

Geo-economic Insight and Maritime Strategy: Recommendations for Iran's Development

Hadi Veicy  

1. Associate Professor of Political Geography, Payame Noor University, Iran, Tehran. hadiveicy@pnu.ac.ir

ARTICLE INFO

Keywords

Geo-economics,
Maritime strategy,
Economic corridors,
Makran,
Development.

Article History:

Received:

10 Ma 2025

Received in revised form:

16 No 2025

Accepted:

20 No 2025

Available online:

22 No 2025

ABSTRACT

The vast territory of Iran has a unique geographical and geopolitical location. The relative position of Iran is such that it is located in Eurasia in a maritime and oceanic position, a focal position and direct access to the surrounding geopolitical regions, and in general in a hinged position. However, Iran has not been able to use its extraordinary capacities and advantages in the new world for development and national interests and increasing the production of power and wealth. The aim of the present study is to provide insight and a suitable strategy for utilizing Iran's capacities and advantages in new regional and global relations in order to develop and increase Iran's power and status. This study has been conducted in a descriptive and analytical method and using library data. An attempt has been made to first explain the theoretical perspectives and ideological foundations of the subject, and then to explain the strategic attitude and vision of geo-economics and its complement, maritime orientation, with a view to the future for Iran's development, and to present the necessity of choosing and utilizing it. The results of the research show that Iran needs geo-economic insight and a maritime strategy to activate its geographical and territorial capacities and advantages. In the light of geo-economic insight, Iran can be placed in regional development processes and the space of flows. By adopting geo-economic insight and a maritime strategy, the territory of Iran will be placed on the path of the Eurasian economic corridors, and ports and coastal areas, especially the Makran region, will be the driving.

Citation: Hadi Veicy, H. (2025). Geo-economic Insight and Maritime Strategy: Recommendations for Iran's Development, Journal of Geography, 23 (85), 71- 89.

 <http://doi.org/doi.org/10.22034/jiga.2025.2060049.1401>



© The Author (s). Publisher: Iranian Geographical Associati This is an open access article under the CC BY NC license (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

Extended Abstract

Introduction

The vast territory of Iran has a unique geographical and geopolitical position. The characteristic of Iran's relative position is that it is located in the maritime and oceanic position, the axis position and direct access to the surrounding geopolitical regions, and in general, it is in a hinge position. Nevertheless, Iran has not been able to use the extraordinary capacities and advantages of its position in the new world. Iran has not been able to benefit from its good position in line with the development and national interests and increasing the production of its power and wealth. The aim of this research is to provide insight and a suitable strategy for taking advantage of Iran's capacities and advantages in new regional and global relations in order to develop and increase Iran's power and dignity.

Despite Iran's great territorial location, Iran has not only been unable to take the initiative in designing and creating joint regional economic projects, but has also been eliminated by competitors in many regional projects (regional corridors and international regional oil and gas pipelines). Ignoring Iran's territory and excluding Iran from regional projects is a very important problem that requires careful consideration.

Methodology

The current research is applied in terms of its nature and has been carried out in a descriptive and analytical method. The data required for the research has been collected by the library method and through note taking collection. It has been tried to use reliable sources and new and documented scientific articles and theories of experts related to the subject. The researcher has tried to first explain the conceptual foundations and theoretical views of the subject, then to criticize the geopolitical discourse and the current situation of the Islamic Republic of Iran with a geo-economic perspective and insight. It has also been tried to explain the geo-economic strategic vision and its complement of maritime orientation with a view to the future for the progress and development of Iran and the necessity of choosing and using it.

Result and discussion

Strategy is the best attitude and vision and a practical macro plan among different approaches and perspectives to achieve the desired goals. Strategy is a key and central issue in governance and statecraft. In state affairs, macro strategies largely determine the direction, planning system and future direction of each country.

In the new world, countries have been the pioneers of growth and development that have defined their national macro strategies based on economic motivations. In terms of nature, geo-economics is a kind of macro strategy and practical insight to secure and defend national interests.

In the new age, economy and economic factors are the basis of decision-making and power relations. Foreign policy of countries cannot be sustainable and successful without economic considerations and giving priority to the economic field.

In the absence of a correct strategic vision, Iran's numerous capacities and advantages in the field of trade and commerce have been suspended, and the creation of suitable and optimal transit routes and commercial corridors from Iran's territory has been neglected. Iran's rival regional powers, with the cooperation of Iran's neighbors and the support of world powers, have defined numerous international transportation corridors and energy pipeline projects that have practically bypassed Iran's optimal position and excluded Iran from international projects. It seems that the regional powers do not consider the Islamic Republic of Iran as a reliable and trustworthy partner in joint economic cooperation and do not tie their interests with Iran.

In the past four decades, the ideological geopolitical strategy of the Islamic Republic of Iran has hindered the prioritization of the economy in Iran's policies, especially in foreign policy.

Resilience of Iran's economy and reduction of vulnerability cannot be researched by the strategy of isolationism and closed door policy of the Islamic Republic of Iran. The geo-economic strategy and vision based on maritime orientation, which clearly supports the policies of open doors and increasing trade and commerce networks to be placed in the space of currents, can be the key and open the way for Iran to develop in the new world.

Conclusion

In the new world relations, Iran needs to review its macro policies and development strategy to benefit from its unique capacities. Although Iran is intrinsically located in a focal and hinged position among

many neighbors and geopolitical regions, from the perspective of geo-economics and the structure of the flow space, it is in the margin and isolation of the world. The research results show that Iran needs geo-economic insight and maritime strategy to activate its geographic and territorial capacities and advantages. Iran, in the light of geo-economic insight, can be inserted in the processes of regional development and the space of currents. By adopting the geo-economic vision and maritime strategy, ports and coastal areas, especially the Makran region, will become the drivers of Iran's development.

Funding

There is no funding support.

Authors' Contribution

the work. All of the authors approved the content of the manuscript and agreed on all aspects of

Conflict of Interest

Authors declared no conflict of interest.

Acknowledgments

We are grateful to all the scientific consultants of this paper

References

- 1) Baru, S. (2012). Geo-economics and strategy, *Survival Global Politics and Strategy*, 54, 47–58. <https://doi.org/10.1080/00396338.2012.690978>.
- 2) Beeson, M. (2018). Geoeconomics with Chinese characteristics: the BRI and China's evolving grand strategy, *Economic and Political Studies*, 6(3), 240-256. <https://doi.org/10.1080/20954816.2018.1498988>
- 3) Bishoyi, S. (2016). Geostrategic Imperative of the Indo-Pacific Region Emerging Trends and Regional Responses, *Journal of Defence Studies*, 10(1), 89–102.
- 4) Blackwill, R.D., & Harris, J. (2016). *War By Other Means: Geoeconomics and Statecraft* (1 ed). Cambridge, MA: Belknap Press.
- 5) BP (2020). *Statistical Review of World Energy*, 69th edition. British Petroleum.
- 6) Campling, L. & Colas, A. (2021). *Capitalism and the Sea: The Maritime Factor in the Making of the Modern World*, Verso.
- 7) Chen, j., Fei, Y., Lee, P. (2019). Overseas Port Investment Policy for China's Central and Local Governments in the Belt and Road Initiative, *Journal of Contemporary China*, 28(116), 196-215. <https://doi.org/10.1080/10670564.2018.1511392>
- 8) *Comprehensive Atlas of Gitashenasi* (2003), Tehran: Institute of Gitashenasi. [In Persian].
- 9) Dicken, P. (2015). *Global Shift: Mapping the changing Contours of the World Economy*; New York: The Guilford Press.
- 10) Domosh, M. (2013). Geoeconomic Imaginations and Economic Geography in the Early Twentieth Century. *Annals of the Association of American Geographers*, 103(4), 944–966. <https://doi.org/10.1080/00045608.2011.653740>.
- 11) Ezzati, E. and Veicy, H. (2006). Analysis of the Geopolitics and Geo-Economy of Iran – India Gas Pipeline. *Geopolitics Quarterly*, 2(4), 27-45. [In Persian].
- 12) Glassner, M. (1993). *Political Geography*, New York: John Wiley & sons.
- 13) Goldstein, J. & Pevehouse, J.C. (2014). *International Relations*, Tenth edition, Pearson.
- 14) Hafeznia, M.R. (2010), *National Power and Interests: Sources, Concepts and Measurement Methods*, Tehran: Entekhab. [In Persian].
- 15) Holslag, J. (2016). 'Geoeconomics in a Globalized World: the Case of China's Export Policy', *Asia Europe Journal*, 14(2), 173–184. <https://link.springer.com/article/10.1007/s10308-015-0441-y>.
- 16) Hsiung JC. (2009). The age of geoeconomics, China's global role, and prospects of cross-strait integration. *Journal of Chinese Political Science*, 14, 113–133. <https://doi.org/10.1007/s11366-009-9045-y>.

- 17) Iran Maritime Statistics (2016). Vice Presidency for Science and Technology, Technology Development Headquarter and Maritime Knowledge-Based Industries. [In Persian].
- 18) Johnson, O., & Choudhury, P. (2020). Maritime Theory Approach for Functional Effectiveness in the Indo-Pacific. *India Quarterly*, 76(3), 1–17
<https://doi.org/10.1177/0974928420936134>.
- 19) Karimipour, Y. (2000). *Iran and Neighbors*, Tehran: Khwarazmi University Press. [In Persian].
- 20) Karimipour, Y. (2014). *Geography Services, First and foremost, to make peace, (a survey of iran and its neighbors relations)*, by effort of H. Khaledi and P. Movafaghiyan, 2nd edition, Tehran: Entekhab publishing. [Persian].
- 21) Kazemi, A.A. (1990). *The role of power in society and international relations*, Tehran: Qoms Publishing. [In Persian].
- 22) Khan, M.Z. (2019). From Geo-Economics to Geo-Politics: Emerging Maritime Power-Politics in the Indo-Pacific Ocean Region, *Margalla Papers*, 2, 28-40.
- 23) Liang, Y., Mingxing C., Dadao L., Zijin D., and Zheng, Z. (2019). "The Spatial Evolution of Geoeconomic Pattern among China and Neighboring Countries since the Reform and Opening-Up" *Sustainability*, 11(7), 2168.
<https://doi.org/10.3390/su11072168>.
- 24) Lipkan, V., Kuznichenko, O., & Ivanov, A. (2023). Geoeconomics as a Tool of Modern Geostrategy. *Baltic Journal of Economic Studies*, 9(1), 113-123.
<https://doi.org/10.30525/2256-0742/2023-9-1-113-123>.
- 25) Mahan, A.T. (1890). *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, Boston: Little Brown and Company.
- 26) Morgenthau, H., Thompson, K., Clinton, D. (2005). *Politics Among Nations*, 7th Edition, McGraw-Hill Education.
- 27) Muir, R. (1987). *Modern Political Geography*, London: MacMillan.
- 28) Noorali, H., Flint, C., Ahmadi, S.A. (2022). Port power: Towards a new geopolitical world order, *Journal of Transport Geography*, 105, 103483.
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103483>.
- 29) Roshandel, J. (1995). *National Security and International System*, Tehran: Samt. [In Persian].
- 30) Scholvina, S.; Wigell, M. (2018). Power politics by economic means: Geoeconomics as an analytical approach and foreign policy practice. *Comparative Strategy*, 37(1), 73–84.
<https://doi.org/10.1080/01495933.2018.1419729>
- 31) Spykman, N.J. (1942). *America's Strategy in World Politics*, New York: Harcourt, Brace and Company.
- 32) Statistical Center of Iran (1400). *Statistical Yearbook of Iran 1400*. National Planning and Budget Organization. [In Persian].
- 33) Stavridis, J. (2017). *Sea Power: The History and Geopolitics of the World's Oceans*, Penguin Press.
- 34) Szabo SF. (2015). *Germany, Russia, and the rise of geo-economics*. Bloomsbury, London.
- 35) United States Department of Defense (2019). *Indo-Pacific strategy report: Preparedness, partnerships and promoting a networked region*. The Department of Defense.
- 36) Veicy, H. (2025). Explaining the Necessity of a Geo-economic Strategy for the Development of Makran Coasts. *Journal of Geography and Regional Development*, 23(1), 27-47. [In Persian].
<https://doi.org/10.22067/jgrd.2024.81544.1258>.
- 37) Veicy, H. (2021). A Study of Geopolitical and Geo-economic Competitions of China and India in Eurasia: Connection Corridors and Geopolitics of Chabahar and Gwadar Ports. *Human Geography Research*, 53(1), 213-226. [Persian].
<https://doi.org/10.22059/JHGR.2020.287558.1007998>.
- 38) Veicy, H. (2017). Investigation of the Geopolitical and Geo-economic Competitions of Pakistan and Iran to Create South-North Corridor of Eurasia: Preferences and Threats. *Geopolitics Quarterly*, 13(45), 101-124. [Persian].
https://journal.iag.ir/article_55697_6f9ac0bcf8a6b1ae9e64d3df6f56d8e2.pdf.
- 39) Wakelin, J. (1965). *The Roots of Diplomacy: how to study inter-state relations*, Routledge.
- 40) Wigell, M. (2016). Conceptualizing regional powers' geoeconomic strategies: neo-imperialism, neo-mercantilism, hegemony, and liberal institutionalism, *Asia Europe Journal*, 14, 135-151.
<https://doi.org/10.1007/s10308-015-0442-x>.

