

تفاوت‌های راهبردی سواحل ایران

دکتر یدالله کریمی پور^۱

دانشیار جغرافیای سیاسی دانشگاه تربیت معلم تهران

دکتر حمیدرضا محمدی

استادیار جغرافیای سیاسی دانشگاه شهید بهشتی

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۸۹/۷/۵

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۸۹/۹/۱۰

چکیده

مناطق ساحلی به عنوان فصل مشترک و محل تلاقی دو زیست بوم خشکی - دریا، دارای ویژگی‌های بسیار متفاوتی از دیگر نواحی زمین است. این نوارها از سده شانزدهم با آغاز انقلاب دریانوردی، آرام آرام به کانون و هسته سیستم نوین جهانی تبدیل شدند. چنان که از نیمه دوم سده گذشته با ساحلی شدن اقتصاد، جمعیت‌ها و فعالیت‌ها به سوی آن کشیده شده‌اند. به عنوان نمونه تا آغازهای ۲۰۱۰، حدود ۳/۷ میلیارد از جمعیت زمین در ۱۰۰ کیلومتری ساحل زندگی می‌کردند. اما تا جایی که به کرانه‌های ایران برمی‌گردد، به دلیل فضای امنیتی چیره بر دریا و کرانه‌ها به ویژه در محور جنوب، چشم‌اندازها پیچیده بوده و نیازمند شناختی همه جانبه است. این کرانه‌ها با در اختیار داشتن تمام صادرات نفتی، بیشتر میدان‌های نفت - گاز، محورهای بازرگانی، ماهیگیری، ترانزیت و نیز کنش‌های نظامی، در واقع پایه‌های استراتژیک ایران به شمار می‌روند. این در حالی است که جز در مفهوم ساحل بودن، هیچ شباهت چشمگیری میان سه کرانه دریایی ایران از دیدگاه کارکردهای استراتژیک به چشم نمی‌خورد.

واژگان کلیدی: کرانه‌های دریایی، تفاوت‌های راهبردی ساحل‌ها، فضای استراتژیک، ژئواکونومی، جایگاه بازرگانی ساحلی، کارکرد اصلی ساحلی.

مقدمه: ارزش ساحل

از سده شانزده با آغاز انقلاب دریانوردی تا کنون، کرانه‌های دریایی آرام آرام به گرانیگاه تمدن تبدیل شده‌اند. در واقع «پایه وزیر بنای سیستم نوین جهانی، از ۱۵۰۰ با پیدایش منطقه جهانی شکل گرفت» (Modeleski, 1998, p.39). تا پیش از این دوران، همه نواحی جهان در انزوای نسبی از یکدیگر به سر می‌بردند. والراشتاین نیز با اشاره به این که ویژگی سیستم جهانی در تاریخ، پیدایش نوعی تقسیم کار میان بخش‌های هسته و پیرامون است، نخستین مرحله‌ی توسعه اقتصاد نوین جهانی را در فاصله ۱۶۰۰-۱۴۵۰ می‌شمارد که طی آن بخش هسته از ناحیه مدیترانه و ایبری به شمال باختری اروپا انتقال یافت (Wallerstein, I, 2004, p.23).

نتیجه‌ی انقلاب بازرگانی سده‌های هفده و هیجده و تداوم آن تاکنون، بستر رویکرد گسترده جهان نو به ساحل و چیرگی نسبی اقتصاد دریا- پایه به جای اقتصاد خشکی- پایه بوده است. «ساحلی شدن» اقتصاد جهانی در واقع به معنای تمرکز کانونی کنش‌ها، جمعیت‌ها و نیز تنش‌ها و بحران‌ها در این محورها است. این تمرکز کانونی به ویژه در پیرامون کرانه‌های دریایی اروپای باختری، آمریکای شمالی و خاور دور پیشرفته که ۸۵ درصد تولید ناخالص و ۸۶ درصد صادرات جهانی را در اختیار دارند، قابل مشاهده است (لورو و توال، ۱۳۸۱، ص ۱۲۶). پیامدهای کلان مقیاس این نقش‌پذیری ساحل‌ها را می‌توان از جمله در چند پدیده دید:

۱- محور جمعیتی

شمار جمعیت مستقر در ۶۰ کیلومتری ساحل‌ها در سال ۱۹۹۵ حدود ۴۰ درصد برآورد شد. (Cohen, Jyetc, 1997) گاه این نرخ در سال ۲۰۰۰ حدود ۵۵ درصد یا ۳/۷ میلیارد نفر برآورد شده است (پاک، ۱۳۸۴). به هر روی، در چشم‌انداز عمومی زمین، در کنار فلات‌ها و دشت‌های تُنک، کوه‌ها و پایکوه‌های کم جمعیت و بیابان‌ها، کویرها، پیرامون مرداب‌ها، باتلاق‌ها، بیشه‌زارها، ساوان و استپ‌های بسیار کم تراکم، کرانه‌های دریایی- اقیانوسی و دلتای رودخانه‌های بزرگ، محوره‌های تمرکز جمعیت به شمار می‌روند؛ چنان که: «قاره‌ها اوراسیا، استرالیا و آمریکای جنوبی، بسان صدف‌های تو خالی‌اند. چه بیشتر جمعیت این قاره‌ها در حاشیه‌ها تجمع یافته‌اند» (جردن، ص ۷۴).

۲- محور بازرگانی

در واقع «دریایی شدن مبادلات جهانی» زمینه «ساحلی شدن» اقتصاد جهانی را مهیا کرده است. از ۲۷ سال پیش تا کنون مهمترین پدیده در بازرگانی دریایی، انقلاب در بندرها و کشتی‌های کانتینری بوده است. از آغاز دهه ۹۰ سده گذشته، تجارت جهانی با تحول در گنجایش، اندازه و شمار و نیز سرعت ناوگان دریایی، پیوندی ناگسستنی دارد. از سال ۱۹۹۰ تاکنون، تقریباً "هر ساله ۱/۵ درصد بر ظرفیت حمل ناوگان‌ها افزوده شده است (لورو و توال، ۱۳۸۱، ص ۱۲۶). ارزش تجارت کالایی جهان در سال ۲۰۰۰ به بیش از ۱۲ هزار میلیارد دلار رسد (TNA-HPC, 2004). پیش‌بینی این رقم برای سال ۲۰۱۰، بیش از ۲۲ هزار میلیارد برآورد شده است (TNA-HPC, July, 2004). چنان که تنها شمار شناورهای بزرگ کالا بر ناوگان جهانی زیر نظر IMO تا سال ۲۰۰۵ به بیش از ۵۰۰۰۰ کشتی رسید که ۹۱ درصد حمل و نقل کالایی جهان را در اختیار داشتند. همین فرآیند، پایانه‌های بندری را به شلوغ‌ترین و پر تحرک‌ترین

محورهای زمین تبدیل کرده است. جهانی پویا که در آن می‌بایست ۱۴۰۰ کارکرد تخصصی در یک سیستم گرد هم آیند تا سازماندهی آمد و شد دریایی و دریانوردی را به انجام رسانند (کریمی پور، ۱۳۸۸، ص ۲۹).

