

## واکاوی موانع تاریخی توسعه دریامحور کرانه‌ها و پس کرانه‌های شمالی خلیج فارس و دریای مکران: با تاکید بر موقعیت ژئواستراتژیک این دو پهنه آبی

حمیدرضا اکبرپور<sup>۱</sup>

دکتری حقوق بین‌الملل، مرکز مطالعات استراتژیک خاورمیانه، تهران، ایران

احسان کامرانی

استاد تمام گروه شیلات، دانشکده علوم و فنون دریایی، دانشگاه هرمزگان، بندرعباس، ایران

مجید اکبرپور

دکتری حقوق بین‌الملل، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران

### چکیده

خلیج فارس و دریایی مکران از مهم‌ترین مناطق دریایی دارای اهمیت استراتژیکی، اقتصادی و لجستیکی ممتازی می‌باشند. با وجود مزایای انکارنشدنی این مناطق اما کرانه‌ها و پس کرانه‌های شمالی این مناطق از عدم توسعه رنج می‌برد. این مساله زمانی قابل تامل است که بدانیم در گذشته‌های دور به ویژه در دوران ایران باستان و ایران پس از اسلام، همواره این مناطق از رونق برخوردار بوده است و ایرانیان نقش مهمی در تجارت دریایی داشته‌اند. سوال اصلی این پژوهش در باب عدم توسعه این مناطق در طول دو سده گذشته است و اینکه چه موانعی در راه توسعه این مناطق قرار داشته است. چرا که می‌تواند چراغ راه آینده و مبنای سیاستگذاری در مقطع کنونی باشد. به طور کلی عدم توسعه این مناطق به دو دلیل عمده مرتبط است. دلیل اول به عدم سرمایه‌گذاری برمی‌گردد که خود نیز به دلایل متعدد سیاسی، تاریخی، اقتصادی، فرهنگی و محیطی است. دسته دوم به دخالت دولت‌های خارجی در این منطقه مرتبط است. این دخالت در دو سده اخیر به ویژه از سوی انگلستان در مواردی مانند تسخیر بنادر مهم ایران، از بین بردن نیروی دریایی ایران و اعمال فشارهای اقتصادی عامدانه بارز بوده است که باعث خالی از سکنه شدن سواحل جنوبی ایران و در نتیجه عدم توسعه این مناطق شده است. امروزه نیز این موارد همچنان به عنوان موانع توسعه در این مناطق عمل می‌کنند. به ویژه حضور نیروهای فرامنطقه‌ای، مانع از همکاری و تجمع کشورهای این حوزه شده است.

**کلیدواژگان: توسعه دریامحور، خلیج فارس، قدرت دریایی، تجارت دریایی، نظریه قدرت دریایی.**

## مقدمه

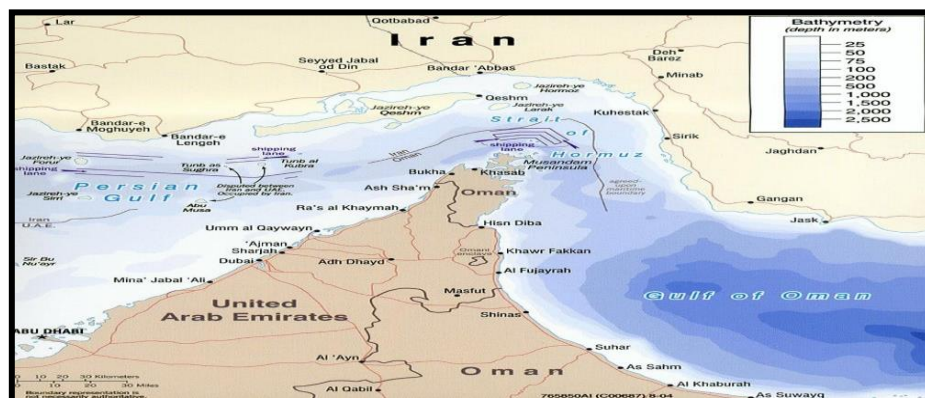
بیش از ۷۰٫۸ درصد سطح کره خاکی را دریاها و متعلقات آن با گستره‌ای بالغ بر ۳۶۱ میلیون کیلومتر مربع و حجمی بالغ بر ۱۳۷۰ میلیون کیلومتر مکعب فرا گرفته است (Pidwirny, 2006). گستردگی دریاها و از سوی دیگر محدودیت‌هایی که در خشکی و راه‌های زمینی در گذشته وجود داشت، انگیزه و افری را برای توجه به دریاها و دریانوردی فراهم کرد. دریاها از دیرباز دارای اهمیت نمادین در تعاملات میان قدرت‌های حاکم و همچنین در زندگی انسان‌ها بوده است. فیلیپو فرناندز آرمستو<sup>۱</sup> مورخ انگلیسی معتقد بود "به دلیل اینکه کالاهای بیشتری از طریق دریا می‌توان جابه جا کرد، در نتیجه راه‌های دریایی بسیار مهم‌تر از راه‌های زمینی در طول تاریخ اهمیت یافته‌اند" (حسینی، ۱۳۹۳). اهمیت حفظ امنیت و تسلط بر این دریاها و آبراه‌های بین‌المللی، کشورهای مختلف را ترغیب به داشتن نیروی دریایی قوی کرد. در واقع قدرت‌های دریایی در کنار مقاصد سیاسی و نظامی، برای گشودن افق‌های تازه در تجارت، پشتیبان تجار نیز بودند. همه این دلایل سبب شد تا امپراطوری‌ها و حاکمان گذشته به تکاپو برای تسلط بر دریاها بیفتند. در این میان جنگ‌های دریایی نقشی اساسی در توسعه استفاده نظامی از دریا و گسترش نیروی دریایی کشورها داشت. این امر امروزه بیش از هر زمان دیگری البته با هدف‌گذاری متفاوت از گذشته، از سوی دولت‌ها دنبال می‌گردد. ایران نیز با داشتن سواحل طولانی در شمال و جنوب کشور، یکی از کشورهایی است که توسعه دریایی را همواره مد نظر قرار داده است. به ویژه سواحل جنوبی ایران که به طول تقریبی ۱۴۸۰ کیلومتر در مجاورت دو دریای مکران و خلیج فارس قرار دارد، بسیار پراهمیت و دارای ابعاد استراتژیک متعدد است. از طول خط ساحلی جنوب حدود ۶۰۰ کیلومتر آن در مجاورت دریای مکران و ۸۸۰ کیلومتر دیگر آن مجاور با خلیج فارس است. مناطق ساحلی جنوب ایران عموماً بسیار کم عرض و باریک است. در تمام طول ساحل جنوبی، نواحی آباد و پرجمعیت یا بندرگاه طبیعی کمتر دیده می‌شود (صالح‌آبادی، ۱۳۹۵: ۶۶۷). پهنه آبی جنوب ایران در منابع تاریخی به نام‌های بحر فارس و بحر اخضر و دریای مکران و در بعضی منابع اروپایی قدیم با نام دریای اریتر و دریای رومیروم و دریای هندوس نیز یاد شده که گاهی به کل اقیانوس هند و پهنه‌های آبی مرتبط با آن نیز اطلاق می‌شده است (عجم، ۱۳۸۸: ۵۴). حاکمیت ایران در دو سوی این پهنه آبی و همچنین مناطق آبی مجاور آن همچون آب‌های شمالی اقیانوس هند در طول تاریخ انکارنشده‌ای است و اسناد مستند و متقن بسیاری گواه این مدعا است (حق شناس، ۱۳۸۹: ۷). اما امروزه اهمیت این پهنه آبی به ویژه به دلیل اتصال کشورهای شمال ایران و ترانزیت کالا به دریاها و آزاد و سایر مناطق جهان و انتقال انرژی از جمله نفت و گاز چند برابر شده است (منفرد، ۱۳۹۱: ۵). سوال اصلی این پژوهش در باب چرایی عدم توسعه کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های شمالی خلیج فارس و دریای مکران است. اینکه چرا این مناطق با وجود صبغه تاریخی حاکمیت ایران و اهمیت ژئواستراتژیک و اقتصادی در زمینه‌های حمل‌ونقل، تجارت دریایی، امنیت انتقال انرژی، شیلات و منابع دریایی توسعه نیافته است. ضرورت پرداختن به این مسئله در باب اهمیتی است که توسعه دریایی در روند توسعه‌یافتگی ایران دارد. به ویژه بررسی سیر تاریخی دخالت دولت‌های مختلف بر این پهنه و سواحل شمالی آن، می‌تواند به ترسیم چشم‌اندازی بسیط و جامع کمک کند. اهمیت این پژوهش نیز ناشی از همین مسئله است که باعث می‌شود نقش محوری توسعه دریایی و عوامل مختل‌کننده آن

<sup>۱</sup> Felipe Fernández-Armesto

تصریح شود و زمینه‌ساز توسعه گردد. از سوی دیگر ضرورت این پژوهش بر عدم توجه به بررسی تاریخی و سیاسی این موضوع برمی‌گردد. به ویژه بررسی پیشینه مطالعات صورت گرفته نشان از این واقعیت دارد که تحلیل و بررسی جامعی به صورت آکادمیک انجام نشده است. همین مساله سبب شد تا تدوین این موضوع در چارچوب این پژوهش منعقد شود و با رویکردی جامع‌تر این مساله مورد بررسی قرار گیرد. بنابراین با توجه به هدف موردنظر، این پژوهش در رسته پژوهش‌های بنیادی نظری قرار می‌گیرد. جمع‌آوری اطلاعات این پژوهش از طریق روش کتابخانه-ای صورت گرفته است و در نتیجه گردآوری منابع با مراجعه به متون موجود و جمع‌آوری فیش‌های تحقیق و نقد و بررسی آن‌ها صورت می‌گیرد و منابع اطلاعاتی مورد استفاده شامل منابع کتابخانه‌ای و اینترنتی است. اما روش اجرای این تحقیق بر مبنای روش تحقیق تاریخی - توصیفی است. بدین گونه که نخست با توجه به روش توصیفی - تحلیلی، از بُعد مکانی به نقش تاریخی ایران در حوزه خلیج فارس و دریای مکران و از بُعد زمانی به دو دوره پیش از اسلام و پس از اسلام پرداخته می‌شود که شامل اشاراتی به صبغه تاریخی ایرانیان در دریانوردی می‌شود. سپس به جایگاه کنونی ایران پرداخته خواهد شد و با توجه به رویکرد تحلیل تاریخی، به عدم توسعه سواحل جنوبی و موانع شکل‌گیری یک قدرت دریایی مسلط از سوی ایران، مورد بررسی قرار می‌گیرد. در انتها نیز با تاکید بر روش همبستگی به همخوانی اطلاعات تاریخی در باب توسعه یا عدم توسعه دریامحور کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های شمالی خلیج فارس و دریای مکران در بستر موقعیت کنونی این منطقه پرداخته خواهد شد تا نقش عوامل توسعه دریامحور مورد ارزیابی قرار گیرد. چرا که این عوامل تاریخی توسعه‌محور، می‌تواند در ترسیم چشم‌انداز دریایی کشور، مبنای تصمیم‌گیری قرار گیرد.