- 41) Wigell, M., Scholvin, S. & Aaltola, M. (2019). Geo-economics and power politics in the 21st century: The revival of economic statecraft. Routledge



پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی



بینش ژئواکونومیک و راهبرد دریاگرایی: توصیه‌هایی برای توسعه ایران

هادی ویسی^۱

۱. دانشیار جغرافیای سیاسی دانشگاه پیام‌نور، تهران، ایران. (نویسنده مسئول). E: hadiveicy@pnu.ac.ir

اطلاعات مقاله	چکیده
واژگان کلیدی: ژئواکونومیک دریاگرایی کریدور اقتصادی مکران توسعه تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۲/۱۰ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۰۷/۰۵ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۸/۰۹ تاریخ چاپ: ۱۴۰۴/۰۹/۰۱	سرزمین پهناور ایران از موقعیت منحصر به فرد جغرافیایی و ژئوپلیتیکی برخوردار است. ویژگی موقعیت نسبی ایران به گونه‌ای است که در اوراسیا در موقعیت دریایی و اقیانوسی، موقعیت کانونی و دسترسی مستقیم به مناطق ژئوپلیتیک پیرامونی و به طور کلی در موقعیت لولایی قرار دارد. با این وجود، ایران نتوانسته است در دنیای جدید از ظرفیت‌ها و مزیت‌های فوق‌العاده‌ی خود در راستای توسعه و منافع ملی و افزایش تولید قدرت و ثروت استفاده کند. هدف پژوهش حاضر، ارائه بینش و راهبرد مناسب برای بهره‌گیری از ظرفیت‌ها و مزیت‌های ایران در مناسبات جدید منطقه‌ای و جهانی در جهت توسعه و افزایش قدرت و منزلت ایران است. این پژوهش به روش توصیفی و تحلیلی و با استفاده از داده‌های کتابخانه‌ای انجام شده است. کوشش شده است ابتدا دیدگاه‌های نظری و بنیان‌های اندیشه‌ای موضوع تبیین گردد و سپس نگرش و بینش راهبردی ژئواکونومیک و مکمل آن دریاگرایی با نگاه به آینده برای پیشرفت و توسعه ایران تبیین و ضرورت انتخاب و بهره‌گیری از آن ارائه گردد. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که ایران برای فعال‌سازی ظرفیت‌ها و مزیت‌های جغرافیایی و سرزمینی خود نیازمند بینش ژئواکونومیک و راهبرد دریاگرایی است. ایران در پرتو بینش ژئواکونومیک می‌تواند در فرایندهای توسعه منطقه‌ای و فضای جریان‌ها قرار گیرد. با اتخاذ بینش ژئواکونومیک و راهبرد دریاگرایی، سرزمین ایران در مسیر کریدورهای اقتصادی اوراسیا قرار می‌گیرد و بنادر و مناطق ساحلی و به ویژه منطقه مکران پیشران توسعه ایران خواهد شد.

استناد: ویسی، هادی (۱۴۰۴). بینش ژئواکونومیک و راهبرد دریاگرایی: توصیه‌هایی برای توسعه ایران، نشریه جغرافیا، (۸۶) ۲۳، ۸۹-۷۱.

<http://doi.org/10.22034/jiga.2025.2047997.1362>

صاحب امتیاز: انجمن جغرافیایی ایران

© نویسندگان



مقدمه و پیشینه

در دوره معاصر، کمتر اندیشمند و صاحب نظر عرصه ژئوپلیتیک و توسعه است که بر اهمیت موقعیت راهبردی و ضرورت جایگاه سواحل و بنادر و تنگه ها و دسترسی به دریاها و اقیانوسها در تمدن سازی و تولید قدرت و ثروت کشورها تأکید نکرده باشد. تقریباً تمامی صاحب نظران این عرصه، دسترسی مناسب به سواحل و آبهای آزاد و بهره گیری از ظرفیتها و توانهای ساحلی و دریایی و حضور در دریا و آبهای آزاد را یکی از عوامل مهم و موثر بر پیشرفت و تولید قدرت ملی کشورها می دانند (Stavridis, 2017; Chen et al, 2018; Campling & Coals, 2021; Noorali et al, 2022). بر همین اساس، کشورهایی که محصور در خشکی اند و دسترسی مستقیم و بی واسطه به آبهای آزاد ندارند، از نظر شاخصهای قدرت و توسعه در وضعیت ضعیف و شکننده ای قرار دارند. این گونه کشورها آسیب پذیر و در مناسبات منطقه ای و بین المللی تا حدود زیادی منفعل هستند. اما این سخن بدین معنا نیست که هر دولت و کشوری که دسترسی به سواحل مناسب و آبهای دریایی و اقیانوسی دارد لزوماً کشوری دریاگرا و مبتنی بر تمدن دریایی و جایگاه مهمی در نظام قدرت منطقه ای و جهانی دارد.

کشورهایی که به سطح قدرت های مهم منطقه ای و جهانی رسیده اند، مبنای قدرت آنها معمولاً تک بعدی نیست و عوامل و شاخص های متعددی در شکل دادن به قدرت ملی آنها نقش داشته است. بسیاری از اندیشمندان و صاحب نظران حوزه قدرت ملی (Wakelin, 1965; Muir, 1987; Glassner, 1993; Morgenthau et al, 2005; کاظمی، ۱۳۷۰؛ روشندل، ۱۳۹۹؛ حافظ نیا، ۱۳۸۶) در کنار عوامل سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و نظامی بر عوامل جغرافیایی و به ویژه شکل و وسعت سرزمین، منابع، موقعیت و وضعیت دسترسی ها و نقش آنها در قدرت ملی کشورها تأکید کرده اند. در این میان، گلدشتاین و پیوهوس بر جغرافیا به عنوان عنصر قدرت و بر ویژگی های سرزمین و موقعیت به عنوان زیربنا و بستر ساز ژئوپلیتیک تأکید دارند (Goldstein & Pevehouse, 2014: 49). در این میان، موقعیت دریایی اهمیت فوق العاده ای برای کشورها در بستر سازی مناسبات قدرت دارد. موقعیت دریایی، امکان دسترسی بیشتری برای دولت متعلق به آن فراهم می کند. به طوری که آن کشور و دولت امکان مانور و ابتکار عمل بیشتر پیدا می کند. ضمن اینکه دریاها چه در ارتباط با سطح و زیر سطح چه در ارتباط با حمل و نقل و چه در ارتباط با منابع ثروت کف و زیر کف و منابع شیلات اهمیت فوق العاده ای دارند. کشوری که دسترسی بیشتری داشته باشد یقیناً از قدرت بیشتری برخوردار خواهد بود (حافظ نیا، ۱۳۸۶: ۸۹).

گرچه موقعیت دریایی و دسترسی به آبهای آزاد و اقیانوسی امکان فوق العاده ای را پیش روی کشور دارای چنین موقعیتی قرار می دهد اما در نبود بینش، نگرش و راهبرد مناسب برای بهره گیری از ظرفیت های دریایی این امکان فوق العاده را نه تنها منجر به خلق ثروت و قدرت نمی شود، بلکه ممکن است به شکل تهدید و بستر ساز نفوذ و سلطه سایر قدرت ها شود و مورد سوء استفاده قرار گیرد.

آشکارا، کشور پهناور ایران از موقعیت منحصر به فرد جغرافیایی و ژئوپلیتیکی در اوراسیا برخوردار است. مشخصه موقعیت نسبی ایران به گونه ای است که در موقعیت دریایی، موقعیت کانونی و دسترسی مستقیم به مناطق ژئوپلیتیک پیرامونی و به طور کلی در موقعیت لولایی قرار دارد. با این توضیح این مسئله به وجود می آید که چرا کشور ایران با وجود موقعیت لولایی و کانونی در منطقه و دسترسی به آبهای آزاد و اقیانوسی و در موقعیت پل جهان شرق و غرب و حد فاصل منطقه خلیج فارس و آسیای مرکزی و در بهترین موقعیت اتصال اوراسیا به اقیانوس هند، تا کنون نتوانسته است بر اساس مناسبات جدید از این ویژگی منحصر به فرد خود در راستای منافع ملی و افزایش تولید قدرت و ثروت استفاده کند.

با وجود مزیت و موقعیت فوق العاده سرزمینی ایران، دولت جمهوری اسلامی ایران نه تنها نتوانسته است ابتکار عمل در طراحی و ایجاد پروژه‌های اقتصادی مشترک منطقه‌ای به دست گیرد و اجرا کند بلکه توسط رقبا در بسیاری از پروژه‌های منطقه‌ای (کریدورهای منطقه‌ای و خطوط لوله نفت و گاز بین‌المللی منطقه‌ای) حذف شده است. بنابراین، گرچه بسیاری از منابع و کارشناسان به درستی، موقعیت ایران را فوق العاده و به لحاظ دسترسی و ارتباطی به مناطق ژئوپلیتیکی و بازارهای هدف منحصر به فرد می‌دانند، اما نادیده انگاشتن سرزمین ایران و حذف ایران از پروژه‌های بین‌المللی (کریدورهای منطقه‌ای و خطوط لوله نفت و گاز بین‌المللی منطقه‌ای) مسئله بسیار مهمی است که نیازمند بررسی دقیق است.

این پژوهش با هدف ارائه بینش و راهبرد عملی برای بهره‌گیری از ظرفیت‌ها و مزیت‌های ایران در مناسبات جدید منطقه‌ای و جهانی و برای عبور از وضع موجود و در جهت توسعه و افزایش قدرت و منزلت ایران، انجام شده است. نوآوری و تمایز این پژوهش در تمرکز دقیق بر تلفیق رویکرد ژئواکونومیک با راهبرد دریاگرایی به عنوان چارچوبی مهم برای بهره‌گیری بهینه از ظرفیت‌ها و مزیت‌های جغرافیایی و ژئوپلیتیکی ایران است؛ رویکردی که در مطالعات پیشین کمتر بدان پرداخته شده است. این پژوهش با تحلیل هم‌افزای این دو نگرش، فراتر از تبیین صرف موقعیت مکانی، به ارائه راهبردهای عملی و آینده‌نگر برای فعال‌سازی بنادر، کریدورهای اقتصادی و فضای جریان‌های منطقه‌ای می‌پردازد. چنین رویکردی، ضمن تأکید بر ضرورت بازتعریف جایگاه ایران در مناسبات نوین جهانی، نقش مهمی در ارتقاء قدرت ملی و توسعه پایدار کشور ایفا می‌کند و از این جهت، گامی نوین و متمایز در مطالعات ژئوپلیتیک و توسعه راهبردی ایران محسوب می‌شود.

مبانی نظری

بینش و راهبرد ژئواکونومیک

استراتژی یا راهبرد، بهترین نگرش و بینش و برنامه کلان عملی از میان رویکردها و دیدگاه‌های مختلف برای رسیدن به اهداف مورد نظر است. این مسئله در کشورداری^۱ موضوع کلیدی و محوری است. در امور کشورداری، راهبردهای کلان تا حدود زیادی جهت‌گیری، نظام برنامه‌ریزی و مسیر آینده هر کشور را معین می‌کند. در حقیقت، راهبردهای کلان، تعیین اولویت‌ها است و به صورت چتری بر سیاست‌ها و برنامه‌های کشور سایه می‌افکند. بر همین اساس، سیاست‌ها و برنامه‌های اجرایی و توسعه کشور تابع راهبردهای کلان ملی هستند.