۳- محور صنعتی

کرانه‌های دریایی با ویژگی‌های پنجمانه: دسترسی به سیستم آمد و شد ارزان، آب فراوان، نفت و گاز در دسترس، بازار بزرگ کار و مصرف و دسترسی به بازارهای جهانی (درئو، ۱۳۷۱، ص ۳۸۷)، صنایع سبک، سنگین و بینابینی را به سوی خود می‌کشاند. صنایع ذوب فلز، تولید مواد نیمه ساخته شده، تولید، فرآوری و بسته‌بندی مواد غذایی، صنایع تبدیلی، پالایشگاه‌های نفت-گاز به موازات کشتی‌سازی، گرایش به ساحل‌ها دارند.

۴- محور تولید انرژی و نیرو

از ۱۹۸۰ تا ۲۰۰۹ میان ۲۳/۹ تا ۳۷ درصد کل تولید نفت از منابع فلات قاره بدست آمده است و بیشتر میدان‌های نفتی نیز در فاصله ۱۰۰ تا ۱۵۰ کیلومتری ساحل‌ها قرار دارند. نیروگاه‌ها به ویژه از نوع هسته‌ای، به خاطر نیازشان به منابع کلان آب برای سرد کردن فشنگ‌های سوختی، به سوی ساحل‌ها کشیده می‌شوند. هم چنین نیروگاه‌های برق-گرمایی و نیروگاه‌های بهره‌بردار از منابع تجدیدپذیر انرژی مانند انرژی امواج، جزر و مد و باد دائمی، گرایش طبیعی به ساحل‌ها دارند.

۵- محور ماهیگیری و آبی‌پروری

نزدیک به ۶۰ درصد جمعیت جهان، دست‌کم ۴۰ درصد پروتئین حیوانی خود را از دریاها به دست می‌آورند و سالیانه حدود $\frac{1}{6}$ پروتئین جهانیان، روانه بنادر ماهیگیری می‌شود (FAO, 2007). بیش از ۳۰۰ آروش ماهیگیری در قالب‌های صید صنعتی و سنتی در ساحل‌های دریایی سازمان‌دهی می‌شوند. هم چنین با کاهش ذخایر آبزیان دریایی، از دهه هشتاد سده گذشته، گرایش جهانی به آبی‌پروری در باریکه‌های ساحلی به جای صید، نوعی سمت‌گیری گریزناپذیر و طبیعی بوده است.

۶- محور گردشگری

گردشگری در سال ۲۰۰۴ بر روی هم ۳۷۰۰ میلیارد دلار گردش سرمایه داشت و ۲۲۰ میلیون شغل ایجاد کرد. این که سهم کرانه‌های دریایی از درآمد هنگفت چقدر می‌باشد، مبهم مانده است. آشکار است که در مورد کشورها و سرزمین‌های کوچک با موقعیت اقیانوسی، بیش از ۹۰ درصد گردشگران، ساحل را به عنوان مقصد انتخاب می‌کنند.

۷- محور نظامی

به دلیل استقرار کانون‌های حیاتی کشورها در کرانه‌های دریایی، نیروهای دفاعی و رزمی به طور ماهوی به سوی ساحل کشیده می‌شوند. حضور دائمی و اغلب گسترده این نیروها، علت وجودی شماری از بندر-شهرها، گسترش آنها و یا دست‌کم زمینه‌ساز رونق کسب و کار بوده‌اند.

به هر روی، برآوردهای به نسبت دقیقی در مورد ارزشیابی اقتصادی کرانه‌های دریایی، نشان می‌دهد که تنها ارزش کل خدمات اکوسیستمی آنها بیش از ۳۳ تریلیون دلار است که نزدیک به دو سوم تولید ناخالص سالیانه جهان در سال ۲۰۰۹ می‌باشد.

جدول شماره ۱: ارزشیابی اقتصادی سواحل

منبع ساحلی	دامنه‌ی ارزش اقتصادی
یسکرانه	۱/۷۵ تا ۵۶ دلار برای هر بار استفاده شخصی
کیفیت آب	۶۶/۸ تا ۲۶۳/۵ دلار برای هر خانوار در هر سال گردشگری
ماهگیری تجاری	۳/۴ تا ۲۶۰ میلیارد دلار در هر سال
تنوع زیستی	۳۵/۴ تا ۱۸۱/۲ دلار برای هر نفر در هر سال

Source: Ledoux, L; and turner, R. K; (2002)

در مجموع کارکردهای چند گانه ساحل، ضمن کشاندن جمعیت‌ها و فعالیت‌ها به سوی خود، آنها را به استراتژیک‌ترین نواحی دولت‌های ساحلی تبدیل کرده است.

پرسش پژوهش

این مقاله به عنوان بخش کوچکی از پژوهشی ملی، تحت عنوان مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ایران (ICZM)، در پی آن بوده تا کارکرد یا نقش سواحل ایران را از چشم‌انداز استراتژیک بررسی نماید. به عبارت بهتر، این مقاله در پی مهیا سازی پاسخ‌های مناسب برای این پرسش است که میان سه کرانه دریایی ایران، چه تفاوت‌هایی از دیدگاه شاخص‌های استراتژیک وجود دارد. شیوه تحقیق این مقاله در مجموع توصیفی-تحلیلی و از طریق گردآوری اطلاعات کتابخانه‌ای بوده است.

۱- سه ساحل با سه تراکم جمعیتی

با نگاهی ساده، مروری و حتی عمومی می‌توان تفاوت و حتی تضاد تراکم‌های نسبی جمعیت در سه ساحل ایران را درک کرد.

