

مقاله پژوهشی: نقش عوامل ژئواکونومیک در ارتقاء وزن ژئوپلیتیکی

جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس

حبیب‌الله سیاری^۱، فضل‌الله نوذری^۲، امیرحسین الهامی^۳، حمیدحسن پور^۴

پذیرش مقاله: ۱۴۰۱/۰۷/۱۷

دریافت مقاله: ۱۴۰۱/۰۵/۰۸

چکیده

از ویژگی‌های عصر ژئواکونومی، اهمیت یابی اقتصاد در عرصه‌ی جهانی است. ژئواکونومی اثرگذاری عوامل یا زیربناهای اقتصادی در محیط کشوری، منطقه‌ای یا جهانی را در تصمیم‌گیری‌های سیاسی و رقابت‌های قدرت‌ها مطالعه می‌کند. کارکرد ژئواکونومی با استفاده از فضا و مکان‌های جغرافیایی تولید قدرت اقتصادی است. تا موجب ارتقای وزن ژئوپلیتیکی یک کشور گردد. مقاله‌ی حاضر نقش عوامل ژئواکونومیک در ارتقاء وزن ژئوپلیتیکی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس تبیین کرده است. این مقاله از لحاظ هدف، کاربردی-توسعه‌ای و از حیث ماهیت و روش، توصیفی-تحلیلی است. گردآوری داده‌ها با روش کتابخانه‌ای و روش پیمایشی و تجزیه و تحلیل داده‌ها با رویکرد آمیخته (روش کیفی و کمی) انجام گرفته است. جامعه‌ی آماری تحقیق آگاه به مسائل ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک، شامل ۶۶ نفر و به صورت تمام شمار انتخاب گردید. نتایج تحقیق نشان می‌دهد. عوامل جغرافیایی (موقعیت دریایی، سواحل مناسب، موقعیت ارتباطی) و اقتصاد ساحلی-دریایی (منابع انرژی، شیلات ساحلی و دریایی و آبی‌پروری، گردشگری ساحلی-دریایی، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، صنایع کشتی‌سازی و اوراق کشتی، توسعه بندرها از نسل ۲ به نسل ۳ و ۴، تجارت و حمل و نقل دریایی، مناطق آزاد تجاری-صنعتی ساحلی و سازه‌های سکونتگاهی در خلیج فارس به عنوان عوامل ژئواکونومیک هر یک به سهم خود نقش تعیین‌کننده‌ای در ارتقای وزن ژئوپلیتیکی ایران دارند.

واژگان کلیدی: عوامل ژئواکونومیک، وزن ژئوپلیتیکی، خلیج فارس

^۱ - استاد علوم راهبردی دفاعی دانشگاه عالی دفاع ملی

^۲ - دانشیار علوم راهبردی دفاعی دانشگاه جامع امام حسین (علیه السلام)

^۳ - استادیار جغرافیای سیاسی دانشگاه عالی دفاع ملی

^۴ - دانشجوی دکتری مدیریت راهبردی دانشگاه عالی دفاع ملی (نویسنده مسئول) H_hasanpour@hotmail.com

مقدمه

«...کشور ما یک کشور دریایی است. کشور ما متصل به اقیانوس و دارای دریا، آنهم دریایی به این حساسیت؛ چه خلیج فارسش، چه دریای عمان و بقیه‌ی بخش‌ها و مراکزی که این قدر این منطقه را حساس کرده است (فرماندهی معظم کل قوا «مدظله‌العالی»، ۱۳۸۸/۱۱/۲۰).

اقتدار و پیشرفت کشور، تابع وزن ژئوپلیتیکی و استفاده از ظرفیت‌ها و منابع ارزشمند و خداداد است. وزن ژئوپلیتیکی مرکز ثقل قدرت ملی و یا عوامل مثبت و منفی مؤثر در فضا و مکان جغرافیایی است که رابطه‌ی مستقیم با جایگاه و منزلت ژئوپلیتیکی کشور در نظام‌های منطقه‌ای و جهانی دارد؛ یعنی هراندازه وزن ژئوپلیتیکی بیشتر باشد، منزلت و اعتبار عمومی کشور بین سایر کشورهای جهانی فزونی می‌گیرد (حافظ نیا، ۱۳۹۶: ۱۸۴). عوامل سرزمینی، اقتصادی، اجتماعی فرهنگی، سیاسی، نظامی، علمی-تکنولوژیکی، فضائی و فرامرزی در افزایش یا کاهش وزن ژئوپلیتیکی اثرگذارند. در این بین عامل ژئواکونومیکی (ژئوپلیتیک اقتصادی) نقش برجسته‌ای را ایفا می‌کند. ژئواکونومی در واقع استفاده بهینه از پتانسیل‌های محیط جغرافیایی برای توسعه‌ی اقتصادی است که نهایتاً منجر به تولید قدرت اقتصادی می‌شود. یکی از مناطقی که از زمان‌های گذشته، والاترین اهمیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومی را داشته و هنوز هم دارد، خلیج فارس است. عمده‌ترین اهمیت خلیج فارس به وجود ذخایر عظیم گازی و نفتی در این منطقه بازمی‌گردد. بر همین اساس، در نظریه‌های ژئوپلیتیکی ماهان (قدرت دریایی)، اسپایکمن (ریملند و موقعیت بحری و بری) و جفری کمپ^۱ (بیضی استراتژیک انرژی)، مورد توجه قرار گرفته است. و از لحاظ موقعیت راهبردی کوتاه‌ترین راه دسترسی به هندوستان بوده و همچون پل ارتباطی سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا را به هم پیوند می‌دهد. ایران در سازه‌ی منطقه‌ای، کانون مرکزی قلمرو ژئوپلیتیکی خلیج فارس و در جایگاه مدیریت و رهبری بر آن واقع گردیده و قادر است با بهره‌گیری از این موقعیت دریایی و استفاده از ظرفیت‌ها، منابع زیرزمینی، سواحل طولانی مناسب و غیره؛ ارزش‌ها و مزیت‌های مورد نظر خود را در این فضاها جغرافیایی با توسعه تعاملات همه‌جانبه و روابط بین‌الملل شکل دهد. در این تحقیق ارتقای وزن ژئوپلیتیکی به‌عنوان متغیر وابسته و خلیج فارس متغیر مداخله‌گر و عوامل ژئواکونومی به‌عنوان متغیر مستقل هستند. افزایش وزن ژئوپلیتیکی مبتنی بر کارکردهای ژئواکونومی خلیج فارس با ویژگی‌های لازم که مورد تأیید خبرگان امر باشد، می‌تواند در این

¹ -Geoffery Kemp

خصوصاً پاسخگو باشد و شناخت ویژگی‌های چنین جغرافیای طبیعی (موقعیت دریایی، داشتن سواحل طولانی و مناسب) از اهمیت لازم برخوردار است. شناخت محیط خلیج فارس موجب شناسایی قابلیت‌ها شده به طوری که نقش عوامل طبیعی در توسعه بندرها و جابجایی و حمل و نقل کالا مشخص می‌شود. از آنجایی که نقش اقتصادی دریا در تأمین منابع غذایی، حمل و نقل کالا و انرژی، صنعت گردشگری ساحلی، شیلات و آبی‌پروری، صنعت کشتی‌سازی و اوراق کشتی روزبه‌روز فزونی می‌گیرد. فرصت‌های اقتصادی و استراتژیک ناشی از موقعیت دریایی یکی از عوامل مهم در روند چرخش قدرت ملی و جهانی است. و این مهم در بیانات فرماندهی معظم کل قوا «مدظله‌العالی» مورد تأکید است مبنی بر این که دریا برای یک کشور، یک فرصت بزرگ برای پیشرفت و حفظ منافع ملی است. فواید دریا برای یک کشور و یک ملت، فواید راهبردی است؛ فواید بزرگ و کلان است (فرماندهی معظم کل قوا «مدظله‌العالی» ۱/۱۳۹۰/۵). همچنین تولید ادبیات و حوزه نظری این تحقیق شناخت بیشتری در کارکرد ژئواکونومی خلیج فارس فراهم می‌نماید. علاوه بر این، نتایج حاصله از این تحقیق برای مدیران، طراحان، تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیران راهبردی مؤثر خواهد بود. و یافته‌های آن به تدوین طرح‌های راهبردی اقتصادی کمک می‌نماید. به طوری که انجام نشدن این تحقیق مانعی در شناخت پتانسیل‌های اقتصادی خلیج فارس ایجاد می‌نماید. ضمن این که بخشی از کارکردهای دریا در قدرت‌سازی مغفول مانده، در نتیجه وزن ژئوپلیتیکی برای توسعه کشور و رقابت در مناسبات منطقه‌ای و جهانی کاهش می‌یابد. این که چگونه محیط جغرافیایی و طبیعی خلیج فارس موجب رشد و توسعه اقتصادی ایران می‌شود تا منجر به قدرت اقتصادی و تقویت قدرت ملی و وزن ژئوپلیتیکی ایران گردد مسئله اصلی تحقیق است.

بدین جهت این تحقیق باهدف «تبیین نقش عوامل ژئواکونومی در ارتقاء وزن ژئوپلیتیکی ج.ا.ایران در خلیج فارس» و سؤال اصلی «نقش عوامل ژئواکونومی در ارتقاء وزن ژئوپلیتیکی ج.ا.ایران در خلیج فارس چگونه است؟» انجام گرفته است.

