

ظرفیتهای مکانی توسعه منطقه آزاد چابهار: فرصتها، تنگناها و راهکارها

رضا حسین پور پویان - دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی دانشگاه تربیت مدرس
حمید صابر فرزام - عضو هیأت علمی جهاد دانشگاهی، اقتصاد با گرایش مدیریت بین المللی مقطع M.P. hill
اسماعیل پارسایی - دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی دانشگاه تربیت مدرس

چکیده

منطقه آزاد صنعتی - بازرگانی چابهار با برخورداری از ظرفیتهای مکانی چشمگیر چون اقتصادی، امنیتی، دسترسی، ارتباطات منطقه‌ای و بین‌المللی، دارای کارکردهای تولیدکننده قدرت در کشور است ولی با وجود توانمندیهای ژئوپلیتیکی استثنایی، تاکنون بهره‌برداری لازم از ظرفیتهای آن نشده است؛ در حالی که توسعه کشور با توجه به جایگاه جغرافیایی و کرانه‌ای دریای عمان، در گرو طراحی سیاستهای کارآمد و بهره‌گیری بهینه از کارکردهای این بخش از کشور و بخشهای همسایه آن است. بنابراین پاسخ دادن به این پرسش که «فرصتها و تنگناهای توسعه منطقه آزاد چابهار بعنوان یکی از مهمترین مناطق استراتژیک در خاور کشور چیست و راهکارها برای از میان برداشتن این تنگناها یا بهره‌گیری از این فرصتها چیست؟» محور اصلی بررسی حاضر است. در این نوشتار، ضمن ترسیم چشم‌اندازی از وضع توسعه منطقه، به شناسایی، بررسی و تحلیل توانمندیها و ظرفیتهای ژئوپلیتیکی توسعه بعنوان فرصتهای پیش‌رو، و تنگناهای «طرح جامع چابهار» بعنوان محور توسعه خاور ایران پرداخته شده و در پایان، راهبردها و پیشنهادهایی در راستای بهره‌گیری هر چه بهتر از فرصتها و از میان بردن تنگناها ارائه شده است.

هدف کلی: آگاهی از فرصتها و تنگناهای توسعه منطقه آزاد چابهار در راستای توسعه منطقه جنوب خاوری کشور و به‌کارگیری راهکارهای موجود به منظور از میان بردن تنگناها یا کاستن از آنها و بهره‌گیری از فرصتها.

استراتژی کلی: آگاهی و دریافت درست از فضاها و استراتژیک، شناخت دقیق استعدادها و توانمندیهای توسعه در فضای ملی، مدیریت بهینه سیاسی فضا (سازماندهی فضا و آمایش سرزمین) و در نتیجه تدوین اصول پایه‌ای استراتژی توسعه محلی، ملی.

۱- پیشگفتار

فرایند تدوین استراتژی ملی، با آگاهی و دریافت درست از فضاهای استراتژیک امکان‌پذیر است؛ از این راه است که مدیران سیاسی و تصمیم‌گیران حکومتی می‌توانند به کاستیها و تواناییهای فضاهای جغرافیایی و مناطق استراتژیک پی برند و به نتیجه‌گیری اصولی و مطلوب در راستای توسعه ملی بپردازند. آگاهی از مزیت‌های نسبی سرزمین ملی، کاستی‌ها و توانمندیهای فضای ملی، نقطه آغازین درک درست از فضاهای پیرامونی و همچنین مانعی در راه تصمیم‌گیریهای ذهنی و غیرواقعی در چارچوب هدفها و منافع ملی کشور است. شناخت دقیق استعدادها و توانمندیهای توسعه در فضای ملی، تنگناهای امنیتی و توسعه فضایی درون کشور، هدفها، خواسته‌ها و دلبستگیهای ژئوپلیتیکی بازیگران منطقه‌ای و جهانی، سنجش و ارزیابی و کدگذاری منابع تهدیدهای درونی و بیرونی و... تنها مواردی از برآیند تدوین استراتژیها و سیاستها، برپایه واقعیت‌های جغرافیایی و ژئوپلیتیکی فضای ملی و محیط پیرامونی است. امروزه بی‌شناخت درست توانمندیهای توسعه در فضای ملی و توانهای ژئوپلیتیکی مناطق، تدوین اصول پایه‌ای استراتژی ملی در راستای توسعه ملی سخت دشوار و حتا در مواردی ناممکن است (حسین‌پور پویان، ۱۳۸۶: ۳۳۹).

در این میان هرچند تحولات بین‌المللی و ژئوپلیتیکی در نیمه دوم سده هیجدهم سبب شد که خاور ایران بسیاری از استعدادها و ظرفیتهای تاریخی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی خود را از دست بدهد و تمدن خاور زمین به سراشیب افتد، ولی از هم‌پاشیدگی اتحاد جماهیر شوروی و دگرگونیهای بین‌المللی و ملی بویژه در ایران و افغانستان فرصت تازه‌ای برای رشد و توسعه منطقه‌ای پدید آورده است. در سالهای ۱۳۸۴-۱۳۷۵ شماری از طرحها و پروژه‌های زیربنایی و مهم از سوی دولت ایران در این منطقه اجرا شده که زمینه مناسبی برای گسترش مبادلات بازرگانی و اقتصادی و پیشرفت این منطقه فراهم آورده است. مهمترین این طرحها عبارت است

از: شبکه‌های راه و راه‌آهن، شبکه‌های انرژی صنعتی-مخابراتی، ساخت سدهای آبی، امنیت مرزها، سرمایه‌گذارهای ملی و بین‌المللی و توسعه منابع انسانی (ابراهیم‌بای سلامی، ۱۳۸۴: ۴۶). با این حال شوربختانه در بخشهای خاوری و جنوب خاوری کشور، فرصتهای مهمی از دست رفته است؛ چنانچه چشم‌انداز رفاه و رونق در منطقه بهبود یابد، اصلاحات بنیادی و دامنه‌دارتری در پهنه اقتصادی در سنجش با آنچه تاکنون انجام یافته است، صورت پذیرد. این درحالی است که دولتها، آگاهانه یا زیر تأثیر ذهنیت‌سازهای نیمه آکادمیک برای توجیه ناتوانی خود در ساماندهی و راه‌اندازی و پیگیری توسعه متوازن و متعادل منطقه‌ای، محیط طبیعی ایران را گناهکار اصلی می‌دانند. پروراندن این گمان که نابرابریهای چشمگیر اقتصادی-اجتماعی در جامعه ایران از محیط طبیعی کشور مایه می‌گیرد، تا آنجا پیش‌رفته است که در پاره‌ای از پژوهش‌های علمی-دانشگاهی نیز بر این پندار، بعنوان یک واقعیت، انگشت گذاشته شده است (کریمی پور: ۱۳۸۱: ۱۵۸). در این میان ایجاد منطقه آزاد چابهار و پایه قرار دادن آن بعنوان کانون توسعه شرق، فرصتهای ژئوپلیتیکی ارزشمندی در راستای توسعه بخشهای خاوری و جنوب خاوری ایران که از توسعه نیافته‌ترین مناطق کشور به‌شمار می‌رود، در اختیار دولت قرار داده و رسالتی سنگین برای بهره‌گیری از فرصتها و توانمندیهای موجود، بردوش استراتژیستها و تصمیم‌گیرندگان نهاده است.

قلمرو این پژوهش، منطقه آزاد چابهار است که به‌گونه بالقوه، یکی از مهمترین و استراتژیک‌ترین مناطق ایران در زمینه اثرگذاری بر امنیت فضای ملی و توسعه ملی است و بررسی، با هدف شناسایی، بررسی و تحلیل فرصتها و تنگناهای ژئوپلیتیک توسعه منطقه آزاد چابهار و نقش و جایگاه آن بعنوان محور توسعه بخشهای خاوری کشور از دید امنیتی، اقتصادی، اجتماعی و سیاسی انجام گرفته است.

۲- روش بررسی

اساس این بررسی، با توجه به ماهیت نظری

موضوع، روش توصیفی - تحلیلی محتوا است. برای فیش برداری از داده‌ها و منابع اطلاعاتی، از روش کتابخانه‌ای بهره گرفته شده است. در این پژوهش، افزون بر بررسی و تحلیل فرصتها، ظرفیتهای و تنگناهای توسعه منطقه آزاد چابهار، به استراتژیهای راهبردی برای توسعه هر چه بهتر و پربارتر منطقه یاد شده در سطوح گوناگون و اثر آن بر منافع و توان ملی کشور پرداخته شده است.