### مبانی نظری

یکی از نظریه‌های ژئوپلتیک که به خوبی می‌تواند اهمیت پهنه آبی جنوب ایران و کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های شمالی آن را تبیین کند، نظریه قدرت دریایی<sup>۱</sup> آلفرد ماهان<sup>۲</sup> است. ماهان استدلال می‌کند که یک کشور در ارتباط با دریا باید از شش شاخصه بارز برخوردار باشد تا بتواند به یک قدرت تبدیل شود. اولین عامل موقعیت جغرافیایی مرتبط با دریا است. این موقعیت دریایی باید مشرف بر تنگه، آبراه بین‌المللی و یا گذرگاهی باشد که ممکن است دشمن از آن برای تهدید و یا محاصره کشور استفاده کند. دومین و سومین



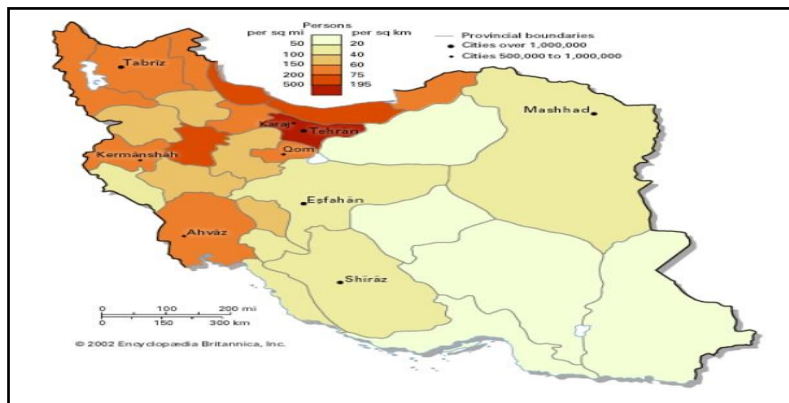
نقشه ۱. موقعیت تنگه هرمز

<sup>1</sup> Sea power theory

<sup>2</sup> Alfred Thayer Mahan

منبع: Weitz, 2018

شاخصه، کمیت و کیفیت خط ساحلی است که کشور را به دریا پیوند می‌دهد. این ساحل باید هم وسیع باشد و هم به صورتی شکل گرفته باشد تا امکان ایجاد بندرگاه، لنگرگاه، تاسیسات و استحکامات نظامی در آن امکان‌پذیر باشد. چهارمین شاخصه، جمعیت کشور و جمعیت ساکن در منطقه دریایی می‌باشد. از آنجایی که انسان عامل توسعه است، برخورداری از جمعیت زیاد و باکیفیت در پیشبرد برنامه‌های توسعه‌ای یک کشور تاثیر غیرقابل انکاری دارد. از همین رو فقط برخی از کشورها می‌توانند در ارتباط با این نظریه به یک قدرت شاخص تبدیل شوند و آن کشورهایی هستند که از جمعیت بالا و باکیفیتی برخوردارند. ویژگی و روحیات ملی پنجمین شاخصه‌ای است که ماهان در نظریه قدرت دریایی از آن یاد می‌کند. ویژگی‌های ملی در این نظریه به علاقه مردم کشور به دریانوردی، بازرگانی دریایی و مراودات تجاری با دیگر ملل اطلاق می‌شود. آخرین شاخصه که در نظریه قدرت دریایی ماهان مطرح می‌شود، خط مشی حکومت و رهبران کشور در قبال توسعه مناطق ساحلی و بهره‌برداری از امکانات بالقوه آن منطقه باز می‌گردد (میرزاجانی و لطفی، ۱۳۹۶: ۶۱). با بررسی ویژگی‌های پهنه آبی جنوب ایران و کرانه‌ها و پس-کرانه‌های شمالی خلیج فارس و دریای مکران و تطبیق آن با شش شاخصه مطرح شده در نظریه ژئوپلیتیک آلفرد ماهان، مشخص می‌شود که این منطقه می‌تواند به یکی از کانون‌های قدرت اقتصادی و نظامی جمهوری اسلامی ایران تبدیل شود. اما با وجود تطبیق شش شاخصه نظریه ماهان بر پهنه آبی جنوب ایران و کرانه‌ها و پس-کرانه‌های شمالی خلیج فارس و دریای مکران، این مسئله فقط ظرفیت بالقوه‌ای است که خودبه‌خود منجر به توسعه نمی‌شود. یکی از مهم‌ترین شاخصه‌ها در نظریه ماهان در مورد شاخصه جمعیت است. هفت استان ایران در نوار ساحلی قرار دارند که بالغ بر ۲۲.۵ درصد جمعیت کشور را در خود جای داده‌اند. هر چند درصد کمی از این جمعیت به طور مستقیم در جوار دریا زندگی و از آن ارتزاق می‌کنند ولی زندگی بخش عمده‌ای از این جمعیت با دریا مرتبط است و از آن تاثیر می‌پذیرند. از هفت استان مذکور، استان‌های گیلان، مازندران و گلستان در شمال کشور قرار دارند. میانگین تراکم نسبی جمعیت در این سه استان که در مجموع معادل ۳.۵ درصد مساحت کشور را شامل شده است و ۱۰ درصد جمعیت کشور را نیز در خود جای داده‌اند، رقمی حدود ۱۲۰ نفر در کیلومتر مربع است. چهار استان دیگر یعنی خوزستان، بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان هم که معادل ۲۱ درصد مساحت کشور هستند، ۱۲.۵ درصد جمعیت ایران را در خود جای داده‌اند. میانگین تراکم نسبی جمعیت در این چهار استان کمتر



نقشه ۲. تراکم جمعیتی استان‌های ساحلی جنوب ایران

منبع: <https://britannica.com>

از ۳۰ نفر در هر کیلومتر مربع است. این در حالی است که ۲۰ درصد جمعیت جهان در محدوده ۲۵ کیلومتری دریا و ۳۹ درصد جمعیت جهان در محدوده ۱۰۰ کیلومتری دریا زندگی می‌کنند و ۶۰ درصد شهرهای جهان که جمعیتی بیش از ۶ میلیون نفر دارند در سواحل یا در نزدیکی سواحل واقع شده‌اند. علاوه بر آن برابر پیش‌بینی‌های انجام شده، در آینده‌ای نزدیک دو-سوم جمعیت جهان در محدوده‌های ساحلی سکنی خواهند داشت (سعیدی و مرادپور، ۱۳۹۲: ۸۰). همانطور که ملاحظه شد تراکم جمعیت در سواحل جنوبی ایران بسیار کم است. این برخلاف روند منطقی جهانی است که بیشترین حجم جمعیت در سواحل متمرکز است. این پراکندگی و تراکم پایین معلول عدم توسعه‌یافتگی است و این مشکل می‌تواند با توجه به جمعیت بالای کشور و وجود نیروی متخصص با کیفیت و با اولین اقدامات متناظر به توسعه رفع شود و امکان استقرار جمعیت در سواحل مناطق جنوبی را فراهم آورد (صالحی، ۱۳۹۵).

### منطقه مورد مطالعه

دریای مکران و به ویژه خلیج فارس در طول تاریخ دارای اهمیتی تام و تمام بوده است. بر همین اساس و با توجه به تغییرات حاکمیتی که در دوران پیش از اسلام و پس از اسلام اتفاق افتاد، می‌توان کنش و واکنش‌های حاکم بر این پهنه‌های آبی را به دو دوران پیش و پس از اسلام تقسیم کرد و سپس به شرایط کنونی این منطقه اشاره کرد.

### پیش از اسلام

اهمیت حفظ امنیت و تسلط بر دریاها و آبراه‌های بین‌المللی، کشورهای مختلف را ترغیب به داشتن نیروی دریایی مجهز و قوی می‌کرد. همین امر سبب شد تا امپراطوری‌ها و حاکمان آن زمان به تکاپو برای تسلط بر دریاها بیفتند. در این میان جنگ‌های دریایی نقشی اساسی در توسعه استفاده نظامی از دریا داشتند. اولین جنگ دریایی در ۱۲۱۰ قبل از میلاد مابین پادشاهی هیتی و قبرس شکل گرفت که نتیجه آن به آتش کشیدن ناوگان قبرس بود (Blackmore, 2011: 23). اما پس از شکل‌گیری امپراطوری‌ها، بزرگ‌ترین جنگ‌های دریایی دوران باستان میان ایران تحت سلطه هخامنشیان و یونان رخ داد. ایرانیان با تسلط بر خلیج فارس، دریای مکران، دریای سرخ و همچنین با کمک فنیقی‌ها که دریانوردان قابل‌توانستند به قدرت اول دریایی آن زمان تبدیل شوند. در این میان داریوش و خشایارشا نقش اساسی در توسعه ناوگان دریایی ایران داشتند. کاهنان مصری به علت ابتکارات و قدرت ناوگان دریایی داریوش، به او لقب خدای دریاها داده بودند. در دوران خشایارشا نیز ناوگان دریایی ایران به اوج شکوه خود رسید و شامل قایق‌های بسیار و قریب ۱۲۰۰ ناو جنگی با سه ردیف پارو می‌شد (عابدیان، ۱۳۸۹: ۱۰۸ و ۱۰۹). در زمان خشایارشا بزرگترین نبرد دریایی دوران باستان موسوم به سالامیس<sup>۱</sup> اتفاق افتاد. این نبرد دریایی در واقع شاخه‌ای از جنگ‌های ایران و یونان در زمان خشایار بود و به نظر می‌رسید با توجه به ناوگان عظیم و مجهز و آموزش دیده خشایارشا، پیروزی دور از دسترس ایرانیان نیست. اما موقعیت جغرافیایی جزیره سالامیس و گرفتن قدرت مانور از کشتی‌های ایرانی، عملاً موجب شکست ناوگان دریایی خشایارشا شد. اما علی‌رغم این ناکامی، نیروی دریایی ایران تا پایان عصر هخامنشی، قدرت اول دریایی آن زمان بود (مدیرشانه‌چی و محمدی خشتی، ۱۳۹۰: ۲۳۸ و ۲۳۹). البته ایران باستان در زمینه تجارت دریایی نیز دارای سابقه تاریخی بس طولانی است. در واقع قرار گرفتن در میانه راه

<sup>۱</sup> Battle of Salamis

های شرق و غرب باعث شد که سرزمین ایران نقش استراتژیک و راهبردی در تجارت دوران قدیم داشته باشد. قرار گرفتن بر سر راه جاده ادویه و جاده ابریشم، موجبات رونق تجارت در ایران را دوچندان کرده بود. در این میان خلیج فارس و دریای مکران نیز مهم‌ترین آب‌راه برای تجارت دریایی بود. در میان منابع دریایی خلیج فارس و دریای مکران، صید مروارید و ماهی در کانون توجه سوداگران قرار داشت. این آب‌ها همچنین یکی از غنی‌ترین دریاهای جهان از نظر منابع معدنی و انواع جانوران دریایی است. علاوه بر این بسیاری از تاجران در طول تاریخ برای خرید و فروش مروارید به بنادر و جزایر خلیج فارس رفت و آمد می‌کردند. خرما از دیگر محصولات مهمی بود که در تجارت خلیج فارس نقش مهم و بسزایی داشت (قیم، ۱۳۹۱: ۳). بر اساس متون چینی، در دوران اشکانیان و ساسانیان روابط تجاری مبتنی بر دریا مابین چین و ایران گسترش بی‌سابقه‌ای یافت. در این دوران بندر سیراف مرکز تجارت دریایی ایران آن زمان بود (خیراندیش و خلیفه، ۱۳۸۶: ۷۴).

### پس از اسلام

اعراب در ابتدا نسبت به کشتیرانی کاملاً بیگانه بودند. همین آشنایی اندک باعث شد هنگام گسترش فتوحات اسلامی در قرن هفتم میلادی یعنی زمانی که فرماندهان نظامی عرب برای گسترش حملات خود و حفظ مناطق تازه تصرف شده به دریانوردی نظامی نیاز پیدا کردند، در مرکز حکومت اسلامی، مخالفت شدیدی با دریانوردی و گسترش دامنه فتوحات به مناطق دریایی از سوی عده‌ای و به طور خاص طبقه حاکم دیده شود. ظاهراً این امر نشان دهنده خوف جامعه آن روز عرب از دریا و هر نوع ارتباط با آن بود. اما به رغم همه این سرسختی‌ها، از آنجا که حکومت اسلامی بر قلمرو حکومت‌های ایران و روم دست یافته بود و به حفظ و گسترش خود می‌اندیشید، عملاً ناچار شد تا راهکارهای نظامی همان دولت‌ها را پی گیرد و از میراث دریانوردی رومیان، قبطیان و به ویژه ایرانیانی که تجربه ارزشمندی در دریانوردی داشتند و قرن‌ها در دریاهای مختلف همچون دریای پارس و اقیانوس هند به کشتیرانی پرداخته بودند، استفاده کند. منطقه خلیج فارس و دریای مکران که در قرن هفتم میلادی به قلمرو حکومت اسلامی الحاق شد، از دیرباز و به ویژه در عهد ساسانی اهمیت خاصی در تجارت جهان آن روزگار داشت چرا که بخش بزرگی از حمل و نقل تجاری مستقیم بین ایران و شرق به ویژه چین را به خود اختصاص می‌داد و این تجارت دریایی در عهد ساسانی رونق بسیار داشت. ظاهراً این راه تجاری تا هنگام تسلط اعراب بر قلمرو حکومت ساسانیان فعال بود و در ایام خلافت عمر بن خطاب، هنگام تصرف بندر ابله، کشتی‌های چینی در آنجا پهلو گرفته بودند. پس از تسلط اعراب بر این منطقه، ظاهراً علیه این روابط تجاری تهدیدی صورت نگرفت و این تجارت به حیات خود ادامه داد و همچنان ایرانیان نقش اصلی را در آن ایفاء می‌کردند. از آفریقا نیز کالاهای مختلفی به خلیج فارس به ویژه در عهد عباسی به خاطر فعالیت پارسیان و بازرگانان ایرانی و وجود شهرهای مهمی چون بصره و سیراف حمل می‌شد. برده، عاج، عنبر و بعضی از انواع پوست از عمده‌ترین کالاهایی بود که برای تهیه آن‌ها راهی مقاصد تجاری خاص خود در آفریقا می‌شدند. یکی از مراکز مهم تجاری در داخل سرزمین‌های اسلامی، شهر جده در سواحل دریای سرخ بود که نه تنها با سرزمین‌های خارجی جهان اسلام مثل هند و چین در ارتباط تجاری بود بلکه میان بعضی مناطق و سرزمین‌های اسلامی نیز ارتباط برقرار می‌کرد و از این حیث اهمیت فراوانی داشت. در ابتدای قرن چهارم کشتی‌های سیرافی ارتباط منظم تجاری با جده و دریای سرخ داشته‌اند و با وجود مشکلاتی که رشته‌های صخره‌ای دریای سرخ برای آنان ایجاد می‌کرد، کالاهای خود را تا بخشی از مسیر حمل می‌کردند و سپس از کشتی -

