

Strategies to Strengthen Transit-Oriented Economic Diplomacy in Makran Coasts

Mohammad

Hassan Khani 

Associate Professor, Department of Islamic Studies and Political Sciences, Imam Sadiq University, Tehran, Iran

Rostam Zyaei 

Master's student of Islamic Studies and Political Sciences of Imam Sadiq University, Tehran, Iran

Amirhossein

Arabpour  *

PhD student in Business and strategic management, University of Tehran, Tehran, Iran

Abstract




Makran region is important due to its strategic location in Southwest Asia, connection to open waters and access to oil and energy resources, which can be effective in the field of regional and international political and economic equations. One of the tools of Makran's growth and development is economic diplomacy. Paying attention to the development of Makran and providing operational solutions under economic diplomacy will help decision makers to have a more comprehensive understanding of the transit capacities of the Makran region and to be able to remove the obstacles to the development of these areas. Therefore, the main question in the present article is what strategies transit-oriented economic diplomacy should adopt in the development of Makran beaches? The research method of the article is thematic analysis based on semi-structured interviews with experts, and based on it, 5 strategies "Development of port and road infrastructure", "Strengthening international cooperation with the priority of emerging powers", "Attracting foreign investment", "Culturization and persuasion" "Private Sector" and "Ensuring the security of the region and analysis of competitors" were obtained as transit points in the economic diplomacy of the Makran coastal area.

Keywords: Economic Diplomacy, Development, Makran Coasts, Transit, Corridor.

*Corresponding Author: aharabpour@ut.ac.ir

How to Cite: Hassan Khani, M., Zyaei, R., Arabpour, R. (2024). Strategies to Strengthen Transit-Oriented Economic Diplomacy in Makran Coasts. *Marine and Port Servicesch*, 1(3), 11-36.

راهبردهای تقویت دیپلماسی اقتصادی ترانزیت محور در سواحل مکران

- محمدحسن خانی  دانشیار گروه معارف اسلامی و علوم سیاسی، دانشگاه امام صادق (ع)، تهران، ایران
- رستم ضیایی  دانشجوی کارشناسی ارشد معارف اسلامی و علوم سیاسی دانشگاه امام صادق (ع)، تهران، ایران
- امیرحسین عرب پور  * دانشجوی دکتری مدیریت بازرگانی و راهبردی دانشکده‌گان مدیریت دانشگاه تهران، تهران، ایران

چکیده

منطقه مکران به سبب موقعیت راهبردی در جنوب غرب آسیا، اتصال به آب‌های آزاد و دسترسی به منابع نفت و انرژی حائز اهمیت است که می‌تواند در عرصه معادلات سیاسی و اقتصادی منطقه‌ای و بین‌المللی مؤثر واقع شود. یکی از ابزارهای رشد و توسعه مکران، دیپلماسی اقتصادی است. توجه به توسعه مکران و ارائه راهکارهای عملیاتی ذیل دیپلماسی اقتصادی به تصمیم‌گیران کمک می‌کند تا درک فراگیرتری از ظرفیت‌های ترانزیتی منطقه مکران داشته باشند و بتوانند موانع توسعه این مناطق را برطرف سازند. از این رو، پرسش اصلی در نوشتار حاضر آن است که دیپلماسی اقتصادی ترانزیت محور چه راهبردهایی را باید در توسعه سواحل مکران اتخاذ کند؟ روش تحقیق مقاله، تحلیل مضمون مبتنی بر مصاحبه‌های نیمه ساختاریافته با خبرگان است و بر اساس آن، ۵ راهبرد «توسعه زیرساخت‌های بندری و جاده‌ای»، «تقویت همکاری‌های بین‌المللی با اولویت قدرت‌های نوظهور»، «جذب سرمایه‌گذاری خارجی»، «فرهنگ‌سازی و ترغیب بخش خصوصی» و «تأمین امنیت منطقه و تحلیل رقبا» به‌عنوان بایسته ترانزیتی در دیپلماسی اقتصادی حوزه سواحل مکران به دست آمد.

کلیدواژه‌ها: دیپلماسی اقتصادی، توسعه، سواحل مکران، ترانزیت، کریدور.

مقدمه

دیپلماسی اقتصادی جایگاه و نقش کلیدی در سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی جمهوری اسلامی ایران دارد. برای توفیق این سیاست‌های کلی افزایش تعاملات اقتصادی با همسایگان به‌طور عام و حوزه جغرافیای سواحل مکران به‌طور خاص از اهمیت و اولویت خاصی برخوردار است. منطقه مکران به سبب موقعیت راهبردی در جنوب غرب آسیا، اتصال به آب‌های آزاد و دسترسی به منابع نفت و انرژی موردتوجه بوده که می‌تواند در عرصه معادلات سیاسی و اقتصادی منطقه‌ای و بین‌المللی مؤثر واقع شود. اتصال بندر چابهار به کریدور شمال - جنوب و شرق - غرب از جمله راهبردهای توسعه محور جنوب شرقی کشور است که با توسعه هر چه بیشتر این مناطق، امکان عملیاتی‌سازی ظرفیت کریدوری و ترانزیتی آن بیشتر می‌شود. استفاده از ظرفیت بنادر بدون همکاری نهادهای اقتصادی با نهادهای سیاسی و دیپلماتیک میسر نخواهد بود. در جهت توسعه سواحل مکران نیز این موضوع موردتوجه است. این پژوهش از آن‌رو دارای اهمیت است که با پرداختن به مسئله‌ای عملیاتی ذیل دیپلماسی اقتصادی و ارائه راهکارهای اجرایی به تصمیم‌گیران کمک می‌کند تا درک فراگیرتری از ظرفیت‌های منطقه مکران داشته باشند. عدم توجه به سواحل مکران و ظرفیت‌های اقتصادی و ترانزیتی آن‌هم در سیاست داخلی و هم در سیاست خارجی کشور تأثیرگذار خواهد بود. کم‌توجهی به سواحل مکران طی چند دهه گذشته باعث از دست رفتن حجم وسیعی از ظرفیت‌های اقتصادی و اجتماعی شده است. بر این اساس، ضرورت دارد تا پژوهش‌های دانشگاهی به کمک تصمیم‌گیران آمده و بستر را برای برنامه‌ریزی دقیق برای فعال ساختن ظرفیت‌های اقتصادی مکران فراهم سازند. هدف این پژوهش، تبیین راهبردهای تقویت دیپلماسی اقتصادی در سواحل مکران و ارائه راهکارهایی عملیاتی برای فعال‌سازی ظرفیت‌های ترانزیتی آن است. پژوهش به این سؤال اصلی می‌پردازد که دیپلماسی اقتصادی ترانزیت محور چه راهبردهایی را باید در توسعه سواحل مکران اتخاذ کند؟ برای پاسخ به سؤال، در ادامه ضمن معرفی پیشینه پژوهش و مبانی نظری، با استفاده از روش تحلیل مضمون، این راهبردها ارائه خواهد شد.

۱. پیشینه پژوهش

مطالعات صورت گرفته در موضوع فرصت‌های دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در حوزه همسایگی با تأکید بر سواحل مکران نشان می‌دهد که این حوزه پژوهشی کمتر مورد توجه مراکز تحقیقاتی و سیاست‌گذاری کشور قرار گرفته است. جستجو در منابع بیانگر آن است که آثار خارجی عموماً متوجه موضوعات نظری و مفهوم‌شناسی دیپلماسی اقتصادی هستند. بر این اساس در نگاهی کلی فقط چند عنوان مقاله با این موضوع منتشر شده است:

ویسی (۱۴۰۲) در پژوهش «توسعه منطقه مکران در گرو اتخاذ راهبرد دریایی و آمایش سرزمین» با استفاده از روش تحقیق توصیفی - تحلیلی به شناسایی چالش‌های توسعه در ایران پرداخته و تغییر نگاه راهبردی از رویکرد خشکی پایه به رویکرد دریا پایه را از الزامات توسعه سواحل مکران شمرده است؛ اما پژوهش حاضر به اتخاذ رویکرد همگرایی منطقه‌ای در توسعه سواحل مکران معتقد است.

احمدی و کاوندی کاتب (۱۳۹۵) در پژوهش «اقیانوس هند و ضرورت‌های ارتقای سواحل مکران» با استفاده از روش تحقیق توصیفی - تحلیلی، به ضرورت‌های ژئوپلیتیک، ترانزیتی و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران جهت توسعه بندرهای اقیانوسی و افزایش سطح مبادلات بازرگانی منطقه‌ای کشور پرداخته‌اند؛ اما در این مقاله راهکارهایی جهت افزایش مبادلات تجاری ارائه نشده است.