۳- نگاهی گذرا به مفاهیم کلیدی

۳-۱- توسعه

مفهوم رایج توسعه، بهره‌گیری از منابع تولید جامعه برای بهبود بخشیدن به شرایط زندگی تهیدست‌ترین شهروندان و معنای پوشیده‌تر آن، بیشتر سهم بردن همگان از همه چیز، در چارچوب بیشترین سهم برای گروهی اندک است (پیت و هارت ویک، ۱۳۸۴: ۱۵). یکی از پرسشها در زمینه توسعه این است که چگونه می‌توان بر پایه مجموعه‌ای از نوآوریهای کوچک و پراکنده یا مجموعه‌ای از دگرگونیهای ریشه‌ای در چارچوب اجتماعی و اقتصادی، جامعه را توسعه بخشید. (مابوگونج و میسرا، ۱۳۶۸: ۵۴). بسته به اینکه موضوع توسعه از چه دیدگاه و زاویه‌ای مورد بحث و بررسی قرار گیرد، می‌توان تعریفهایی گوناگون از آن به دست داد. بر سرهم می‌توان گفت که در روند توسعه، برآوردن نیاز یا از میان برداشتن کمبود یا تنگنایی در جامعه مورد نظر قرار می‌گیرد تا جامعه به سطح بالاتری از (فاطمی، ۱۳۷۴: ۱۱۷) زندگی و پیشرفت دست یابد، همچنین راه برای رسیدن به جنبه‌هایی از پیشرفت و توسعه بیشتر در آینده، فراهم شود. توسعه، آرمان بنیادین جهان امروز است. در توسعه، پیشرفت در همه زمینه‌ها از دانش و فناوری گرفته تا دموکراسی، ارزشها، اخلاق و سازمانهای اجتماعی، با طرح بشردوستانه ایجاد جهانی بسی بهتر، درمی‌آمیزد. توسعه ریشه در مفاهیم بهره‌گیری از اندیشه علمی و مدرن در دوران روشنگری دارد که هدفش بهبود زندگی است و در دو زمینه مایه‌رهای بشر می‌شود: رهایی از پستی بلندیهای طبیعت در پرتو

فناوری پیشرفته و رهایی‌بخش، و کنترل بر روابط و مناسبات اجتماعی و کنترل آگاهانه شرایطی که ماهیت انسان در آن شکل می‌گیرد. در هر دو سو، توسعه باعث پیشرفت اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی می‌شود؛ بویژه در زمینه دوم، مایه پیشرفت آرمانهای ظریف اخلاقی و ارزشهای والای اخلاقی می‌شود. بر سرهم، توسعه به معنای بهبود شرایط به هم پیوسته طبیعی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی است (پیت و هارت ویک، ۱۳۸۴: ۱۵) که در زمینه‌های گوناگون سبب به کار گرفته شدن نیروهای ورزیده و کارآمد می‌شود که برآیند آن، بازدهی بیشتر و فراهم آمدن امکانات رفاهی است.

۳-۲- منطقه آزاد

منطقه آزاد عبارت است از ناحیه جغرافیایی محدود و محصور در چارچوب گمرک ملی (بندر، دریا، جزیره یا بخشی از خاک کشور) که بر پایه قانونی ویژه، فعالیت صنعتی و بازرگانی و ورود و خروج کالا در آن آزاد و مشمول مقررات و ضوابط گمرکی باشد (کامران، ۱۳۸۱: ۳۳). در تعریفی دیگر، مناطق آزاد نواحی حفاظت شده در کنار دریاها، فرودگاهها و نوار مرکزی است که مواد اولیه و کالا از راه هوایی، دریایی و زمینی، بی‌پرداخت حقوق و عوارض گمرکی، وارد آنها می‌شود و پس از فرایندهای ویژه، با بسته‌بندی و کیفیت تازه، فراوری و صادر می‌شود (بیک محمدی، ۱۷). در تعریف جهانی نیز، منطقه آزاد عبارت است از منطقه‌ای در یک کشور که برای تسهیل و توسعه صادرات و جذب سرمایه‌های خارجی به وجود می‌آید (حقانی، ۱۳۸۱/۷/۲۹). تاکنون تعریفهای گوناگون از مناطق آزاد (Free Zones) به دست داده شده است، اما وجه مشترک آنها یک چیز است: در این مناطق، محدودیتهای گوناگون در زمینه گمرکی و بازرگانی، شرایط سرمایه‌گذاری، تملک خارجیان و... در سنجش با دیگر مناطق کشور کمتر است یا یکسره وجود ندارد (محمدی الموتی، ۱۳۷۴: ۱). مناطق آزاد همواره در مسیر آبراههای مهم بین‌المللی و درجایی که امکانات و تسهیلات بندری و فرودگاهی وجود

اشتغال و سرانجام توسعه کشور میزبان است و این مناطق پیش از اینکه همچون دروازه‌ای برای آسان‌سازی واردات عمل کند، باید در خدمت صادرات و توسعه کشور باشد و نیز کالاهایی وارد کند که در خدمت تولید و افزایش صادرات کشور میزبان باشد (بیک‌محمدی، بی تا: ۱۷) بر سر هم، برجسته‌ترین هدف‌هایی که در چارچوب این گونه مناطق دنبال می‌شود، چنین است:

- افزایش صادرات صنعتی (غیر سنتی)؛
- شتاب بخشیدن به ورود سرمایه‌های خارجی به کشور؛
- انتقال تکنولوژی به کشور؛
- کساندن سرمایه‌ها به بخش‌های مولد؛
- افزایش بهره‌وری از امکانات مبادلات و اعتبارات بین‌المللی (محمدی الموتی، ۱۳۷۴: ۸).

۵- پیشینه مناطق آزاد در جهان و ایران

نخستین بندرهای شناخته شده در جهان، در واقع مناطقی محصور با دیوارهای دفاعی در کنار دریا در «چالیس» و «پیرائوس» یونان بود. کهن‌ترین بندر آزاد جهان که آشکارا برای افزایش دادوستد پایه‌گذاری شد، بندر آزاد رومی‌ها در جزیره «دالاس» در دریای اژه بود. در این بندر که با هدف افزایش دادوستد مصر، یونان، سوریه، شمال آفریقا، آسیا و رم برپا شده بود، همه مبادلات بی‌پرداخت حقوق گمرکی انجام می‌گرفت. پس از آن به بندرهای دیگری مانند «جنوا»، «ونیز» و «جبل الطارق» می‌رسیم که کارکردی همانند بندر آزاد «دالاس» داشتند (محمدی الموتی، ۱۳۷۴: ۳). مناطق آزاد بازرگانی - صنعتی در جهان پیشینه‌ای دراز دارد. در ۱۸۸۸ نخستین بندر آزاد بازرگانی - صنعتی که تا اندازه‌ای با مناطق آزاد امروز همخوانی دارد در هامبورگ پدید آمد. در جمهوری اسلامی ایران نیز برپایه برنامه اول اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، سه منطقه قشم، چابهار و کیش بعنوان مناطق آزاد بازرگانی - صنعتی نامزد شدند (کامران، ۱۳۸۱: ۳۲). بدین‌سان، برپایه تکلیف مقرر در تبصره ۱۹ قانون برنامه اول (۱۳۶۸-۷۲) و در سال پایانی این

داشته باشد، پامی‌گیرد. برای نمونه، مناطق آزاد بازرگانی عدن، هنگ کنگ، سنگاپور، جبل الطارق، پاناما، مالزی، سریلانکا در مسیر و یا نزدیک راه‌های ترابری بین‌المللی قرار گرفته‌اند. (معتقدی، ۱۳۶۹: ۲۷۷). برسرهم، مناطق آزاد بر سه دسته‌اند: مناطق آزاد بازرگانی، مناطق آزاد صنعتی، مناطق آزاد بازرگانی - صنعتی. آنها در چهار سطح محلی، ملی، منطقه‌ای و جهانی عمل می‌کنند و به‌نوع کارکرد آنها در سطوح چهارگانه را اندازه نقش و کارکردی که دارند، مشخص می‌کند. به سخن دیگر، هرچه دامنه کارکرد فضایی منطقه آزاد بیشتر باشد، اثرگذاری بیشتری خواهد داشت و به‌نوع گسترده‌تری را پوشش خواهد داد.

۶- هدف‌های مناطق آزاد

برجسته‌ترین هدف‌های مناطق آزاد در کشورهای روبه توسعه، به دست آوردن در آمد ارزی، ایجاد اشتغال، انتقال فناوری و جذب سرمایه خارجی است. برخی از کشورها هدف‌های دیگری مانند محدودیت‌زدایی و بهبود وضع مناطق محروم را نیز دنبال می‌کنند (کامران، ۱۳۸۱: ۳۵). مناطق آزاد بازرگانی در راستای هدف اساسی گسترش مبادلات بین‌المللی که مورد توجه کشورهای هوادار مکتب آزادی اقتصادی است، برپا می‌شود و در این گونه مناطق، میزبان از سرمایه‌گذاری دارندگان سرمایه و شاخه‌های شرکتهای فراملی و چندملیتی استقبال می‌کند و همه‌گونه تسهیلات همچون معافیتهای مربوط به برخی از قوانین مدنی، کارگر و نیروی انسانی ارزان، زمین و اجاره ارزان، تأسیسات زیربنایی برق، آب و ارتباطات بین‌المللی و... برای آنها فراهم می‌کند. از همین‌رو، مناطق آزاد بازرگانی مورد توجه شرکتهای چند ملیتی است و آنها ایده و الگوی مناطق آزاد بازرگانی و صنعتی را تشویق می‌کنند (معتقدی، ۱۳۶۹: ۲۷۷). برجسته‌ترین هدف از ایجاد این گونه مناطق، بهره‌گیری از مکانیزمهای متفاوت اقتصادی و برخورداری از مزیت‌های نسبی در محل، جذب سرمایه‌های خارجی و داخلی، تسهیل صادرات، ایجاد

قانون سه منطقه آزاد قشم، کیش و جابهار ایجاد شد. با شکل‌گیری دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد در تابستان ۱۳۷۱، پس از یک دوره فشرده و پر تلاش، مرحله مهم تصویب «قانون چگونگی اداره مناطق آزاد بازرگانی - صنعتی جمهوری اسلامی ایران» در شهریور ۱۳۷۲ پشت سر گذاشته شد و هیأت وزیران نیز بی‌درنگ به استناد اصل ۱۳۸ قانون اساسی، اختیارات خود را در این زمینه به شورای عالی مناطق آزاد واگذار کرد. با تشکیل شورای عالی مناطق آزاد، بخش بزرگی از مقررات و آیین‌نامه‌های اجرایی قانون یاد شده، در ۱۳۷۳ آماده شد و به تصویب این شورا رسید.

