

تحول در کارکرد مرز سیاسی و تأثیر آن بر فضای کالبدی استان گیلان (شهرستان آستارا) طی دو دهه گذشته

تاریخ دریافت مقاله: ۹۲/۱۲/۰۶ تاریخ پذیرش نهایی مقاله: ۹۳/۰۴/۲۰

علیرضا محرابی* (عضو هیات علمی دانشگاه شهید بهشتی)

چکیده

مرزهای شمالی ایران در مورخه‌ی ۱۳۶۸/۱۱/۲۶ براساس تفاهم صورت گرفته مابین جمهوری اسلامی ایران و اتحاد جماهیر شوروی بازگشایی و آمد و رفت اتباع دو کشوری پس از سال‌ها از سرگرفته شد. مرز آستارا در استان گیلان از جمله‌ی این نقاط مرزی بود که به دنبال فروپاشی شوروی و استقلال جمهوری آذربایجان بازگشایی و آمد و رفت اتباع دو کشور و صادرات و واردات کالا رونق گرفت. مقاله‌ی حاضر در صدد است تا نشان دهد طی دو دهه، تحول کارکرد مرز سیاسی چه تأثیری بر فضای کالبدی شهرستان آستارا داشته است. روش تحقیق از نوع توصیفی-تحلیلی بوده و اطلاعات به روش کتابخانه‌ای و میدانی (مشاهده) گردآوری و مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. نتایج به دست آمده نشان می‌دهد از زمان بازگشایی مرز سیاسی؛ مبادلات مرزی، آمد و رفت اتباع دو کشور، ترانزیت کالا و تجارت چمدانی، احداث اماکن خدماتی و تجاری نظیر هتل و پاساژ، توسعه‌ی زیرساخت‌ها نظیر شبکه‌های ارتباطی موجبات دگرگونی در فضای کالبدی شهرستان آستارا شده و در صورت بهرہ رسیدن برخی از طرح‌ها و پروژه‌های در حال اجرا و در دست مطالعه نظیر بندر چند منظوره، راه آهن قزوین-رشت-آستارا و... شاهد یک جهش اقتصادی در این شهرستان و منطقه خواهیم بود.

واژه‌های کلیدی:

تحول، کارکرد، مرز سیاسی، آستارا، گیلان

* نویسنده رابط: A.mehrabi@sbu.ac.ir

۱- مقدمه

مرز مشترک ایران و جمهوری آذربایجان از محل تلاقی رودخانه‌ی ارس و قره سو (نقطه التقای مرز مشترک سه کشور ایران، ترکیه و آذربایجان) میله‌ی مرزی سه جانبه‌ی شماره (۱) شروع و به صورت ناپیوسته تا مصب رودخانه‌ی آستارا چای در دریای مازندران امتداد دارد (رحمتی راد، ۸۳، ۱۳۷۴). تا قبل از فرو پاشی اتحاد جماهیر شوروی، خطوط مرزی بسته بود و ارتش سرخ در آن سوی مرز حضوری فعال داشت و به شدت مرزها را تحت کنترل داشت. مرزبانان کشور شوروی با نصب سیم‌های خاردار مجهز به سیستم هشداردهنده و با استفاده از جاده خاکی صاف و هموار در اطراف سیم خاردار و با مراقبت‌های شبانه روزی خود عملاً مانع از تردهای غیرمجاز مرزی و قاچاق کالا به دو طرف مرز شده و مرز را به صورت کاملاً بسته و غیر قابل نفوذ در آورده بودند. با وجود شرایط ذکر شده در آن سوی مرزها، در سمت ایران موانع فیزیکی محدود کننده تردد عملاً وجود نداشته و فقط مرزبانان در پاسگاه‌ها و برجک‌ها به دیدبانی مشغول بوده و با مراقبت مرزبانان شوروی، مرزبانان ایرانی در حفاظت از مرزها با مشکل چندانی روبرو نبودند (رحیمی، ۱۰، ۱۳۸۴). در اواخر عمر شوروی سابق به موجب تفاهم صورت گرفته بین اتحاد جماهیر شوروی و جمهوری اسلامی ایران در ۱۳۶۸/۱۱/۲۶ توافق حاصل شد که در نتیجه آن ساکنان مناطق مرزی با دریافت گذرنامه جدیدی تحت عنوان "گذرمرزی"^۱ می‌توانستند هر سال چهار بار تا شعاع ۴۵ کیلومتری به آن سوی مرز مسافرت کرده و به مدت ۱۵ شبانه روز در خاک کشور میزبان اقامت داشته باشند (یادداشت تفاهم ایران و شوروی سابق، ۱۳۶۸/۱۱/۲۶). در پی این تفاهم، مرز آستارا در استان گیلان پس از سال‌ها بازگشایی و تردد شهروندان دو کشور با شور و اشتیاق وصف ناپذیری آغاز شد. با توجه به اشتراکات فرهنگی بسیار قوی این ارتباطات منجر به توسعه‌ی فعالیت‌های اقتصادی گردید و در طی این دو دهه مرز آستارا با جمهوری آذربایجان، فعال‌ترین مرز ایران با همسایگان شمالی می‌باشد در حال حاضر بخش اعظم تجارت چمدانی در آستارا توسط مرزنشینان مناطق آستارا و لنکران جمهوری آذربایجان که بدون دریافت روادید و با استفاده از پروانه‌های گذر مرزنشینی به ایران می‌آیند انجام می‌شود (www.eghtesadna.com).

