

تفاوت‌های راهبردی سواحل ایران

دکتر یدالله کریمی پور- استاد جغرافیای سیاسی، دانشگاه خوارزمی

دکتر حمیدرضا محمدی- دانشیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه شهید بهشتی

محسن عزیززاده طسوج* - کارشناس ارشد جغرافیای سیاسی، دانشگاه شهید بهشتی

ندیمه سلیم‌نژاد- مدرس دانشگاه فرهنگیان

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۱۱/۲۶

تاریخ دریافت: ۱۳۹۴/۲/۱۱

چکیده

مناطق ساحلی به‌عنوان 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. چنان‌که از نیمه دوم سده گذشته با ساحلی شدن اقتصاد، جمعیت‌ها و فعالیت‌ها به‌سوی آن کشیده شده‌اند. به‌عنوان نمونه تا سال ۲۰۱۰، حدود ۳/۷ میلیارد از جمعیت زمین در ۱۰۰ کیلومتری ساحل زندگی می‌کردند.

اما تا جایی که به کرانه‌های ایران برمی‌گردد، به‌دلیل فضای امنیتی چیره بر دریا و کرانه‌ها بویژه در محور جنوب، چشم‌اندازها پیچیده بوده و نیازمند شناختی همه‌جانبه است. این کرانه‌ها با در اختیار داشتن تمام صادرات نفتی، بیشتر میدان‌های نفت- گاز، محورهای بازرگانی، ماهیگیری، ترانزیت و نیز گنش‌های نظامی، در واقع پایه‌های استراتژیک ایران به‌شمار می‌روند. این در حالی است که جز در مفهوم ساحل بودن، هیچ شباهت چشمگیری میان سه کرانه دریایی ایران از دیدگاه کارکردهای استراتژیک به‌چشم نمی‌خورد.

واژه‌های کلیدی: سواحل، تفاوت راهبردی، ایران.

۱- مقدمه: ارزش تاریخی و تمدنی ساحل

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

نتیجه انقلاب بازرگانی سده‌های هفدهم و هیجدهم 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 بویژه 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 (Lorot and Thoal, 2002: 126). پیامدهای کلان مقیاس این نقش‌پذیری سواحل را می‌توان از جمله در چند پدیده دید:

الف: محور جمعیتی

شمار جمعیت مستقر در ۶۰ کیلومتری سواحل 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 (Pak, 2005: 127). 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 کم‌تراکم، کرانه‌های دریایی- اقیانوسی و دلتای رودخانه‌های بزرگ، محورهای تمرکز جمعیت به‌شمار می‌روند؛ چنان‌که: «قاره‌ها اوراسیا، استرالیا و آمریکای جنوبی، بسان صدف‌های تو خالی‌اند. چه بیشتر جمعیت این قاره‌ها

در حاشیه‌ها تجمع یافته‌اند» (Terry G, 2012: 74).

ب: 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 (Lorot and Thoal, 2002: 126). ارزش تجارت کالایی جهان در سال ۲۰۰۰ به بیش از ۱۲ هزار میلیارد دلار رسید (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 (Karimipour, 2009: 29).

ج: محور صنعتی

کرانه‌های دریایی با ویژگی‌های پنج‌گانه: دسترسی به سیستم آمد و شد ارزان، آب فراوان، نفت و گاز در دسترس، بازار بزرگ کار و مصرف و دسترسی به بازارهای جهانی (Drew, 1992: 387) صنایع سبک، سنگین و بینابینی را به‌سوی خود می‌کشانند. صنایع ذوب فلز، تولید مواد نیمه ساخته شده، تولید، فرآوری و بسته‌بندی مواد غذایی، صنایع تبدیلی، پالایشگاه‌های نفت-گاز به موازات کشتی‌سازی، گرایش به سواحل دارند.

د: محور تولید انرژی و نیرو

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

و: 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 یک ششم پروتئین جهانیان، روانه بنادر ماهیگیری می‌شود (FAO, 2007). بیش از ۳۰۰ روش ماهیگیری در قالب‌های صید صنعتی و سنتی در سواحل دریایی سازمان‌دهی می‌شوند. همچنین با کاهش ذخایر آبزیان دریایی، از دهه هشتاد سده گذشته، گرایش جهانی به آبی‌پروری در باریکه‌های ساحلی به جای صید، نوعی سمت‌گیری گزیرناپذیر و طبیعی بوده است.