۶- نگاهی گذرا به موقع ژئوپلیتیکی

کرانه‌های دریای عمان

جنوب خاوری کشور، از دید پتانسیل‌های اقتصادی دارای سه سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی است. ۳۰۰ کیلومتر مرز آبی در کرانه‌های دریای عمان و اشراف این منطقه بر یکی از مهمترین و استراتژیک‌ترین راه‌های آبی جهان، همسایگی با افغانستان و پاکستان و نزدیکی به کشورهای آسیای مرکزی که دسترسی به دریا ندارند، ویژگی برجسته‌ای به این منطقه بخشیده است. دریای عمان بخشی از حوزه استراتژیک اقیانوس هند، یکی از پنج حوزه استراتژیک جهان و گذرگاهی با اهمیت به سوی خاورمیانه، جنوب خاوری آسیا، شبه قاره هند، سراسر آسیای جنوبی و جنوب خاوری است که روزانه میلیون‌ها بشکه نفت و حجم کلانی از کالا و سرمایه از این راه مبادله می‌شود (طرح مطالعات راهبردی منطقه آزاد تجاری - صنعتی جابهار، ۱۳۷۱: ۱۳-۱۲). منطقه آزاد بازرگانی - اقتصادی جابهار بعنوان تنها بندری در کنار دریای عمان که دارای کرانه‌های مناسب برای لنگر انداختن کشتی‌هاست، می‌تواند پذیرای حجم کلانی از کالاهای وارداتی و صادراتی کشور باشد. این بندر در جنوب استان سیستان و بلوچستان، از دیرباز کانون داد و ستد و بازرگانی و دریانوردی بوده است. ویرانه دژ

پرتگالیها در یکی از روستاهای این بندر (تیس) در پنج کیلومتری جابهار، گواه رونق دریانوردی و اهمیت استراتژیک این بخش از بلوچستان در روزگاری است که دولتهای استعمارگر و تجارت پیشه اروپا بازارهای چین، هندوستان و برسرهم خاور زمین را جای مناسبی برای عرضه کالاهای خود می‌دیدند و تسلط بر آنها را بخشی از سیاستهای استعماری و سلطه‌جویانه خود می‌شمردند (www.pso.ir.Portal-Chabahar.htm)

اهمیت ویژه کرانه‌های دریای عمان، در پرتو هدفهایی چون تأمین امنیت خلیج فارس و تنگه هرمز، دسترسی مستقیم به دریاهای آزاد، افزایش قلمرو آبی ایران در دریای عرب و اقیانوس هند، رویارویی بی‌واسطه با دشمن و اثرگذاری بر کرانه‌های جنوبی خلیج فارس، رویارویی احتمالی با خطرهای برآمده از شبه قاره هند و ... آشکارتر می‌شود. همه اینها، به کرانه‌های دریای عمان بویژه جابهار، جاسک و خلیج گواتر، در استراتژیهای پدافندی ایران جایگاهی ویژه می‌بخشد. همین جایگاه استراتژیک نیز تا کنون برجسته‌ترین عامل توسعه کرانه‌ها و بندرهای دریای عمان بوده است. اما اگر آموزه پدافندی ایران، از شیوه یکسره پدافندی کنونی که بر پدافند ساحلی استوار است، به دفاع فعال مبدل شود، آنگاه می‌توان انتظار داشت که کرانه‌های دریای عمان و بیش از همه جابهار، بعنوان گرانگه و کانون استراتژی پدافندی ایران سربرآورد و بسی بیش از امروز، مورد توجه قرار گیرد و نقشی کارساز در توسعه اقتصادی - اجتماعی بخشهای جنوب خاوری کشور بازی کند (کریمی پور، بی تا: ۳۴). همچنین، کرانه‌ها و بندرهای دریای عمان مناسب‌ترین جایی است که افغانستان محاط در خشکی، از راه آن می‌تواند با آبهای آزاد پیوند یابد. این کرانه‌ها چه از لحاظ دسترسی مستقیم به آبهای آزاد و چه از لحاظ برخورداری از امنیت بیشتر، می‌تواند پذیرای کالاهای وارداتی و صادراتی بیشتری باشد و رفته‌رفته از بار سنگینی که بر دوش بندرهای ایرانی در خلیج فارس است بکاهد. با امکانات بالقوه



منطقه آزاد چابهار در این محدوده با جمعیتی بیش از ۴۰ درصد جمعیت جهان به یکی از بزرگترین و پرمصرف‌ترین بازارهای جهانی دسترسی دارد که این دسترسی، فراهم‌آورنده فرصت ژئوپلیتیکی ارزشمندی خواهد بود.

فعالیت‌های صنعتی و ۴ هزار هکتار به فعالیت‌های بازرگانی، گردشگری و خدماتی اختصاص یافته است (حافظ‌نیا، ۱۳۸۵: ۴۱۹). چابهار بی‌گمان عهده‌دار نقش ژئوپلیتیکی و نظامی دریایی برجسته‌ای است و گذشته از اهمیتی که در زمینه امنیت داخلی و تحرکات کشورهای همسایه دارد، منافع ایران را در اقیانوس هند و دریای عمان و حتی خلیج فارس پاسداری می‌کند. در این میان، زاهدان نیز نقش استراتژیک و ژئوپلیتیکی بسیار برجسته‌ای در سطوح ملی و فراملی دارد. انگلیسی‌ها کمابیش از یک سده پیش به اهمیت سوق‌الجیشی این نقطه حساس پی بردند و از همین رو در جریان جنگ‌های جهانی یکم و دوم، در زاهدان نیروی نظامی داشتند. فاصله زاهدان تا مشهد از نخستین جاهایی بوده که از سوی ارتش انگلیس نقشه‌برداری شده است (پاپلی یزدی، ۱۳۷۶: ۴). از سوی دیگر، موقع جغرافیایی ویژه ایران میان خلیج فارس و دریای مازندران و این حقیقت که ایران توان

جغرافیایی مانند وجود خلیجها و بریدگیهای ساحلی طبیعی پیرامون منطقه، توسعه بندرها در کرانه‌های دریای عمان چندان دشوار نیست.

۷- موقع جغرافیایی و ژئوپلیتیکی چابهار

منطقه آزاد چابهار ۱۴۰ کیلومتر مربع (برابر با ۱۴۰۰۰ هکتار) مساحت دارد و از مقررات عمومی مناطق آزاد بازرگانی - صنعتی ایران پیروی می‌کند. فاصله چابهار تا تهران از راه زمین ۲۲۸۶ کیلومتر، تا زاهدان ۷۳۱ کیلومتر و تا کراچی ۹۰۰ کیلومتر است. بدینسان دورترین منطقه آزاد از بدنه کشور و تهران به‌شمار می‌رود و از این رو پیش‌بینی می‌شود که مزیت‌های مکانی آن بیشتر نگاه بنگاه‌های بین‌المللی را به سوی خود بکشد تا بنگاه‌های داخلی. از دید آمایش فضا و کاربری زمین، در منطقه چابهار فعالیت‌های صنعتی از دیگر فعالیت‌ها پیشی گرفته است. چنان که در طرح پیش‌بینی شده، نزدیک به ۱۰ هزار هکتار به

مرکزی، در آینده نزدیک با پیوستن به شبکه ریلی کشور اهمیت ویژه‌ای در زمینه ترانزیت کالا به این کشورها به دست خواهد آورد. همچنین این بندر بعنوان تنها بندر اقیانوسی ایران، یکی از نقاط کلیدی در کنار خلیج فارس و دریای عمان است و در کریدور شمال - جنوب نقشی برجسته بازی خواهد کرد (کریمی‌پور، بی تا: ۳۴-۳۵).

۸- توسعه منطقه آزاد چابهار؛

فرصتها و توانمندیهای ژئوپلیتیکی

شناسایی دقیق و کمی محورها، کمربندها، دالانها و حتا نقاط توسعه یافته یا مناسب برای توسعه و بر سرهم فضاها، توسعه در پهنه سرزمین ملی، برای دولت‌ها حتا حساس تر از شناسایی نواحی و نقاط محروم و مشکل خیز است؛ زیرا این فضاها باید در کوتاه مدت یا حتا در درازمدت، بار نواحی فقیر را به دوش کشند. بنابراین شناسایی این فضاها و وزن استراتژیک آنها از دید اقتصادی، به معنای شناخت مناطق حیاتی کشور است. از سوی دیگر، شناسایی این فضاها در مقیاس ملی، فرصتهای مناسبی برای دولت‌ها به منظور شناخت ژرفتر و بویژه بومی شده شاخصهای توسعه فنی، مردم‌شناختی و برسرهم هسته‌ها و حاشیه‌ها فراهم می‌کند. این نیز در جای خود، فرصت الگوبرداری عینی و نزدیکتر نواحی کمتر توسعه یافته و نادارتر را فراهم می‌کند (کریمی‌پور، ۱۳۸۱: ۲۸-۲۷). چنانچه از توانمندیها و جایگاه ویژه منطقه آزاد چابهار بعنوان یکی از مهمترین نقاط و مراکز مناسب برای توسعه بهره‌گیری شود، روند توسعه فراگیر استان محروم سیستان و بلوچستان نیز شتاب خواهد گرفت.