در دهه‌های اخیر، کشورهایی در مسیر توسعه و پیشرفت قرار گرفته‌اند و با رشد مناسب از نردبان شاخصه‌های توسعه و قدرت ملی در سطح جهانی بالا رفته‌اند که در انتخاب راهبردهای کلان ملی درست عمل کردند. آنهایی که تصویر مناسبی از موفقیت و کامیابی خود را در امور کشورداری و توسعه و مناسبات بین‌المللی در افکار عمومی و عرصه جهانی ارائه داده‌اند و آن را اثبات کرده‌اند، محصول و مدیون انتخاب و اجرای درست راهبردها و استراتژی‌های خویش هستند. این بدان معنا است برای موفقیت در توسعه و پیشرفت ابتدا باید استراتژی و راهبرد مناسب انتخاب کرد و سپس بر سایر لوازم آن یعنی سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی، مدیریت، ساختار نهادی، نظم و انضباط و سخت‌کوشی و نظایر آن تمرکز کرد.

^۱ Statecraft

به دیگر سخن، در حالی که استراتژی غلط است؛ برنامه‌ریزی، مدیریت، سخت‌کوشی و صرف هزینه‌های گزاف بی‌نتیجه خواهد بود. راهبرد اشتباه به بی‌راهه رفتن است و موجب هدر رفت هزینه‌ها و سرمایه‌های ملی و از دست رفتن فرصت‌ها و موجب عقب ماندگی و درماندگی کشور خواهد شد. برای مثال، موفقیت و پیشرفت کره جنوبی و عقب ماندگی و واپسگرایی کره شمالی تا حدود بسیار زیادی ریشه در انتخاب ایدئولوژی و نوع استراتژی و راهبرد کشورداری آنها دارد. در حالی که سرزمین، موقعیت، نژاد، زبان، فرهنگ، هوش و استعداد و گذشته تاریخی دو کشور و دو ملت مشابه است و در بسیاری از موارد با هم مشترک و یا عین هم هستند، در دهه‌های اخیر اتخاذ راهبردهای متفاوت دو دولت، منجر به خلق دو کشور با دو جهان متفاوت شده است. شکاف رفاه و توسعه میان آنها بسیار عمیق و فاصله سطح توسعه یافتگی آنها نجومی شده است.

در جهان جدید، کشورهایی پیشگام رشد و توسعه بوده‌اند که راهبردهای کلان ملی خود را با محوریت و انگیزه‌های اقتصادی تعریف کرده‌اند. آنگاه که کشورها این نگرش را در تعقیب منافع ملی خود در عرصه منطقه‌ای و بین‌المللی وارد می‌کنند و نوعی از همکاری و رقابت شکل می‌دهند، «ژئواکونومیک» متولد می‌شود. به لحاظ ماهیت، ژئواکونومیک، نوعی راهبرد کلان و بینش عملی برای تأمین و دفاع از منافع ملی و تنظیم روابط قدرت در جهان جدید است.

لیپکان و همکاران، ژئواکونومیک را ابزاری کلیدی در ژئواستراتژی مدرن می‌دانند (Lipkan et al, 2023: 113). از نگاه ویگل و همکاران، ژئواکونومیک یک رویکرد و عمل راهبردی و چارچوب تحلیلی است که در سنت واقع‌گرایی بین‌الملل قرار دارد و به جنبه مهم فزاینده‌ای از روابط بین‌الملل معاصر تبدیل شده است (Wigell et al, 2019: 9). در جهان جدید، اهرم‌های اقتصادی نسبت به ابزارهای نظامی نقش بیشتری در پیگیری منافع ملی کشورها دارند. بر این اساس، الزامات ژئواکونومیک به وضوح در سیاست خارجی بسیاری از قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی دیده می‌شود و به بخش مهمی از رفتار راهبردی و ژئواستراتژیک آنها تبدیل شده است (Szabo, 2015; Hsiung, 2009; Wigell, 2016). بلکویل و هریس در کتاب «جنگ با ابزارهای دیگر: ژئواکونومیک و کشورداری»،^۱ خاطرنشان کردند که ژئواکونومیک نوعی راهبرد کشورداری برای توسعه منافع ملی است (Blackwill & Harris, 2016: 20). در حقیقت، این اندیشه راهبردی که در عصر جهانی شدن گسترش فزاینده‌ای داشته است، استفاده از ابزارهای اقتصادی برای تقویت زیربنا و زیرساخت‌های قدرت ملی و ترویج و دفاع از منافع ملی است که می‌تواند نتایج ژئوپلیتیک سودمند تولید کند و دستاوردهای صلح‌آمیز داشته باشد.

در استراتژی ژئواکونومیک، مشارکت کشورها در همکاری‌های منطقه‌ای معنای بیشتری می‌یابد و «منافع مشترک» کلید همکاری میان کشورها است. در سده بیست و یکم، این نگرش راهبردی در مناسبات قدرت به نگرش غالب و فراگیر تبدیل شده و بسیاری از کشورها و دولت‌ها در تلاشند تا بینش و راهبرد ژئواکونومیک را محور برنامه‌های توسعه‌ای خود قرار دهند.

نباید تصور کرد که ژئواکونومیک در مقابل ژئوپلیتیک است. ژئواکونومیک با ژئوپلیتیک ایدئولوژیک ناسازگار است و الا خود نوعی ژئوپلیتیک است و زیر مجموعه و شاخه‌ای از ژئوپلیتیک به حساب می‌آید. ژئواکونومیک نوعی رویکرد و روش راهبردی با بن‌مایه ژئوپلیتیک برای توسعه منافع و قدرت است. بر همین اساس که بارو خاطرنشان می‌کند از آنجایی که

^۱- Geo-economics

^۲- War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft

ژئواکونومیک تعامل بین اقتصاد و ژئوپلیتیک است، توسعه اقتصادی تأثیر ژئوپلیتیکی دارد (Baru, 2012: 47). از نگاه، شولین و ویگل، ژئواکونومیک شکل جدیدی از سیاست قدرت است که دولت‌ها از طریق آن اهداف ژئواستراتژیک را تعقیب می‌کنند. در اصل، ژئواکونومیک نشان دهنده انواع روابط اقتصادی است که بر اساس موقعیت جغرافیایی، منابع و ساختارهای اقتصادی در چارچوب همکاری، همیاری، رقابت و مقابله بین کشورهای شکل می‌گیرد (Scholvin & Wigell, 2018: 81).

بینش و ادراک ژئواکونومیک در مقایسه با بینش و ادراک ژئوپلیتیک منجر به خلق جغرافیای متفاوت و ایجاد تصور و فضای امید و همکاری می‌شود که از مسیر آن صلح و توسعه قابل دسترس است. در حالی که بینش ژئوپلیتیک و به ویژه ژئوپلیتیک ایدئولوژیک بر جداسازی و مرزبندی با چشم‌اندازی از پرده‌های آهنین، دیوارکشی و امپراتوری‌های شیطانی و شرور، و بلوک‌بندی‌های فرهنگی و تمدنی متضاد و دوگانه‌های ایدئولوژیک استوار است، در بینش ژئواکونومیک، تمرکز بر منافع مشترک، تمرکز و تأکید بر شبکه‌ها، اتصالات و پیوستگی‌ها واحدهای سیاسی فضایی است (ویسی، ۱۴۰۴: ۳۵) و بر پیوندهای فرامرزی و همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی برای کسب منافع ملی و منطقه‌ای ملموس و عینی تأکید دارد. بر همین اساس، تصورات ژئوپلیتیکی و تصویرسازی ذهنی نسبت به فضاهای جغرافیایی و کشورها ساخته می‌شود که بر پایه ژئوپلیتیک ایدئولوژیک، گفتمان ترس و ناامیدی و در مقابل آن بر اساس ارزشهای ژئواکونومیک، گفتمان امید و توسعه به وجود می‌آید.

در عین حال، ابزارها و رویکردهای ژئواکونومیک به صورت پیوسته در حال دگرگونی و تکامل است. در عصر جهانی شدن، تعاملات و دگرگونی عوامل ژئواکونومیک بزرگ‌تر، سریع‌تر و پیچیده‌تر است (Dicken, 2015: 6). در سده بیستم و یکم، تصورات ژئواکونومیک موجب گسترش دامنه فعالیت‌های اقتصادی و مشروعیت بخشی به آنها شده و ژئواکونومیک را به عنوان حوزه گفتمانی جدید پیش روی کشورها و بازیگران منطقه‌ای و بین‌المللی قرار داده است (Domosh, 2013: 944). باید توجه داشت که گاهی همکاری‌های ژئواکونومیک دولت‌های همسو ممکن است جنبه‌ها و اهداف ژئوپلیتیکی نیز داشته باشد. به گونه‌ای که از ابزارهای ژئواکونومیک بر علیه یک یا چند دولت و واحد سیاسی استفاده می‌کنند که معروف‌ترین آنها تحریم‌های اقتصادی است. به عبارت دیگر، نه تنها راهبرد ژئواکونومیک رویکرد مناسبی برای توسعه و پیشرفت کشور است بلکه ابزار مناسب برای دفاع و مقابله با دشمن و تضعیف بازیگر متخاصم از طریق قدرت نرم است.

دریاگرایی و ژئواکونومیک

به طور کلی و بر اساس شواهد تاریخی، در امور کشورداری و در عرصه بین‌المللی و منطقه‌ای، سیاست دریایی پویاتر و تأثیرگذارتر از سیاست قاره‌ای است (Khan, 2019: 31). سیاست دریایی، فعال، برون‌گرا و مشارکت‌جو است و در مقابل، سیاست قاره‌ای که درون‌گرا و کمتر مشارکتی است، قرار می‌گیرد. هم‌چنانکه که اهمیت سیاست دریایی در نظریه‌های ژئوپلیتیک کلاسیک قدرت دریایی ماهان و ریملند اسپایکمن مورد تأکید بود (Mahan, 1890; Spykman, 1942)، در جهان جدید نیز نه تنها از ارزش و اعتبار سیاست دریای‌گرایی کم نشده است؛ بلکه با نگاهی نو، دریاگرایی جایگاه محوری در راهبردهای ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیک قدرتها پیدا کرده است. در این میان، راهبرد ژئواکونومیک به عنوان رویکردی از ژئواستراتژی و ژئوپلیتیک در هماهنگی و انطباق کامل با سیاست دریایی و دریاگرایی است. چرا که ژئواکونومیک در پیوند نزدیک با اقتصاد دریاپایه و بهره‌گیری از مزیت‌های اقتصاد دسترسی در پروژه‌های بزرگ حمل و نقل و در ارتباط با ایجاد

و رونق دروازه‌ها، بنادر، باراندازها، اسکله‌ها و کریدورها برای دستیابی به دستاوردهای ژئوپلیتیک سودمند است. اتصال و پل زدن بین حوزه‌ای (دریایی - خشکی) بخش مهمی از اندیشه و راهبرد ژئواکونومیک است. پیوندهای قوی بین فضایی و اتصال پایدار و شبکه‌سازی با محوریت بنادر خود یک راهبرد مهم در رقابت‌های ژئواکونومیک است که اساس سیاست‌های منطقه‌ای و فراملی قدرتها تشکیل می‌دهد.

کشورهای ساحلی و متصل اقیانوسی در سیاست‌های منطقه‌ای و بین‌المللی همواره در معرض دو رویکرد و سیاست درون به بیرون و رویکرد بیرون به درون قرار دارند. رویکرد درون به بیرون در سیاست قدرت دریایی بر افزایش قابلیت‌های درونی کشورها از طریق کاوش و بهره‌برداری از پایه اقتصادی برای توسعه پایدار تأکید دارد. از آنجایی که رویکرد درون به بیرون به عنوان یک رابطه چرخه‌ای عمل می‌کند، ژئواستراتژی و سپس ژئوپلیتیک به ترتیب از ژئواکونومیک پیروی می‌کنند (Khan, 2019: 30). این بدان معناست که راهبردهای کلان ژئواستراتژی و ژئوپلیتیک خصلت ژئواکونومیک پیدا کردند. کشورهای حاشیه دریاها و اقیانوس‌ها بازیگران یا واحدهای اساسی هستند که در صورت اتخاذ راهبرد ژئواکونومیک می‌توانند در پیوندهای اقتصادی منطقه‌ای و بین‌المللی نقش فعال ایفا کنند و زمینه‌ساز رشد و توسعه پایدار و ثبات ملی کشورشان گردند.