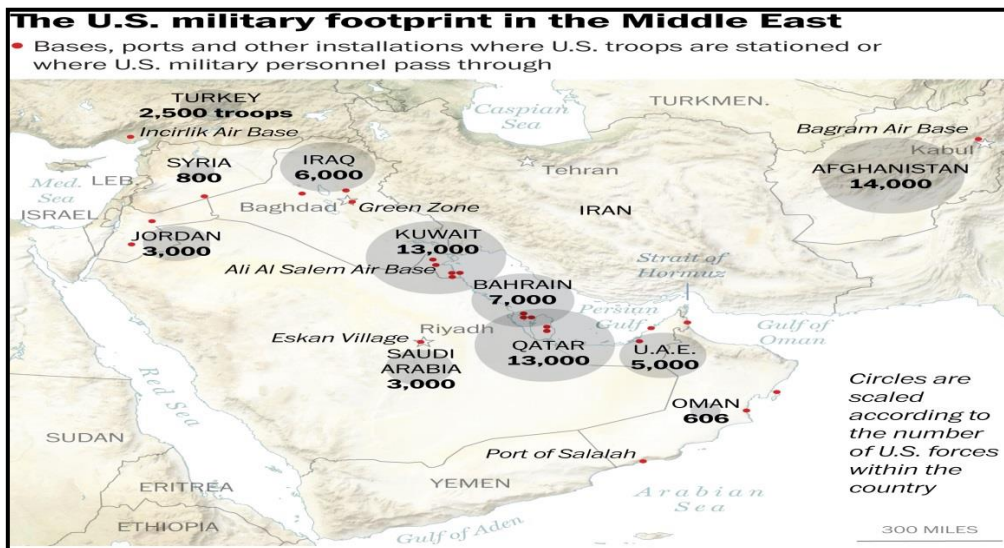
های دیگری استفاده می‌کردند (قرچانلو، ۱۳۸۵: ۵ تا ۱۲). در دوران پس از اسلام به ویژه در طی سده‌های سوم و چهارم هجری، تجارت دریایی در بنادر ایرانی رونق بی‌سابقه‌ای یافت. بنداری هم چون جنبه (گناوه) و سیراف (بندر طاهری) نقش اساسی در توسعه تجارت دریایی ایران عصر اسلامی داشتند. در کنار این بنادر، شهرهای مولد و تولیدکننده‌ای هم چون تَوَج و سینیز به عنوان پشتیبان فعالیت می‌کردند (خیراندیش و خلیفه، ۱۳۸۶: ۷۴). در حوزه مکران نیز فعالیت‌های تجاری و بازرگانی رونق یافت و شهرهای بزرگی چون تیز، بمپور و فهرج به مرکز تجارت دریایی تبدیل شدند (غفرانی و شجاع قلعه دختر، ۱۳۹۱: ۵). در واقع "بنادر خلیج فارس و دریای مکران دو ویژگی خاص داشتند. نخست آن که تامین کننده کالاهای شهرهای داخلی ایران بودند و دیگر این که کار صادرات تولیدات فلات ایران را بر عهده داشتند. به طور مثال در بالای سیراف شهر معروف گور یا فیروزآباد قرار گرفته است. همچنین در بالای مهروبان، شهر ارجان قرار گرفته است" (مرکز مطالعات خلیج فارس، ۱۳۹۳). البته در دوره‌های بعدی و در زمان سلجوقیان در ایران، تجارت دریایی خلیج فارس با رکود مواجه شد (خیراندیش و خلیفه، ۱۳۸۶: ۷۱). به طور کلی با گسترش جغرافیایی خلافت اسلامی و دولت‌های وابسته به آن و بهره‌مندی از تجارب ملل دریایی از جمله ایران، سیطره مسلمانان بر دریاهای شناخته‌شده آن روزگار تثبیت شد. این سیطره تا قرن شانزدهم میلادی تدام داشت تا اینکه در این دوران، حکومت اسلامی به چهار پاره تقسیم شد و هر کدام قسمتی از دریاها را تحت کنترل خود گرفتند. در آن سوی مرزهای شرقی ایران، امپراطوری بابر در افغانستان و شمال هند فرمانروایی می‌کرد. در دوردست‌ترین نقطه غربی جهان اسلام که به همین دلیل آن را به زبان تازی "المغرب الاقصی" می‌نامیدند نیز دولتی اسلامی به نام مراکش با داشتن قدرتی متعارف در همسایگی کشورهای اروپایی قرار داشت. قلمرو دریانوردی آن دولت، مدیترانه جنوب غربی بود (ذاکرحسین، ۱۳۶۹: ۱۴۵). اما دو دولت قدرتمند دریایی در قلب جهان اسلام سر بر آورد. صفویان و عثمانیان که نمایندگان دو جریان قوی تشیع و تسنن در جهان اسلام بودند. دوره سلطنت شاه عباس اول صفوی را باید دوران احیای تجارت و دریانوردی ایران در خلیج فارس دانست. از جمله رویدادهای مهم زمان او در خلیج فارس عبارت است از بیرون راندن پرتغالی‌ها از هرمز و شکوفایی بندر گمبرون، حضور انگلیسی‌ها و هلندی‌ها و در نهایت توجه ویژه شاه عباس اول به راه‌های دریایی و بازرگانی دریایی به منظور دور زدن امپراتوری عثمانی تا از ورود کالاهای شرق به عثمانی جلوگیری کند. علاوه بر این شاه عباس مصمم بود منافع سرشار صادرات ابریشم ایران، نصیب اداره گمرکات عثمانی نشود. بر همین اساس در سال ۱۶۱۴ میلادی، کشتی‌های ایران با این هدف که ارتباط بین بندر بصره و هرمز را قطع کنند در بوشهر لنگر انداختند زیرا بصره در دست ترک‌ها و هرمز در دست پرتغالی‌ها بود. در نتیجه این سیاست مدبرانه شاه عباس اول، بصره از لحاظ سیاسی و اقتصادی رو به انحطاط گذاشت. البته توسعه دریانوردی پس از شاه عباس کبیر رو به افول گذاشت و در اواخر عهد صفوی به طور کل تضعیف شد (تقوی‌فر و دیگران، ۱۳۹۷: ۳۵). در طول تاریخ بعد از آن و در مقاطعی به ویژه در زمان نادرشاه، رضا شاه و در آخر محمدرضا پهلوی، تلاش‌هایی برای تسلط بر خلیج فارس و گسترش تجارت از طریق این آبراه انجام شد ولی به طور کلی، دیگر ایران به دوران طلایی تجارت دریایی برنگشت (غفوری، ۱۳۹۱). در دوران پس از انقلاب نیز با وجود تحریم‌های یک‌جانبه و چندجانبه، عملاً ایران سهم درخوری از تجارت دریایی را از آن خود نکرده است و این علی‌رغم توجهاتی است که به دریا و سرمایه‌گذاری بر روی آن شده است اما باز هم قابل توجه نبوده است و نتوانسته است سیر توسعه مبتنی بر دریا را پایدار و تثبیت کند.

## موقعیت کنونی خلیج فارس و دریای مکران

در دوران کنونی، دریای مکران و به ویژه منطقه خلیج فارس به علت کشف و صدور نفت، وجود ذخایر گسترده انرژی و هم‌چنین تحولات در نظام‌های سیاسی، اقتصادی و امنیتی منطقه، در کانون توجه بسیاری از قدرت‌ها بوده است. بدون شک دریای مکران و خلیج فارس در طول دهه‌های اخیر از مهم‌ترین مناطق جهان در نگرش‌های ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک بوده است و با توجه به دگرگونی‌های عمیق و جاری در سطح بین‌الملل به یکی از مهم‌ترین کانون‌های مورد توجه قدرت‌های جهانی درآمده است. به ویژه شکل‌گیری تقابل ایران و کشورهای حوزه خلیج فارس که وابسته به قدرت‌های فرامنطقه‌ای هستند به این چالش بیش از پیش دامن زده است (معیتی و دیگران، ۱۳۹۹: ۱۰۹۶). اهمیت کنونی این مناطق دریایی را می‌توان در سه سطح استراتژیک، اقتصادی و لجستیکی ارزیابی کرد که در ادامه به بررسی هر کدام از این سطوح پرداخته خواهد شد. در سطح استراتژیک، دریاها می‌توانند در سه موضوع تاثیرگذار باشند. موضوع اول، نقش دریا در شکل‌گیری اتحادیه‌های منطقه‌ای است. دریاها یکی از علل اصلی تشکیل و توسعه اتحادیه‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای است. این اتحادیه‌ها در سطوح مختلفی از قابل بررسی است. خلیج‌ها نیز توان بالقوه خوبی برای شکل‌گیری قالب فضایی سازمان‌های منطقه‌ای ارائه می‌دهند. در ارتباط با خلیج فارس از حدود سه دهه گذشته تلاش‌های متعددی برای تاسیس یک سازمان فراگیر منطقه‌ای انجام گرفته اما به دلیل فقدان فرآیندهای ژئوپلیتیکی مناسب درون منطقه‌ای و نیز مداخله بازیگران فرامنطقه‌ای، این سازه تاکنون واقعیت نیافته است و تنها کشورهای عرب حاشیه خلیج فارس در قالب یک سازمان منطقه‌ای متشکل شده‌اند. هر چند که با روح و هویت اصلی یک سازه منطقه‌ای فاصله دارد (اعظمی و موسوی، ۱۳۹۵: ۲۴). این مسئله با توجه به این واقعیت است که ایران دارای طولانی‌ترین خط ساحلی و بیشترین جمعیت ساکن در حوزه ساحلی به نسبت سایر کشورهای عربی حوزه خلیج فارس است اما به دلایلی که مطرح شد عضویت ایران در قالب این نهاد تعریف نشد. بارزترین علت شکل‌گیری این نهاد در واقع به منظور مهار ایران انقلابی بود و در طول چهل سال بعد از انقلاب، این هدف با توجه به فراز و نشیب‌هایی که روابط ایران و اعراب داشته است اما همواره پیگیری شده است. در این میان قدرت‌های فرامنطقه‌ای نیز به طور موثر در حفظ و گسترش این شکاف کوشیده‌اند (مطلبی و دیگران، ۱۳۹۶: ۱۷۰). موضوع دوم نقش دریا در توسعه قدرت‌های دریایی و توان نظامی است. فیلیپو فرناندز آرمستو<sup>۱</sup> مورخ انگلیسی معتقد بود "به دلیل اینکه کالاهای بیشتری از طریق دریا می‌توان جابه‌جا کرد، در نتیجه راه‌های دریایی بسیار مهم‌تر از راه‌های زمینی در طول تاریخ اهمیت یافته‌اند". در قرن نوزدهم با برتری نظریه ماهان، ایده‌های وی در رویه دولت‌ها شکل عملی به خود گرفت. در واقع شکل‌گیری رقابت‌های استعماری در اقصی نقاط جهان و از سوی دیگر گسترش و توسعه تجارت بین‌الملل زمینه‌ساز سلطه بر دریاها شد. اهمیت تسلط بر دریاها حتی در نظریات علما و فلاسفه اروپایی نیز منعکس شد از جمله فردریش هگل، فیلسوف آلمانی مدعی بود که "هیچ کشور اروپایی، واقعاً اروپایی نخواهد بود مگر آنکه با دریا مرتبط باشد". در این زمان از نظر اروپایی‌ها، قدرت نظامی دریایی رسالتی جز حمایت از جریان تجارت بین‌المللی نداشت. حتی آلفرد ماهان نیز معتقد بود مهم‌ترین وظیفه نیروی دریایی حمایت از اقتصاد ملی و امنیت تجارت دریایی بود (حسینی، ۱۳۹۳). خلیج فارس و دریای عمان نیز با توجه به ویژگی‌های خاص خود نظیر دارا بودن منابع نفت و گاز، ترانزیت حدود یک پنجم انرژی جهان و سایر