هراتی و قدرتی (۱۳۹۵) در پژوهش «بررسی جایگاه حمل‌ونقل دریایی در توسعه مناطق دریایی جنوب: مطالعه موردی سواحل مکران» با روش توصیفی - تحلیلی به اهمیت صنعت حمل‌ونقل دریایی، عملکرد بنادر کشور و به‌ویژه بنادر حوزه سواحل مکران و چگونگی فرایند گسترش و رشد حمل‌ونقل دریایی و پیوند آن با سایر شیوه‌های حمل‌ونقل مانند کریدور چابهار شمال - جنوب پرداخته است.

محمدی (۱۴۰۲) در پژوهش «بررسی ظرفیت سواحل مکران در کاهش فقر مناطق روستایی (مورد مطالعه: چابهار)» با رویکرد توصیفی - تحلیلی به تجزیه و تحلیل اطلاعات با

استفاده از نرم افزار SPSS و مدل F-VIKOR پرداخته است. هدف این پژوهش بررسی مزیت های اقتصادی سواحل مکران در کاهش شاخصه های فقر در این مناطق بوده است. آنچه در این پژوهش مغفول واقع شده است توجه به مزیت های همگرایی اقتصادی مکران است که می تواند با جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی شاخص های رشد و پیشرفت اقتصادی در این منطقه را افزایش بدهد.

حبیب الله سیاری و همکاران (۱۴۰۱) در پژوهش «جایگاه برند ملی در مدل توسعه منطقه ای سواحل مکران (مبتنی بر تحلیل اسناد بالادستی)» با استفاده از روش تحلیل مضمون، اسناد بالادستی و سیاست های کلی را بررسی کرده و هشت الزام در مدل توسعه منطقه ای مکران ارائه داده اند.

۲. چارچوب مفهومی

۲-۱. دیپلماسی

جوزف دامر در کتاب لغت نامه علم سیاست بیان می کند، دیپلماسی، توانایی سفرای یک کشور در حفظ منافع ملی آن است. در تعریف کلاسیک از دیپلماسی، آن را به کارگیری عقلانیت در چگونگی رابطه میان حکومت ها با محوریت نهادهای دخیل در سیاست خارجی آن ها تعریف می نمایند (Gore-Booth;1979: 3). همچنین برخی معتقدند دیپلماسی، ابزار و روش روابط بین دولت ها است که به منظور رفع تعارضات در سطح بین المللی در اختیار بازیگران نظام بین الملل در راستای پیشبرد سیاست خارجی شان قرار دارد. دیپلماسی، به عنوان ابزاری در روابط بین الملل، از گذشته تاکنون مسیر طولانی و پرفرازونشیبی را طی کرده و با تغییرات اساسی در حوزه چگونگی اجرا و به کارگیری مواجه شده است؛ اما کارکرد آن به عنوان ابزاری در خدمت سیاست جهانی یا فرایند ارتباطی میان واحدهای سیاسی هزاران سال است که وجود داشته است (وایت، ۱۳۸۳: ۷۱۴-۷۱۵). ریشه دیپلماسی عصر حاضر، برگرفته از روابط دیپلماتیک دولت شهرهای ایتالیا است. این دولت شهرها، با توجه به روابط گسترده ای که در سطح اروپا و کرانه های مدیترانه داشتند، برای نخستین بار در تاریخ بشریت، اقدام به تأسیس سفارتخانه ها و اعزام

سفرای مقیم نمودند. با گذشت زمان و تکامل مفهومی دیپلماسی، محوریت آن بر اساس منافع ملی کشورها شکل یافت (میرزا صالح، ۱۳۵۶: ۳۹). با جهانی شدن و توسعه مبادلات تجاری به سطوح بین‌المللی، دیپلماسی به عنوان ابزاری برای پیشبرد سیاست‌های اقتصادی در روابط بین‌الملل بکار گرفته شد (دامن پاک جامی، ۱۳۹۷: ۳۶). برای دیپلماسی، چهار وظیفه در نظر گرفته می‌شود؛ این چهار وظیفه عبارت‌اند از: یک: تعیین اهداف سیاست خارجی متناسب با ظرفیت‌های موجود. دو: بررسی اهداف سیاست خارجی دولت‌ها و برآورد توانایی آن‌ها در تحقق اهداف. سه: تعیین سازگاری اهداف دولت‌ها در سیاست خارجی‌شان. چهار: به کارگیری ابزار مناسب جهت تحقق اهداف سیاست خارجی. شکل‌گیری نهادهای بین‌المللی نقش مؤثری در تسهیل روابط بین‌الملل ایفا نمود. این نهادها به قدرت‌های بزرگ این امکان را می‌دهد که برنامه‌های خود را بیان دارند. همچنین برای سایر دولت‌ها این فرصت را مهیا می‌نماید که نظرات و نارضایتی‌های خود را بیان نموده و مورد قضاوت جهانی قرار بگیرند (H.G Morgenthou; 1948: 846). به همین ترتیب، تطور معنایی دیپلماسی منجر به گسترش دامنه آن از روابط دو یا چندجانبه به سطوحی منطقه‌ای و بین‌المللی گردیده است.

۲-۲. دیپلماسی اقتصادی

در علم روابط بین‌الملل، اصطلاح دیپلماسی اقتصادی به معنای سیاست‌گذاری در سطح کلان، استفاده از ابزارها و تصمیمات سیاسی بر پایه کسب منافع اقتصادی است که سیاست‌های کلی روابط خارجی یک کشور بر پایه روابط اقتصادی باز تنظیم می‌گردد (Peternel & Gress, 2021: 109-121). نخستین بار اصطلاح دیپلماسی اقتصادی پس از جنگ جهانی دوم مطرح شد و با گسترش فرایند جهانی شدن پس از جنگ سرد، به عنوان یکی از ارکان مهم سیاست‌گذاری سطح کلان کشورها در عرصه سیاست خارجه عنوان گشت. ادبیات نظری دیپلماسی اقتصادی بر پایه تأمین منافع اقتصادی بازیگران عرصه بین‌الملل و کاستی‌های دیپلماسی سنتی جهت تأمین منافع ملی در عرصه سیاست خارجی تعبیر شده است (دهقانی فیروزآبادی و همکاران: ۱۴۰۰: ۳۳-۲۵). دیپلماسی اقتصادی

علی‌رغم اهمیت روزافزون و ماهیت پیچیده در شرایط کنونی یک پدیده جدید به حساب نمی‌آید؛ بلکه دارای ریشه‌های عمیق تاریخی است. به تعبیر دیپلمات هندی کیشان رانا، از این جهت با چرخش جالب تاریخی در بازگشت مجدد موضوع دیپلماسی اقتصادی به دستور کار دولت‌ها مواجه هستیم (رانا، ۱۳۹۵: ۹۳). دیپلماسی اقتصادی جدید مبتنی بر اقتصاد سیاسی، سیاست خارجی و سیاست‌گذاری سطح کلان نهاد حاکمیتی کشورها است که به موجب آن، دولت‌ها در عرصه سیاست خارجی به کنشگری می‌پردازند. در واقع چهارچوب نظری دیپلماسی اقتصادی مبتنی بر ارتقای سطح روابط اقتصادی در قالب راهبرد کلان سیاست خارجی است (Abuseridze et al., 2022: 11 - 22).