ارتباط و اتصال مراکز مهم تجاری مسئله ذاتی در تعاملات اقتصادی و رونق تجاری است. در سده بیست و یکم، گام‌های مختلفی برای ایجاد اتصال بیشتر و یکپارچگی اقتصادی در محدوده وسیع آسیا-پاسفیک دیده می‌شود. تکاپوی چین و هند برای ایجاد کریدورهای اقتصادی منطقه‌ای بخش مهمی از نظام نوظهور ژئوپلیتیک جدید جهانی خواهد بود که در بستر اندیشه ژئواکونومیک و دریاگرایی در حال شکل گرفتن است.

چین نمونه عالی از یک کشور موفق برای بهره‌گیری از راهبرد ژئواکونومیک و سیاست دریاگرایی در مسیر توسعه است. اصلاحات راهبردی و ساختاری دنگ شیائو پینگ (۱۹۷۸-۱۹۸۹) در چارچوب «سیاست‌های درهای باز» که اتکا بر بنادر و پیوند با بازارهای جهانی داشت، نقطه عطف چین جدید است. در این تحول، اقتصاد در اولویت نخست برنامه‌های چین قرار گرفت و به تدریج چین از یک کشور ضعیف اقتصادی و جایگاه نامناسب قدرت ملی به قدرت اقتصادی جهانی و جایگاه مهم بین‌المللی تبدیل شد (Beeson, 2018: 240). در استراتژی کلان ژئواکونومیک چین، اقتصاد و ابزارهای اقتصادی پیشران توسعه روابط چین با همسایگان و کشورهای جهان قرار گرفت و قدرت نمایی نظامی و گفتمان ژئوپلیتیک فرهنگی و ادعایی و رقابتی تنش‌زا جای خود را به گفتمان مشارکت، توسعه اقتصادی، صلح و همکاری داد. هولسلگ تأکید کرد چین از منابع مالی، سرمایه‌گذاری، تجارت و پل‌های ارتباطی به عنوان ابزاری برای اتحاد و گسترش حوزه نفوذ و به دست آوردن نفوذ استراتژیک و بستر رشد جهانی خود استفاده کرده است (Holtslag, 2016: 173).

آنچه که به نام اصلاحات و سیاست‌های درهای باز چین ارائه شد، صحنه عملیاتی آن تقریباً به صورت کامل بر مبنای ظرفیت‌های مناطق ساحلی و شهرهای بندرگاهی و در چارچوب دریاگرایی و اقتصاد آبی در مناطق آزاد چین و در سواحل اقیانوس آرام و دریای چین تعریف شد. محور توسعه چین جدید بر کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های اقیانوس آرام و زنجیره شهرهای بندری این کشور و از جمله شانگهای، هانگژو، گوانگژو، چینگ دائو، تیانجین، شیامن، نانجینگ، شنزن، لینگ یونگ یانگ، نینگبو، چنگ‌چینگ و ماکائو بنیان گذاشته شد و در دوره جدید با ابرپروژه ابتکار کمربند راه^۱ هم‌تکمیلی

^۱- opening-up policy

^۲- Belt and Road Initiative

راهبرد دریاگرایی و خشکی را هم‌افزا کرد. بدین ترتیب، راهبرد دریاگرایی و بینش ژئواکونومیک چین، انقلاب بزرگی در توسعه اقتصادی چین به وجود آورد به گونه‌ای که چین از کشور جهان سومی، درون‌گرا، خشکی پایه و ضعیف به قدرت برتر اقتصادی تبدیل کرد و سال به سال با رشد مناسب اقتصادی از نردبان هندسه جهانی قدرت بالا رفت و به بازیگری فعال و مهم در عرصه بین‌الملل و جهانی تبدیل گشت.

روش تحقیق

پژوهش حاضر از نظر ماهیت کاربردی و به روش توصیفی و تحلیلی انجام شده است. داده‌های مورد نیاز پژوهش به روش کتابخانه‌ای و از طریق فیش‌برداری انجام شده است. تلاش شده است از منابع معتبر و مقالات علمی جدید و مستند و نظریه‌های صاحب‌نظران مرتبط با موضوع استفاده شود. کوشش محقق بر آن بوده است تا ابتدا دیدگاه‌های نظری و بنیان‌های اندیشه‌ای موضوع تبیین گردد و سپس متناسب با دوره جمهوری اسلامی ایران و فضای ژئوپلیتیکی وضع موجود با نگرش و بینش ژئواکونومیک مورد نقد و بررسی قرار گیرد. همچنین سعی شده است نگرش و بینش راهبردی ژئواکونومیک و مکمل آن دریاگرایی با نگاه به آینده برای پیشرفت و توسعه ایران تبیین و ضرورت انتخاب و بهره‌گیری از آن توصیه گردد.

بحث و یافته‌ها

از دیرباز دریاها و اقیانوس‌ها عرصه تعامل و رقابت میان ملت‌ها و دولت‌ها بوده است. دریاها، واسطه‌ای تاریخی برای ارتباط، تجارت و فرهنگ بوده‌اند. به دیگر سخن، دریاها و آبهای اقیانوسی تسهیل‌گر ارتباطات میان فرهنگی، زبانی، تمدنی و آئینی و به طور کلی جابجایی انسان‌ها، کالاها و اندیشه‌ها در هزاران مایل دریایی از یک ساحل به ساحل دیگر بوده است. دریاها احساس همسایگی و پیوستگی منافع را گسترش داده است. در حالی که مفهوم همسایگی در خشکی‌ها به معنای داشتن مرز مشترک و همجوار بودن است، دریاها احساس همسایگی را فراتر از درک سنتی از کشورهای همسایه ایجاد کرده و کشورهای دو طرف کرانه یک دریا یا خلیج را همسایه کرده است (Johnson & Choudhury, 2020: 3). از این منظر، آبهای دریایی و اقیانوسی بستر ساز و تسهیل‌گر اتصال و ارتباط میان حوزه‌های تمدنی و فرهنگی بوده است.

در دوره باستان، حضور در دریاها و فعالیت ناوگان‌های تجاری و اتصال بنادر یکی از پایه‌های اصلی تمدن درخشان یونانیان و ایرانیان بود که علاوه بر گسترش منافع اقتصادی و ملی و ارتباطات فرهنگی، تعیین‌کننده ساختار قدرت و نظم جهانی بود. این مسئله در دوره درخشش تمدن اسلامی تا حدودی بر اساس حضور بازرگانان مسلمان در دریاها و رونق تجارت در مسیر جاده ابریشم و جاده ادویه و ارتباطات شرق و غرب ادامه یافت. اما بیش از پیش، توجه به عرصه دریاها و بنادر و اهمیت ارتباطات تجاری و تسلط بر آبهای اقیانوسی پس از رنسانس به وجود آمد. به گونه‌ای که یکی از عوامل اصلی موفقیت تمدن غرب و استمرار درخشش آن انتخاب راهبرد دریایی و حضور در دریاها و تسلط بر آبهای آزاد و کنترل سواحل بود. به ترتیب، قدرتهای جهانی پرتغال، اسپانیا، بریتانیا، فرانسه، مجدداً بریتانیا و ایالات متحده آمریکا تا حدود زیادی با تسلط بر دریاها به قدرت جهانی رسیدند. بر اساس شواهد تاریخی، هر زمان قدرت رقیب بر حوزه‌های نفوذ

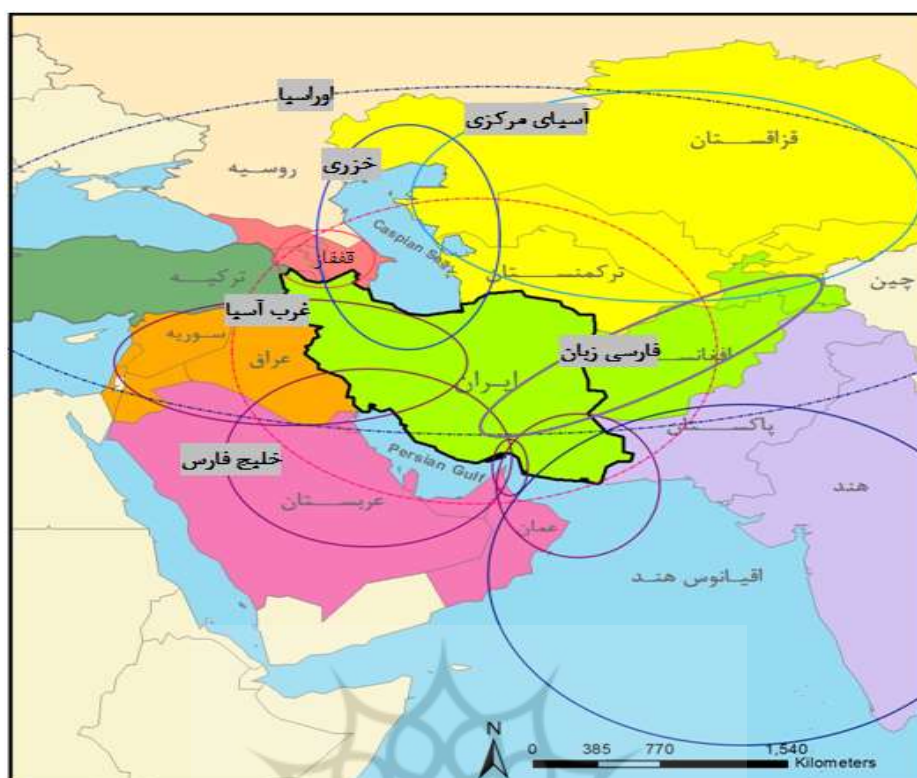
دریایی غلبه کرده موجب سقوط یک قدرت و ظهور قدرت دیگر شده است. بنابراین، نفوذ در دریاها شاخص مهم قدرت جهانی است و ظهور یا افول یک قدرت تا حدود زیادی بستگی به حضور و نفوذ در دریاها دارد.

خیزش اقتصادی آسیایی و تحولات جدید حوزه پاسفیک و هند، رویکرد نوینی از دریاگرایی و پیوندهای فراملی بر اساس کریدورهای اقتصادی ایجاد کرده است. اتصال بهینه بین حوزه‌ای قاره‌ای و دریایی مسئله مهمی در مناسبات ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک در جهان جدید است که می‌تواند آینده نظام قدرت جهانی را تعیین کند. در این میان، کشور پهنای ایران و موقعیت منحصر به فرد جغرافیایی آن در بخش جدار نازک ریملند و در بهینه‌ترین مسیر اتصال حوزه اقیانوسی هند به قلب اوراسیا واجد ارزشها و مزیت‌های ژئواکونومیک فراوان است که می‌تواند در خدمت توسعه ایران قرار گیرد.

ایران با وسعت ۱۶۴۸۰۰۰ کیلومتر مربع به عنوان هفدهمین کشور وسیع جهان (اطلس جامع گیتاشناسی، ۱۳۸۲: ۸۳)، در محدوده موسوم به خاورمیانه در منطقه جنوب غرب آسیا مابین دریای خزر و خلیج فارس و در شمال غرب اقیانوس هند واقع شده است. وسعت سرزمین و موقعیت کانونی موجب شده تا ایران عضو ۹ منطقه ژئوپلیتیکی (کشورهای منطقه آسیا، کشورهای منطقه جنوب غرب آسیا، کشورهای غرب آسیا، کشورهای منطقه خلیج فارس، کشورهای منطقه تنگه هرمز و دریای عمان، کشورهای منطقه اقیانوس هند، کشورهای منطقه دریای خزر، کشورهای حوزه تمدنی ایران و منطقه کشورهای فارسی زبان)، همجوار با سه منطقه ژئوپلیتیکی (کشورهای منطقه آسیای مرکزی، کشورهای منطقه قفقاز و کشورهای منطقه اوراسیا)، همسایه با ۱۵ کشور مستقل و ۲۵ واحد سیاسی (مستقل و خودمختار) (کریمی‌پور، ۱۳۷۹: ۲۳) و حد فاصل جهان شرق و غرب و رابط شمال و جنوب باشد (شکل ۱).

این موقعیت باعث شده است تا بسیاری از کشورهای منطقه برای رهایی از تنگناهای ارتباطی خود نیازمند فضای سرزمینی ایران باشند. به باور کریمی‌پور، موقعیت جغرافیایی ایران به گونه‌ای است که به عنوان هارتلند ارتباطی همسایگان خود عمل می‌کند (کریمی‌پور، ۱۳۹۴: ۷۴).