<sup>۱</sup> Felipe Fernández-Armesto



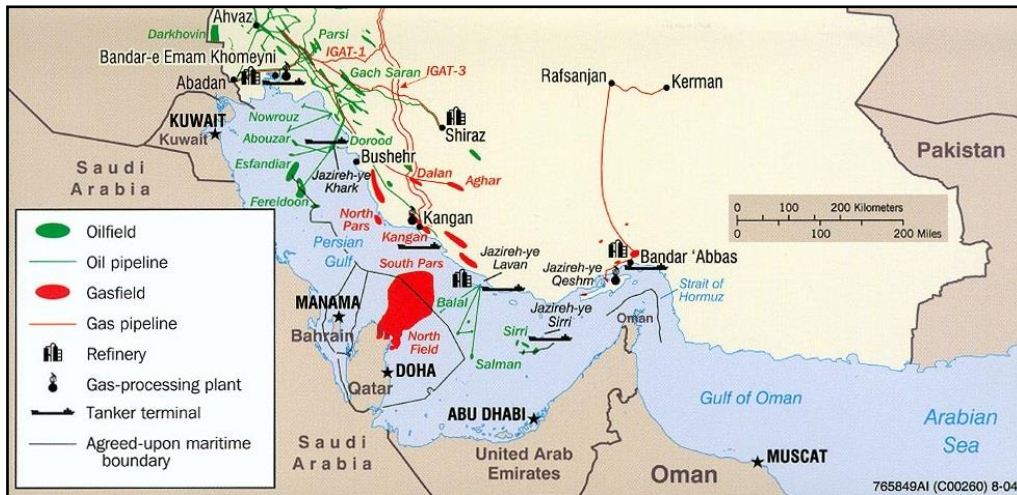


نقشه ۳. موقعیت پایگاه‌های نظامی آمریکا

منبع: Berger, 2020

موضوعات امنیتی، به جولانگاه نیروهای نظامی و انبار تسلیحات پیشرفته تبدیل شده است. اما تفاوت عمده‌ای در رویکرد ایران با کشورهای عربی این حوزه وجود دارد. کشورهای عربی با تکیه بر قدرت‌های فرامنطقه‌ای سعی در برقراری امنیت دریایی دارند اما ایران با توجه به تحریم‌های گسترده و نوع نگرش خود، در زمینه امنیت دریایی و توسعه نیروهای دریایی به صورت خوداتکا عمل می‌کند. این مساله سبب شده است که ایران به صورت مکرر بر ایجاد یک رژیم امنیتی مختص این منطقه و با همکاری کشورهای این حوزه، فارغ از سیطره قدرت‌های منطقه‌ای تاکید کند (مطلبی و دیگران، ۱۳۹۶: ۱۶۰).

موضوع سوم در ارتباط با منابع انرژی استراتژیک در دریا است. یکی از منافع استراتژیک دریا، قرار گرفتن عمده منابع انرژی استراتژیک در آن است. خلیج فارس مصداق بارز این موضوع است که شامل ۶۲ درصد نفت جهان و ۴۰ درصد گاز جهان است. اهمیت این آمار و ارقام زمانی مشخص می‌شود که به اعتقاد کارشناسان نیاز به انرژی‌های فسیلی همچنان رو به افزایش است و این در حالی است که به دلیل محدودیت مخازن نفت خام، طی ۱۵ سال آینده تولید نفت خام به نصف مقدار کنونی کاهش می‌یابد در حالی که نیاز به سوخت‌های فسیلی نسبت به مقطع کنونی ۳۵ درصد افزایش خواهد یافت. تحت این شرایط، بهره‌برداری از منابع گازی مورد توجه جدی جامعه جهانی قرار گرفته و کشورهای دارای منابع گازی نسبت به توسعه میادین گازی، توجه ویژه‌ای مبذول داشته‌اند (اعظمی و موسوی، ۱۳۹۵: ۲۵).



نقشه ۴. مخازن و تاسیسات نفت و گاز در حوزه خلیج فارس

منبع: [www.parstimes.com](http://www.parstimes.com)

سیاست انرژی در این منطقه بر اساس همان نگاه‌های امنیتی و دلایل متعددی که در سطور قبل ذکر شد، دچار واگرایی است. این مساله ناشی از تامین منافع مصرف‌کنندگان است که اجماع دولت‌های منطقه‌ای را منجر به انحصار قیمت‌گذاری می‌دانند و به همین علت سعی در توسعه تضاد منافع تولیدکنندگان در جهت تامین منافع مصرف‌کنندگان دارند (شالباف، ۱۳۹۵: ۲۴۲).

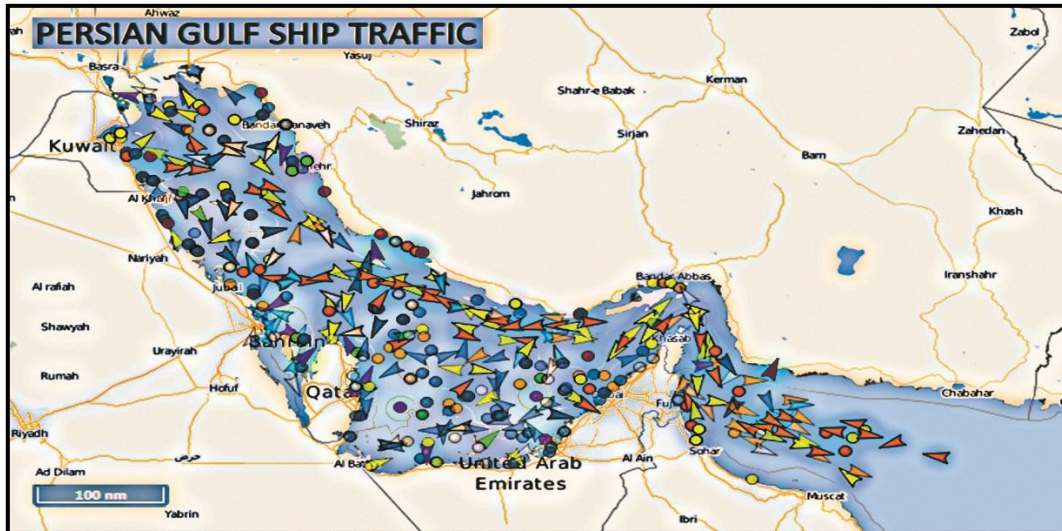
در سطح اقتصادی، دریاها از دو منظر ماهیگیری و گردشگری قابل توجه هستند. کهن‌ترین استفاده انسان از دریا، مربوط به ماهیگیری است. طبق شواهد بدست آمده در حدود ۴۰۰۰۰ سال قبل در چین، ماهی یکی از مواد تشکیل دهنده رژیم غذایی معمول آنان بوده است (Hu et al, 2009: 10972). این استفاده در طول زمان گسترده‌تر شد و به مرور به صنعت ماهیگیری تبدیل شد. به طوری که کل تولید ماهی و سایر آبزیان دریایی در سال ۲۰۱۴ به ۱۶۷.۲ میلیون تن رسید (FAO, 2014). حدود ۴۰ درصد پروتئین حیوانی مورد نیاز ۶۰ درصد افراد جهان از طریق این تولیدات تامین می‌شود (اعظمی و موسوی، ۱۳۹۵: ۲۲). در خلیج فارس و دریای مکران از زمان‌های بسیار دور صید ماهی مورد توجه بوده است. امروزه نیز صنعت ماهیگیری در حوزه خلیج فارس و دریای مکران نقش پررنگی دارد. در این میان، ایران بیشترین سهم صید ماهی را به خود اختصاص داده است. بر اساس آمار سازمان شیلات، در سال ۱۳۹۵، میزان صید ایران از آب‌های این منطقه به ۶۰۰۸۰۲ تن رسید (سازمان شیلات ایران، ۱۳۹۶: ۱۸). در بررسی تاریخ ماهیگیری در خلیج فارس، ایران اول کشوری است که برای نخستین بار در راه پیاده کردن روش‌های نوین صید و بهره برداری شیلاتی در آب‌های خلیج فارس و دریای عمان گام نهاد. بر این اساس در مطالعه‌ای که ژاپنی‌ها در فاصله ۱۰ مایلی ساحل دریا از ۲۶ ژانویه ۱۹۵۴ تا آخر مارس ۱۹۵۵ انجام دادند به این نتیجه رسیدند که صید ماهی در تمام مدت سال در خلیج فارس و دریای مکران ممکن می‌باشد. به علاوه محققان ژاپنی به این نتیجه رسیدند که بهترین مناطق صید در خلیج فارس منطقه بوشهر و اطراف جزیره هرمز، به ویژه در اعماق بین ۳۰ تا ۶۰ متر یا قسمت‌های عمقی‌تر است و محل صید میگو را بیشتر نزدیک دیلم، حوالی بندرعباس و بین جاسک و چابهار تشخیص دادند. ژاپنی‌ها در آن موقع آبادان را بهترین بندر دریافت ماهی و تهران را بازار عمده فروش ماهی پیشنهاد کردند و به سازمان برنامه توصیه کردند که با توجه به بکر بودن زمینه صید در آب‌های خلیج

فارس و دریای مکران، بجا خواهد بود که صنعت ماهیگیری با اصول جدید و تجهیزات کافی در جنوب ایران به وجود آید. بر اساس همین توصیه بود که سازمان برنامه مصمم به تاسیس شرکت به نام شرکت ماهیگیری خلیج فارس شد. این شرکت، بعدها به سازمان شیلات تبدیل شد (اداره کل شیلات بوشهر، ۱۳۹۹).

موضوع گردشگری از دیگر مزایای اقتصاد دریامحور است. اکثر کشورها از یک سو در تلاش هستند تا با جذب توریسم به ویژه در بعد بین‌المللی و از سویی دیگر با ظرفیت‌سازی‌های جدید جذب توریسم، نه تنها به معرفی فرهنگی کشور، سرزمین، ملت و هویت ملی خود به جهانیان پردازند بلکه از منافع اقتصاد پایدار بهره‌مند گردند. در مورد اهمیت بازار گردشگری همین نکته کافی است که عنوان کنیم در سال ۲۰۱۳ میلادی، بالغ بر ۶.۵ تریلیون دلار گردش سرمایه داشته است (اعظمی و موسوی، ۱۳۹۵: ۲۲). همچنین این صنعت امروزه به عنوان بزرگترین و متنوع‌ترین صنعت در دنیا به حساب می‌آید. در بسیاری از کشورها این صنعت پویا را به عنوان منبع اصلی درآمد، اشتغال‌زایی، رشد بخش خصوصی و توسعه ساختار زیربنایی می‌دانند. در این میان گردشگری دریایی به عنوان یکی از شاخه‌های پرطرفدار گردشگری محسوب می‌گردد. گردشگری دریایی خود به دو شاخه مهم گردشگری ساحلی و گردشگری دریایی تقسیم می‌شود (لنگرودی و دیگران، ۱۳۹۶: ۴۳). در این زمینه برخی از کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای مکران به توفیقات قابل توجهی دست یافته‌اند. مصداق بارز این امر کشور امارات متحده عربی و شهر دویبی است. در سال ۲۰۱۸ بر اساس آمار بانک جهانی، حدود ۲۱,۲۸۶,۰۰۰ گردشگر خارجی از کشور امارات متحده عربی بازدید کرده‌اند. این در حالی است که در همین مدت، حدود ۷,۲۹۶,۰۰۰ گردشگر خارجی به ایران وارد شده‌اند (World Bank, 2018). این مساله هنگامی بغرنج‌تر می‌شود که امارات متحده عربی در خصوص استعداد و پتانسیل گردشگری دریایی و ساحلی در مقابل ایران بسیار دارای پتانسیل کمتری است اما استفاده بهینه سبب شده است با طول ساحلی و پهنه آبی بسیار کمتر، سه برابر ایران در جذب گردشگر خارجی موفق عمل کند. این در حالی است که عمده گردشگران خارجی ایران نیز در حیطه گردشگران دریایی و ساحلی نیستند و عمدتاً به دلیل سایر جاذبه‌های تاریخی و طبیعی ایران جذب شده‌اند. عمده دلیل این امر را می‌توان در دو دسته مسائل زیربنایی و روبنایی جستجو کرد. در قسمت زیربنایی، وجود سیستم حمل‌ونقل بروز و مناسب، اماکن رفاهی و اقامتی مجهز و سایر امکانات رفاهی نظیر مراکز بهداشتی درمانی مانند بیمارستان‌ها، مراکز امداد مثل آتش‌نشانی و غریق نجات، پمپ بنزین‌ها، سرویس‌های عمومی و غیره بسیار تاثیرگذار است. در قسمت روبنایی، مباحثی نظیر اطلاع-رسانی فراگیر، امنیت، مدیریت و نوع سیاستگذاری دولتی و آموزش بسیار تاثیرگذار است (اسلامی دولابی و شیخی، ۱۳۸۹: ۵). ورای مواردی که نام برده شد، شیرین‌سازی آب دریا از دیگر منافع اقتصادی این پهنه آبی است.