دیپلماسی اقتصادی به مفهوم امروزی، سابقه زیادی ندارد. تا دو تا سه دهه قبل، دیپلمات‌ها به‌عنوان مجریان تنظیم و اداره روابط سیاسی بین کشورها، کمترین توجه و علاقه را به پیگیری مسائل تجاری و اقتصادی نشان می‌دادند؛ اما امروزه، برقراری روابط تجاری و اقتصادی که قبلاً به‌عنوان فعالیت حاشیه‌ای و کم‌رنگ در روابط دیپلماتیک تلقی می‌شد، به مرکز دیپلماسی نقل مکان کرده است (رانا، ۱۳۹۵؛ ۹۳). به این ترتیب، مفهوم دیپلماسی اقتصادی نیز همانند دیپلماسی در چند دهه گذشته دچار تحول شده و به موازات تبدیل شدن اقتصاد به موتور محرکه اصلی تأثیرات سیاسی، اقتصاد به تدریج جای خود را در دیپلماسی باز کرده است (دامن پاک جامی، ۱۳۹۷: ۱۳۱). از سوی دیگر، با ورود بازیگران دولتی و غیردولتی به عرصه روابط خارجی کشورها، دیپلماسی سنتی مبتنی بر الگوی دولت-ملت به چالش کشیده شده است (دهقانی فیروزآبادی و همکاران، ۱۴۰۰: ۱۱۵). به عبارتی دیگر علاوه بر ابعاد و حوزه‌های اولویت‌دار در دیپلماسی اقتصادی، سطوح و کارگزاران دیپلماسی نیز متنوع گردیده است؛ تا آنجا که در سطح کارگزار، دیپلماسی و دیپلمات دیگر محدود به عوامل دولتی نیست، بلکه بازیگران غیردولتی فرو ملی و فراملی نیز در معادلات دیپلماتیک ظهور نموده و مورد توجه هستند (دهقانی فیروزآبادی و صالحی، ۱۳۹۱: ۷). شدت گرفتن جهانی شدن نقش بسیاری در توسعه مفهوم و کارکرد دیپلماسی اقتصادی داشته است و مبادله کالا، خدمات و سرمایه با افزایش زیادی مواجه

شده و حجم تجارت در قیاس با گذشته رشد غیرقابل پیش‌بینی‌ای داشته است. در چنین فضایی و در پرتو تغییرات حاصل از فرایند جهانی‌شدن و تحولات سریع دوران گذار، دیپلماسی اقتصادی به مفهوم نوینی در روابط بین‌کشورها تبدیل شده است (دامن‌پاک جامی، ۱۳۹۷: ۱۳۱-۱۳۲). دیپلماسی اقتصادی ابعاد و مؤلفه‌هایی را شامل می‌شود که امروزه در رکن سیاست خارجی کشورها در عرصه بین‌الملل مورد توجه قرار گرفته و می‌توان به‌عنوان مهم‌ترین موضوعات دیپلماسی اقتصادی از آن‌ها نام برد. محورهایی از قبیل: تجارت خارجی (صادرات و واردات)، ترانزیت، سرمایه‌گذاری خارجی، گردشگری، دریافت و اعطای کمک‌های خارجی و انتقال تجهیزات و فناوری.

۳. اهمیت و جایگاه سواحل مکران در دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی

ایران

منطقه مکران با داشتن موقعیت ویژه سرزمینی (به‌ویژه همسایگی با چهار کشور پاکستان، عمان، امارات متحده عربی و هند) و بندرگاهی، وجود تنوع زیستی، ارزش بالای حوزه شیلات و کشاورزی گرمسیری، برخورداری از مزیت منابع انرژی‌های هیدروکربنی و انرژی‌های نو (آبی، بادی، خورشیدی و ترکیبی)، صنایع وابسته مانند پتروشیمی و پالایشگاه، صنایع سنگین آب‌بر همچون فولاد، ظرفیت‌های صنعت کشتی‌سازی و سوخت‌رسانی حمل‌ونقل دریایی (بانکرینگ^۱)، جاذبه‌های گردشگری در قالب کوه‌های مریخی، سواحل صخره‌ای، ماسه‌ای و مرجانی، آثار تاریخی و بستری مناسب برای بازی‌های آبی و ساحلی یکی از فرصت‌های مناسب برای توسعه دیپلماسی اقتصادی کشور به شمار می‌آید افزون بر این، کرانه‌های سواحل مکران به دلیل عمیق بودن سطح دریا در خلیج چابهار موقعیت ویژه‌ای جهت پهلوگرفتن کشتی‌های با ظرفیت بالا برای اتصال حوزه‌های مختلف ژئوپلیتیکی در پیرامون ایران مانند کشورهای آسیای مرکزی (که محصور در خشکی هستند) با سیستم تجارت جهانی و ترانزیت بین‌المللی را فراهم می‌آورد. درواقع، پیوند با کریدور شمال - جنوب و مسیر ترانزیتی شرق - غرب می‌تواند

1. Bunkering

نقشی راهبردی در جذب سرمایه‌گذاری خارجی و ارتقای جایگاه ژئواکونومیکی جمهوری اسلامی ایران داشته باشد و مکران را به پیشران توسعه کشور تبدیل کند (رحمتی، ۱۳۹۴: ۷-۸). با این حال، پژوهش حاضر مؤلفه ترانزیت در دیپلماسی اقتصادی را در منطقه مکران مورد توجه قرار می‌دهد.

۳-۱. سواحل مکران

مکران از واژه «مکا» در زبان فارسی باستان یا «مکرن» در زبان بلوچی گرفته شده است. مکا نام قومی باستانی بوده که در این منطقه سکونت داشته‌اند. در منابع اسلامی و کتاب‌های تاریخی مانند «البلدان» نوشته یعقوبی، به این منطقه به نام «مکران» اشاره شده است. همچنین برخی پژوهشگران معتقدند که نام مکران از کلمه «مک» در زبان پارسی میانه به معنای «ماهی» مشتق شده که به علت مجاورت با دریا و اقتصاد مبتنی بر صید ماهی و تجارت دریایی در آن زمان بوده است (ابوالقاسمی و همکاران، ۱۴۰۰: ۴-۱۰). سواحل مکران در منطقه‌ای کوهستانی و خشک در کنار دریای عمان واقع شده است. این سواحل از غرب به بندر جاسک و از شرق به بندر گوادر در پاکستان می‌رسند. طول این سواحل در حدود ۷۰۰ کیلومتر است و شامل مناطقی چون چابهار و کنارک می‌شود. موقعیت جغرافیایی این منطقه آن را به یکی از مسیرهای استراتژیک برای حمل و نقل دریایی و به‌ویژه تجارت انرژی از خلیج فارس به سایر نقاط جهان تبدیل کرده است. نزدیکی به تنگه هرمز نیز باعث افزایش اهمیت استراتژیک این سواحل در مسائل ژئوپلیتیکی و اقتصادی شده است (دریاباری و همکاران، ۱۳۹۶: ۱۵۱-۱۷۴). مکران به دلیل منابع طبیعی فراوان خود، به‌ویژه نفت، گاز و مواد معدنی، از اهمیت اقتصادی بالایی برخوردار است. منابع انرژی در این منطقه، پتانسیل بالایی برای توسعه زیرساخت‌های انرژی و صادرات انرژی به سایر کشورها ایجاد کرده است. به همین دلیل، توسعه بنادر و زیرساخت‌های حمل و نقل دریایی مانند بندر چابهار به‌عنوان یکی از اولویت‌های توسعه اقتصادی در برنامه‌های کلان جمهوری اسلامی ایران قرار گرفته است. بندر چابهار به دلیل موقعیت استراتژیک خود در مقایسه با بندرهای خلیج فارس، به‌عنوان یکی از مسیرهای جایگزین برای ترانزیت کالا و انرژی در نظر گرفته

شده است (سیاری و همکاران، ۱۴۰۲: ۵۳-۵۵).

۲-۳. نقش مکران در مناسبات ترانزیتی جمهوری اسلامی ایران

سواحل مکران در دیپلماسی اقتصادی بر اساس سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، اقتصاد مقاومتی، سند چشم‌انداز ۱۴۰۴، سند چهارم، پنجم، ششم و هفتم توسعه دارای اهمیت است. جمهوری اسلامی ایران به‌موجب سند راهبردی سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری به سمت اقتصاددانش بنیان مبتنی بر توسعه رهنمود شده و جایگاه سواحل مکران بر مبنای رشد اقتصادی کشور در اولویت دستگاه‌های سیاست‌گذاری کشور است (سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی، ۱۳۹۲). دیپلماسی اقتصادی مبتنی بر جایگاه ظرفیت‌های راهبردی سواحل مکران مبتنی بر صنایع حمل‌ونقل دریایی، نفت و انرژی، گردشگری و شیلات و ماهیگیری بوده و از سوی دیگر بر پایه طرح کلان کریدور شمال جنوب، از جایگاه مناسب جهت جذب سرمایه‌گذاری خارجی برخوردار است (نجاتی، ۱۳۹۶: ۶۵-۱۰۰). به دلیل موقعیت راهبردی کشور و ظرفیت‌های بالقوه اقتصادی جمهوری اسلامی ایران امکان ایفای نقش هاب و مرکز ترانزیتی میان بازار منطقه جنوب غرب آسیا را دارا است. بازار ایران تنها بازاری ۸۵ میلیون نفری نیست، بلکه با توجه به ظرفیت بازار کشورهای همسایه، ظرفیت بالقوه بازار ایران دارای ظرفیتی ۵۰۰ میلیون نفری است. سواحل مکران به آب‌های آزاد دسترسی داشته و منطقه‌ای مهم در کریدور شمال جنوب است. فعال‌شدن ظرفیت این منطقه نه تنها ایران را به روسیه متصل می‌سازد، بلکه امکان اثرگذاری بر بازار کشورهای آسیای مرکزی را نیز دارد. هند نیز برای حضور در آسیای مرکزی نیازمند ارتباط از مسیر ایران است. هند نیازمند دسترسی زمینی به افغانستان، روسیه و آسیای مرکزی است. درگیری‌ها و رقابت‌های ژئوپلیتیکی هند با پاکستان و چین گزینه‌های زیادی را در اختیار هند قرار نمی‌دهد. دسترسی به این کشورها برای هند از مسیر زمینی ایران ممکن خواهد بود. حتی امکان اتصال هند به ترکیه نیز از مسیر ایران وجود دارد.