ادبیات و مبانی نظری

– پیشینه شناسی:

زرقانی و آیین دوست (۱۳۹۶)، در مقاله «ژئوپلیتیک دریایی و اهمیت حضور ایران در آب‌های آزاد» به این نتایج دست یافته‌اند که تحولاتی از قبیل تحقیقات علمی و شناخت ویژگی‌های دریاها و اقیانوس‌ها، توسعه روابط و نیازهای متقابل بین ملت‌ها نسبت به گذشته، توسعه عرصه عملیات

نظامی در دریاها، ناکافی بودن منابع خشکی برای رفع نیازهای بشر به دلیل افزایش جمعیت و تحول در الگوی زیست انبای بشر، مشخص شدن نقش توریستی دریاها، منجر به اهمیت یافتن بیشتر دریاها در عرصه توسعه، امنیت و رفاه کشورها شده است.

اللهوردی زاده، احمدی پور، زهرا و همکاران (۱۳۹۶)، در مطالعه دیگر با عنوان تبیین رابطه دسترسی کشورها به دریا با شاخص توسعه انسانی به این نتایج دست یافته‌اند که کشورهای دریایی در مقایسه با کشورهای محصور در خشکی، میزان شاخص توسعه انسانی بالایی دارند و دسترسی کشورها به دریا از عوامل تأثیرگذار بر روند توسعه انسانی است.

خالدی، غلامی و میرزائی (۱۳۹۷)، در مطالعه دیگر تحت عنوان تبیین پتانسیل‌های ارتباطی سواحل مکران در راستای افزایش وزن ژئوپلیتیکی ایران، به این نتایج دست یافته‌اند که دلیل نقش ارتباطی ایران در همه زمینه‌ها به‌ویژه نقش سواحل مکران در پروژه‌های انتقال انرژی، کالا و خطوط ریلی، ایران می‌تواند به ساماندهی نهادهای منطقه‌ای و بین‌المللی بپردازد.

اللهوردی زاده، رضا، حافظ نیا، محمدرضا و حسین پور مطلق، مهدی (۱۳۹۷)، در پژوهشی دیگر تحت عنوان تبیین نقش پتانسیل‌های جغرافیایی موقعیت ساحلی اقیانوسی در توسعه اقتصاد ملی کشورها به این نتایج دست یافته‌اند که حمل‌ونقل دریایی، بندرها دریایی و گردشگری ساحلی - دریایی، در حالت کلی، بیشترین تأثیر را بر تولید ناخالص داخلی و اقتصاد ملی کشورها می‌گذارند. احمدی، سید عباس و احمدی، ابراهیم (۱۳۹۶)، در پژوهشی با عنوان «بررسی توانمندی‌های راهبردی منطقه آزاد چابهار در راستای وزن ژئوپلیتیکی و قدرت ملی ایران دریافته‌اند که مناطق آزاد، با کارکردهای متنوع اقتصادی، صنعتی، گردشگری و غیره، در افزایش قدرت ملی و وزن ژئوپلیتیکی کشورها نقش حائز اهمیتی دارند. در سطح منطقه‌ای، ضمن ارزآوری ناشی از تجارت پرسود دریایی، می‌تواند مهیاکننده اسباب همگرایی کشورهای بالا و دیگر کشورهای منطقه باشد.

دائمی، علیرضا، گراوند، فتحی و پور زارع (۱۳۹۷)، در مقاله‌ای تحت عنوان «رقابت‌های ژئواکونومی ایران و آمریکا در منطقه خلیج فارس به این نتایج دست یافته‌اند که عرصه مناسبات جهانی، نفت به‌منزله‌ی خون صنعت مدرن، و ماده خام در تمدن صنعتی جهان در مقایسه با سایر عوامل قدرت از جایگاه بالاتری برخوردار است.

همان‌طور که تحقیقات انجام‌گرفته نشان می‌دهد چهار تحقیق اول به دریا و نقش آن در قدرت ملی پرداخته‌اند؛ و دو تحقیق بعدی جایگاه ژئوپلیتیکی و ژئواکونومی ایران را در خلیج فارس در سطح

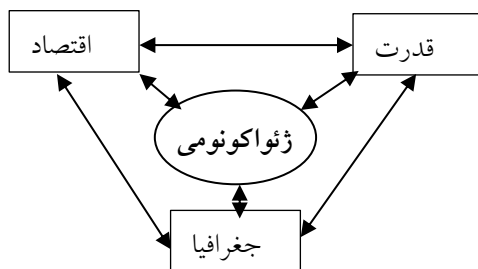
منطقه و جهان مورد واکاوی قرار داده‌اند؛ اما این مقاله قصد دارد نقش عوامل ژئواکونومی در ارتقاء وزن ژئوپلیتیکی ج.ا.ایران در خلیج فارس را مورد بررسی و مطالعه قرار دهد.

– مفهوم شناسی

ژئوپلیتیک: ژئوپلیتیک به عنوان «دانش رقابت و گسترش حوزه نفوذ» دولت‌ها و گروه‌های متشکل سیاسی درصدد کسب قدرت و تصرف ابزارها و اهرم‌ها و فرصت‌های جغرافیایی هستند که به آن‌ها قدرت داده و امکان چیره شدن بر رقیب را می‌دهد. از این رو دیدگاه ژئوپلیتیک به مطالعه الگوهای رقابتی، فرصت‌ها و ابزارهای رقابت‌آمیز، انگیزه‌های رقابت، کارکردهای مکان و فضا در شکل‌دهی به فرایندهای رقابت و تأثیر آن بر فرازوفروود قدرت می‌پردازد (بیک بیلندی ۱۳۹۵: ۱۸).

وزن ژئوپلیتیکی: وزن ژئوپلیتیکی به معنای ثقل نیروها و عوامل مثبت و منفی مؤثر در قدرت ملی و جمعی یک کشور یا مکان و فضای جغرافیایی است؛ که رابطه مستقیم با جایگاه و منزلت ژئوپلیتیکی کشور در سیستم جهانی و منطقه‌ای دارد (حافظ نیا، ۱۳۹۶: ۱۸۴).

ژئواکونومی: ژئواکونومی در واقع اقتصاد و رابطه‌ی بین جغرافیا و قدرت اقتصادی کشورها را مورد بررسی قرار داده و اثرگذاری عوامل یا زیربناهای اقتصادی در محیط کشوری، منطقه‌ای یا جهانی در تصمیم‌گیری‌های سیاسی و رقابت‌های قدرتی و اثرگذاری این عوامل در ساختار شکل‌گیرنده ژئوپلیتیک منطقه‌ای یا جهانی را مطالعه می‌کند (مجتهد زاده، ۱۳۹۷: ۹۲). ژئواکونومی از ترکیب سه عنصر جغرافیا، قدرت و اقتصاد شکل‌گرفته است و به نظر می‌رسد سیاست که عامل مهمی در ژئوپلیتیک بوده جای خود را به اقتصاد داده است (عزتی، ۱۳۹۷: ۲۰).



شکل ۱: مدل مفهومی ژئواکونومی (عزتی، ۱۳۹۷)

در حقیقت ژئواکونومی از ترکیب سه عنصر جغرافیا، قدرت و اقتصاد شکل‌گرفته است و سیاست که عاملی مهم در ژئوپلیتیک بوده جای خود را به اقتصاد داده است. در این مدل جغرافیا در سه حوزه‌ی فضا، محیط و انسان‌ها مورد توجه قرار گرفته است (همان، ۲۹). هدف اصلی ژئواکونومی

کنترل سرزمین و دستیابی به قدرت فیزیکی نیست بلکه دست یافتن به استیلای فناوری و بازرگانی است (همان، ۱۱۰). ادوارد لوتواک صاحب تئوری ژئواکونومی گفته است که زوال جنگ سرد، در واقع نشان‌دهنده‌ی تغییر مسیر و حرکت نظام جهانی از سوی ژئوپلیتیک به سمت ژئواکونومی است. به عبارت دیگر؛ روش‌های بازرگانی و تجاری در حال جایگزین شدن با روش‌های نظامی در دنیای سیاست هستند (نامی و همکاران، ۱۳۹۵: ۲۴). به عقیده‌ی لوتواک در نظم جدید بین‌المللی ابزارآلات اقتصادی جایگزین اهداف نظامی شده و وسیله‌ی اصلی دولت‌ها برای تثبیت قدرت و شخصیت وجودی‌شان در صحنه‌ی بین‌المللی قرار گرفته‌اند و این ماهیت ژئواکونومی است (حافظ نیا، ۱۳۹۶: ۱۱۴). بر اساس نظریه جفری کمپ، خلیج فارس قلب جهان و هارتلند انرژی فسیلی جهان است (بیضی استراتژیک انرژی)، و ایران در قلب این هارتلند جدید قرار می‌گیرد (ولی‌وند و شهلائی، ۱۳۹۸: ۸۹).