ه: محور گردشگری

گردشگری در سال ۲۰۰۴ بر روی هم ۳۷۰۰ میلیارد دلار گردش سرمایه داشت و ۲۲۰ میلیون شغل ایجاد کرد. اینکه 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.

ی: محور نظامی

به دلیل استقرار کانون‌های حیاتی کشورها در کرانه‌های دریایی، نیروهای دفاعی و رزمی به‌طور 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

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

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

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

۲- روش تحقیق

مقاله حاضر به‌عنوان 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 پژوهش در پی مهیاسازی پاسخ‌های مناسب برای این پرسش است که میان سه کرانه دریایی ایران، چه تفاوت‌هایی از دیدگاه شاخص‌های استراتژیک وجود دارد. روش تحقیق مقاله در مجموع توصیفی- تحلیلی و از طریق گردآوری اطلاعات کتابخانه‌ای بوده است.

۳- یافته‌های تحقیق

۳-۱- 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 سواحل 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 توسعه استان گیلان، نخستین تنگنا و محدودیت توسعه این استان، شناخته شده است.

ب: ساحل بسیار خلوت تا تهی

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. چنان‌که 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 همچنین در جزایر خالی از جمعیت ایران مانند فارسی، تنب کوچک، شتور،

هندورایی، فرور، بنی فرور و چند جزیره دیگر نزدیک به صفر است.

ج: ساحل تنک

چنانچه انبوهی جمعیت خوزستان و کانون‌های شهری بندرعباس و بوشهر نبود، ساحل خلیج فارس نیز در شمار سواحلی 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. رتبه 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 درصد جمعیت کشور را در بر می‌گیرد، از شمار کل ساحل نشینان کم شود، آن گاه برآورد pruett و cimino در مورد دیگر سواحل 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.

۲-۳- 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	ترانشیب	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
شهید رجایی	۳۱/۲	۷/۵	۱/۸	۰/۵	۴۱/۰
شهید باهنر	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

(The master plan commercial ports in Iran, 2008)

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

جدول شماره 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

(The master plan commercial ports in Iran, 2008)

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 چابهار 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 (The master plan commercial ports in Iran, 2008). 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 به‌شمار می‌رود. تجربه جنگ هشت ساله گویای بخشی از این خطر است. در دهه ۶۰ سده گذشته، ایران با درک این واقعیت، با تجهیز زیربنایی 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. به‌نظر 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 بویژه ژئواکونومیک سازگار نیست.

از سوی دیگر جهتگیری راهبردی طرح و برنامه‌ها به‌سوی توانمندسازی و تمرکز فعالیت‌های بندری در پیرامون خلیج فارس، در واقع به بهای حفظ روند توسعه‌نیافتگی کرانه‌ها و بنادر مکران و خزر خواهد شد. این در حالی است که گسترش و تجهیز بنادر در کرانه مکران همزمان با تقویت زیربنای بویژه ایجاد شبکه ریلی و لوله‌ای، بویژه در جهت دسترسی به بازار دو میلیاردی اقیانوس هند، ضرورتی انکارناپذیر 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 بنادر 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 بنادر مکران و جنوب خزر و زیر بناهای آمد و شد پسرانه‌ها است (Karimipour, 2007).

۳-۳- تفاوت‌های ژرف در فضاهاى راهبردى پيرامونى

کارکرد فضای راهبردی پیرامونی کرانه‌های سه‌گانه ایران نیز بس متفاوت است:

الف: خلیج فارس و کرانه‌هایش؛ دریای جنگ

از ۳۰ سال پیش بدین‌سو، 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 (Karimipour, 2009)؛

- 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 (Safavi, 2001: 93)؛

- آتش زدن صدها حلقه چاه نفت، از جمله ۶۹۲ حلقه چاه کویت توسط عراق (Salama, 2003: 35)؛

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

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

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

برای بهره‌گیری رزمی از جمله از سوی ایالات متحده و ناتو؛

- اشتغال فضاهاى ممتاز بندرى و دریایی از سوی نظامیان، رشد نظامیگری و افزایش پیاپی

حساسیت‌های منطقه‌ای، سه پدیده بزرگ فضا ساز، در حاشیه خلیج فارس به‌شمار می‌روند.