بندر چابهار به عنوان شاهراه بین‌المللی ظرفیت بالقوه اتصال به جنوب آسیا و حوزه اقیانوس هند و کشورهای آسیای مرکزی را دارا است توسعه این محور ترانزیتی می‌تواند بهبود عملکرد اقتصادی و تجاری را به دنبال داشته باشد (هراتی و قدرتی، ۱۳۹۵: ۱۴-۵). با اتصال محور ترانزیتی جنوب شرق کشور که از چابهار شروع و به قلمرو اوراسیایی راه پیدا می‌کند کشور ایران صاحب ثروت و سرمایه عظیمی می‌شود که می‌تواند توسعه ملی و منطقه‌ای را به دنبال داشته باشد (حافظ‌نیا و همکاران، ۱۳۹۹: ۹۴-۸۱). تکمیل و توسعه زیرساخت‌های لجستیک مانند اتصال خط ریلی چابهار - زاهدان در منطقه مکران سبب کاهش هزینه و زمان در ترانزیت کالا بین ایران و کشورهای منطقه به ویژه همسایگان شمالی می‌شود. به عنوان مثال تاجران روس می‌توانند از طریق شبکه ریلی به آب‌های آزاد و اقیانوس هند دسترسی داشته و اقدام به ارتقای سطح مبادلات تجاری نموده و روابط گسترده‌تری را با کشورهای واقع در منطقه جنوب غرب آسیا و آفریقا داشته باشند. گسترش ظرفیت ترانزیتی کشور در سواحل مکران سبب خواهد شد تا جمهوری اسلامی ایران علاوه بر کسب عایدی حاصل از ترانزیت اثرگذاری بیشتری با ورود به زنجیره تأمین کالاهای کشورهای همسایه از جمله افغانستان، ترکمنستان و آذربایجان داشته باشد و در بلندمدت می‌تواند همکاری‌های بیشتری را بین جمهوری اسلامی ایران و کشورهای

همسایه به دنبال داشته باشد. خطوط ریلی و ترانزیت یکی از مؤلفه‌های مهم در رشد و توسعه اقتصادی منطقه می‌شود و جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان پل ارتباطی بین آسیای میانه و آب‌های آزاد شناخته می‌گردد. از سوی دیگر از نظر جغرافیای سیاسی، جمهوری اسلامی ایران در منطقه جنوب غرب آسیا با ۱۵ کشور از راه خشکی و دریا همسایه است.

۱-۲-۳. خط ترانزیتی پاکستان - ایران - عراق

از نظر جغرافیای سیاسی ایران از راه خشکی و دریا پل ارتباطی میان عراق و پاکستان محسوب می‌شود. پوشاک، برنج، ادویه و غلات از مهم‌ترین کالاهای صادراتی پاکستان محسوب می‌شود. نفت، گاز و خرما از مهم‌ترین موارد وارداتی این کشور است. نفت و گاز و خرما بیشترین میزان از سطح صادرات این کشور را تشکیل می‌دهد. همچنین برنج، ادویه و پوشاک از مهم‌ترین کالاهای وارداتی کشور عراق است. نیازمندی عراق به کالاهای اساسی نظیر برنج از یک سو و مصرف‌گرایی این کشور در زمینه ادویه و پوشاک موجب وابستگی آن به کشور پاکستان می‌گردد. نیازمندی پاکستان به نفت و انرژی، موجب وابستگی متقابل این کشور به عراق می‌گردد. فلذا مسیر ترانزیت خشکی و دریا به موجب جایگاه راهبردی ایران در حدفاصل دو کشور می‌تواند موجب رشد اقتصادی پایدار منطقه مکران گردد.

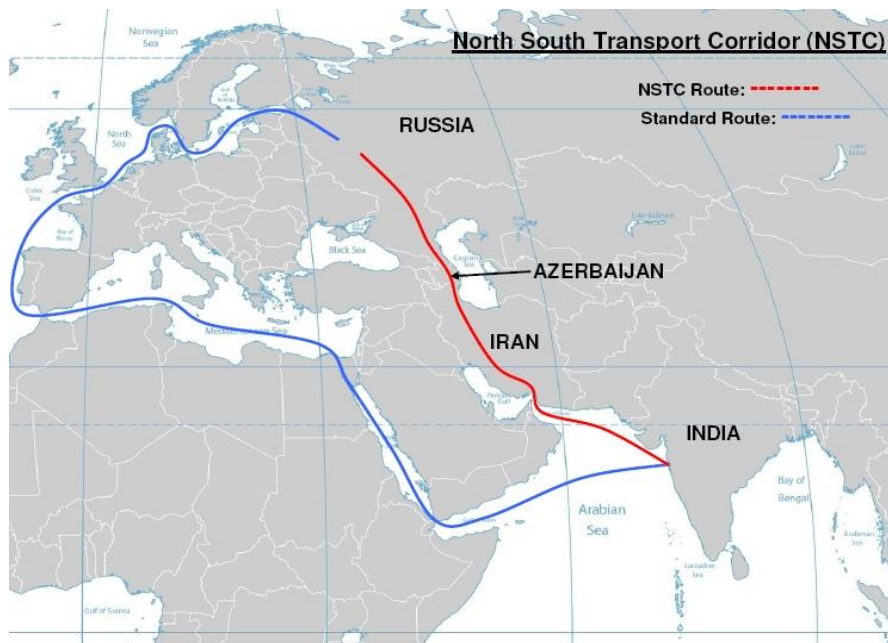
۲-۲-۳. خط ترانزیتی پاکستان - ایران - ترکمنستان

محصور بودن کشور ترکمنستان در خشکی و عدم دسترسی این کشور به آب‌های آزاد از یک سو، وابستگی فرهنگی و مذهبی دو کشور از سوی دیگر از جمله مؤلفه‌های مهم در جایگاه راهبردی ایران در منطقه محسوب می‌شود. پوشاک، برنج، سیمان و محصولات پتروشیمی از جمله مهم‌ترین اقلام وارداتی کشور ترکمنستان است. از سوی دیگر روغن، فراورده‌های انرژی و پنبه از مهم‌ترین اقلام صادراتی این کشور است. پوشاک و برنج از جمله اقلام صادراتی، همچنین نفت، گاز و پنبه از جمله اقلام وارداتی کشور پاکستان است. وابستگی متقابل دو کشور در زمینه مبادلات تجاری از مسیر سواحل مکران حائز اهمیت است.

۳-۲-۳. مسیر ترانزیتی شمال - جنوب

مسیر ترانزیتی شمال- جنوب یکی از مهم‌ترین پروژه‌های کلان در قرن ۲۱ میلادی محسوب می‌شود که به‌موجب آن روسیه از مسیر ریلی کشور آذربایجان، ایران و سپس به‌موجب آب‌های آزاد به کشور هند متصل می‌شود (تصویر شماره ۲). به‌موجب بحران اوکراین و تحریم‌های اقتصادی بی‌سابقه علیه این کشور از سوی آمریکا و اتحادیه اروپا مسیر ترانزیتی روسیه به هند از راه آب‌های آزاد و کانال سوئز با مشکل مواجه است و از سوی دیگر به دلیل افزایش سطح هزینه بیمه کشتی‌های روسی، عدم سوخت‌رسانی و افزایش سطح قیمت تمام‌شده مسیر ترانزیتی، سطح مبادلات تجاری هند و روسیه را با بحران مواجه می‌کند. مسیر ترانزیتی جایگزین یعنی روسیه، آذربایجان، ایران و هند علاوه بر کاهش سطح هزینه، مسافت و زمان به دلیل بحران اوکراین مسیر ترانزیتی مذکور را در اولویت قرار می‌دهد. جایگاه راهبردی سواحل مکران به‌موجب دسترسی به اقیانوس هند و نقطه اتصال خشکی با آب‌های آزاد با اهمیت است.