خلیج فارس: خلیج فارس به صورت دریایی نیمه بسته‌ای در جنوب غرب آسیا در محدوده ۲۳ تا ۳۰ درجه عرض شمالی و ۴۸ تا ۵۶ درجه طول شرقی، قرار دارد. طول آن در دهانه فاو تا بندرعباس ۱۳۷۵ کیلومتر و عرض آن بین ۱۸۵ تا ۳۳۳ کیلومتر و متوسط عمق آن بین ۲۵ تا ۳۵ متر است که در دهانه‌ی تنگه‌ی هرمز به بیش از ۱۰۰ متر می‌رسد. ایران با ۱۳۷۵ کیلومتر ساحل در کرانه شمالی خلیج فارس، بیشترین طول ساحل را نسبت به کشورهای عربی کرانه جنوبی دارد (حافظ نیا و ربیعی، ۱۳۹۸: ۴۶). خلیج فارس با داشتن حدود ۷۵۰ میلیارد بشکه ذخیره نفت، بزرگ‌ترین مخزن نفتی جهان است (OPEC, 2011,2).

چار چوب نظری تحقیق

— جایگاه خلیج فارس در نظریات ژئوپلیتیک

به عقیده دریا سالار آلفرد تایلر ماهان کنترل دریاها نقش کلیدی در موفقیت ملی دارد و اولین شرط لازم برای کسب قدرت جهانی است (عزتی، ۱۳۹۷: ۹). به باور ماهان، در دنیای جدید تجارت و بازرگانی، موقعیت دریایی مناسب، دارای مزایای اقتصادی و سیاسی زیادی است (شهلائی و ولی‌وند، ۱۳۹۸: ۹۰) در گذشته مفهوم قدرت در دریا بیشتر متمرکز بر قابلیت‌های ارتباطی و نظامی بود. ولی امروزه در عرصه توسعه، امنیت و رفاه کشورها اهمیت یافته و در قدرت کشورها و مناسبات بین‌المللی نقش مؤثری دارد (حافظ نیا، ۱۳۹۸: ۱۹۷-۱۹۶). موقعیت جغرافیایی، وضع طبیعی

ساحل، گسترش ساحل، اندازه جمعیت، شخصیت ملی و وضع سیاسی دولت در قدرت دریایی یک کشور نقش مهمی دارند (عزتی، ۱۳۹۷: ۵۶-۵۳). دریاهای جهان بیش از آنکه سرزمین‌های جهان را از هم جدا کنند آن‌ها را به هم پیوند می‌دهند. کشورهایی که در موقعیت دریایی قرار دارند از امکانات بیشتری برای در دست گرفتن ابتکار عمل برخوردار هستند (رحیمی، ۱۳۹۶: ۴۷-۴۵). حبیب‌الله سیاری معتقد است با ایجاد چرخه‌های قابلیت ساز در سواحل، می‌توان از سواحل به‌عنوان دروازه طلایی کشور برای ارتباط مستقیم با دریاهای آزاد و بهره‌مندی از منافع دریا با احیاء و توسعه قدرت دریایی بهره برد (سیاری، ۱۳۹۶: ۱۱). تماس با آب‌های آزاد و دسترسی به محیط‌های دریایی متغیری مهم در نظریات جهانی ژئوپلیتیک و مطالعات روابط بین‌الملل است. و بسترهایی از محدودیت و فرصت را برای کشورها فراهم می‌نماید (Nathalie, 2014, 19). به باور عزت‌الله عزتی؛ دریاها نقش تعیین‌کننده‌ای در ایجاد موقعیت راهبردی، توسعه و برقراری ارتباط بین واحدهای سیاسی و تأمین مواد غذایی دارند (عزتی، ۱۳۹۷: ۶۴-۶۳). به نظر اسپایکمن، سهولت حرکت در دریا و تجارت دریایی، امکان برقراری یک سلطه مافوق را امکان‌پذیر می‌سازد بر همین اساس وی قدرت دریایی را کلید راهبردی جهانی می‌دانست (ولی‌وند و شهلائی، ۱۳۹۸: ۹۸). در ارزیابی قدرت هر کشور، همواره عامل دوری یا نزدیکی با دریا موردنظر بوده و بر اساس همین عامل نظریه‌های مهم ژئوپلیتیکی هارتلند (مکیندر) و تفوق قدرت دریایی (ماهان) ارائه شده است (میرحیدر و همکاران، ۱۳۹۸: ۱۵۱). جنبه‌های اقتصادی دریا (منابع غذایی دریایی، منابع تفریحی و توریستی دریا، منابع انرژی، آبزیان، املاح و مزیت‌های مکانی برای کانون‌های اقتصادی مناطق آزاد تجاری و صنعتی)؛ جنبه‌های ژئوپلیتیکی دریا شامل (زمینه‌سازی شکل‌گیری اتحادیه منطقه‌ای، منابع تأثیرگذار بر فرایندهای منطقه‌ای و جهانی نظیر سوخت، عوارض دریایی نظیر نقاط استراتژیک یا نقاط کنترل)؛ و جنبه‌های ارتباطی دریا (انتقال مواد اولیه، انتقال سوخت، انتقال غذا، انتقال تولیدات صنعتی، انتقال مسافر، انتقال نیرو و تجهیزات نظامی، انتقال پیام‌های مخابراتی از طریق شبکه‌های الکترونیکی)، در افزایش قدرت ملی یا بین‌المللی و برای اعمال اراده سیاسی در محیط بین‌المللی مؤثر است. (حافظ‌نیا، ۱۳۹۸: ۱۹۸-۱۹۷).

دریاها سهم زیادی در جابه‌جایی کالا و مواد در بیلان حمل‌ونقل جهانی دارند. دلیل عمده آن نقش ترجیحی هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی نسبت به سایر نظام‌های حمل‌ونقل است. مثلاً هزینه حمل بار با هواپیما حدود ۴۸۰ برابر حمل با کشتی‌های بزرگ است. هزینه حمل با کامیون ۱۵۰ برابر،

راه‌آهن ۲۲ برابر، خط لوله حدود ۷ برابر و کشتی‌های کوچک حدود ۵/۵ برابر کشتی‌های بزرگ است (عزتی، ۱۳۹۷: ۷۲). کارایی یک کشتی که حامل ۲ هزار بسته با ابعاد ۲۰*۸*۸ فوت است با کارایی هشت هواپیمای بوئینگ و ۸۰۰ کامیون برابری می‌کند. بر همین اساس، سیاست و تاریخ ملت‌هایی را که در کنار آب‌های آزاد قرار دارند می‌توان در سه موضوع به شرح زیر جستجو کرد ۱- تولید برای مبادله؛ ۲- توسعه کشتیرانی به‌عنوان وسیله مبادله کالا؛ ۳- وجود مستعمراتی که امر کشتی‌رانی را تسهیل نمایند (همان، ۵۳). اگر اقدامات مربوط به توسعه فرهنگ دریایی را در دو سطح مسئولین یعنی خط‌مشی دولت و مردم یعنی باور عمومی، انجام شود؛ درنهایت منجر به افزایش توان دفاعی در ابعاد اقتصادی، سیاسی، فرهنگی اجتماعی، فناوری، سرزمینی، فرامرزی و فضایی خواهد شد (قادر پناه و داداش زاده، ۱۴۰۰: ۱۱۵).

اقتصاد دریا محور (اقتصاد دریایی)

اقتصاد دریا محور که در ادبیات جهانی عموماً با عنوان اقتصاد آبی^۱ 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 درنهایت افزایش تولید ناخالص داخلی تعریف می‌گردد. بنابراین، حوزه اقتصاد دریا فراتر از مواردی از قبیل شیلات و گردشگری دریایی است و مستلزم ظهور و حمایت از صنایع مرتبط با آب و دریا و از جمله حمل‌ونقل دریایی، گردشگری دریایی، انرژی‌های تجدید پذیر، آبی‌پروری و شیلات، بیوتکنولوژی دریایی، زیست‌هوشناسی و معدن کاری دریایی است (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی ایران، ۱۴۰۰/۶/۲۹).