الف- ساحل در حال اشباع

تراکم جمعیت در ساحل شمال باختری شهرستان‌های آستارا، رضوانشهر و تالش، ۵/۵ برابر تراکم نسبی استان گیلان و ۳۲ برابر تراکم نسبی کل ایران است. این تراکم بی‌شبهت به تراکم‌های بالای جمعیت در شلوغ‌ترین ساحل‌های خاوری، جنوبی و جنوب خاوری آسیا نیست. هم‌چنین در ساحل خاوری دره سفیدرود، ساحل شهرستان‌های آستانه اشرفیه، لاهیجان، لنگرود و رودسر، تراکم نسبی جمعیت به ۲۰۰۰ و بیشتر در هر کیلومتر مربع می‌رسد. در واقع تراکم نسبی در تمام ساحل جنوبی خزر به جز کرانه‌های استان گلستان بالاتر از میانگین‌های ملی است.

به هر روی، فشار جمعیت نوار ساحلی جنوب خزر از ۱۳۶۵ به گونه‌ای افزایش یافته است که در سند ملی توسعه‌ی استان گیلانی، نخستین تنگنا و محدودیت توسعه‌ی این استان، شناخته شده است.

ب- ساحل بسیار خلوت تاتهی

شمار جمعیت و تراکم نسبی جمعیت در شهرستان‌های چابهار، کنارک و جاسک در کرانه دریای عمان، نه تنها دهها برابر کمتر از تراکم‌های نسبی جلگه خزری است، بلکه نسبت به تراکم نسبی ملی نیز اندک و حتی ناچیز می‌باشد. این تراکم بی‌شبهت به سواحل مناطق شمالی کانادا، روسیه، فنلاند و نروژ نیست. چنان که این تراکم بر پایه سرشماری ۱۳۸۵، برای دهستان‌های ساحلی جاسک، کنارک و خاور چابهار کمتر از ۱/۷ نفر در هر کیلومتر مربع

بود. این تراکم هم چنین در جزیره‌های خالی از جمعیت ایران مانند فارسی، تنب کوچک، شتور، هندورایی، فرور، بنی فرور و چند جزیره دیگر نزدیک به صفر است.

ج- ساحل تُنک

چنانچه انبوهی جمعیت خوزستان و کانون‌های شهری بندرعباس و بوشهر نبود، ساحل خلیج فارس نیز در شمار ساحل‌های خلوت تا تهی ایران کد گذاری می‌شدند. اما به هر روی میانگین جمعیت ساحلی از دیلم تا جاسک، کمتر از ۱۲ نفر در هر کیلومتر مربع است.

تراکم جمعیت ساحلی ایران در مقیاس جهانی

کرانه‌های دریایی ایران تا جایی که به کرانه‌های خلیج فارس، دریای عمان و بیشتر جزیره‌ها برمی‌گردد، از دیدگاه پراکنش و انبوهی جمعیت از چشم‌اندازی خلوت، تنک و گاه تهی برخوردارند. رتبه‌ی ایران در میزان جمعیت ساحل نشین، میان ۱۲۳ کشور ساحلی جهان، ۱۰۶ و در میان ۱۷ کشور خاورمیانه و شمال آفریقا، ۱۶ برآورد شده است (Pruett and cimino, 2000)

اما چنانچه جمعیت استان‌های ساحلی خزر که بر پایه سرشماری ۱۳۸۵ بیش از ۱۳٪ جمعیت کشور را در بر می‌گیرد، از شمار کل ساحل‌نشینان کم شود، آن گاه برآورد pruett و cimino در مورد دیگر ساحل‌های ایران به مراتب کمتر خواهد شد. در این صورت تنها کمتر از ۲/۵ درصد جمعیت ایران در سواحل جنوب مستقرند. با این حساب میزان تراکم جمعیت ساحلی ایران حتی از کشورهای روسیه، پاکستان و نامیبیا نیز پایین‌تر است.

۲- سه ساحل با سه کارکرد متفاوت بازرگانی

از دیدگاه جایگاه بازرگانی خارجی، شباهت و همگنی ناچیزی میان سه کرانه دریای ایران و تا پایان برنامه چهارم دیده شد. (جدول شماره ۲).

جدول شماره ۲: کالای تخصیص یافته به بنادر در سال ۱۳۳۸ در سناریوی چند قطبی

(برحسب میلیون تن)

نام بندر	صادرات/ واردات	ترانزیت	ترانزیت	کابوتاژ	مجموع
امام خمینی	۲۶/۲	۰/۱	۱/۱	۰/۷	۲۸/۱
خرمشهر	۱/۶	*	*	۰/۱	۱/۷
آبادان	۰/۱	*	*	*	۰/۲
شهیدرجایی	۳۱/۲	۷/۵	۱/۸	۰/۵	۴۱/۰
شهیدباهنر	۱/۶	۰/۲	*	۰/۲	۱/۹
لنگه	۰/۵	*	*	۰/۶	۱/۱
بوشهر	۱/۷	*	*	۰/۱	۱/۹
چابهار	۰/۵	۰/۹	*	*	۱/۴*
انزلی	۴/۴	۱/۱	*	*	۵/۵
نوشهر	۱/۳	۰/۶	*	*	۲/۰
امیرآباد	۱/۰	۵/۱	*	*	۶/۱
فریدونکنار	۰/۵	*	*	*	۰/۵
سایر	۰/۷	*	*	۱/۳	۲/۰
کل	۷۱/۴	۱۵/۵	۲/۹	۳/۴	۹۳/۲

منبع: طرح جامع بنادر بازرگانی ایران، ۱۳۸۷

هم چنین در چشم انداز پایانی برنامه پنجم یا در افق سال ۱۳۹۴، به هیچ روی حاکی از چنین تناسب و همگنی نخواهد بود (جدول شماره ۳).

