در اقتصاد جهانی، فصلنامه مطالعات راهبردی سیاست گذاری عمومی، خرداد ۱۳۹۱، دوره ۳، شماره ۹، صص ۶۷-۸۶
- ۲- پور احمدی . حسین ، " اقتصاد سیاسی جهانی و ساختار نوین امنیت در خلیج فارس " ، فصلنامه راهبرد دفاعی ، ۳۰ آذر ۱۳۸۴ .
- ۳- پاتر . لورنس جی ، "اقدامات اعتماد سازی در خلیج فارس" ، مجموعه مقالات ششمین سمینار خلیج فارس ، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی ، تهران ، ۱۳۷۵ .
- ۴- عریضی، فرشید، مولایی، سید محمود، تدوین راهبردهای فرهنگی و اجتماعی توسعه پایدار و همه جانبه سواحل دریای مکران، اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران-۲۸ لغایت ۳۰ بهمن ۱۳۹۱
- ۵- متقی، افشین و همکاران، اقتصاد سیاسی بین الملل و اهمیت سواحل مکران در منطقه گرایبی ایران، فصلنامه علمی پژوهشی جغرافیا، سال پنجم، شماره ۳، تابستان ۸۴، صص ۸۵-۱۰۱
- ۶- حافظ نیا، محمد ، رومینا، ابراهیم، تحلیل ظرفیت های ژئوپلیتیک سواحل جنوب شرق ایران در راستای منافع ملی، فصلنامه جغرافیا و توسعه ۱۳۸۴ ، شماره ۶، ص ۱۱
- ۷- رستمی، علی اکبر (۱۳۸۴)، بررسی جغرافیای نظامی اقتصادی چابهار، تهران: مرکز مطالعات دفاع ندسا
- ۸- کریمی پور، یدالله (۱۳۸۱)، مقدمه ای بر ایران و همسایگان (منابع تنش و تهدید)، تهران: دانشگاه تربیت معلم.
- ۹- افشار سیستانی، ایرج (۱۳۷۴)، جزیره ابوموسی جزایر تنب بزرگ و کوچک، تهران: دفتر مطالعات سیاسی بین المللی .
- ۱۰- برزگر، کیهان، (۱۳۸۶)، سیاست خارجی ایران در عراق جدید، تهران: انتشارات مرکز تحقیقات استراتژیک مجمع تشخیص مصلحت نظام.
- ۱۱- سریع القلم، محمود، (۱۳۸۸)، سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران: بازبینی نظری و پارادایم ائتلاف، تهران: انتشارات مرکز تحقیقات استراتژیک مجمع تشخیص مصلحت نظام.

۱۲- بشارت، سیما (۱۴۰۰)، مطالعه پایلوت چیست، آدرس اینترنتی، <https://vamogroup.ir/pilot-study>

13-Nye, Joseph (2005), "Power in a Global Information Age: From Realism to Globalization", London and New York, Rutledge. Affairs. "Soft Power: The Means to Success in World Politics", New York Public

14-Strange, Susan (1994) "Rethinking Structural Change in the International Political Economy: States, Firms and Diplomacy", Richard Stubbs and Geoffrey Underhill, Political Economy and the Changing Global Order, eds. Canada, McClelland, pp. (2004), "States and Market", Second Edition, Continuum press.

مولفه‌های موثر بر مسئولیت اجتماعی سازمان بنادر و دریانوردی با رویکرد توسعه پایدار حمل و نقل دریایی

سید صادق بازگشا^{۱*}، همایون یوسفی^۲

۱. اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

۲. دانشکده اقتصاد و مدیریت دریا، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، خرمشهر، ایران.

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: Sadeghkhan2019@Gmail.Com

چکیده

حمل و نقل دریایی نقش کلیدی در تجارت خارجی به ویژه فراقاره‌ای دارد. هدف این تحقیق شناسایی عوامل و مولفه‌های موثر بر مسئولیت اجتماعی سازمان بنادر و دریانوردی با رویکرد توسعه پایدار حمل و نقل دریایی بر مبنای نظریه داده بنیاد می‌باشد.

روش‌شناسی: تحقیق حاضر از لحاظ هدف، از نوع تحقیقات کاربردی محسوب می‌گردد. پژوهش حاضر در یک رویکرد کیفی به اجرا در آمده است. روش گردآوری داده‌ها اغلب مصاحبه می‌باشد. در تحقیق پیش رو با توجه به موضوع و اهداف تحقیق از روش مصاحبه نیمه ساختاریافته استفاده شد.

یافته‌ها: نتایج نشان داد که مقوله اصلی مسئولیت اجتماعی در بعد مسئولیت اجتماعی و توسعه پایدار حمل و نقل دریایی تحقق می‌یابد که بعد مسئولیت اجتماعی شامل زیر مولفه‌های اقدامات داوطلبانه، توانمندسازی جامعه محلی، اخلاق‌مداری، ایمنی و امنیت جامعه، ارتقای معیشت مرزنیسانان، جبران خسارت عمومی، بهبود کیفیت زندگی، تعامل شهر- بندر، خوشنامی سازمانی. توسعه پایدار حمل و نقل دریایی شامل زیر مولفه‌های حمایت سازمانی، الزامات قانونی، اهداف و چشم‌انداز سازمانی، توانمندسازی کارکنان، مدیریت فرایندهای داخلی، توسعه مدیریت منابع، توسعه گردشگری، حکمرانی شایسته، پایداری زیست محیط دریایی می‌باشند.

کلید واژه: مسئولیت اجتماعی، سازمان بنادر و دریانوردی، توسعه پایدار، نظریه داده بنیاد

Abstract:

Introduction: Maritime transportation has a key role in foreign trade, especially transcontinental. The purpose of this research is to identify the factors and components affecting the social responsibility of the Ports and Maritime Organization with a sustainable development approach based on the grounded theory.

Methodology: The present research is of applied researches type in terms of purpose. The present research has been done during two basic stages. The method of data collection is often an interview. In the present research, according to the subject and objectives of the research, the semi-structured interview method was used.

Findings: The results showed that the main category of social responsibility is realized in the dimension of social responsibility and sustainable development, which includes the sub-components of voluntary actions, empowerment of local community, ethics, safety and security of society, promoting the livelihood of border residents, compensating public damage, improving the quality of life, city-port interaction, and organizational reputation. Sustainable development including sub-components of organizational support, legal requirements, organizational goals and vision, staff empowerment, internal processes management, resource management development, tourism development, competent governance, and the sustainability of the marine environment.

Keywords— Social responsibility, port and maritime organization, sustainable development, foundation data theory.

۱- مقدمه

در دهه های اخیر جامعه بین المللی نگرانی و تمایل فزاینده ای را برای متوقف کردن تأثیرات نامطلوب زیست محیطی ناشی از فعالیت های تجاری نشان داده است. تبعیت از فاکتورهای مسئولیت اجتماعی در شرکت، سبکی از استراتژی های داوطلبانه ی موسسات است که تعالی آن به احیای توسعه پایدار می انجامد. از دید صاحب نظران، رویه های تعاملی مختلفی بین این سطح از فاکتورها از دید مسئولیت محوری در سازمان ها در قالب و چشم انداز اجتماعی وجود دارد که ابعاد اجتماعی، زیست محیطی و توجه به حقوق مالی - شهروندی دوسویه از جمله آن ها است. این مهم زمانی اهمیتی صدچندان می یابد که بتوان درک نمود شرکت های دریایی و بنادر نقش عمده ای در رویه های زیست محیطی دارند؛ به طوری که عدم مسئولیت پذیری در این سطح از سازمان ها از منظر مسئولیت اجتماعی، عارضه های استراتژیک متناهی به بار خواهد آورد (رئوفی مرام و امیرزاده، ۱۳۹۷؛ شرعی و همکاران، ۱۳۹۸؛ فاسولیس^۱، ۲۰۱۹؛ گونزالس مورالس^۲ و همکاران، ۲۰۲۱). لذا مسئله آمیز بودن موضوع از این جهت است که این سبک از سازمان ها چطور می توانند به معنای کاربردی مسئولیت اجتماعی عملکرد خود را پذیرا باشند. همچنین اینکه چه فاکتورهایی و در طی چه فرآیندی میتواند به سرآمدی این مهم کمک کند.

بحران های افزایش گازهای گلخانه ای، آلودگی های زیست محیطی، جنگ آب، ریزگردها، مهاجرت، فقر و بیکاری از این جمله اند (ایران زاده و شریعت^۳، ۱۳۹۲؛ رئوفی مرام و امیرزاده، ۱۳۹۷). به نحوی که عدم توجه و پایبندی سازمان نسبت به رویه های اثربخش مسئولیت اجتماعی منجر به ضعف در نیل به توسعه پایدار و تاب آور گردد (کازمی و همکاران^۴، ۱۳۹۵). چالشی که سازمان ها با آن رو به رو هستند این است که آن ها باید همزمان به افزایش سودآوری و پاسخگویی به انتظارات اجتماعی جدید و سپس مدیریت همزمان این دو پدیده به ظاهر متناقض بپردازند (حسن زاده دستجردی^۵، ۱۳۹۵). با توجه به هدف سازمان ها، مسئولیت اجتماعی سازمان ها عامل اساسی بقای هر سازمانی است. از آنجا که همه سازمان ها ارتباطی با جامعه دارند، مسئولیت اجتماعی سازمان، صرف نظر از اندازه یا بخش سازمان، در نوع خود به موضوع اجتنابناپذیری تبدیل شده است (هان و همکاران^۶، ۲۰۱۹). محققین به این نتیجه رسیده اند که رعایت مسئولیت های اجتماعی می تواند اثرات قابل ملاحظه ای بر عملکرد شرکت های تجاری برجای گذارد (لیرا و همکاران^۷، ۲۰۱۷). از نگاه تعالی گرا، دغدغه عملیاتی و تحلیلی بنادر این است که چگونه عملیات حمل و نقل را با سودآوری انجام دهند و اثرات منفی آن را بر محیط زیست کاهش دهند و چه شاخص هایی می تواند به این مهم بیانجامد (چنگ و یاه^۸، ۲۰۱۷؛ شرعی و همکاران، ۱۳۹۸).

با اجرای استراتژی مسئولیت اجتماعی در چشم انداز ۱۴۰۴ در بنادر ایران علاوه بر شکوفایی اقتصادی و رفع چالش های فوق، رفاه عمومی، کیفیت زندگی مردم، امید به زندگی، سرمایه اجتماعی و مهاجرت معکوس، تعامل شهر-بندر در این استان ها می شود.

در این راستا، درک شاخص ها و فاکتورهای اثرگذاری که بتواند بصورت توأمان، با در نظر گرفتن رویه های زیست محیطی، عدالت اجتماعی و اقتصادی مناطق متبوعه و فرهنگ برخورد با ابعاد اجتماعی و عملیاتی سازمان - شهروندان به سودآوری سازمان بنادر منجر گردد.

¹ Fasoulis

² González-Morales

³ Iranzadeh & Shariat

⁴ Kazemi et al

⁵ Hassanzadeh Dastjerdi

⁶ Han et al

⁷ Lyra

⁸ Chang & Yeh

۲- ساختار کلی مقاله:

اثرات و مزایای مسئولیت پذیری اجتماعی:

مسئولیت اجتماعی سازمان، یک عامل متمایزکننده رقابتی است که در عین حال در قالب تضمین‌کننده برند نیز عمل می‌کند، که در آن حال برند نمایشگر برداشت هر یک از گروه‌های ذینفعان کلیدی از شرکت است (کاوسی و همکاران، ۱، ۱۳۹۳).

رفتارهای مسئولیت‌پذیری اجتماعی می‌تواند اثر مثبتی بر نگرش مصرف‌کنندگان داشته باشد. مسئولیت‌پذیری اجتماعی شرکت به طور مستقیم و غیرمستقیم بر واکنش‌های مصرف‌کنندگان تاثیر می‌گذارد. مسئولیت‌پذیری اجتماعی سازمان‌ها می‌تواند منجر به وفاداری مشتریان شود (چانگ و یه، ۲۰۱۷).

رویکرد استراتژیک به مسئولیت اجتماعی برای مدیران یک مبنای قوی جهت تصمیم‌گیری درباره اینکه به کدام ذینفعان و مسائل مربوط به مسئولیت اجتماعی باید بیشتر توجه کرد، اعطا می‌کند (احمدی و عسگری ده آبادی، ۲، ۱۳۹۷).

جهت‌گیری بندار، تعهد ملموس در ارائه عملکرد محیطی می‌تواند یک فرصت تجاری برای رشد باشد. از طریق بازاریابی سبز، بندار می‌تواند به این هدف برسند رسیدن به عنوان یک بندر سبز. علاوه بر شهرت خوب بندار می‌تواند در طولانی مدت به توسعه پایدار، مسئولیت اجتماعی و منافع اقتصادی دست یابند (لم و لی، ۳، ۲۰۱۹).

با رشد چشمگیر فعالیت‌های تجاری در نیم قرن گذشته و پیشی گرفتن رشد تجارت بر تولید در میان کشورها و به تبع آن تغییر کارکرد بندار از محلی به منطقه‌ای و بین‌المللی باعث شده بندار در پاسخ به رشد سریع تجارت جهانی، زیر ساخت‌های تسهیلات بندری را به شدت ارتقاء داده و در بسیاری از موارد موجب رشد نامتوازن بندر و شهر نسبت به یکدیگر شده است (غربالی مقدم، ۴، ۱۳۹۸).

بندار همواره نقش راهبردی را در توسعه تجارت داخلی و بین‌المللی چه در کشورهای در حال توسعه و چه در کشورهای توسعه‌یافته ایفا می‌کنند. در دنیای مدرن امروزی بندار همانند یک صنعت، نقش فعال در مدیریت زنجیره تامین دارند و به این دلیل است که به آن‌ها نه بارانداز، بلکه بازار گفته می‌شود از این رو نه تنها به عنوان حلقه‌ای از زنجیره تامین حمل و نقل، بلکه به عنوان حلقه واسطه تجارت داخلی و بین‌المللی به شمار می‌آیند (مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بندار و دریانوردی ایران، ۱۳۹۷). یکی از مسئولیت‌های اجتماعی بندار بهینه‌سازی و بازسازی فضاها برای کارکردهای جدید بندری است. توسعه دوباره بندر در جای خود می‌تواند از این فراتر رفته و با بهینه‌سازی فضا، بازدهی بیشتر و اثرات مخرب محیطی کمتر همراه باشد (غربالی مقدم، ۱۳۹۸). بندار مرجع بی‌بدیل منطقه‌ای و بازیگر فعال جهانی در عرصه ایمنی، محیط زیست و امنیت دریایی هستند. براساس سند چشم‌انداز سازمان بندار و دریانوردی یکی از مهم‌ترین اولویت‌های راهبردی مسئولیت‌پذیری اجتماعی است. که می‌تواند زمینه‌های تحقق سند آمایش را فراهم سازد، با افزایش اشتغال و سودآوری به توسعه شهرهای ساحلی نیز کمک می‌کند (غربالی مقدم، ۱۳۹۸).

سازمان بندار یکی از مهم‌ترین و تاثیرگذارترین سازمان‌های موثر در شکل‌گیری قدرت دریایی است (اعظمی و موسوی زارع، ۵، ۱۳۹۵). سازمان بندار در راستای سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ یکی از مهم‌ترین راهبردهای مسئولیت اجتماعی توسعه اقتصادی و ایجاد اشتغال و افزایش کیفیت زندگی شهروندان در مناطق ساحلی کشور است. با افزایش سرمایه‌گذاری در

¹ Kavousi

² Ahmadi & Asgari Dehabadi

³ Lam & li

⁴ Gharbali Moghadam

⁵ Azami & Mousavi Zare

بخش دریایی و افزایش کالا و خدمات یکی از پیامدهای آن افزایش تولید است. این شکوفایی اقتصادی منجر به کاهش چشمگیر جرایم و ناهنجاری‌های اجتماعی از جمله اعتیاد، سرقت، خیانت درامانت، فحشا، طلاق، فقر، بیکاری، احتکار، خشونت‌گرایی، افسردگی مزمن به ویژه در جوانان، خودکشی، بی تفاوتی در مسائل سیاسی، نا آرامی‌های اجتماعی، تحسین‌ها، تجمعات در ساحل‌نشینان شود. و از سوی دیگر انضباط اجتماعی، قانون‌مداری، ایثار، وفاداری به کشور افزایش و ساحل‌نشینان به عنوان مرزبانان از مرزها دفاع می‌کنند و از مهاجرت بی رویه از شهرهای بندری کاهش و امنیت ملی تحقق می‌یابد.

پیشینه تحقیق

* سوابق داخلی

- خسروانی (۱۳۹۷) در پژوهشی با عنوان «توسعه پایدار در پرتو انتخاب معیار برتر مسئولیت اجتماعی از دیدگاه خبرگان» اینچنین بیان کرده است که از چالش‌های اساسی مدیران در عصر حاضر، تمرکز عمده بر موضوع توسعه پایدار است. توسعه پایدار با ابعاد مختلفی همچون پایداری اقتصادی، پایداری اجتماعی، پایداری سیاسی و پایداری محیط‌زیستی نیازمند نگرشی کل‌گراست، اما تقدم برخی برنامه‌ها و سیاست‌گذاری‌ها در هریک از محورهای توسعه پایدار متناسب با الزامات همان منطقه و کشور است.

- باورصاد و همکاران (۱۳۹۵) در مطالعه‌ای با عنوان «مسئولیت اجتماعی سازمان بنادر ضرورتی برای توسعه دریا محور پایدار» اینچنین بیان کردند که وظیفه سازمانها محدود به پیشینه سازی سود و بازده اقتصادی نیست، بلکه شامل تمام جنبه‌های محیطی و خدمات اجتماعی میشود. حسابداری مسئولیت‌های اجتماعی که محصول بسط، تکامل و تغییر در شرایط و انتظارات جامعه است، به دنبال ارتقای سطح پاسخگویی، ارائه این اطلاعات و کمک به تصمیم‌گیرندگان است. مسئولیت اجتماعی شرکت و پایداری از مسائل کلیدی محیط تجاری کنونی هستند.

- کاظمی و همکاران (۱۳۹۴) در پژوهشی با عنوان «نقش مسئولیت اجتماعی شرکتی در توسعه پایدار شرکت‌های کوچک و متوسط» اینچنین بیان کردند که مدیران سازمان‌ها جستجوی بنیادهای توسعه پایدارند تا مزیت رقابتی خود را تعالی بخشند؛ از این رو نقش سازمان‌های فعال در توسعه پایدار روز به روز بیشتر مورد توجه صاحب‌نظران و دست‌اندرکاران جوامع بشری قرار گرفته است. لذا عدم توجه و پایبندی سازمان‌ها و مدیران تابعه به وظیفه و مسئولیت اجتماعی شان یکی از مسائل و مشکلات اجتماعی است که می‌تواند توسعه پایدار را با شکل مواجه سازد. یکی از مهم‌ترین نتایج عمل به اصول مسئولیت اجتماعی توسعه پایدار و رفاه جامعه می‌باشد.

- بیگی نیا و همکاران (۱۳۸۸) در تحقیقی با عنوان «نقش مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها در توسعه پایدار» با هدف تبیین نقش مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها در توسعه پایدار ابتدا ضمن ارائه تعریفی از توسعه پایدار مبتنی بر نتایج حاصله از اجلاس ریودوژانیرو تحت عنوان دستور کار ۲۱ پرداخته است و سپس مولفه‌های توسعه پایدار و انواع آن را تبیین نموده است. همچنین مقیاس‌ها و شاخصهایی برای ارزیابی و سنجش توسعه پایدار معرفی شده و مقوله پایداری دربخش تجاری باتاکید بر چهار سطح مورد بررسی قرار گرفته است.

* سوابق خارجی

- فاسولیس و همکاران (۲۰۱۹) در پژوهشی با عنوان «مسئولیت اجتماعی و توسعه پایدار در صنعت کشتیرانی و بنادر» اینچنین بیان کردند که رویه‌های زیست محیطی در راس امور سازمان بنادر و دریانوردی بین‌المللی گنجانده شده است. در این خصوص، استراتژی‌های ایمنی مبتنی بر توسعه پایدار و مولفه‌های اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی آن با ترکیب با مسئولیت محوری اجتماعی شرکت به شرایطی می‌انجامد که باعث انطباق سیاست‌ها در راستای

توسعه ای اثربخش می گردد. در این پژوهش از داده های شرکت های فعال در عرصه حمل و نقل، نفت کش ها و کشتی های حمل فله خشک استفاده شده است.

- فاسولیس و رعفت ۱ (۲۰۱۹) در تحقیقی با عنوان «رویکرد توسعه پایدار در صنایع بندار و کشتی رانی» اینچنین بیان کردند که افزایش مشکلات زیست محیطی، اجتماعی و اقتصادی، ناشی از رشد بی وقفه اقتصادی، رویکرد ما به مفهوم توسعه را دگرگون کرده است. دهه ۱۹۸۰ ظاهر اصطلاح توسعه پایدار بود و در طی دهه ۱۹۹۰ مفهوم پایداری به طور ضمنی به عنوان یک مفهوم یکپارچه طراحی شد، غالباً به عنوان رویکرد «خط پایین سه گانه». در میان چندین ابتکار و تلاش برای ایجاد تعادل بین اهداف اقتصادی و اجتماعی ما با چالش های زیست محیطی، اخیراً اهداف توسعه پایدار سازمان ملل به یک تحول قابل توجه اشاره دارد

- هندرو و ناراسو ۲ (۲۰۱۸) در مطالعه ای با عنوان «مدل توسعه مسئولیت پذیری اجتماعی در سازمان و مدیریت منابع بندار و دریانوردی اندونزی» اینچنین بیان کردند که سرمایه گذاران حوزه دریانوردی و بندار در کشور اندونزی وظیفه دارند در شرایطی غیرداوطلبانه، بخشی از جوه حاصل از سود شرکت را به رویه های توسعه پایدار و مسئولیت اجتماعی سازمان تخصیص دهند. در این بین، فاکتورهایی نظیر بهبود کیفیت عملکرد، برنامه ریزی های زمان محور توسعه و خلاقیت سازمانی و مانند آن در سازمان بندار، از جمله شاخص های اصلی شناخته شده این پیشینه پژوهشی بوده است.

پیشینه							مؤلفه	
خسروانی (۱۳۹۷)	باورصاد و همکاران (۱۳۹۵)	کاظمی و همکاران (۱۳۹۴)	بیگی نیا و همکاران (۱۳۸۸)	فاسولیس و همکاران (۲۰۱۹)	فاسولیس و رعفت ۳ (۲۰۱۹)	هندرو و ناراسو ۴ (۲۰۱۸)		
*	*	*	*	*	*	*	مسئولیت پذیری	داوطلبانه
*	*	*	*	*	*	*	تخصیص سرمایه	سازمانی به توسعه پایدار
*	*	*	*	*	*	*	جبران رفاه اجتماعی	حکمرانی شایسته
*	*	*	*	*	*	*	تاب آوری محیط	زیست دریایی
*	*	*	*	*	*	*	تعامل شهر - بندر	حمایت سازمانی
*	*	*	*	*	*	*	توسعه اخلاق	اجتماعی - محلی و حرفه ای
*	*	*	*	*	*	*	مدیریت تاب آور	فرآیندهای داخلی

¹ Fasoulis & Rafet

² Hendro & Naryoso

³ Fasoulis & Rafet

⁴ Hendro & Naryoso

روش‌شناسی تحقیق

تحقیق حاضر از لحاظ هدف، از نوع تحقیقات کاربردی محسوب می‌گردد. در پژوهش حاضر در طی دو مرحله اساسی انجام شده است. در مرحله اول یا مرحله «شناخت و تبیین طرح تحقیق»، تهیه طرح تحقیق، بررسی ادبیات الگوهای مسئولیت اجتماعی از جمله؛ کارول (۱۹۹۹)؛ مندها چیتارا و همکاران (۲۰۱۱)؛ فونت و همکاران (۲۰۱۲)؛ کارول و غیره مورد بررسی قرار گرفت. در این بخش مفاهیم و مقوله‌هایی که می‌توانست با مسئولیت‌پذیری مرتبط شود مورد مطالعه قرار گرفت. در مرحله دوم، یعنی «شناسایی مؤلفه‌ها با توجه به یافته‌های مرحله اول پژوهش و نیز به منظور نیل به دانشی جامع و چندبعدی از موضوع (شناسایی سبب مسئولیت‌پذیری سازمان)، سؤالات مصاحبه‌ها تدوین گردد. مصاحبه «ساخت یافته» بر مبنای نمونه‌گیری نظری با خبرگان سازمان صورت پذیرفت. روش گردآوری داده‌ها اغلب مصاحبه می‌باشد. در تحقیق حاضر با توجه به موضوع و اهداف تحقیق از روش مصاحبه نیمه ساختار یافته استفاده می‌شود در تحقیق حاضر، مصاحبه‌ها بصورت حضوری با یادداشت‌برداری و تعدادی نیز ضبط شده (با کسب اجازه از مصاحبه‌شوندگان) انجام خواهد شد.