در سطح ارتباطی و لجستیکی نیز منطقه خلیج فارس و دریای عمان از مهم‌ترین کریدورهای حمل‌ونقل جهانی است. از دیرزمان، یکی از استفاده‌های مرسوم و استراتژیک انسان از دریا، تجارت و حمل و نقل کالا و مسافر از طریق راه‌های دریایی است. این امر پس از جنگ جهانی دوم و گسترده شدن تعاملات جهانی، رشد بی‌سابقه‌ای کرد. امروزه بیش از ۹۰ درصد تجارت جهانی از طریق دریا انجام می‌گیرد که نتیجه میزان بهره‌وری و صرفه اقتصادی راه‌های دریایی به نسبت راه‌های خشکی و هوایی است (مرادی و قاسمی، ۱۳۹۰: ۱). ایران نیز در زمینه تجارت دریایی دارای سابقه تاریخی بس طولانی است. در واقع قرار گرفتن در میانه راه‌های شرق و غرب باعث شد که سرزمین ایران نقش استراتژیک و راهبردی در تجارت دوران قدیم داشته باشد. قرار گرفتن بر سر راه جاده ادویه و جاده

ابریشم، رونق تجارت در ایران را دوجندان کرده بود. در این میان خلیج فارس نیز مهم‌ترین آبراه برای تجارت دریایی بود (قیم، ۱۳۹۳: ۱). امروزه نه تنها از اهمیت این آبراه کاسته نشده است بلکه به علت اینکه مسیر انتقال نفت کشورهای ایران، عراق، کویت، عربستان و امارات متحده عربی است، منطقه‌ای مهم و راهبردی به شمار می‌آید. در حدود ۳۰ درصد نفت جهان از منطقه خلیج فارس تامین می‌شود که این مقدار گاهی افزایش و گاهی کاهش می‌یابد. نفت تولید شده در حوزه خلیج فارس باید از طریق این پهنه آبی و از راه تنگه هرمز به سایر نقاط جهان حمل شود. از لحاظ حمل‌ونقل کالاهای تجاری نیز خلیج فارس دارای اهمیت است. علت این رونق ناشی از سهولت حمل‌ونقل و دسترسی فوری به آب‌های آزاد است (میرزاجانی و لطفی، ۱۳۹۶: ۶۶).



نقشه ۵. حمل و نقل کشتی‌ها در خلیج فارس

منبع: [www.marinevesseltraffic.com](http://www.marinevesseltraffic.com)

### یافته‌های پژوهش

در راستای مطالب مطرح شده، واکاوی دلایل عدم توسعه دریامحور و عدم توجه به سواحل جنوبی ایران در طول دو سده اخیر قابل تامل است چرا که به نوعی چراغ راه آینده است. این مسئله زمانی بیشتر مورد توجه قرار می‌گیرد که متوجه می‌شویم نقش بنادر در زنجیره عرضه و پشتیبانی تجاری جهانی موجب می‌شود تا بنادر قادر به کسب درآمدهای اضافی بسیار قابل توجهی شوند که این درآمدها علاوه بر درآمدهای سنتی بنادر از محل فعالیت‌های تخلیه و بارگیری و استفاده از تاسیسات و تجهیزات بندری است. به همین سبب شاهد شکل‌گیری کلان‌شهرهای بندری در نقاط مختلف جهان هستیم ولی ایران با وجود هزاران کیلومتر سواحل در جنوب کشور که به آب‌های آزاد دنیا متصل است و از یازده بندر تجاری نیز برخوردار است اما هیچگونه کلان‌شهری در کرانه این سواحل شکل نگرفته است (دریس، ۱۳۸۹: ۶۱). علت این مسئله به طور عمده ریشه در عدم سرمایه‌گذاری و دخالت دولت‌های خارجی در این منطقه دارد. بر همین اساس به بررسی نقش هر یک از این دو متغیر اساسی در عدم توسعه دریامحور سواحل جنوب ایران پرداخته می‌شود.

#### ۱- عدم سرمایه‌گذاری

از مهم‌ترین دلایل عدم توسعه‌یافتگی این سواحل می‌توان به عدم سرمایه‌گذاری بر روی دریا و توجه ناکافی به توسعه دریامحور اشاره کرد. دلایل پایین بودن سرمایه‌گذاری را می‌توانیم به پنج دلیل عمده تقسیم کنیم.

#### دلایل تاریخی:

نگاهی به تاریخچه ایران در زمینه جذب سرمایه‌گذاری خارجی حاکی از تجربه‌ای تلخ در این زمینه است. اغلب سرمایه‌گذاری‌هایی که انجام گرفته بود حاکی از به غارت رفتن ثروت ملی کشور و در نتیجه باز کردن پای بیگانگان به داخل کشور بود. به همین دلیل بعد از انقلاب، واکنش‌های سرسختانه‌ای در مداخله خارجی‌ان در کشور من جمله در بخش سرمایه‌گذاری صورت گرفت (ریاحی، ۱۳۸۷: ۵ و ۶). ذکر این نکته در این قسمت لازم است که سرمایه‌گذاری‌های خارجی ضمن مفید بودنشان، دارای آثار و عواقب منفی نیز هستند. چنانچه نتوان هوشیارانه و معقول در این زمینه برنامه‌ریزی کرد، نهایتاً منجر به وابستگی تکنولوژیکی و اقتصادی خواهد شد. به طور خلاصه می‌توان گفت که دخالت دادن خارجی‌ها در اقتصاد کشور باید علاوه بر سرمایه‌های مالی به صورت نرم‌افزاری و تکنولوژیکی نیز باشد (عامری، ۱۳۸۰: ۳۹).

#### دلایل محیطی:

محیط سرمایه‌گذاری در ایران از عواملی که موجب ایجاد ناامنی در آن شده‌اند رنج می‌برد. برخی از این عوامل، بنیادی و ریشه در فرهنگ یا ساختار سیاسی ایران دارند و برخی دیگر به رویکرد اقتصادی دولت‌ها، عوامل برون-مرزی و عملکرد کارگزاران اقتصادی مربوط می‌شوند (رهبر و دیگران، ۱۳۸۶: ۱۱۶).

#### دلایل سیاسی:

افزایش فرار سرمایه‌ها در زمان وقوع انقلاب‌ها، آشوب‌ها و ناامنی‌ها، وجود جو ناپایدار سیاسی، تنش‌های قومی، درگیری‌های داخلی و خارجی، برخوردها و رقابت ناسالم جناح‌های سیاسی و ضعف پاسخگویی دولت در برابر مردم و نهادهای دموکراتیک رو به فزونی می‌گیرد. سرمایه‌دار اگر احساس کند نظام حاکم بر جامعه دچار دو دستگی شده است و یا اقتدار لازم برای تسلط بر ناآرامی‌ها را ندارد، به سرعت از محیط ملتهب خارج می‌شود و به کشوری که میزبان مناسب‌تری است کوچ می‌کند. برای مثال بخش بالایی از سرمایه‌گذاری‌های بالقوه خارجی ایران به دلیل تحریم‌ها از بین می‌رود (همان، ۱۲۰ و ۱۲۱).

#### دلایل اقتصادی:

گسترش بیش از حد بخش دولتی، سیاست تجاری ناکارآمد، نبود ثبات اقتصادی، تصمیمات بانک مرکزی، عدم ثبات سیاست‌ها، عدم شفافیت سیستم مالیاتی و عدم اعمال مدیریت درست در بخش بانکی از عمده دلایل اقتصادی پایین بودن سرمایه‌گذاری در سواحل ایران است (ابرقویی و خانی قریه‌گپی، ۱۳۸۹).

#### دلایل فرهنگی:

جامعه هنوز به ارزش سرمایه به عنوان عامل حرکت دهنده اقتصاد پی نبرده است و غالباً آن را با بار منفی و به عنوان وسیله‌ای که عدالت اجتماعی را بر هم می‌زند و محرومان را محروم‌تر می‌کند، تعریف و معنا کرده است. در سال‌های اول بعد از انقلاب به جای طرد سرمایه‌داران وابسته، کل سرمایه‌گذاری نفی شد به طوری که در عمل، سرمایه‌گذاری از وفاق و همدلی جامعه و دولت برخوردار نبود. جامعه ایرانی، سرمایه‌گذاری را همواره با سرمایه‌داری غیرمولد در یک طراز می‌بیند و به آن نگاه خصمانه دارد و در نتیجه وجود چنین تفکری در جامعه، تشکیل سرمایه در ایران با مشکل مواجه می‌شود (رهبر و دیگران، ۱۳۸۶: ۱۲۲). از سوی دیگر، داشتن ذهنیت منفی نسبت به سرمایه‌گذاران

خارجی و سرمایه خارجی، ارتباط و تعامل ضعیف بین ایرانیان و اتباع خارجی و عوامل فرهنگی دیگر نیز باعث عدم جذب سرمایه خارجی شده است (علیزاده، ۱۳۹۵: ۴۸).

## ۲- دخالت دولت‌های خارجی

اما ویرای عواملی که نام برده شد، یکی از معضلات ریشه‌ای که عملاً در عدم توسعه دریامحور ایران نقش داشته است، دخالت‌های دول خارجی در این منطقه بوده است. در این میان نقش دولت انگلستان بسیار پررنگ بوده است. سیاست شناور انگلستان و چگونگی موضع‌گیری‌های آنان درباره ایران، ارتباط تنگاتنگ و ناگسستگی با میزان سودبری از جریان‌ها داشت و سیاست منفعت‌طلبی آنان همواره بر منافع ملی و رعایت حقوق قانونی ملت‌های منطقه برتری داشت. سیاست‌های دوگانه انگلستان و عوامل تابعه آن در ایران سبب گردید تا چیزی جز سوءظن و بدگمانی عمیق ایرانی‌ها را به دست نیاورند (چمنکار، ۱۳۸۷: ۲۲۷).