چابهار با توجه به اینکه در مسیر دو کریدور از سه کریدور ترانزیتی بزرگ جهان قرار گرفته، در طرح توسعه محور شرق، محور ترانزیتی شرق نامیده می‌شود. درازای طرح توسعه و فعال‌سازی محور ترانزیتی کشور ۱۸۴۰ کیلومتر است که از چهار

پیوند دادن ژرفای ژئوپلیتیک شمالی و ژرفای ژئوپلیتیک جنوبی‌اش را دارد، به ایران اجازه می‌دهد در راستای عملی کردن چنین پیوندی و جلوه‌گر ساختن هارتلند تازه در ژئوپلیتیک پُست‌مدرن، برخی از بندرهای فراوانش در خلیج فارس و دریای عمان را در چارچوب حاکمیت ملی و زیر پوشش قوانین خود در اختیار هر يك از کشورهای محصور در خشکی منطقه خزر - آسیای مرکزی بگذارد. چنین کاری نه تنها موقع جغرافیایی استثنایی ایران را به يك موقع ژئوپلیتیکی استثنایی در نظام جهانی تبدیل خواهد کرد، بلکه کشورهای منطقه خزر - آسیای مرکزی را از دسترسی مستقیم و آسان به راههای بازرگانی بین‌المللی جنوب برخوردار خواهد ساخت (مجتهدزاده، ۱۳۸۱: ۲۸۶-۲۸۵). نزدیکی و دسترسی منطقه آزاد چابهار به آسیای مرکزی، شبه قاره هند و کشورهای حوزه خلیج فارس، با جمعیتی بیش از ۲۰ درصد جمعیت جهان (Microsoft Encarta Reference Library 2005) بزرگ و مناسبی برای فعالیت و تبدیل شدن این بندر به یکی از قطب‌های بازرگانی و اقتصادی منطقه فراهم می‌کند که این جایگاه برای يك منطقه آزاد، در جهان بی‌همتا است. جدا از دیگر توانمندیها و ظرفیتهای موجود در منطقه چابهار که درباره آن سخن خواهیم گفت، اگر دولتمردان تنها همین واقعیت جغرافیایی و ژئوپلیتیکی را دریابند، شاهد دگرگونی چشم‌انداز جغرافیایی و اقتصادی بخشهای جنوب خاوری کشور، بعنوان یکی از مهمترین مناطق استراتژیک ایران و در همان حال یکی از عقب افتاده‌ترین مناطق از جنبه‌های گوناگون توسعه، خواهیم بود. بی‌گمان چنین دگرگونی، تحولات دیگر در زمینه‌هایی مانند امنیت ملی و منطقه‌ای، از انزوا در آمدن جغرافیای منطقه و سنگین تر شدن وزن ژئوپلیتیک کشور در نظام منطقه‌ای و جهانی را در پی خواهد داشت. این بندر در پرتو موقع استراتژیک و دستیابی به آبهای آزاد بین‌المللی، جایگاه ویژه‌ای در مبادلات ایران با دیگر کشورهای منطقه دارد. از سوی دیگر، به سبب نزدیکی به افغانستان، پاکستان و کشورهای آسیای

کالاهای گوناگون به این مناطق فراهم آید و از سوی دیگر، در گرو گسترش شبکه راه و ترابری و وسایل ارتباطی است، چون به سرانجام رسیدن طرح توسعه شرق، بی‌اینکه امکانات ترابری بهبود یابد، ناممکن می‌نماید.

محور ترانزیتی چابهار دربرگیرنده تأسیسات بندری چابهار و شبکه راههای زمینی است که از بندر چابهار در استان سیستان و بلوچستان آغاز می‌شود و پس از گذشتن از نیکشهر، ایرانشهر، خاش، زاهدان، نهبندان، بیرجند، گناباد، تربت حیدریه و مشهد، از یک سو به سرخس و از سوی دیگر، به نقاط مرزی لطف‌آباد و باجگیران می‌پیوندد. خروجی‌های این محور در نقاط مرزی میلک و دوغارون نیز بخشی از این محور شمرده می‌شود.

۲-۸- ویژگی‌های کرانه‌ای

آلودگی کمتر، ژرفای مناسب و نبود کشورهای رقیب در کرانه‌ها و دسترسی به اقیانوس، سبب شده است که منطقه آزاد چابهار خود به خود زمینه سرمایه‌گذاری و بهره‌گیری از این امکانات خداداد را داشته باشد (کریمی‌پور، بی تا: ۳۵). شمار نقاط حساس در کرانه‌های سیستان و بلوچستان با وجود طولانی بودن آنها، اندک است. همه کرانه‌ها به سبب کم‌ژرفا بودن و داشتن بریدگی‌های زیاد برای نزدیک شدن کشتیها مساعد نیست و کشتیها با ۴ متر آبگیر. باید در ۲ کیلومتری کرانه بایستند. شمار نقاط مسکونی و باشندگان در کرانه‌های سیستان و بلوچستان بسیار کم است و مردمان بیشتر در چابهار زندگی می‌کنند. تنها نقطه مهم در کرانه‌های سیستان و بلوچستان، چابهار است. در سراسر این کرانه‌ها، بندر چابهار به سبب جایگاهش در کنار دریای عمان، یگانه بندر آزاد کشور شمرده می‌شود. چابهار یکی از بهترین بندرها در جنوب کشور است و از هر لحاظ استعداد پیشرفت و توسعه را دارد، زیرا خلیج فارس گرفتار نارساییهای است و بندرهای آن آزادی عمل لازم برای پیوند یافتن با کشورهای جهان را ندارند. دهانه خلیج فارس را به آسانی می‌توان در تنگه هرمز

استان خاوری کشور (سیستان و بلوچستان، خراسان جنوبی، خراسان رضوی و خراسان شمالی) می‌گذرد.

این محور از بندر چابهار در استان سیستان و بلوچستان آغاز می‌شود و پس از گذشتن از نیکشهر، ایرانشهر، خاش، زاهدان، بیرجند، گناباد، تربت حیدریه و رسیدن به مشهد، به سبب نزدیکی با همسایگان شمال خاوری، سه شاخه از آن جدا می‌شود. از یک سو به سرخس، از سوی دیگر به لطف‌آباد و باجگیران (در استان خراسان شمالی) می‌پیوندد. همچنین در این کریدور دو خروجی نیز به نامهای «میلک» و «دوغارون» پیش‌بینی شده است.

با نیم‌نگاهی به چشم‌انداز آینده روشن می‌شود که با راه‌اندازی این خط، واپس مانده‌ترین نقاط کشور و استانهای خاوری به شکوفایی اقتصادی می‌رسند و از بن‌بست بیرون خواهند شد (امیدی، ۱۳۸۴/۵/۱۲). امکانات ژئوپلیتیکی توسعه منطقه آزاد چابهار به اندازه‌ای چشمگیر و گوناگون است که پرداختن به همه آنها در این نوشتار امکانپذیر نیست و از همین‌رو به برجسته‌ترین آنها اشاره می‌شود.

۱-۸- نزدیکترین و بهترین راه برای ترانزیت کالا

در مقیاس گسترده به کشورهای آسیای مرکزی

بندر چابهار در شمال اقیانوس هند و دریای عمان و دهانه خلیج چابهار، از دید جغرافیایی، جایگاه بسیار برجسته‌ای در زمینه دسترسی آسیای مرکزی به دیگر مناطق جهان و برعکس دارد. دسترسی مستقیم چابهار به آبهای آزاد جهان و قرار گرفتن آن در مسیر انتقال کالا و انرژی از کشورهای آسیای مرکزی، افغانستان و روسیه به جهان خارج و برعکس، بر ارزش ژئوپلیتیکی آن در آینده خواهد افزود (حافظ‌نیا، ۱۳۸۵: ۴۱۹)؛ روندی که از یک سو نیازمند رونق گرفتن بازرگانی است تا در پرتو آن دادوستد با کشورهای آسیای مرکزی، شبه‌قاره هند، و حتی کشورهای حوزه خلیج فارس و آفریقای شمالی و خاوری افزایش یابد و زمینه برای صدور

هیاهوی جنگ طلبان منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، امن‌ترین مرکز بازرگانی برای ایران و کشورهای آسیای میانه و همسایگان خاوری ایران است. فاصله این بندر تا مرز افغانستان و از آنجا تا کشورهای آسیای میانه، نزدیک به ۷ ساعت (تا میلک، مرز ایران در سیستان) است. هر چند با برپا کردن تأسیسات بندری لازم در چابهار و ساخت محورهای مواصلاتی ریلی و جاده‌ای می‌توان بازار کشورهای همسایه و کشورهای آسیای میانه را به دست گرفت، شوربختانه در سالهای گذشته چنان‌که باید و شاید به این نکته مهم پرداخته نشده است. برای نمونه، دولت در برنامه سوم توسعه، اعتبار ویژه‌ای برای توسعه چابهار منظور نکرده بود (رسالت، ۱۳۸۱/۱۰/۲۸).