یکی از مدیران سازمان بیان داشت "تحقق توسعه‌ی پایدار حمل و نقل دریایی مستلزم پایبندی عمومی به اصول دریایی و تلاش دست اندرکاران دریایی کشور می‌باشد که امروزه اقتصاد دریا محور رشد چشم‌گیری دارد و با همت همه‌ی فعالان دریایی این رشد ادامه خواهد داشت."

۳- نتیجه‌گیری

می‌توان بیان داشت که مقوله اصلی مسئولیت اجتماعی در بعد مسئولیت اجتماعی و توسعه پایدار حمل و نقل دریایی تحقق می‌یابد که بعد مسئولیت اجتماعی شامل زیر مولفه‌های بهبود کیفیت زندگی کارکنان و ساحل‌نشینان، عدالت و برابری در استخدام، انتصاب‌ها، پرداخت‌ها، بهبود سرمایه اجتماعی، تقویت جامعه محلی، انضباط اجتماعی و رعایت حقوق شهروندی، توسعه حمل و نقل دریایی و در بعد توسعه پایدار زیرمولفه‌های رعایت قوانین و کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی، مدیریت سبز، مدیریت انرژی، حفاظت از محیط زیست دریایی، اشتغال‌زایی، توانمندسازی کارکنان هستند. نتایج این یافته‌ها با نتایج تحقیقات بشاورد (۱۳۹۰)، موسوی (۱۳۹۲)، نوروزی و همکاران (۱۳۹۳)، ابراهیم‌پور و همکاران (۱۳۹۳)، جونیور و همکاران (۲۰۱۹)، گلیشول (۲۰۱۹) و ابهیشک و همکاران (۲۰۱۸) همسو است و همخوانی دارد.

نتایج این یافته‌ها با نتایج تحقیقات یگانه (۱۳۹۴)، کاظمی و همکاران (۱۳۹۴)، فیاض قاضیانی و همکاران (۱۳۹۴)، نوروزی (۱۳۹۴) و باورصاد و همکاران (۱۳۹۵)، ژیا و همکاران (۲۰۱۸) و برینگر و شگدی (۲۰۱۶). همسو است و همخوانی دارد.

مولفه‌های حفظ محیط زیست دریایی - بندری و محیط‌های پیرامونی بنادر، استفاده از انرژی‌های نو پاک در عملیات تخلیه و بارگیری، فرهنگ‌سازی در خصوص کاهش مصرف انرژی کارکنان شرکت‌های فعال در بندر، رفع آلودگی‌های زیست محیطی است که ناشی از فعالیت‌های بنادر، مسئولیت‌پذیری کارکنان بنادر و ذینفعان سازمان نسبت به شرکت‌های حمل و نقل دریایی و فرهنگ‌سازی حفظ محیط زیست دریایی در بین کارکنان و شهرهای بندری است. نتایج این یافته‌ها با نتایج تحقیقات ودادی (۱۳۹۵)، روحانی و اسدی (۱۳۹۵)، طبرسا و معینی کربکندی (۱۳۹۵)، کوهستانی و همکاران (۱۳۹۵)، حسن زاده دستجردی (۱۳۹۵) و غنجی فشکی و یزدانی (۱۳۹۵) همسو است و همخوانی دارد.

نتایج این یافته‌ها با نتایج تحقیقات ژیا و همکاران (۲۰۱۸)، برینگر و شگدی (۲۰۱۶)، فسولیس و کورت (۲۰۱۶)، چارلز و همکاران (۲۰۱۶)، کولک (۲۰۱۶)، سایون و همکاران (۲۰۱۶) و واکرو (۲۰۱۵) همسو است و همخوانی دارد.

در جواب سوال مقوله‌های پیامدهای مسئولیت اجتماعی سازمان بنادر و دریانوردی با رویکرد توسعه پایدار حمل و نقل دریایی جمهوری ایران کدامند؟ نقش کلیدی بنادر در رونق اقتصادی و رونق بخشی به اقتصاد کشور از طریق توسعه بنادر بازرگانی، بعد شهرت سازمانی (خوشنامی سازمانی) شامل زیرمرفه‌های بهبود تصویر مثبت ذینفعان از بنادر با مشتری‌مداری، اخلاق حرفه‌ای کارکنان سازمان بنادر، کارکنان توانمند و خلاق بنادر، خدمات شبانه‌روزی بنادر به ذینفعان، کاهش تعرفه‌ها و تخفیفات به سرمایه‌گذاران با قوانین و کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی و نماینده ایران در ایمو، بعد پایداری محیط زیست دریایی شامل زیرمرفه‌های محیط زیست یکی از مفاهیم اصلی توسعه پایدار، حفظ محیط زیست دریایی وظیفه‌ی همگانی، تاکید وظایف ۲۵ گانه سازمان بنادر بر محیط زیست، اجرای عملیات پاکسازی و مقابله با آلودگی و استفاده از انرژی‌های نو پاک و مدیریت انرژی است. نتایج این یافته‌ها با نتایج تحقیقات آیجون (۲۰۱۵)، پارک و کیم (۲۰۱۵)، گرین و پلوزا (۲۰۱۱)، گونزالس (۲۰۱۰)، کوریگان و جالویچ (۲۰۰۸)، ابنر و بومگارتنر (۲۰۰۸) و ماتیاس (۲۰۰۵) همسو است و همخوانی دارد.

به مدیران سازمان بنادر و دریانوردی توصیه می‌شود هنگام انتخاب سازوکارها و ابزارهای بهبود مسئولیت اجتماعی شرایط مداخله‌گر توجه کنند تا در انتخاب سازوکارهای استقرار مسئولیت اجتماعی در سازمان بنادر و دریانوردی دچار اشتباه نشوند و از این ابزارها نهایت استفاده را ببرند.

به مدیران سازمان بنادر و دریانوردی توصیه می‌شود در صورتی که بتوانند مسئولیت اجتماعی را در سازمان خویش بهبود دهند؛ و به این کار اهتمام و مداومت داشته باشند، می‌توانند از پیامد آن بهره‌مند شوند.

۴- قدردانی

از همکاران محترم و بزرگوام در سازمان بنادر و دریانوردی نهایت سپاس و تشکر را دارم به ویژه از استاد گرانقدر دکتر همایون یوسفی که با صبوری مرا در جای جای این پژوهش یاری و راهنمایی نموده اند.

۵- منابع

- Ahmadi, S.A.A., & Asgari Dehabadi, H.R. (2018). *Business Ethics Management*, Publication of Mehraban Book Publishing Institute, 2. (In Persian)
- Arcía-Madariaga, J., & Rodríguez-Rivera, F. (2017). Corporate social responsibility, customer satisfaction, corporate reputation, and firms' market value: Evidence from the automobile industry. *Spanish Journal of Marketing – ESIC*, 21(S1), 39-53.
- Azami, H., & Mousavi Zare, J. (2016 July). Investigating and Explaining the Importance of the Sea from the Perspective of Iran's Geopolitical Situation, *Research of Nations*, 1(7), 73-94. (In Persian)
- Behringer, K., & Szegedi, K. (2016). The role of CSR in achieving sustainable development-theoretical approach. *European Scientific Journal*, 12(22), 231-252.
- Chang, Y., & Yeh, Ch. (2017). Corporate social responsibility and customer loyalty in intercity bus services. *Transport Policy*, 59, 38-45.
- Ferrell, O. C., Harrison, D. E., Ferrell, L., & Hair, J. F. (2019). Business ethics, corporate social responsibility, and brand attitudes: An exploratory study. *Journal of Business Research*, 95, 491-501.
- Geliashvili, G. (2019). *CSR strategy for sustainable development—the best practicies in Georgia*
- Gharbali Moghadam, Y. (2019). *Port-City Interaction*, Ports and Maritime Organization Press, Publisher of Marine and Port Specialized Books. (In Persian)



- Han A., & Niesten, E., (2019). Sustainable development and business models of entrepreneurs in the organic food industry. *Business Strategy and the Environment*, 24, 386–401.
- Hasas Yeganeh, Y., & Barzegar, Q. (2015). A Model for Disclosing Social Responsibility and Sustainability of Companies and Their Current Status in Companies Listed on the Iran Stock Exchange, *Quarterly Journal of the Stock Exchange*, spring, (29). (In Persian)
- Hassanzadeh Dastjerdi, K. (2016). *Presenting a Model for Excellence in the Social Responsibility of Companies in the Form of Organizational Excellence Model*, Conference on Corporate Social Responsibility-Oil Industry Social Responsibility, Tehran, Research Institute in Energy Management and Planning, University of Tehran. (In Persian)
- Hatami, S. (2017), *the Mediating Role of Social Capital and Social Responsibility in the Relationship between Managers' Professional Ethics and Citizenship Behavior of Football Clubs Fans*, Kharazmi University, 350. (In Persian)
- Iranzadeh, S., & Shariat, M.A. (2013). *Presenting a Model for Measuring Social Responsibilities and Identifying Organizing Factors Affecting the Social Responsibilities of Companies*, Second International Conference on Management, Entrepreneurship and Economic Development, Qom. (In Persian)
- Kavousi, A., Jazni, N., & Goodarzi, A.M. (2014). *Strategic Social Responsibility of the Company*, Publication of Industrial Management Organization. (In Persian)
- Kazemi, M., Molla Hosseini, A., & Abbasi, M. (2015). The Role of Corporate Social Responsibility in the Sustainable Development of Small and Medium Companies, *Journal of Geographical Space*, 16(90), 54-69. (In Persian)
- Khosravi, A. (2017). Sustainable Development in the Light of Selecting the Superior Criterion of Social Responsibility from the Perspective of Experts, *Scientific-Research Quarterly Journal of Environmental Education and Sustainable Development*, 7(2), 77-90. (In Persian)
- Lyra, F.R., De Souza, M.J.B., Verdinelli, M.A., & Lana, J. (2017). Corporate social responsibility: comparing different models, *Social Responsibility Journal*, 13(4), 728-742.
- Maserat, S., & Imani, A. (2019). The Impact of Social Responsibility on Organizational Reputation Regarding the Mediating Role of Social Trust (Case Study: Modiran Khodro Company, Bam Automobile), *Quarterly Journal of Management Researches*, winter, 12(48). (In Persian)
- Poddi, L., & Vergalli, S. (2009). *Does Corporate Social Responsibility Affect the Performance of Firms?* FEEM Working Paper, (52).
- Roh, S., Thai, V. V., & Wong, Y. D. (2016). Towards sustainable ASEAN port development: challenges and opportunities for Vietnamese ports. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 32(2), 107-118.
- Vedadi, H. (2015). *Explaining the Issue of Social Responsibility in Sea-Based Organizations and Companies*, Publications of the Ports and Maritime Organization. (In Persian)
- Xia, B., Olanipekun, A., Qing, C., Linlin, X. & Liu, Y. (2018). Conceptualising the state of the art of corporate social responsibility (CSR) in the construction industry and its nexus to sustainable development. *Journal of Cleaner Production*, 195, 340-353.

نقش آموزش علوم دریایی بر توسعه پایدار شهرهای بندری جمهوری اسلامی ایران

عباس خزایی*، ناصر دادیار، احمد ذادق آبادی

دانشگاه علوم دریایی امام خمینی(ره)

* پست الکترونیک، نویسنده مسئول: A.khazaei59@gmail.com

چکیده

در این تحقیق نقش آموزش علوم دریایی بر مؤلفه‌های توسعه پایدار بنادر جمهوری اسلامی ایران مورد بررسی قرار خواهد گرفت. امروزه بشر هر تعریفی که از توسعه داشته باشد، برای رسیدن به آن تمام تلاش‌ها بر دوش انسان‌هایی است که باید این قافله را به سرمنزل مقصود برسانند. جهان امروز دریافته است که آموزش افراد نوعی سرمایه‌گذاری ملی است و هر کشوری که در این راه تلاش بیشتری نماید، بدون شک از رشد و توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی بیشتری در آینده برخوردار خواهد شد. توسعه پایدار سواحل طولانی جمهوری اسلامی ایران و استفاده بهینه از ظرفیت‌های اقتصادی، ارتباط حمل‌ونقل دریایی، جاده‌ای، ریلی، هوایی و شبکه انتقال نفت و گاز در شهرهای بندری نقش مهمی را در ارتقای اقتدار و قدرت جمهوری اسلامی ایران خواهد داشت. برای بهره‌برداری از فرصت‌های ارائه‌شده و تثبیت موقعیت بنادر و توسعه پایدار شهرهای ساحلی باید حمل‌ونقل دریایی توسعه بیشتری یابد و این امر درگرو تربیت و آموزش دریانوردان و مدیران دریایی حرفه‌ای و قوی است. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که توسعه سواحل و بهره‌برداری بهینه از شهرهای ساحلی و حفظ محیط‌زیست آن‌ها مستلزم افزایش آگاهی عمومی سبب نسبت به دریا و همه‌گیر شدن دانش دریایی است در نتیجه یکی از راه‌های مؤثر توسعه و بهبود شاخص انسانی، توسعه فناوری‌های آموزش علوم دریایی است.

کلیدواژه: توسعه پایدار، آموزش، علوم دریایی، بندر

۱- مقدمه

اهمیت شگفت‌انگیز تربیت و آموزش در زندگی انسان و شکوفایی استعدادها و ارزش‌های والای انسانی بر هیچ‌کس پوشیده نیست. تربیت و آموزش درست نه تنها می‌تواند در رشد اخلاقی، رفتاری و حتی جسمانی افراد مؤثر باشد، بلکه وسیله‌ای در جهت رفع نیازهای حقیقی و مصالح اجتماعی به شمار می‌آید یعنی نقش تربیت و آموزش نه تنها در عینیت بخشیدن به زندگی مادی و معنوی فرد متوقف و محدود نمی‌شود بلکه تمام شئون اجتماعی او را در برمی‌گیرد و عامل رشد و تحول اساسی جامعه می‌گردد، دستیابی به توسعه، آرزوی هر جامعه انسانی است. نیروی انسانی هر جامعه برای رسیدن به توسعه بالارزش‌ترین سرمایه است. توسعه نیازمند نیروی انسانی است که از توانایی‌های قابل تطبیق با شرایط کار و تکنولوژی برخوردار باشد. توسعه بشری وابستگی به نیروی انسانی مولد دارد (حسن‌پور، ۱۳۹۱). افزایش تقاضا برای حمل‌ونقل دریایی منجر به افزایش تقاضا برای نیروی انسانی کارآمد در حوزه تولید امکانات حمل‌ونقل دریایی و دریانوردی در شهرهای ساحلی شده است. استفاده کارآمد از زیرساخت‌ها و امکانات حمل‌ونقل دریایی مستلزم وجود نیروی انسانی کارآمد است. سلامت، آگاهی و تجربه نیروی انسانی آن را تبدیل به سرمایه انسانی و نیروی انسانی کارآمد می‌کند (مطلبی، ۱۳۹۹). کشورهای درحال توسعه از نظر توجه به علوم و فنون دریایی و اقیانوسی به گروه‌های مختلف تقسیم شده‌اند. یک دسته با علم بر اینکه اقیانوس‌ها در توسعه آینده آن‌ها اهمیت ویژه‌ای دارد، سرمایه‌گذاری‌هایی را در این زمینه شروع کرده و در حال انتقال فناوری به کشورهای خود هستند. دسته دیگر روش‌های سنتی استفاده از دریا و اقیانوس را ادامه داده، ضمن اینکه با تفاوت‌هایی اقیانوس‌شناسی جدید را نیز مدنظر دارند و بالاخره گروه سوم که روش‌های سنتی آن‌ها نیز روبه‌زوال است و مناطق ساحلی آن‌ها روبه‌روز کم‌جمعیت‌تر و فقیرتر می‌شود. کاربرد

فناوری‌های پیشرفته در شناخت منابع جدید اقیانوسی، استفاده از این فناوری‌ها در آب‌های عمیق و مجاور آب‌های سرزمینی کشورهای در حال توسعه و عدم رشد کشورهای اخیر در زمینه‌های اقیانوس‌شناسی، باعث غارت منابع عظیم این کشورها توسط زورمندان خواهد شد. شناخت وسیع از علوم و پژوهش‌های دریایی نشانگر این موضوع است که کشورهای پیشرفته‌ای نظیر ژاپن، روسیه، فرانسه و آمریکا که دارای سواحل گسترده‌ای بوده و مستعمراتی نیز در آب‌های جهان دارند، منابع هنگفتی از بودجه‌ی خود را صرف پژوهش‌های دریایی کرده‌اند. (سند توسعه راهبردی، ۱۳۹۲). دریا برای ملت‌ها عامل مهم زندگی است و هیچ کشور ساحلی نیست که منافعی در دریا نداشته باشد. مردمی که از دریا دورند، فاقد یکی از مهم‌ترین مبادی ارتباطی با دنیای خارج خود هستند. اقتصاد این‌گونه ملت‌ها به‌سختی، آهستگی و کندی پیش می‌رود. دریا در رشد و زندگی اقتصادی ملت‌ها اهمیتی حیاتی دارد. منافع کشورهای صاحب دریا ارتباطی مستقیم با خواسته‌ها، نیازها، توانایی‌ها و فرهنگ آن‌ها دارد و در واقع سیاست دریایی آن کشورها را عینیت می‌بخشد (حسن‌پور، ۱۳۹۱) و استفاده از دریا در شهرهای ساحلی ایران با حمل‌ونقل دریایی در حوزه عوامل داخلی و خارجی دارای ضعف عملکرد می‌باشد، شناسایی نیازمندی‌های حمل‌ونقل دریای ایران به نیروی انسانی متخصص و تدوین برنامه‌های آموزشی در راستای تأمین آن و کاهش وابستگی به نیروی انسانی خارجی باید در اولویت قرارگیری (مطلبی، ۱۳۹۹). بخش حمل‌ونقل دریایی به‌عنوان یکی از مؤثرترین شاخص‌های رشد و توسعه کشورهای دریایی نشان می‌دهد که توجه به استفاده بهینه از ظرفیت‌های این بخش اهمیت خیلی بالایی دارد. ظرفیت‌ها و قابلیت‌های سواحل ایران در زمینه ترانزیت و حمل‌ونقل دریایی سبب توسعه اقتصادی و اجتماعی و امنیتی این سواحل خواهد شد. توسعه پایدار سواحل نمی‌تواند بدون مشارکت اجتماعات محلی چه از نظر اجتماعی و فرهنگی و چه از نظر استراتژیک به پایداری برسد. ایجاد واحدها و پروژه‌های بزرگ صنعتی و تجاری در بنادر بدون مشارکت مردم محلی می‌تواند به بروز مشکلات اجتماعی، فقر و نابرابری منتهی شود. توسعه اجتماعات محلی از طریق آموزش‌های پایه و فنی و حرفه‌ای و همچنین بالا بردن سطح آموزش عالی می‌تواند میزان مشارکت‌جویی جامعه مدنی را در توسعه آتی منطقه افزایش دهد. که در این پژوهش هدف محقق بررسی نقش آموزش علوم دریایی بر توسعه پایدار بندر جمهوری اسلامی ایران است. و به این پرسش پاسخ خواهد داد که آموزش علوم دریایی چه تأثیری بر توسعه پایدار شهرهای بندری خواهد داشت؟

۲- مبانی نظری تحقیق

۲-۱- آموزش

جهان امروز دریافته است که آموزش افراد نوعی سرمایه‌گذاری ملی است و هر کشوری که در این راه تلاش بیشتری نماید، بدون شک از رشد و توسعه‌ی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی بیشتری در آینده برخوردار خواهد شد. سرمایه انسانی که در نتیجه‌ی آموزش حاصل می‌شود از مهم‌ترین عوامل رشد و توسعه اقتصادی به شمار می‌آید. منابع انسانی پایه‌های اصلی ثروت ملت‌ها را تشکیل می‌دهد. سرمایه و منابع طبیعی عوامل تبعی تولیدند در حالی که انسان‌ها عوامل فعالی هستند که سرمایه‌ها را متراکم می‌سازند، از منابع طبیعی بهره‌برداری می‌کنند، سازمان‌های اجتماعی، اقتصادی و سیاسی را متراکم می‌سازند و توسعه‌ی ملی را به جلو می‌برند. به‌وضوح کشوری که نتواند مهارت‌ها و دانش مردمش را توسعه دهد و از آن در اقتصاد ملی به نحو مؤثری استفاده نماید، قادر نخواهد بود هیچ‌چیز دیگری را توسعه بخشد (عماد زاده، ۱۳۷۸). در مسیر ترقی و تعالی جوامع بشری، نیروی انسانی ماهر همواره و در همه زمینه‌ها نقش اساسی و تعیین‌کننده‌ای داشته است. خصوصاً در سال‌های اخیر، علیرغم دستیابی به پیشرفت‌های قابل توجه تکنولوژیکی، نقش تأمین و آموزش نیروی انسانی نه‌تنها کم‌رنگ نشده است، بلکه به لحاظ چگونگی به‌کارگیری و بهره‌برداری از فناوری روز، به‌مراتب مهم‌تر و پررنگ‌تر نیز شده است، عامل انسانی، یکی از عوامل مهم پیشرفت و ترقی در هر جامعه‌ای محسوب می‌شود. در واقع به‌منظور استفاده از این نیروی باارزش و جلوگیری از راکد ماندن استعداد و استفاده از ظرفیت‌ها، می‌توان از طریق



سرمایه‌گذاری برای آموزش و ایجاد تخصص و مهارت لازم، موجبات ترقی و پیشرفت جامعه را فراهم ساخت (کیانی فلاورجانی، ۱۳۹۶).