شهرستان مرزی آستارا در فاصله‌ی ۱۸۹ کیلومتری شمال غربی شهرستان رشت قرار دارد و از سمت شمال به جمهوری آذربایجان از جنوب به شهرستان تالش از شرق به دریای مازندران و از غرب به استان اردبیل محدود می‌شود «ساکنان شهر نشین آنرا مهاجرین ترک

^۱ - Border Passes

زبان، ولی عمده‌ی ساکنان روستایی آن را تالشان تشکیل می دهند. نام آستارا نیز به معنای استرآب یا گستره آب یک واژه اوستایی است» (رهنمائی، ۱۳۸۰، ۱۳).

۲- طرح مساله:

جمهوری اسلامی ایران از جمله کشورهایی است که در اطراف مرزهای سیاسی با کشورهای مستقل متعددی دارای مرز سیاسی می باشد. بسته به نوع روابط، مرزهای سیاسی می تواند عاملی در جهت گسترش فضای همکاری و مناسبات دو جانبه قلمداد شود یا این که موجبات نزاع و درگیری را فراهم نماید. بهره گیری از توانمندی های بالقوه مرزهای سیاسی می تواند سبب گسترش مناسبات اقتصادی و در نتیجه بهبود اوضاع اقتصادی ساکنان شهرهای مرزنشین و در نتیجه توسعه و پیشرفت این مناطق گردد. شهرستان آستارا که در منتهی الیه غرب استان گیلان واقع و با جمهوری آذربایجان دارای ۳۵ کیلومتر مرز مشترک می باشد، یکی از نقاط مرزی است که از پتانسیل های زیادی جهت گسترش روابط دو جانبه با جمهوری آذربایجان و کشورهای قفقاز برخوردار است. علی رغم دخالت کشورهای فرامنطقه ای و منطقه ای در جهت تضعیف روابط جمهوری اسلامی ایران و جمهوری آذربایجان، از زمان بازگشایی مرز آستارا، روابط دو کشور روز به روز توسعه پیدا کرده و بر حجم مبادلات و آمد و رفت مسافران افزوده شده است. با توجه به تاثیرگذاری تحول کارکردی مرز سیاسی در فضای کالبدی شهرستان آستارا، به بررسی تحولات اشاره شده پرداخته شده است.

۳- ضرورت تحقیق:

شناساندن پتانسیل ها و قابلیت های مرز سیاسی و تاثیرات آن بر توسعه و پیشرفت مناطق مرزی یکی از ضرورت هاست که می تواند راهگشای مسؤولان و برنامه ریزان باشد.