منابع انرژی خلیج فارس

ایران در قلب انرژی جهان قرار دارد. نفت در اقتصاد ایران نقش مسلط را ایفا می‌کند با بیش از ۸۰٪ صادرات نفت بیشترین وابستگی را به این انرژی دارد. و مهم‌ترین منبع کسب درآمدهای ارزی و بودجه عمومی آن، از محل صادرات است. تا جایی که از آن به‌عنوان اقتصاد تک‌محصولی یاد می‌شود. ذخایر نفتی ایران در سال ۲۰۱۰ برابر با ۱۱۵ میلیارد بشکه برآورد شده که ۸/۳ درصد از ذخایر جهان را تشکیل می‌دهد. همچنین ذخایر گاز ایران در سال ۲۰۱۰ برابر با ۲۹/۶ تریلیون مترمکعب بود که ۱۵/۸ درصد از کل گاز جهان و ۴۰ درصد از گاز کشورهای منطقه خلیج فارس بوده است. و از این نظر ایران دومین دارنده ذخایر گاز طبیعی جهانی بعد از روسیه است (حافظ نیا

^۱ - Blue Economy

و ربیعی، ۱۳۹۸: ۸۷). خلیج فارس علاوه بر نفت و گاز، دارای ذخایر عظیم معدنی از قبیل مروارید، آهن، منگنز، ... و منابع غذایی ماهی و میگوست

حمل و نقل دریایی و کشتیرانی

ناوگان دریایی، نقش حیاتی در اقتصاد کشورها دارد. حمل و نقل ۹۰٪ از کالاها از طریق دریا صورت می‌گیرد. رشد تجارت جهانی از طریق اقیانوس‌ها، دریاها، خلیج‌ها، مصب رودخانه‌ها، جزایر، مناطق ساحلی، کرانه‌های ساحلی و فضای هوایی آنها انجام می‌گیرد. نبض اقتصاد دنیا وابسته به حمل و نقل و تجارت دریایی در میان بندرها است (UNCTAD, 2015). برحسب ارزش کالاهای جابجا شده، ۷۱/۱ درصد حمل و نقل کالا، به صورت حمل و نقل دریایی است. دوسوم نفت دنیا از طریق دریا منتقل می‌شود. خطوط دریایی و زیرساخت‌های موجود در ساحل نقش مهمی در اقتصاد مدرن جهانی دارد. این اقتصاد جهانی متکی بر عبور و مرور آزاد از مناطق ساحلی است. هزینه‌ی پایین حمل و نقل دریایی همراه با حجم انبوه و وزن زیاد کالاهای جابجایی از طریق دریا و همچنین انتقال سریع و بی‌خطر کالاهای تجاری، موجب برتری حمل و نقل دریایی بر دیگر وسایط حمل و نقل گردیده است. مطالعات تجربی بیانگر آن است که حمل و نقل دریایی عامل تشدید جهانی شدن است. حمل و نقل به همراه ارتباطات، استاندارد شدن بین‌المللی و آزادسازی تجاری، ۴ جزء مهم جهانی شدن است (الله‌وردی زاده و دیگران، ۱۳۹۷: ۴۰). خلیج فارس دلیل اصلی شکل‌گیری ساختار فضایی حمل و نقل کشورهای ساحلی و کیفیت پیوند آن به جهان است. و در حمل و نقل دریایی کماکان نقش محوری بازی می‌کند (حافظ نیا و ربیعی، ۱۳۹۸: ۱۴۸).

تجارت دریایی

تجارت موتور رشد و توسعه‌ی کشورهاست و کشورهای درحال توسعه برای پیشرفت لازم است به دنبال حضوری جدیدتر در تجارت جهانی باشند. سالانه بیش از ۳۵ هزار کشتی تجاری از تنگه‌ی هرمز وارد آب‌های خلیج فارس می‌شوند. یعنی روزی ۱۰۰ کشتی غول‌پیکر وارد آب‌های خلیج فارس شده که بیش از نیمی از آنها در بندرها جنوب کشور ایران لنگر می‌اندازد و کلیه مایحتاج واردات کشور ایران از قبیل مواد غذایی، قطعات و مواد اولیه صنایع، خشکبار و جابجایی محموله‌های انرژی و مواد ضروری را حمل می‌کنند. بیش از ۸۵ درصد واردات و بخش مهمی از صادرات به‌ویژه نفت و فراورده‌های سنتی از این طریق صورت می‌گیرد. جزایر و بندرهای جنوب پل ارتباطی تجارت بین ایران و کشورهای شمالی به‌ویژه آسیای مرکزی هستند. بندرها و جزایر فعال در امر تجارت در حدود ۱۳ بندر تجاری بزرگ و کوچک هستند که شامل بندر چابهار، بندر

شهید رجایی هرمزگان، بندرلنگه، بندر جزیره قشم، بندر جزیره کیش، بندر عسلویه، بندر بوشهر، بندر ماهشهر، بندر آبادان و بندر خرمشهر و بندرها کوچک شامل هندیجان دیلم، لاوان، سیریک، جاسک و پسابندر فعالیت‌های بندری دارند. لازم به ذکر است بیش از ۵۰ درصد معاملات تجاری کشورهای منطقه با جهان فقط از تنگه‌ی هرمز صورت می‌گیرد (خبرگزاری تسنیم، ۱۰ آبان ۱۳۹۹). حضور در دریا و تجارت دریایی با اقتصاد جهانی رابطه معنادار دارد. بین تولید ناخالص داخلی (GDP^۱) و رشد صادرات جهانی از طریق دریا برای سال‌های ۲۰۰۷-۲۰۱۵ رابطه وجود دارد در طول این دوره ۸ ساله، برای هر درصد رشد در تولید ناخالص داخلی، صادرات جهانی به‌طور میانگین ۱/۴۵ درصد رشد داشته است (حافظ نیا و ربیعی، ۱۳۹۸: ۱۴۸).

نقش بنادر در توسعه

یکی از عوامل مهم و تأثیرگذار بر هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی، کارایی بندرها است. بندرهای دریایی، بیانگر اقتصاد دریایی، تجارت دریایی و نظام اقتصادی کشورها در عرصه‌ی مبادلات جهانی است. بندر تسهیل‌کننده‌ی توسعه‌ی اقتصاد منطقه‌ای است. زیرا موجب افزایش اشتغال، درآمد نیروی انسانی، دریافت‌های بازرگانی و مالیات منطقه‌ای می‌شود. بندرها در کشورهای درحال توسعه از منابع مهم تأمین مالی دولت است. مطالعات نشان می‌دهد در سال ۲۰۱۴، نرخ رشد تجارت دریایی جهان با ۳/۴ درصد رشد به ۹۸۴۱ میلیارد تن رسید که در حدود چهارپنجم (۴/۵) تجارت دنیا را شامل می‌شود (UNCTAD, 2015:5). امروزه بنادر با چالش بی‌سابقه‌ای در محیط رقابتی در حال افزایش، برای تبدیل شدن به موتور رشد اقتصادی مواجه هستند و در فضای به‌شدت رقابتی دنیای امروز عدم توجه به انتظارات مشتریان سبب شکست سازمان خواهد شد. در چنین فضایی بندرها برای ادامه‌ی حضور در میان رقبا به ارائه خدمات باکیفیت بالاتر محتاج‌اند در میان بنادر ایران، بندر شهید رجایی مهم‌ترین و مجهزترین بندر کانتینری بوده و از لحاظ ظرفیت و توان عملیاتی در مقایسه با دیگر بندرهای داخلی از وضعیت مناسب‌تری برخوردار است اما در رتبه‌بندی جهانی، بندر شهید رجایی در ردیف بندرهای نسل دوم بوده و جایگاه درخوری ندارد (سیاره و همکاران، ۱۳۹۸: ۱۱۲). زمان زیاد حضور کشتی در بندر، نرخ تخلیه و بارگیری بالا، و بالا بودن عوارض و سایر هزینه‌ها نسبت به بندرها پیرامونی نظیر بندر رأس الخیمه و جبل علی امارات، آبخور کم (۱۴متر) برای کشتی‌های اقیانوس‌پیما، کاهش مشتریان و ذینفعان استفاده از این

^۱ - Gross domestic product

بندر، برخی از مشکلات بندر شهید رجایی است (همان ۱۱۷). کانون بندرها^۱ و کلان بندرها در میان بندرها، نقش مهمی در اقتصاد و تجارت جهانی ایفا می نمایند. (صغار زاده و همکاران، ۱۳۹۴: ۱۰۹-۱۱۲). در حال حاضر نزدیک به ۳۰ کانون بندر در مسیرهای خطوط کشتی رانی آسیا-اروپا فعالیت دارند. حوزه‌ی خلیج فارس و دریای عمان (بندرها، دومی، خور فکان و فجیره) و حوزه‌ی اقیانوس هند و دریای سرخ (بندرها، جده، کلمبو، عدن) و ... را در برمی گیرد. بندر شانگهای چین در رأس بندرها کانتینری دنیا قرار دارد و در تجارت این کشور نقش مهم ایفا می کند. در سال ۲۰۱۶، ۵۰ بندر کانتینری پیشتاز درزمینه‌ی حمل و نقل دریایی کانتینری، ۶۳/۶ درصد از کالای ترانزیتی کانتینری دریایی را به خود اختصاص داده اند (UNCTAD, 2015: 69). مناطق آزاد تجاری-ساحلی موجب ایجاد اشتغال، محرومیت زدایی از منطقه، ورود فناوری به داخل کشور، جذب سرمایه خارجی، پیوند اقتصاد ملی با اقتصاد جهانی، کسب و افزایش مهارت نیروی کار و تحصیل درآمد ارزی برای کشور میزبان می گردد. کشور چین از جمله کشورهای مطرح در این زمینه است (Ibid, 73).