۲-۲- توسعه پایدار

در سپتامبر ۲۰۱۵، اهداف توسعه پایدار (SDGs) که ترکیبی از جنبه‌های اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی جهانی است، توسعه‌ی پایدار یعنی توسعه‌ای که نیاز فعلی جوامع را بدون خدشه وارد کردن به توانایی‌های نسل‌های آتی در تأمین نیازهایشان، تأمین نماید. سازمان ملل متحد برای رسیدن به اهداف توسعه‌ی پایدار، ۱۷ هدف کلان زیر را تعیین و تصویب نموده است

- ۱- پایان دادن به فقر: هدف این است که فقر در همه اشکال و در همه جا به پایان برسد.
- ۲- پایان دادن به گرسنگی: پایان دادن به گرسنگی، دستیابی به امنیت غذایی، بهبود تغذیه و ترویج کشاورزی پایدار
- ۳- زندگی سالم و ارتقاء رفاه: اطمینان از زندگی سالم و ارتقاء رفاه برای همه در همه سنین است.
- ۴- کیفیت آموزش و پرورش: اطمینان از کیفیت آموزش و پرورش و ترویج عادلانه و فرصت‌های یادگیری مادام‌العمر برای همه.
- ۵- برابری جنسیتی: هدف دستیابی به برابری جنسیتی و تقویت تمام زنان و دختران است.
- ۶- دسترسی به آب سالم و فاضلاب: اطمینان از دسترسی به آب و مدیریت پایدار آب و بهداشت برای همه است.
- ۷- انرژی مقرر به صرفه و پاکیزه: اطمینان از دسترسی به انرژی ارزان، قابل اعتماد، پایدار و مدرن برای همه است.
- ۸- کار مناسب و رشد اقتصادی: ترویج رشد اقتصادی فراگیر و پایدار، اشتغال کامل و مولد و کار مناسب برای همه
- ۹- صنعت، نوآوری و زیرساخت: هدف این پروژه ایجاد زیرساخت‌های انعطاف‌پذیر برای ارتقاء جامع و پایدار، صنعتی سازی و نوآوری است.
- ۱۰- کاهش نابرابری: هدف کاهش نابرابری در داخل و بین کشورها است.
- ۱۱- شهرها و جوامع پایدار: هدف این است که شهرها و جوامع انسانی انعطاف‌پذیر و پایدار و دارای امنیت باشند.
- ۱۲- الگوی تولید و مصرف پایدار: هدف، اطمینان از تولید پایدار و الگوهای مصرف است.
- ۱۳- اقدامات جهت مبارزه با تغییرات اقلیم
- ۱۴- محافظت از اقیانوس‌ها: هدف حفظ و استفاده پایدار از اقیانوس‌ها، دریاها و منابع دریایی برای توسعه پایدار است.
- ۱۵- ارتقای اکوسیستم و جلوگیری از بین رفتن تنوع زیستی: حفاظت، بازگرداندن و ترویج استفاده پایدار از اکوسیستم‌های زمینی، مدیریت پایدار جنگل‌ها، مبارزه با بیابان‌زایی، توقف و معکوس کردن تخریب و جلوگیری از دست دادن تنوع زیستی است.
- ۱۶- جامعه‌ی پایدار و صلح‌آمیز: هدف ارتقاء جوامع مسالمت‌آمیز و فراگیر است، فراهم آوردن دسترسی به عدالت برای همه و ایجاد سازمانی مؤثر، پاسخگو و همه‌جانبه در همه سطوح.
- ۱۷- احیای مشارکت جهانی برای توسعه پایدار (www.nedayetosee.com)

۳-۲- آموزش و توسعه اجتماعی

در قرون اخیر کشورهای غربی خیلی زودتر از ما به اهمیت و آثار اجتماعی و اقتصادی آموزش و پرورش پی بردند، وارد جامعه‌شناس آمریکایی معتقد است: (تعلیم و تربیت در پیشرفت اجتماع اثر فراوان دارد زیرا اگر انسان صحیح پرورش یابد، قادر به حل مشکلات موجود خواهد بود و مشکلاتی را که در راه پیشرفت و ترقی اقتصادی و اجتماعی است، از بین خواهد برد). آموزش علاوه بر آنکه فرصتی فراهم می‌آورد تا افراد توانایی‌ها و استعدادهای خویش را پرورش دهند دارای آثار و فواید اجتماعی و اقتصادی می‌باشد، ((هراندازه مردم یک جامعه از آموزش بیشتری برخوردار باشند هزینه‌های اجتماعی آن جامعه از قبیل هزینه‌های دستگاه قضایی، انتظامات، پلیس راهنمایی کاهش خواهد یافت، با ارتقاء سطح تحصیلات مردم یک جامعه، سطح بهداشت و تغذیه بالاتر و هزینه‌های درمان به‌طور نسبی کمتر خواهد بود، جامعه‌ای از آموزش کافی برخوردار باشد، حضور و مشارکت آن‌ها در صحنه‌های اجتماع بیشتر خواهد بود و بدین ترتیب با مشارکت افراد تحصیل کرده در انتخابات سیاسی و نظرخواهی‌های عمومی، مردم در حل مسائل اجتماعی و تعیین سرنوشت جامعه مشارکت فعال و مستقیم خواهند داشت، در جوامع در حال توسعه با بالا رفتن سطح سواد آحاد مردم امکان گذر از جامعه سنتی به جامعه صنعتی تسهیل و تسریع خواهد شد)). تحقیقات نشان می‌دهد در جامعه‌ای که از تحصیلات بالاتری برخوردار باشد میزان اعتیاد و جرم و جنایت کمتر است، بنابراین آموزش و پرورش در بعد اجتماعی جایگاه بالایی دارد (سعید طاهریان، ۱۳۸۹).

۴-۲- آموزش و توسعه اقتصادی

آموزش علاوه بر آثار اجتماعی دارای آثاری اقتصادی است، ادوارد نیسون در مطالعات خود نشان داده است که حدود ۲۱ درصد از رشد اقتصادی، در ایالات متحده آمریکا بین مهر و موم‌های ۱۹۵۷-۱۹۲۷ ناشی از پیشرفت‌هایی بوده که از طریق بهبود کیفیت نیروی کار و ارتقاء سطح تکنولوژی حاصل شده که هر دوی این‌ها عوامل متأثر از آموزش است. آدام اسمیت که از معروف‌ترین اقتصاددانان کلاسیک است معتقد است آموزش افراد در واقع نوعی سرمایه‌گذاری در آن‌ها است، که افراد با آموزش توانا تر خواهند شد، و رشد و قابلیت‌های آن‌ها سبب می‌گردد که نه تنها خود به درآمد بیشتری نائل گردند بلکه جامعه نیز از سرمایه‌گذاری آن‌ها متمتع گردد. برخورداری یک جامعه از نیروی انسانی ورزیده و ماهر از مؤثرترین عوامل توسعه اقتصادی است، هیچ جامعه بی‌سوادی تاکنون به پیشرفت‌های مهم اقتصادی نائل نشده است و هیچ جامعه باسوادی نیز از لحاظ اقتصادی عقب‌مانده نیست، آموزش افراد نوعی سرمایه‌گذاری ملی است و هر کشوری که در این راه تلاش بیشتری نماید بدون شک از رشد و توسعه اقتصادی و اجتماعی بیشتری در آینده برخوردار خواهد شد، سرمایه انسانی که در نتیجه آموزش حاصل می‌شود از مهم‌ترین عوامل رشد و توسعه اقتصادی است (طاهریان، ۱۳۸۹).

۵-۲- آموزش و توسعه فرهنگی

میتوان به جرأت ادعان کرد که فرهنگ یکی از عوامل اصلی در فرآیند توسعه است. توسعه را عموماً به افزایش تولید مبتنی بر افزایش ظرفیت‌های تولیدی بر پایه‌ی یک تکنولوژی بومی و پیش‌رونده در درازمدت که باعث تغییرات کیفی در ساختار سیاسی، اجتماعی، نظامی و اقتصادی گردد، درجه‌ی فقر و اختلاف بین فقیر و ثروتمند را کاهش داده و توزیع درآمد را متعادل‌تر سازد، تعریف می‌کنند، یکی از عوامل مؤثر در جریان توسعه، فرهنگ است. فرهنگ مقوله پیچیده‌ای است که شامل جنبه‌های معنوی و ذهنی حیات انسان می‌شود. لیکن از آنجا که رگه‌های آن در تمامی شئون زندگی بشر گسترده شده است، لذا توسعه فرهنگی اهمیت به‌سزایی می‌یابد. ضمن مکمل بودن توسعه اقتصادی و توسعه فرهنگی، توسعه فرهنگی بر توسعه اقتصادی مقدم است و هر نوع تغییر و توسعه زمانی موفقیت‌آمیز خواهد بود که از یک پایه‌ریزی فکری و فرهنگی مناسب برخوردار باشد (حیدری زاده، ۱۳۸۷).

۲-۶- توسعه شهرهای بندری

بندری بودن یک شهر در بسیاری از نقاط جهان یک مزیت بزرگ محسوب می‌شود. بارسلون، لیورپول، استانبول، دبی و نیویورک شهرهای بندری پررونقی هستند که البته گردشگران بسیاری نیز جذب می‌کند. اما ایران با وجود دارا بودن شهرهای ساحلی و بندری فراوان نتوانسته از این ظرفیت خدادادی بهره لازم را ببرد. هرچند باید گفت که طی یک دهه اخیر توجه به بنادر حداقل در گفته‌های مسئولان و رسانه‌ها مورد توجه قرار گرفته است اما هنوز به صورت عملی شهرهای بندری نتوانسته‌اند به رونق اقتصادی دست پیدا کنند، گام اول برای توسعه این شهرها توجه به گسترش زیرساخت‌هایی مانند حمل‌ونقل است. (www.pishkhan.com). بهره‌برداری از اقیانوس‌ها و دریاها به لحاظ حمل‌ونقل، تجارت، منابع غذایی و دارویی، منابع معدنی و امنیت کشورهای ساحلی از اهمیت بسیار ویژه‌ای در جهان امروز برخوردار است. میزان کارآفرینی مشاغل مرتبط با دریا و اقیانوس و ارزش افزوده محصولات آن بسیار قابل توجه است. سواحل و دریاهای ایران سهم عمده‌ای در اقتصاد ملی کشور دارند. طول خط ساحلی ایران در شمال و جنوب کشور و همچنین جزایر خلیج فارس به بیش از ۵۷۹۰ کیلومتر ۰ میرسد. زندگی میلیون‌ها نفر از ساحل‌نشینان به‌طور مستقیم و میلیون‌ها نفر از ساکنان داخلی ایران به‌طور مستقیم و غیرمستقیم به دریاها و سواحل طولانی کشور بستگی دارد. با این وجود، اطلاعات متخصصان داخلی از اهمیت و پتانسیل اقتصادی سواحل و دریاهای پیرامونی بسیار اندک است. (سند توسعه راهبردی، ۱۳۹۲). با آنکه در گذشته تنها سرمایه‌ی مادی به‌عنوان عامل توسعه محسوب می‌شد لیکن با مشخص شدن نقش و اهمیت نیروی انسانی در توسعه، نوع دیگری از سرمایه، یعنی سرمایه انسانی نیز به تدریج جایگاه شایسته خود را در تحلیل‌ها و برنامه‌ریزی‌های توسعه یافت سرمایه به مفهوم سرمایه‌ی مادی و سرمایه انسانی از عوامل اصلی توسعه محسوب می‌گردد و در واقع جمع این دو نوع سرمایه است و اهداف توسعه را تحقق می‌بخشد، برای رسیدن به آگاهی و سواد، امروزه دیگر بینش و ضرورت توجه به تربیت و آموزش در بسیاری از کشورها کاملاً شناخته‌شده و تلاش آن‌ها در جهت بهبود این رکن اساسی و انسان‌ساز جوامع است و مستلزم رسیدن به این باور است که امروز دانایی، توانایی است (حسن‌پور، ۱۳۹۱). پایداری اجتماعی فرآیندی درازمدت هست که به‌واسطه ارگانه‌های رسمی و غیررسمی در جامعه تحقق می‌یابد. توسعه پایدار شهری زمانی پویا خواهد بود که با توسعه اجتماعی و فرهنگی هماهنگ باشد. برخی معیارهای پایداری اجتماعی که در توسعه پایدار شهری مورد توجه قرار می‌گیرند عبارت‌اند از میزان رشد فقر، متوسط تحصیلات، تراکم جمعیت در مناطق مختلف شهر، تعداد مراکز بهداشتی و... (-کاظمی، ۱۳۷۹).

۲-۷- بندر پایدار

یک بندر پایدار بندری است که در آن مدیریت و کارکنان بندر بر اساس یک استراتژی رشد اقتصادی سبز در منطقه‌ای که در آن واقع شده است و بر اساس یک چشم انداز درازمدت و جایگاه ویژه در زنجیره لجستیک به‌طور فعال و مسئولانه نسبت به توسعه آن اقدام می‌کنند، توسعه‌ای که پیش‌بینی نیازهای نسل‌های آینده را به نفع خود و رونق منطقه‌ای که در آن خدمت می‌کنند تضمین می‌کند توسعه حمل‌ونقل دریایی داخلی در تجارت بین‌المللی به عواملی همچون توسعه اقتصادی، توسعه مالی، توسعه عملیات دریایی، توسعه محیطی و سه حوزه اصلی توسعه اجتماعی زیرساخت‌های ناوبری، صنعت دریایی، بندر و پایانه‌ها و می‌باشد (تیدو ویلینگا، ۲۰۱۳). امروزه به دلیل فعالیت‌های انسانی در توسعه حمل‌ونقل دریایی شرایط محیط‌زیست بندر به‌طور فزاینده‌ای در معرض تهدید قرار گرفته است. توسعه بندر به دلیل نیازهای توسعه حمل‌ونقل دریایی عصر برای و پیچیده‌تر شدن عملیات‌های بندری انجام می‌شود. زیرا بندرها دروازه اصلی لجستیک در منطقه هستند. انجام توسعه بندر به معنای ساخت و تغییر مناطق ساحلی است که در نتیجه توسعه مناطق ساحلی برخی از اثرات منفی مانند مرحله ساخت و بهره‌برداری باعث کاهش کیفیت آب دریا، کیفیت هوا، وقوع تغییر الگوی جریان‌ها، سایش و رسوب‌گذاری و اختلال در حیات موجودات زنده اطراف اسکله به وجود خواهد آمد. توسعه و توسعه بندری که به این مفهوم از پایداری توجه دارد که بندر پایدار نامیده می‌شود. این مفهوم بندر

پایدار به این معنی است که بندر در مدیریت و عملیات خود به جنبه‌های اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی توجه دارد نه صرفاً سود یا سود در تجارت. فرآیند بهبود کیفیت محیط بندر باید به‌طور مداوم انجام شود تا روند تعمیر متوقف نشود (فرایند بی‌پایان) با توجه به پایداری عملکرد زیست‌محیطی بندر، یک رابطه هماهنگ، همسو و متوازن بین مردم و محیط‌زیست در منطقه بندر وجود خواهد داشت و از توسعه پایدار حمایت می‌کند (Wahyu, 2017).

۲-۸- آموزش علوم دریایی

دریا برای ملت‌های دریانورد، زندگی و حیات است؛ بنابراین مجبور هستند آن را خوب بشناسند، با آن درآویزند و در مبارزه هرگز تسلیم آن نگردند. آموزش و تربیت نیروی انسانی، لازمه رشد و توسعه و کلید همه‌ی موفقیت‌ها و پیشرفت‌هاست. نیروی انسانی آموزش‌دیده عامل کلیدی در تحقق اهداف سازمان است. مانع اصلی پیشرفت و توسعه، کمبود ابزار و تجهیزات و مواد خام نیست بلکه ناشی از کمبود نیروی انسانی آموزش‌دیده است. کشورها و سازمان‌ها قبل از آن‌که به بودجه، معدن، فناوری، نیروی انتظامی، قدرت هسته‌ای و ... نیاز داشته باشند، به انسان تربیت‌یافته و آموزش‌دیده احتیاج دارند. تربیت انسان باید در رأس همه هدف‌ها و برنامه‌های هر سازمان باشد و قبل از هر چیز، هدف باید انسان و کمک به او در جهت استفاده از توانایی‌هایش باشد. همه انسان‌ها توانایی‌ها و قابلیت‌هایی دارند، آموزش به آن‌ها کمک می‌کند تا بتوانند از ظرفیت‌های عظیم خود استفاده کنند (کریمی، ۱۳۹۴). با توجه به جایگاه مهم دریا در جغرافیای بین‌المللی و موقعیت ویژه آبراه‌های کشورمان، ارتقای دانش‌های مرتبط با دریا و بررسی علمی‌تر این بخش، اهمیت دوچندانی می‌یابد. در گذشته، آموزش‌های دریایی ما تنها به چند رشته مهندسی محدود بود. اما اکنون رشته‌های متنوعی به این آموزش‌ها اختصاص یافته‌اند و ابعاد مختلف علوم و فنون دریایی را دربرمیگیرند. ایجاد پتانسیل و ظرفیت در بخش آموزش و اشتغال‌زایی، از وظایف بخش حاکمیتی کشور و سازمان بنادر و دریانوردی در برنامه‌های توسعه‌ای است. باید دریانوردانی باکیفیت مطلوب در کشورمان تربیت شوند تا بتوانند به بهترین نحو در کشتی‌ها کار کنند (امری، ۱۳۹۷). کمبود قابل توجه متخصصان حقوق دریاها و حقوق دریایی و ضرورت آموزش بخش‌های مختلف درگیر در حوزه‌ی مسائل دریاها، توجه به مقوله‌های آموزش و پژوهش در حوزه‌ی حقوق دریاها و اقیانوس‌ها را دوچندان می‌کند. سواحل، دریاها و پیرامونی کشور و اقیانوس‌ها منابع و امکانات سرشاری در خوددارند که بهره‌برداری از آن‌ها مستلزم داشتن دورنما و برنامه‌ای مشخص و جامع در این زمینه است. هنوز از بسیاری از ظرفیت‌های موجود در سواحل کشور و دریاها و پیرامونی به‌درستی بهره‌برداری نمی‌شود و شناخت مناسبی از آن‌ها نیز وجود ندارد. اقیانوس‌ها میراث مشترک همه کشورها است و حتی کشورهایی که دسترسی مستقیم به آب‌ها آزاد ندارند، می‌توانند از اقیانوس‌ها و دریاها بهره‌برداری کنند. البته میزان این بهره‌برداری به توان تخصصی و اقتصادی کشورها وابسته است. اکنون بهره‌برداری کشور ما از محیط‌های اقیانوسی منحصر به ترابری دریایی و ماهیگیری محدود در اقیانوس هند است. درحالی‌که حدود ۹۰٪ واردات و صادرات کشور از محیط‌های دریایی صورت می‌گیرد و محتمل‌ترین تهدیدها نیز از مسیرهای دریایی امکان‌پذیر است. با این‌وجود هنوز چشم‌اندازی روشن، سیاست و راهبردی مشخص و برنامه اجرایی مدون برای توسعه در سواحل، دریاها و ورود به عرصه اقیانوس‌ها وجود ندارد. از این‌رو تدوین چشم‌انداز کشور در حوزه‌های دریایی و اقیانوسی؛ I در آن همه ابعاد از جمله آموزش، پژوهش، اطلاع‌رسانی، صنایع ساحلی و دریایی، توسعه سواحل، دفاع و امنیت، محیط‌زیست و حفظ ذخایر و تنوع زیستی و غیره لحاظ شود، بسیار ضروری است. بدیهی است که تدوین این سیاست‌ها مستلزم مشارکت همه‌جانبه مراکز آموزشی و پژوهشی دریایی، دستگاه‌های اجرایی دریایی و نیروهای دفاعی و امنیتی مرتبط است. از سوی دیگر داشتن نقشه علمی برای توسعه پژوهش‌های دریایی می‌تواند نقش مؤثری در ایجاد هماهنگی بین پژوهش‌های دانشگاه‌ها، مراکز پژوهشی دریایی و سازمان‌های دریایی ایجاد نموده و از دوباره‌کاری‌ها، موازی‌کاری‌ها و انجام پژوهش‌های غیرضروری جلوگیری نماید (سند راهبردی توسعه آموزش عالی کشور، ۱۳۹۲).

۲-۹- آموزش دریانوردان

آموزش‌های دریانوردان و آموزش‌های مهارتی، موتور محرکه اقتصاد و صنعت حمل‌ونقل دریایی در جامعه است، اگر این موتور محرکه بتواند به خوبی انجام‌وظیفه کند وضعیت بازار کار در شهرهای ساحلی نیز به ثبات لازم دست خواهد یافت. فرآیند آموزش و تربیت نیروی انسانی ماهر و کارآمد دریایی از سنین نوجوانی شروع می‌شود که نوجوانان بایستی در مدارس دریایی در کنار مباحث علمی و تئوری، مباحث عملی و مهارتی دریانوردی را نیز آموزش ببینند. بدون شک آموزش و تربیت کارکنان یک سرمایه‌گذاری عظیم برای سرمایه‌گذاران است. کنار گذاشتن تدریجی کشتی‌های آموزشی در کشورها و جایگزین کردن آن شبیه‌سازهای دریایی به دلیل هزینه‌های که هزینه کمتری دارند مشهود است و این بدان معنی است که ما سرمایه‌گذاری در آموزش و تربیت کارکنان دریایی را کنار گذاشته‌ایم. ولی تجربه ثابت کرده است که در صنایع پرخطر مانند دریانوردی، سرمایه‌گذاری در آموزش و بهبود شایستگی انسانی در بلندمدت بسیار سودآور است. از این رو، سرمایه‌گذاری در آموزش و پرورش یک سرمایه‌گذاری بلندمدت است. برای پرورش دریانوردان شایسته که با اموال و جان انسان‌های دیگران سروکار دارند دانشجویان این رشته باید علاوه بر دانش و مهارت، تجربه نیز کسب کنند و با اجرای آموزش‌های عملی سعی می‌شود تا از وقوع فجایع تا حد امکان جلوگیری شود (Yutaka Emi, 2007). آموزش دریانوردان شامل آموزش ایمنی، آموزش فنی، آموزش بازرگانی و غیره است. هر کدام به صورت زیر تعریف می‌شود:

۱- آموزش ایمنی مربوط به جنبه‌های ایمنی کشتی‌ها و کشتیرانی، منابع انسانی، عملیات، کالا و محیط‌زیست است که توسط کنوانسیون‌ها و الزامات SOLAS، STCW، و MARPOL پوشش داده می‌شوند.

۲- آموزش‌های فنی نیز شامل آشنایی با کشتی و درک سیستم مدیریت ایمنی. تجهیزات بسیار پیچیده‌ای آن است که مسائل ایمنی را نیز پوشش می‌دهد.

۳- آموزش بازرگانی به معنای جابجایی کالا، مراقبت از کالا و هر موضوع تجاری دیگر است. با این حال، هیچ استاندارد شناخته‌شده بین‌المللی برای آموزش یا صلاحیت تجاری دریایی وجود ندارد.

روش‌های آموزش عملی در آموزش‌های دریایی به چهار نوع تقسیم می‌شوند: آموزش با تجهیزات کارگاهی، آموزش با شبیه‌سازها، کارورزی (آموزش هم‌زمان با خدمت در کشتی)، آموزش با کشتی آموزشی (Knightsmart, 2003).

روند کنونی توسعه صنایع دریایی بحث حائز اهمیتی است و مهم‌تر از آن تطبیق هر چه بیشتر با این تغییرات و پیشرفت‌های فناوری می‌باشد. جهت‌گیری و حرکت صنایع دریایی جهان به سوی استفاده از تجهیزات اتوماتیک و پیشرفته بالأخص در صنعت کشتیرانی است. مسلماً هدف کشورهای دارای این صنعت نمی‌تواند مقابله با این پیشرفت‌های فن‌آوری باشد و تنها راه، گام برداشتن در جهت هماهنگ کردن خود و هم‌راستایی تمامی ارگان‌های ذی‌ربط با تغییرات و پیشرفت‌های فن‌آوری است. هر سازمانی برای نیل به اهداف، باید کادری از نیروهای لایق و کارآمد در اختیار داشته باشد. افراد برای ورود به هر صنعت و خدمتی به آموزش تخصصی و حرفه‌ای نیاز دارند تا دانش فنی و مهارت‌های لازم را برای انجام شایسته وظایف محول به دست آورند. این آموزش‌ها به کارکنان کمک می‌کند تا نقش فعال‌تر و مؤثرتری در نیل به اهداف سازمان ایفا کنند. پس یکی از وظایف اصلی و حیاتی در هر سازمانی، آموزش افراد آن سازمان است؛ زیرا داشتن کارکنان ورزیده یکی از مهم‌ترین عوامل در میزان کارایی و کارآمدی سازمان است (یوسفی، ۱۳۸۵). در حمل‌ونقل دریایی نیروی مهارت محور می‌تواند در بخش‌های مختلف کمک شایانی کند و در این راه، آموزش و پرورش با ایجاد هنرستان‌هایی که مهارت محور باشند باید گام مثبتی بردارد. بر همین اساس برای آشنا ساختن مردم و جوانان و تربیت کادر دریایی لازم است اقدامات ذیل به عنوان مقدمه کار در شهرهای ساحلی معمول گردد:

➤ در دوران تحصیلات متوسطه در کنار سایر رشته‌های مختلف همانند هنر، علوم انسانی و... رشته دریانوردی نیز گنجانده شود.

- فارغ‌التحصیلان این رشته مستقیماً وارد دانشگاه‌ها و دانشکده‌های علوم دریایی و دریانوردی شوند و همچنین سهمیه قابل توجهی از دانشجویان نیز از اهالی سواحل و جزایر دریاهای شمال و جنوب ایران انتخاب گردند.
- دانشکده‌های دریانوردی و علوم دریایی در سطوح مختلف با رشته‌ها و تخصص‌های گوناگون در شهرهای جنوبی، دریای خزر و سواحل دریاهای گرم جنوب تشکیل شود.
- ایجاد جذابیت‌های تفریحی از طریق تورهای بسیار ارزان مسافرتی و نیز تهیه و پخش برنامه‌های دریانوردی از صدا و به‌ویژه سیمای جمهوری اسلامی ایران در توجه تدریجی مردم به دریاها و مسائل دریاها نقش مهمی خواهد داشت. ایجاد شبکه خاصی به‌عنوان شبکه دریاها که برنامه‌های ویژه‌ای داشته باشد.
- برگزاری مسابقات ورزشی و علمی دریایی به‌صورت سراسر، مستمر و منظم در سراسر ایران و اعزام ورزشکاران برگزیده به المپیک‌های جهانی دریایی.
- مسافرت‌های دریایی با مسافت‌های کوتاه و بلند یا جایگزینی کشتی‌های مسافربری در بعضی سفرهای خارجی بجای وسایل هوایی و زمینی
- ایجاد محیط‌های بانشاط و شاداب در شهرها، جزایر و بنادر کوچک و بزرگ کناره خلیج فارس و دریای عمان همانند سواحل شمالی، تأمین آب آشامیدنی و زراعتی از طریق شیرین کردن آب دریا، کشاندن آب رودخانه‌ها به سواحل جنوبی، مرتب و گسترده نمودن ارتباطات زمینی و هوایی به سواحل جنوب از طریق جاده شوسه و راه‌آهن، ایجاد قطب‌های صنعتی مثل کشتی‌سازی و همچنین احیاء پوشش گیاهی در سواحل جنوبی (سیاری، ۱۳۸۷).