۴- اهداف تحقیق:

هدف این مقاله بررسی ابعاد تحول کارکرد مرز سیاسی بر فضای کالبدی شهرستان آستارا از زمان بازگشایی مرز می باشد.

۵- سؤال تحقیق:

تحول در کارکرد مرز سیاسی چه تاثیری بر فضای کالبدی شهرستان آستارا داشته است؟

۶- فرضیه تحقیق:

بازگشایی مرزسیاسی و تحول در کارکرد آن باعث رشد و توسعه‌ی فضای کالبدی شهرستان آستارا شده است.

۷- روش تحقیق:

مقاله‌ی حاضر به طریق اسنادی و میدانی (مشاهده) با شیوه‌ی توصیفی - تحلیلی، تحول کارکرد مرز سیاسی آستارا و تاثیرات آن را در عرصه‌های گوناگون در طی دو دهه‌ی گذشته مورد بررسی قرار داده است. در تدوین اطلاعات مربوط به یافته‌های تحقیق علاوه بر منابع مکتوب، مطالعات میدانی (مشاهده) از منابع معتبر و جدید اینترنتی نیز بهره برداری شده است.

۸- مبانی نظری تحقیق:

تاسیس پدیده‌ای تازه به نام گمرکخانه روی خط دقیق برخورد دو حکومت، نخستین گامی بود که تعیین خطوط مرزی میان دو حکومت سرزمینی را در پی داشت (مجتهدزاده، ۱۳۷۹، ۱۱۹). گسترش ارتباطات مرزی بین کشورهای همسایه نشان داد، اقتصاد مناطق مرزی می‌تواند نقش اساسی در ترقی و پیشرفت توسعه اقتصادی نواحی مرزی، بهبود استانداردهای زندگی مردم، کاهش فقر، توزیع مناسب درآمد، ایجاد روابط دوستی و آشنایی بیش تر، تسریع همکاریهای بیش تر بین نواحی مرزی داشته باشد (افتخاری، ۱۳۸۷، ۸۳). از دیدگاه برخی اندیشمندان جغرافیای سیاسی، مرزهای بین الملل، به عنوان نقطه تماس میان کشورهای همسایه، در شکل دهی مناسبات سیاسی و اقتصادی نقش برجسته ای دارند. شهرها و دهات مجاور ممکن است رو به زوال روند و یا شکوفا شوند، بسته به این که خط مرز موجب برهم زدن حوزه طبیعی آن‌ها شده باشد و یا برعکس نقش‌های جدیدی در خصوص عبور از مرز به آن‌ها داده باشد (درايسدل و بلیک، ۱۳۸۶، ۱۰۱).

مرزهای بین المللی دارای کارکردهای مختلف سیاسی، اقتصادی، نظامی و... هستند، در یک تقسیم بندی صورت گرفته کارکردهای مختلف مرزهای بین المللی را در قالب دو گروه طبقه بندی کرده اند:

۱- کارکرد بازدارندگی (امنیتی). ۲- کارکرد ارتباطی - اقتصادی.

در کارکرد بازدارندگی مرز، نگرش امنیتی- سیاسی غالب است و هدف این است که چگونه می‌شود با انجام اقدامات مختلفی از جمله ایجاد موانع فیزیکی، نصب تجهیزات

الکترونیکی تاسیس مراکز نظامی، انتظامی و نظارتی و... مرز را هرچه بیش تر به صورت یک مانع غیر قابل نفوذ در آورد تا در نتیجه امنیت مرزی به وجود آید. حال آنکه در کارکرد ارتباطی مرز برخلاف کارکرد بازدارندگی، مرز به عنوان یک پل ارتباطی عمل می کند که تسهیل کننده ارتباطات تجاری، فرهنگی، توریستی و... بین مردم دو کشور بویژه مرزنشینان می باشد (زرقانی، ۱۳۸۶، ۱۴۴).