به نظر می‌رسد که همجواری با واحدهای سیاسی متنوع و متکثر، عضویت و سهمیم بودن در مناطق جغرافیایی و ژئوپلیتیکی و دسترسی بی‌واسطه به مناطق ژئوپلیتیکی و به ویژه در موقعیت بهینه گذرگاهی اتصال هسته اوراسیا به حوزه اقیانوسی هند، منافع و مزیت‌های زیادی را برای ایران در قلمروهای متداخل ژئوپلیتیکی پیرامونی ایجاد کرده و به ایران نقش و جایگاه سرزمین لولایی و چهارراهی داده است. با این وجود، ایران کمتر توانسته است از مزیت‌های موقعیت فوق العاده خود استفاده کند.



شکل ۱. نقشه مناطق ژئوپلیتیکی پیرامون ایران
منبع: (ترسیم از نگارنده)

در نبود بینش مناسب راهبردی، ظرفیت‌ها و مزیت‌های بی‌شمار ایران در عرصه تجاری و بازرگانی معطل مانده و ایجاد مسیرهای مناسب و بهینه ترانزیتی و کریدورهای تجاری از سرزمین ایران مغفول مانده است. در دو دهه اخیر، بحث‌های زیادی در خصوص اهمیت بندر اقیانوسی چابهار و سواحل مکران و نقش آن در کریدور شمال و جنوب شده است. اگرچه بندر چابهار مهمترین و بزرگترین بندر در ساحل ایرانی دریای عمان و نگین سواحل مکران است و دو اسکله شهید بهشتی و شهید کلاتری در چابهار با ظرفیت اسمی سه هزار تن تخلیه و بارگیری کالا در سال موجب شده تا بر اهمیت تجاری و بازرگانی این بندر تأکید کنند، اما در عمل بندر چابهار کمتر از ۵ درصد وزنی کالاهای غیر نفتی تخلیه شده و حدود یک درصد وزنی کالاهای غیر نفتی بارگیری شده از شناورها در بنادر ایران به خود اختصاص داده است (مرکز آمار ایران، ۱۴۰۰: ۴۶۰-۴۶۱). این ناچیز هیچ تناسبی با ظرفیتهای کم نظیر بندر چابهار ندارد. به نظر می‌رسد تا کنون چابهار نه تنها نیازهای کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی و حوزه خزر و کشور افغانستان را پوشش نداده است؛ بلکه نقش مهمی در صادرات کالاهای ایرانی و واردات کالاهای مورد نیاز ایران نیز نداشته است. این مشکل بزرگ ریشه در انتخاب‌های نامناسب راهبردی و عدم تناسب با تحولات جهانی دارد.

به نظر می‌رسد ایران از درک مناسبات جدید جهانی عقب مانده و بر خلاف موقعیت ذاتی و ارزشمند خود، مسیر تنهایی و انزواگرایی در پیش گرفته است. ایران باید بتواند با درک تحولات جدید جهانی و اتخاذ بینش راهبردی منطقی جدید قدرت بر اساس ژئواکونومیک نقش و اهمیت خود را بازساخت کند.

انقلاب صنعتی و تمدن غربی که بر اساس محوریت دریاگرایی و پیشرانی بنادر به وجود آمد و صحنه عملیات اصلی آن در کرانه‌های دو طرف آتلانتیک بود، در هزاره جدید شواهدی از تغییر آرایش فضایی قدرت‌های اقتصادی و چرخش در هندسه جهانی قدرت در حال آشکار شدن است. به گونه‌ای که رفته رفته مشرق زمین و کشورهای حوزه پاسفیک و هند در احیا و بازخیزی اقتصادی و گسترش راه‌های تجاری و بازرگانی توانسته‌اند سهم عمده‌ای از مبادلات جهانی را به دست آورده‌اند و به قطب اقتصادی و کانون اصلی تجاری و بازرگانی جهانی تبدیل شوند. این فرایند موجب شده است حوزه اقیانوسی پاسفیک - هند به عنوان عرصه‌ای فعال و قدرتمند برای باز تعریف نظام بین الملل جدید باشد. به نظر می‌رسد که سده بیست و یکم، سده آسیا و برتری حوزه پاسفیک - هند خواهد بود. از این رو، بار دیگر، نظام بین‌الملل شاهد افزایش اهمیت بُعد دریایی در سیاست جهانی است. در نظام پسا وستفالیایی، حوزه دریایی به محور سیاست جهانی آسیا در جهان چندقطبی نوظهور تبدیل شده است (Johnson & Choudhury, 2020: 4). بیشتر این تعاملات در صحنه بازتعریف‌شده منطقه اقیانوس هند و پاسفیک قرار دارند. حوزه پاسفیک - هند، به عنوان یک مفهوم ژئواکونومیک نوظهور، در مطالعات مناسبات جهانی اهمیت فوق العاده‌ای یافته است (Bishoyi, 2015: 89). این منطقه به عنوان مرکز تجارت و سرمایه‌گذاری بین‌المللی ظهور کرده است، زیرا بازار بزرگی را در بر می‌گیرد و نیمی از جمعیت جهان را در خود جای داده است. بر اساس گزارش وزارت دفاع ایالات متحده آمریکا، نه بندر از ده بندر شلوغ جهان، ۶۰ درصد از تجارت دریایی جهانی و تقریباً یک سوم از حمل و نقل دریایی جهانی از طریق این منطقه انجام می‌شود (United States Department of Defence, 2019: 1).

این منطقه در پیوند تجارت و بازرگانی جهانی قرار دارد و تقریباً نیمی از ۹۰۰۰۰ کشتی تجاری جهان و دو سوم تجارت نفت جهانی از طریق خطوط دریایی آن تردد می‌کنند (United States Department of Defence, 2019: 33). غول‌های اقتصادی نوظهور چین، کره جنوبی، هند، اندونزی و حوزه آسه‌آن، تغییر پارادایم آتلانتیک به نفع پاسفیک و هند رقم زده است. پروژه عظیم احیاء جاده ابریشم (ابتکار کمربند جاده) و طراحی کریدورهای متعدد بین‌المللی، اتحادیه‌های همکاری‌های اقتصادی و منطقه‌گرایی‌ها در آسیا و اوراسیا نشان از دنیای جدید و مناسبات جدید در حوزه روابط بین‌الملل و مناسبات قدرت است که محور اندیشه آن اقتصاد و بینش ژئواکونومیک است.

غول‌های اقتصادی آسیایی برای گسترش حوزه‌های تجاری و بازرگانی خود و به ویژه دسترسی به قلب اوراسیا یعنی کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز، فدراسیون روسیه، افغانستان و نیاز به اتصال بازارهای شرق و غرب جهان از طریق مسیرهای کوتاه و آسان‌تر و کم هزینه‌تر موجب شده است تا قدرت‌های غربی و آسیایی نیازمند فضای سرزمینی ایران باشند. دسترسی اقیانوسی کشور ایران و وجود سواحل طولانی خلیج فارس و به ویژه سواحل دریای عمان موسوم به مکران و اتصال سرزمینی با کشورهای قلب اوراسیا سبب شده است که موقعیت ایران و سرزمین ایران اهمیت ژئواکونومیک دوچندانی داشته باشد (ویسی، ۱۳۹۶: ۱۰۱). با این وجود، تضادهای اهداف ژئوپلیتیک با قدرت‌های منطقه‌ای و قدرت‌های جهانی غربی و اتخاذ بینش ژئوپولیتیک ایدئولوژیک در جمهوری اسلامی ایران مانع هر گونه همکاری‌های اقتصادی پایدار در پروژه‌های بزرگ توسعه منطقه‌ای و از جمله کریدورهای بین‌المللی و انتقال خطوط لوله نفت و گاز بین‌المللی شده است. ایران بیش از سه دهه است که درگیر ایده و احداث خط خط لوله گاز ایران، پاکستان و هند موسوم به خط لوله صلح است و تا کنون به سرانجام نرسیده و آینده آن نامعلوم است (عزتی و ویسی، ۱۳۸۵: ۲۷). کریدور حمل

و نقل بین‌المللی شمال-جنوب موسوم به نوستراک^۱ که از مبدأ بندر بمبئی هند به چابهار و از سرزمین ایران به روسیه و سن پترزبورگ طراحی شده و میان دولت‌های روسیه، ایران و هند توافق شده است (ویسی، ۱۴۰۰: ۲۱۸)، سرعت و پیشرفت لازم را نداشته و آینده آن پرابهام است.

بدین ترتیب، ایران تجارب موفقی در پروژه‌های زیرساختی منطقه‌ای و بین‌المللی نداشته است. به نظر می‌رسد که جهان و بازارهای منطقه‌ای و جهانی منتظر ایران نبوده و به انتظار نخواهد نشست و نیازهای خود را از طریق راه‌ها دیگر تأمین خواهد کرد. قدرت‌های منطقه‌ای رقیب ایران با همکاری همسایگان ایران و حمایت قدرت‌های جهانی کریدورهای بین‌المللی حمل و نقل و پروژه‌های خطوط لوله انرژی متعددی را تعریف کرده‌اند که عملاً موقعیت بهینه ایران را دور زده‌اند و ایران را از پروژه‌های بین‌المللی کنار گذاشته‌اند. (جدول ۱) و (شکل ۲) کریدورهای حمل و نقل بین‌المللی و خطوط لوله‌های انرژی که فضای ایران را دور زده‌اند و بدون وابستگی به سرزمین ایران طراحی و بسیاری از آنها اجرا کرده‌اند و یا در حال تکمیل است، فهرست و ترسیم شده است.

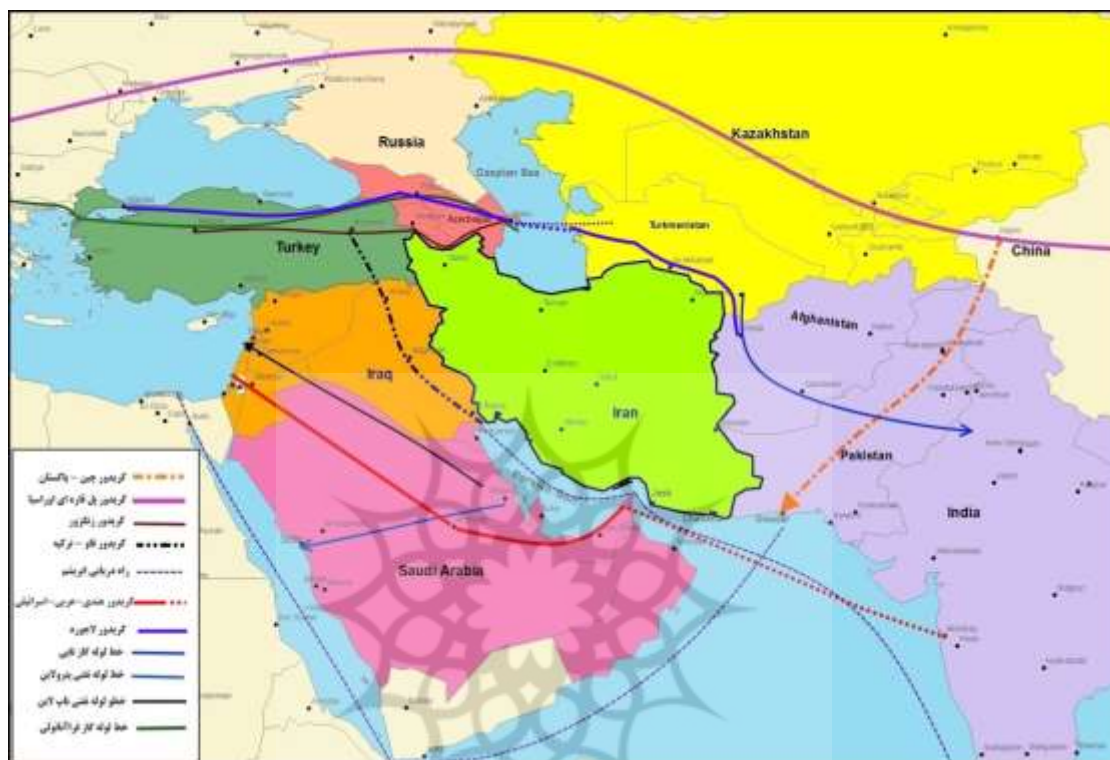
جدول ۱. پروژه‌های گذرگاهی (کریدورهای ارتباطی و خطوط لوله نفت و گاز) پیرامون ایران