۴-۸- ویژگیها در زمینه گردشگری

بی‌گمان صنعت توریسم از مسالمت‌آمیزترین زمینه‌های فعالیت است، که در شکوفایی دانش و فرهنگ و توسعه اقتصادی جوامع اثر مستقیم دارد و می‌تواند در ایجاد تفاهم میان ملت‌ها و استوار ساختن مبانی صلح جهانی، نقشی برجسته بازی کند. در این چند دهه، صنعت توریسم پیشرفته‌های چشمگیر داشته و توانسته است بخش بزرگی از مبادلات بین‌المللی را به خود اختصاص دهد. صنعت توریسم از دید کارشناسان اقتصادی یکی از سریع‌ترین راههای بازگشت سرمایه است و بالاترین ضریب انباشت سرمایه را دارد، زیرا سرمایه به گونه‌ای خارجی وارد کشور می‌شود. به‌سختی دیگر، توریسم دارای دو ضریب افزایش سرمایه است: ضریب فزاینده صنعت و ضریب فزاینده اشتغال. اگر در گذشته تنها توانگران به جهانگردی می‌پرداختند، امروز این وضع دگرگون شده و رشد طبقه متوسط به رونق گرفتن جهانگردی انجامیده است. از سوی دیگر، در گذر سالها، انگیزه‌های جهانگردی نیز دستخوش دگرگونی چشمگیر شده و بیشتر توریست‌ها را کسانی تشکیل می‌دهند که گریزان از آلودگی شهرهای بزرگ، به دنبال طبیعت دست نخورده و هوای پاک، سر به کوه و جنگل و دشت و دریا می‌نهند (بایمتوف، بی‌تا:

بست، در صورتی که بندر چابهار و بندر جاسک با این خطر روبه‌رو نیستند. بندر چابهار در خلیجی قرار گرفته است که درازا و پهنا و ژرفای آن برای ساخت بندرگاه خوب، بسیار مساعد است. این خلیج با ۶۰ مایل درازا و ۴۰ مایل پهنا، می‌تواند محل بسیار خوبی برای لنگراندازی ناوها باشد (صفوی، ۱۳۸۰: ۲۲۶-۲۲۷).

ایران با در دست داشتن خلیج چابهار، از دیدگاه پتانسیل‌های نیروی دریایی، جایگاهی برتر از همه کشورهای منطقه، حتا هند، دارد زیرا ویژگیهای یگانه، ژرفای آب و شکل خلیج، امکان تحرک را برای زیردریایهای اتمی فراهم می‌کند (عزتی، ۱۳۸۶: ۲۹).

۳-۸- موقع جغرافیایی امن

مرزهای زمینی در جنوب خاوری ایران، از آنجا که کمتر در معرض یورشهای تاریخی بوده است، از امن‌ترین بخشهای ایران شمرده می‌شود. در واقع، این مرزها در نتیجه اطمینانی است برای ایران در برابر یورشها از شمال باختری. این مرزها برای پاکستان نیز بسیار امن است (کریمی‌پور، بی‌تا: ۳۶). بنابراین از آنجا که امنیت زیربنای توسعه و رشد در همه زمینه‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و... است، بندرهای دریای عمان و برتر از همه، چابهار، بالقوه از مهم‌ترین فاکتور توسعه، یعنی امنیت، برخوردار است. گذشته از آن، چابهار بعنوان گلوگاه دریایی بازرگانی شمال - جنوب، نزدیکترین نقطه دسترسی کشورهای آسیای میانه و همسایگان جنوب خاوری و خاوری کشور به آبهای آزاد، کلید دروازه اقتصاد آسیا به دیگر قاره‌های جهان و امن‌ترین نقطه دریایی کشور، اهمیتی بی‌مانند دارد. چابهار با برخورداری از آبهای کمابیش آرام در کنار ساحل، کرانه‌های صخره‌ای، کوههای مینیاتوری و بهترین خاک برای تولید موز و برخی دیگر از میوه‌های گرمسیری، در سراسر سال می‌تواند مکان تفریحی دلخواهی برای گردشگران داخلی و خارجی بویژه از شیخ‌نشینهای حوزه خلیج فارس باشد. این بندر به علت دور بودن از تنگه هرمز و

دیگر عوامل مؤثر در گسترش شبکه ارتباطی در سطوح محلی، ملی و فراملی از جمله امنیت، موقع ممتاز از جهت دسترسی به بازارهای پرجمعیت مانند هند و پاکستان و... بهره‌مند است و می‌تواند همچون پلی دسترسی افغانستان و کشورهای محصور در خشکی در آسیای مرکزی و نیز استانهای خراسان و زاهدان به دریای آزاد را تأمین کند.

۶-۸- شبکه انتقال نفت و گاز

پروژه بزرگ انتقال انرژی سازمان ملل متحد (یونیدو) برای سده بیست‌ویکم که اروپای باختری، خاورمیانه، آسیای مرکزی، خلیج فارس و آسیای خاوری را به هم می‌پیوندد، از چهار سو ایران را به حلقه پیوند این سامانه پهنور تبدیل می‌کند و بی‌گمان بخشهای جنوب خاوری ایران نیز از این امتیاز برخوردار می‌شوند. قراردادهایی نیز چون قرارداد ایران و ترکمنستان و ایران و هند باتکیه بر نقش ارتباطی این منطقه پاگرفته است (حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۵: ۴۳-۴۲). گذشته از آن، در صورت تحقق یافتن طرح توسعه ترانزیت شرق، چابهار بعنوان بندری مهم و استراتژیک، نقش کلیدی و محوری در راستای صدور نفت و گاز از راه آبهای آزاد، بازی خواهد کرد.

۷-۸- توسعه بندر شهید بهشتی چابهار بعنوان

دروازه ترانزیت کالا

خطوط دریایی به بندرگاهها و بندرهایی می‌پیوندد که اندازه‌ها، شکلهای و ویژگیهای گوناگون دارند. بندرگاه مناسب برای کشتیها با آبخور زیاد، دارای راههای دسترسی، ورودی، بسترهای لایروبی شده، ژرفای کافی، لنگرگاههای حفاظت شده، حوضچه‌های چرخش و تسهیلات دریانوردی است. همچنین هر بندر مدرن، مجموعه مناسبی از امکانات پهلوگیری، بارگیری، ذخیره‌سازی، تعمیر و نگهداری و ترخیص کالا دارد (کالینز، ۱۳۸۵: ۹۸). بندر شهید بهشتی چابهار با داشتن اسکله‌های چند منظوره در چهار پست هر يك به درازای ۲۵۰ متر و با ژرفای

منطقه چابهار از معدود مناطق جهان از نظر برخورداری از ویژگیهای جذاب طبیعی همچون کوهپایه‌های سرسبز و حاصلخیز، دریای آرام، کرانه‌های زیبا و دلنشین و آب و هوای معتدل و فرح‌بخش است. با همه اینها، شوربختانه تاکنون جاذبه‌های توریستی این منطقه مورد توجه قرار نگرفته و برنامه‌ای درازمدت برای توسعه توریسم در کشور و بویژه در چابهار تنظیم نشده است. البته با راه افتادن منطقه آزاد بازرگانی در چابهار، می‌توان انتظار داشت که بلوچستان نیز همانند کیش و قشم و مرز بازرگان به یکی از مراکز جذب توریست و مسافران خریدار کالا تبدیل شود.

۵-۸- پتانسیلهای چشمگیر ارتباطی

بخش بزرگی از پیشرفت و توسعه مناطق، در گرو شبکه راههای ارتباطی و چندوچون سامانه ترابری است. (نظری، ۱۳۷۹: ۱۷۴). شبکه راههای زمینی و هوایی و آبی در يك کشور، با بالا بردن کارکرد مناطق گوناگون و همچنین نزدیک کردن آنها به یکدیگر در زمینه‌های اجتماعی و اقتصادی و فرهنگی، یکپارچگی سرزمینی و سیاسی کشور را تضمین می‌کند و مایه شکوفایی اقتصاد ملی می‌شود. نقش شبکه ارتباطی در یکپارچگی کشور، از زمانهای باستان شناخته شده است. چون سامانه‌های ارتباطی نقشی برجسته در توسعه اقتصادی بازی می‌کنند، بنابراین گفته شده است که هر اندازه کشوری در زمینه شبکه‌های ارتباطی توسعه یافته‌تر باشد، اقتصادی توسعه یافته‌تر خواهد داشت، زیرا بدین سان همه استانها و مناطق کشور با همدیگر در ارتباط گسترده‌تری قرار می‌گیرند و هر استان یا ناحیه می‌تواند در زمینه تولید کالا یا خدمات ویژه‌ای فعال شود. امروزه شبکه ارتباطی چنان اهمیت یافته است که یکی از برجسته‌ترین عوامل قدرت ملی کشورها و توسعه اقتصادی آنها شمرده می‌شود و بر وزن و جایگاه ژئوپلیتیک يك کشور در نظام جهانی اثر می‌گذارد. منطقه آزاد چابهار با موقع بری-بحری، پتانسیلهای ارتباطی چشمگیر دارد و گذشته از آن، از

۱۳۸۵: ۴۰-۳۹)، ولی استان سیستان و بلوچستان که کمابیش ۶/۵٪ خاک کشور را دربرمی گیرد، در انزوای جغرافیایی به سر می برد. دور افتادگی، در حاشیه بودن و بویژه گسستگی فضایی این استان از مناطق مرکزی و داخلی به سبب وجود دو صحرای بزرگ (کریمی پور، ۱۳۸۰: ۱۶۵)، از ویژگیهای محیطی این استان است. بدین سان، گسترش ارتباطات جاده‌ای، ریلی و هوایی از پیش زمینه‌های توسعه اقتصادی و محرومیت‌زدایی از سیستان و بلوچستان است.