صنعت کشتی سازی و اوراق کشتی

صنعت کشتی سازی و اوراق کشتی از صنایع مادر و زیربنایی برخی کشورهای ساحلی و دریایی است. این صنایع زمینه رشد صنایع دیگر از قبیل صنعت فولاد، ساخت تجهیزات و ماشین-آلات و سازندگان قطعات فراهم کرده و علاوه بر ایجاد اشتغال، زمینه ساز پیشرفت و ورود فناوری های نوین صنعتی به اقتصاد کشورها شده است (رجب نیا، ۱۳۹۷: ۵۴). امروزه چین ۳۴ درصد، کره جنوبی ۳۵ درصد و ژاپن ۱۳ درصد از بازار سفارش ها کشتی سازی دنیا را در اختیار گرفته اند و ترکیه چهارمین کشتی ساز دنیاست اما سهم ایران، از ساخت کشتی در جهان کمتر از ۰,۳ درصد است و تنها نیمی از ظرفیت این صنعت استفاده شده است و برای تأمین نیاز داخلی ناگزیر از شرکت های چینی و کره ای سفارش داده می شود (عزتی، ۱۳۹۵: ۷۶). افزایش تعداد شناورهای با سن بیش از ۲۵ سال یا شناورهای فاقد کارایی لازم تحت پرچم ایران در سال های اخیر، در کنار وجود تقاضا برای اوراق کشتی لزوم توجه به این صنعت را برجسته نموده که خلیج-فارس گزینه مناسبی برای ایجاد تأسیسات اوراق کشتی است. استقرار این صنعت به فناوری پیشرفته نیاز ندارد و مانع خروج ارز می شود و آهن آلات اوراقی را می توان در صنایع دیگر به

¹ - HUB Ports

کاربرد یا صادر کرد. و با استقرار این صنعت می‌توان بخشی از مشکلات اقتصادی را حل کرد (سیاره، جعفر، عباسپور و جمالی کاپک، ۱۳۹۴: ۷۰). بر همین اساس، صنعت کشتی‌سازی و سایر صنایع دریایی از صنایع اشتغال‌زا محسوب می‌شوند. و فعالیت‌های صادراتی بزرگ، نیاز به دسترسی به مناطق ساحلی دارد.

صنایع دریایی (گردشگری ساحلی و دریایی، شیلات، آبی‌پروری)

صنعت گردشگری صنعتی چندوجهی است و به یکی از بزرگ‌ترین حوزه‌های کسب‌وکار در دنیا تبدیل شده چراکه می‌تواند اثر مثبتی بر سایر بخش‌های کشور مانند کسب درآمد ارزی، افزایش درآمد ملی جامعه میزبان، افزایش درآمد دولت، افزایش سرمایه‌گذاری، افزایش اشتغال نیروی کار، توسعه تولید، فروش و گردش اقتصادی صنایع دستی داشته باشد و مهم‌تر از همه تغییر دید و نگرشی است که می‌تواند بر گردشگران در مورد آن کشور به وجود آورد. به همین دلیل توجه به این صنعت از اهمیت بالایی برخوردار است. ایران از نظر جذابیت و پتانسیل گردشگری جزء ۱۰ کشور اول دنیا است. ولی این کشور در صنعت گردشگری و میزان پذیرش گردشگر خارجی به ترتیب در رده ۷۷ و ۷۰ جهان قرار دارد (رسول‌زاده اقدم، محمدتبار و دیگران، ۱۳۹۵: ۶۴). گردشگری ساحلی-دریایی یکی از مهم‌ترین بخش‌های اقتصاد جهانی است. در سال ۲۰۱۵، ۱۰ درصد از تولید ناخالص داخلی دنیا مربوط به گردشگری بود. از هر ۱۱ شغل، یک شغل در دنیا مربوط به گردشگری است. و ۳۰ درصد از خدمات صادراتی دنیا و ۷ درصد از صادرات دنیا مربوط به گردشگری است. گردشگری نقش مهمی در اقتصاد ۱۲۵ کشور از ۱۷۰ کشور ایفا می‌کند. اطلاعات سازمان گردشگری جهانی، بیانگر آن است که تعداد گردشگران بین‌المللی از ۲۸ میلیون نفر در سال ۲۰۰۵ به ۴۱ میلیون نفر در سال ۲۰۱۵ رسیده است. با این ملاحظات اهمیت گردشگری و تفریحات ساحلی-دریایی سهم عمده‌ای در اقتصاد ملی کشورها دارد (UNWTO, 2015)، مطابق آمار فائو^۱، در سال ۲۰۱۶، به‌طور تخمین ۳۵۰ میلیون شغل در دنیا از طریق ماهیگیری، آبی‌پروری، گردشگری ساحلی و دریایی و فعالیت‌های پژوهشی به اقیانوس مرتبط بوده‌اند. از مهم‌ترین کارکردهای محیط دریایی، تأمین مواد غذایی دریایی است. در حوزه گردشگری دریایی ایران تقریباً ۱۸۳۱۴۹ نفر در سال ۱۳۹۵ با رشد ۰۶،۲ درصد جایگاهی در بین ۱۰ کشور برتر در حوزه گردشگری دریایی ندارد (قادر پناه و داداش زاده، ۱۴۰۰: ۱۱۱).

¹ - Food and agriculture Organization of the United States (FAO)

خلیج فارس حاوی ذخیره پروتئین و منابع شیلاتی است که بخشی از نیازها را تأمین می‌کند. بر این اساس، گردشگری، شیلات و آبی‌پروری جایگاه مهم در تولید ناخالص داخلی و امنیت غذایی کشورها دارد و یکی از موارد مهم تجاری در بخش مواد غذایی دنیا است. به طوری که ۷۸ درصد محصولات غذایی دریایی در عرصه‌ی تجارت بین‌الملل، توانایی رقابت دارند (حافظ نیا و ربیعی، ۱۳۹۸: ۱۴۹).

سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی

سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی به‌عنوان یک عامل اثرگذار بر اشتغال و بهبود بازار نیروی کار در کشور میزبان محسوب می‌شود.^۱ FDI برای توسعه‌ی بندرها، مراکز گردشگری تفریحی، صنایع کشتی‌سازی و اوراق کشتی ایران نقش بسزایی دارد. علاوه بر آن FDI بر انتقال فن‌آوری شرکت‌ها به کشور ایران، تخصیص بهینه‌ی منابع، بهبود بهره‌وری و بازار نیروی کار از نظر کیفی و کمی به‌طور مثبت اثرگذار است. با توجه به این‌که یکی از معضلات کشور ما بیکاری است برای احتراز از مواجهه با بحران بیکاری ایران می‌تواند این مهم را در اولویت‌ها مدنظر داشته باشد. البته پیش‌شرط‌های لازم برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی باید فراهم شود از جمله: ایجاد فضایی امن و مناسب، ایجاد بسترهای لازم و استقرار امکانات زیربنایی، زمینه‌های ایجاد ارتباط و همکاری مشترک بین شرکت‌های سرمایه‌گذار و غیره (مهدوی و عزیزمحمملو، ۱۳۹۵: ۸۳).

روش تحقیق

نوع تحقیق کاربردی-توسعه‌ای و روش این تحقیق، توصیفی-تحلیلی است. همان‌طور گفته شد در این تحقیق ارتقای وزن ژئوپلیتیکی به‌عنوان متغیر تابع، عوامل ژئواکونومی به‌عنوان متغیر مستقل و خلیج فارس متغیر مداخله‌گر هستند. جامعه آماری در این پژوهش عبارت‌اند از، کلیه صاحب‌نظران در حوزه‌ی راهبردی، ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک به‌ویژه در حوزه‌ی خلیج فارس در سطح نیروهای مسلح (جایگاه ۱۸ به بالا) و دستگاه‌های کشوری و مراکز دانشگاهی که دارای بالاترین مدرک و رتبه تحصیلی علمی و نظامی دکتری و کارشناسی ارشد (با تأکید بر مدرک دکتری) و سابقه خدمت در مشاغل مرتبط با موضوع پژوهش می‌باشند. بنابراین جامعه آماری این تحقیق با ویژگی‌های تعیین‌شده شامل ۱۳۰ نفر هستند که به علت تعدد آن‌ها و در دسترس نبودن همگی، اقدام به نمونه‌گیری شده و حجم نمونه با بهره‌گیری از فرمول کوکران به تعداد ۶۶ نفر تعیین گردید که به

^۱ -Foreing Direct investment

روش تصادفی ساده این نمونه‌گیری به عمل آمده است. روش‌های گردآوری اطلاعات، مطالعه‌ی کتابخانه‌ای (شامل آرشیوها و کتاب‌های تخصصی مرتبط و سایت‌های تخصصی و بررسی‌های میدانی شامل پرسشنامه) است. برای تعیین روایی محتوایی از ضریب لاوشه استفاده شده است.

$$C.V.R = \frac{NE - \frac{N}{2}}{\frac{N}{2}}$$

$C.V.R =$ ضریب لاوشه

$Ne =$ تعداد متخصصینی که گزینه مهم و مرتبط را برای سؤال انتخاب کرده‌اند.

$N =$ تعداد کل متخصص

با توجه به اینکه تعداد خبرگان و نظردهندگان برای این ارزیابی ۶۶ نفر بودند برای روایی بالا، مقدار قابل قبول ضریب بالاتر از ۰/۷ مدنظر قرار گرفت در کل برابر محاسبات انجام شده، تمام ۱۳ گویه‌ی پرسشنامه تائید گردیدند. پس از تائید عوامل، پرسشنامه بین جامعه آماری ۶۶ نفر (با مدنظر قرار دادن ویژگی‌های جامعه آماری) توزیع گردید.