### ۱- صیغه تاریخی

#### دوران زندیه

دخالت انگلستان از زمان زندیه، بیش از پیش خود را نشان داد. کریم خان و مشاورانش زمانی که برای ترقی سطح بازرگانی در تلاش بودند، با فهم مقاصد امپریالیستی انگلستان بیگانه نبودند. سیاست وی بر آن بود که از تکنولوژی پیشرفته اروپاییان بهره‌گیرد ولی آن‌ها را از خود دور نگاه دارد. در دوران پس از مرگ کریم خان که نبرد قدرت میان جانشینان او، عدم تمرکز سیاسی و نظامی شدیدی را موجب شد، انگلستان با استفاده از این شرایط، جزیره قشم را اشغال و به یکی از پایگاه‌های ناوگان نظامی خود در خلیج فارس تبدیل کرد. در پاییز سال ۱۷۸۷ میلادی هیات اعزامی از سوی انگلستان و کمپانی هند شرقی با جعفرخان حکمران زندیه در شیراز دیدار کرد و او در ۱۸ ژانویه ۱۷۸۷ میلادی، طی فرمانی با اعطای آزادی‌های همه‌جانبه به تجار انگلیسی، آنان را از تمامی مالیات، عوارض و حق راهداری معاف دانست و رفت و آمد ماموران آن‌ها را در سراسر خاک ایران تسهیل و نقل و انتقال پول را برای آنان آزاد اعلام کرد. هدف عمده پادشاه زندیه از این فرمان، کمک به توسعه و رونق اقتصادی ایران بود که در نتیجه‌ی بحران‌های جانشینی کریم خان دچار رکود شده بود اما عوامل انگلستان با سوءاستفاده از این فرمان، حق انحصاری تجارت خلیج فارس را ویژه و منحصر خود دانستند و به گسترش نقش‌آفرینی و سیاست سلطه خود در منطقه پرداختند (همان، ۲۲۸ و ۲۲۹).

#### دوران قاجاریه

در دوران قاجاریه، نفوذ و سهم‌خواهی انگلستان بیشتر شد. مقارن با تشکیل سلسله قاجاریه، امپراتوری‌های عظیم روسیه تزاری، فرانسه ناپلئونی و انگلستان به منظور گسترش استعمارگری‌های خود در جهان، در رقابت تنگاتنگی به سر می‌بردند. ایران با داشتن مجموع شرایط ژئوپولیتیک و ژئواکونومیک در مرکز توجه این دولت‌ها قرار داشت. بر این اساس سرزمین ایران به عنوان منطقه‌ای بسیار حساس به ویژه به علت همسایگی با هندوستان، به محل تمرکز سیاسی، اقتصادی و نظامی سیاستمداران دولت انگلستان تبدیل شد و حفظ موقعیت برتر در آن به ویژه در حوزه خلیج فارس و دریای مکران که از سهل‌الوصول‌ترین راه‌های دسترسی به شبه قاره هند بود، بخش تفکیک‌ناپذیر سیاست خارجی انگلستان گردید. بر همین اساس تمام تلاش دولت انگلستان به سمت تبدیل خلیج فارس و دریای مکران به دریای انگلیسی بود. ذکر دو نقل قول به تشریح این نوع دیدگاه بسیار کمک می‌کند. در نقل قول اول،



چارلز بلگریو<sup>۱</sup> نماینده سیاسی بریتانیا در بحرین و از مهم‌ترین تئوریسین‌های دولت لندن در پروژه ایران‌زدایی در منطقه خلیج فارس، با اشاره با اهمیت هندوستان و ارتباط آن با تحولات خلیج فارس می‌گوید: "با ظهور امپراتوری هندوستان، اهمیت خلیج فارس از یک مرکز تجاری با ایران و عربستان زیر فرمان ترکان به یک قرارگاه سیاسی و نظامی برای هندوستان تغییر یافت. با گذشت زمان خلیج فارس به طور روزافزونی به عنوان مرز شرقی هندوستان تلقی شد و به علت عدم ثبات ایران و عثمانی ما به تدریج مسئولیت تجارت، نورسانی، نصب راهنمای شناورها و ادارات پست و تلگراف را بر عهده گرفتیم و همواره مراقب بودیم تا مبادا دیگری در قلمرو ما دست به این کار بزند". نقل قول دوم در تلگرافی از لرد لانسداون<sup>۲</sup> انگلیسی به هاردینگ<sup>۳</sup> سفیر دولت لندن در تهران و در ۶ ژانویه ۱۹۰۲ میلادی چنین تشریح شده است: "یکی از منظوره‌های اساسی ما این است که دولتی را که در ماوراء سرحداث امپراتوری هندوستان واقع است، تقویت کرده و به استحکام مبانی آن بکوشیم. از طرف دیگر در جنوب ایران مجاهدات ما طی یک قرن، مصروف به تحکیم موقعیت مهم تجاری بوده است و در نتیجه یک علاقه فوق‌العاده‌ای در این قسمت ایران پیدا کرده‌ایم. با هیچ منطقی نمی‌توان تصور کرد که بریتانیای کبیر از موقعیتی که در اثر مجاهدات متمادی که چندین سال به دست آورده است، صرف‌نظر کند و یا در مقابل مجاهدات دول دیگر برای تحلیل اولویت سیاسی در جنوب ایران ساکت بماند. دولت لندن لازم می‌داند هرگونه اقداماتی را که مقتضی بداند برای حفظ مصالح بریتانیا به عمل آورد و این اقدامات به واسطه استحکامات بحری آن در آن آب‌ها، بدون هیچ مانع خواهد بود. دولت اعلی‌حضرت بریتانیا به خود حق می‌دهد که برای حفظ و حراست مصالح و منافع خود که در مخاطره واقع شده حتی اگر لازم شود تمامیت و استقلال ایران را منظور اولیه قرار ندهد" (چمنکار، ۱۳۸۷: ۲۳۴ تا ۲۳۶). بر اساس این سیاست، انگلستان به تحکیم موقعیت برتر خود در منطقه خلیج فارس و دریای مکران پرداخت و کوشید تا با تضعیف ابزارهای قدرت ایران در این حوزه استراتژیک، استیلای خود را توسعه بخشد. در همین راستا امتیازات اساسی و مهمی را از آن خود کرد. شروع این امتیازات به دنبال شکست‌های نظامی ایران از روسیه و تحمیل قراردادهای گلستان و ترکمنچای بر ایران و نیز معاهده بازرگانی ایران و انگلیس در سال ۱۸۶۱ میلادی بود. اما از اواسط قرن نوزدهم به واسطه امتیازات گسترده‌ای که از دولت ایران گرفتند که حداقل ۳۵ مورد از آن‌ها همراه با پرداخت رشوه‌های کلان به مقامات ایرانی بود، نفوذ آنان در امور اقتصادی ایران تشدید شد. انگلیسی‌ها در سال ۱۸۷۲ میلادی در قالب امتیاز رویترا، کشیدن راه‌آهن از دریای خزر تا خلیج فارس و اداره گمرکات را به مدت ۲۵ سال در اختیار گرفتند. علاوه بر این در سال ۱۹۰۱ میلادی، امتیاز استخراج و بهره‌برداری از نفت را نیز به خود اختصاص دادند. به سبب این امتیازات که تعداد آنها ۸۳ مورد بود، تجارت خارجی ایران به ویژه در حوزه دریایی در دوره قاجار، عملاً در دست دولت‌های بزرگ و به ویژه انگلستان قرار گرفت (احمدی، ۱۳۹۵: ۲۴).

## ۲- ایجاد بحران‌های مصنوعی

یکی از اقدامات قابل تامل دولت انگلستان در تضعیف قدرت ایران در حوزه سواحل جنوبی، ایجاد بحران‌های مصنوعی غذایی و محاصره اقتصادی در کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های شمالی خلیج فارس و دریای مکران به منظور فشار بر گروه‌های مخالف با سیاست‌های انگلیس در ایران و کوچ مردمان ساحل‌نشین به داخل فلات ایران بود، چرا که به

<sup>۱</sup> Charles Belgrave

<sup>۲</sup> Lord Lansdowne

<sup>۳</sup> Warren G. Harding

خوبی درک می‌کرد که مسئله جمعیت یکی از مولفه‌های اساسی و مهم در شکل‌گیری قدرت دریایی است (چمنکار، ۱۳۸۷: ۲۳۸). در این میان یکی از مهم‌ترین مصادیق آن، قحطی بزرگ ایران در طول جنگ جهانی اول بود. بررسی تحلیلی این قحطی بزرگ به روشنی گویای این واقعیت است که در کنار عوامل طبیعی و جغرافیایی مثل کمبود منابع آبی و همچنین سوءاستفاده برخی از عناصر داخلی در احتکار غله، دولت انگلیس نیز سهم شایان و تعیین‌کننده‌ای در ایجاد و تشدید این قحطی بزرگ در ایران داشت. مجموعه‌ای از عوامل در کنار یکدیگر قحطی بزرگ را پدید آوردند. انگلیس در ابتدا با نقض بی‌طرفی ایران، نیروهای خود را وارد ایران کرد و حضور آن‌ها به همراه روس‌ها و عثمانی‌ها، امنیت ایران را تحت‌الشعاع خود قرار داد. پس از شدت گرفتن قحطی، دولت انگلیس از یک سو به جهت ذخیره تغذیه سپاهیان خود، غله ناچیز ایران را با قیمت‌های گزاف خریداری کرد. غله‌ای که در آن شرایط، مردم قحطی‌زده ایران بیش از هر کس دیگری بدان احتیاج داشتند و اینچنین باعث تشدید قحطی شدند. از سوی دیگر نیز با قطع درآمدهای نفتی ایران توسط دولت انگلیس و اخلال در تجارت ایران، مانع از آن شدند که دولت ایران با درآمد حاصل از نفت به داد مردم قحطی‌زده برسد. بنابراین نقش انگلیس در ایجاد و تشدید این قحطی بزرگ که موجب از میان رفتن ۱۰ میلیون از جمعیت ایران شد بدون هیچگونه اغراقی، بسیار شاخص و کلیدی بود (نجف‌زاده، ۱۳۹۴).

### ۳- تضعیف نیروی دریایی ایران

یکی دیگر از استراتژی‌های عمده دولت انگلستان در عدم توسعه دریامحور ایران، جلوگیری از دستیابی ایران به نیروی دریایی بود. نقش اساسی انگلستان در عدم دستیابی ایران به ناوگان نظامی و تاسیس نیروی دریایی قدرتمند از دوره نادری به صورتی صریح و واضح نمود یافت. مخالفت دولت لندن با شکل‌گیری نیروی دریایی که سبب تثبیت قدرت و حاکمیت نظامی، اقتصادی و سیاسی ایران در منطقه خلیج فارس و دریای مکران می‌گردید، بخشی از سیاست راهبردی استعمار بریتانیا با هدف ناتوان‌سازی ایران در این حوزه دریایی استراتژیک و به حاشیه راندن آن بود. این کارشکنی‌های نابودکننده، بخش مهمی از تکاپوهای انگلستان را در منطقه خلیج فارس و دریای مکران بر ضد منافع و حقوق قانونی ملت و حکومت ایران بود که تا ادوار معاصر با جدیت پیگیری شده است (چمنکار، ۱۳۸۷: ۲۲۵). این نوع دیدگاه، در هنگام حمله دولت انگلستان به جنوب ایران در اثنای جنگ جهانی نمود عملی یافت. یک روز پس از شروع جنگ جهانی دوم، محمود جم نخست‌وزیر ایران در بیانیه‌ای اعلام بی‌طرفی کرد. از سوی دیگر حمله آلمان به شوروی باعث شد شوروی وارد گروه متفقین شود. در این هنگام، شوروی در مقابل حملات ارتش آلمان، به اسلحه، مهمات و دارو احتیاج ضروری داشت و انگلستان به دنبال راهی برای حمل کالاهای مورد نیاز ارتش شوروی بود. راه خلیج فارس و ایران بهترین مسیری بود که انگلیسی‌ها از آن می‌توانستند برای حمل مهمات به شوروی استفاده کنند. آنها می‌توانستند از طریق راه‌آهن جنوب به شمال، کالاهای مورد نیاز را به روسیه ارسال کنند و نیز از نفت ایران برای تامین سوخت مورد نیاز خود استفاده کنند. در ۱۷ ژوئیه ۱۹۴۱ میلادی، در مورد حمله به ایران میان نمایندگان انگلیس و شوروی توافق و هماهنگی بوجود آمد. در این زمان تنها بهانه انگلیسی‌ها برای حمله به ایران حضور هفتصد و پنجاه نفر آلمانی بود که با توجه به جواب منفی ایران در باب اخراج این نفرات، بهانه لازم برای حمله فراهم شد. در سحرگاه روز ۲۵ اوت ۱۹۴۱ میلادی، نیروهای انگلیس و شوروی از غرب و جنوب و شمال وارد خاک ایران شدند. با ورود متفقین به ایران در روز سوم شهریور ۱۳۲۰ و دستور رضا