جدول ۳ کالای تخصیص یافته به بنادر در سال ۱۳۹۴ در سناریوی چند قطبی (برحسب میلیون تن)

نام بندر	صادرات/ واردات*	ترانزیت	ترانشیب	کابوتاژ	مجموع
امام خمینی	۴۲/۹	۰/۱	۰/۱	۴/۷	۴۸/۸
خرمشهر	۲/۶	*	*	۰/۲	۲/۸
آبادان	۰/۳	*	*	*	۰/۳
شهید رجایی	۵۲/۳	۱۲/۸	۵/۲	۰/۸	۷۱/۱
شهید باهنر	۲/۵	۰/۳	*	۰/۳	۳/۱
لنگه	۰/۸	*	*	۰/۹	۱/۸
بوشهر	۲/۹	*	*	۰/۱	۳/۰
چابهار	۰/۸	۱/۶	*	*	۲/۴ ⁺
انزلی	۶/۸	۱/۸	*	*	۸/۷
نوشهر	۱/۶	۱/۰	*	*	۲/۶
امیرآباد	۱/۵	۸/۷	*	*	۱۰/۲
فریدونکنار	۰/۸	*	*	*	۰/۸
سایر	۱/۱	*	*	۲/۰	۳/۱
کل	۱۱۶/۹	۲۶/۴	۹/۹	۵/۶	۱۵۸/۸

منبع: طرح جامع بنادر بازرگانی ایران ۱۳۸۷

در واقع وزن و حجم بندرهای خلیج فارس در صادرات- واردات به این دریا و کرانه‌هایش نقشی ملی و بین‌المللی داده است. در حالی که جایگاه بنادر خزر و شهرستان‌های چاه‌بهار و کنارک، محلی تا ناحیه‌ای است. چنان که با وجود تمرکز برنامه‌ها برای ایجاد توازن میان کرانه‌های سه دریا، بنادر خلیج فارس در ۱۳۹۴، همچنان با بیش از ۸۶ درصد، نقش نخست را در صادرات- واردات به عهده خواهد داشت (طرح جامع بنادر و بازرگانی ایران، ۱۳۸۷). این برتری در کارکردهای ترانزیتی، ترانشیب و کابوتاژ، با وجود نقش ممتاز بنادر انزلی و امیرآباد، همچنان در اختیار بنادر شهید رجایی و امام خمینی، یعنی دو بندر ملی ایران در خوزستان و هرمزگان خواهد بود.

پیامدهای راهبردی

وابستگی به بنادر خلیج فارس از دیدگاه بازرگانی خارجی، تهدیدی راهبردی برای ایران به شمار می‌رود. تجربه جنگ هشت ساله گویای بخشی از این خطر است. در دهه ۶۰ سده گذشته، ایران با درک این واقعیت، با تجهیز زیر بنایی و گسترده خورموسی، وابستگی به خرمشهر و آبادان را کاهش داد. اما در تیررس بودن این خور و نیز خارک و خارکو، زمینه توانمندتر شدن بندرعباس و اسکله‌هایش شد. به نظر می‌رسد، با توجه به ابعاد کوچک خلیج فارس و فشردگی تهدیدها علیه ایران و نیز نیمه بسته بودن این خلیج، حفظ وابستگی نزدیک به مطلق به خلیج فارس با منطق ژئوپلیتیک و به ویژه ژئواکونومیک سازگار نیست.

از سوی دیگر جهتگیری راهبردی طرح و برنامه‌ها به سوی توانمندسازی و تمرکز فعالیت‌های بندری در پیرامون خلیج فارس، در واقع به بهای حفظ روند توسعه نیافتگی کرانه‌ها و بنادر مکران و خزر خواهد شد. این در حالی است که گسترش و تجهیز بنادر در کرانه مکران هم‌زمان با تقویت زیربنایها به ویژه ایجاد شبکه ریلی و لوله‌ای،

به ویژه در جهت دسترسی به بازار دو میلیاردی اقیانوس هند، ضرورتی انکار ناپذیر در راهبردهای توسعه بازرگانی ایران است.

در عین حال ضرورت نفوذ و مشارکت عمیق اقتصادی در بازار ۳۰۰ میلیونی خزر، رقابت انزلی و نوشهر با بندر باکو، آستراخان، ماخاچ قلعه و اوکتاو را می‌طلبد. همچنین لازمه تبدیل ایران به گذرگاه محوری بازرگانی شمال-جنوب و خاور-باختر که بر پایه آن روسیه و اروپا از طریق فضای سرزمینی ایران به شبه قاره و آسیای مرکزی و قفقاز به اقیانوس هند و خلیج فارس پیوند خواهند خورد، افزایش کلان مقیاس حجم بندر مکران و جنوب خزر و زیر بناهای آمد و شد پسرکرانه‌ها است (کریمی پور، ۱۳۸۶).

۳- تفاوت‌های ژرف در فضاهای راهبردی پیرامونی

کارکرد فضای راهبردی پیرامونی کرانه‌های سه گانه ایران نیز بس متفاوت است:

الف- خلیج فارس و کرانه‌هایش: دریای جنگ

از ۳۰ سال پیش بدین سو، خلیج فارس به دریای جنگ در مقیاس جهانی تبدیل شده است. دلایل این نتیجه‌گیری را می‌توان در نمایه‌های زیر یافت:

- تجربه چهار جنگ شامل: جنگ عراق- ایران، عراق- کویت، جنگ نخست ایالات متحده- عراق، جنگ دوم ایالات متحده- عراق؛

- جنگ هشت ساله با خسارت دستکم ۸۷۱ میلیارد دلار و بیش از ۸۳۲ هزار کشته (کریمی پور، ۱۳۸۸)؛

- جنگ دوم ایالات متحده- عراق. با هزینه بیش از ۲۰۰۰ میلیارد دلار؛

- ویرانی مقیاس بزرگ محیط زیست، در قالب ریزش عمدی ۱۴ میلیون بشکه نفت طی یک هفته از سوی عراق؛

- حمله هوایی مؤثر به ۳۹۵ نفتکش و ۱۴۵ فروند شناور تجاری (صفوی، ۱۳۸۰، ص ۹۳)؛

- آتش زدن صدها حلقه چاه نفت، از جمله ۶۹۲ حلقه چاه کویت توسط عراق (سلامه، ۲۰۰۳، ص ۳۵)؛

- نابودی و تخریب ۶۳ درصد نخلستان‌های عراق به عنوان بزرگترین قطب نخل جهان تا ۱۹۸۰؛

- ویرانی عرصه‌های جنگلی مانند جنگل امغروده‌ها اکوسیستم محلی در ایران- عراق؛

- استقرار هفت پایگاه بزرگ و ۲۶ پایگاه متوسط و کوچک تنها در حاشیه جنوبی خلیج فارس برای بهره‌گیری‌های

رزمی از جمله از سوی ایالات متحده و ناتو؛

- اشتغال فضاهای ممتاز بندری و دریایی از سوی نظامیان، رشد نظامیگری و افزایش پیایی حساسیت‌های

منطقه‌ای، سه پدیده بزرگ فضا ساز، در حاشیه خلیج فارس به شمار می‌روند.