نام پروژه گذرگاهی	نام اختصاری	کشورها و مناطق درگیر	مبدأ و مقصد	طول به کیلومتر	نوع پروژه
کریدور پل قاره‌ای اوراسیای جدید	NECB	چین، کشورهای آسیای مرکزی، روسیه و اروپا	بندر لیان یونگانگ چین به بندر روتردام هلند	۱۱۸۷۰	راه آهن و بزرگ راه
کریدور اقتصادی چین - پاکستان	CPEC	چین - پاکستان	شهر کاشغر استان سین کیانگ به بندر گوادر	۲۳۹۵	راه آهن، بزرگ راه، خط لوله انرژی
کریدور زنگزور	Zangezur	آذربایجان و ترکیه (و کشورهای آسیای مرکزی)	باکو به آنکارا	۱۸۳۰	ریلی و آسفالته
کریدور بندر فاو-ترکیه	RIT	عراق و ترکیه	بندر فاو در جنوب عراق به شبکه راه آهن ترکیه	۱۴۵۰	راه آهن
کریدور لاجورد	ATC	ترکیه، آذربایجان، گرجستان، ترکمنستان و افغانستان	از تورغندی در استان هرات افغانستان به استانبول ترکیه	۳۲۵۰	ریلی و دریایی
کریدور هندی-عربی-اسرائیلی	IMEC	هند، امارات متحده عربی، عربستان سعودی، اردن و اسرائیل	بمبئی - دبی - ریاض - حیف	۲۱۷۷	دریایی - ریلی
خط لوله فرآنا تولی	TANAP	آذربایجان، گرجستان، ترکیه (و سپس به یونان، آلبانی و ایتالیا)	میدان گازی شاه دنیز در جنوب باکو به شهرهای ترکیه	۱۸۴۱	خط لوله گاز
خط لوله باکو-تفلیس-جیحان	BTCP	آذربایجان، گرجستان، ترکیه	میدان نفتی آذری-چیراغ-گونشلی در دریای خزر به بندر جیحان ترکیه	۱۷۶۸	خط لوله نفت
خط لوله تاپی	TAPI	ترکمنستان، افغانستان، پاکستان و هند	میدان گازی گالکینیش در شرق ترکمنستان از طریق افغانستان و پاکستان به فاضلکا در هند.	۱۸۱۴	خط لوله گاز
خط لوله فراعربی (تاپالین)	Tapline	عربستان سعودی، اردن و لبنان	میدان نفتی قیصومه در شرق عربستان به بندر صیدا در لبنان	۱۷۲۰	خط لوله نفت

^۱ - International North-South Transport Corridor (NOSTRAC)

خط لوله نفت شرقی-غربی (پترولین)	Petrolin e	عربستان سعودی	میدان نفتی ابیق در شرق عربستان به بندر بنوع در ساحل دریای سرخ	۱۰۲۱	خط لوله نفت
خط لوله کرکوک- سیحان	KCP	عراق و ترکیه	میدان نفتی کرکوک عراق به بندر سیحان ترکیه	۹۷۰	خط لوله نفت

منبع: (تدوین و تنظیم از نگارنده)



شکل ۲. کریدورهای بین‌المللی حمل و نقل و خطوط لوله نفت و گاز بین‌المللی پیرامون ایران
منبع: (ترسیم از نگارنده)

به نظر می‌رسد که قدرت‌های منطقه‌ای، جمهوری اسلامی ایران را شریکی مطمئن و امین در همکاری‌های اقتصادی مشترک نمی‌دانند و منافع خود را با ایران گره زده‌اند. رویکرد ژئوپلیتیک ایدئولوژیک جمهوری اسلامی و بی‌توجهی به راهبرد اولویت بخشی به اقتصاد در نبود بینش ژئواکونومیک در خلق چنین وضعیت بغرنجی برای ایران نقش بسزایی داشته است.

جمهوری اسلامی ایران برای خروج از انزوا و بحران اقتصادی و حل مشکلات ژئوپلیتیکی، نیازمند بازنگری در سیاست‌های کلان ملی و سیاست خارجی خود است. راهبرد ژئواکونومیک و دریایی‌گرایی می‌تواند رویکردی مناسب برای ورود ایران در همکاری‌های منطقه‌ای و صلح و دسترسی به بازارهای جهانی باشد. ایران باید هر چه زودتر نقش موقعیت ارتباطی و اتصال بین حوزه‌ای خود را احیا کند. ۱۲۶۰ کیلومتر سواحل ایرانی خلیج فارس و حدود ۶۵۰ کیلومتر سواحل ایرانی دریای عمان و مکران باید در خدمت توسعه ایران قرار گیرد (آمارنامه دریایی ایران، ۱۳۹۵: ۱۰-۱۱). ۵۵۰ کیلومتر سواحل ایرانی دریای خزر (آمارنامه دریایی ایران، ۱۳۹۵: ۹) می‌تواند مکمل فعالیت‌های بندری و دریایی سواحل جنوبی برای اتصال و فعالیت‌های تجاری بیشتر با قلب اوراسیا باشد.

ایران پل ارتباطی بین منطقه دریای خزر و کشورهای مشترک‌المنافع به خلیج فارس و اقیانوس هند است. این کریدور مسیر کوتاه‌تر، سریع‌تر و مقرون‌به‌صرفه‌تر نسبت به مسیرهای سنتی از طریق کانال سوئز است. ایران می‌تواند آسیای مرکزی و جنوبی را از طریق بنادر خود به بازارهای خاورمیانه و اروپا متصل کند. بنادر ایران دسترسی کشورهای محصور در خشکی مانند افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، آذربایجان و ارمنستان را به آب‌های آزاد فراهم می‌کنند که این خود منبع مستقیم درآمد و ابزار مهم برای منافع منطقه‌ای ایران است.

سواحل مکران و به ویژه بندر چابهار، به دلیل ویژگی‌های منحصر به فرد خود، پتانسیل تبدیل شدن به موتور محرکه اقتصاد و پیشران توسعه ایران را دارند. تسریع در تکمیل پروژه‌های توسعه اسکله‌ها، ظرفیت‌های تخلیه و بارگیری و انبارداری برای جذب کشتی‌های بزرگ اقیانوس‌پیما و اتصال هرچه سریع‌تر بندر چابهار به شبکه سراسری ریلی کشور یک ضرورت است. خطوط ریلی به سمت شمال (به مرزهای افغانستان و ترکمنستان) و غرب (به بنادر خلیج فارس) باید توسعه یابد. تکمیل پروژه اتصال ریلی و آزادراهی برای اتصال با منطقه آسیای مرکزی و کشورهای مشترک‌المنافع و حوزه خزر از الزامات سیاست راهبردی برای ورود به مناسبات ژئواکونومیک منطقه ای ایران است. گرچه بندر گوادر پاکستان رقیب چابهار در ارائه خدمات بندری است، با این وجود، می‌توان با ارائه خدمات کارآمدتر، تعرفه‌های رقابتی و ایجاد زیرساخت‌های پشتیبان قوی، چابهار را به گزینه‌ای جذاب‌تر تبدیل کرد. حتی همکاری با پاکستان برای استفاده توأمان دو کشور از دو بندر قابل بررسی است. ایجاد منطقه ویژه اقتصادی مکران، اختصاص مشوق‌های ویژه مالیاتی، گمرکی و اداری برای جذب سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف و ارتقای شریان‌های مواصلاتی زمینی و توسعه فرودگاه چابهار برای تبدیل آن به یک قطب تجاری-مسافرتی و تأمین آب و برق پایدار از طریق ساخت نیروگاه‌های حرارتی، تجدیدپذیر (خورشیدی و بادی) و همچنین آب شیرین‌کن‌های بزرگ برای پاسخگویی به نیازهای صنعتی و جمعیتی بخش دیگری از برنامه عملی راهبردی توسعه زیرساختی برای تأمین و تکمیل زنجیره اقتصاد بندری و کریدوری است. ارتقاء جایگاه بندری چابهار می‌تواند به ابزاری برای تقویت روابط با همسایگان شرقی و کشورهای منطقه تبدیل شود. با ارائه خدمات ترانزیتی مطمئن، ایران می‌تواند نفوذ و اعتبار خود را افزایش دهد و از منافع سودمند ژئوپلیتیکی آن بهره‌برد.

در جهان جدید، اقتصاد و عوامل اقتصادی بیش از گذشته زیربنای تصمیم‌سازی‌ها و مناسبات و روابط قدرت قرار گرفته است و استراتژی و سیاست خارجی کشورها بدون ملاحظات اقتصادی و اولویت بخشی به حوزه اقتصاد نمی‌تواند پایدار و موفقیت آمیز باشد.

در بیش از چهار دهه گذشته، راهبرد ژئوپلیتیک ایدئولوژیک جمهوری اسلامی ایران، مانع اولویت بخشی و قرارگیری اقتصاد در زیربنای سیاست‌گذاری‌های ایران به ویژه در سیاست خارجی شده است. سال‌های پایانی دهه ۱۹۷۰ میلادی، زمانی که رقابت‌ها و تنش‌های ژئوپلیتیک ایدئولوژیک در جهان دوقطبی در حال فروکش کردن بود و بنیان‌ها و ارزش‌های ژئوپلیتیک ایدئولوژیک دوره جنگ سرد در حال افول بود و حتی نشانه‌هایی از فروپاشی ساختار آن در حال آشکار شدن بود، ایران وارد عرصه جدیدی از مناسبات ژئوپلیتیک ایدئولوژیک شد. رویکرد انقلابی و ایدئولوژیک جمهوری اسلامی ایران با تحولات در حال شکل‌گیری جهان جدید همخوانی نداشت. ایران که با شعار «نه شرقی و نه غربی» نوعی راهبرد جدیدی از استقلال سیاسی را بدون ملاحظات اقتصادی و ساختار قدرت بین‌الملل و شرکای تجاری

بنیان نهاد و هویت سیاسی جدید ایران تعریف کرد که فرصت‌های اندکی پیش روی ایران قرار می‌داد. دگرگونی ژئوپلیتیکی ایران زمانی رخ داد که پایه‌های جهان جدید و مناسبات جهانی قدرت بر اساس فضای جریان‌ها و جهان شبکه‌ای در حال تنیدن بود و جریان‌های جهانی شدن و جهانی شدن اقتصاد و ساختارهای تجاری و بازرگانی بر اساس شرکای بین‌المللی در حال شکل‌گیری و یارگیری بود. اتخاذ راهبرد ژئوپلیتیک ایدئولوژیک موجب انزوای تا حدودی خودانگیخته جمهوری اسلامی ایران شد و در کنار آن تحریم‌های غرب بر علیه ایران باعث شد تا ایران نتواند از ظرفیت‌ها و مزیت‌های بی‌شمار فضای سرزمینی و موقعیت عالی منحصر به فرد خود در مناسبات جدید منطقه‌ای و جهانی استفاده کند.

در اواخر دهه ۱۹۷۰ میلادی، در سال‌هایی که کشور ایران پایه‌های ایدئولوژیک و بنیان‌های راهبردی و سیاسی خود را با رویکردی انقلابی و فرهنگی، دگرگون کرد و در چارچوب ژئوپلیتیک ایدئولوژیک بازتعریف کرد، جهان آماده ورود به عصر ژئواکونومیک بود و ژئوپلیتیک ایدئولوژیک در حال رنگ باختن و حذف از مناسبات قدرت جهانی بود. نشانه‌های افول و ضعف اتحاد جماهیر شوروی و بلوک شرق در رقابت فرسایشی ژئوپلیتیک ایدئولوژیک موجب شد تا برخی کشورها نظیر چین مسیر خود را از اتحاد جماهیر شوروی جدا کنند و رویکردی تحول‌آفرین بر اساس آموزه‌های ژئواکونومیک برگزینند. در اواخر دهه ۱۹۷۰ چین از رویکرد انقلابی و راهبرد فرهنگی مائوئیسم روی برگرداند و به سمت اولویت بخشی به اقتصادی و راهبرد ژئواکونومیک چرخش کرد. تقریباً به اندازه طول عمر جمهوری اسلامی ایران، چین به وسیله اقتصاد و نگرش و بینش راهبردی ژئواکونومیک از نردبان قدرت جهانی بالا رفته است و حتی به گمان بسیاری انتظار می‌رود در آینده نه چندان دور جای ایالات متحده آمریکا در رأس هرم قدرت جهانی و یا دست‌کم در حوزه اقتصادی قرار گیرد.