کارکرد اصلی مرزها در تعاملات بین کشورهای پیرامون آن آشکار می شود و در بستر زمان تحول پیدا می کند. نقش مرزها متناسب با زمان تغییر می کند، این نقش ها می تواند به شکل اقتصادی، نظامی - دفاعی باشند و یا به صورت تفکیک قلمرو حاکمیت دو کشور، محل تعامل سیستم دولت، جدا سازی جوامع پیرامونی (که هویت اکولوژیک و یکپارچه دارند)، کنترل تعاملات اجتماعی و مهاجرت ها محسوب شوند (حافظ نیا، ۱۳۸۳). به گفته پرسکات: «هرچند که مرز به تنهایی دارای یک نقش و کارکرد است و آن تحدید حدود منطقه ای است که در داخل آن یک نوع قدرت اعمال می شود، ولی به محض آن که یک منطقه مرزی و یا خط مرزی بوجود آمد، می تواند نه تنها منظره طبیعی را که جزئی از آن به شمار می رود، بلکه عمران و سیاست کشورهای مجاور را نیز تحت تاثیر قرار دهد» (رحیمی، ۱۳۸۴، ۲). باید گفت که خطوط مرزی بر رفتار انسان ها و دولت های پیرامون خود تاثیر می گذارند. به عبارتی وضعیت مرز نوع رفتار انسان ها و دولت ها را نسبت به خودش تعیین می کنند. دولت ها و انسان ها نیز در مقابل رفتار و کارکرد مرز تاثیر می گذارند و وضعیت آن را به لحاظ ساختاری و کارکردی متحول می کنند (حافظ نیا، ۱۳۸۳). همانگونه که توسط گلاسner عنوان شده: «نقش و عملکرد مرزها به مرور زمان تغییر می کند» (Glassner, 2004, 80).

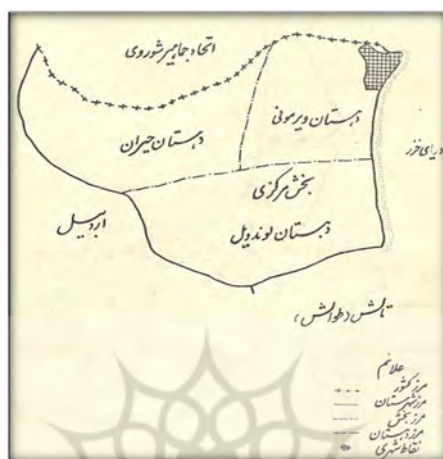
۹ یافته های تحقیق

۹-۱ تحول در کارکرد مرز سیاسی و تاثیر بر فضای شهری آستارا

۹-۱-۱ سازماندهی سیاسی فضا در شهرستان آستارا

شهر آستارا به موجب قانون تقسیمات کشوری سال ۱۳۱۶، یک بخش از شهرستان اردبیل و تابع آذربایجان شرقی بود که نهایتاً در سال ۱۳۳۹ جزو استان گیلان گردید. این شهر در محل تقاطع راه بازرگانی و ترانزیت واقع شده و مبادلات تجاری بین بازار باکو و روسیه، بازار آذربایجان و بازار رشت و ایروان از این طریق انجام می گیرد. آستارا در حال حاضر دارای دو بخش و چهار دهستان و ۶۲ روستای دارای سکنه می باشد (مرکز آمار ایران، ۱۳۸۵).

طی دو دهه از کارکرد مرز، این شهرستان در زمینه ساختارسیاسی ارتقاء پیدا کرده است به طوریکه این شهرستان تا قبل از سال ۱۳۷۰ دارای یک بخش مرکزی متشکل از سه دهستان بود در حالیکه هم اکنون دارای دوبخش، شامل بخش مرکزی و بخش لوندویل متشکل از چهار دهستان می باشد (نقشه شماره ۱ و ۲).