ب- خزر و کرانه‌هایش: امنیت تاریخی

در تمام سده بیست، فضای حاکم بر خزر برخلاف اقیانوس اطلس و دریاهای سیاه، مدیترانه، اژه، آدریاتیک، مرمره و اقیانوس هند و شاخه‌ها و شاخک‌هایشان، همانند هزاره دوم آرام بود. به همین دلیل این دریا و کرانه‌هایش به دریای خاویار، حمام آفتاب و حیاط خلوت‌های ایران و به ویژه قدرت قاهر آن، روسیه تبدیل شده بود. اما پیامد

برخاسته از فضای ژئوپلیتیکی جدید در قالب پنج دولت، زمینه پیدایش نوعی نظامیگری در پیرامون این بزرگترین دریاچه زمین شده است؛ اما هنوز تا تبدیل شدن خزر به دریای جنگ، روندی طولانی تری در پیش است.

ج- عمان و کرانه‌هایش: پرت و در حاشیه

با وجود وابستگی، پیوستگی و نزدیکی جغرافیایی خلیج فارس و دریای عمان، از دیدگاه شاخص‌های ژئواستراتژی، دریای اخیر، آرام‌تر، پایدارتر و امن‌تر است؛ به ویژه تا آن جا که به کرانه‌های مکران برمی‌گردد، به دلیل پرت بودن، دور افتادگی و در حاشیه ماندن این ساحل نسبت به کانون‌ها و محورهای حیاتی ایران، تاکنون به عنوان سرپل مورد بهره‌برداری قرار نگرفته است. مسیر طولانی، نبود شبکه ریلی، درجه ۲ بودن راه‌های شوسه منتهی به این کرانه و کمتر امن بودن آن، بسترهای اساسی برای بهره‌برداری نکردن از این کرانه‌ها جهت عملیات نفوذی عمقی تا فلات مرکزی بوده است. در سناریوهای تهدید ایران از سوی ایالات متحده، این سواحل دست‌کم برای عملیات نفوذی نمی‌تواند مورد بهره‌برداری قرار گیرد (کریمی‌پور، ۱۳۸۷، نقشه ۲۶).

یک پیامد راهبردی

بنا به ملاحظات ژئواستراتژیک و ژئوآکونومیک، میزان ریسک هر نوع سرمایه‌گذاری دراز مدت در کرانه‌های خزر و عمان، به مراتب کمتر از کرانه‌های خلیج فارس به ویژه در سه محدوده بندرعباس - بندر خمیر، کنگان - بوشهر و حسن‌آباد - خور موسی است.

۴- سه ساحل و سه نوع مسأله محوری

ماهیت تنگناها و مسایل سه کرانه ایران به دلیل چشم‌اندازهای گوناگون اقلیمی، محیط زیستی، بافت‌های فرهنگی - اجتماعی و کارکردهای بازرگانی، بسیار متفاوت است.

الف - خلیج فارس: ناهماهنگی بین‌المللی

پیامدهای تراکم منابع تنش و تهدید و نبود یا ضعف ژرف ارتباط نهادینه میان ایران و هفت همسایه جنوبی‌اش و عراق و استقرار ایالات متحده در این خلیج کوچک و نیمه بسته و به ویژه ارزش‌های بالای اقتصادی بازرگانی خلیج فارس، به صورت روزانه در این دریا و کرانه‌هایش هویدا است. نمایه‌های زیر بخشی از تابلوی همیشگی در این پهنه دریایی است:

- قاچاق آبریان، مواد نفتی، کالا، انسان، احشام و دهها نوع دیگر با روش‌های گوناگون، پیچیده و بدون توقف؛
- توقیف شناورهای دولت‌های همسایه از سوی یکدیگر؛
- سرقت قایق‌ها و لنج‌ها؛
- تهدید ناوچه‌ها، پرنده‌ها (بالگردها و هواپیماها) و شناورهای غیر نظامی ایران از سوی ناوهای ایالات متحده و برعکس؛

- نقش مستمر و مکرر آبهای سرزمینی؛
- غرق شدن شناورها از جمله در اروند رود به دلیل لایروبی نشدن؛
- آلودگی دائمی دریا توسط شناورها به ویژه نفتکش‌ها؛

- صید بی‌رویه از سوی هشت کشور پیرامونی؛
- صید غیر قانونی اتباع و شناورهای هندی یا پاکستانی، بنگلادشی در آبهای سرزمینی؛
- غرق شدن متناوب لنج‌ها و کشته شدن صیادان و ملوانان و وارد آمدن خسارت‌های مالی و جانی به شهروندان ایرانی و عرب؛

• کمبود و یا نبود سیستم اطلاع رسانی و نهادینه شده میان ایران و کشورهای جنوب خلیج فارس در ارتباط با انتقال متقابل اطلاعات آب و هوایی، کشتیرانی، پشتیبانی از لنج‌های آسیب دیده... این فهرست، کوتاه شده مسایل روزمره‌ای است که استانداران، فرمانداران، بخشداران و کارشناسان و گاردهای ساحلی با آنها مواجه‌اند. همگی این مسایل ریشه در نبود و ضعف بنیادین هماهنگی میان هشت کشور پیرامونی خلیج کوچک فارس دارد. تا آینده قابل تصور، عزمی برای ریشه‌یابی اجرایی و یافتن راه حل برای آنها میان این واحدهای سیاسی دیده نمی‌شود. پیامدهای این نا هماهنگی در کرانه‌های ایران از خسروآباد تا سیریک، همه جا مشاهده می‌شود.