اولین مشکل در آموزش دریانوردان، گران بودن آموزش‌های دریانوردی و بین‌المللی بودن صنعت حمل‌ونقل دریایی مشکل دیگر، مسائل کارورزی فراگیران است. آموزش‌های دریانوردی، آموزش‌هایی کاربردی هستند و نیروها باید بعد از فراگیری نظری، برای کارورزی به دریا اعزام شوند. اما در کشور ما به دلیل الزامات قانونی و عدم تماس شرکت‌های کشتیرانی، برای جذب کارآموز، محدودیت‌هایی وجود دارد، که یکی از مشکلات فراگیران ما در زمان آموزش است در گذشته، آموزش‌های دریانوردی نسبت به صنایع دیگر، وضعیت مطلوبی نداشت. اما در سال‌های اخیر، پیشرفت قابل‌ملاحظه‌ای در زمینه استفاده از فناوری‌های روز دنیا به‌دست آمده است. تبدیل یک نظام آموزشی سنتی و قدیمی به یک نظام جامع و پیشرفته، نیازمند صرف وقت و هزینه‌های اولیه است. اما در درازمدت نه‌تنها این هزینه‌ها برمی‌گردند، بلکه به دلیل آموزش‌های مفید، در این صنعت جهانی شاهد سودآوری نیز خواهیم بود. چراکه با خرید فناوری، نه‌تنها آموزش افراد آسان‌تر می‌شود، بلکه زمینه اشتغال‌زایی برای جوانان و متخصصان کشورمان هم به وجود می‌آید مسئله دیگر، هدفمند نبودن برخی از مؤسسات و آموزش‌های دریایی و نبود امکانات لازم برای الحاق دانشجویان دریایی آزاد به کشتی است. برای رفع این مشکلات، سازمان‌های دریایی باید با دادن بورسیه و تقبل هزینه‌ها، انگیزه لازم را ایجاد کنند. از آنجاکه برخلاف بسیاری از رشته‌ها، آموزش رشته دریانوردی باید حتماً به‌صورت علمی انجام شود، اختصاص یارانه مناسب از سوی دولت برای تأمین آموزش شرکت‌های فعال در این زمینه، عاملی است که موجب تسهیل واردات تجهیزات مربوط به این امر از خارج کشور خواهد شد (امری، ۱۳۹۷).

۳- نتیجه‌گیری

امروزه شاخص توسعه انسانی از شاخص‌های پایدار برای توسعه همه‌جانبه کشورها و ملت‌ها محسوب می‌گردد و سرمایه انسانی از باارزش‌ترین، ماندگارترین و پایدارترین سرمایه هر جامعه است. توسعه سواحل و بهره‌برداری بهینه از شهرهای ساحلی و حفظ محیط‌زیست آن‌ها مستلزم افزایش آگاهی عمومی سبب نسبت به دریا و همه‌گیر شدن دانش دریایی است در نتیجه یکی از راه‌های مؤثر توسعه و بهبود شاخص انسانی، توسعه فناوری‌های آموزشی است و از آنجایی که دانش دریایی در جامعه تخصصی، تصمیم‌ساز و عموم مردم چندان گسترش نیافته است، بنابراین وظیفه مراکز آموزشی



و پژوهشی مرتبط با دریا بسیار سنگین است. سیاست‌های توسعه پایدار در ابعاد اجتماعی و اقتصادی باید مبتنی بر مشارکت همه ذینفعان عمومی و خصوصی از جمله شرکت‌های کشتیرانی، شرکت‌های مرتبط با بندر و جامعه در امر آموزش و تربیت در زمینه علوم دریایی باشد. با افزایش هنرستان‌های دریایی، مراکز آموزش علوم دریایی، دانشگاه‌های دریانوردی و تدوین رشته‌های جدید علوم دریایی در مقاطع کارشناسی، کارشناسی ارشد و دکترا زمینه برای توسعه علوم دریایی در کشور بیش از پیش فراهم شود و در آینده نزدیک شاهد قطع وابستگی به سایر کشورها باشیم. بدون شک در صورت توجه به ظرفیت‌های اقتصادی شهرهای بندری می‌توان به تدریج بر مشکل اقتصاد تک‌محصولی کشور نیز فائق آمد. به علاوه، با توسعه آموزش علوم دریایی، پژوهش‌های دریایی و تربیت مدیران کارآمد دریایی می‌توان علاوه بر تأمین بهتر امنیت کشور، به توسعه هرچه بیشتر استان‌های محروم ساحلی خصوصاً در جنوب کشور پرداخت؛ صنایع دریایی، غذایی و دارویی را توسعه داد؛ بخشی از انرژی مورد نیاز خود را از دریا تأمین کرد و صنایع حمل‌ونقل و گردشگری ساحلی و دریایی را رونق بخشید و باعث توسعه پایدار شهرهای ساحلی شد.

۵- منابع

- ۱) امری، سجاد، ۱۳۹۷، شناسایی عوامل مؤثر بر ارتقای سطح کیفی و ایمنی عملکرد افسران عرشه کشتیهای نفتکش شرکت ملی نفتکش ایران، فصلنامه صنعت حمل و نقل،
- ۲) حسن پور، هوشنگ، ۱۳۹۱، توسعه آموزش همه جانبه مبنای توسعه سواحل مکران و نقش آن در اقتدار دریایی ج.ا.ا، اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران
- ۳) حیدری زاده، الهه، ۱۳۸۷، نقش آموزش نوین و مهارتها در توسعه فرهنگی، مجله مدیریت فرهنگی، سال دوم، پیش شماره دوم
- ۴) سند راهبردی توسعه آموزش عالی کشور در حوزه علوم و فنون دریایی و اقیانوسی، ۱۳۹۲، معاونت آموزشی وزارت علوم، تحقیقات و فناوری
- ۵) سیاری، حبیب‌الله، طحانی غلامرضا، ۱۳۹۴، راهبردها و قدرت دریایی، تهران، انتشارات آجا، نیروی دریایی دفتر
- ۶) سیاری، حبیب‌الله، ۱۳۸۷، نقش نیروی دریایی بر حفظ قدرت و سیادت دریایی جمهوری اسلامی ایران، علوم و فنون نظامی، شماره، ۱۳۸۷، ۱۱ ص ۸-
- ۷) طاهریان، سعید، ۱۳۸۹، نقش آموزش و پرورش در توسعه
- ۸) عمادزاده، م. ۱۳۷۴، مباحثی از اقتصاد آموزش و پرورش، اصفهان: جهاد دانشگاهی دانشگاه اصفهان، ۱۳۷۴، ص ۲۴
- ۹) کریمی، فریبا، سلیمی، محمدرضا، ۱۳۹۴، نقش آموزش در ارتقاء بهره‌وری نیروی انسانی در سازمان‌ها، همایش بین‌المللی مدیریت و فرهنگ توسعه، دوره ۲، ۱۳۹۴
- ۱۰) کاظمی، موسی، ۱۳۷۹، توسعه پایدار شهری مطالعه موردی قم، مقالات اولین همایش مدیریت و توسعه شهری پایدار در نوحی شهری، تبریز،
- ۱۱) مطلبی کربکندی، محمدعلی، راهبردهای مناسب توسعه حملونقل دریایی ج.ا.ا، ایران، فصلنامه اقتصاد دفاع، شماره هفدهم، پاییز
- ۱۲) یوسفی همایون، بهمنش ملیحه، ۱۳۸۵، نقش آموزش نیروی انسانی در توسعه صنایع دریایی ایران، همایش هماهنگی ارگانهای دریایی کشور، دوره ۸
- 13) Knightsmart Limited, 2003, AVAILABILITY AND TRAINING OF SEAFARERS, Prepared for the OECD Maritime Transport Committee by Precious Associates Limited
- 14) Vellinga, T. (2013). Green Ports. Marin Smart Ports Seminar April 23.
- 15) Wahyu Nur Hidayatun Nisa, 2017, Students Department of Marine Transportation Engineering
- 16) www.pishkhan.com/news/40201
- 17) www.nedayetosee.com
- 18) Yutaka Emi, 2007. An approach to the optimum utilization of training vessels in order to carry out the most suitable practical training, World Maritime University



Investigating the role of railway development in the prosperity of Iran's coastal tourism industry

),Saeid Paydar (Doctoral student of Geography and Urban Planning, University of Tehran) teacher and official tourism guide, Iran. paydar.saeid@ut.ac.ir **۲, Karamatullah Ziari** (Professor of Department of Geography and Urban Planning, University of Tehran). **۳ . Zahra Khormeji** (Tourism Expert, Technical Director of Paravaz Tourism Agency, Bushehr, Iran). **۴, Elahe Khorramabadi** (Master of Accounting Expert, Investment Manager The coastal city of Gnaveh Municipality, Iran) **۵, Somayeh Bahadori** (Master of Economist, Islamshahr Municipality) **۶, Davoud Nadim**, Master (of Public Administration, founder of Urban Investment School in Iran, Tabriz, Iran)

Abstract

Introduction and purpose: Considering the important role of access and transportation to tourist areas, as well as the great contribution that coastal tourism has in the tourism industry, the present study was conducted with the aim of investigating the role of railway development for the , prosperity of the coastal tourism industry

Research method: The present research is based on the objective, applied research and based on the nature and review method, and the data has been collected by library method by referring to relevant documents and books. In this way, theoretical studies were used to clarify the literature of the subject and compile the theoretical foundations and records of the research. By referring to the libraries and using the books, theses and written articles, the required materials were collected

Results and conclusions: Railways are favorable for tourists due to the reduction of travel time and cost and have a lot of attraction for them. The existence of railways, especially high-speed railways, can lead to the development of coastal cities and the development of the domestic and foreign tourism industry in this part of Iran both in the short term and in the long term. Tourists can use , the high-speed railway station to reach a large number of scattered coastal settlements

Key words: railway station, coastal tourism, tourism industry, rail transport industry, economic activity

بررسی نقش توسعه راه های ریلی در رونق صنعت گردشگری ساحلی ایران

۱. سعید پایدار (دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه تهران، مدرس و راهنمای رسمی گردشگری ایران (paydar.saeid@ut.ac.ir) ۲. دکتر کرامت الله زیاری (استاد گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه تهران) ۳. زهرا خورموجی (کارشناس گردشگری، مدیر فنی آژانس گردشگری پرواز، بوشهر، ایران) ۴. الهه خرم آبادی (کارشناس ارشد حسابداری، مدیر سرمایه گذاری شهرداری شهر ساحلی گناوه، ایران) ۵. س میه بهادر ی (کارشناس ارشد اقتصاد، شهرداری اسلامشهر) ۶. داوود ندیم، (کارشناس ارشد مدیریت دولتی، موسس مدرسه سرمایه گذاری شهری در ایران، تبریز، ایران)

چکیده

مقدمه و هدف: با توجه به نقش مهم دسترسی و نحوه و نقل و انتقال به مناطق گردشگری و همچنین سهم بزرگی که گردشگری ساحلی در صنعت گردشگری دارد، مطالعه حاضر با هدف بررسی نقش توسعه راه های ریلی جهت رونق صنعت گردشگری ساحلی انجام شد.

روش پژوهش: تحقیق حاضر بر مبنای هدف، از نوع تحقیقات کاربردی و بر اساس ماهیت و روش مروری است و داده ها به روش کتابخانه ای با مراجعه به اسناد و کتب مربوطه جمع آوری گردیده است. بدین ترتیب که ابتدا جهت روشن شدن ادبیات موضوع و تدوین مبانی نظری و سوابق پژوهش از مطالعات نظری بهره گرفته شد که با رجوع به کتابخانه ها و استفاده از کتب، پایان نامه ها و مقالات نگاشته شده مطالب مورد نیاز گردآوری شدند.

نتایج و نتیجه گیری: راه های ریلی به دلیل کاهش زمان و هزینه سفر مطلوب گردشگران هستند و جاذبه زیادی برای آن ها دارند. وجود راه های ریلی و بخصوص راه های ریلی سریع السیر می تواند هم در کوتاه مدت و هم در بلند مدت موجب توسعه شهرهای ساحلی و توسعه صنعت گردشگری داخلی و خارجی در این بخش از ایران گردد. گردشگران می توانند از ایستگاه راه های ریلی سریع السیر برای رسیدن به تعداد زیادی سکونتگاه پراکنده ساحلی استفاده می کنند.

واژگان کلیدی: ایستگاه راه های ریلی، گردشگری ساحلی، صنعت گردشگری، صنعت حمل و نقل ریلی، فعالیت اقتصادی

مقدمه

گردشگری یکی از بخش هایی است که عامل ایجاد تغییرات اساسی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی در شهرها بوده و امروزه به عنوان یک صنعت پویای اقتصادی از آن نام برده می شود. این صنعت امروزه به عنوان بزرگترین و متنوع ترین صنعت در دنیا به حساب می آید. در بسیاری از کشورها این صنعت پویا را به عنوان منبع اصلی درآمد، اشتغال زایی، رشد بخش خصوصی و توسعه ساختار زیربنایی می دانند. مطابق برآورد سازمان جهانی گردشگری، کل گردشگران دنیا در سال ۱۹۵۰ تقریباً ۲۵ میلیون نفر و در سال ۲۰۰۰ حدود ۷۰۰ میلیون نفر بوده اند. که این رقم در سال ۲۰۲۰ به حدود ۱/۶ میلیارد نفر رسید که این ارقام نشان دهنده رشد بسیار بالای آن در یک دوره پنجاه ساله (۱۹۵۰-۲۰۰۰) است (۱). گردشگری اشکال و تنوع بسیاری دارد که هر یک جذابیت

و مشخصات خاص خود را دارند. دریا و سواحل آن به علت داشتن جاذبه های زیبا و جذاب از دیرباز مورد توجه عموم مردم قرار گرفته و همواره در کشورهای مختلف برای گذران اوقات فراغت با انگیزه تفریح و استراحت انتخاب می شود (۲). بر اساس آمار و ارقام سازمان جهانی گردشگری، بیشترین گردشگران جهان مربوط به بخش گردشگری ساحلی بوده است. محبوبیت همیشگی سواحل و گستردگی حجم تقاضا برای آن، در کنار ساختار شکننده این محیط ها سبب شده است که برنامه ریزان، توجه فزایندهای نسبت به توسعه پایدار در این مناطق داشته باشند و به منظور دستیابی به گردشگری پایدار، با هدف حفظ منافع اقتصادی، ارتقاء گردشگری و حفظ منابع زیست محیطی تلاش نمایند. نوارهای ساحلی از جمله فضاهایی هستند که غالباً پیوند ناگسستنی با حوزه ها و مراکز شهری اطراف خود دارند این نواحی، مرکز تجمع بیشترین فعالیتهای انسانی شامل بازرگانی، تجارت، انرژی، ماهیگیری، سکونت و نیز گردشگری هستند (۳). به طور خاص، مناطق ساحلی نقش مهمی در بخش گردشگری دارند زیرا همچنان مناطق مورد علاقه گردشگری هستند. این بدان دلیل است که در این مناطق فعالیت های گسترده ای ارائه می شود که می توانند توسط گردشگران مورد استفاده قرار می گیرند و موجب لذت آن ها شوند. این امر به توبه خود باعث توسعه اقتصادی نواحی ساحلی در بسیاری از کشورهای پیشرفته و در حال توسعه در سراسر جهان شده است (۴). بر اساس نتایج مطالعات هر گردشگر خشکی که وارد یک کشور می شود ۱۲ شغل و در گردشگر دریایی ۱۶ شغل ایجاد می کند (۲). گردشگری ساحلی همچنین به عنوان یک بخش قابل توجه در حال رشد در جهانگردی جهانی در نظر گرفته می شود (۴).

گردشگری ساحلی هم اکنون به عنوان یکی از بخش های کلیدی در رشد صنعت گردشگری شناخته می شود به نحوی که اکثر کشورها در صدد تنوع بخشیدن به آن و افزایش راه های کسب درآمد هستند. بسیاری از کشورهای کوچک حوزه خلیج فارس تنها با داشتن چند صد متر نوار ساحلی، تبدیل به قطب توریسم ساحلی در منطقه شده اند. همچنین در حوزه دریای خزر، کشورهای ترکمنستان و جمهوری آذربایجان در حال ساخت جزار مصنوعی در سواحل خزر هستند تا به واسطه آن از مزایای اقتصادی این صنعت بهره مند گردند. اما کشور ایران علی رغم دارا بودن ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر نه تنها سهم بسیار ناچیزی از درآمدهای گردشگری ساحلی جهان و خاورمیانه را به خود اختصاص داده است بلکه حتی نتوانسته گردشگران داخلی را هم پاسخگو باشد (۲).

مطالعات زیادی در مورد تحلیل عوامل موثر بر انتخاب مقصد گردشگران انجام شده است و می توان هانت را پیشگام این روش دانست. مقصد گردشگری را می توان ترکیبی از منابع طبیعی، زیرساخت ها و خدمات رویدادهای فرهنگی و غیره دانست. ویژگی های این صنعت به جذابیت، امکانات و قابلیت دسترسی سیستم حمل و نقل مربوط می شود. به طور خاص، عوامل جذابیت جریاناتی را به یک مقصد معین هدایت می کنند. امکانات گردشگری فاکتوری اساسی هستند، زیرا نبود آنها مانع سفر گردشگران برای لذت بردن از این جاذبه ها می شود. به طور کلی، دسترسی به مقاصد گردشگری به موارد مختلفی مربوط است ولی حمل و نقل برای دستیابی به آنها از همه مهم تر به نظر می رسد (۵). در برخی شرایط هزینه حمل و نقل بزرگترین بخش هزینه سفر را تشکیل میدهد. با افزایش تقاضا برای مسافرت، ظرفیت وسیله های مختلف حمل و نقل عاملی حیاتی در افزایش یا کاهش صنعت جهانگردی به حساب می آید. سرمایه گذاری در صنعت حمل و نقل هر کشور، جز زیر ساختها و زیربنای توسعه آن کشور، محسوب می گردد که در واقع نخستین گامی است که در جهت بهبود صنعت جهانگردی و اوضاع حمل و نقل برداشته می شود (۶).

۷). با پیشرفت تکنولوژی و نوسازی وسایل نقلیه حمل و نقل، سرویس های سریع السیر به طور فعال در کشورهای مختلف توسعه و ساخته شده اند که باعث کوتاه شدن زمان سفر، ایجاد فعالیت های تجاری مثبت و رشد گردشگری شده است. طی سالیان اخیر هزینه های سفر جهانگردی در مجموع کاهش یافته است (اگرچه هزینه های سفر کمی افزایش یافته است، ولی کل زمان سفر به دلیل رشد تکنولوژی به طور قابل توجهی کاهش یافته است لذا هزینه کلی سفر نیز کمتر شده است). لذا دسترسی به مناطق گردشگری به طور قابل توجهی بهبود یافته است (۸). توسعه حمل و نقل در بخش دولتی و خصوصی تاثیر عمده ای بر رشد و هدایت صنعت گردشگری داشته است. فراهم بودن امکانات حمل و نقل مناسب، راحت و سریع، ایمن، مطمئن، پیش شرط توسعه گردشگری است زیرا گردشگران در تصمیمات خود دو عامل هزینه و زمان را مدنظر دارند و برای دسترسی به مقاصد گردشگری انتخاب نوع سیستم حمل و نقل و یا فراهم بودن سیستم مناسب بر این دو عامل تاثیر می گذارد. حمل و نقل و گردشگری از دیرباز تاثیر متقابل ویژه ای بر یکدیگر داشته اند به نحوی که عدم توسعه هر یک باعث عدم پیشرفت دیگری گردیده است و تاثیر نقل بر پیشرفت و توسعه گردشگری بسیار بیشتر و مشخص تر می نماید. صنعت گردشگری به سرعت در حال گسترش است و این صنعت به یکی از بزرگترین زمینه های کسب و کار در جهان مبدل شده است. همچنین صنعت گردشگری حاصل مسافرت و اقامت مردم در خارج از محیط متعارف خود می باشد در گردشگری زیر ساخت ها به خصوص حمل و نقل در توسعه گردشگری دارای اهمیت است. از یافته های این پژوهش می توان به اهمیت کلیدی صنعت توریسم برای اقتصاد کشور و ضرورت توجه نقش حمل و نقل (ریلی) و تاثیرگذاری آن در گردشگری داخلی و خارجی می باشد (۹). بنابراین، توسعه صنعت گردشگری با توسعه راه های ریلی سریع السیر ارتباط مثبتی دارد و این استدلال توسط بسیاری از مطالعات مرتبط تأیید شده است. علاوه بر این، تحقیقات مرتبط همچنین اشاره کرده اند که توسعه راه های ریلی سریع السیر منجر به تغییر در رفتارهای گردشگری مانند ماندن کمتر در شب برای گردشگران و گروه های گردشگری شده که موجب زمان بیشتر برای گردشگری و رفتن به مناطق متنوع تر بیشتر شده است (۸). عواملی را که می تواند در جذب گردشگران به سوی حمل و نقل ریلی موثر باشد شش مورد هستند: ۱. تسهیلات و کیفیت خدمات ۲. هزینه ی خرید بلیط ۳. مدت طی زمان سفر ۴. تاریخ سفر ۵. فاصله اقامتگاه گردشگر تا ایستگاه راه آهن در مبدأ ۶. فاصله ی مبدأ تا مقصد (۱۰). طبق آمار منتشر شده توسط مجمع جهانی اقتصاد، کیفیت زیرساخت های ریلی در ایران به طور قابل توجهی بالاتر از سایر حالت ها است اما سهم متوسط آن در حمل و نقل پاین ترین میزان است (۱۱). شبکه حمل و نقل ریلی ایران تا انتهای سال ۱۳۹۴ گستردگی ۱۳۳۴۸ کیلومتری داشته است. شبکه ریلی زیرساخت های مناسبی را برای سرمایه گذاری، رشد و ارتقای صنعت گردشگری دارا می باشد. از یک دیدگاه صنعت گردشگری مادر تمام صنایع است، چون با راه افتادن چرخ صنعت گردشگری چرخ همه صنایعی که انسان در مقام یک گردشگر به محصولات و خدمات آنها در طول سفر نیاز دارد به کار می افتد و فعال میشود در بین شقوق مختلف حمل و نقل مسافر در رابطه با گردشگری، راه آهن به دلیل قیمت ارزان، ایمنی بالا، راحتی سفر اهمیت خاصی پیدا کرده است (۱۲). مطلوبیت بالای قطارهای مسافری به دلایلی مثل سرعت، نظم، ایمنی، قیمت، خدمات، در به در بودن، مشتری مداری، کلاس اجتماعی، سهولت استفاده از قطار می باشد (۱۳، ۱۴). به این دلیل نوعی از قطار ها تحت عنوان قطار گردشگری شکل گرفته توسعه یافته اند. قطار گردشگری^۱، شکل سوم کاربرد قطار علاوه بر جابجایی بار و مسافر است. در قطارهای گردشگری، هدف رسیدن به مقصد نیست، بلکه نفس سفر و گردش هدف اصلی است. لذا در این قطارها سرعت

^۱ Train Tour

سیر و زمان، نقش بسیار کم‌رنگی دارند. در ایران گردشگری ریلی به ورود چند قطار گردشگری خارجی از مرزهای بازرگان و سرخس و همچنین برگزاری چندین تور داخلی توسط شرکت‌های مالک ریلی مسافری در سالهای اخیر محدود می‌شود. شاید این به خاطر عدم وجود طرح جامع گردشگری ریلی و به تبعه آن عدم ورود مستقیم راه آهن ایران به عنوان متولی هماهنگ کننده در برگزاری و راه اندازی قطارهای گردشگری داخلی می‌باشد (۱۲). در این زمینه نتایج مطالعات نشان داده اند که تعداد گردشگران داخلی، تعداد گردشگران خارجی و درآمد کل گردشگران خارجی تحت تاثیر راه های ریلی بوده است. این تجزیه و تحلیل نشان داد، تاثیر متغیر راه های ریلی سریع السیر بر گردشگری قابل توجه است و نقش مهمی در ورود گردشگران خارجی دارد، در حالی که برای گردشگران داخلی قابل توجه نیست (۱۵، ۱۶). کارتنی و همکاران (۲۰۱۷) ایتالیا را بررسی کردند. نتایج مطالعه آن ها لذت بخشی خدمات راه های ریلی سریع السیر در مقایسه با سایر اشکال حمل و نقل را نشان داد. این مطالعه نشان می دهد که تمایل به پرداخت هزینه خدمات راه های ریلی سریع السیر ۴۰٪ بیشتر از قطار سنتی است و قابلیت دسترسی به حمل و نقل نقش مهمی در تعریف جذابیت خاص شهر و منطقه توریستی دارد (۱۶). باگیلارا و مورلو (۲۰۲۰) تاثیر راه های ریلی سریع السیر در گردشگری را با رگرسیون پواسون از نظر جغرافیایی بررسی کردند و در مطالعه خود شاهد افزایش ضریب راه های ریلی سریع السیر بین سالهای ۲۰۰۷ و ۲۰۱۶ برای گردشگران ملی و بین المللی افزایش بودند ولی این افزایش بر ای ملی (۶۵٪) بیشتر از بین المللی (۳۵٪) بود (۱۷). جو و چن (۲۰۲۰) با نگاهی به تایوان، دریافتند که در برخی از ایستگاه ها راه های ریلی سریع السیر ممکن است در افزایش ورود گردشگران موثر باشند (۸). کاستیلو-مانزانو و همکاران (۲۰۱۸)، با بررسی اتحادیه اروپا و با در نظر گرفتن ۲۸ کشور بین سالهای ۱۹۹۶ و ۲۰۰۴ مطالعه ای را انجام دادند. متاثر از سرعت بالای خطوط ریلی، تعداد کل گردشگران و میانگین مدت اقامت آنها، قیمت خدمات اقامتی و تولید ناخالص داخلی تحت تاثیر قرار گرفته اند. آنها دریافتند راه های ریلی سریع السیر نقشی مهم در گسترش گردشگری دارند (۱۸). لذا نقشی که راه های ریلی سریع السیر در توسعه اقتصاد گردشگری بازی می کند بحث برانگیز است. وانگ و همکاران دریافتند که راه های ریلی سریع السیر توزیع مجدد و تحول در بازار گردشگری را ترویج می کند، و شهرهای مختلف را قادر می سازد به مقصدهای اصلی گردشگری تبدیل شوند. برخی از محققان همچنین اظهار داشتند که ساخت و ساز راه های ریلی سریع السیر باعث افزایش تعداد گردشگران و درآمد گردشگری می شود (۱۹، ۲۰). گائو، سو و وانگ (۲۰۱۹) دریافتند که راه های ریلی سریع السیر درآمد گردشگری را افزایش نمی دهد، اما ورود گردشگران را تقویت می کند (۲۱). در مقابل، محققان دیگر اظهار داشته اند که راه های ریلی سریع السیر تاثیر ناچیز یا تأثیری در رشد اقتصاد گردشگری دارد (۲۲). اگرچه برخی از مطالعات اثر راه های ریلی سریع السیر را بر اقتصاد گردشگری ارزیابی کرده اند، اما شکلفها در ادبیات و مطالعات در این زمینه همچنان وجود دارد (۲۳). لذا با توجه به نقش مهم دسترسی و نحوه و نقل و انتقال به مناطق گردشگری و همچنین سهم بزرگی که گردشگری ساحلی در صنعت گردشگری دارد، مطالعه حاضر با هدف بررسی نقش توسعه راه های ریلی جهت رونق صنعت گردشگری ساحلی انجام شد.