برای پایایی پرسشنامه نیز از آلفای کرونباخ استفاده شده است. ضریب آلفای کرونباخ یک نوع ضریب پایایی است که نشان می‌دهد چگونه اجزای یک مجموعه به نحو مناسب به یکدیگر همبسته شده‌اند. هرچه آلفای کرونباخ به یک نزدیک باشد پایایی بیشتر است. (خلیلی شورینی، ۱۳۹۱: ۲۲۱) در این فرمول

$$r_a = \frac{k}{k-1} \left[1 - \frac{\sum s^2 k}{\sum s_t^2} \right]$$

$K =$ تعداد سؤال‌های پرسشنامه

$s^2 k =$ واریانس پاسخ‌های همه آزمودنی‌ها به سؤال k ام

$s_t^2 =$ واریانس جمع نمره‌های هر پاسخ‌گو

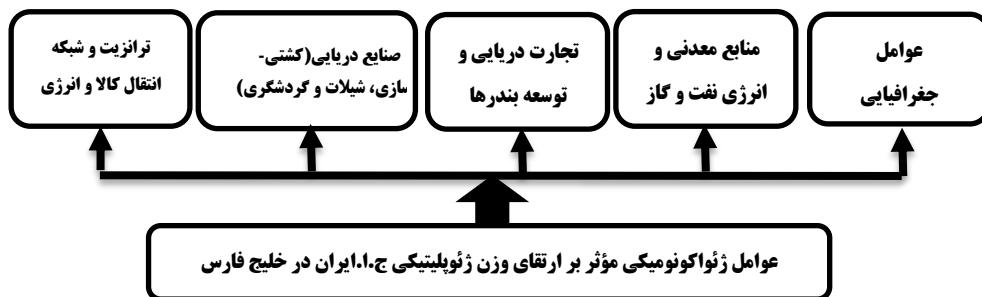
$ra =$ ضریب پایایی کرونباخ که باید بیشتر از ۰/۷۵ باشد. (همان)

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.886	26

جدول ۱: مقدار ضریب پایایی محاسبه شده

با توجه به اینکه مقدار ضریب آلفا کرونباخ به دست آمده بیشتر از ۰/۷۵ است لذا گویه‌های پرسشنامه مورد استفاده از قابلیت اطمینان لازم برای ادامه تحقیق برخوردار بوده است. در تحلیل داده‌ها از

روش آمارهای توصیفی و استنباطی و نرم افزار SPSS استفاده شده است که در نهایت با استفاده از آزمون خی دو، تعیین سطح معناداری (ضریب اطمینان ۹۵٪ با خطای حداکثر زیر ۵٪) عمده‌ترین عوامل ژئواکونومیک بر ارتقای وزن ژئوپلیتیکی ج.ا.ایران در خلیج فارس موثر هستند احصاء شد.



شکل ۲: چارچوب مفهومی تحقیق

تجزیه و تحلیل داده‌ها و یافته‌های تحقیق

به منظور بررسی آماری و تجزیه و تحلیل اطلاعات جمع‌آوری شده ابتدا گزاره‌های اولیه در قالب پرسشنامه‌ای پنج گزینه‌ای (پرسشنامه اول) تهیه و بین ۱۰ نفر از نخبگان و خبرگان طی دو مرحله به شرح گام‌های زیر توزیع گردید. در گام اول در این پرسشنامه از کارشناسان و خبرگان درخواست شد که علاوه بر تأیید یا عدم تأیید درستی گزاره‌های معرفی شده، گزاره جدیدی که به نظرشان می‌رسد پیشنهاد کنند و هم‌زمان نظر خود را در مورد ارزش و میزان تأثیر و اهمیت هر یک از گزاره‌های معرفی شده، در مقابل آن درج نمایند. که حاصل پرسشنامه مرحله اول از ۱۶ عامل ژئواکونومیک مؤثر بر ارتقای وزن ژئوپلیتیکی ج.ا.ایران تعداد ۱۳ عامل ژئواکونومیک با توجه به ادبیات تحقیق و نظرات خبرگان استخراج و مجدداً در پرسشنامه دوم جهت پاسخگویی لازم و تعیین روایی پرسشنامه در معرض نظرسنجی خبرگان امر و استادان دانشگاه واقع که مورد تأیید قرار گرفت. که بر اساس نتایج حاصل از آزمون فریدمن به شرح جدول ۲ می‌باشد.

جدول ۲: میانگین پاسخ‌های دریافتی پیرامون نقش عوامل ژئواکونومی بر ارتقای وزن ژئوپلیتیکی ایران در خلیج فارس

رتبه	امتیاز موزون	وزن موزون	وزن	میانگین امتیاز	آیا این عامل در ارتقای وزن ژئوپلیتیکی ایران در خلیج فارس تأثیر دارد؟	عوامل ژئواکونومی مؤثر بر ارتقای وزن ژئوپلیتیکی ج.ا.ایران در خلیج فارس

					خیر	بلی	
۱	/۳۲۸	/۰۸۵	۵	۴/۶۵		*	۱. موقعیت دریایی
۲	/۳۱۹	/۰۸۳	۵	۴/۶۰		*	۲. منابع انرژی (نفت و گاز و غیره)
۳	/۳۲۸	/۰۸۲	۵	۴/۵۸		*	۳. توسعه بندرها از نسل ۲ به نسل ۳ بندری
۴	/۳۲۸	/۰۸۳	۴	۴/۵۴		*	۴. سواحل مناسب و طولانی
۵	/۳۳۸	/۰۸۱	۵	۴/۴۹		*	۵. حمل و نقل دریایی، ریلی، جاده-ای و هوایی (هاب)
۶	/۳۴۰	/۰۸۱	۴	۴/۴۸		*	۶. تجارت دریایی (صادرات و واردات)
۷	/۲۹۴	/۰۸۰	۴	۴/۳۸		*	۷. موقعیت ارتباطی و ترانزیتی
۸	/۲۷۰	/۰۷۹	۵	۴/۱۸		*	۸. شهرها و مراکز جمعیت ساحلی
۹	/۳۱۹	/۰۷۸	۴	۴/۱۷		*	۹. سرمایه گذاری خارجی
۱۰	/۲۹۴	/۰۷۵	۵	۳/۸۴		*	۱۰. مناطق آزاد تجاری-صنعتی ساحلی
۱۱	/۲۷۸	/۰۶۹	۳	۳/۸۳		*	۱۱. گردشگری ساحلی-دریایی
۱۲	/۲۷۸	/۰۶۷	۴	۳/۶۸		*	۱۲. شیلات ساحلی و دریایی و آبی پروری
۱۳	/۲۴۲	/۰۶۷	۳	۳/۵۸		*	۱۳. صنعت کشتی سازی و اوراق کشتی
*	۴,۳۰	۱	۵۵	۵۵			جمع کل
*	/۳۰۴	/۰۷۱	۴/۲۳	۴/۲۳			میانگین کل

جدول ۲، بیانگر آن است که از نگاه جامعه آماری سه عامل اول بر ارتقای وزن ژئوپلیتیکی ج.ا.ایران در

خلیج فارس نسبت به بقیه دارای تاثیر بیشتری است که به ترتیب زیر عبارتند از:

- موقعیت دریایی (بحری) ایران
- منابع معدنی و انرژی نفت و گاز ایران (ایران بیشترین ذخایر نفت را با سهم ۹/۹٪) بعد از عربستان داراست. و با داشتن ۱/۱۴ درصد ذخایر گازی در خلیج فارس در رتبه اول قرار دارد.
- وجود بندرهای ایران در خلیج فارس

نتیجه‌گیری و پیشنهادها:

الف- نتیجه‌گیری

در این تحقیق سعی شد، نقش عوامل ژئواکونومیک در ارتقای وزن ژئوپلیتیکی ج.ا.ایران در خلیج-فارس مورد بررسی قرار گیرد؛ با مبنا قرار دادن عوامل ژئواکونومیک تعریف‌شده توسط ادوارد لوتواک، یعنی اثرگذاری عوامل یا زیربناهای اقتصادی و استفاده از پتانسیل‌های محیطی (جغرافیایی)، نتایج این تحقیق به شرح زیر است:

- ایران یک کشور دریایی است. و به آب‌های آزاد دسترسی دارد و این مهم یکی از نقاط قوت ایران است. که با بهره‌گیری صحیح از مزیت‌های این موقعیت جغرافیایی باید بتواند ارتباطات خود را با همسایگان و کشورهای منطقه و جهان در عرصه‌های مختلف به ویژه حوزه اقتصادی توسعه دهد. سواحل طولانی و مناسب خلیج فارس در کرانه شمالی و جزایر راهبردی نقش مهمی در اقتصاد ملی ایران دارند. اما تأسیسات و اماکن موجود در این سواحل پاسخ‌گوی تجارت دریایی و اقتصاد ساحلی با کشورهای منطقه و جهان نیست. در واقع با استفاده از این سواحل باید زیرساخت‌های اقتصادی نظیر؛ بندرها، فرودگاه‌ها، اسکله‌ها، برج‌های تجاری، کارخانه‌های شیلات، تأسیسات کشتی‌سازی و اوراق کشتی و اماکن خدماتی، تفریحی و هتل‌های گردشگری ایجاد و توسعه یابد. ایجاد شهرها و مراکز جمعیت ساحلی از بندر عباس تا فاو کمک شایانی به نیروی کار، تولید، اشتغال و توسعه و امنیت پایدار می‌نماید. بدین ترتیب تاکنون عدم استفاده بهینه از ظرفیت‌های سواحل مناسب خلیج فارس برای کشورمان ضعف محسوب می‌شود.
- از دیگر عوامل قوت‌زای اقتصادی ایران داشتن منابع معدنی و سهم زیاد در ذخایر انرژی نفت و گاز در خلیج فارس است. ایران بعد از عربستان سعودی بیشترین ذخایر نفت را با سهم (۹/۹٪) داراست. و با داشتن ۴۱/۱ درصد ذخایر گازی در خلیج فارس در رتبه اول قرار دارد.
- بنادر نبض اقتصاد ایران هستند. حمل و نقل و تجارت دریایی ایران در خلیج فارس به آن‌ها وابسته است. زیرا موجب افزایش اشتغال، درآمد نیروی انسانی و تقویت فعالیت‌های بازرگانی می‌شوند. از صادرات و واردات کالاهای اساسی، شیلات، بازرگانی، قطعات فولاد و صنایع خودرویی گرفته تا برای انتقال منابع معدنی و نفت و گاز نقش کلیدی دارند. ایران با داشتن حدود ۱۷ بندر بزرگ و کوچک در سواحل خلیج فارس، فقط بندر شهید رجایی آن بیشترین پهلوگیری کشتی‌ها را دارد اکثر بندرها تجهیز نشده و کیفی نیستند. و در ردیف نسل ۲ بندری بشمار می‌روند. که در فضای به شدت رقابتی دنیای امروز به ارائه خدمات باکیفیت بالاتر محتاج‌اند. زمان زیاد حضور کشتی در بندر، نرخ تخلیه و بارگیری بالا، و بالا بودن عوارض و سایر هزینه‌ها، آبخور کم (۴متر) برای کشتی‌های اقیانوس‌پیما، کاهش مشتریان و ذینفعان استفاده از بندرها، نسبت به بندرها پیرامونی

نظیر بندر رأس الخیمه، بندر گوادر پاکستان به ویژه بندر جبل علی امارات، برخی از مشکلات بندرها به ویژه بندر شهید رجایی است. بنابراین ایران یک فرصت طلایی در اختیار دارد تا امکانات و تجهیزات بندرهای خود را توسعه و ارتقا دهد تا بندر شهید رجایی و شهید بهشتی چابهار نقش بندر هاب را در رقابت با بندر جبل علی و گوادر ایفا نمایند.

- شیلات و آبریز پروری، جایگاه مهم در تولید ناخالص داخلی و امنیت غذایی ایران دارد. و یکی از موارد مهم تجاری در بخش مواد غذایی دنیا است. ایران جزء کشورهای است که منطقه انحصاری-اقتصادی دارد. تولید شیلات بر امنیت و زنجیره غذایی و همچنین اقتصاد ملی ایران و ارزآوری تأثیر غیرقابل انکار می‌گذارد. سهم ایران از صید و آبریز پروری در جهان به ترتیب ۳۷ درصد و ۳ درصد از کل تولید جهانی آبریزان است. که این رقم بسیار ناچیز است. نیاز هست در این حوزه سرمایه‌گذاران جذب و زیرساخت‌های مدرن در دستور کار قرار گیرد. و حمایت مالی و معنوی از صاحبان حوزه شیلات و جمعیت ساحل‌نشین بعمل آید. ضمن اینکه مدیران شایسته و متخصص در صنعت شیلات جنوب گمارده شوند.

- کشتی‌سازی و اوراق کشتی از صنایع مادر و زیربنایی مناطق ساحلی-دریایی است که نقش مهمی در توسعه صنعتی و رشد صنایع گوناگون از قبیل صنعت فولاد، ساخت تجهیزات و سازندگان قطعات و جابجایی کالا و انرژی فراهم کرده و باعث اشتغال‌زایی و ورود فناوری‌های نوین صنعتی به اقتصاد کشور می‌شود. با این اوصاف، ایران علیرغم داشتن پتانسیل‌های فراوان در سواحل خلیج فارس سهم ناچیزی در این صنعت داشته و در هیچ رتبه‌ی منطقه‌ای و جهانی نیست. نیاز دارد از پتانسیل‌های موجود برای ایجاد و توسعه دو صنعت مزبور برای تولید اقتصادی استفاده نماید.

- مناطق آزاد تجاری ساحلی در خلیج فارس نقش زیادی در ایجاد اشتغال، محرومیت‌زدایی، ورود فناوری به داخل کشور، جذب و گسترش سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، پیوند اقتصاد ملی با اقتصاد جهانی و تحصیل درآمد ارزی برای ایران می‌شود. ایران در حوزه خلیج فارس تنها منطقه آزاد تجاری قشم را دارد که آنهم بخاطر قوانین دست و پا گیر و عدم جذابیت لازم رونق و شکوفایی تجاری و گردشگری لازم را نداشته است. و فرصت‌های مناسبی را از دست داده است.

- تراکم جمعیت در مناطق ساحلی بیانگر توان محیطی، اقتصادی و اجتماعی منطقه ساحلی است. که با افزایش ساخت‌وساز انسانی، تمرکز واحدهای تجاری-مالی و خدماتی همراه است. از طرفی تأمین منابع انسانی، تجهیز ناوگان دریایی و تجاری، ارتباطات اقتصادی و سیاسی ایران را با کشورها میسر می‌سازد. در حال حاضر تراکم جمعیت در سواحل جنوب نسبت به کشورهای پیرامونی به علت عدم توسعه پایین است و این مهم ضعف‌هایی را در عرصه اقتصاد ساحلی متوجه ایران کرده است.

- صنعت گردشگری ساحلی-دریایی صنعتی چندوجهی است و می‌تواند اثر مثبتی بر کسب درآمد ارزی، افزایش درآمد ملی جامعه میزبان، افزایش سرمایه‌گذاری، توسعه فرهنگ دریایی و ارتباطات بین‌المللی و غیره داشته باشد و مهم‌تر از همه تغییر نگرشی است که می‌تواند بر گردشگران در مورد آن کشور به وجود آورد. ایران از نظر جذابیت و پتانسیل گردشگری جزء ۱۰ کشور اول دنیا است. ولی این کشور در صنعت گردشگری و میزان پذیرش گردشگر خارجی به ترتیب در رده ۷۷ و ۷۰ جهان قرار دارد. حتی ایران در رتبه‌بندی گردشگری، در بین کشورهای همسایه عرب مانند امارات، قطر، عربستان به چشم نمی‌خورد. این در حالی است که جزایر خلیج فارس به ویژه قشم و کیش مستعد گردشگر هستند.
- حمل و نقل دریایی، ریلی و جاده‌ای از متغیرهایی هستند که در انتقال کالا و مواد معدنی و نفت و گاز به کشورهای منطقه و جهان نقش مهمی ایفا می‌کنند. خلیج فارس ساختار فضائی حمل و نقل کشورهای ساحلی است و کماکان نقش محوری بازی می‌کند. آنچه که از طریق دریا وارد بندرها می‌شود باید از طریق مسیر جاده‌ای و ریلی به بازارهای کشورهای هدف توزیع شود. وضعی که وجود دارد اینکه مسیرهای جاده‌ای و ریلی ایران از بندرهای استان هرمزگان در کریدور شمال-جنوب و شرق - غرب از کیفیت مناسبی برخوردار نیستند. و برای تعاملات اقتصادی و بازرگانی با کشورهای آسیای مرکزی و حوزه مدیترانه باید توسعه یابند. در غیر این صورت، ایران در رقابت با برخی کشورها بازارهای منطقه و جهان را از دست خواهد داد.

ب- پیشنهادها

تجربه تاریخی ادوار مختلف ایران نشان می‌دهد که دریا سهم اساسی در توسعه قدرت، قلمرو، ثروت و رفاه داشته است؛ و از نگاه علمی و تجربی نقش دریا، در امنیت، اقتدار، رفاه و سایر کارکردهای اجتماعی به اثبات رسیده است؛ بنابراین سرنوشت کشور عزیز ما ایران نیز، با دریا گره خورده است. بخش اعظم منافع ملی و منابع ما در دریا قرار دارد و یا از طریق دریا تأمین می‌شود و در عین حال بزرگ‌ترین تهدیدهای منابع، منافع و امنیت ملی ما، نیز از طریق دریاهاست. اجرای سیاست خشکی، موجب غفلت از منابع دریا شده و سبب عدم توسعه‌یافتگی نوار ساحلی، صنایع دریایی، بندرها و جزایر کشور گردیده است. بنابراین پیشنهادهای زیر برگرفته از نتایج این تحقیق به شرح زیر ارائه می‌شود:

۱. با توجه به نتایج این تحقیق نبض اقتصادی ایران وابسته به بندرها است. بنادر باعث رونق حمل و نقل دریایی، جاده‌ای، ریلی و هوایی، کشتی‌سازی و اشتغال مردم ایران و جمعیت ساحل نشین آن می‌شود. صادرات و واردات، فرهنگ دریایی و ارتباطات منطقه‌ای و بین‌المللی، تولید ناخالص داخلی ایران را افزایش می‌دهد. موجب جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی و ورود فناوری

می‌گردد. و این‌گونه در ارتقای وزن ژئوپلیتیکی ایران تأثیرگذارند. بر همین اساس، ضرورت دارد مسئولین و تصمیم‌گیرندگان کشور در تهیه طرح‌های استراتژیک و سیاست‌گذاری و بودجه‌بندی، توسعه دریامحور را در اولویت قرار داده تا بنادر کشور از نسل ۲ بندری به نسل‌های ۳ و ۴ ارتقا یابد.