ب- کرانه دریای خزر: در هم ریختگی و نابسامانی

قاجاق مشروبات الکلی، حریم شکنی شناورهای صیادی دولت‌های همسایه، آلودگی‌های روبه گسترش، نوسان تراز آب، پراکندگی گسترده ویلاها، آلاچیق‌ها، کشیده شدن اتاق‌های اجاره‌ای تا لب دریا، غرق شدن هر ساله ده‌ها شهروند، درگیری‌های فردی و گروهی میان گردشگران و بومی‌ها، نداشتن تناسب سازه‌های خدماتی ساحلی به شمار گردشگران و گرانی خدمات آنها به ویژه در بهار و تابستان، کمبود اسکله‌های ویژه برای قایق‌ها و شناورهای تفریحی و گردشگری، کمبود طرح‌های سالمسازی دریا و کمبود فاحش کرانه‌های آزاد برای گردشگران، نبود خدمات رفاهی مانند هتل‌ها برای طبقات مختلف از نقطه نظر درآمد، نبود سیستم جمع‌آوری و بازیافت زباله، کمبود زیر بناهای حمل و نقل ساحلی و کرانه‌ای، فقر فاحش هتل‌ها و اقامتگاه‌ها از دیدگاه تجهیزاتی، کمبود پارکینگ برای خودروها و... دهها مسأله کوچک و بزرگ دیگر، بر سرتاسر سواحل جنوبی خزر از آستارا تا جنوب اترک سایه انداخته است. بدین معنی، مسأله کلی و واقعی این کرانه‌ها را می‌توان در عنوان کلی نابسامانی و در هم ریختگی جای داد. این ساحل به رغم قابلیت‌های ممتازش، در چشم انداز کنونی، می‌تواند ساحلی برای بهره برداری جهان چهارمی‌ها شناخته شود.

ج - کرانه مکران: عقب ماندگی تاریخی

در کرانه‌های مکران، چونان کرانه‌های خلیج فارس و در مقیاسی کوچک تر قاجاق کالا و مواد مخدر، ورود غیرمجاز شناورهای صیادی پاکستانی به دریای سرزمینی ایران، قاجاق آبیان و درگیری‌های قومی و دستجمعی کمابیش در جریان است؛ اما مشکل پایه ای این کرانه، عقب ماندگی‌های همه جانبه فرهنگی - اجتماعی و سیاسی - اقتصادی است. این مشکل را می‌توان در ضعف زیربنای حمل و نقل، بهداشت و درمان، آب، برق و گاز و تلفن و اینترنت و زیرساخت‌های صنعتی، کار و آموزش، نسبت به دو ساحل دیگر مشاهده نمود.

پیامدهای راهبردی

بیشتر دلمشغولی استان‌های ساحلی خلیج فارس به ویژه هرمزگان و بوشهر، مبارزه با قاچاق و نیز تلاش برای هماهنگی با کشورهای مقابل برای حل و فصل مسایل سنتی است. در حالی که تصمیم سازان استان‌های جنوبی خزر در پی یافتن راهی برای ارتقای ساحل‌ها و خروج از بن‌بست‌های کمتر توسعه یافته این محورها هستند. ساحل مکران به جز محدوده چابهار و بخش‌هایی که توسط سرمایه داران غایب توسعه یافته تر شده اند، عقب مانده ترین ناحیه ساحلی ایران به شمار می‌رود.

۵- ساحل‌ها: همگنی، واگرایی و همگرایی

در مورد میزان همگنی ساحل‌ها نمی‌توان خطی - شمالی - جنوبی میان هفت استان ساحلی ترسیم نمود. چنان که دو استان بوشهر و هرمزگان در جنوب و مازندران در شمال از همگنی بالایی برخوردارند. خوزستان، گیلان و گلستان از دیدگاه ترکیب قومی ناهمگن‌ترین استان‌های کرانه‌ای به شمار می‌روند و سیستان و بلوچستان با اختلاط ۲۰ تا ۲۵ درصد قومی، نیمه همگن به شمار می‌رود.

در زمینه همگرایی هفت استان ساحلی با هسته سیاسی دولت، برپایه دو شاخص ارتباط مردم - مردم و مردم - کالا و نیز آشنایی با زبان فارسی، دو چشم انداز متفاوت به چشم می‌خورد. برپایه جدول شماره ۴، استانهای مازندران، بوشهر، هرمزگان و گلستان بیشترین همگرایی و استانهای خوزستان و گیلان در میانه قرار دارند، درحالی که استان سیستان و بلوچستان به ویژه ساحل مکران ردیف آخر را به خود اختصاص داده است.

جدول شماره ۴: پهنه بندی درصد باسوادان کشور

منطقه	درصد باسواد	استان‌های کشور	تعداد	درصد
۱	بیش از متوسط کشور +۷۹	تهران، یزد، اصفهان، بوشهر، خراسان، سمنان، فارس و قم	۸	۳۰/۷۶
۲	متوسط کشور ۷۹	مرکزی، گیلان، لرستان	۳	۱۱/۵۳
۳	پایین تر از متوسط کشور -۷۹	زنجان، هرمزگان، همدان، آذربایجان شرقی، غربی، اردبیل، ایلام، چهارمحال و بختیاری، خوزستان، سیستان و بلوچستان، کهگیلویه و بویر احمد، لرستان، کردستان، کرمان و کرمانشاه	۱۵	۵۷/۷۱

منبع: افروغ، ۱۳۷۸

اما در زمینه ارتباط متقابل هفت استان ساحلی با هسته سیاسی دولت از جمله تهران، استانهای شمالی با بیشترین آمد و شد، ردیف نخست، شهروندان سه استان حاشیه شمالی خلیج فارس ردیف دوم و شهرستان کنارک، چابهار و جاسک (خاوری ترین شهرستان هرمزگان) ردیف پایانی را به خود اختصاص داده‌اند.

بیشترین شکاف‌ها در زمینه ناهمگنی مذهبی از شهرستان کنگان در منتهی الیه جنوب خاوری استان بوشهر آغاز و تا چابهار ادامه می‌یابد. هر چند میزان همبستگی مذهبی با هسته مرکزی دولت در شهرستان‌های ساحلی بندرعباس و جاسک تا حدودی تعدیل می‌شود. نسبت مسلمانان اهل سنت از باختر شهرستان کنگان تا خرمشهر به صفر نزدیک می‌شود. میان استان‌های جنوب خزر، استان‌های گیلان و مازندران دارای بیشترین پیوند مذهبی با هسته دولت هستند. در حالی که در استان گلستان نسبت اهل تسنن، بیش از ۱۸ درصد برآورد می‌شود (افروغ، ۱۳۷۸).