در حال حاضر بندر چابهار با سه محور اصلی به شبکه جاده‌ای کشور می پیوندد:

۱- محور جاسک - بندرعباس

۲- محور چابهار - ایرانشهر - کرمان

۳- محور چابهار - ایرانشهر - زاهدان

(www.pso.ir-Portal-Chabahar.htm)

سامانه ترابری کارآمد، جایگاه ویژه‌ای در توسعه اقتصادی و اجتماعی دارد و در این میان، اهمیت ترابری ریلی به سبب ویژگیهای اقتصادی چشمگیر است. ایجاد کریدورهای ریلی و رساندن آنها به کشورهای همسایه و بندرهای ایرانی، از برنامه‌های استراتژیک اقتصادی است که سهم بزرگی در توسعه ملی خواهد داشت، زیرا توسعه شبکه ارتباطی این استان سالانه دستکم در آمدی ۱۰ میلیاردی به ارمان می آورد؛ این در حالی است که سیستان و بلوچستان هنوز به شبکه ریلی کشور نپیوسته است. با اینکه ایران از دید جغرافیایی و ژئوپلیتیکی جایگاهی برجسته دارد و همچون پلی خاور و باختر را به هم می پیوندد، شوربختانه ناوگان هوایی باری و مسافری کشور وضع نابسامانی دارد و همین، اثری زیانبار بر استانهای خاوری ایران گذاشته است. برای نمونه، منطقه آزاد چابهار بعنوان يك منطقه ویژه اقتصادی که پتانسیل چشمگیری برای صدور کالا و انتقال مسافر به شبه قاره هند، آسیای مرکزی، افغانستان و پاکستان دارد، هنوز از امکانات ارتباطی لازم بی بهره است. نادیده گرفتن فرصتهایی ژئوپلیتیکی از این دست و

آبخوری ۱۲ متر برای پهلوگیری کشتیهای ۲۵ هزار تنی طراحی شده و ظرفیت بارگیری ۱/۲ میلیون تن در سال را دارد و ۲۰ سال است که از آن بهره برداری می شود، در صورتی که برای ایفای نقش در خط ترانزیتی محور شرق و بالا بردن توان رقابت با گوادر و بندر جبل علی، باید توسعه بندر شهید بهشتی در اولویت قرار گیرد. گفتنی است که اتصال بندر شهید بهشتی به راه آهن سراسری زاهدان و بم و خط آهن بافق - مشهد سبب می شود که این بندر به شبکه ۱۴۶ هزار کیلومتری راه آهن فدراسیون روسیه و کشورهای مستقل مشترک المنافع و اروپا بپیوندد (امیدی، ۱۳۸۴/۵/۱۲). این در حالی است که به گفته کارشناسان ترابری دریایی، هم اینک با سرمایه گذاری چین و عمان و پشتیبانی آمریکا، با اعتباری ۲۵۰ میلیون دلاری، اسکله‌ای برای پهلوگیری کشتیهای یکصد هزار تنی در بندر گوادر، همسایه چابهار در کرانه دریای عمان در دست ساخت است و قرار بوده فاز نخست آن در ۱۳۸۵ به بهره برداری برسد. هزینه توسعه بندر تا سقف ۵۶۰ میلیون دلار پیش بینی شده است. همچنین شاهراهی به درازای ۵۰۰ کیلومتر از بندر گوادر تا بندر کراچی در دست ساخت است و مطالعات اتصال خط آهن پاکستان از مرکز ایالت بلوچستان این کشور به چین از راه خاک افغانستان در حال انجام است. چنانچه پروژه‌های عمرانی مورد نیاز سیستان و بلوچستان همچنان به کندی پیش رود و بویژه بودجه لازم برای توسعه چابهار تأمین نشود، دور نیست که با بهره برداری از بندر گوادر در پاکستان، بازرگانان ایرانی نیز کالاهای مورد نیاز خود را از این بندر وارد کنند (رسالت، ۱۳۸۱/۱۰/۲۸).

۹- تنگناهای توسعه منطقه آزاد چابهار

۱-۹- تنگناهای ارتباطی

هر چند کرانه‌های دریای عمان به سبب آرامش نسبی آب و ژرفای مناسب آن جای خوبی برای پهلو گرفتن کشتیهای بزرگ است (حافظ نیا و رومینا،

- با اینکه در منطقه آزاد چابهار ۸۵ درصد زمینها برای ساخت مراکز بازرگانی، انبار، کارگاههای تولیدی کوچک غیر آلاینده، مراکز آموزش، هتل و ویلا واگذار شده است، به سبب کمبود امکانات زیربنایی، این منطقه نتوانسته است سرمایه گذاران خارجی را جذب کند (کامران، ۱۳۸۱: ۴۰)؛
- وجود شکافهای مذهبی و سرمایه گذاری و تبلیغات برخی کشورها برای دامن زدن به این شکافها؛ برای نمونه، راه اندازی مدارسی با گرایش وهابی.

۹-۳- تنگناهای امنیتی

- کنترل نشدن درست و دقیق مرزها و آمد و شد چشمگیر و بی ضابطه در دو سوی مناطق مرزی؛
- نبود بازار کار داخلی برای جذب نیروها و وجود کالاهای قاچاق و مواد مخدر در کشورهای همسایه؛
- حضور قاچاقچیان بین المللی در حاشیه نوار مرزی؛
- فقر فرهنگی - اجتماعی و کمبودهای اقتصادی در کنار ناکارایی یا سختگیری بیجای پاره ای از دستگاهها؛
- رفتار ناشایست پاره ای از عناصر بلوچ بیرون از مرزهای ملی، در بزرگ نمایی مسائل قومی و دامن زدن به اختلافها؛
- وفور جنگ افزار و خرید و فروش آن در منطقه؛
- رخدادهای طبیعی همچون سیل و خشکسالی؛
- حضور ارتش آمریکا در مرزهای خاوری کشور و... (لک زایی، ۱۳۷۹: ۱۸۱-۱۸۰)؛
- حضور چشمگیر افغانها در این منطقه (حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴: ۴۶).

۹-۴- دیگر تنگناها

تنگناهای گوناگون همچون کمبود راههای ارتباطی، کمبود زیرساختهای صنعتی، کمبود برق، کمبود تأسیسات زیربنایی مانند موج شکن، پناهگاههای مصنوعی، اسکله و مشکلات رفاهی، خدماتی، درمانی، سنگین بودن هزینه ساخت شناور،

بهره نجستن از آنها، ایران را با چالشهای ژئوپلیتیکی روبهرو کرده است. برای نمونه، برخی از شیخ نشینها و بندرها در جنوب خلیج فارس و در رأس آنها دبی و جبل علی و همچنین پاکستان، سرمایه های کلانی را که می توانست به ایران سرزیر شود و در رشد و توسعه ملی کارساز افتد، با بهره گیری از فرصتها و خارج کردن آنها از دست ایران، به خود کشیده اند و سالانه میلیاردها دلار در آمد پیدا کرده اند. نزدیکترین فرودگاه که در فاصله ۴۵ کیلومتری بندر چابهار قرار گرفته است، دارای پروازهای داخلی به مقصد ایرانشهر، زاهدان، مشهد، بندرعباس و تهران است.

۹-۲- تنگناهای ژئوپلیتیکی توسعه منطقه آزاد

چابهار

تنگناهای توسعه منطقه آزاد چابهار، کمابیش همانهایی است که دیگر مناطق آزاد در ایران با آنها روبهرویند:
- وجود رقیبان نیرومند منطقه ای، مانند دبی و جبل علی با توانمندیها و امکانات چشمگیر؛
- نبود تأسیسات زیربنایی لازم، که هزینه ساخت آنها، فراتر از اعتبارات بودجه ای است؛
- نبود پیشنیازهای فرهنگی رایج در مناطق بازرگانی- صنعتی جهان، به سبب تنگناها و محدودیتهای ایدئولوژیک، بویژه در زمینه توریسم؛
- فضای نامساعد بین المللی در سایه تحریمهای اقتصادی و مجازاتهای پیش بینی شده برای شرکتهای سرمایه گذار در ایران؛
- ناهمخوانی کامل ویژگیهای مناطق آزاد در ایران با سطح آستانه استانداردهای بین المللی مناطق آزاد؛
- کاهش احساس امنیت اقتصادی، سیاسی و اجتماعی در سرمایه گذاران خارجی که بیشتر از تبلیغات سوء رسانه های بین المللی یا رفتارهای نسنجیده برخی نهادهای داخلی مایه می گیرد؛
- در حاشیه قرار گرفتن منطقه آزاد چابهار از جهت تبلیغات رسانه ای درباره توانمندیهای اقتصادی و جاذبه های توریستی آن، در سنجش با دو منطقه کیش و قشم؛

نبود کارگاههای پیشرفته برای تعمیر و مهمتر از همه، کمبود پژوهشهای دریایی، وجود بوروکراسی دست و پاگیر، نفوذ صید صنعتی در محدوده صید سنتی و دهها مشکل کوچک و بزرگ دیگر، عواملی است که روند توسعه اقتصادی مکران را کند می کند و مستقیم یا غیرمستقیم، راه شکوفایی همه بخشهای خاوری را دشوار می سازد.