روش پژوهش

تحقیق حاضر بر مبنای هدف، از نوع تحقیقات کاربردی و بر اساس ماهیت و روش مروری است و داده ها به روش کتابخانه ای با مراجعه به اسناد و کتب مربوطه جمع آوری گردیده است. بدین ترتیب که ابتدا جهت روشن شدن ادبیات موضوع و تدوین مبنای

نظری و سوابق پژوهش از مطالعات نظری بهره گرفته شد که با رجوع به کتابخانه ها و استفاده از کتب، پایان نامه ها و مقالات نگاشته شده مطالب مورد نیاز گردآوری شدند.

نتایج

در مرور متون صورت گرفته ابتدا به مرور میانی مرتبط با هدف مقاله پرداخته ایم. پس از آن به دلایل، اهمیت، ابعاد و نقش راه آهن در توسعه گردشگری ساحلی پرداخته ایم.

اهمیت دریا و نقش آن در اقتصاد و سیاست

اهمیت دریا و نقش آن در اقتصاد و سیاست دنیا غیرقابل انکار و توجه به آن نیز ضروری می باشد. تاریخ سیاسی جهان گواهی می دهد که کشورهایی که راهبرد دریاگرایی داشته اند؛ قدرتمند و توسعه یافته شده اند. اگر تمام فعالیت های اقتصادی وابسته به دریا جمع شود، به اصطلاح "اقتصاد آبی" اتحادیه اروپا مسئول حدود ۵.۴ میلیون شغل و ارزش افزوده ناخالص تقریباً ۵۰۰ میلیارد یورو در سال است (۲۴).

کشور ایران به دلیل برخورداری از سواحل طولانی در خلیج فارس و دریای عمان/اقیانوس هند از موقعیت جغرافیای ممتازی نسبت به سایر همسایگانش برخوردار است (۲۵). ایران به عنوان یک قدرت منطقه ای در جنوب غرب آسیا با داشتن سواحل در نوار جنوبی به طول ۲۴۴۰ کیلومتر از دهانه فاو تا بندر گواتر. ظرفیت ژئوپلیتیکی عظیمی دارد که میتواند از این پتانسیل نهایت بهره را ببرد. با توجه به این که ساختار اقتصادی ایران بعد از اکتشاف و بهره برداری از منابع نفتی به شدت متکی به صادرات نفت و درآمدهای ارزی حاصل از آن بوده است و تلاش های صورت گرفته برای خروج از این وضعیت و اتخاذ سیاستهای اقتصادی غیر نفتی نتیجه چندانی دربر نداشته است؛ اینک برای ایجاد توسعه ای همه جانبه و پایدار و همچنین جایگزینی منابع جدید کسب درآمد به منابع نفتی در کشور، نیازمند استفاده از تمامی امکانات و قابلیتها هستیم (۲۵).

خلیج فارس

خلیج فارس در واقع عبارت از یک خلیج یا پیش رفتگی وسیع آب در خشکی در بخش جنوب غربی قاره آسیا و شمال شبه جزیره عربستان و جنوب فلات ایران است. این خلیج در واقع شاخه شمال غربی اقیانوس هند است که به واسطه دریای عمان به اقیانوس هند مرتب شده است. خلیج فلوس از جمله دریاهاى کوچک داخلی است که از لحاظ طبیعی و ساختمانی با سایر دریاهاى اطراف خود متفاوت است. عمق خلیج فارس کم است و بنابراین در شمار دریاهاى کم عمق جهان مانند خلیج هودسن، دریای بالتیک و دریای شمال محسوب می شود. بیشترین عمق آب خلیج فارس از ۹۲ متر تج اوز نمی کند (۲). منطقه خلیج فارس به دلایل مختلفی از جمله وجود منابع فسیلی انرژی در آن، قلب جهان اسلام بودن، به ویژه به دلیل وجود مکه و مدینه در آن، یک راه ارتباطی مهم میان سه قاره آسیا، آفریقا و اروپا، دارای اهمیت زیادی در جهان است (۲۸).

ارزش تاریخی و تمدنی ساحل

از سده شانزدهم با آغاز انقلاب دریانوردی تا کنون، کرانه های دریایی آرام آرام به گرانگه تمدن تبدیل شده اند. در واقع پایه و زیربنای سیستم نوین جهانی، از سده ۱۵۰۰ میلادی و با پیدایش منطقه جهانی شکل گرفت. تا پیش از این دوران، همه نواحی

جهان در انزوای نسبی از یکدیگر به سر میبردند. والراشتاین نیز با اشاره به اینکه ویژگی سیستم جهانی در تاریخ، پیدایش نوعی تقسیم کار میان بخشهای هسته و پیرامون است، نخستین مرحله توسعه اقتصاد نوین جهانی را در فاصله ۱۶۰۰-۱۴۵۰ میلادی می‌شمارد که طی آن بخش هسته از ناحیه مدیترانه و ایبری به شمال باختری اروپا انتقال یافت. نتیجه انقلاب بازرگانی سده های هفده و هیجده و تداوم آن تاکنون، بستر رویکرد گسترده جهان نو به ساحل و چیرگی نسبی اقتصاد دریا پایه بهجای اقتصاد خشکی پایه بوده است. ساحلی شدن اقتصاد جهانی در واقع به معنای متمرکز کانونی کنشها، جمعیتها و نیز تنشها و بحرانها در این محورها است. این تمرکز کانونی بویژه در پیرامون کرانه های دریایی اروپای باختری، آمریکای شمالی و خاور دور پیشرفته که ۸۵ درصد تولید ناخالص و ۸۶ درصد صادرات جهانی را در اختیار دارند، قابل مشاهده است (۲۶، ۲۷).

مهم ترین بنادر و سواحل ایران در حاشیه خلیج فارس

بنادر استان خوزستان: بندر امام خمینی، بندر خرمشهر، بندر آبادان، بندر ماهشهر، بندر اروندکنار- بنادر استان بوشهر: بندر بوشهر، بندر گناوه، بندر عسلویه، بندر خارک، بندر کنگان، بندر دیلم، بندر دیر- بنادر استان هرمزگان : بندر شهید رجایی، بندر شهید باهنر، بندر لنگه، بندر کیش، بندر قشم، اسکله حقانی (۲).

نقش سواحل خلیج فارس در اقتصاد ایران

دستمک از ۱۹۵۷ تاکنون، کرانه های خلیج فارس از خرمشهر تا بندرعباس به دلیل تمرکز منابع نفتی- گازی و نیز بنادر بازرگانی، محور کلیدی و حیاتی ایرانند. در مجموع از تیمه دوم سده بیست، محور ساحلی شمال خلیج فارس بنا به ملاحظات ژئواکونومیک، تبدیل به ستون و محور اقتصادی برای استمرار بقای ملی ایرانیان بوده است. این محور با تبدیل شدن به محور تولید و صدور نفت خام، محور پایه ای بازرگانی یا صادرات - واردات و محور اصلی سرمایه گذاری های هیدروکربنی، عمق استراتژیک ایران را در برابر تهدیدهای دریایی متعایل به صفر ساخته است (۲۹).

گردشگر

سازمان جهانی جهانگردی گردشگر را اینگونه تعریف نموده است:
گردشگر کسی که حداقل یک شب در یک اقامتگاه عمومی یا خصوصی در محل مورد بازدید، به سر برد. توریسم واژه ای است متشکل از دو بخش تور (Tour) یعنی سفر، سیاحت، مسافرت یا گردش کردن و ایسم (IsM) که پیروندی است مصطلح به معنای مکتب با طرز تفکری خاص. در واقع توریسم یعنی مکتبی که پایه ی فکری ان سیاحت و جهانگردی است و توریست کسی است که به مسافرت و جهانگردی می پردازد.

گردشگری دریایی

ز مجموعه فعالیتهای تفریحی و سرگرمی را که در محیط های دریایی دور از ساحل توسط گردشگران انجام میشود به عنوان گردشگری دریایی یاد میشود. این نوع گردشگری از نظر ماهیت، از گردشگری ساحلی متفاوت بوده هر چند ممکن است شباهت هایی بین این نوع گردشگری و گردشگری ساحلی وجود داشته باشد اما نوع فعالیتهای تفریحی در گردشگری دریایی بیشتر در آبهای عمیق و دور از خشکی انجام می گیرد و به تجهیزات و امکانات و آموزشهای ویژه ای نیاز دارد و با خطرات بیشتری نیز همراه است. فعالیتهای تفریحی آبی مانند غواصی، سفرهای دریایی، اسکی

روی آب، جت اسکی، آکواریوم دریایی ماهیگیری درآبهای عمیق از مهمترین جذابیت های گردشگری دریایی هستند (۳۰). سه عنصر مهم دریا، نور آفتاب و سواحل شنی به عنوان مهمترین عناصر دریایی جذاب، گردشگران را از سراسر جهان به سمت دریاهایی که در منطقه معتدل و حوزه مدیترانه، قرار گرفته اند به سوی خود جلب کرد و کشورهایی که در حاشیه این دریاها قرار دارند، بیشترین سهم گردشگری و درآمدزایی را از طریق فعالیت گردشگری دریایی به دست می آورند. برگزاری گشتهای دریایی توسط شناورهای مجهز به انواع تفریحات، انجام انواع ورزشهای آبی، استفاده از امکانات ساحلی برای استراحت، اقامت در هتل های ساخته شده درون آب، راه رفتن در توتل های شیشه ای درون دریا و برقراری ارتباط نزدیک با موجودات دریایی، حداقل مواردی است که در دنیا مورد توجه گردشگران است (۳۱). کشور ایران با داشتن سواحل ممتد و طولانی در شمال و جنوب کشور و همچنین وجود جاذبه های متنوع طبیعی در سواحل و در پهنه دریاها از شرایط مستعدی برای توسعه گردشگری دریایی برخوردار است و به صورت بالقوه پتانسیل بالایی دارد. وجود جزایر متعدد در مناطق جنوبی، در خلیج فارس و دریای عمان، زمینه را برای توسعه گردشگری دریایی فراهم آورده است. در سالهای اخیر متأسفانه از ظرفیت های گردشگری دریایی در ایران به درستی استفاده نشده است و به علت نبود فرهنگ گردشگری دریایی و عدم رعایت اصول گردشگری دریایی، بعضاً شاهد هستیم که حتی در صورت راه اندازی گردشگری دریایی، اصول و استانداردهای آن به درستی رعایت نمی گردد. با این حال گردشگری دریایی در کشور همچنان یک پدیده ناشناخته می باشد. ناشناخته بودن مسیرهای دریایی، عدم احساس امنیت گردشگران و افزایش هزینه های چنین فعالیتی را از مهمترین عوامل مرتبط با ضعف گردشگری دریایی عنوان کرد (۳۲، ۳۳).

گردشگری ساحلی

از جمله پتانسیل های بالقوه دریا می توان به گردشگری اشاره نمود. در این راستا رشد و گسترش گردشگری از جمله پدیده های مهم اواخر قرن بیستم است که با سرعت در قرن جدید ادامه دارد. بالا رفتن سطح درآمد، افزایش ایام فراغت، تغییرات و نگرش های جدید به مفاهیم زندگی و ضرورت تأمین های بین المللی ایجاب می کند که گردشگری به شدت گسترش و توسعه یابد (۳۴). امروزه نقش خورشید، شن و ماسه و سواحل در توسعه و رشد فعالیت های گردشگری در سراسر جهان غیرقابل انکار است. گرچه جهانگردی ساحلی در خاستگاه خود منحصر به گردشگران خاصی می شد، اما عمومی شدن آن در نیمه دوم قرن بیستم به گسترش آن کمک کرد، به ویژه در جنوب اروپا، که به نمادی از گردشگری جمعی تبدیل شد. از آن زمان به بعد، آمار و اهمیت گردشگری ساحلی به عنوان بزرگترین بخش جهانگردی جهان رو به رشد بوده و نشان می دهد که نرخ بالای رشد آن تا به امروز ادامه داشته است (۳۵). در واقع گردشگری یکی از بخش هایی است که عامل ایجاد تغییرات اساسی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی در شهرها بوده و امروزه به عنوان یک صنعت پویای اقتصادی از آن نام برده می شود. این صنعت امروزه به عنوان بزرگترین و متنوع ترین صنعت در دنیا به حساب می آید. در بسیاری از کشورها این صنعت پویا را به عنوان منبع اصلی درآمد، اشتغال زایی، رشد بخش خصوصی و توسعه ساختار زیربنایی می دانند (۳۶). در این میان گردشگری دریایی به عنوان یکی از شاخه های پر طرفدار گردشگری محسوب می گردد. گردشگری دریایی خود به دو شاخه مهم گردشگری ساحلی و گردشگری دریایی تقسیم می شود. گردشگری ساحلی بیشترین گردشگر را به خود جذب می کند. سفر به سواحل و استفاده از خورشید و تفریحات آبی همچون شنا

در دریا، سکی روی آب، ماهی گیری، قایق سواری، غواصی و دیگر ورزش های ساحلی از عالیق اکثر گردشگران دریایی محسوب می شود. این امر مستلزم مسافرت از محل اقامت و تمرکز بر روی محی دریایی است (۳۷، ۳۸). سواحل با توجه به نزدیکی به کانونهای جمعیتی، اقلیم مناسب و دسترسی آسان در ایام تعطیلات یخسود در فصل تابستان می توانند گردشگران بسیاری را به سوی خود جذب کنند (۳۸). پدیده گردشگری ساحلی بعد از جنگ جهانی دوم در اروپا رونق گرفت و کم کم به همه کشورهای جهان که به دریا راه دارند گسترش یافت (۳۸). همچنین گردشگری دریایی، یعنی گردشگری ای که از ساحل دور شود و به وس دریا و اقیانوس منوط شود. این نوع گردشگری نیز طرفدارانی دارد و در حال گسترش است. کشتیهای بزرگ اقیانوس پیما که گردشگران را پذیرا می شوند و انواع تفریحات سالم و ناسالم را برای آنها فراهم می کنند در حال گسترش اند. کشتی تایتانیک نمونه مشهور آن است و کشتی بزرگ کوبین که سالن کنفرانس یا گنجایش بالا دارد و آن قدر مهم است که به دست ملکه الیزابت، پادشاه انگلستان افتتاح شد. سایر تفریحات دریایی، مثل غواصی، صید، شکار، مشارکت در پژوهشها در حال گسترش است. ولی این شاخه از گردشگری دریایی نسبت به شاخه ساحل دریا، درصد بسیار کوچکی از گردشگران را جذب می کند (۳۹، ۳۱). فعالیتهای تفریحی در مناطق ساحلی به دو نوع اصلی متکی بر طبیعت و متکی بر تسهیلات تقسیم میشوند. فعالیتهایی مانند ماهیگیری، شنا، غواصی، قایقرانی، گشت و گذار، موج سواری، جت اسکی و غیره به طبقه اول و فعالیتهایی نظیر خرید، استفاده از رستورانها و پارکهای ساحلی و پلاژها به طبقه دوم تعلق دارند. این نوع گردشگری به طبیعت (آب و هوا، چشم انداز، اکوسیستم) و فرهنگ (میراث تاریخی و فرهنگی، هنری و صنایع دستی، سنتها و غیره) وابسته است و فقط در مناطق و شرایط خاصی میتواند انجام شود. به طور کلی میتوان گفت که مفهوم گردشگری ساحلی، طیف کاملی از گردشگری، فراغت و فعالیتهای تفریحی را که در نواحی ساحلی و آبهای نزدیک ساحل روی میدهد، در بر میگیرد. بر این اساس، عرضه محصولات گردشگری ساحلی شامل اسکان، پذیرایی، صنعت محصولات غذایی، خانه های دوم و زیر ساخت پشتیبان توسعه ساحلی (مثل خرده فروشیها، اسکله و تأمینکنندگان فعالیتهای میشود (۴۰). عرضه محصولات گردشگری ساحلی شامل اسکان، صنعت محصولات غذایی، هتلها، خانه های دوم و اجاره ای، زیرساخت های پشتیبان توسعه ساحلی (مانند خرده فروشیها، اسکله و تأمین کنندگان فعالیتهای) و... را شامل میشود (۴۰).

توسعه گردشگری ساحلی

در سیستم اقتصاد جهانی، صنعت گردشگری روز به روز اهمیت بیشتری پیدا میکند. به طوری که، بررسیهای علمی حاکی از آن است که گردشگری در نوع خود به عنوان یکی از پر مصرف ترین صنایع در استفاده از منابع و انرژی محسوب میشود و به نظر میرسد که در آینده نیز با همین شدت به روند رو به رشد خود ادامه میدهد، افاق های روشن، مقاصد جدید، گروه های تازه گردشگران و انواع روبه تکامل گردشگری همه و همه نوید دهنده گسترش این بازار است. و همچنین از مهمترین تحولات اجتماعی صورت پذیرفته در جوامع معاصر، توجه به اوقات فراغت به عنوان یکی از نیازهای اساسی درزندگی تحت سیطره فناوری است. زیرا در قرن ۲۱، پیشرفتهای فناوری موجب میشود تا وقت انسان بیش از پیش آزاد گردد و زمان بیشتری را برای صرف اوقات فراغت خود نماید. در راستای چنین تحولی گردشگری ساحلی نیز به عنوان یکی از شیوه های گذران اوقات فراغت مطرح بوده و تاثیر قابل توجهی بر محیط زیست، اقتصاد و معیشت جوامع بر جای مینهد. همچنین میتوان گفت در این میان، نقش سواحل به عنوان یکی از مهمترین مقاصد گردشگری، اهمیتی روز افزون یافته است و سواحل یکی از مهمترین جاذبههای گردشگری هستند

که امروزه تعداد بسیاری از گردشگران را به سوی خود جلب میکند. همانگونه که اداره ملی جو اقیانوس ایالات متحده اشاره میکند در میان تمام فعالیتهایی که در توار ساحل صورت میگیرد، هیچکدام بیش از گردشگری و تفریح ساحلی از نظر حجم و تنوع در حال افزایش نیست. مناطق ساحلی بخصوص سواحل ماسهای به دلیل اینکه در حد فاصل بین انبوهی از آب و خشکی میباشد، دارای اهمیت ویژه برای توسعه میباشد و به پیوست این اهمیت این ناحیه به طور ذاتی برای انسانها جاذب و از پتانسیل لازم جهت اجتماع گردشگران برخوردار میشود. در واقع امروزه، گردشگری ساحلی از مهمترین زیر بخشهای طبیعت گردشگری به عنوان یک منبع جهت ارزش افزوده و درآمد ویژه برای مناطق ساحلی مورد توجه قرار گرفته است و با رشد فعلی گردشگری ساحلی، همه ساله تفرجگاههای جدیدی در برخی کشورها در حال گسترش است و طیف وسیعی از تسهیلات به منظور ارائه اقامتآسوده و لذت بخش از فعالیتهای تفریحی متنوع در نواحی ساحلی ایجاد میشود. این تسهیلات انسان ساخت اگر چه با صرف سرمایه هنگفت ممکن شدهاند، ولی افزایش قابل ملاحظه در کیفیت گردشگری در امتداد کرانه دریا بوجود آوردهاند. توسعه ساحل «توزا دوآ» در بالی اندونزی، یک نمونه از این موارد است. سرمایه گذاری به منظور بهبود کیفیت گردشگری ساحلی، نقش قابل توجهی در توسعه تفرجگاههای جدید ساحلی دارد. این امر به نوعی توجه کننده گسترش دائمی شمار زیادی از تفرجگاههای ساحلی به ویژه در جنوب شرقی آسیا میباشد. در واقع امروزه رشد گردشگری ساحلی در گرو فراهم آوری مناسب تسهیلات تفریحی است. علاوه بر این، توسعه بخش خدمات و امکانات همگانی، تاسیسات زیربنایی و نیز ترویج و تبلیغ، در گسترش فعالیتهای گردشگری در سواحل، نقشی بسزا ایفا میکند. البته در کنار توسعه چنین امکاناتی که بیشتر اهداف اقتصادی را تامین میکند، تسهیلاتی نیز وجود دارد که برای حکایت و پشتیبانی گردشگری در سواحل ضرورت دارد و جنبه سودرسانی ندارد؛ بنابراین توسعه گردشگری ساحلی، فعالیتهای مصرفی و غیر مصرفی را در برمیگیرد و تمام این فعالیتهای چه انتفاعی و چه غیرانتفاعی، با پیامدهای زیست محیطی (زوال منابع و تولید مواد زاید) همراه است؛ بنابراین، ضروری است در هنگام طراحی و تدوین برنامههای گردشگری ساحلی، چنین ملاحظاتی مد نظر قرار گیرد (۴۱).

توسعه گردشگری ساحلی در ایران

کشور ما ایران دارای سواحل طولانی در شمال و جنوب است که قسمتهای مختلف این سواحل دارای ویژگیهای مورفولوژیکی خود هستند. اما در میان انواع گردشگری در ایران، شاید هیچ کدام به اندازه گردشگری ساحلی و دریایی ناشناخته و مهجور نمانده باشد و این در حالی است که تنها مرز آبی شمالی ایران با دریای مازندران چیزی حدود ۸۲۰ کیلومتر می باشد و این رقم در جنوب چیزی حدود ۴۹۰۰ کیلومتر است. که ایران با دارا بودن ۸۵۰۰ کیلومتر و تسهیلات این چنینی باز با کشورهایمانند ترکیه و کشورهای همسایه نتوانسته رقابت کند ولی با این حال به دلیل ناتوانی در کنترل و ساماندهی این حجم کم از تسهیلات آسیب عمده را وارد این سواحل کرده است. کشورهای در حال توسعه نظیر ایران نیز میتوانند با شناسایی الگوهای موفق در دنیا و حمایت از سرمایهگذاران خصوصی در عرصه گردشگری و نظارت بر نحوه استفاده از جاذبه های گردشگری دریایی و ساحلی، راه مناسبی برای موفقیت در عرصه توسعه گردشگری ساحلی گامهای موثری بردارند. اما اولین گام در این راه شناسایی آثار و نتایج حاصل از گردشگری ساحلی است که میتواند نقش موثری در توسعه پایدار این صنعت و جلوگیری از عوارض ناشی از رشد بدون برنامه و شتاب زده آن داشته باشد (۴۱).