۲. توسعه و آبادانی سواحل خلیج فارس و ایجاد اماکن تفریحی، خدماتی و رونق صنایع دریایی از جمله کشتی‌سازی، گردشگری و شیلات و آبی‌پروری با بهره‌گیری از فناوری مدرن نیازمند جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی است. و این مهم نیازمند ثبات سیاسی و اقتصادی کشور است. که می‌طلبد سیاست خارجی ج.ا.ایران بر اساس تعامل سازنده مبتنی بر منافع ملی با کشورهای همسایه، منطقه و جهان به دور از هرگونه تنش تنظیم گردد. تا زمینه‌های امنیت سرمایه‌گذاری در مناطق ساحلی جنوب فراهم شود. در این صورت است که وزن ژئوپلیتیکی ایران ارتقا می‌یابد.

۳. حمل و نقل زمینی، ریلی، دریایی و هوایی از بخش‌های زیربنایی اقتصاد هر کشور است. ایران نفت، فراورده‌های نفتی، محصولات پتروشیمی، صنایع فولاد و سایر تولیدات و محصولات خود را با سیستم حمل و نقل به بازارهای منطقه‌ای و جهانی می‌رساند. و از این طریق قادر است ارتباطات سیاسی و اجتماعی و اقتصادی فرهنگی و فناوری علمی و فضایی خود را با جهان برقرار نماید. و به واسطه آن‌ها وزن ژئوپلیتیکی را ارتقا بخشد. اما ناوگان دریایی و هوایی آن محدود و به نوعی فرسوده است. مسیرهای زمینی و ریلی آن نیز توسعه نیافته در نتیجه پاسخگوی انتقال حجم بالای کالاها و منابع انرژی و معدنی در خلیج فارس و دریای عمان نیست و در بازار رقابتی بین کشورها جا خواهد ماند. بنابراین ضروریست تصمیم‌گیران کشور درخصوص توسعه، تجهیز و روزآمد نمودن ناوگان دریایی و هوایی و خطوط جاده‌ای و ریلی توجه جدی داشته باشند.

فهرست منابع:

— امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی)، بیانات، پایگاه اطلاع‌رسانی دفتر مقام معظم رهبری، قابل دسترسی در: Khamenei.ir

الف - منابع فارسی

- احمدی، سید عباس، احمدی، ابراهیم (۱۳۹۶)، بررسی توانمندی‌های راهبردی منطقه آزاد چابهار در راستای وزن ژئوپلیتیکی و قدرت ملی ایران، فصلنامه راهبرد، شماره ۸۳، سال ۲۶
- اشرافی، داریوش، اسلامی، رضا (۱۳۹۷)، نقش سازمان‌های بین‌المللی در جهانی شدن اقتصاد و تاثیر آن بر حاکمیت ملی، تحقیقات حقوق بین‌المللی، دوره ۱۰ شماره ۳۵
- بیک بیلندی، علی‌اصغر، (۱۳۹۵)، رساله دکتری با عنوان تأثیر عوامل ژئوپلیتیکی دریای خزر بر تدوین راهبرد دفاعی جمهوری اسلامی ایران، تهران: دانشگاه عالی دفاع ملی
- حافظ نیا، محمدرضا (۱۳۹۶)، اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک، مشهد، انتشارات پاپلی، چاپ پنجم
- حافظ نیا، محمدرضا و ربیعی، حسین (۱۳۹۸)، مطالعات منطقه‌ای خلیج فارس، تهران، سمت چاپ سوم
- حافظ نیا، محمدرضا و گاوایانی راد، مراد (۱۳۹۸)، افق‌های جدید در جغرافیای سیاسی، تهران، سمت
- خالدی، حسین، غلامی، بهادر و میرزایی، محمدعلی (۱۳۹۵)، تبیین پتانسیل‌های ارتباطی سواحل مکران در راستای افزایش وزن ژئوپلیتیکی ایران، همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی ج.ا.ایران
- خبرگزاری تسنیم، نقش تجارت دریایی در تولید اقتصادی ایران، ۱۳۹۹/۸/۱۰
- خلیلی شوری، سیاوش (۱۳۹۱)، روش‌های تحقیق در علوم انسانی، انتشارات یادواره کتاب
- دائمی، علیرضا، گراوند، پیمان، فتحی، محمدحسین، پور زارع، مرتضی (۱۳۹۷)، رقابت‌های ژئوآکونومیک ایران و آمریکا در منطقه خلیج فارس، اجلاس بین‌المللی پیشرفت و توسعه‌ی پایدار
- رجب نیا، زهرا (۱۳۹۷)، کره جنوبی سازنده یک کشتی در چهار روز، روزنامه صمت (صنعت، معدن، تجارت)، شماره ۲۲۱
- رحیمی، حسن (۱۳۹۶)، نظریه‌های ژئوپلیتیکی، تهران، نشر انتخاب
- رسول‌زاده اقدم، صمد، میرمحمدتبار، احمد، عدلی پور، صمد، زینی وند، یوسف (۱۳۹۵)، فرصت‌ها و محدودیت‌های صنعت گردشگری در ایران، مطالعات جامعه‌شناسی، سال هشتم، شماره سی‌ام
- زرقانی، سید هادی، آیین دوست، سمانه (۱۳۹۶)، ژئوپلیتیک دریایی و اهمیت حضور ایران در آب‌ها آزاد، جزیره قشم، همایش ملی قشم
- سیاره، جعفر و خسروانی، احسان (۱۳۹۸)، شناسایی و اولویت‌بندی عوامل مؤثر بر جذب خطوط کشتیرانی منظم کانتینری به بندرها (مورد کاوی: بندر شهید رجایی)، پژوهشنامه حمل‌ونقل، شماره ۵۸

- سیاره، جعفر، عباسپور، مجتبی و جمالی کاپک، شهرام (۱۳۹۴)، جذابیت فرصت‌های صنعت اوراق کشتی در ایران، مطالعات مدیریت راهبردی، شماره ۷، صص ۸۱-۵۹
- سیاری، حبیب‌الله و خانزادی، حسین (۱۳۹۶)، الگوی توسعه سواحل مکران با تأکید بر احیاء قدرت دریایی، تهران، دو فصلنامه تمدن دریایی، انتشارات ندا جا
- صفار زاده، محمود، عزیزآبادی، ابراهیم، حمیدی، حمید و شهباء، محمدعلی (۱۳۹۴)، حمل‌ونقل دریایی، تهران، انتشارات اسرار دانش
- عزتی، عزت‌الله (۱۳۹۷)، ژئوپلیتیک، تهران، انتشارات سمت
- قادر پناه، فریبرز، داداش زاده (۱۴۰۰)، تأثیر توسعه فرهنگ دریایی در ارتقاء توان دفاعی کشور، مطالعات دفاعی استراتژیک، دوره ۱۹، شماره ۸۴
- الله‌وردی زاده، حافظ نیا، احمدی پور، زهرا و پور طاهری، مهدی (۱۳۹۶)، تبیین رابطه دسترسی کشورها به دریا با شاخص توسعه انسانی، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، سال ۳۳، شماره اول
- الله‌وردی زاده، رضا، حافظ نیا، محمدرضا و حسین پور مطلق، مهدی (۱۳۹۷)، تبیین نقش پتانسیل‌های جغرافیایی موقعیت ساحلی اقیانوسی در توسعه اقتصاد ملی کشورها، فصلنامه تمدن دریایی، سال اول
- مجتهد زاده، پیروز (۱۳۹۶)، جغرافیای سیاسی و سیاست جغرافیایی، سمت، چاپ اول
- مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی ایران (۱۴۰۰/۶/۲۹)، اقتصاد دریا محور
- مهدوی، ابوالقاسم و عزیزمحمملو، حمید (۱۳۹۵)، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و اشتغال در کشورهای در حال توسعه، مجله دانش و توسعه، شماره ۱۵
- میرحیدر، درّه، راستی، میر احمدی، فاطمه (۱۳۹۸)، مبانی جغرافیای سیاسی، تهران، انتشارات سمت
- نامی، محمدحسن، دوراندیش، فاطمه و دالایی، حمیده (۱۳۹۵)، واکاوی تأثیر محیطی خلیج فارس بر اقتصاد جمهوری اسلامی ایران، تهران، سومین اجلاس بین‌المللی اقیانوس‌شناسی خلیج فارس
- ولی وند زمانی، حسین و شهلایی، ناصر، (۱۳۹۸)، نظریه‌های راهبردی، تهران، انتشارات دافوس آجا
- (خبرگزاری تسنیم، پیام شماره ۳۴۱، ۱۰ آبان ۱۳۹۹).

ب- منابع انگلیسی

- Klein Nathalie (2014), Maritime Security and the Law of the Sea. Oxford and New York: Oxford University Press.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2015). Review of Maritime Transport, New York and Geneva.
- World Tourism Organization (UNWTO). (2016). Retrived from <http://www.unwto.org/doi/pdf>.
- World Energy Outlook (OPEC), 2011, p.2