ب: کرانه دریای خزر؛ درهم ریختگی و نابسامانی

بعد از انقلاب سوسیالیستی در سال ۱۹۱۷ و شکل‌گیری کشور اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی

در جهان این کشور در پی ایجاد یک نظام سوسیالیستی در جهان بوده که بار وی کارآمدن ژوزف

استالین، ایده سوسیالیسم برای یک کشور راهبرد سیاست داخلی و خارجی اتحاد جماهیر شوروی شد (Add, Arne, 2005: 54). در طول جنگ سرد ایران در مرزهای شمالی خود با ابر قدرت سوسیالیسم مواجه بود که چالش‌ها و فرصت‌های متنوعی برای این کشور مهیا ساخته بود در طول این دوره، کشور ایران و منطقه خلیج فارس به صورت دو هدف مشترک و استراتژیک دو قدرت آمریکا و شوروی در آمده بود و هر دو ابر قدرت به نوعی توازن فضایی و تثبیت قلمروهای جغرافیایی خود رسیده بودند. پایان جنگ سرد باعث گردید ایران در چار تحول ژئوپلیتیکی شود، به گونه‌ای که خط تهدید نظامی و ایدئولوژیک شوروی در شمال ایران از شمال رفت و خلاء قدرت در ضلع شمالی و شرقی ایران پدیدار گشت (Hafeznia, 2002: 72).

به طور کلی منزلت ژئوپلیتیکی ایران پس از جنگ سرد را در موارد زیر باید جستجو کرد:

- خروج ایران از موقعیت حایل؛

- بالا رفتن پتانسل ارتباطی ایران در حوزه‌های حمل و نقل زمینی، دریایی و هوایی؛

- ایجاد فرصت‌های جدید برای ارتباط با اروپا و آسیای مرکزی؛

- پیدایش فضاهاى ژئوپلیتیک جدید در قفقاز و آسیای مرکزی (Hafeznia, 2002: 72).

در تمام سده بیست، فضای حاکم بر خزر برخلاف اقیانوس اطلس و دریاهاى 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 بویژه 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 طولانی‌تری در پیش است.

ج: دریای عمان و کرانه‌هایش؛ پرت و در حاشیه

تا کنون ایران و پاکستان اختلافات عمده‌ای در زمینه مرز خشکی نداشته‌اند. اما مسئله مرز دریایی و سواحل بنادر ۲ کشور در خلیج گواتر هنوز به سرانجام مطلوبی نرسیده است انزوای جغرافیایی خلیج گواتر به دلیل پرت بودن، دور افتادگی و ناشناخته بودن قابلیت‌های عظیم

دریایی عمان و اقیانوس هند برای ایرانیان باعث کم‌رغبتی و حساسیت اندک دولت‌ها، نسبت به تغییر مرز دریایی در این خلیج شده است، این در حالی است که قابلیت‌های عمده گواتر در آینده، ایران و پاکستان را وارد عرصه حقوقی، اقتصادی سیاسی خواهد کرد. توافق ایران و پاکستان برای تعیین مرز و محدوده‌های دریایی در اقیانوس هند، به تعیین خط مبدا در خلیج گواتر بستگی دارد زیرا خلیج گواتر نزدیکترین قلمرو دریایی ایران به شبه قاره آسیای جنوب شرقی و اقیانوسیه است. این ویژگی و شرایط فیزیکی مناسب این خلیج برای بندرسازی آینده، این منطقه را به قلمرو متراکم دریایی پاکستان تبدیل خواهد کرد (Karimipour, 2000: 169). ایران با ایجاد شرایط مناسب جهت صدور انرژی به پاکستان و اتصال پاکستان به شبکه صادرات گاز و استخراج آن از منطقه عسلویه می‌تواند کشورهای آسیای جنوبی را به امنیت صدور انرژی پیوند زده و بستری برای همکاری‌های بیستر در این زمینه فراهم سازد.