تصویر شماره ۲: کریدور ترانزیتی شمال - جنوب



۴. روش تحقیق

در این پژوهش که برای جمع‌آوری داده‌های مطلوب پژوهش به نخبگان مراجعه شده و از روش فردی نیمه‌ساختارمند کیفی استفاده شده است. به این ترتیب که مصاحبه‌شونده به صورت فردی در برابر چند محور اساسی در رابطه با سؤال‌های موردنظر قرار می‌گیرد و به طور عمیق به ارائه پاسخ‌های خود می‌پردازد. در پژوهش حاضر، جایگاه نخبگان نه فقط بر اساس نقشی که در جامعه و در هرم قدرت دارند؛ بلکه بر اساس میزان دسترسی آنان به داده‌هایی که می‌تواند در پاسخ به پرسش‌های پژوهشی موردنظر مفید واقع شوند تعیین می‌گردد (سید امامی، ۱۳۹۴: ۱۸۱-۱۸۲). در همین راستا ۷ خیره حوزه دیپلماسی اقتصادی و شناخت منطقه مکران انتخاب شدند که با آن‌ها مصاحبه نیمه‌ساختاریافته انجام گرفت.

پس از انجام مصاحبه نوبت به تجزیه و تحلیل داده‌های مصاحبه می‌رسد که از روش تحلیل مضمون بهره برده شد. تحلیل مضمون را می‌توان یکی از روش‌های بنیادین تحلیل‌های کیفی در نظر گرفت که با سایر روش‌های تحلیل که به دنبال تشریح الگوی داده‌های کیفی هستند - مانند روش تحلیل پدیدارشناسی تفسیری، نظریه داده‌بنیاد، تحلیل گفتمان و تحلیل محتوا - فرق دارد. تحلیل مضمون برخلاف روش‌های کیفی ذکرشده، به چارچوبی نظری که از قبل وجود داشته باشد، وابسته نیست و در طیف گسترده‌ای از روش‌های نظری و معرفت‌شناسی می‌توان از آن استفاده کرد. همچنین این روش هم برای بیان واقعیت و هم برای تبیین آن به کار می‌رود؛ از این رو، ابزار تحقیقاتی منعطف و مفیدی است که برای تحلیل حجم زیادی از داده‌های پیچیده و مفصل می‌توان از آن استفاده کرد (عابدی جعفری و همکاران، ۱۳۹۰). به طور کلی مضمون، ویژگی تکراری و متمایزی در متن است که به نظر پژوهشگر، نشان‌دهنده درک و تجربه خاصی در رابطه با سؤال‌های تحقیق است. به عبارتی، در تحلیل مضمون پژوهشگر از شمارش کلمات و ساماندهی داده‌ها فراتر می‌رود و بر تبیین و تفسیر افکار صریح و ضمنی متن تمرکز می‌کند (کمالی و همکاران، ۱۴۰۰: ۲۲۴).

شبکه مضامین، روش ساماندهی مضمون‌هاست که در این پژوهش انتخاب شده است.

در این روش، بر اساس یک‌روند مشخص، کدهای حاصل از مصاحبه و مضامین فراگیر (مضامین عالی شامل چارچوب‌های حاکم بر متن به‌عنوان یک کل) استخراج‌شده و نظام‌مند می‌گردد.

۵. یافته‌های پژوهش (بایسته‌های ترانزیتی در سواحل مکران)

همان‌طور که بیان شد، سواحل مکران از ظرفیت‌ها و فرصت‌های بسیار زیادی در اتصالات منطقه‌ای و ترانزیت بین‌المللی داراست. از این رو، باید با برنامه‌ریزی دقیق سعی بر استفاده حداکثری از این فرصت‌ها داشت تا گوی رقابت را دیگر ذی‌نفعان نربایند. در همین راستا، ابتدا کدهای باز مصاحبه با خبرگان به شرح ذیل حاصل شد:

جدول ۱. کدگذاری مصاحبه با خبرگان

نماد کد	کدها	متن مصاحبه	مصاحبه‌شوندگان
MS1	علاقه‌مندی سرمایه‌گذاران بین‌المللی جهت سرمایه‌گذاری در چابهار به دلیل موقعیت جغرافیایی دریای عمان	بسیاری از کشورها مانند هند، چین و روسیه برای سرمایه‌گذاری در خشکی و آب در چابهار علاقه‌مند هستند. در واقع، به علت نگرانی‌هایی که درباره تنگه هرمز دارند بیشتر تمایل به سرمایه‌گذاری در منطقه دریای عمان پیدا کردند. بندر چابهار بیشتر از بندر جاسک شناخته‌شده و مورد علاقه‌مندی است.	معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت امور خارجه
MS2	اهمیت توسعه بنادر برای نقش آفرینی در کریدورهای تجاری بین‌المللی	ساخت بنادر برای کریدورها اهمیت ویژه دارد. عمان، قطر، امارات و کشورهای آسیای مرکزی و روسیه برای کریدور شمال - جنوب در کنار ما هستند.	MS
FV1	لزوم توسعه زیرساخت‌های دریایی و بندری برای پیوند منطقه مکران به اقتصاد جهانی	ما باید در بنادر و مسیر و راه‌های خودمان امکاناتی را فراهم بکنیم که زیر بسترها و زیر ساختارهای موجود در ایران را به منطقه متصل بکنیم. امروز ما مشکلی که داریم این است که این پیوند برقرار نیست. نه در دریا نه در زمین و چون نتوانسته‌ایم این کار را بکنیم دچار مشکل هستیم.	سفیر سابق جمهوری اسلامی ایران در چین FV

نماد کد	کدها	متن مصاحبه	مصاحبه‌شوندگان
MK1	اهمیت فرهنگ‌سازی در شناخت بخش خصوصی از سواحل مکران به عنوان بخشی از توسعه منطقه‌ای خصوصی شود.	واقعاً شما در جامعه بگردید بگویید که چقدر مردم درباره مکران آشنا هستند؟ فکر می‌کنم دانش عمومی کمتر از نواحی شمال و کیش و قشم است. فرهنگ‌سازی نکته بسیار مهمی است که می‌تواند به توسعه مکران کمک کند و باعث ترغیب بخش خصوصی شود.	دبیر کل کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی MK
MK2	ضرورت همکاری‌های بین‌المللی به منظور جذب بخش خصوصی ایرانی و سرمایه‌گذاری خارجی	توسعه سواحل مکران بدون قرار گرفتن در معاهدات بین‌المللی امکان‌پذیر نیست. باید نهادهای بین‌المللی را دعوت کنیم. بخش خصوصی ایران و شرکت‌های سرمایه‌گذار را بیاوریم.	
MK3	توجه به الزامات سیاسی و امنیتی منطقه مکران	توسعه سواحل مکران الزامات سیاسی، امنیتی و مالی دارد و باید امنیت منطقه تأمین شود. به‌ویژه اینکه هرازچندگاهی حملات تروریستی در سیستان و بلوچستان صورت می‌گیرد و هدف آن‌ها ناامن جلوه دادن کریدور چابهار است.	
SS1	اهمیت ایجاد زیرساخت‌های اولیه (آب، برق، جاده و فرودگاه) به عنوان الزامات اولیه توسعه مکران	در توسعه عسلویه همه در کانکس می‌خوابیدیم... مهمان‌سرای شرکت نفت هم شاید ۳۰ تا ۴۰ نفر بیشتر ظرفیت نداشت. نه آبی بود، نه برقی، نه جاده‌ای و نه فرودگاهی؛ بنابراین باید برای توسعه سواحل مکران از تجربه توسعه عسلویه استفاده شود و زیرساخت‌های آن آماده شود.	معاون سابق علمی و فناوری ریاست جمهوری SS
AG1	ضرورت جذب سرمایه‌گذاری خارجی و همکاری با قدرت‌های نوظهور برای تسریع در توسعه سواحل مکران	ما ناچار هستیم برای اینکه توسعه را در این مناطق داشته باشیم با کشورهایی مثل چین، هند، روسیه کار کنیم و سرمایه خارجی این‌ها را جذب کنیم.	معاون سابق بین‌الملل مرکز بررسی‌های استراتژیک ریاست جمهوری AG
MG1	توسعه زیرساخت‌های حیاتی منطقه مکران	از جمله پروژه‌های مهم مکران، حمل‌ونقل ریلی زاهدان - چابهار بوده است. همچنین واحد متانول‌سازی با ظرفیت یک میلیون و ۶۵۰ هزار تن تأمین مالی شده است. آب‌شیرین‌کن چابهار، نیروگاه ۱۶۰ مگاواتی	رئیس صندوق توسعه ملی MG