پیامدهای راهبردی

• هیچ‌گونه پیشینه بحران با مقیاس کلان در چهار استان ساحلی بوشهر، گیلان، مازندران و خوزستان با منشأ اختلاف و شکاف مذهبی دیده نمی‌شود. در حالی که این‌گونه تنش‌ها در سه استان دیگر کم نبوده است. بنابراین در هر نوع برنامه ریزی ناحیه‌ای در شهرستان‌های ساحلی، جهت‌گیری‌های دراز مدت مذهبی شهروندان شهرستان‌های کنگان، لنگه، بستک، خمیر، گاوبندی، جاسک، چاه‌بهار و کنارک، نمی‌تواند نادیده انگاشته شود.

• میان پهنه بندی درصد با سوادان و میزان کسانی که قادر به درک و گفتگو به زبان ملی هستند در هفت استان ساحلی تفاوت‌هایی به چشم می‌خورد. چنان‌که میزان افراد با سواد در استان‌های هرمزگان، خوزستان و سیستان و بلوچستان پایین‌تر از متوسط کشور و در گیلان با حدود ۷۹ درصد در حد متوسط ملی است. در حالی که درصد بالایی از شهروندان بلوچ، خوزستانی و گیلانی قادر به درک زبان ملی نیستند. این پدیده حاکی از ضعف سیستم آموزش ملی یا به عبارت دیگر شمار بالای بیسوادی در این استان‌ها است.

• بیشترین فشردگی بحران‌ها و تنش‌های قومی میان هفت استان کرانه‌ای به ترتیب در استان‌های خوزستان، سیستان و بلوچستان، و گلستان دیده شده است. استان‌هایی که علاوه بر مرزهای دریایی، دارای مرز خشکی نیز هستند. امتداد پیوندهای قومی تا آن سوی مرزهای بین‌المللی و داشتن عقبه حمایتی در کشورهای همسایه، دلیل اصلی فراوانی بحران‌ها در این استان‌ها بود.

۶- ساحل‌ها و رویکردهای متفاوت اقتصادی

رویکردهای غالب اقتصادی در سه کرانه دریایی، زمینه‌ساز پیامدهای متفاوت راهبردی در این ساحل‌ها بوده‌اند.

الف - کرانه خلیج فارس: محور حیاتی اقتصادی ایران

دست‌کم از ۱۹۵۷ تاکنون، کرانه‌های خلیج فارس از خرمشهر تا بندرعباس به دلیل تمرکز منابع نفتی-گازی و نیز بنادر بازرگانی، محور کلیدی و حیاتی ایرانند (کاتوزیان، ۱۳۸۷). در مجموع از نیمه دوم سده بیست، محور ساحلی شمال خلیج فارس بنا به ملاحظات ژئواکونومیک، تبدیل به ستون و محور اقتصادی برای استمرار بقای ملی ایرانیان بوده است.

این محور با تبدیل شدن به محور تولید و صدور نفت خام، محور پایه‌ای بازرگانی یا صادرات - واردات و محور اصلی سرمایه‌گذاری‌های هیدروکربنی، عمق استراتژیک ایران را در برابر تهدیدهای دریایی متمایل به صفر ساخته است.

ب - ساحل خزر: ساحل روستا - گردشگری

ماهیت غالب اقتصادی از آستارا چای تا جلگه جنوبی اترک بر پایه رویکرد عمومی کشاورزی - گردشگری استوار است. جلگه جنوبی خزر تنها ۲ درصد خاک کشاورزی کشور را در بر دارد اما این نوار کم‌پهن با تولید بیش از ۹۰ درصد تولید برنج، در واقع بشقاب برنج ایرانیان است.

میان ۳۰ استان، تنها چهار استان جنوب خزر و زنجان دارای ضریب مکانی بالاتر از ۱/۵ بوده‌اند. در این میان گیلان با ضریب ۱/۷ بالاترین رتبه را میان استان‌ها بدست آورد که نشانگر ضریب بالای بخش کشاورزی در این محور است.

در حالی که این ضریب برای خوزستان و بوشهر، کمتر از نیم درصد و در هرمزگان و چابهار میان ۰/۰۵٪ تا ۱ درصد بوده است (افروغ؛ ۱۳۷۸).

همچنین کرانه‌های جنوبی حزر تا ۱۳۷۸ با داشتن ۱۶۵۰ کانون جذب گردشگر (مهندسین مشاورسازه پردازی ایران، ۱۳۸۴) که شمار آن در ۱۳۸۶ از ۳۲۰۰ کانون گذشت، نقش پایه ای را در جلب گردشگران داخلی در اختیار دارند. از سوی دیگر، بخش‌های ماهیگیری و شیلات و فعالیت‌های بندری رتبه‌های بعدی اشتغال در نوار ساحلی جنوب خزر را در بر می‌گیرند.

ج- ساحل مکران: جهان چهارمی

رویکرد عمومی اقتصادی محور ساحلی مکران به ویژه از کنارک تا سیریک و نیز خاور چابهار تا گواتر، جدا از فعالیت منطقه آزاد چابهار و دگرگونی‌های قابل توجه در زمینه صنعت شیلات، به دلایل گوناگون به ویژه ضعف بنیادین شبکه حمل و نقل، عقب افتاده‌ترین نوار ساحلی کشور است. رویکرد عمومی روستاهای پراکنده در محور ساحلی از گواتر تا سدیچ و وگابریک حول محور ماهیگیری سنتی و گاه قاچاق است. این ساحل به اعتبار شاخص‌های توسعه انسانی و نیز GNP بر پایه آمارهای رسمی چشم‌اندازی جهان چهارمی دارد.

پیامد راهبردی

تبدیل کرانه خلیج فارس به محور حیاتی-اقتصادی، عمق استراتژیک کشور در برابر تهدیدهای دریا- پایه را متمایل به صفر ساخته است. حتی تک‌های محدود هوایی می‌تواند موجبات اختلال جدی در روند صادرات-واردات و تولید نفت - گاز در مناطقی مانند خارک، خارکو، لاوان، سیری، عسلویه و کنگان شود.

نتیجه‌گیری

شمار تفاوت‌ها در چشم اندازهای همه کرانه‌های دریایی ایران، از منظر اقلیم، خاک، مخابرات طبیعی مانند زلزله، سیل، میزان دسترسی به آب شیرین، میزان توسعه از دیدگاه کیفیت شرایط انسانی (HDC) و توسعه انسانی، GNP شهروندان و به‌طور کلی نقش‌های ژئواکونومی، ژئواستراتژی و ژئوپلیتیک، دست‌کم به ۱۰۴ مورد می‌رسد (سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۸۷).