با وجود وابستگی، پیوستگی و نزدیکی جغرافیایی خلیج فارس و دریای عمان، از دیدگاه شاخص‌های ژئواستراتژی، دریای اخیر، آرام‌تر، پایدارتر و امن‌تر است؛ بویژه تا آنجا 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 به‌عنوان 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 (Karimipour, 2008: 26).

یک پیامد راهبردی

بنا به ملاحظات ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک، میزان ریسک هر نوع سرمایه‌گذاری درازمدت در کرانه‌های خزر و عمان، به مراتب کمتر از کرانه‌های خلیج فارس بویژه در سه محدوده بندرعباس - بندر خمیر، کنگان - بوشهر و حسن‌آباد - خورموسی است.

۴-۳- 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 بویژه 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 آبزیان، 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 غیرنظامی 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 بویژه نفتکش‌ها؛
- صید بی‌رویه از سوی هشت کشور پیرامونی؛
- صید غیرقانونی 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 اطلاع‌رسانی 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 و ...

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 ناهماهنگی در کرانه‌های ایران از خسروآباد تا سیریک، همه جا مشاهده می‌شود.

ب: کرانه دریای خزر؛ در هم ریختگی و نابسامانی

قاچاق مشروبات الکلی، حریم‌شکنی شناورهای صیادی دولت‌های همسایه، آلودگی‌های روبه گسترش، نوسان تراز آب، پراکندگی گسترده ویلاها، آلاچیق‌ها، کشیده شدن اتاق‌های اجاره‌ای تالاب دریا، غرق شدن هر ساله ده‌ها شهروند، درگیری‌های فردی و گروهی میان گردشگران و بومی‌ها، نداشتن تناسب سازه‌های خدماتی ساحلی به‌شمار گردشگران و گرانی خدمات آنها بویژه 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 درهم‌ریختگی جای داد. این ساحل به‌رغم قابلیت‌های ممتازش، در چشم‌انداز کنونی، می‌تواند ساحلی برای بهره‌برداری جهان‌چهارمی‌ها شناخته شود.

ج: کرانه مکران: عقب‌ماندگی تاریخی

در کرانه‌های مکران، چونان کرانه‌های خلیج فارس و در مقیاسی کوچک‌تر قاچاق کالا و مواد مخدر، ورود غیرمجاز شناورهای صیادی پاکستانی به دریای سرزمینی ایران، قاچاق آبزیان و

درگیری‌های قومی و دسته‌جمعی کمابیش در جریان است؛ اما مشکل پایه‌ای این کرانه، عقب‌ماندگی‌های همه‌جانبه فرهنگی - اجتماعی و سیاسی - اقتصادی است. این مشکل را می‌توان در ضعف زیربناهای 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 بویژه 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 سواحل و خروج از بن‌بست‌های کمتر توسعه‌یافتگی این محورها هستند. ساحل مکران به‌جز محدوده چابهار و بخش‌هایی که توسط سرمایه‌داران غایب توسعه یافته‌تر شده‌اند، عقب‌مانده‌ترین ناحیه ساحلی ایران به‌شمار می‌رود.

۵-۳- سواحل: همگنی، واگرایی و همگرایی

در مورد میزان همگنی سواحل‌ها نمی‌توان خطی - شمالی - جنوبی میان هفت استان ساحلی ترسیم نمود. چنان‌که 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 به‌شمار می‌روند و سیستان و بلوچستان با اختلاط ۲۰ تا ۲۵ درصد قومی، نیمه همگن به‌شمار 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 چشم‌انداز متفاوت به‌چشم می‌خورد. برپایه جدول شماره ۴، استانهای مازندران، بوشهر، هرمزگان و گلستان بیشترین همگرایی و استانهای خوزستان و گیلان در میانه قراردارند، در حالی که استان سیستان و بلوچستان بویژه ساحل مکران ردیف آخر را به‌خود اختصاص داده است.