نماد کد	کدها	متن مصاحبه	مصاحبه‌شوندگان
		چابهار و واحد فولاد مکران از دیگر تأمین مالی‌هایی بوده که توسط صندوق توسعه ملی انجام شده است. این توسعه زیرساخت‌ها باید تقویت شود.	
AE1	لزوم تحلیل رقبات منطقه‌ای سواحل مکران	تمامی طرح‌های رقیب به طرح‌های مشابه در منطقه را بررسی و جایگاه مکران را در این برنامه‌ها مشخص کنیم.	وزیر امور خارجه AE
AE2	ضرورت جذب و استفاده از منابع مالی خارجی برای اجرای پروژه‌های توسعه در سواحل مکران	توسعه مکران و ظرفیت‌های ترانزیتی آن احتیاج به منابع مالی بسیار زیادی دارد و حتماً باید از منابع خارجی بتوانیم استفاده بکنیم.	
AE3	لزوم ایجاد محیط امن و مطمئن برای جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی	باید فضا را به گونه‌ای آماده کنیم که سرمایه‌گذاران چه داخلی چه خارجی با آرامش خاطر در امنیت کامل بیایند.	
AE4	اهمیت ایجاد زیرساخت‌های اقتصادی به منظور افزایش امنیت و توسعه پایدار در سواحل مکران	از طریق یک زیرساخت اقتصادی بسیار قوی می‌توانیم امنیت را هم تأمین کنیم.	

در گام دوم کدهای استخراج شده در قالب ۵ مضمون فراگیر دسته‌بندی می‌شوند که به‌حسب اشتراک مفهومی میان کدهای به‌دست‌آمده تنظیم شده است. این مضامین به معنای بایسته‌های دیپلماسی اقتصادی ترانزیت محور در سواحل مکران است که باید مورد توجه قرار گیرد.

جدول ۲. مضامین فراگیر حاصل از کدهای مستخرج

ردیف	مضمون فراگیر	کدها
۱	توسعه زیرساخت‌های بندری و جاده‌ای	MS2, FV1, SS1, MG1, AE4
۲	تقویت همکاری‌های بین‌المللی با اولویت قدرت‌های نوظهور	MK2, AG1, AE1
۳	جذب سرمایه‌گذاری خارجی	MS1, MK2, AG1, AE2, AE3

ردیف	مضمون فراگیر	کدها
۴	فرهنگ سازی و ترغیب بخش خصوصی	MK1, MK2,
۵	تأمین امنیت منطقه و تحلیل رقبا	MK3, AE1, AE3

تحلیل یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که برای بهره‌برداری از ظرفیت ترانزیتی سواحل مکران، دیپلماسی اقتصادی باید ۵ راهبرد اصلی را دنبال کند. اولین راهبردی که خبرگان به آن اشاره کردند، «توسعه زیرساخت‌های بندری و جاده‌ای» منطقه مکران بود. در واقع تا زمانی که زیرساخت‌های این منطقه شامل بندر، ریل، جاده، برق و آب و دیگر موارد به حد مطلوبی نرسد نمی‌توان از ظرفیت‌های ترانزیتی و کریدوری مکران استفاده کرد. دلیل اصلی رشد سریع کریدورهای رقیب توجه زیاد بر تکمیل زیرساخت‌های مورد نیاز بوده است. در این راستا، تأسیس و ساخت فرودگاه بین‌المللی چابهار، توسعه بنادر اقیانوسی مکران، ساخت کشتی‌های مسافربری و بهره‌برداری آن در بندر جاسک، کنارک و چابهار، تسریع در پروژه‌های ریلی و بهبود کیفیت جاده‌های این منطقه از مهم‌ترین اقداماتی است که باید انجام شود.

دومین راهبرد، «تقویت همکاری‌های بین‌المللی با اولویت قدرت‌های نوظهور» است. اساساً ظرفیت‌های ترانزیتی منطقه مکران در دل حضور و اتصال منطقه‌ای و بین‌المللی معنا پیدا می‌کند و باید ایران با کشورهای ذی‌نفع وارد تعامل جدی و سازنده شود. به‌طور خاص، هند، روسیه، چین، عمان، افغانستان، آسیای مرکزی و منطقه قفقاز از اصلی‌ترین طرف‌های بین‌المللی مکران محسوب می‌شوند که بایستی برای تعامل با هر کدام متناسب با منافع و سازمان‌شانگهای می‌تواند گشایش‌های بیشتری را برای شکوفایی ترانزیتی منطقه مکران به وجود آورد. ایجاد توافقنامه‌های دو یا چندجانبه بلندمدت با قدرت‌های نوظهور (چین، هند و روسیه) جهت مدیریت بنادر در سواحل مکران و توسعه سیستم‌های مدیریت هوشمند بنادر با همکاری کشورهای پیشرفته تکنولوژی نظیر چین و کره جنوبی از جمله اقدامات این حوزه می‌تواند باشد.

راهبرد سوم، جذب سرمایه‌گذاری خارجی است. در همه مصاحبه‌های خبرگانی پژوهش حاضر، بحث حضور سرمایه‌گذاران خارجی و جذب منابع مالی تأکید شد. این بدان معناست که توسعه ترانزیتی منطقه مکران به‌ویژه زیرساخت‌های آن نیاز به بودجه و اعتبارات کلان دارد و تکیه صرف بر منابع مالی داخلی، کافی نخواهد بود. از این رو، باید با ارائه تسهیلات و جذابیت‌های بازار یابانه، منطقه مکران با تأکید بر چابهار و جاسک را به سرمایه‌گذاران خارجی معرفی کرد تا امکان ورود سرمایه خارجی فراهم شود. هرچند تحریم‌های اقتصادی مانع اصلی حضور سرمایه‌گذاران خارجی در ایران می‌شود؛ اما چابهار از تحریم‌های آمریکا معافیت دارد و این مسئله بایستی مورد توجه باشد. با این حال، ایجاد صندوق‌های تضمین سرمایه‌گذاری خارجی با همکاری بانک‌های توسعه‌ای مانند بانک توسعه اسلامی (IDB) و بانک توسعه زیرساخت آسیا (ADB)، توسعه فین‌تک‌ها و استفاده از ارزهای دیجیتال برای تسهیل تبادلات مالی و برگزاری سمینارها و کنفرانس‌های بین‌المللی جهت معرفی ظرفیت‌ها و فرصت‌های سرمایه‌گذاری در سواحل مکران از اقداماتی است که بایستی انجام شود.

راهبرد بعدی به فرهنگ‌سازی و ترغیب بخش خصوصی می‌پردازد. نکته مهمی که در مصاحبه‌ها بدان توجه شد، ناشناخته بودن مکران و به تبع آن عدم علاقه به سرمایه‌گذاری بخش خصوصی ایرانی در آن است. قطعاً بسیاری از سرمایه‌گذاران‌ها روی ظرفیت‌های ترانزیتی و زیرساختی مکران فراتر از بودجه‌های دولتی بوده و بایستی علاوه بر جذب سرمایه‌گذاران خارجی، روی حضور بخش خصوصی توانمند نیز حساب باز کرد. این مهم نیازمند ایجاد بسته‌های جذاب سرمایه‌گذاری و رسانه‌ای برای مخاطب بخش خصوصی است تا به خوبی ظرفیت‌ها و فرصت‌های زیرساختی منطقه مکران را بشناسد و به حضور و سرمایه‌گذاری در این منطقه ترغیب شود. معرفی ظرفیت‌های مکران در بستر رسانه‌های جمعی و اجتماعی و ایجاد مراکز مشاوره سرمایه‌گذاری در مکران از راهکارهایی است که باید مورد توجه قرار گیرد. رسانه ملی نیز می‌بایست با برنامه‌سازی، مستندسازی و تولید محتوای چندرسانه‌ای و همچنین اجرای برنامه‌های پخش زنده از منطقه در این امر کمک

کند.