در عصر حاضر، در حالی که آسیا و اوراسیا به کانون اصلی تجارت جهانی تبدیل شده است، اتصال غول‌های بزرگ اقتصادی هند، چین و کشورهای جنوب شرق آسیا به قلب اوراسیا و حتی اروپا از طریق مسیرهای کوتاه کریدورهای ترکیبی خشکی و دریایی مسئله‌ای مهم در مناسبات جدید جهانی است. گرچه ایران در موقعیت بهینه گذرگاهی در مسیر ارتباطی شرق و غرب و شمال و جنوب بین بازارهای مهم اوراسیایی قرار گرفته است، اما تا کنون نتوانسته از این ویژگی منحصر به فرد خود بهره لازم را ببرد. در مقابل، بازیگران و قدرت‌های رقیب منطقه‌ای ایران، فضای سرزمینی ایران را نادیده گرفته و ایران را دوره زده‌اند و کریدورهای مهمی را تعریف و طراحی کرده‌اند. کریدور چین - پاکستان، کریدور لاجورد (ترکیه، آذربایجان، ترکمنستان و افغانستان)، کریدور بندر فاو به ترکیه، کریدور بمبی-ریاض-حیفا و کریدور پل قاره‌ای اوراسیا برخی از آنهاست که بدون توجه به فضای حیاتی سرزمینی ایران و مزیت‌های ژئواکونومیک ایران تعریف کرده‌اند. اگرچه ایران صاحب منابع و ذخایر انرژی بزرگ نفت و گاز است (سومین دارنده ذخایر نفت جهان و دومین دارنده ذخایر گاز طبیعی جهان) (BP, 2020: 14, 32) و جز مهم‌ترین کشورها تولیدکننده نفت و گاز طبیعی جهان به حساب می‌آید، اما در پروژه‌های خطوط لوله نفت و گاز بین‌المللی منطقه‌ای نقشی ندارد. خط لوله گاز فرآنا تولی موسوم به تاناب^۱ که گاز را از میدان گازی شاه‌دنیز در کشور آذربایجان به ترکیه و سپس اروپا شرقی منتقل می‌کند، خط لوله گاز ترکمنستان-افغانستان-پاکستان-هند معروف به خط لوله تاپی^۲ که گاز را از میدان گازی گالکینیش^۳ ترکمنستان و از

^۱ Trans-Anatolian Natural Gas Pipeline (TANAP)

^۲ Turkmenistan-Afghanistan-Pakistan-India Pipeline (TAPI)

^۳ Galkynysh

طریق سرزمین افغانستان به پاکستان و هند منتقل می‌کند و خط لوله نفت باکو-تفلیس-جیهان که نفت را از میدان نفتی آذری-چیراغ-گونشلی کشور آذربایجان در دریای خزر به بندر جیحان ترکیه در ساحل دریای مدیترانه منتقل می‌کند، برخی از پروژه‌های خط لوله بین‌المللی انرژی در پیرامون ایران هستند. این پروژه‌ها نه تنها نیاز بازارهای هدف را بدون توجه به منابع عظیم انرژی ایران طراحی کرده‌اند؛ بلکه عبور آنها بدون مشارکت ایران و بدون نیاز به سرزمین و موقعیت ایران تعریف شده است.

در کنار حذف ایران از پروژه‌های بین‌المللی منطقه‌ای، همزمان بندرگاه‌های مهمی در کشورهای همجوار و پیرامون ایران به توسعه رسیده‌اند و یا در حال تکمیل و توسعه هستند (مانند گوادر در پاکستان، فاو در عراق، مسقط در عمان و یا جبل علی در امارات متحده عربی). این پروژه‌ها علاوه بر اینکه می‌تواند نقش موثری در پیشرفت و توسعه و افزایش موقعیت گذرگاهی و تجاری آن کشورها داشته باشد، همزمان موجب افزایش وزن ژئوپلیتیک آن کشورها و زمینه‌ساز تضعیف مزیت‌های ژئواکونومیک ایران و باعث از دست رفتن فرصت‌ها و مزیت‌های ایران در منطقه خواهد شد.

ایران برای بهره‌گیری از فرصت‌ها جدید و مزیت‌های خود نیازمند بینش و راهبرد ژئواکونومیک است. طراحی و احداث کریدورهای تجاری و پروژه‌های بین‌المللی خطوط لوله انرژی و شبکه جریان‌های تجاری و مالی و خطوط حمل و نقل بندرگاهی و باری و مسافری موضوعی مهم در رقابت‌های ژئواکونومیک است. موقعیت مکانی منحصر به فرد سرزمین پهناور ایران که در بین دو حوزه بزرگ انرژی جهانی یعنی خلیج فارس و دریای خزر و در حاشیه اقیانوس هند و در موقعیت لولایی و رابط مناطق ژئوپلیتیکی اوراسیا قرار گرفته است، واجد ارزش‌ها، مزیت‌ها و فرصت‌های زیادی است که می‌تواند در خدمت توسعه و پیشرفت ایران قرار گیرد. ایران برای قرارگیری در مسیر توسعه و استفاده از ظرفیت‌های فوق العاده خود به ویژه در مناطق ساحلی و منطقه بکر اقیانوسی مکران نیازمند بازنگری در استراتژی و رویکردهای کلان ملی خود است. ایران با اتخاذ راهبرد و بینش ژئواکونومیک و رویکرد دریاگرایی می‌تواند زمینه را برای جذب سرمایه‌های خارجی و فعال‌سازی مزیت‌های خود باز کند و علاوه بر توسعه مناطق ساحلی به گفتمان صلح و توسعه منطقه‌ای کمک شایانی کند. جمهوری اسلامی ایران در چارچوب راهبرد ژئواکونومیک و نگرش اولویت بخشی به اقتصاد می‌تواند وارد همکاری‌های موثر بین‌المللی شود و از پشتوانه نهادهای نیروهای موثر جهانی و متحدان بین‌المللی در راستای تأمین منافع ملی و امنیت ملی خود برخوردار گردد.

موقعیت لولایی و منحصر به فرد ایران، وجود سواحل اقیانوسی مکران و موقعیت بنادر ایران، به ویژه چابهار دارایی استراتژیک و ژئواکونومیک بی‌بدیل است. تبدیل این پتانسیل به قدرت و ثروت، نیازمند اراده ملی و بینش و برنامه راهبردی با رویکرد ژئواکونومیک است. با تمرکز بر توسعه زیرساخت‌ها، تبدیل چابهار به قطب ترانزیتی و تبدیل سواحل مکران به کریدور صنعتی و اقتصادی، ایران می‌تواند نه تنها اقتصاد خود را متحول کند، بلکه نقش خود را به عنوان یک قدرت منطقه‌ای و مرکز تجاری و ترانزیتی تثبیت نماید.

ایران با تغییر راهبرد و انتخاب ژئواکونومیک به عنوان راهبرد و روش کلان ملی برای توسعه، علاوه بر تأمین منافع واقعی و ملموس ملی می‌تواند به دلیل پیوندهای منطقه‌ای و جذب شرکای بین‌المللی، نوعی سازوکار بازدارندگی و ضامن امنیت ملی نیز ایجاد کند. چرا که کشورهایی که در زنجیره ارزش و ثروت قاره‌ای و جهانی قرار دارند و وابستگی‌های متقابل شبکه‌ای در اقتصاد سیاسی جهانی ایجاد کرده‌اند، از حمایت و پشتوانه ائتلاف‌های رسمی و غیر رسمی جهانی

برخوردار هستند. برای بسیاری از جهانیان، امنیت و ثبات چنین کشورهایی مهم است و نمی‌توانند به راحتی آن را نادیده بگیرند. در مقابل، کشورهایی که در زنجیره و شبکه منطقه‌ای و جهانی تولید و ثروت قرار ندارند یا سهم بسیار ناچیزی دارند، از حمایت‌های بین‌المللی و پیوندهای جهانی برخوردار نیستند. چنین کشورهایی در بحران‌های ژئوپلیتیکی و سیاسی و در رقابت‌های منطقه‌ای و جهانی تنها می‌مانند و در موضع ضعف و انفعال قرار دارند.

تاب آوری و مقاوم سازی اقتصاد ایران و کاهش شاخص آسیب‌پذیری در استراتژی انزواگرایی و سیاست درهای بسته جمهوری اسلامی ایران قابل تحقیق نیست. راهبرد و بینش ژئواکونومیک بر پایه دریاگرایی که آشکارا از سیاست‌های درهای باز و افزایش مراودات و شبکه‌های تجاری و بازرگانی برای قرارگیری در فضای جریان‌ها پشتیبانی می‌کند، می‌تواند کلید و راهگشای ایران به سوی توسعه در جهان جدید باشد.

نتیجه گیری

یکی از ویژگی‌های بنیادین مناسبات قدرت در جهان جدید این است که ماهیت و رنگ و بوی اقتصادی دارد. اقتصادی شدن پایه‌های قدرت بخش مهمی از تحول راهبردی بسیاری از کشورها در مناسبات جدید بین‌الملل است. بسیاری از قدرت‌های منطقه‌ای و جهانی، راهبردهای کلان و اصول سیاست خارجی خود را بر اساس بینش و راهبرد ژئواکونومیک استوار کرده‌اند. بینش و راهبرد ژئواکونومیک، شیوه و روش عملی برای تأمین منافع ملی و راهبردی مناسب در خدمت پیشرفت و توسعه کشور است.

کشور ایران در دهه‌های اخیر دچار مشکلات اساسی اقتصادی و در عرصه مناسبات منطقه‌ای و جهانی روند دشواری را تجربه کرده است. انزوا و تحریم، ریشه اصلی این مسئله بزرگ بوده است که به تدریج ایران را ضعیف کرده است. این در حالی است که انزوا و در حاشیه بودن با موقعیت کانونی و ماهیت لولایی ایران سازگار نیست. این مشکل بنیادین جدید ایران در نبود بینش راهبردی متناسب با فضای ایران و تحولات دنیای جدید در کشور رخ داده است. به دیگر سخن، موقعیت لولایی و چهارراهی ایران که از دیرباز این سرزمین را در کانون مناسبات منطقه‌ای و جهانی قرار داده بود و به عنوان پل شرق و غرب و ناحیه اتصال شمال و جنوب به حساب می‌آمد، در دهه‌های اخیر در نبود بینش راهبردی متناسب با روندهای توسعه و تحولات جهانی، ایران را از این مزیت و فرصت ذاتی سرزمینی خود بی‌بهره کرده است.

بینش ژئوپولیتیک ایدئولوژیک جمهوری اسلامی ایران و تنش‌های ژئوپلیتیکی ایران با قدرت‌های منطقه‌ای همسایه و قدرت‌های جهانی غربی، مانعی بزرگ بر سر راه ایران برای بهرمندی از مزیت‌های گذرگاهی و مشارکت در پروژه‌های بین‌المللی منطقه‌ای به ویژه در کریدورهای حمل و نقل و خطوط لوله انرژی نفت و گاز در مناطق پیرامون ایران شده است. کشور ایران در مناسبات جدید جهانی برای بهرمندی از ظرفیت‌های بی‌شمار و منحصر به فرد خود نیازمند بازنگری سیاست‌های کلان و راهبرد توسعه خود است. زمان تغییر و دگرگونی در بنیان‌های فکری در زمینه توسعه و پیشرفت جمهوری اسلامی فرا رسیده است و می‌بایست بینش و راهبرد ژئواکونومیک تبدیل به پیشران و سرلوحه برنامه‌های توسعه با محوریت اندیشه دریاگرایی و ظرفیت‌های سواحل مکران و موقعیت لولایی ایران قرار گیرد.