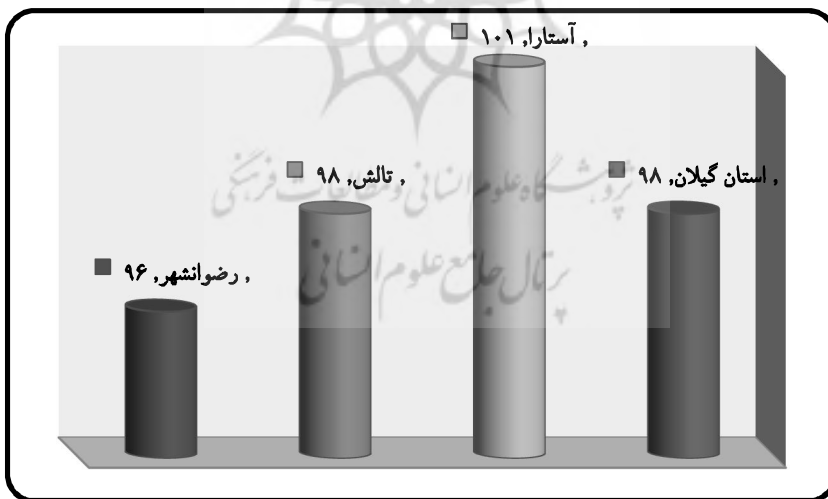
نقشه شماره ۱: آستارا به تفکیک دهستان و بخش ها
(مأخذ: آمارنامه استان گیلان، ۱۳۷۰)



نقشه شماره ۲: آستارا به تفکیک دهستان و بخش ها
(مأخذ: سالنامه آماری استان گیلان ۱۳۸۶)

۱-۱-۹) جمعیت

جمعیت شهرستان آستارا براساس سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۸۵ بالغ بر ۷۹۴۱۶ نفر بوده است. از این تعداد ۴۰۰۵۶ نفر مرد و ۳۹۳۶۰ نفر زن می باشند که ۴۷۴۳۴ نفر در نقاط شهر و مابقی در نقاط روستایی زندگی می کنند (مرکز آمار ایران ، ۱۳۸۶). ترکیب جنسیتی شهرستان آستارا ۱۰۲ نفر می باشد این در حالی است که ترکیب جنسیتی استان گیلان ۹۹ نفر و تالش و رضوانشهر از شهرهای همجوار به ترتیب ۹۸ نفر و ۹۶ نفر می باشد. نسبت جنسی بالای شهرستان آستارا در مقایسه با استان گیلان و شهرستانهای همجوار که در نمودار شماره (۱) قابل مشاهده می باشد از دو زاویه ای قابل تحلیل است، نکته اول این که منطقه مورد مطالعه به دلیل داشتن ساختارهای اقتصادی زمینه ی بیش تری جهت اشتغال افراد جویای کار دارد و مهاجرت افراد جویای کار نسبت به استان و شهرهای همجوار کم تر است. نکته دوم این که با توجه به فراهم بودن زمینه ی اشتغال، این شهرستان مقصدی جهت افراد جویای کار بوده و همین امر باعث شده روند مهاجرت جنس مذکر جهت به دست آوردن فرصت شغلی به آستارا بیش تر شود در نتیجه نسبت جنسی آستارا روند رو به افزایش داشته که در هر دو صورت نشانگر مطلوب بودن وضعیت اقتصادی این شهرستان است. با این اوصاف می توان گفت تحول کارکرد مرز سیاسی باعث شده تا فرصت های شغلی بیش تری در آستارا بوجود آید.



نمودار شماره (۱) ترکیب جنسیتی آستارا در مقایسه با استان گیلان و شهرهای همجوار

(منبع: مرکز آمار ایران ۱۳۸۶)