عوامل موثر بر میزان مراجعات گردشگران به نقاط گردشگری

تقاضای گردشگر، با سایت و محل گردشگری و الگوهای فعالیت مرتبط است. عناصر مختلف یک تفریح گردشگری (عناصر چشم انداز، جاذبه ها، امکانات رفاهی، امکانات و غیره) و مکان های گردشگری (شهرها / روستاها، امکانات اقامتی، مناطق خدماتی و غیره) توسط گردشگران با توجه به دانش، مناظر، ترجیحات و فرصت های فعلی مورد توجه قرار می گیرند (۳۵). گردشگران به طور تصادفی از امکانات تفریحی در یک منطقه معین استفاده نمی کنند. الگوی تفریحی آنها را می توان به صورت شبکه ای متشکل از نقاط مختلف (مکان های جداگانه و عناصر منظره) که به طریقی به یکدیگر متصل هستند، به تصویر کشید. این روابط در اثر جریان گردشگری که با تجمع سفرهای شخصی انجام شده توسط گردشگران ایجاد می شود، ملموس می شوند. به این ترتیب، تجزیه و تحلیل کلان فضایی از حرکات نتیجه ارتباط بین نقاط یک منطقه توریستی، مانند هتل ها، مکان های فرهنگی، سواحل، مغازه ها و غیره را نشان می دهد (۳۵).

مهمترین عوامل موثر بر توسعه گردشگری ساحلی عبارتند از:

- ✓ کیفیت سواحل
- ✓ خصوصیات فیزیکی و چشم انداز ظاهری سواحل
- ✓ چشم انداز فضاها و حاشیه ای
- ✓ امنیت جانی و مالی
- ✓ ایجاد جاده های فراغت و فراهم آوردن امکاناتی جهت پیاده روی در سواحل ایجاد زیر ساخت و آماده سازی سواحل جهت شنا و قایق سواری (۴۱).

موارد استفاده از دریا برای مقاصد گردشگری (۴۲-۴۴):

۱. استفاده از دریا جهت مقاصد پزشکی:

- ✓ استفاده از موجودات دریایی در طب سنتی
- ✓ استفاده از دریا جهت راه اندازی کشتی های بیمارستانی
- ✓ جهت ارتقای سطح سالمی و مداوای بیماران در
- ✓ مناطق ساحلی و جزایر
- ✓ ساخت مجتمع های آب درمانی و ماساژ مجهز در کنار
- ✓ سواحل، زیر نظر متخصصین طب دریا

۲. ایجاد انواع تاسیسات، موسسات و ساخت شناور و صنایع ساحلی و فراساحلی

- ✓ ایجاد مجموعه دهکده های دریایی
- ✓ تبدیل جزایر به مقاصد توریستی با رویکرد استفاده از
- ✓ تفریحات دریایی، اکوتوریسم دریایی و سلامت
- ✓ ساخت بنادر گردشگری
- ✓ ساخت جزایر مصنوعی
- ✓ ساخت کشتی های گردشگری



- ✓ ساخت هتل‌های دریایی
 - ✓ ساخت موزه های دریایی
 - ✓ ساخت پارک آبی در کنار ساحل
 - ✓ ساخت قایق کف شیشه ای جهت دیدن آبزیان دریا
 - ✓ ساخت پلاژهای دریایی
 - ✓ ایجاد پارکینگ شناورهای دریایی تفریحی در سواحل
۳. گردشگری دریایی بر پایه زیست بومها (اکوتوریسم)
- ۱. ساخت آکواریوم های بزرگ طبیعی
 - ۲. استفاده از شناورهای از رده خارج شده در دریا برای
 - ۳. ساخت زیستگاه های مصنوعی آبزیان دریایی
 - ۴. ساخت پارک دلفین ها در سواحل دریاها
 - ۵. توسعه و ایجاد جنگل های دریایی
 - ۶. ساخت ژئوپارک های دریایی
 - ۷. ایجاد زیستگاه های حفاظت شده برای پرتندگان و جانوران دریایی
۴. گردشگری بر پایه غذاهای دریایی
- ✓ ایجاد رستورانهای دریایی ثابت و سیار
 - ✓ ایجاد کارگاه های تولیدی صنایع دستی دریایی، تولید و فروش محصولات در سایتهای مرتب
 - ✓ راه اندازی موزههای ثابت و سیار دریایی با استفاده از پتانسیل های موجود
 - ✓ ایجاد و استفاده نمادین از بناهای مرتب با فرهنگ
 - ✓ دریایی برای مقاصد گردشگری و آشنایی جامعه با تاریخ دریانوردی
 - ✓ برگزاری فستیوالها و جشنواره های دریایی و ساحلی
۵. ایجاد ورزشهای آبی و تفریحات مرتب و طراحی تورهای گردشگری دریایی
- ✓ تعریف مقاصد جدید گردشگری با رویکرد گردشگری دریایی
 - ✓ طراحی تورهای گردشگری دریایی، اکوتوریسم دریایی و سلامت
 - ✓ ایجاد، راه اندازی و ساماندهی فعالیتهای مرتب با ورزشها و تفریحات آبی (شنا، اسکی روی آب، قایق رانی، جت اسکی، کیبل اسکی، غواصی، واترپلو)
 - ✓ برگزاری مسابقات ورزشی در دریا و کنار سواحل
 - ✓ انجام فعالیتهای تفریحی، ورزشی، فرهنگی و علمی در داخل محی های آبی و ساحلی
- شاخص های اساسی سنجش گردشگری دریایی (۴۳، ۴۵-۴۸):
- ✓ وجود برنامه ها و سیاست های گردشگری به روز



- ✓ درصد زیرساخت های گردشگری (هتل ها ، سایر موارد) در مناطق ساحلی واقع شده است
- ✓ برنامه اقدام گردشگری پایدار ، با توافق توافق ، کنترل و ارزیابی ارزیابی
- ✓ رضایت بازدید کنندگان از تجربه کلی آنها در مقصد
- ✓ درصد سازمان های گردشگری در مقصد با استفاده از گواهینامه / برجسب گذاری تأیید شده داوطلبانه برای اقدامات زیست محیطی / کیفیت / پایداری و / یا CSR
- ✓ سهم نسبی گردشگری در مقصد تولید ناخالص داخلی
- ✓ اشتغال مستقیم گردشگری به عنوان درصد کل اشتغال در مقصد
- ✓ تعداد گردشگران / بازدید کنندگان از هر ۱۰۰ نفر ساکن
- ✓ تعداد کل گردشگران در هر کیلومتر مربع در سایت های مهم (شلوغی / توزیع مکانی)
- ✓ درصد سایتهای تحت سیستم مدیریت و نظارت برای حفاظت از اماکن فرهنگی
- ✓ نسبت سازمانهای جهانگردی نسبت به تعداد کل مشاغل در مقصد
- ✓ نسبت جمعیت فعال در سازمانهای جهانگردی نسبت به کل جمعیت فعال
- ✓ میانگین طول اقامت گردشگران (شب ها)
- ✓ تعداد شب اقامت
- ✓ تعداد شب های توریستی در ماه
- ✓ میزان اشتغال در محل اقامت تجاری
- ✓ اشتغال مستقیم گردشگری به عنوان درصدی از کل اشتغال
- ✓ هزینه روزانه به ازای هر گردشگر
- ✓ تعداد مسافران سفر دریایی ، در ارتباط با کل جمعیت
- ✓ تعداد تخت های موجود در محل های تجاری نسبت به جمعیت
- ✓ تغییر نرخ بیکاری بین فصل کم و زیاد
- ✓ تعداد بازدیدکنندگان معادل در هر اقامت
- ✓ تعداد خانه های دوم / اجاره ای در هر خانه
- ✓ تعداد بازدید از کشتی در سال (براساس ماه)
- ✓ میانگین مدت اقامت در بندر (در روز)
- ✓ هزینه متوسط برای هر بازدید کننده کشتی
- ✓ درصد جاذبه های گردشگری قابل دسترسی برای افراد معلول و / یا مشارکت در طرح های شناخته شده دسترسی
- ✓ نسبت مکانها و روشهای فرهنگی تحت برخی از برجسبهای محافظتی مربوط به تعداد کل منابع فرهنگی است
- ✓ متوسط دستمزد گردشگری برای زنان در مقایسه با اشتغال مردان
- ✓ هزینه اقدامات حفاظت از فرسایش (به عنوان مثال دیواره های دریا)



- ✓ منطقه ساحلی در شرایط تخریب شده (کم / متوسط / زیاد)
- ✓ درصد منطقه مقصد که برای حفاظت تعیین شده است
- ✓ درصد منطقه مقصد تحت یک طرح حفاظت از تنوع زیستی
- ✓ زیاله های جامد شهری که به مقصد بر حسب هر نفر در روز تولید می شود (رابطه بین فصل کم و زیاد)
- ✓ تولید زیاله در هر شب توریست در مقایسه با تولید زیاله در کل جمعیت برای هر نفر (کیلوگرم)
- ✓ حجم بازیافت زیاله های جامد شهری (رابطه بین فصل کم و زیاد)
- ✓ مصرف آب در لیتر به ازای هر نفر در روز (رابطه بین فصل کم و زیاد)
- ✓ مصرف انرژی (کیلووات ساعت) به ازای هر نفر در روز (رابطه بین فصل کم و زیاد)
- ✓ درصد مقدار سالانه انرژی مصرف شده از منابع تجدید پذیر (MWh) در مقایسه با کل مصرف انرژی در سطح مقصد در سال
- ✓ تعداد واحدهای تشکیل دهنده کلنی در آلودگی آب دریا در هر ۱۰۰ میلی لیتر (اشریشیا کلی)
- ✓ تعداد واحدهای تشکیل دهنده کلنی در آلودگی آب دریا در هر ۱۰۰ میلی لیتر
- ✓ تعداد اسکله و پهلوگیری برای قایقرانی تفریحی در رابطه با طول کل خط ساحلی
- ✓ تعداد پرچم های آبی ، EMAS ، ISO ۱۴۰۰۱ و سایر گواهینامه زیست محیطی
- ✓ درصد شرکتهای گردشگری / موسسات در مقصد یا استفاده از گواهینامه داوطلبانه / برچسب گذاری برای محیط زیست / کیفیت / پایداری و / یا مسئولیت اجتماعی شرکت
- ✓ درصد از شرکتهای محلی در بخش گردشگری به طور فعال از حفاظت ، حفاظت و مدیریت تنوع زیستی محلی و مناظر پشتیبانی می کنند
- ✓ درصد کیلومتر در خط ساحلی سواحل دسترسی آزاد نسبت به کیلومتر کیلومتر در سواحل
- ✓ کیفیت آب در بندرها / دریاها / توریستی (ppm)
- ✓ درصد سواحل قابل دسترسی برای همه: تحرک و ناتوانی های حسی
- ✓ درصد انرژی الکتریکی مصرف شده توسط منابع تجدید پذیر
- ✓ استفاده از زمین: مساحت زمین توسعه یافته و ساختمانی در رابطه با زمینی که برای ساختمان تعیین نشده است
- ✓ تعداد گردشگران ورودی به تفکیک مرزهای دریایی
- ✓ تعداد گردشگران خروجی به تفکیک مرزهای دریایی
- ✓ تعداد مراکز اقامتی موجود در استانهای ساحلی به
- ✓ تفکیک درجه، تعداد اتا ، تعداد تخت
- ✓ تعداد دفاتر خدمات مسافرتی موجود در استانهای ساحلی
- ✓ تعداد مناطق نمونه گردشگری معرفی شده در استانهای ساحلی یا جزایر
- ✓ تعداد طرحهای سالم سازی شنا

- ✓ تعداد مراکز پذیرایی در مسیرهای ساحلی
- ✓ تعداد جشنواره ها و نمایشگاه های مرتب با گردشگری دریایی
- ✓ تعداد مراکز تفریحی و ورزشهای دریایی (آبی)
- ✓ تعداد بسته های سرمایه گذاری در زمینه گردشگری دریایی
- ✓ تعداد اسکله های تفریحی
- ✓ تعداد شناورهای تفریحی با اعلام ظرفیت
- ✓ سنتها، ویژگیهای فرهنگی خاد، موسیقی و غذاهای دریایی در مناطق دریایی
- ✓ بناها و آثار تاریخی دریایی و ساحلی

راه ریلی

جهان در دوره نوآوری در زیرساخت ها به سر می برد و شهرشینی نیز دستخوش تغییرات عظیم است. طبق گزارش اتحادیه بین المللی راه آهن^۲ ۴۶۴۰۳ کیلومتر راه آهن سریع السیر جهانی در حال بهره برداری است (در ۱۸ کشور)، ۱۱۹۹۱ کیلومتر راه های ریلی سریع السیر جهانی در دست ساخت است و ۴۰۵۳۱ کیلومتر راه های ریلی سریع السیر در سطح جهان در حال برنامه ریزی ساخت است (در ۴۴ کشورها). استراتژی برنامه ریزی برای شبکه راه های ریلی سریع السیر زمان سفر با قطار را بین مقصد کاهش می دهد، سیستم های شهری را تغییر شکل می دهد و بازسازی اقتصادی را تسهیل می کند (۲۳).

در این میان راه آهن به عنوان یک بعد از زیرساخت حمل و نقل به دلایلی مانند امکان حمل بار با وزن انبوه به مسافت های دور، امکان بارگیری و تخلیه بارهای انبوه با سرعت زیاد نسبت به وسایل حمل و نقل دیگر، ایمنی بیشتر، استهلاک کمتر، هزینه کمتر، آلودگی کمتر و ... در کشورهای صنعتی پیشرفته و در حال توسعه مورد استقبال همگانی قرار گرفته است. سرمایه گذاری دولت در بخش احداث راه آهن می تواند باعث تسریع در حمل و نقل و کاهش هزینه های حمل و نقل شود. راه آهن وسیلهای با ظرفیت بسیار زیاد است که بهره برداری عقلانی از آن مستلزم هزینه های زیرساختی فوقالعادهای میباشد. اگرچه شبکه راه آهن گران تمام میشود و پرخروج است در مقابل میتواند برای مسافران خود رفا، سرعت و نظم و دقت در رعایت ساعات بهش بینی شده را تضمین کند. این بخش عده ای زیادی از صاحبان حرفه را به خود جذب کرده است (۱).

توسعه یک شبکه ریلی سریع السیر (راه های ریلی سریع السیر) امکانات جدیدی را برای سفرهای با فاصله متوسط ارائه داده است. این باعث کوتاه شدن زمان سفر و راحتی سفرها بین مناطق متصل به این شبکه شده است. در این زمینه، ادبیات فزاینده ای در رابطه با سهم راه های ریلی سریع السیر در توسعه گردشگری (بیشتر در چین، اسپانیا، فرانسه و ایتالیا) وجود دارد (۴۹).

موارد مرتبط با راه های ریلی سریع السیر

ساختار: ریل، توابع و جغرافیا

ساختار شهری معمولاً نیازهای شبکه ریلی سریع السیر و طراحی آنها را شکل می دهد، همانطور که عملکردهایی که می خواهند انجام دهند، ماهیت اقتصادی یا سیاسی دارند. در برخی موارد، کشورها خطوط جدید ریلی سریع السیر را به طور انحصاری برای

^۲ UIC

مسافران انتخاب کرده اند، در حالی که برخی دیگر با به روزرسانی زیرساخت های موجود در یک مسیر مشترک برای مسافران و باربری، البته در سرعت های پایین تر و با تحمل هزینه های بالاتر، وضعیت کارآمدتری را برای حمل و نقل بار ایجاد می کنند. کشورهای متمرکز سیاسی (مانند فرانسه) تمایل دارند شبکه هایی را طراحی کنند که پایتخت را به مراکز پیرامونی آن متصل کند. در مقابل، کشورهای غیرمتمرکز (مانند آلمان) تمایل به ایجاد شبکه های متعادل تر از نظر منطقه دارند. اغلب تصمیم در مورد طراحی شبکه، ایجاد امکان استفاده از خطوط مرسوم برای دسترسی به مراکز شهر است. با انجام این انتخاب، می توان هزینه های ساخت را کاهش داد، اگرچه سرعت فعالیت های تجاری به طور موازی کاهش می یابد (۵۰-۵۲).

انگیزه اصلی

اولین مسئله ای که به آن پرداخته می شود دلایل ایجاد شبکه ریلی سریع السیر در یک کشور است. دلایل مختلفی می تواند انگیزه ساخت یا ارتقا شبکه های ریلی به سیستم های پرسرعت باشد. ازدحام عامل اصلی عدم کارایی است که می تواند سرمایه گذاری مرتبط با افزایش ظرفیت را به دنبال صرفه جویی در زمان سفر و افزایش بهره وری بوجه کند. با این حال، شبکه های زیرساختی به یک منبع اساسی و وسیله ای برای توسعه اقتصادی و منطقه ای تبدیل می شوند و این ویژگی همچنین می تواند تصمیمات عمومی در مورد مکان گذر راه آهن را تحت تأثیر قرار دهد (۵۰-۵۲).

هزینه های اقتصادی

خدمات ریلی سریع السیر یک روش حمل و نقل دقیق، راحت و سریع را ارائه می دهند و در فواصل متوسط (بین ۱۰۰ تا ۵۰۰ مایل) بسیار رقابتی هستند، زیرا با اتصال به مرکز شهر از نیاز به رفت و آمد به فرودگاه و ناراحتی های ازدحام و ترافیک جلوگیری می کنند. هزینه های ریلی سریع السیر شامل هزینه های هنگفتی برای سرمایه گذاری است. به دلیل این هزینه ها که برای ایجاد یک سرویس با ظرفیت بسیار بالا طراحی شده اند، راه آهن سریع السیر با افزایش حجم ترافیک، مزایای اقتصادی بیشتری به دنبال دارد. هزینه های ساخت و ساز، همراه با هزینه های عملیاتی مرتبط، مناسب بودن انجام پروژه های ریلی سریع السیر را تضمین می کند. بنابراین، تجزیه و تحلیل سود و منافع ضروری است (۵۳).

تأثیرات بر حمل و نقل

وقتی سرویس ریلی سریع السیر به عنوان یک روش حمل و نقل جدید یا به روز شده وارد کار می شود، عملکرد آن می تواند مسافران جدید و همچنین مسافرانی را که قبلاً از خدمات ریلی یا هوایی، جاده ای یا معمولی استفاده می کردند، جذب کند. بنابراین انتظار می رود ارتقا حمل و نقل ریلی بر صنعت هواپیمایی و استفاده از جاده در مسافت های متوسط تأثیر بگذارد. کمیسیون اروپا داده هایی را در مورد تغییرات سهم حمل و نقل عادی پس از معرفی شبکه ریلی سریع السیر در خطوط پاریس - لیون (فرانسه) و مادرید-سویل (اسپانیا) ارائه می دهد. در اولین مورد (پاریس - لیون)، بین سالهای ۱۹۸۱ و ۱۹۸۴، سهم عادی از ترافیک هوایی از ۳۱ به ۷ درصد و میزان تردد خودروها و اتوبوس ها از ۲۹ به ۲۱ درصد کاهش یافت، در حالی که ترافیک ریلی از ۴۰ به ۷۲٪ در مورد خط مادرید - سویل، بین سالهای ۱۹۹۱ و ۱۹۹۴ سهم متوسط ترافیک هوایی از ۴۰ به ۱۳٪ و ماشین و اتوبوس از ۴۴ به ۳۶٪ کاهش یافته است، در حالی که قطار از ۱۶ به ۵۱٪ افزایش یافته است. از این رو، تغییرات چشمگیر است (۵۰-۵۲).

مزایای محیط زیستی

شبکه ریلی سریع السیر از لحاظ محیط زیستی کارآمدتر از رقیب خود یعنی صنعت هوایمایی است. کم خطر تر ساختن حمل و نقل ریلی برای محیط زیست دلیل اصلی ساخت شبکه های ریلی سریع السیر است. با این حال، ساخت و بهره برداری از سیستم های ریلی سریع السیر همچنین از نظر میزان مصرف زمین، سر و صدا، اختلال در بینایی، آلودگی هوا و افزایش اثر گرم شدن کره زمین به دلیل مصرف زیاد انرژی الکتریکی یا فسیلی مسئول آسیب های زیست محیطی بسیاری است (۵۲).

اثرات اقتصادی و منطقه ای

مسلماً جالب ترین اثرات، تأثیرات اقتصادی و منطقه ای شبکه های ریلی سریع السیر است. آیا شبکه ریلی سریع السیر فعالیت های اقتصادی جدیدی ایجاد می کند و باعث ایجاد اشتغال می شود؟ کدام بخش ها بیشتر از سیستم های HSR سود می برند؟ آیا شبکه ریلی سریع السیر بهره وری و انسجام منطقه ای را افزایش می دهد؟ آیا شبکه ریلی سریع السیر منجر به پراکندگی فعالیت می شود؟ آیا شبکه ریلی سریع السیر بر تصمیم انتخاب مکان شرکت تأثیر می گذارد؟ شهرهایی که توسط شبکه ریلی سریع السیر خدمات دریافت می کنند از قابلیت دسترسی بهتر بهره مند می شوند، اما در عین حال در آن خطوط که گزینه جایگزینی شبکه ریلی سریع السیر با خدمات هوایی وجود دارد، کاهش کیفیت خدمات وجود دارد. به نظر نمی رسد شبکه ریلی سریع السیر شرکت های خدمات پیشرفته ای را جذب کنند که تمایل بیشتری برای استقرار در مناطق نزدیک ایستگاه های راه آهن ریلی سریع السیر داشته باشند. در حالی که گردشگری تجاری و گردهمایی ها از خدمات ریلی سریع السیر بهره مند می شوند، کاهش تعداد اقامت های شبانه باعث کاهش هزینه های گردشگران و کاهش مصرف خدمات هتل می شود. در حالی که یک خط ریلی سریع السیر قابلیت دسترسی بین شهرهای متصل به سرویس را بهبود می بخشد، فضای بین این شهرها را از هم جدا می کند. آنچه که به عنوان اثر تونل شناخته می شود. از این رو، به نظر نمی رسد خطوط ریلی سریع السیر انسجام بین سرزمینی را افزایش دهند، بلکه باعث تقویت قطبی شدن سرزمینی می شوند (۵۰-۵۲).

راه آهن ایران و گردشگری

با توجه به اینکه بسیاری از راه آهن های بزرگ جهان، هدف از راه اندازی قطارهای گردشگری را تنها کسب درآمد و مسایل اقتصادی نمی دانند و بسیاری از اینگونه قطارها را با هدف شناساندن راه آهن کشور به مردمشان راه اندازی کرده اند، راه آهن ایران با توجه به قدمت ۹۰ ساله خود با ارایه گشت هایی مستمر به مقصد موزه ها و جاذبه های گوناگون ریلی در سراسر کشور می تواند مردم را با تاریخ پر افتخار راه آهن ایران آشنا کند.

جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی داخلی و خارجی

با توجه به اینکه زیرساخت های لازم برای توسعه گردشگری ریلی در کشور وجود دارد بخش خصوصی برای سرمایه گذاری در بخش گردشگری ریلی ترغیب خواهد شد تا از فرصت بدست آمده برای کسب درآمد حاصل از اجرای این طرح بی نصیب نماند. ترقیب شدن مردم به گردشگری ریلی ارائه سرویس تورها با کیفیت بهتر، ارائه خدمات منعطف، برنامه ریزی و هماهنگی مستمر باعث می شود هزینه خرید بسته سفر پایین تر از هزینه های سفر انفرادی تمام شود و این امر جلب مشارکت عمومی و استفاده گسترده مردم از این نوع گردشگری را در بر خواهد داشت.

با استقبال مردم از گردشگری ریلی بسیاری از سفرهای جاده ای کاسته خواهد شد که نتایج زیر را بر خواهد داشت:

۱. در مصرف سوخت صرفه جویی خواهد شد.
۲. آمار سوانح و تصادفات جاده ای کاسته شده و امکانات نیروهای امدادی و انتظامی در جای دیگری صرف خواهد شد.
۳. هزینه استهلاک وسایط نقلیه کاهش پیدا کرده و تلفات جانی در جاده ها کاهش پیدا می کند.
۴. ترافیک جاده های مواسلاتی در ایام تعطیل و آخر هفته ها کاهش خواهد یافت.