اگرچه ایران به شکل ذاتی در موقعیت کانونی و لولایی در میان همسایگان متعدد و مناطق ژئوپلیتیکی قرار دارد، اما از منظر ژئواکونومیک و ساختار فضای جریانها در حاشیه و انزوای جهانی قرار دارد. ایران باید بتواند با بازنگری در سیاست‌های کلان خود و با اتخاذ راهبرد ژئواکونومیک و سیاست دریاگرایی نقش سرزمین پل و چهارراهی خود را احیا

کند و موجب توسعه و ثبات ملی خود گردد. در این چارچوب، ایران برای تأمین منافع ملی خود و ورود به فرایندهای توسعه و افزایش منزلت ژئوپلیتیکی خود در نظام جهانی، می‌بایست از حاشیه فضای جریان‌ها به متن فضای جریان‌های حرکت کند. این مهم در اتخاذ بینش و راهبرد ژئواکونومیک نهفته است و دریاگرایی، مکمل و وجهی از بینش ژئواکونومیک است که می‌بایست در اولویت سیاست‌های کلان و نظام تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری ایران قرار گیرد. برنامه عملی راهبردی ژئواکونومیک ایران می‌بایست بر اساس اتصال هر چه بیشتر شبکه‌ها و جریان‌های اقتصادی منطقه‌ای به سرزمین ایران باشد. محور این برنامه باید توسعه توان بندری و ایجاد کریدورهای اقتصادی منطقه‌ای از فضای سرزمینی ایران باشد. در سایه راهبرد و بینش ژئواکونومیک ضمن پیشرفت و تأمین منافع ملی ملموس و واقعی ایران، نوعی بازدارندگی ایجاد خواهد و صلح و امنیت نیز برای ایران به ارمغان خواهد آورد.

حامی مالی

این مقاله حامی مالی ندارد.

سهم نویسندگان

نویسندگان در انجام این پژوهش سهم برابر دارند.

تضاد منافع

نویسندگان اعلام می‌دارند، هیچ تضاد و منافعی در رابطه با نویسندگی و یا انتشار این مقاله ندارند.

تقدیر و تشکر

بنا به اظهار نویسنده مسئول، این مقاله علمی و پژوهشی می‌باشد.

منابع

- (۱) اطلس جامع گیتاشناسی (۱۳۸۲). تهران: انتشارات موسس جغرافیا و کارتوگرافی گیتاشناسی.
- (۲) آمار نامه دریایی ایران (۱۳۹۵). معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش بنیان دریایی.
- (۳) حافظ نیا، محمدرضا (۱۳۸۶). قدرت و منافع ملی: مبانی، مفاهیم و روشهای سنجش، تهران: نشر انتخاب.
- (۴) روشندل، جلیل (۱۳۹۹). امنیت ملی و نظام بین المللی، تهران: سمت.
- (۵) عزتی، عزت‌اله و ویسی، هادی (۱۳۸۵). تحلیل ژئوپلیتیک و ژئواکونومی خط لوله گاز ایران - هند. فصلنامه بین المللی ژئوپلیتیک، ۲(۴)، ۲۷-۴۵.
- https://journal.iag.ir/article_57517_b6952e403e52ff901127c4701a2a3852.pdf.
- (۶) کاظمی، علی اصغر (۱۳۷۰). نقش قدرت در جامعه و روابط بین المللی، تهران: قومس.
- (۷) کریمی پور، یداله (۱۳۷۹). ایران و همسایگان، تهران: انتشارات دانشگاه خوارزمی.
- (۸) کریمی پور، یدالله (۱۳۹۴). جغرافیا نخست در خدمت صلح، به کوشش حسین خالدی و پرستو موفقیان، چاپ دوم، تهران: نشر انتخاب.
- (۹) مرکز آمار ایران (۱۴۰۰). سالنامه آماری ایران ۱۴۰۰. سازمان برنامه و بودجه کشور.
- (۱۰) ویسی، هادی (۱۳۹۶). بررسی رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومی پاکستان و ایران در ایجاد کریدور جنوبی - شمالی اوراسیا: مزیتها و تهدیدها، فصلنامه ژئوپلیتیک، ۱۳(۴۵): ۱۲۴-۱۰۱.

https://journal.iag.ir/article_55697_6f9ac0bcf8a6b1ae9e64d3df6f56d8e2.pdf.

(۱۱) ویسی، هادی (۱۴۰۰). بررسی رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک چین و هند در اوراسیا: کردیورهای ارتباطی و ژئوپلیتیک بنادر چابهار و گوادر، پژوهش‌های جغرافیای انسانی، ۵۳(۱)، ۲۱۳-۲۲۶.

<https://doi.org/10.22059/JHGR.2020.287558.1007998>.

(۱۲) ویسی، هادی (۱۴۰۴). تبیین ضرورت راهبرد ژئواکونومیک در توسعه سواحل مکران، جغرافیا و توسعه ناحیه‌ای، ۲۷-۴۷، (۱)۲۳.

<https://doi.org/10.22067/jgrd.2024.81544.1258>

- 13) Baru, S. (2012). Geo-economics and strategy, *Survival Global Politics and Strategy*, 54, 47-58.
<https://doi.org/10.1080/00396338.2012.690978>.
- 14) Beeson, M. (2018). Geoeconomics with Chinese characteristics: the BRI and China's evolving grand strategy, *Economic and Political Studies*, 6(3), 240-256.
<https://doi.org/10.1080/20954816.2018.1498988>
- 15) Bishoyi, S. (2016). Geostrategic Imperative of the Indo-Pacific Region Emerging Trends and Regional Responses, *Journal of Defence Studies*, 10(1), 89-102.
https://www.idsa.in/system/files/jds/jds_10_1_2015_geostrategic-imperative-of-the-indo-pacific-region.pdf.
- 16) Blackwill, R.D., & Harris, J. (2016). *War By Other Means: Geoeconomics and Statecraft* (1 ed). Cambridge, MA: Belknap Press.
- 17) BP (2020). *Statistical Review of World Energy*, 69th edition. British Petroleum.
- 18) Campling, L. & Colas, A. (2021). *Capitalism and the Sea: The Maritime Factor in the Making of the Modern World*, Verso.
- 19) Chen, j., Fei, Y., Lee, P. (2019). Overseas Port Investment Policy for China's Central and Local Governments in the Belt and Road Initiative, *Journal of Contemporary China*, 28(116), 196-215.
<https://doi.org/10.1080/10670564.2018.1511392>
- 20) Comprehensive Atlas of Gitashenasi (2003), Tehran: Institute of Gitashenasi. [In Persian].
- 21) Dicken, P. (2015). *Global Shift: Mapping the changing Contours of the World Economy*; New York: The Guilford Press.
- 22) Domosh, M. (2013). Geoeconomic Imaginations and Economic Geography in the Early Twentieth Century. *Annals of the Association of American Geographers*, 103(4), 944-966.
<https://doi.org/10.1080/00045608.2011.653740>.
- 23) Ezzati, E. and Veicy, H. (2006). Analysis of the Geopolitics and Geo-Economy of Iran - India Gas Pipeline. *Geopolitics Quarterly*, 2(4), 27-45. [In Persian].
https://journal.iag.ir/article_57517_b6952e403e52ff901127c4701a2a3852.pdf.
- 24) Glassner, M. (1993). *Political Geography*, New York: John Wiley & sons.
- 25) Goldstein, J. & Pevehouse, J.C. (2014). *International Relations*, Tenth edition, Pearson.
- 26) Hafeznia, M.R. (2010). *National Power and Interests: Sources, Concepts and Measurement Methods*, Tehran: Entekhab. [In Persian].
- 27) Holslag, J. (2016). 'Geoeconomics in a Globalized World: the Case of China's Export Policy', *Asia Europe Journal*, 14(2), 173-184.
<https://link.springer.com/article/10.1007/s10308-015-0441-y>.
- 28) Hsiung JC. (2009). The age of geoeconomics, China's global role, and prospects of cross-strait integration. *Journal of Chinese Political Science*, 14, 113-133.
<https://doi.org/10.1007/s11366-009-9045-y>.
- 29) Iran Maritime Statistics (2016). Vice Presidency for Science and Technology, Technology Development Headquarter and Maritime Knowledge-Based Industries. [In Persian].
- 30) Johnson, O., & Choudhury, P. (2020). Maritime Theory Approach for Functional Effectiveness in the Indo-Pacific. *India Quarterly*, 76(3), 1-17
<https://doi.org/10.1177/0974928420936134>.
- 31) Karimipour, Y. (2000). *Iran and Neighbors*, Tehran: Khwarazmi University Press. [In Persian].
- 32) Karimipour, Y. (2014). *Geography Services, First and foremost, to make peace, (a survey of iran and its neighbors relations), by effort of H. Khaledi and P. Movafaghiyan*, 2nd edition, Tehran: Entekhab publishing. [Persian].
- 33) Kazemi, A.A. (1990). *The role of power in society and international relations*, Tehran: Qoms Publishing. [In Persian].

- 34) Khan, M.Z. (2019). From Geo-Economics to Geo-Politics: Emerging Maritime Power-Politics in the Indo-Pacific Ocean Region, *Margalla Papers*, 2, 28-40.
- 35) Liang, Y., Mingxing C., Dadao L., Zijin D., and Zheng, Z. (2019). "The Spatial Evolution of Geoeconomic Pattern among China and Neighboring Countries since the Reform and Opening-Up" *Sustainability*, 11(7), 2168.
<https://doi.org/10.3390/su11072168>.
- 36) Lipkan, V., Kuznichenko, O., & Ivanov, A. (2023). Geoeconomics as a Tool of Modern Geostrategy. *Baltic Journal of Economic Studies*, 9(1), 113-123.
<https://doi.org/10.30525/2256-0742/2023-9-1-113-123>.
- 37) Mahan, A.T. (1890). *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, Boston: Little Brown and Company.
- 38) Morgenthau, H., Thompson, K., Clinton, D. (2005). *Politics Among Nations*, 7th Edition, McGraw-Hill Education.
- 39) Muir, R. (1987). *Modern Political Geography*, London: MacMillan.
- 40) Noorali, H., Flint, C., Ahmadi, S.A. (2022). Port power: Towards a new geopolitical world order, *Journal of Transport Geography*, 105, 103483.
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103483>.
- 41) Roshandel, J. (1995), *National Security and International System*, Tehran: Samt. [In Persian].
- 42) Scholvina, S.; Wigell, M. (2018). Power politics by economic means: Geoeconomics as an analytical approach and foreign policy practice. *Comparative Strategy*, 37(1), 73–84.
<https://doi.org/10.1080/01495933.2018.1419729>
- 43) Spykman, N.J. (1942). *America's Strategy in World Politics*, New York: Harcourt, Brace and Company.
- 44) Statistical Center of Iran (1400). *Statistical Yearbook of Iran 1400*. National Planning and Budget Organization. [In Persian].
- 45) Stavridis, J. (2017). *Sea Power: The History and Geopolitics of the World's Oceans*, Penguin Press.
- 46) Szabo SF. (2015). *Germany, Russia, and the rise of geo-economics*. Bloomsbury, London.
- 47) United States Department of Defense (2019). *Indo-Pacific strategy report: Preparedness, partnerships and promoting a networked region*. The Department of Defense.
<https://apps.dtic.mil/sti/tr/pdf/AD1082324.pdf>.
- 48) Veicy, H. (2025). Explaining the Necessity of a Geo-economic Strategy for the Development of Makran Coasts. *Journal of Geography and Regional Development*, 23(1), 27-47. [In Persian].
<https://doi.org/10.22067/jgrd.2024.81544.1258>.
- 49) Veicy, H. (2021). A Study of Geopolitical and Geo-economic Competitions of China and India in Eurasia: Connection Corridors and Geopolitics of Chabahar and Gwadar Ports. *Human Geography Research*, 53(1), 213-226. [Persian].
<https://doi.org/10.22059/JHGR.2020.287558.1007998>.
- 50) Veicy, H. (2017). Investigation of the Geopolitical and Geo-economic Competitions of Pakistan and Iran to Create South-North Corridor of Eurasia: Preferences and Threats. *Geopolitics Quarterly*, 13(45), 101-124. [Persian].
https://journal.iag.ir/article_55697_6f9ac0bcf8a6b1ae9e64d3df6f56d8e2.pdf.
- 51) Wakelin, J. (1965). *The Roots of Diplomacy: how to study inter-state relations*, Routledge.
- 52) Wigell, M. (2016). Conceptualizing regional powers' geoeconomic strategies: neo-imperialism, neo-mercantilism, hegemony, and liberal institutionalism, *Asia Europe Journal*, 14, 135-151.
<https://doi.org/10.1007/s10308-015-0442-x>.
- 53) Wigell, M., Scholvin, S. & Aaltola, M. (2019). *Geo-economics and power politics in the 21st century: The revival of economic statecraft*. Routledge