جدول شماره ۵: تفاوت راهبردی کرانه‌های دریایی ایران

عمان	خزر	خلیج فارس	
پرت و در حاشیه	امیت تاریخی/ در حال گذار	دریای جنگ	فضای استراتژیک پیرامونی
پشتیبان خلیج فارس	بسیار محدود و محلی	گسترده، فشرده و دارای مقیاس استراتژیک	پراکنش نیروهای نظامی
عقب ماندگی تاریخی	در هم ریختگی و نابسامانی	قاچاق کالا	مساله اصلی
محدود	محدود	ملی و بین المللی (حیاتی)	نقش و جایگاه بازرگانی
تعریف نشده	کشاورزی، گردشگری	نفتی-گازی، بازرگانی، تجاری، ماهیگیری	کارکرد اصلی
خلوت تا تهی، بسیار پایین	در حال اشباع	خلوت با تراکم پایین	تراکم نسبی جمعیت

منبع: نگارندگان

هر برنامه‌ریزی جامع محیطی از جمله طرح مدیریت یکپارچه سازی مناطق ساحلی، ناگزیر به درک و شناخت این تفاوت‌های ژرف و برخی تشابهات آن‌ها است. جدول برخی از این تفاوت‌ها را در مقیاس راهبردی منعکس می‌نماید.

دست‌کم سه نتیجه راهبردی از مقایسه کارکردهای استراتژیک این ساحل‌ها بدست می‌آید:

- ۱- کرانه‌های مکران از گواتر، خاور جاسک و سیریک نه تنها کمتر توسعه یافته‌ترین کرانه دریایی ایران، بلکه بر پایه شاخص‌های توسعه، این محور، در شمار عقب افتاده‌ترین ناحیه‌های ایران به شمار می‌رود.
- ۲- کرانه خزر از آستارا تا کیشهر، پر تراکم‌ترین ساحل بوده و به مرحله اشباع جمعیتی نزدیک شده است. آن‌چه بیش از هر پدیده دیگر در این نوار ساحلی به چشم می‌خورد به هم ریختگی و بی‌سامانی همه جانبه در این کرانه است.
- ۳- وابستگی همه جانبه کشور به کرانه‌های خلیج فارس، ضمن متمرکز کردن منافع ملی در این ساحل، عمق استراتژیک ایران در برابر تهدیدهای دریا - پایه را کاهش داده است.

منابع

- افروغ، عماد (۱۳۷۸). طرح جامع تقسیمات کشوری: گزارش اجتماعی-فرهنگی، تهران، وزارت کشور، اداره کل تقسیمات کشوری.
- پاک، علی (۱۳۸۴). «روش‌شناسی مطالعات ICZM»؛ تهران، بندر و دریا، شماره ۱۲۷، دریا، ماکس ویر (۱۳۷۱). جغرافیای انسانی. ترجمه سیروس سهامی. مشهد: ایران
- سازمان بنادر و دریانوردی (۱۳۸۷). مطالعات طرح مدیریت یکپارچه سازی مناطق ساحلی ICZM در ایران، گزارش کلیات، تهران، سازمان بنادر و دریانوردی، مهندسی سواحل و بنادر.
- سلامه، مقتر (۲۰۰۳). التناعلات الخلیجیه؛ الشارقه: دارالخلیج، مصاحقه و الطباعه و النشر.
- صفوی، سید یحیی (۱۳۸۰). مقدمه‌ای بر: جغرافیای نظامی ایران، جلد دوم. تهران: سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، «طرح جامع بنادر بازرگانی ایران» (۱۳۸۷). تهران: سازمان بنادر و دریانوردی، اداره کل مهندسی سواحل و بنادر کشور.
- کاتوزیان، همایون (۱۳۸۷). اقتصاد سیاسی ایران، جلد دوم. محمدرضا نفیسی و کامبیز عزیزی. تهران: پایروس، چاپ هفتم.
- کریمی‌پور، یدالله (۱۳۸۷). اطلس استراتژیک ایران، (ایران و فضای نزدیک پیرامونی)؛ تهران، مرکز تحقیقات راهبردهای دفاعی، دفتر راهبردهای خارجی.
- _____ (۱۳۸۸). ژئوپلیتیک کرانه‌های دریایی ایران از دیدگاه ICZM؛ تهران، دانشگاه تربیت معلم و سازمان بنادر و دریانوردی،
- _____ (۱۳۸۶). «نقش مسایل سیاسی-امنیتی در ICZM»، گزارش سوم، تهران: سازمان بنادر و دریانوردی مهندسی سواحل و بنادر.
- لورو پاسکال و توال، فرانسوا (۱۳۸۱). کلیدهای ژئوپلیتیک، حسن صدوق و نینی. تهران: دانشگاه شهید بهشتی،
- مهندسین مشاور سازه پردازی ایران (۱۳۸۵). مطالعه و بررسی جوانب مختلف مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ICZM در ایران، جلد اول، تهران: سازمان بنادر و دریانوردی.

Modeleski, George, (1998); Globalization; Washington, D.C. Island Press.

Wallerstein, Immanuel; (2004); World-systems Analysis: An introduction. Durham, North Carolina: Duke University Press.

Cohen, J.E, small, Mellinger. A: Gallup, J, and Sachs, J. (1997). Estimates of coastal Populations, Science.

TNA-HPc Reporton "Anallysis of transportation system in Iran", 146/ R 5025. June 2004.

TNA-HPC Reporton "Study of foreign trade and its trend in the future", 146/R 5031, July 2004.

FAO; (2007); The state of world fisheries and Aquaculture, 2006. Rom, Italy: FAO.

Ledoux, L; and Turner, R.K. (2002); Valuing Ocean and coastal Resources. From: [www.eloiseyroup.org/thems/climate change/ references.htm](http://www.eloiseyroup.org/thems/climate%20change/references.htm)

[Http://www.eadn.org/reports/wp web/wp28 figures 20% tables.pdf](http://www.eadn.org/reports/wp%20web/wp28%20figures%2020%20tables.pdf)

Pruett, L, and cimino, Joe; and Palmer, H; (2000). "Management of global maritime limits and boundaries using Geographical information System". [Http://www. Seaoudus.org/EEZ/eezarea.htm](http://www.Seaoudus.org/EEZ/eezarea.htm).