ایرانیها سومین کشور صادرکننده گردشگر به آسیای صغیر شمرده میشوند. پس از ترکیه، کشورهای حاشیه خلیج فارس قرار دارند که به دلیل نزدیکی و ارزان بودن مسافرت، مورد توجه گردشگران ایرانی قرار میگیرند، لذا با اجرای این طرح به واسطه ترغیب گردشگران ایرانی به استفاده از تورهای گردشگری داخلی نه تنها از خروج ارز جلوگیری خواهد شد، بلکه کمک شایانی به رشد اقتصادی کشور خواهد بود. ایجاد شغل و کسب و کار در حوزه های ریلی و گردشگری با توسعه فعالیتهای گردشگری زمینه برای ایجاد اشتغال فراهم میشود و این امر برای کشورهایی که با جمعیت جوان و متقاضی شغل روبه رو هستند بسیار مفید است (۱۲).

راه های ریلی سریع السیر و گردشگری

خدمات راه های ریلی سریع السیر قابلیت دسترسی را بهبود می بخشد و در بعضی موارد، زمان سفر را بین مبدا و مقصد سفر کوتاه می کند. علاوه بر این، چندین مطالعه روند متنوع شدن مسافران راه های ریلی سریع السیر و اهداف سفر در آنها را نشان می دهد که با افزایش استفاده از خدمات راه های ریلی سریع السیر برای گردشگری و اوقات فراغت ارتباط دارد. بنابراین، خدمات راه های ریلی سریع السیر فرصت های جدیدی برای گردشگری، به ویژه گردشگری ملی ایجاد می کنند. برای برخی از مقاصد، عامل اصلی در دسترس بودن خدمات راه های ریلی سریع السیر و نحوه حمل و نقل است و تعداد زیادی از مطالعات رقابت بین راه های ریلی سریع السیر و حمل و نقل هوایی را بررسی کرده اند و تأکید بر قابلیت جایگزینی و گسترش شبکه های راه های ریلی سریع السیر در مقابل حمل و نقل هوایی را مطرح کرده اند. با این وجود، ورود گردشگران جدید و استفاده از راه های ریلی سریع السیر برای رسیدن به مقصد ممکن است کمتر از انتظار ذینفعان و سیاست گذاران باشد. در نتیجه، تأثیرات خدمات راه های ریلی سریع السیر در توسعه گردشگری در سطح محلی در مطالعات اخیر بحث برانگیز به نظر می رسد. بنابراین، برای غنی سازی بحث، مطالعات جدیدی لازم است (۴۹). از دیدگاه مدیریت گردشگری و ارتقا حمل و نقل پایدار، ادغام مناسب ایستگاه های ریلی سریع السیر در شبکه های حمل و نقل منطقه ای یک نکته مهم است. در حقیقت، ارائه خدمات ریلی سریع السیر به بسیاری از مقاصد، شیوه حمل و نقل جدیدی را ارائه داده است که قابلیت اتصال و ظرفیت آنها را برای جذب بازدیدکنندگان جدید و یا افزایش تعداد بازدیدهای مکرر دریافت می کند. حتی در این صورت، باید تأکید کرد که جنبه های مثبت بالقوه به دسترسی و سهولت رسیدن از ایستگاه به مقصد نهایی بستگی دارد. در واقع، دسترسی به ایستگاه تأثیر مهمی در کل سفر دارد. از سوی دیگر، ارتقا فعالیت توریستی پایدارتر و وابسته به خودرو در مقصد نیاز به ارتباطات کافی بین ایستگاه های ریلی سریع السیر و نقاط اصلی گردشگری دارد (۵۴).

گردشگری ریلی

شکل اولیه گردشگری ریلی را می توان در دهه ۱۸۷۰ جستجو کرد که در آن مسافران به عنوان بخشی از سرگرمی و کشف به دنبال مناظر کوهستانی یا ساحلی زیبا بودند. شکل دوم گردشگری ریلی پس از دهه ۱۹۵۰ اتفاق افتاد که مربوط به میراث فرهنگی

بود و مبتنی بر نوستالژی علاقه مندان به قطارهای قدیمی بود. سرانجام، اشکال ترکیبی گردشگری ریلی که ترکیبی از کشف و جستجوی میراث است، پس از دهه ۱۹۸۰ ظهور کرد. در نتیجه، گردشگری ریلی به طور فزاینده‌ای با ترکیب لذت های کشف، سفر راحت و جستجوی نوستالژیک توسعه یافته است. در یک شاخه خاص از گردشگری ریلی - گردشگری ریلی Heritage به تعطیلاتی گفته می شود که شامل حمل و نقل باشد که توسط راه آهن انجام می شود. این شبکه به ویژه در اروپا و هند محبوبیت دارد که شبکه های راه آهن به خوبی توسعه یافته و تبلیغ می شوند. محبوبیت آن در اوایل دهه ۱۹۹۰ توجه اپراتورهای نوظهور گردشگری مانند ژاپن و تایوان را به خود جلب کرده است. با این حال، تنها در سال های اخیر بود که گردشگری ریلی در تایوان به تدریج محبوبیت خود را پیدا می کند (۵۵). در دهه های اخیر، به عنوان بخشی از آنچه برخی از نویسندگان آن را "عصر راه آهن دوم" نامیده اند، شهرهای اروپا و مناطق استانی گسترش شبکه ریلی پرسرعت (راه های ریلی سریع السیر) را تجربه کرده اند. علاوه بر این، دستورکارهای ملی بسیاری از کشورهای اتحادیه اروپا شامل برنامه هایی برای گسترش این شبکه از ۸۰۰۰ کیلومتر مسیر راه های ریلی سریع السیر فعلی به ۲۱۰۰۰ کیلومتر تا سال ۲۰۲۵ است (۵۶). راه های ریلی سریع السیر و گردشگری ارتباط نزدیک با فعالیت های اقتصادی دارند زیرا بهبود تحرک برای تسهیل تغییرات رفتاری در گردشگران درک می شود. راه های ریلی سریع السیر به موضوعی داغ برای محققان در زمینه های مرتبط، مانند گردشگری و حمل و نقل تبدیل شده است. لذا به مرور مقالات پژوهشی بیشتری در مورد موضوعات شبکه های راه های ریلی سریع السیر و گردشگری منتشر می شود (۵۷).

راه های ریلی سریع السیر و توسعه اقتصاد شهری

تاثیر راه های ریلی سریع السیر بر رشد اقتصادی شهری همچنان بحث برانگیز است. برخی از محققان ادعا کرده اند که راه های ریلی سریع السیر نقش بسزایی در ارتقا رشد اقتصادی دارند. ساخت راه های ریلی سریع السیر هزینه های حمل و نقل را کاهش می دهد و باعث افزایش درآمد، اشتغال و سرمایه گذاری می شود و درآمد منطقه را به طور غیر مستقیم افزایش می دهد. در مقابل، برخی دیگر از صاحب نظران اظهار داشته اند که همگرایی یا واگرایی اقتصاد منطقه ای ناشی از دسترسی نیست و از ناهمگنی منطقه ای برخوردار است. در کلاتشهرها، اتصالات شعاعی راه های ریلی سریع السیر تمایل به برون شهر دارند و مناطق دورتر سود بیشتری می برند (۲۳). سیستم راه های ریلی سریع السیر، که فقط به نفع توسعه شهرهای بزرگ است و عدم تعادل بین مناطق را افزایش می دهد، نشان داده است که به منافع مناطق حاشیه ای آسیب می رساند. محققان دیگر نیز اظهار داشته اند که "اثر کریدور" راه های ریلی سریع السیر بارزتر است و به رشد اقتصادی کمک نمی کند. توسعه راه آهن سریع السیر سلسله مراتب شهری موجود را تقویت کرده و به شکل گیری شبکه های شهری کمک می کند. توسعه راه آهن سریع السیر به اقتصاد شهری در دو جنبه منعکس می شود - تجزیه و تحلیل و ارتقا. از منظر تجزیه و تحلیل، ارتباط با شبکه ریلی سریع السیر فعالیت های اقتصادی جدیدی را به شهر جلب می کند و در نتیجه رشد اقتصادی ایجاد می کند. راه آهن سریع السیر نه تنها بر توسعه شهری تأثیر می گذارد، بلکه روابط اقتصادی منطقه را نیز تقویت می کند (۵۸). مطالعات قبلی تأثیر راه های ریلی سریع السیر را در توسعه گردشگری از زوایای مختلف مانند ساختار مکانی، شهرهای منطقه ای فراتسه و اسپانیا، کلان شهرها، از جمله مادرید، پاریس و رم بررسی کرده است. و راه های ریلی سریع السیر با مسافت متوسط و طولانی در مناطق در امتداد کریدور راه های ریلی سریع السیر، نشان می دهد که شبکه های راه های ریلی سریع السیر تأثیر "کریدور" در توزیع فضایی گردشگری دارند، به توسعه شهرهای متوسط کمک می کنند گردشگری شهری، توسعه شهرهای کوچک حومه شهر را به عنوان زیرمجموعه ویژه کلان شهر

تسهیل می کند و تأثیر مهمی در انتخاب گردشگران برای بازدید از سایر شهرهای کوچکتر نزدیک به یک منطقه شهری دارد. مطالعات نشان داده است که یک سیستم راه های ریلی سریع السیر تأثیری در انتخاب مادرید و رم ندارد، اما در انتخاب پاریس به عنوان یک مقصد توریستی تأثیر دارد (۵۷). به نظر می رسد اندازه یک شهر تعیین کننده مهمی برای تأثیرات راه های ریلی سریع السیر در گردشگری است. یک شبکه راه های ریلی سریع السیر که شهرهای چند سطحی را در یک منطقه با چندین خط و گره به هم متصل می کند، همکاری و رقابت را در آنها تقویت می کند و منطقه را به یک شبکه مقصد تبدیل می کند. چنین شبکه های راه های ریلی سریع السیر و مقصد در آینده با توسعه پروژه های راه های ریلی سریع السیر در کشورهای بیشتری مشاهده می شود. به همین دلیل، درک تأثیرات شبکه های راه های ریلی سریع السیر بر روی یک شبکه مقصد با شهرهای چند سطحی از نظر تنوری و عملی بسیار مهم است (۵۷). البته در طولانی مدت، راه های ریلی سریع السیر ممکن است منجر به فشار اقتصادی بر مناطق حاشیه ای منطقه شود (۲۲).

راه های ریلی سریع السیر و دسترسی و ساختار مکانی گردشگری

سیستم های حمل و نقل نقش مهمی در توسعه گردشگری و توسعه گردشگری منطقه ای دارند. مطالعات بسیاری به رابطه بین گردشگری و زیرساخت های حمل و نقل پرداخته اند. مطالعات در مورد تأثیر راه های ریلی سریع السیر در ساختار مکانی گردشگری اولین بار در دهه ۱۹۹۰ مطرح شد. با استفاده از تجزیه و تحلیل ریاضی و ساخت مدل، گوتیرز (۱۹۹۶) تأثیر راه های ریلی سریع السیر را بر ساختار فضایی گردشگری منطقه ای تجزیه و تحلیل کرد و نشان داد که راه های ریلی سریع السیر دسترسی کلی گردشگری در اروپا را بهبود می بخشد (۲۳). لذا انتظار می رود خدمات راه های ریلی سریع السیر انتقال جهانی به سیستم های حمل و نقل پایدارتر را کاهش دهد که حمل و نقل جاده ای و هوایی را کاهش می دهد (۵۴). نتایج مشابهی در مطالعات بعدی در منطقه اروپا نشان داده شد. بر اساس نظریه هسته-پیرامون، رقابت فضایی بنگاه های جهانگردی را مطالعه شد و مشخص شد که تغییر در هزینه های حمل و نقل منجر به تغییر در رقابت بنگاه های جهانگردی می شود. افتتاح راه های ریلی سریع السیر منجر به تأثیر تجمع در توزیع شرکت های گردشگری و گردشگری می شود. جدیدترین تحقیقات در مورد رابطه بین راه های ریلی سریع السیر و ساختار فضای گردشگری منطقه ای عمدتاً بر قابلیت دسترسی متمرکز شده است (۲۳). علاوه بر این، راه های ریلی سریع السیر باعث توزیع مجدد می شود و تحول در بازار گردشگری، شهرهای مختلف را قادر می سازد تا به مکانها و مقاصد اصلی گردشگری تبدیل شوند. راه های ریلی سریع السیر هزینه های سفر و مسافت سفر را کاهش می دهد و دسترسی به شهرها را تغییر می دهد و ساختار فضایی گردشگری را دگرگون می کند (۲۳).

در مطالعات قبلی، شواهدی در مورد تأثیر مثبت و منفی راه های ریلی سریع السیر بر گردشگری وجود دارد ویژگی های گردشگران انتخاب کننده راه های ریلی سریع السیر در شهرهای مختلف توریستی کاملاً متفاوت است. مطالعات نشان می دهد که اندازه یک شهر، موقعیت یک شهر در شبکه راه های ریلی سریع السیر و موقعیت ایستگاه های راه های ریلی سریع السیر ممکن است عواملی باشد که تأثیرات راه های ریلی سریع السیر را بر گردشگری تعیین می کند. راه های ریلی سریع السیر در صورتی که فعالیت اقتصادی به سمت تقاطعی از شهر که شبکه ریلی بزرگ دارند کشیده شود، ممکن است اثر متمرکز سازی داشته باشد. چنین شهرهای بزرگی که توسط راه های ریلی سریع السیر خدمت دریافت می کنند، مانند لیل، ساراگوسا یا حتی کوردوبا، احتمالاً شاهد رشد گردشگری شهری و تجاری هستند. تجزیه و تحلیل انجام شده در مورد تأثیر راه های ریلی سریع السیر در شهرهای کوچک و

متوسط در شمال اقیانوس اطلس و اروپای شرقی نشان داد که حتی با بهبود قابلیت دسترسی دلیل افزایش گردشگران، استفاده از راه های ریلی سریع السیر کم است. تحقیقات در مورد دو شهر متوسط کوننکا و تولدو در اسپانیا نشان داد که زی-ساخت ها برای گردشگری ضروری است اما کافی نیست و تأثیر آن به شرایط همراه مانند استراتژی های جمعی ذینفعان محلی و ایستگاه های راه های ریلی سریع السیر که به صورت پیرامونی قرار دارند بستگی دارد. مطالعات در فرانسه نشان داده است که هیچ رشد و توسعه گردشگری در شهرهای کوچکتر وجود ندارد. برای بررسی تأثیرات راه های ریلی سریع السیر جدید بر تعداد بازدیدکنندگان و اقامت کل و متوسط آنها در شهر انتهایی و در مقایسه با شهرهای مشابه، پایگاه داده ای از ۱۲۴ شهر در دوره ۲۰۰۵-۲۰۱۲ ساخته شد. مشخص شد که این تأثیرات به طور کلی بسیار ضعیف هستند یا فقط به شهرهای بزرگتر محدود می شوند. شهرهای میانی فقط در صورت داشتن امکانات رفاهی مناسب گردشگری از راه های ریلی سریع السیر بهره مند می شوند (۵۷).

راه های ریلی سریع السیر و رشد اقتصادی گردشگری، درآمد گردشگری و تعداد گردشگران

تأثیر راه های ریلی سریع السیر بر تعداد گردشگران که شامل مسافران یک روزه و بازدیدکنندگان یک شبه و درآمد گردشگری هستند، از نظر آماری در ایتالیا، اسپانیا و چین مثبت است. نتایج مشابه نشان می دهد که راه های ریلی سریع السیر رشد گردشگری را تقویت می کند. همچنین تأثیر راه های ریلی سریع السیر در جهانگردی در چین بیشتر از اروپا است. یکی از دلایل احتمالی این یافته این است که برخی از کشورهای اروپایی، به ویژه اسپانیا، دارای حالت های جایگزین با کیفیت بالا برای راه های ریلی سریع السیر مانند سیستم حمل و نقل جاده ای بین شهرها هستند. در مقابل، محققان دیگر اظهار داشته اند که راه های ریلی سریع السیر تأثیر ناچیز یا تأثیری در رشد اقتصاد جهانگردی دارد. اگرچه مطالعات فوق اثرات مثبتی را شناسایی کرده است، اما مقالات دیگر، بر اثرات منفی تمرکز دارند. در مطالعه ای محققان صنعت هتل داری را در امتداد خطوط راه های ریلی سریع السیر بررسی کردند تا تأثیر آن را بر چیدمان هتل ها ارزیابی کنند و دریافتند که پس از افتتاح راه های ریلی سریع السیر تعداد هتل های نمایشگاهی و هتل های تجاری نزدیک ایستگاه های راه های ریلی سریع السیر به طور قابل توجهی افزایش می یابد. با این وجود، متوسط مدت اقامت کاهش می یابد، در نتیجه با وجود افزایش تعداد مسافران تجاری، میزان اشغال صنعت هتل در مقاصد گردشگری کاهش می یابد که به زیان هتل ها در طولانی مدت است (۲۲). افتتاح راه های ریلی سریع السیر بین بارسلونا، اسپانیا، پرپیگنان و فرا منجر به هجوم شرکت های گردشگری و فعالیتهای بارسلونا می شود و در نتیجه منجر به یک اثر فیلتر مانند می شود که مانع توسعه گردشگری در پرپیگنان می شود. ولی در مطالعه دیگری مشخص شد که تأثیر راه های ریلی سریع السیر بر گردشگری اسپانیا ناچیز است. اعتقاد بر این است که تأثیر تأخیری و طولانی مدت در اقتصاد جهانگردی بسیار بیشتر از تأثیر مستقیم آن است که باز هم نظر محققان فوق را تأیید می کند. تأثیر راه های ریلی سریع السیر در جهانگردی همچنان بحث برانگیز و مبهم است. راه های ریلی سریع السیر درآمد گردشگری را افزایش نمی دهد، اما ورود گردشگران را ارتقا می بخشد (۲۱). مطالعات بین المللی توجه روزافزونی را به نقش مهم راه های ریلی سریع السیر در توسعه گردشگری نشان داده است. تا به امروز، مطالعات ثابت کرده است که سرمایه گذاری راه های ریلی سریع السیر تأثیر مثبتی در گردشگری دارد. عملکرد یک شبکه راه های ریلی سریع السیر دسترسی به مقاصد گردشگری را بهبود می بخشد. یک سرویس راه های ریلی سریع السیر به دلیل کاهش زمان سفر، ارتباط بین گردشگران و دسترسی را اصلاح می کند. یک توافق کلی وجود دارد که افزایش قابلیت دسترسی به یک مقصد

گردشگری معمولاً منجر به افزایش تقاضا برای گردشگری می شود و عامل مهمی در تعداد کلی گردشگرانی است که یک مقصد دریافت می کند. یک نظر سنجی در چین نشان داد مسافران با سطح تحصیلات و درآمد بالاتر احتمالاً راه آهن سریع السیر را به عنوان روش حمل و نقل انتخاب می کنند. در نتیجه، بسیاری از مطالعات گزارش می دهند که یکی از پیامدهای راه های ریلی سریع السیر افزایش گردشگران است. بازار جهانگردی در فرانسه، اسپانیا، چین و ژاپن در نتیجه راه های ریلی سریع السیر رشد کرده است. فعالیت شبکه راه های ریلی سریع السیر بین بارسلون (اسپانیا) و پریگنان (فرانسه) منجر به بزرگ شدن بازار سفر روزانه بارسلون شده است و اهداف اصلی سفر در گردشگران: خرید (۶۰٪)، تعطیلات (۲۰٪) و دیدار یا خانواده یا دوستان (۹٪) بوده است (۵۷).

با این حال، در برخی موارد، تأثیر راه های ریلی سریع السیر در رشد گردشگری به اندازه مورد انتظار مثبت نبوده است. توریست های بین قاره ای کمتر تحت تأثیر راه های ریلی سریع السیر قرار می گیرند زیرا معمولاً با هواپیما سفر می کنند، اگرچه راه های ریلی سریع السیر پس از رسیدن به مقصد ممکن است بازدید گردشگران بین المللی از کشورهای اطراف و شهرها را افزایش دهد. تحقیقات نشان داده است که راه های ریلی سریع السیر ممکن است باعث کاهش تقاضای شبانه و کاهش مدت اقامت شود. داده های نظرسنجی بین سالهای ۱۹۸۰ و ۱۹۸۵ در خط پاریس-لیون، که در سال ۱۹۸۱ آغاز شده است، نشانگر کاهش مدت اقامت در دیژون، لیون و والنس پره است. بعلاوه، یک مطالعه در لومون فرانسه نشان داد که متوسط مدت اقامت چند سال پس از ورود سرویس راه های ریلی سریع السیر از ۲-۲ روز به ۱.۵ روز کاهش یافته است. در مناطق مختلف اداری متصل شده توسط همان خط راه های ریلی سریع السیر، برخی از آنها ارتباط مستقیمی با افتتاح خط راه های ریلی سریع السیر دارند و برخی دیگر این ارتباط را ندارند. پدیده "شمشیر دو لبه" نیز برای تجزیه و تحلیل تأثیر راه های ریلی سریع السیر در توسعه گردشگری در اسپانیا مهم است. اثر جایگزینی راه های ریلی سریع السیر در حمل و نقل هوایی تعداد مهاجران در مادرید را کاهش داده است، که به طور غیر مستقیم تأثیرات منفی بر گردشگری ورودی وارد کرده است. از طرف دیگر، گردشگری داخلی را ارتقا داده است. با این حال، اثر بسیار ضعیف است. بنابراین، تأثیر شبکه راه های ریلی سریع السیر بر روی بازار گردشگری شاید مثبت نیست و ویژگی های گردشگرانی که راه های ریلی سریع السیر را در شهرهای مختلف توریستی انتخاب می کنند کاملاً متفاوت است (۵۷).

هزینه های راه های ریلی سریع السیر و گردشگران

بهبود در زیرساخت های حمل و نقل، به ویژه در خدمات حمل و نقل جاده ای و زمینی، احتمالاً هزینه های حمل و نقل را کاهش می دهد. بررسی های جریانهای گردشگری بین میدا و مقصد نشان داده است که بهبود ظرفیت جاده باعث کاهش مصرف سوخت، هزینه سفر و زمان سفر می شود و به طور کلی گردشگران را افزایش می دهد. تجربه چین نشان داده است که هزینه سفر دیگر یک عامل بازدارنده نیست (۲۳). با این حال، سفر با راه های ریلی سریع السیر در مقایسه با هزینه سفر هوایی مقرون به صرفه تر است و هزینه سفر کمتر از سفر با اتومبیل، اتوبوس و قطارهای سنتی است. علاوه بر این، کاهش زمان سفر منجر به اقامت طولانی تر در مقصد می شود. تأثیر سیستم های راه های ریلی سریع السیر بر تقاضای گردشگری بین المللی نشان داده است که کشش تقاضا نسبت به ایستگاه راه های ریلی سریع السیر برای ورود گردشگران بین المللی کمتر از حد انتظار است (۲۳).

راه های ریلی سریع السیر و گردشگری فرهنگی

اگرچه در دسترس بودن یک حمل و نقل کارآمد نقش اساسی در توسعه مقصد و همچنین در انتخاب گردشگری دارد، در رشد گردشگری فرهنگی نیز نقش خاصی دارد. با این وجود، از آنجا که بسیاری از موزه ها به همان اندازه نزدیک ایستگاه های راه های ریلی سریع السیر و مراکز شهر واقع شده اند، راه های ریلی سریع السیر شرایط پیشینی مطلوبی را که می تواند باعث افزایش تعداد گردشگران شود، برآورده می کند (۵۹). مداخلات جدید در سیستم حمل و نقل باعث افزایش قابلیت دسترسی شده است که به نوبه خود توسعه گردشگری را تقویت می کند. فراهم کردن حمل و نقل مناسب مراکز مرده مورد علاقه گردشگران را به اماکن فعال و مرفه تبدیل می کند و افراد زیادی را به خود جلب می کند. با توجه به پیشرفت فناوری، طی سال های حمل و نقل جایگزین تغییر کرده است (۵).