راهبرد آخر مورد اشاره خیرگان، تأمین امنیت منطقه و تحلیل رقبا بوده است. یکی از مسائل مهمی که امروزه در رقابت‌های کریدوری و ترانزیتی مطرح می‌شود، امنیت مسیرها و گذرگاه‌های بین‌المللی است. اگر رغبتی به کریدورهای جایگزین شمال-جنوب مانند بندر گوادر نمی‌شود یا کریدور عرب-مد (هند به سواحل رژیم صهیونیستی) از دستور کار خارج می‌شود، به دلیل مشکلات امنیتی و جنگ‌های منطقه‌ای است. متأسفانه حضور گروه‌های تروریستی در پاکستان و نفوذ آن‌ها در استان سیستان و بلوچستان طی سال‌های گذشته موجب برخی از ناامنی‌ها و حوادث تلخ شده که تصویری منفی از منطقه مکران را اشاعه می‌دهد؛ بنابراین، باید برای تأمین امنیت منطقه مکران تلاش عمده‌ای صورت بگیرد و گزارش‌هایی وجود دارد (مانند برخی از بیانیه‌های گروه تروریستی جیش‌الظلم) که رقابتی ترانزیتی مکران سعی در ناامن جلوه‌دادن این منطقه دارند تا کریدورهای خودشان را توسعه دهند. از این رو، با پایش تحرکات کریدوری پیرامون مکران که بعضاً رقیب این ظرفیت محسوب می‌شوند بایستی تمهیدات امنیتی از این سواحل ارزشمند ارتقا یابد. علاوه بر این، ایجاد شبکه همکاری‌های امنیتی منطقه‌ای با کشورهای همسایه مکران و هم‌رقابتی (همکاری توأم با رقابت) با بندری مانند گوادر پاکستان می‌تواند راهکار مناسبی جهت کاهش تنش‌های کریدوری این منطقه دانست.

نتیجه‌گیری

سواحل مکران به‌عنوان یکی از مناطق استراتژیک جمهوری اسلامی ایران در حوزه ترانزیت، ظرفیت‌های بالقوه‌ای برای ارتقای نقش ایران در شبکه‌های ترانزیتی بین‌المللی دارد. با این حال، بهره‌برداری کامل از این ظرفیت‌ها مستلزم تدوین و اجرای راهبردهای دقیق و علمی در چارچوب دیپلماسی اقتصادی است. پژوهش حاضر پنج راهبرد کلیدی را شناسایی کرده که می‌توانند نقش تعیین‌کننده‌ای در توسعه ترانزیتی سواحل مکران ایفا کنند. نخستین راهبرد، توسعه و تکمیل زیرساخت‌های بندری، ریلی، جاده‌ای و هوایی در منطقه مکران است. بر اساس تحلیل داده‌های پژوهش، عدم تکمیل این زیرساخت‌ها، مانعی

جدی برای تحقق نقش ترانزیتی مکران در مقایسه با کریدورهای رقیب است. تجربه سایر کریدورهای بین‌المللی نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، عامل مهمی در موفقیت این مسیرها بوده و سواحل مکران نیز از این قاعده مستثنی نیست. دومین راهبرد، ضرورت گسترش همکاری‌های بین‌المللی، به‌ویژه با قدرت‌های نوظهور و کشورهای همسایه است. حضور فعال ایران در نهادهای بین‌المللی نظیر سازمان همکاری شانگهای و گروه بریکس، فرصت‌هایی برای ارتقای موقعیت ترانزیتی مکران فراهم می‌کند. تعامل سازنده با این کشورها و سازمان‌ها می‌تواند به جذب سرمایه‌گذاری و تقویت جایگاه بین‌المللی این منطقه کمک کند. سومین راهبرد، جلب و جذب سرمایه‌گذاری خارجی است. این پژوهش نشان می‌دهد که توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی و بهره‌برداری از ظرفیت‌های سواحل مکران نیازمند جذب منابع مالی است که تأمین آن‌ها از طریق منابع داخلی به‌تنهایی امکان‌پذیر نخواهد بود. چهارمین راهبرد، ترغیب بخش خصوصی داخلی به سرمایه‌گذاری در منطقه مکران است. اقدامات مؤثر در زمینه فرهنگ‌سازی از طریق رسانه‌ها و ارائه بسته‌های سرمایه‌گذاری می‌تواند به تشویق سرمایه‌گذاران داخلی برای ورود به این حوزه کمک کند. درنهایت، امنیت منطقه و ارزیابی اقدامات رقبای به‌عنوان آخرین راهبرد موردتوجه قرار گرفته است. تأمین امنیت پایدار در سواحل مکران برای جلب اعتماد سرمایه‌گذاران و جلوگیری از رقابت‌های منفی در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی ضروری است. این راهبردها به‌طور کلی چارچوبی علمی و عملی برای بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌های ترانزیتی سواحل مکران و تقویت دیپلماسی اقتصادی ایران در این منطقه ارائه می‌دهند.

منابع

۱. احمدی، سیروس و کاوندی کاتب، ابوالفضل. (۱۳۹۵). اقیانوس هند و ضرورت‌های ارتقای سواحل مکران. فراوری پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی فراوری پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی توسعه در کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق کشور. SID. <https://sid.ir/paper/845767/fa>
۲. اسمیت، استیو، هدفیلد، امیلیا و دان، تیم. (۱۳۹۱). سیاست خارجی: نظریه‌ها، بازیگران و موارد مطالعاتی (۱). (ترجمه: امیرمحمد حاجی یوسفی، محسن محمودی و ایوب کریمی). تهران: سمت.
۳. امین بیدختی، علی‌اکبر. (۱۳۸۶). صنعت گردشگری در ایران: توانمندی‌ها، موانع و راهکارها. همایش ملی توانمندی‌ها، موانع و راهکارهای توسعه گردشگری استان سمنان. SID. <https://sid.ir/paper/809428/fa>
۴. آل‌احمد، مهرداد و مظفری، زانا. (۱۳۹۹). الگوی توسعه اقتصادی سواحل مکران با در نظر گرفتن ملاحظات اجتماعی و امنیتی. فصلنامه اقتصاد دفاع و توسعه پایدار، ۵ (۱۶)، ۸۱-۱۱۳.
۵. جهانگیری، سعید و ساعی، احمد. (۱۳۹۸). واکاوی رویکرد دستیابی چین به جایگاه قدرت اقتصاد جهانی. فصلنامه سیاست خارجی، ۳۳ (۱)، ۴۵-۸۲.
۶. حافظ‌نیا، محمدرضا، علم‌دار، اسماعیل و رضایی سکه روانی، داود. (۱۳۹۹). نقش توسعه سواحل مکران و راهبرد دریاگرایی ایران بر توسعه محور شرق کشور. آمایش سیاسی فضا، ۲ (۲)، ۸۱-۹۴.
۷. دامن‌پاک جامی، مرتضی. (۱۳۹۷). دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران: روندها و تحولات، فرصت‌ها و چالش‌های پس از توافق هسته‌ای. تهران: وزارت امور خارجه.
۸. دانش‌نیا، فرهاد. (۱۳۹۲). دیپلماسی اقتصادی و سیاست خارجی توسعه گرا؛ ابزارهای موفقیت راهبرد توسعه‌ای جمهوری اسلامی ایران در اقتصاد جهانی. مطالعات راهبردی سیاست‌گذاری عمومی، ۳ (۹)، ۶۷-۸۶.
۹. دریاباری، سید جمال‌الدین، هارون بحری، سیاوش، خانجانه‌زاده کاک رودی، شقایق، حاجی محمد لو، محمد و پزشکی، مهدی. (۱۳۹۷). آمایش سرزمینی و توسعه سواحل مکران با تأکید بر مکان‌یابی و احداث شبکه‌های حمل‌ونقل در راستای ارتقای

موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک: نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، ۱۰۲، ۱۵۱-۱۷۴.

۱۰. دهقانی فیروزآبادی، سید جلال. (۱۳۹۵). اصول و مبانی روابط بین‌الملل (جلد ۲). تهران: سمت.