جدول شماره ۴: پهنه‌بندی 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	پایین‌تر 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

(Afrogh, 1999)

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 (خاوری‌ترین شهرستان هرمزگان) ردیف پایانی را به خود اختصاص داده‌اند.

بیشترین شکاف‌ها در زمینه ناهمگنی مذهبی از شهرستان کنگان در منتهی‌الیه 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 (Afrogh, 1999).

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 برنامه‌ریزی ناحیه‌ای در شهرستان‌های ساحلی، جهتگیری‌های دراز مدت مذهبی شهروندان شهرستان‌های کنگان، لنگه، بستک، خمیر، گاویندی، جاسک، چابهار و کنارک، نمی‌تواند نادیده انگاشته شود.

- میان پهنه‌بندی 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 حالی‌که 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.

۳-۶- سواحل و رویکردهای متفاوت اقتصادی

رویکردهای غالب اقتصادی در سه کرانه دریایی، زمینه‌ساز پیامدهای متفاوت راهبردی در این سواحل 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 (Katouzian, 2006). 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 بردارد اما این نوار کم‌پهنا 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 (Afrogh, 1999).

همچنین کرانه‌های جنوبی خزر تا ۱۳۷۸ با داشتن ۱۶۵۰ کانون جذب گردشگر (Iran House and building Consulting Engineers, 2006) که شمار آن در ۱۳۸۶ از مرز ۳۲۰۰ کانون گذشت، نقش پایه‌ای 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 بویژه 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 بویژه ضعف بنیادین شبکه حمل و نقل، عقب افتاده‌ترین نوار ساحلی کشور است. رویکرد عمومی روستاهای پراکنده در محور ساحلی از گواتر تا سدیچ و وگا بریک حول محور ماهیگیری سنتی و گاه قاچاق است. این ساحل به اعتبار شاخص‌های توسعه انسانی و نیز تولید ناخالص ملی^۱ 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.

۴- نتیجه‌گیری

شمار تفاوت‌ها در چشم‌اندازهای 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، تولید ناخالص ملی شهروندان و به‌طور کلی نقش‌های ژئواکونومیک، ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیک، دست‌کم به ۱۰۴ مورد می‌رسد (Ports and Maritime Organization, 2008).

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
عقب‌ماندگی تاریخی	درهم‌ریختگی و نابسامانی	قاچاق کالا	مساله اصلی
محدود	محدود	ملی و بین‌المللی (حیاتی)	نقش و جایگاه بازرگانی
تعریف نشده	کشاورزی، گردشگری	نفتی - گازی، بازرگانی، تجاری، ماهیگیری	کارکرد اصلی
خلوت تا نهی، بسیار پایین	در حال اشباع	خلوت با تراکم پایین	تراکم نسبی جمعیت

(The Authors)

هر برنامه‌ریزی جامع محیطی از جمله طرح مدیریت یکپارچه‌سازی مناطق ساحلی، ناگزیر به درک و شناخت این تفاوت‌های ژرف و برخی تشابهات آنها است. جدول شماره ۵ برخی از

این تفاوت‌ها را در مقیاس راهبردی منعکس می‌نماید.

دست‌کم سه نتیجه راهبردی از مقایسه کارکردهای استراتژیک این سواحل به دست می‌آید:

۱- کرانه‌های مکران از گواتر، خاور جاسک و سیریک نه تنها کمتر توسعه‌یافته‌ترین کرانه دریایی ایران، بلکه بر پایه شاخص‌های توسعه، این محور، در شمار عقب‌افتاده‌ترین نواحی ایران به‌شمار می‌رود.

۲- کرانه خزر از آستارا تا کپاشهر، پرتراکم‌ترین ساحل بوده و به مرحله اشباع جمعیتی نزدیک شده است. آنچه بیش از هر پدیده دیگر در این نوار ساحلی به چشم می‌خورد به هم‌ریختگی و بی‌سامانی همه‌جانبه در این کرانه است.

۳- وابستگی همه‌جانبه 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.