بحث نتیجه گیری

هدف پژوهش حاضر بررسی نقش و تاثیرات راه های ریلی و بخصوص راه های ریلی سریع السیر بر گسترش گردشگری در نقاط ساحلی جنوب ایران بود. مطالعه ای تا کنون در این زمینه انجام نشده ولی بر اساس یافته های مطالعات مشابه و همچنین تلفیق این یافته ها و تطبیق آن ها با شرایط سواحل ایران می توان دریافت که وجود راه های ریلی و بخصوص راه های ریلی سریع السیر می تواند هم در کوتاه مدت و هم در بلند مدت موجب توسعه شهرهای ساحلی و توسعه صنعت گردشگری داخلی و خارجی در این بخش از ایران گردد. مطالعات موجود عمدتاً بر تأثیر اتصال راه ریلی سریع السیر در توسعه بخش های گردشگری متمرکز است و نتایج متفاوت است. برخی از محققان معتقدند که ارتباط راه ریلی سریع السیر می تواند بر توسعه گردشگری تأثیر مثبت بگذارد. به عنوان مثال، نتایج مطالعه وانگ و همکاران (۲۰۱۲) نشان می دهد که راه ریلی سریع السیر از سه جنبه بر بخش گردشگری در چین تأثیر می گذارد: توزیع مجدد و تحول در بازار گردشگر، ارتقا رقابت در مقیاس بزرگ و تخصیص مجدد مراکز گردشگری شهری (۶۰). وانگ و همکاران (۲۰۱۴) نشان می دهد که ارتباط راه ریلی سریع السیر بر دسترسی به ترافیک گردشگری منطقه ای تأثیر مثبت می گذارد (۶۱). جیانگ و همکاران (۲۰۱۴) دریافتند که اتصال راه ریلی سریع السیر می تواند دسترسی شهرها را افزایش دهد و بازار جاذبه های گردشگری را در امتداد راه آهن سریع السیر گسترش دهد (۶۲). به همین ترتیب، ژو و همکاران (۲۰۱۸) دریافت که طرح شبکه راه آهن چینی ها هم میان مدت و هم بلند مدت تأثیر عمیقی بر اتصال و قابلیت دسترسی جهت گسترش گردشگری خواهد داشت (۶۳). پالیارا و همکاران (۲۰۱۷) براساس داده های شهرداری های ایتالیا یافته های مشابهی دارند که نشان می دهد راه ریلی سریع السیر بر ارتباطات و تعداد بازدیدکنندگان تأثیر مثبت می گذارد (۱۹). با این حال، مطالعات دیگر نشان می دهد که تأثیر ارتباط راه ریلی سریع السیر در بخش گردشگری مثبت نیست. به عنوان مثال، ماسون و پتیوت (۲۰۰۹) بیان می کنند که خطوط راه ریلی سریع السیر اروپای جنوبی بین بارسلونا و پریپنگان می تواند پدیده تجمع فعالیتهای گردشگری بارسلونا را به ضرر پریپنگان تقویت کند (۶۴). نتایج پالیارا و همکاران (۲۰۱۵) نشان می دهد که حضور راه ریلی سریع السیر در اسپانیا تأثیر مهمی در انتخاب گردشگران برای بازدید از سایر شهرهای نزدیک مادرید دارد اما تأثیر قابل توجهی در انتخاب آنها برای بازدید از پایتخت ندارد (۶۵). ولی آلبالات و فاگدا (۲۰۱۶) شواهد متفاوتی را برای تأثیر اتصال راه ریلی سریع السیر بر گردشگری بر اساس داده های استان های اسپانیا ارائه می دهند. به طور خاص، آنها دریافتند که خدمات راه ریلی سریع السیر بر تعداد هواپیما و تعداد پروازها تأثیر منفی می گذارد اما اتصالات راه ریلی سریع السیر نمی تواند تلفات جاده ای را جبران کند و قادر به ایجاد جریان گردشگری جدید نیستند (۶۶). بسیاری از مطالعات دیگر بر اساس داده های اسپانیا نتایج مشابهی دارند، مانند

نتایج مطالعه گویرو و کامپا (۲۰۱۶) (۶۷). به همین ترتیب، نتایج مطالعه گائو و همکاران (۲۰۱۹) نشان می‌دهد که راه ریلی سریع السیر ورود گردشگران را ارتقا می‌بخشد اما درآمد گردشگری را بر خلاف داده‌های چین افزایش نمی‌دهد (۶۸). بر اساس مطالعات موجود، تأثیر ارتباطات راه ریلی سریع السیر در بخش گردشگری با هم سازگار نیستند. یافته‌های مبتنی بر مطالعات چینی و ایتالیایی تأثیر مثبت آن را نشان می‌دهد (به استثنای یافته‌های گائو و همکاران، ۲۰۱۹) در حالی که بیشتر مطالعات بر اساس داده‌های اسپانیایی تأثیر مثبت و منفی یا ضعیفی را نشان می‌دهد. ما بر اساس بیشتر مطالعات پیش‌بینی می‌شود که اثر مثبت بر اساس مورد چینی غلبه کند. اگرچه گائو و همکاران (۲۰۱۹) داستان متفاوتی پیدا می‌کنند، آنها تأیید می‌کنند که اتصال راه ریلی سریع السیر می‌تواند ورود گردشگران را تقویت کند. دلیل تأثیر ناچیز آن بر درآمد گردشگری ممکن است این باشد که اگر تقاضای گردشگری در یک شهر افزایش یابد، این موضوع می‌تواند رقابت بین شرکت‌ها را تحریک کند و برخی از شرکت‌ها ممکن است مزایای بیشتری از رقابت کسب کنند در حالی که برخی دیگر ممکن است ضرر کنند و حتی از بازار خارج شوند. شرکت‌های گردشگری که معمولاً سودآوری بهتری نسبت به سایر شرکت‌های خصوصی دارند، پیش‌بینی می‌شود که اتصال به راه ریلی سریع السیر می‌تواند بر عملکرد آن شرکت‌ها تأثیر مثبت بگذارد.

همانطور که مطالعات فوق بر آن تأکید دارند گردشگران می‌توانند از ایستگاه راه‌های ریلی سریع السیر برای رسیدن به تعداد زیادی سکونتگاه پراکنده ساحلی استفاده می‌کنند. ایستگاه‌هایی که در محیط پیرامونی قرار دارد خدمات حمل و نقل عمومی نسبتاً ضعیفی را ارائه می‌دهد که برای رسیدن به مقصد نهایی نیاز به استفاده بیشتر از اتومبیل‌های شخصی است. علاوه بر این، محل اقامت مطلوب گردشگرانی که به احتمال زیاد توسط راه‌های ریلی سریع السیر از مقاصد خود بازدید می‌کنند، به ترتیب خانه‌های دوم و هتل هستند. این در هر حالت برعکس مشخصات عمومی گردشگری است. این نشان می‌دهد که گردشگرانی که توسط راه‌های ریلی سریع السیر وارد مقصد خود شده‌اند مشخصات مشخص و متفاوتی از گردشگران کلی در مقصد دارند و این مشخصات در هر مورد متفاوت است. بنابراین، توریست‌هایی که به احتمال زیاد توسط راه‌های ریلی سریع السیر از مقاصد خود دیدن می‌کنند اقامت طولانی‌تری دارند، در گروه‌های بزرگتر می‌آیند. امروزه بیشترین توسعه گردشگری در همسایگی دریاها در حال انجام است و گردشگری ساحلی به عنوان یکی از مهمترین مدل‌های توسعه اقتصادی و ایجاد اشتغال محسوب می‌شود. در این نوع از گردشگری، گردشگران برای دیدن سواحل و استفاده از امکانات ساحلی، به مناطق معروف ساحلی سفر میکنند. گردشگری ساحلی به عنوان یکی از ظرفیتهای ارتقای منظر شهری و جذب توریست نقش مهمی را در جذب گردشگران ایفا میکند. این نوع گردشگری در واقع شامل فعالیتهای متنوعی است که هم در منطقه ساحلی و هم در آبهای ساحلی قرار دارد. انتخاب نوع حمل و نقل توسط گردشگران به زمان و هزینه وابسته است و بی‌شک ارزان‌ترین راه حمل و نقل به این مناطق بر طرفدار راه‌های ریلی است. شواهد به دست آمده و ارائه شده در مقالات و منابع مرتبط نشان می‌دهد که متغیرهای مرتبط با خصوصیات اقامت نقش تعیین‌کننده‌تری در تصمیم‌گیری دارند تا آنهایی که به مشخصات اجتماعی-جمعیتی خود گردشگران مرتبط هستند. همه این شاخص‌ها به یک فاکتور واقعاً مهم اشاره دارند: اهمیت در دسترس بودن (یا فقدان آن) یک روش کارآمد برای دسترسی به ایستگاه‌های راه‌های ریلی غیر از استفاده از وسیله نقلیه شخصی. در حقیقت، نتایج بدست آمده حاکی از آن است که در دسترس بودن متغیر کلیدی در انتخاب روش حمل و نقل است، از این مهمتر از هزینه سفر یا مدت زمان سفر است. لذا جهت توسعه

گردشگری ساحلی لازم و ضروری است که به توسعه راه های ریلی در این مناطق توجه ویژه شود.

اصول اخلاقی: نویسندگان به حقوق کپی رایت مولفین و تحقیقات افراد متعهد بوده اند و نسبت به آنها تعهد و الزام اخلاقی داشته و دارند
تعارض منافع: موردی از سوی نویسندگان گزارش نشده است.
منابع مالی: مقاله حاضر حامی مالی نداشته است و جزء وظایف پژوهشی دانشگاه و موسسه علمی خاصی نبوده است.

فهرست منابع

۱. عمرانی ن، زاده رن، آنر اش. تأثیر زیرساخت های راه آهن بر صنعت گردشگری در دو گروه از کشورهای عضو OECD-۱۰۱: (۸): ۲۰۱۹، ۲۰۱۶.
۲. Investigation of nautical tourism indicators in the coastal provinces of Iran. فصلنامه علمی علوم و فناوری دریا. ۲۰۱۶؛ ۲۰(۷۸): ۵۵-۶۴.
۳. درویشی، رضایی، شمس‌الدینی، علی. بررسی نقش گردشگری ساحلی در توسعه اقتصادی از نظر شهروندان (مطالعه موردی: بندر دلم). فصلنامه جغرافیا (برنامه ریزی منطقه ای). ۲۰۱۸؛ ۲۰(۴): ۴۱۱-۴۶.
۴. Dube K, Nhamo G, Chikodzi D. Rising sea level and its implications on coastal tourism development in Cape Town, South Africa. Journal of Outdoor Recreation and Tourism. ۲۰۲۱؛ ۲۳: ۱۰۰۳۴۶.
۵. Pagliara F, Mauriello F, Russo L. A Regression Tree Approach for Investigating the Impact of High Speed Rail on Tourists' Choices. Sustainability. ۲۰۲۰؛ ۱۲(۳): ۹۱۰.
۶. Hermawati P, Adisasmita SA, Ramli MI, Hamid S. Choices Models of Trip Chain and Transportation Mode for International Tourists in Tourism Destination Island. International Journal of GEOMATE. ۲۰۱۹؛ ۱۶(۵۵): ۱۹۵-۲۰۳.
۷. Zulpikar F, Tambunan LA, Utami SR, El Kiyat W. Economic Valuation of Marine Tourism in Small Island Using Travel Cost Method (Case Study: Untung Jawa Island, Indonesia). Omni-akuatika. ۲۰۱۸؛ ۱۴(۱): ۲۸-۳۵.
۸. Jou R-C, Chen K-H. The Relationship between High Speed Rail and Tourism. Sustainability. ۲۰۲۰؛ ۱۲(۱۲): ۵۱۰۳.
۹. زمیفر ا، فاطمه کرم ز. تأثیر گسترش شبکه حمل و نقل ریلی در صنعت گردشگری در مطالعه استان کرمان. سومین همایش ملی گردشگری، جغرافیا و محیط زیست پایدار. ۱۳۹۴.
۱۰. مانی ط، زهرا جمشیدی ص. ارزیابی عوامل موثر بر گرایش گردشگران استان گیلان به حمل و نقل ریلی پس از احداث راه آهن قزوین - رشت. اولین همایش ملی گردشگری، جغرافیا و محیط زیست پایدار. ۱۳۹۲.
۱۱. Sameni MK, Tilenoie AB, Ghorbanali E, Moradi M. Analysis of Youth Travel Behavior toward Rail, Air and Bus Transportation in Iran. امیر ذ. بررسی افزایش نقش راه آهن جمهوری اسلامی ایران در توسعه صنعت گردشگری کشور. کنفرانس بین المللی پژوهش های نوین در مدیریت، اقتصاد، توانمندی صنعت جهانگردی در توسعه ۱۳۹۶.
۱۲. Farajpour A, Bazeghi Kisomi P, Bagheri M. Identifying the Factors Affecting on Service Quality & Passenger Satisfaction in Commuter Train Services. International Journal of Railway Research. ۲۰۱۷؛ ۲(۲): ۵۷۶۶-.
۱۳. Cheng Q, Deng W. Study of Factors Impacting on Passenger Satisfaction with High-Speed Train Based on Structural Equation Modeling. CICTP ۲۰۱۹؛ ۲۰۱۹. p. ۵۳۸۸-۹۹.



- .15 Campa JL, López-Lambas ME, Guirao B. High speed rail effects on tourism: Spanish empirical evidence derived from China's modelling experience. *Journal of Transport Geography*. ۲۰۱۶;۵۷:۴۴-۵۴.
- .16 Carteni A, Pariota L, Henke I. Hedonic value of high-speed rail services: Quantitative analysis of the students' domestic tourist attractiveness of the main Italian cities. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. ۲۰۱۷;۱۰۰:۳۴۸-۶۵.
- .17 Pagliara F, Mauriello F. Modelling the impact of high speed rail on tourists with geographically weighted poisson regression. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. ۲۰۲۰;۱۳۲:۷۸۰-۹۰.
- .18 Castillo-Manzano JJ, Castro-Nuño M, López-Valpuesta L, Pedregal-Tercero DJ, Garrido-Michó JM. High Speed Rail: Fast tracking tourism in the EU? *Annals of Tourism Research*. ۲۰۱۸;۷۱(C):۶۴-۶.
- .19 Pagliara F, Mauriello F, Garofalo A. Exploring the interdependences between High Speed Rail systems and tourism: Some evidence from Italy. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. ۲۰۱۷;۱۰۶:۳۰۰-۸.
- .20 Wang D-g, Niu Y, Qian J. Evolution and optimization of China's urban tourism spatial structure: A high speed rail perspective. *Tourism Management*. ۲۰۱۸;۶۴:۲۱۸-۲۲.
- .21 Gao Y, Su W, Wang K. Does high-speed rail boost tourism growth? New evidence from China. *Tourism Management*. ۲۰۱۹;۷۲:۲۲۰-۳۱.
- .22 Albalade D, Campos J, Jiménez JL. Tourism and high speed rail in Spain: Does the AVE increase local visitors? *Annals of Tourism Research*. ۲۰۱۷;۶۵:۷۱-۸۲.
- .23 Yang Z, Li T. Does high-speed rail boost urban tourism economy in China? *Current Issues in Tourism*. ۲۰۲۰;۲۳(۱۶):۱۹۸۹-۷۳.
- .24 Philipp R, Prause G, Meyer C. Blue Growth Potential in South Baltic Sea Region. *Transport and Telecommunication*. ۲۰۲۰;۲۱(۱):۶۹-۸۲.
- .25 Hafeznia, M.R., Alamdar, E., Rezaei Seke Ravani, D., The Role of Developing the Makran Coast and Iran's Marine Orienteering Strategy on the Development of the Eastern Axis of the Country. *Political Spatial Planning*. ۲۰۲۰;۲(۲):۸۱-۹۴.
- .26 Dowling R. Coastal tourism development: planning and management issues: Cognizant Communication Corporation; ۲۰۰۹.
- .27 Wesley A, Pforr C. Historical dimensions of coastal tourism. *Coastal tourism development: planning and management issues*. ۲۰۰۹:۱۵-۲۹.
- .28 Soheili Najafabadi S, Kishishian Sirki G, Ghaedi M, Simbar R. The Survey of Military Policies Effects on Persian Gulf Regional Security. *International Studies Journal (ISJ)*. ۲۰۱۹;۱۶(۱):۱۵۵-۸۲.
- .29 Karimipour Y, Mohammad HR. Strategic differences Concerning to Iranian Coasts. *Quarterly Journal of Human Geography*. ۲۰۱۱;۳(۱):۱۰۹-.
- .30 Nur Nobil M, Majumder M. Coastal and marine tourism in the future. *Journal of Ocean and Coastal Economics*. ۲۰۱۹;۶(۲):۱۲.
- .31 Tegar D, Gurning ROS. Development of marine and coastal tourism based on blue economy. *International Journal of Marine Engineering Innovation and Research*. ۲۰۱۸;۲(۲).
- .32 باورصناد ب. اکر توریسم دریایی: بررسی توان های بالقوه و بالفعل توریسم دریایی در ایران. اولین همایش ملی یاداند ۱۳۹۳. *undefined*: عامل در علوم دریایی: باقری. بررسی و تحلیل روند مطالعات گردشگری ساحلی و دریایی در ایران. *مطالعات جغرافیایی نواحی ساحلی*. ۵۲-۲۹:(۲)۱;۲۰۲۰.
- .34 Saarinen J. *Tourism and sustainable development goals: Research on sustainable tourism geographies*: Routledge; ۲۰۲۰.
- .35 Bujosa A, Riera A, Pons PJ. Sun-and-beach tourism and the importance of intra-destination movements in mature destinations. *Tourism Geographies*. ۲۰۱۵;۱۷(۵):۷۸۰-۹۴.
- .36 Andriotis K. Degrowth in tourism: Conceptual, theoretical and philosophical issues. ۲۰۱۸.



- .۳۷ Agarwal S, Busby G, Huang R. Special interest tourism: Concepts, contexts and cases: CABI; ۲۰۱۸.
- .۳۸ Maria N, Evangelia N, Eleni T, Antigoni V. Maritime tourism development and prospects in coastal cities: The case of Heraklion, Chania and Limassol. Smart Cities in the Mediterranean: Springer; ۲۰۱۷, p. ۲۴۵-۶۹.
- .۳۹ Andersen IMV, Blichfeldt BS, Liburd JJ. Sustainability in coastal tourism development: an example from Denmark. Current Issues in Tourism. ۲۰۱۸;۲۱(۱۲):۱۳۲۹-۳۶.
- .۴۰ Padilla JE, Hudson A. United Nations development programme (UNDP) perspectives on Asian Large Marine Ecosystems. Deep Sea Research Part II: Topical Studies in Oceanography. ۲۰۱۹;۱۶۳:۱۲۷-۹.
- .۴۱ طهماسبی، علی. پتانسیل های گردشگری ساحلی ایران در حوزه کرانه دریای مازندران. اولین کنفرانس بین المللی گردشگری اردیبهشت ۲۰۱۹.
- .۴۲ Sulistiyono A, Mutmainnah W, Furusho M. ۴M Study to Support Indonesia's Maritime Tourism Development. TransNav, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation. ۲۰۱۷;۱۱(۴):۷۲۳-۸.
- .۴۳ Coccossis H, Koutsopoulou A. Measuring and monitoring sustainability of coastal tourism destinations in the Mediterranean. Tourism: An International Interdisciplinary Journal. ۲۰۲۰;۶۸(۴):۴۸۲-۹۸.
- .۴۴ Papageorgiou M. Coastal and marine tourism: A challenging factor in Marine Spatial Planning. Ocean & coastal management. ۲۰۱۶;۱۲۹:۴۴-۸.
- .۴۵ Brščić K, Prats Planaguma L, Raschi A, Marchi V, Šugar T, Lovrečić K, et al. Can indicators for sustainable tourism improve tourism planning in the coastal destinations? Empirical evidence from Catalonia, Istrian Region and Tuscany Region. Tourism: An International Interdisciplinary Journal. ۲۰۲۰;۶۸(۲):۱۴۴-۵۵.
- .۴۶ Schernewski G, Schönwald S, Kataržytė M. Application and evaluation of an indicator set to measure and promote sustainable development in coastal areas. Ocean & coastal management. ۲۰۱۴;۱۰۱:۲-۱۳.
- .۴۷ Lanquar R. Urban coastal tourism and climate change: Indicators for a Mediterranean prospective. Tourism in the City: Springer; ۲۰۱۷, p. ۱۳۷-۴۵.
- .۴۸ Blancas FJ, Caballero R, González M, Lozano-Oyola M, Pérez F. Goal programming synthetic indicators: An application for sustainable tourism in Andalusian coastal counties. Ecological Economics. ۲۰۱۰;۶۹(۱۱):۲۱۵۸-۷۲.
- .۴۹ Gutiérrez A, Miravet D, Saladié Ò, Clavé SA. High-speed rail, tourists' destination choice and length of stay: A survival model analysis. Tourism Economics. ۲۰۲۰;۲۶(۴۹۷):۵۷۸-۹۰.
- .۵۰ Prideaux B. Tourism and surface transport. The Sage Handbook of Tourism Management London: Sage. ۲۰۱۸:۲۹۷-۳۱۳.
- .۵۱ Zhang A, Liu L, Liu G. High-speed rail, tourist mobility, and firm value. Economic Modelling. ۲۰۲۰;۹۰:۱۰۸-۱۶.
- .۵۲ Hall CM, Le-Klähn D-T, Ram Y. Tourism, public transport and sustainable mobility: Channel View Publications; ۲۰۱۷.
- .۵۳ Huijbens EH, Jóhannesson GT. Urban tourism. Handbook of urban mobilities: Routledge; ۲۰۲۰, p. ۳۱۴-۲۴.
- .۵۴ Gutiérrez A, Miravet D, Saladié Ò, Anton Clavé S. Transport mode choice by tourists transferring from a peripheral high-speed rail station to their destinations: Empirical evidence from Costa Daurada. Sustainability. ۲۰۱۹;۱۱(۱۱):۳۲۰۰.
- .۵۵ Chong DKL. Review of problems in the development of rail tourism in Taiwan, on the example of the Alishan Forest Railway. GeoJournal of Tourism and Geosites. ۲۰۱۹;۲۶(۳):۹۴۳-۵۵.



- .59 Gutiérrez A, Ortuño A. High speed rail and coastal tourism: Identifying passenger profiles and travel behaviour. *PloS one*. 2017;12(7):e0179682.
- .5Y Yin P, Pagliara F, Wilson A. How does high-speed rail affect tourism? A case study of the Capital region of China. *Sustainability*. 2019;11(2):472.
- .5A Li G, editor *Quantitative Analysis of High-speed Rail Spillover Effect—Evidence from Sichuan Tourism*. IOP Conference Series: Earth and Environmental Science; 2021: IOP Publishing.
- .59 Campa JL, Pagliara F, López-Lambas ME, Arce R, Guirao B. Impact of high-speed rail on cultural tourism development: The experience of the Spanish museums and monuments. *Sustainability*. 2019;11(20):5840.
- .60 Wang X, Huang S, Zou T, Yan H. Effects of the high speed rail network on China's regional tourism development. *Tourism Management Perspectives*. 2012;1:34-8.
- .61 Wang D, Qian J, Chen T, Zhao M, Zhang Y. Influence of the High-Speed Rail on the Spatial Pattern of Regional Tourism – Taken Beijing–Shanghai High-Speed Rail of China as Example. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*. 2014;19(8):890-912.
- .62 Haibing J, Jianguo L, Jinliang J. An Analysis of the Accessibility of China's Tourist Attractions under the Impact of High-speed Railway. *Tourism Tribune/Lvyou Xuekan*. 2014;29(7).
- .63 Zhou J, Li C, Yao W, Alsiddig MC, Huo L, Liu H, et al. Hypoxia-inducible factor-1 α -dependent autophagy plays a role in glycolysis switch in mouse granulosa cells†. *Biology of Reproduction*. 2018;99(2):308-18.
- .64 Masson S, Petiot R. Can the high speed rail reinforce tourism attractiveness? The case of the high speed rail between Perpignan (France) and Barcelona (Spain). *Technovation*. 2009;29(9):911-7.
- .65 Pagliara F, La Pietra A, Gomez J, Manuel Vassallo J. High Speed Rail and the tourism market: Evidence from the Madrid case study. *Transport Policy*. 2015;37:187-94.
- .66 Albalade D, Fageda X. High speed rail and tourism: Empirical evidence from Spain. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2016;80:174-80.
- .67 Guirao B, Campa JL. Cross Effects between High Speed Rail Lines and Tourism: Looking for Empirical Evidence Using the Spanish Case Study. *Transportation Research Procedia*. 2016;14:392-401.
- .68 Gao Y, Yang L, Yang W, Wang Y, Xie Z, Sun L. Dynamics of penguin population size and food availability at Prydz Bay, East Antarctica, during the last millennium: A solar control. *Palaeogeography, Palaeoclimatology, Palaeoecology*. 2019;519:220-31.