شاه مبنی بر ترک مقاومت در ششم شهریور، ارتش رضاشاه یکباره فروریخت و تنها مقاومتی که در این زمان شد، مقاومت نیروی دریایی ایران به فرماندهی دریادار غلامعلی بایندر بود که چند ساعت مانع پیشروی نیروهای انگلیسی در جنوب ایران شد. حمله به بنادر شاهپور، آبادان، خرمشهر، بوشهر و نیروی دریایی ایران با پرتاب یک موشک سبز رنگ از ناو انگلیسی در اروندرود که نشانه شروع جنگ بود آغاز شد (فرامرزی، ۱۳۹۱: ۵۳۹ تا ۵۴۱). چون یکی از اهداف اصلی انگلیسی‌ها نابودی نیروی دریایی جوان ایران بود، از مدت‌ها پیش به افراد و جاسوسان خود در جنوب دستور داده بودند که اطلاعات کاملی از اوضاع نیروی دریایی ایران کسب کنند. به همین دلیل به راحتی توانستند سه پایگاه مهم دریایی نیروی دریایی ایران را اشغال کنند. آن‌ها ابتدا به بندر شاهپور حمله کردند و سپس به آبادان برای حفاظت از تاسیسات نفتی رفتند و بعد از آن مرکز نیروی دریایی یعنی خرمشهر را مورد حمله قرار دادند و در نهایت بوشهر را به تصرف خود در آوردند (همان، ۵۴۵ تا ۵۴۶). درگیری بین ناوگان دریایی انگلیس با نیروی دریایی ایران چند ساعت بیشتر طول نکشید، اکثر فرماندهان و افراد نیروی دریایی ایران، کشته یا اسیر شدند و سازمانی که برای ایجاد آن تلاش زیادی صورت گرفته بود به یکباره توسط ناوگان انگلیس نابود شد. اما با این وجود در مقابل حملات ناوگان انگلیسی، مقاومت نشان دادند و به راحتی تسلیم نشدند و حدود ۶۵۰ نفر از این افراد بر اثر حمله نیروهای انگلیس شهید شدند (همان، ۵۴۹).

### نتیجه‌گیری

اهمیت استراتژیکی، اقتصادی و لجستیکی خلیج فارس و دریای مکران در برهه کنونی بر کسی پوشیده نیست. این پهنه آبی و کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های آن در طول تاریخ همواره محل تجارت و داد و ستد بوده است و ایرانیان به عنوان قیم بی‌چون و چرای آن اعمال صلاحیت کرده‌اند. با توجه به ارجاعاتی که به تاریخ دریانوردی ایرانیان شده است، از یک سو در دوران اشکانیان و ساسانیان، روابط تجاری دریایی ایران گسترش بی‌سابقه‌ای پیدا کرد و بندر سیراف مرکز تجارت دریایی ایران شد. از سوی دیگر نیز در دوران پس از اسلام و به ویژه در طی سده‌های سوم و چهارم هجری، تجارت دریایی از طریق بنداری هم چون جَنابه (گناوه) و سیراف (بندر طاهری) رونق بی‌سابقه‌ای یافت اما به ناگهان با افول روبرو شد. در طول تاریخ بعد از آن نیز در برخی مقاطع به ویژه در زمان شاه عباس و بعدها در زمان نادرشاه، رضا شاه و در آخر محمدرضا پهلوی، تلاش‌هایی برای تسلط بر خلیج فارس و دریای مکران و گسترش تجارت از طریق این آبراه انجام شد ولی به طور کلی دیگر ایران به دوران طلایی تجارت دریایی برنگشت. اما در مقطع کنونی، این پهنه آبی دارای اهمیتی چند برابر شده است. گسترش صادرات نفت، توسعه اقتصادی و افزایش چرخه صادرات و واردات تجاری، این منطقه را در راس توجهات جهانی قرار داده است. بر همین مبنا در سه سطح استراتژیکی، اقتصادی و لجستیکی قابل بررسی است. مسئله اصلی، تضاد واقعیات با ظرفیت‌های موجود در این منطقه است. در حالی که این پهنه آبی دارای ظرفیت‌های بی‌بدیلی است که ذکر آن رفت اما کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های شمالی این منطقه به لحاظ سطح توسعه در جایگاه نازلی قرار دارند. دلیل این امر را باید در گذشته این منطقه جستجو کرد. با سیری در تاریخ وقایع خلیج فارس و به ویژه در دو سده اخیر، به نتایج قابل توجهی در باب عدم توسعه کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های شمالی خلیج فارس و دریای مکران دست خواهیم یافت که

چراغ راه آینده است و می‌تواند در پروسه سیاستگذاری در مقطع کنونی نیز مورد توجه قرار گیرد. این نتایج در مجموع به دو دسته قابل تقسیم است.

از یک سو عدم سرمایه‌گذاری در خلیج فارس و دریای مکران که خود به پنج دلیل سیاسی، اقتصادی، تاریخی، فرهنگی و محیطی تقسیم می‌شود به نوعی باعث رکود کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های خلیج فارس و دریای مکران شده است و عدم شکل‌گیری کلان‌شهرها و پراکندگی جمعیت به خوبی نمایانگر این مسئله است. از سوی دیگر نیز با توجه به سیر تاریخی این مناطق به ویژه در دو سده اخیر، به خوبی نمایان می‌شود که در کنار برخی عوامل داخلی، نقش دول خارجی و به ویژه دولت انگلستان در تضعیف نیروی دریایی ایران کاملاً مشهود بود. تسخیر سواحل جنوبی ایران و اشغال بنادر مهم آن و همزمان اعمال فشارهای اقتصادی عامدانه برای تخلیه جمعیتی سواحل جنوب ایران، از مصادیق بسیار بارز این مساله بوده است. بر همین اساس توسعه دریامحور ایران در دو سده اخیر بیش از پیش عقب افتاد و سواحل و بنادر استراتژیک کرانه‌های شمالی دریای مکران و خلیج فارس، آنچنان که باید توسعه نیافت. امروزه نیز این موانع همچنان و در برخی موارد پررنگ‌تر از گذشته وجود دارد. به ویژه که امتیازات این منطقه آبی و کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های آن نسبت به گذشته دوجندان شده است. نقش کلیدی این منطقه در تولید و ترانزیت نفت همچنان پابرجاست و در زمینه‌های دیگری از جمله گردشگری و تجارت دریایی نیز دارای موقعیتی ممتاز است. همین مزایای انکارنشدنی موجب شده است که دخالت قدرت‌های فرامنطقه‌ای نیز دوجندان شود. حضور نظامیان و مستشاران کشورهای غربی در کرانه‌های جنوبی خلیج فارس و استقرار پایگاه‌های متعدد آمریکا در کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس مصداق بارز این امر است. بر همین مبنا هر چه میزان دخالت و ورود کشورهای فرامنطقه‌ای فزونی گرفت از آن سو شکاف بین کشورهای این منطقه نیز گسترش بیشتری پیدا کرد. همین مسئله موجب شده است تا نهادی مانند شورای همکاری خلیج فارس که بر مبنای موقعیت خلیج فارس شکل گرفته است عملاً بزرگترین کشور این منطقه و دارای طولانی‌ترین خط ساحلی یعنی ایران را نادیده بگیرند. البته این مساله علاوه بر اینکه از کارایی واقعی این نهاد کاسته است، به نوعی موجب عدم شکل‌گیری یک چارچوب امنیتی منطقه-ای هم شده است که ناشی از وابستگی تام و تمام کشورهای عربی حوزه خلیج فارس است.

در مجموع با توجه به تجارب گذشته و ناکامی‌هایی که در دو سده اخیر، حکومت‌های مختلف ایرانی در اعمال صلاحیت بر دریای مکران و خلیج فارس داشته‌اند، لزوم تقویت توان نیروی دریایی و نوسازی آن باید در مرکز توجه قرار گیرد. چرا که با مطالعه تاریخ ایران مشخص می‌شود هر زمان که هیمنه ایران بر پهنه آبی جنوب برقرار بوده است، دستاورد آن رونق تجارت دریایی برای ایران بوده است. البته موقعیت ژئوپلتیک کنونی دریای مکران و خلیج فارس با گذشته متفاوت است و قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در این گستره آبی حضور فعال دارند. به ویژه دولت ایالات متحده با استقرار پایگاه‌های متعدد نظامی در حوزه خلیج فارس و در یک سطح بالاتر در منطقه خاورمیانه، سعی در مهار ایران دارد. بنابراین با توجه به شرایط موجود، استفاده همزمان از دیپلماسی در سطح منطقه و تقویت نیروهای دریایی باید در دستور کار قرار گیرد. در نتیجه منطقی‌ترین گزینه پیش رو برای ایران، تعمیق روابط دوستانه و گسترش تفاهم مابین ایران و کشورهای جنوبی حوزه خلیج فارس و دریای مکران است تا از این طریق بتوان به یک رژیم امنیتی منطقه‌ای پایدار که مبتنی بر مفاهیم مشترک و قابل قبول کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای مکران است، دست یافت. بدون شک این هدف قابل دسترس خواهد بود اگر عزمی راسخ در سطح

کلان و سیاستگذاری عمومی کشور وجود داشته باشد که خواهان این امر باشد تا به صورت همزمان، قدرت دریایی ایران پیوسته و به صورت متعارف توسعه باید و بتواند نقش کلیدی در امنیت این منطقه و ورای آن ایفا کند.

## منابع

- احمدی، سیروس (۱۳۹۵)، تحلیل تاریخی موانع توسعه صنعتی ایران، نشریه راهبرد توسعه، شماره ۶، صفحه ۲۴  
اداره کل شیلات بوشهر (۱۳۹۹). تاریخچه سازمان شیلات، وبسایت اداره کل شیلات بوشهر، قابل دسترس:  
[www.shilat-bushehr.ir/fa/pages/1368](http://www.shilat-bushehr.ir/fa/pages/1368) (۲۵ تیر ۱۳۹۹)
- اسلامی دولابی، فیصل و شیخی، محمد تقی (۱۳۸۹). بررسی جامعه شناختی موانع توسعه گردشگری در جزیره قشم، ششمین همایش ملی فرهنگی-گردشگری خلیج همیشه فارس، تهران، صفحات ۴ و ۵
- اعظمی، هادی و موسوی زارع، جواد (۱۳۹۵). بررسی و تبیین اهمیت دریا از منظر موقعیت ژئوپلیتیکی ایران، پژوهش ملل، شماره ۷، صفحات ۱۹ تا ۲۴
- افضلی ابرقویی، وجیهه و خانی قریه‌گبی، نوشین (۱۳۸۹)، علل و آثار فرار سرمایه در اقتصاد ایران، وبسایت دنیای اقتصاد، قابل دسترس در:  
[www.donya-e-eqtasad.com/fa/tiny/news-608758](http://www.donya-e-eqtasad.com/fa/tiny/news-608758) (۱۲ شهریور ۱۳۹۸)
- تقوی‌فر، حمید و یوسف جمالی، محمد کریم و جدیدی، ناصر (۱۳۹۷). روابط بازرگانی دولت صفویه با عثمانی از دوره شاه صفی تا سقوط صفویان (۱۰۳۹ تا ۱۳۵۱ق/۱۶۲۹ تا ۱۷۲۲م)، پژوهش‌های تاریخی، دوره ۱۰، شماره پیاپی ۳۹، صفحات ۲۵-۳۹
- چمنکار، محمدجعفر (۱۳۸۷). استعمار بریتانیا در منطقه خلیج فارس و دریای مکران، ایران و استعمار انگلیس: مجموعه سخنرانی‌ها و مقالات، جلد اول، تهران، انتشارات موسسه مطالعات و پژوهش‌های سیاسی  
حسینی، دیاکو (۱۳۹۳). ژئوپولیتیک، جهان ما و آینده قدرت دریایی، وبسایت خبرآنلاین، قابل دسترس:  
[www.khabaronline.ir/news/397291](http://www.khabaronline.ir/news/397291) (۳ مهر ۱۳۹۸)
- حق‌شناس، علی (۱۳۸۹). حاکمیت تاریخی ایران بر جزایر تنب و بوموسی، تهران، سنا
- خیراندیش، عبدالرسول و خلیفه، مجتبی (۱۳۸۶). تجارت دریایی ایران در دوره سلجوقی، سده های ۵ و ۶ هجری (با تاکید بر نقش بندر «تیز»)، علوم انسانی، شماره ۶۵، صفحات ۷۱ - ۹۲
- دریس، عادل (۱۳۸۹). استراتژی سهم شدن در ثروت دریایی، ماهنامه بندر و دریا، شماره ۱۷۳، صفحه ۶۱
- ذاکرحسین، عبدالرحیم (۱۳۶۹). تاریخ تحولات حقوق بین‌الملل دریاهای، کانون وکلا، شماره ۱۵۲ و ۱۵۳، صفحات ۱۱۶-۲۱۲
- رهبر، فرهاد و مظفری خامنه، فرشید و محمدی، شاپور (۱۳۸۶). موانع سرمایه‌گذاری و تاثیر آن بر رشد اقتصادی در ایران، مجله تحقیقات اقتصادی، شماره ۸۱، صفحات ۱۱۱-۱۳۸
- ریاحی، غلامرضا (۱۳۸۷)، قواعد حاکم بر جلب سرمایه‌گذاری خارجی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران
- سازمان شیلات ایران (۱۳۹۶). سالنامه آماری سازمان شیلات ایران، تهران، چاپ گیلان