۱۰- بهره سخن

منطقه آزاد چابهار با جایگاه یگانه خود در کرانه دریای عمان، یک سرمایه ارزشمند ژئوپلیتیکی به شمار می آید. در خاور کشور، در کنار چابهار، چهار کانون استراتژیک دیگر (مشهد، بیرجند، بجنورد، زاهدان) نیز مطرح است که هر یک به گونه ای می تواند در پیشرفت طرح چابهار بعنوان محور توسعه شرق کارساز افتد، اما با توجه به توانمندیها و ظرفیتهای ژئوپلیتیکی منطقه آزاد چابهار، به نظر می رسد توسعه دیگر مناطق خاوری کشور تا اندازه زیادی در گرو توسعه این منطقه استراتژیک و محوری باشد. ویژگیهای جغرافیایی و استراتژیکی که منطقه آزاد چابهار را در جایگاهی برتر از دیگر مناطق استراتژیک خاوری می نشاند، در بخش یافته های پژوهش به گونه فشرده بر شمرده شد. بر پایه یافته های پژوهش، بهره گیری هر چه بیشتر و بهتر از ظرفیتهای مکانی و ژئوپلیتیکی بخشهای خاوری کشور و منطقه آزاد چابهار، در راستای طرح توسعه شرق، نیازمند یک رشته استراتژیهای اصولی و پایه ای با هدف از میان بردن تنگناهای کنونی و شناخت امکانات موجود است؛ نکته ای که در این پژوهش بدان پرداخته شده است.

۱۱- راهبردها و پیشنهادها

کارکرد مناطق آزاد در ایران تاکنون نشان از دستیابی آنها به هدفهای تعیین شده نداشته و این مناطق در جذب سرمایه های خارجی برای تبدیل شدن به پارکهای صنعتی و مراکز پردازش صادرات، ایجاد اشتغال و نیز انتقال تکنولوژی به کشور کامیاب

نبوده اند. سالها پیش، دکتر حسین نمازی، وزیر امور اقتصادی و دارایی گفته بود: «مناطق آزاد تجاری ایران در سطح جهان ناکارآمدترین هستند!» و افزوده در سال ۱۳۷۷ تنها ۳ درصد از کارکرد این مناطق در زمینه مبادلات بازرگانی را صادرات تشکیل داده و ۹۷ درصد دیگر، مربوط به واردات کالاهای ساخته شده بوده است. او با انتقاد از کارکرد مناطق آزاد بازرگانی و صنعتی در ایران، گفته بود این مناطق از هدفهای اولیه دور افتاده و به مراکز واردات کالا تبدیل شده اند (حافظ نیا، ۱۳۸۵: ۴۲۰). بی گمان منطقه آزاد چابهار نیز وضعی کمابیش همچون دیگر مناطق آزاد در کشور داشته است. بر پایه یافته های پژوهش و در راستای دستیابی به هدفهای پیش بینی شده در طرح محور توسعه شرق، مواردی چند پیشنهاد می شود:

۱- ایجاد و بهسازی بسترهای توسعه در منطقه، به گونه ای که با هدفهای تعیین شده در طرح محور توسعه شرق همخوان باشد؛

۲- شرط لازم برای ایجاد مناطق آزاد، وجود امکانات و زیرساختهای مناسب یا تخصیص بودجه از سوی دولت برای فراهم آوردن آنهاست؛ شرط کافی نیز وجود قوانین کارآمد، شفاف و دور از پیچیدگی است تا از یک سو سرمایه گذاران و تولیدکنندگان را تشویق و ترغیب کند و از سوی دیگر امکانات و اختیارات لازم برای رسیدن به هدفها را در اختیار مناطق آزاد قرار دهد؛

۳- رساندن شبکه ریلی کشور به منطقه آزاد چابهار و بیرون آوردن آن از انزوای جغرافیایی و گسترش دادن خطوط ارتباطی این منطقه به گونه ای که با راههای سراسری و بین المللی پیوند یابد؛

۴- تدوین الگوی مدیریت سیاسی فضا در مقیاس محلی، جدا از الگوی مدیریت سیاسی فضا در مقیاس ملی ولی هماهنگ با آن، به علت ماهیت متفاوت منطقه آزاد چابهار و مناطق همانند آن در سنجش با دیگر فضاهای ملی؛ به گونه ای که دو الگوی مکمل هم، در راستای تحقق هدفهای طرح توسعه محور شرق به کار گرفته شود؛

ترانزیت «چابهار-میلک در مرز ایران و افغانستان» تأکید شود. گفتنی است که اجرای درست این کارها نیازمند نظارت و ارزیابی مستمر دست‌اندرکاران است؛

۱۲- دولت و بویژه وزارت خانه‌های امور خارجه و امور اقتصادی و دارایی و همچنین گمرک باید اقدامات لازم برای فعال‌سازی میلک بعنوان مرز بین‌المللی انجام دهند (امیدی، ۱۳۸۴/۵/۱۲)؛

۱۳- فراهم کردن زمینه دسترسی مطمئن همگان به فعالیتهای صنعتی و خدماتی؛

۱۴- ایجاد انگیزه و جاذبه برای داد و ستد با خارج؛

۱۵- چابهار کانون و محور بازار مشترک سه جانبه ایران، پاکستان و افغانستان است که مرز مشترک دارند. محل تلاقی مرزهای سه کشور، بزرگترین کانون صدور مواد مخدر در جهان است و کمابیش همه کاروانهای بزرگ مواد مخدر از شهر رباط در واپسین نقطه جنوب باختری خاک افغانستان هدایت می‌شود. با تشکیل بازار مشترک در کنار مرزهای سه کشور، گذشته از گسترش روابط دوسویه بازرگانی-اقتصادی، تولید و صدور این مواد نیز کمتر خواهد شد. گفتنی است که سرازیر شدن مواد مخدر از افغانستان به ایران برای مصرف داخلی و انتقال به اروپا، همواره از منابع اصلی تنش میان دو کشور بوده است (کریمی پور، ۱۳۸۰: ۱۵۰)؛

۱۶- ایران با جایگاه برجسته خود می‌تواند نقشی کارساز در شبکه میان قاره‌ای آسیا بازی کند، ولی نبود راه آهن میان مشهد و زاهدان و نیز کرمان و زاهدان، مانع از باروری این قابلیت ارتباطی می‌شود (حافظ نیا، ۱۳۷۹: ۱۶۳).

۱۷- با توجه به نقش برجسته‌ای که چابهار در آینده می‌تواند در شبکه بین‌المللی انرژی به عهده گیرد و نیز پیش‌بینی‌هایی که برای کاستن از اهمیت ایران در زمینه ارتباطات شده است، همچون راه پاکستان-افغانستان-ترکمنستان (کراچی-کوئته-چمن-قندهار-هرات-کوشکا)، لازم است محور سرخس-مشهد-زاهدان-چابهار، در سازماندهی و

۵- تقویت توان دفاعی-انتظامی-امنیتی در استانهای خاوری کشور بعنوان شالوده توسعه منطقه؛ حتی اگر همه عوامل توسعه در منطقه فراهم آید ولی برنامه‌های سنجیده و درست برای حل مسائل امنیتی در کار نباشد، نبود امنیت به تنهایی مایه فرار سرمایه‌ها می‌شود و طرح چابهار بعنوان محور توسعه ترانزیت شرق با چالشهای بزرگ ژئوپلیتیکی روبه‌رو می‌گردد؛

۶- ایجاد و تقویت بسترها و زمینه‌های توریستی در منطقه آزاد چابهار که توان تبدیل شدن به مهمترین کانون جذب توریسم داخلی و بین‌المللی را در سطح منطقه دارد؛

۷- در اختیار گذاشتن تسهیلات و امکانات ویژه برای ایجاد انگیزه سرمایه‌گذاری بیشتر در منطقه، که اثری چشمگیر بر روند مبادلات بازرگانی و روابط اقتصادی و اجتماعی دارد. «لایه‌های سرمایه‌گذاری به منزله سازوکاری (مکانیسمی) می‌باشند که از طریق آن، مکانها بازساخت می‌شوند و هر لایه‌ای در لایه دیگر تأثیرگذار می‌باشد» (شکوئی، ۱۳۷۸: ۲۸۲)؛

۸- آسان‌سازی ارتباط شهروندان با خارج از کشور و نیز آمد و شد خارجیان، کاهش مشکلات گرفتن روادید، حواله ارز و تعدیل ضوابط گمرکی؛

۹- برپا کردن بازارها و نمایشگاههای مدرن و گسترده کالا در منطقه؛

۱۰- برای سود بردن از مزایای ترانزیت در محور شرق، باید برخی اقدامات در زمینه تجهیز و تقویت تأسیسات بندری چابهار انجام گیرد، به گونه‌ای که گنجایش آن از ۱/۵ میلیون تن به ۶ میلیون تن تخلیه و بارگیری در سال برسد؛

۱۱- تقویت شبکه‌های زیربنایی و رفاهی پیوند با ترانزیت در سراسر این محور، به گونه‌ای که ظرفیت ترانزیت به سه میلیون تن کالا در سال افزایش یابد. همچنین، باید بر تجهیز ناوگان و زمینه‌سازی برای افزایش سرمایه‌گذاری خارجی، بسترسازی برای مشارکت بیشتر باشندگان منطقه در فرایند توسعه منطقه‌ای و ملی، اولویت دادن به محور