۵- قدردانی

نویسندگان بر خود لازم می‌دانند از داوران و متخصصین که با همکاری و ارائه نظرات ارزشمندشان موجبات غنای پژوهش حاضر و به سرانجام رسیدن آن شدند، کمال تشکر و قدردانی را داشته باشند.

References

- 1- Afrogh, Emad (2008), Comprehensive Plan Divisions Country, Socio-cultural Report, Tehran, Ministry State [in Persian].
- 2- Cohen, J.E; Small, Mellinger; A: Gallup, J, and Sachs, J (1997), Estimates of Coastal Populations, Science.
- 3- Drew, Max Weber (1992), Human Geography, Sirous Sahami, Mashhad [in Persian].
- 4- FAO (2007), The state of world fisheries and Agriculture, 2006. Rom, Italy: FAO.
- 5- Hafeznia, Mohammad Reza (1999), Political Geography of IRAN, Tehran, SAMT Publications[in Persian].
- 6- [Http://www.eadn.org/reports/wp web/wp28 figures 20% tables.pdf](http://www.eadn.org/reports/wp%20web/wp28%20figures%20%20tables.pdf).
- 7- Karimipour,Yadollah (2000), Iran and its neighbors,Tehran, Teacher Training University Publications[in Persian].
- 8- Karimipour,Yadollah (2007), The role of political-security issues from ICZM, Ports and Maritime Organization coastal and marine engineering. Tehran[in Persian].
- 9- Karimipour,Yadollah (2008), Iran strategic Atlas, Teacher Training University, Strategic & Defence Studies Centre. Tehran, [in Persian].
- 10-Karimipour,Yadollah (2009), Coastal Geopolitics of Iran from ICZM Perspective, Teacher Training University, Tehran [in Persian].
- 11-Katouzian, Hodayoun (2006), Political Economy of Iran, Volume II, Mohammadreza Nafisi and Kambiz Azizzeh, Tehran Papiros Publications[in Persian].
- 12-Ledoux, L; and Turner, R.K (2002); evaaluaion of Ocean and Coastal Resources. Available at: [www.eloisegroup.org/themes/climate change/references.htm](http://www.eloisegroup.org/themes/climate%20change/references.htm).
- 13-Pak, Ali (2005), Integrated Coastal Zone Management (ICZM)" Tehran, Port and sea Journal, No. 127[in Persian].
- 14-Pascal Lorot, Francois Thual (2002), La Geopolitique, Translated to Persian by: Hasan Sadough, Shahid Beheshti University Publications. Tehran[in Persian].
- 15-Ports and Maritime Organization (2008) , Study of Integrated management of Coastal Areas of Iran, Tehran, [in Persian].
- 16-Pruett, L, and Cimino, Joe; and Palmer, H (2000), Management of Global Maritime Limits and Boundaries using Geographical information System.Available at: [Http://www. Seaoudus.org/ EEZ/eezarea.htm](http://www.Seaoudus.org/EEZ/eezarea.htm).

- 17-Iran House Building Consulting Engineers (2006), Study of Integrated Management of Coastal Areas of Iran, Ports and Maritime Organization Journal, Vol. I , Tehran[in Persian].
- 18-Safavi, Seyed Yahya (2001), Introduction: Military Geography of Iran, Vol. II, Armed Forces Geographical Organization of Iran Publications Tehran[in Persian].
- 19-Salama, Mukhtar (2003), GCC Families Sharjah Gulf, Messahgah and Printing and Publishing.
- 20-Terry G ,Jordan-Bychkov (2003), Australia, Translated by: Hossein Bahri,Tehran, Ghoghnos Tehran[in Persian].
- 21-TNA-HPC (2004), Ananalysis of Transportation System in Iran, Report 146/ R 5025. June[in Persian].
- 22-TNA-HPC (2004), Study of foreign trade and its trend in the future, Report 146/R 5031, July[in Persian].
- 23-Wallerstein, Immanuel (2004); World-systems Analysis: An Introduction. Durham, North Carolina: Duke University Press.
- 24-Westad, odd Arne (2005), The Global Cold War : Third World Interventions and the Making of our Times. New York : Cambridge University press.