۱۱. دهقانی فیروزآبادی، سید جلال، توکلی، رضا و عرب‌پور، امیرحسین. (۱۴۰۰). دیپلماسی اقتصادی: روندها و چشم‌انداز منطقه‌ای و جهانی. تهران: دانشگاه امام صادق علیه السلام.

۱۲. رحمتی، مراسم. (۱۳۹۴). بررسی مزیت‌های منطقه‌ای سواحل مکران با رویکرد اقتصاد مقاومتی. گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات زیربنایی. تاریخ انتشار: ۱۳۹۴/۰۴/۲۱.

۱۳. سید امامی، کاووس. (۱۳۹۴). روش‌های مصاحبه برای پژوهش‌های سیاسی. تهران: انتشارات دانشگاه امام صادق (ع).

۱۴. الطافی، مصطفی، اسکندری ثانی، محمد، متولی، صدرالدین و جانباز قبادی، غلامرضا. (۱۴۰۲). شناسایی، تحلیل، رتبه‌بندی معیارهای تأثیرگذار بر گردشگری شهری (مطالعه موردی: شهر شاهرود). جغرافیا و پایداری محیط، ۱۳ (۲)، ۱۹-۳۷.
<https://doi.org/10.22126/ges.2022.8129.2566>

۱۵. عابدی جعفری، حسن، تسلیمی، محمد سعید، فقیهی، ابوالحسن و شیخ‌زاده، محمد. (۱۳۹۰). تحلیل مضمون و شبکه مضامین: روش کارآمد برای تبیین الگوهای موجود در داده‌های کیفی. دوفصلنامه اندیشه مدیریت راهبردی، ۵ (۲)، ۱۵۱-۱۹۸.

۱۶. عبداللهی، علی. (۱۳۹۱). نقش سواحل مکران در امنیت منطقه و امنیت کشور و راهکارهای استفاده بهینه از این سواحل. همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران.

۱۷. علی‌قلی زاده فیروزجایی، ناصر. (۱۳۹۱). ضرورت و اهمیت توسعه گردشگری در سواحل مکران (مطالعه موردی: شهرستان چابهار). همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران. SID. <https://sid.ir/paper/845095/fa>

۱۸. قوام، سید عبدالعلی. (۱۳۹۷). روابط بین‌الملل: نظریه‌ها و رویکردها. تهران: سمت.

۱۹. کمالی، یحیی، شیخ‌زاده، صدیقه جوشانی و حسین عسکری، فرزانه. (۱۴۰۰). شناسایی و

دسته‌بندی معیارهایی برای تدوین سیاست‌های عمومی. فصلنامه سیاست‌های راهبردی و کلان، ۹ (۳۴)، ۲۱۰-۲۴۸.

۲۰. لطفی، حیدر و میرزاجانی، محسن. (۱۳۹۶). نقش و تأثیر سواحل خلیج فارس و منطقه مکران در اقتصاد بین‌الملل و تأثیر استراتژیکی آن بر ایران با ارائه یک مدل راهبردی در توسعه اقتصادی و سیاسی. فصلنامه علمی پژوهشی جغرافیا (برنامه‌ریزی منطقه‌ای)، ۸ (۱)، ۵۷-۹۱.

۲۱. مال‌داری، حسن، متقی، افشین و افشار، حسین. (۱۳۹۴). اقتصاد سیاسی بین‌الملل و اهمیت سواحل مکران در منطقه‌گرایی ایران. فصلنامه علمی - پژوهشی جغرافیا (برنامه‌ریزی منطقه‌ای)، ۵ (۳)، ۸۵-۱۰۱.

۲۲. مجتهدزاده، پیروز، مرتضایی، شیدا و عزتی، عزت‌الله. (۱۳۹۸). دیپلماسی گردشگری و رونق گردشگری در منطقه مکران (مطالعه موردی: روابط ایران با همسایگان شرقی). فصلنامه علمی - پژوهشی جغرافیا (برنامه‌ریزی منطقه‌ای)، ۹ (۳)، ۵۶۱-۵۸۲.

۲۳. مطیعی لنگرودی، سید حسن و رضائیه آزادی، مریم. (۱۳۹۲). ارزیابی آثار اقتصاد گردشگری از دیدگاه جامعه میزبان در تفرجگاه بندر ارومیه. فصلنامه فضا و توسعه روستایی، ۲ (۲)، ۷۵-۹۱.

۲۴. موسوی شفاپی، مسعود. (۱۳۸۸). دیپلماسی، ابزار نوین سیاست خارجی در عصر جهانی شدن. پژوهش‌نامه سیاست خارجی، ۱۷، ۷۷-۱۰۶.

۲۵. میرزا صالح، غلامحسین. (۱۳۵۶). مقدمه‌ای بر تاریخ تئوری روابط بین‌الملل. تهران: دانشگاه ملی ایران.

۲۶. نجاتی، مهدی. (۱۳۹۶). بررسی نقش سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در اقتصاد ایران با استفاده از یک مدل تعادل عمومی. سیاست‌گذاری اقتصادی، ۹ (۱۸)، ۶۵-۱۰۰. doi: 10.29252/jep.9.18.65

۲۷. وایت، برایان. (۱۳۸۳). دیپلماسی در جهانی شدن سیاست: روابط بین‌الملل در عصر نوین (گردآوری استیو اسمیت و جان بیلینس، ترجمه ابوالقاسم راه چمنی). تهران: ابرار معاصر.

۲۸. ویسی، هادی. (۱۴۰۲). ضرورت اتخاذ راهبرد دریایی و آمایش سرزمین برای توسعه منطقه مکران (مکران دروازه امید و توسعه پایدار ایران). مطالعات راهبردی سیاست‌گذاری

عمومی، ۱۳(۴۸)، ۲۰۶-۲۲۲. doi: 10.22034/sspp.2023.1989621.3387

۲۹. هراتی، جواد و قدرتی، سعید. (۱۳۹۵). بررسی جایگاه حمل و نقل دریایی در توسعه مناطق دریایی جنوب: مطالعه موردی سواحل مکران. همایش ملی فرصت‌های کارآفرینی و سرمایه‌گذاری در سواحل مکران ایران.

References

30. Abdurahmanli, E. (2021). Definition of diplomacy and types of diplomacy used between states. *Anadolu Akademi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(3), 580–603.
31. Aburesidze, G., Paliani-Dittrich, I., Grasis, J., & Alaverdov, E. (2022). Economic diplomacy and international trade from the WTO perspective. *USBED*, 4(6), 11–21.
32. Gore-Booth, L. (1979). *Satow's guide to diplomatic practice*. Longman.
33. International Trade Administration. (2022). *National travel and tourism strategy*. <https://trade.gov/national-travel-and-tourism-strategy>
34. Khanal, A., Rahman, M. M., Khanam, R., & Velayutham, E. (2022). Exploring the impact of air transport on economic growth: New evidence from Australia. *Sustainability*, 14(18), 11351. <https://doi.org/10.3390/su141811351>
35. Morgenthau, H. J. (1948). *Politics among nations: The struggle for power and peace*. Oxford University Press.
36. Peternel, I., & Grešš, M. (2021). Economic diplomacy: Concept for economic prosperity in Croatia. *Economic Research-Ekonomska Istraživanja*, 34(1), 109–121. <https://doi.org/10.1080/1331677X.2020.1804960>
37. Robertson, D. (2004). *The Routledge dictionary of politics*. Routledge.
38. Statistical Science. (2017). *Statistical science improving transportation*.
39. United Nations Conference on Trade and Development. (2019). *Trade and development report 2019: A global green new deal*. <https://unctad.org/webflyer/trade-and-development-report-2019>
40. United Nations Conference on Trade and Development. (2022). *Review of maritime transport 2022*. <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2022>
41. United Nations Conference on Trade and Development. (2022). *Trade and development report 2022: Development prospects in a fractured world: Global disorder and regional responses*.

- <https://unctad.org/webflyer/trade-and-development-report-2022>
42. World Trade Organization. (2022). World trade report 2022: International trade.
https://www.wto.org/english/res_e/reser_e/wtr2022_e.htm

استناد به این مقاله: خانی، محمدحسن، ضیایی، رستم، عرب پور، امیرحسین. (۱۴۰۳). راهبردهای تقویت دیپلماسی اقتصادی ترانزیت محور در سواحل مکران، فصلنامه خدمات دریایی و بندری، ۱ (۳)، ۱۱-۳۶.



Marine and Port Servicesch Journalis licensed under a Creative Commons Attribution-Noncommercial 4.0 International License.