۱۰. حافظ نیا، محمدرضا (۱۳۸۱) جغرافیای سیاسی ایران، چاپ اول، تهران: سمت.
۱۱. حافظ نیا، محمدرضا (۱۳۸۵) اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک، چاپ اول، مشهد: پاپلی.
۱۲. حافظ نیا، محمدرضا و رومینا، ابراهیم (۱۳۸۵) «تحلیل ظرفیت‌های ژئوپلیتیک جنوب شرق و تأثیر آن بر منافع ملی ایران» مجموعه مقالات دومین کنفرانس انجمن ژئوپلیتیک ایران، تهران، انجمن ژئوپلیتیک ایران.
۱۳. حافظ نیا، محمدرضا و دیگران (۱۳۸۲) «تحلیل مبانی جغرافیایی قدرت ملی جمهوری اسلامی ایران» نشریه علوم جغرافیایی دانشگاه تربیت معلم، ش ۱.
۱۴. حقانی، مه‌ری، «مناطق که آزاد نشد»، ایران، (۱۳۸۱/۷/۲۹).
۱۵. حسین پور پویان، رضا (۱۳۸۶). «بررسی و تحلیل عوامل و متغیرهای مؤثر در تدوین استراتژیهای آمایش دفاعی - امنیتی منطقه مرزی شمال غرب کشور». مجموعه مقالات همایش مرز: فرصت‌ها و چالش‌ها، ارومیه، فرماندهی نیروی انتظامی. صص ۳۳۹-۳۸۵.
۱۶. ربیعی، حسین (۱۳۸۵) «نفت عراق» رقابت قدرت‌ها و آینده منطقه خلیج فارس»، مجموعه مقالات دومین کنفرانس انجمن ژئوپلیتیک ایران، تهران، انجمن ژئوپلیتیک ایران.
۱۷. صفوی، یحیی (۱۳۸۰) «مقدمه‌ای بر جغرافیای نظامی ایران» ج ۳ (جنوب و جنوب شرق)، چاپ اول، تهران: سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.
۱۸. «طرح مطالعات راهبردی منطقه آزاد تجاری - صنعتی چابهار» ج ۳، رهیافت‌های نهایی، (۱۳۷۱) تهران: سازمان برنامه و بودجه.
۱۹. عربی، هادی و لشکری، علیرضا (۱۳۸۳) توسعه در آینه تحولات، چاپ اول، تهران، سمت.
۲۰. عزتی، عزت‌الله (۱۳۸۶) هیدروپلیتیک، (جزوه درسی هیدروپلیتیک مقطع دکتری جغرافیای سیاسی، تهران: دانشگاه تربیت مدرس).
۲۱. عزتی، عزت‌الله (۱۳۸۰) ژئوپلیتیک در قرن بیست و یکم چاپ اول، تهران: سمت.
۲۲. عزتی، عزت‌الله (۱۳۷۹) ژئوپلیتیک، تهران: سمت.
۲۳. «غفلت‌های توسعه بندر استراتژیک چابهار»، (۱۳۸۱/۱۰/۲۸).

راه‌اندازی شبکه‌های راه‌آهن، جاده، مخابرات و خطوط لوله در اولویت قرار گیرد؛ زیرا محور بندرعباس - تهران - مشهد یا کرمان - مشهد به‌عنوان دراز بودن راه، رقیب چندان نیرومندی برای دیگر محورها مانند آنچه گفته شد، نیست (حافظ نیا، ۱۳۷۹: ۱۶۳)؛

۱۸- ایجاد تسهیلات ترانزیتی و خدمات ناوبری هوایی، زمینی و دریایی در فرودگاهها، جاده‌ها، پایانه‌ها، بندرگاهها و نیز پیش‌بینی تسهیلات خدماتی برای مسافران و انتقال بار و کاهش محدودیتهای گمرکی، اجتماعی و... برای مسافران و کالاهای ترانزیتی.

منابع و مآخذ:

۱. ابراهیم‌بای سلامی، غلام‌حیدر، «چشم‌انداز توسعه پایدار شرق ایران»، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، ش ۲، سال ۲۰.
۲. امید، یزدان، «اهمیت راه آهن کرمان - زاهدان - چابهار در اقتصاد ایران به اروپا ارزآوری ۱۵ میلیارد دلاری»، شرق، (۱۳۸۴/۵/۱۲).
۳. بایمتوف، لقمان (بی‌تا) پتانسیل‌های توریسم دریا در چابهار، ترجمه کیوان لولوئی، ایران شناخت.
۴. بیک محمدی، حسن (بی‌تا) «نگاهی گذرا به: عملکرد مناطق آزاد تجاری - صنعتی ایران در توسعه (مورد: منطقه آزاد چابهار)»، سپهر، ش ۲۹.
۵. پایلی یزدی، محمد حسین (۱۳۷۶) «اهمیت ژئوپلیتیکی شرق و شمال شرق ایران (قسمت دوم)»، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، ش ۱، س ۱۲.
۶. پایلی یزدی، محمد حسین و وثوقی، فاطمه (۱۳۸۳) خراسان ژئوپلیتیک و توسعه، چاپ اول، مشهد: پاپلی.
۷. پارسایان، رهبری و حمیدانی پور (۱۳۶۷) مقدمه‌ای بر ترانزیت، ج ۲، تهران، سازمان بنادر و کشتیرانی.
۸. حافظ نیا، محمدرضا (۱۳۷۹) «ژئوپلیتیک ایران در جهان پس از جنگ سرد» مجموعه مقالات همایش جغرافیا و کاربرد ملی. تهران: دانشگاه امام حسین.
۹. حافظ نیا، محمدرضا (۱۳۷۱) خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز، چاپ اول، تهران: سمت.

۲۴. فاطمی، حسن (۱۳۷۴) مشکل تحقیق در راه توسعه جهان سوم چاپ اول، تهران: انتشار.
۲۵. کالینز، جان ام (۱۳۸۳) استراتژی بزرگ: اصول و رویه‌ها ترجمه کوروش بایندر، چاپ سوم، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
۲۶. کالینز، جان ام. (۱۳۸۵) «جغرافیای نظامی» جلد دوم (جغرافیای فرهنگی)، ترجمه محمد رضا آهنی و بهرام محسنی، چاپ اول، تهران: دانشگاه امام حسین.
۲۷. کامران، حسن (۱۳۸۱) «علل توسعه نیافتگی مناطق آزاد ایران» فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، ش ۲ و ۳، س ۱۷.
۲۸. کریمی پور، یدالله (۱۳۸۰) مقدمه‌ای بر ایران و همسایگان (منابع تنش و تهدید)، چاپ اول، تهران، جهاد دانشگاهی دانشگاه تربیت معلم.
۲۹. کریمی پور، یدالله (۱۳۸۱) مقدمه‌ای بر تقسیمات کشور ایران، ج ۱: وضع موجود، چاپ اول، تهران، انجمن جغرافیایی ایران.
۳۰. کریمی پور، یدالله، «استراتژی خروج از بحران»، اسوه، ش ۵، س ۲.
۳۱. کریمی پور، یدالله، «منابع توسعه استان سیستان و بلوچستان (۲)»، اسوه، ش ۱۲، س ۲.
۳۲. کمپ، جفری و هارکاو، رابرت (۱۳۸۳) «جغرافیای استراتژیک خاورمیانه» جلد دوم منازعات و یافته‌ها، ترجمه سیدمهدی حسینی متین، چاپ اول، تهران، پژوهشکده مطالعات راهبردی.
۳۳. لاکوست، ایو و ژیبیلن، بئتریس (۱۳۷۸) عوامل و اندیشه‌ها در ژئوپلیتیک، ترجمه علی فراستی، تهران: نشر
- آمن.
۳۴. مجتهدزاده، پیروز، ۱۳۸۱ جغرافیای سیاسی و سیاست جغرافیایی، چاپ اول، تهران، سمت.
۳۵. محمدی موتی، مسعود (۱۳۷۴) مطالعه‌ای درباره مناطق آزاد و اثرات اقتصادی - بازرگانی آن، چاپ اول، تهران، مؤسسه مطالعات و پژوهشهای بازرگانی.
۳۶. معتقدی، قدیر (۱۳۶۹) «منطقه تجارت آزاد» رونق، س ۱.
۳۷. میر حیدر، دره (۱۳۷۱) اصول و مبانی جغرافیای سیاسی، چاپ اول. تهران، سمت.
۳۸. مینایی، مهدی (۱۳۸۳) مقدمه‌ای بر جغرافیای سیاسی ایران، چاپ دوم. تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
۳۹. نظری، علی اصغر (۱۳۷۹) ویژگیهای جغرافیایی کشورهای توسعه یافته، تهران: پیام نور.
۴۰. ولترز، رابرت (۱۳۶۳) دام سلاح هسته‌ای و راهی برای گریز از آن، ترجمه فتاحی، تهران، وزارت امور خارجه، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
41. Gove, P. B. (1985) "Webster's Third New International Dictionary" USA, Merriam Webster. Inc.
42. [http:// www. pso- ir- Portal - Chabahar- images- Site Pic- 1848- ch- 364883- jpg. htm](http://www.pso-ir-Portal-Chabahar-images-SitePic-1848-ch-364883-jpg.htm).
43. Jablonsky, D, **National Power Parameters**, SPRING, 1997.
44. Microsoft Encarta Reference Library 2005, 1993-2004 Microsoft Corporation.
45. Plano, J. C. & Olton (1988) R, "The International Relations Dictionary" USA, Longman.