سعیدی، ناصر و مرادپور، کمال (۱۳۹۲)، نقش بنادر در فرایند توسعه اقتصادی کشور، ماهنامه بندر و دریا، شماره ۲۰۱، صفحه ۸۰

شالباف، محسن (۱۳۹۵). تغییر اهمیت راهبردی منابع نفتی و پیامدهای آن از نظر سیاست‌گذاری، فصلنامه مطالعات راهبردی سیاست‌گذاری عمومی، دوره ششم، شماره ۲، صفحات ۲۴۱ - ۲۵۰

صالح‌آبادی، ریحانه (۱۳۹۵)، سواحل جنوبی ایران، توسعه و فرهنگ تمدن دریایی، همایش ملی فرآوری پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی توسعه در کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق ایران، تهران، پژوهشگاه شاخص پژوه صالحی، وحید (۱۳۹۵). رقابت هند و پاکستان، فرصتی برای توسعه سواحل مکران، پایگاه خبری تحلیلی مکران، قابل دسترس:

(۲۱ شهریور ۱۳۹۸) [www.makran.ir/?p=11012](http://www.makran.ir/?p=11012)

عابدیان، احمد (۱۳۸۹). پیشینه تاریخی نیروی دریایی در ایران، فردوسی، شماره ۸۴، صفحات ۱۰۸ و ۱۰۹  
عامری، فیصل (۱۳۸۰)، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و نقش آن در انتقال تکنولوژی به کشورهای رشد‌یابنده، پژوهش حقوق عمومی، دوره سوم، شماره ۵، صفحات ۳۹-۶۶

عجم، محمد (۱۳۸۸). اسناد نام خلیج فارس، میراثی کهن و جاودان، تهران، نشر اوین  
علیزاده، نوید (۱۳۹۵). توسعه و بهبود فضای کسب و کار پیش‌نیاز جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در دستیابی به رشد اقتصادی، مجله اقتصادی، سال شانزدهم، شماره ۷ و ۸، صفحات ۳۳-۵۱  
غفرانی، علی و شجاع قلعه دختر، راضیه (۱۳۹۱). مروری بر تاریخ سواحل مکران با تکیه بر اهمیت راه‌های ارتباطی، اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، چابهار، صفحه ۵  
غفوری، علی (۱۳۹۱). موانع و چالش‌های کشتی‌سازی در ایران، وب سایت ایران اقتصاد، قابل دسترس:

(۱۲۶ مهر ۱۳۹۸) [www.eghtesadeiranonline.com/vdchm-nw.23n6vdfft2.html](http://www.eghtesadeiranonline.com/vdchm-nw.23n6vdfft2.html)

فرامرزی، نگار (۱۳۹۱). انهدام نیروی دریایی ایران در جنگ جهانی دوم به دست انگلیس، ایران و استعمار انگلیس: مجموعه سخنرانی‌ها و مقالات، جلد دوم، تهران، انتشارات موسسه مطالعات و پژوهش‌های سیاسی  
قرچانلو، حسین (۱۳۸۵). دریانوردی مسلمانان در سده‌های نخستین اسلامی، فصلنامه تاریخ و تمدن اسلامی، دوره ۲، شماره ۱، صفحات ۳-۱۶

قیم، بهادر (۱۳۹۳). بررسی تجارت در حوزه خلیج فارس با تأکید بر سه کالای استراتژیکی (خرما، مروارید و ادویه) از قرون اولیه اسلام تا پایان فروپاشی دولت صفویه، پایان‌نامه کارشناسی ارشد تاریخ، دانشگاه شهید چمران اهواز

مدیرشانه‌چی، محسن و محمدی خشتی، حسین (۱۳۹۰). سیاست خارجی ایران در دوران هخامنشیان، فصلنامه سیاست، شماره ۱۷، صفحات ۲۲۹-۲۴۹

مرادی، نرجس خاتون و علیرضا، قاسمی (۱۳۹۰). جایگاه حمل و نقل دریایی در توسعه صادرات غیرنفتی،

همایش ملی دریانوردی و حمل و نقل دریایی، چابهار، صفحه ۱

مرکز مطالعات خلیج فارس (۱۳۹۳). سیطره ایرانیان بر دریانوردی و تجارت جهانی خلیج فارس، وب سایت مرکز مطالعات خلیج فارس: قابل دسترس در:

[www.persiangulfstudies.com/fa/pages/75](http://www.persiangulfstudies.com/fa/pages/75) (۹ مهر ۱۳۹۸)

مطیعی لنگرودی، سید حسن، فردوسی، سجاد و حمیدرضا شاه محمدی (۱۳۹۶). تبیین اثرات رضایتمندی گردشگران در بازاریابی گردشگری دریایی (مورد مطالعه: نواحی ساحلی استان گلستان)، فصلنامه برنامه‌ریزی منطقه-ای، شماره ۲۶، صفحات ۴۱ - ۵۴

مطلبی، مسعود، موسوی، محمدرضا و سالاری، ادریس (۱۳۹۶). تأثیر الحاق‌گرایی کشورهای شورای همکاری خلیج فارس بر روابط با ایران، فصلنامه راهبرد سیاسی، شماره ۱، صفحات ۱۵۹-۱۸۲

معیتی، جواد، لطفی، حیدر، مجتهدزاده، پیروز و ولی‌شریعت پناهی، مجید (۱۳۹۹). تحلیل و بررسی نقش مؤلفه‌های ژئوپلیتیک در سیاست خارجی کشورهای منطقه خلیج فارس، فصلنامه جغرافیا (برنامه ریزی منطقه ای)، دوره ۱۰، شماره پیاپی ۳۸، صفحات ۱۰۸۹-۱۱۰۹

منفرد، هاشم (۱۳۹۱). نقش راهبرد دریایی در توسعه قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران، اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، چابهار  
میرزاجانی، محسن و لطفی، حیدر (۱۳۹۶). نقش و تأثیر سواحل خلیج فارس و منطقه مکران در اقتصاد بین‌الملل و تأثیر استراتژیکی آن بر ایران با ارائه یک مدل راهبردی در توسعه اقتصادی و سیاسی، فصلنامه جغرافیا (برنامه‌ریزی منطقه‌ای)، دوره هشتم، شماره پیاپی ۲۹، صفحات ۵۷-۹۱

نجف‌زاده، قدیر (۱۳۹۴). نقش بیگانگان در رکود و عقب‌ماندگی ایران (مطالعه موردی: نقش انگلیس در قحطی بزرگ ۱۹۱۷-۱۹۱۹ میلادی در دوره قاجار)، چهارمین کنفرانس الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت، تهران

Blackmore, David (2011). *Warfare on the Mediterranean in the Age of Sail: A History, 1571–1866*, North Carolina, Publisher McFarland

Encyclopedia Britannica (2019). Population density, Encyclopedia Britannica Website, Available at: <https://kids.britannica.com/students/assembly/view/73655#> (Retrieved August 2, 2020)

FAO (2014). *Fishery and Aquaculture Statistics*, The Food and Agriculture Organization of the United Nations Website, Available at:

[www.fao.org/3/a-i5716t.pdf](http://www.fao.org/3/a-i5716t.pdf) (Retrieved May 12, 2019)

Hu , Yaowu And Shang , Hong And Tong , Hu And Nehlich , Olaf And Liu , Wu And Zhao , Chao And Yu , Jia And Wang , Marjorie C. And Trinkaus , Erik And Richards , Michael (2009). Stable isotope dietary analysis of the Tianyuan 1 early modern human, *PNAS*, Vol 106, No 27, PP 10971-10974

Pars Times (2020). Key petroleum sector facilities, Pars Times Website, Available at:

[www.parstimes.com/images/iran\\_petroleum\\_facilities\\_2004.jpg](http://www.parstimes.com/images/iran_petroleum_facilities_2004.jpg) (Retrieved July 28, 2020)

Pidwirny, Michael (2006). *Fundamentals of Physical Geography*, Physical Geography Website, Available at:

[www.physicalgeography.net/fundamentals/8o.html](http://www.physicalgeography.net/fundamentals/8o.html) (Retrieved May 3, 2020)

Marine Vessel Traffic (2020). *Persian Gulf Ship Traffic Live Map*, Marine Vessel Traffic Website, Available at:

[www.marinevesseltraffic.com/PERSIAN-GULF/ship-traffic-tracker?map=vf](http://www.marinevesseltraffic.com/PERSIAN-GULF/ship-traffic-tracker?map=vf) (Retrieved August 25, 2020)

Berger, Miriam (2020). Where U.S. troops are in the Middle East and Afghanistan, visualized, The Washington Post Website, Available at:

[www.washingtonpost.com/world/where-us-troops-are-in-the-middle-east-and-could-now-be-a-target-visualized/2020/01/04/1a6233ee-2f3c-11ea-9b60-817cc18cf173\\_story.html](http://www.washingtonpost.com/world/where-us-troops-are-in-the-middle-east-and-could-now-be-a-target-visualized/2020/01/04/1a6233ee-2f3c-11ea-9b60-817cc18cf173_story.html) (Retrieved August 1, 2020)

Weitz, Rockford (2018). Why is the Strait of Hormuz important?, The Conversation Trust Website, Available at:

<https://theconversation.com/uk/who-we-are> (Retrieved August 11, 2020)

World Bank (2018). International tourism, number of arrivals, World Bank Website, Available at:

[https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.ARVL?end=2018&most\\_recent\\_value\\_desc=true&start=1995](https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.ARVL?end=2018&most_recent_value_desc=true&start=1995) (Retrieved August 1, 2020)

***An Exploration into Historical Obstacles to Marine Development of Northern Shores and Hinterlands of the Persian Gulf and the Sea of Makran: Emphasizing Geostrategic Position of These Two Bodies of Water***

**Hamidreza Akbarpour<sup>1</sup>**

PhD in International Law, Middle East Strategic Studies Center, Tehran, Iran

**Ehsan Kamrani**

Full Professor of Fisheries Department, Faculty of Marine Science and Technology, Hormozgan University, Bandar Abbas, Iran

**Majid Akbarpour**

PhD in International Law, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran

***Abstract***

The Persian Gulf and the Sea of Makran are two bodies of water with great strategic, economic, and logistic importance. Despite the undeniable privileges of these areas, northern shores and hinterlands of them are suffering from underdevelopment. These bodies of water have always been among the prosperous areas in the distant past, especially in ancient Iran and post-Islamic Iran, considering the major role of Iranians in maritime trade. The main objective of this study was to identify the obstacles to the development of these areas over the past two centuries. Identification of these obstacles can provide a basis for current and future policymaking. There are two main reasons for the underdevelopment of these areas. The first reason is the low volume of investment, which is influenced by various political, historical, economic, cultural, and environmental factors. The second reason is the intervention of foreign states in these areas. An example of such interventions is the capture of important Iranian ports, destruction of the Iranian navy, and the imposition of deliberate economic pressure over the last two centuries, especially by the British government. These interventions have led to the depopulation of the southern coasts of Iran and, as a result, underdevelopment of the surrounding areas. The above-mentioned items continue to act as obstacles to the development of these areas. For instance, the presence of trans-regional forces has prevented the cooperation and integration of the counters bordering the Persian Gulf and the Sea of Makran.

***Keywords: Marine development; Persian Gulf; Sea power; Maritime trade; Theory of sea power.***

---

<sup>1</sup> . Corresponding author: Hamidakbarpour172@gmail.com