۳-۱-۹) توسعه و عمران شهری

دو دهه از بازگشایی مرز آستارا با همسایه‌ی شمالی می گذرد و روز بروز بر کارکردهای آن افزوده می شود. برابر آمار در سال ۱۳۸۸ تعداد ۲۷۰ هزار و ۶۶۱ نفر مسافر از طریق مرز آستارا به کشور وارد و ۲۷۱ هزار و ۳۲۶ نفر از کشور خارج شدند. که این رقم به ترتیب ۱۸٪ و ۱۹٪ رشد داشته است در پی لغو روادید اتباع جمهوری آذربایجان در بهمن ماه ۱۳۸۸ توسط جمهوری اسلامی ایران در اسفند همین سال تعداد ۳۹ هزار و ۴۸۴ نفر وارد کشور و ۴۲ هزار و ۱۴۷ نفر از کشور خارج شدند که نسبت به مدت مشابه سال ماقبل به ترتیب ۱۲۱٪ و ۹۹٪ رشد داشته است (خبرگزاری فارس به نقل از سعید حاج فیروز مدیرکل گمرک آستارا). پیش بینی می شود در آینده تعداد مسافران تا دو برابر افزایش یابد.

علاوه بر این تحول در کارکرد مرز سیاسی در دو دهه گذشته، موجب احداث برخی زیرساخت ها و پروژه های اقتصادی در آستارا شده که در فضای کالبدی شهرستان آستارا تاثیرگذار بوده، ذیلأً به برخی از آن ها اشاره می شود:

۱- پایانه مسافربری آستارا که از سال ۱۳۷۵ با اعتبار دو میلیارد تومان و زیر بنای ۳ هزار و ۸۰۰ متر مربع شروع به کار نموده و در سال ۱۳۸۱ به بهره برداری رسید.

۲- بازارچه‌ی بزرگ ساحلی آستارا با غرفه های فراوان و عرضه اجناس و البسه با قیمت مناسب که جذابیت خاصی برای مسافران و گردشگران دارد واز عوامل تاثیرگذار بر فضای شهری آستارا بوده است.

۳- تعداد پروانه های ساختمانی صادر شده در سال ۱۳۷۰ توسط شهرداری آستارا ۸۷ مورد که مساحت زیربنا آن ۱۹۲۷۲ مترمربع بوده که برابر آمار سال ۱۳۸۵ این مقدار به ۲۲۹ مورد و مساحت زیربنا ۵۷۰۸۲ متر مربع افزایش یافته است (مرکز آمار ایران، ۱۳۸۵).

۴- طی یک دهه‌ی گذشته ساخت هتل هایی همچون هتل بین المللی اسپیناس و مکان های اقامتی و مهمان پذیر که جاذب گردشگران است فضای کالبدی این شهر را دگرگون کرده است.

۵- احداث اماکن تجاری، خدماتی و بازرگانی.

۶- مجوز ساخت سوئیت به شهروندان تحت نظارت شهرداری آستارا با توجه به حجم مسافر و کافی نبودن مراکز اقامتی.

۷- طرح ایجاد منطقه‌ی ویژه اقتصادی - تجاری آستارا که در صورت موافقت هیات دولت به مرحله ی اجرایی خواهد رسید.

۲-۹) تحول در کارکرد مرز سیاسی و تاثیر بر شبکه های ارتباطی

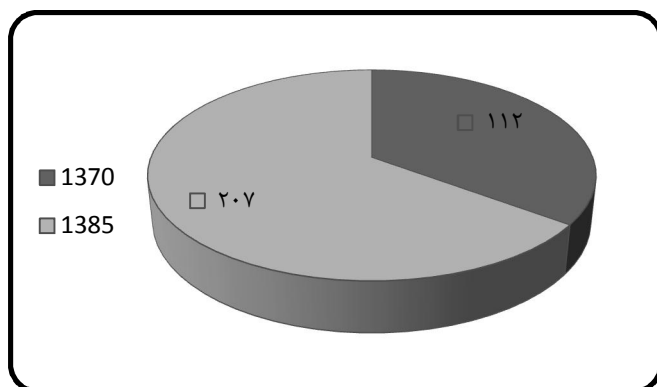
سابقه‌ی تاریخی جاده رشت به آستارا به دوران شاه عباس صفوی می‌رسد، که جهت توسعه و رونق تجارت دستور ساخت جاده رشت به آستارا را صادر کرد. جنگ جهانی دوم و ورود قوای متفقین به ایران در شهریور ۱۳۲۰ هجری شمسی و نیاز به مسیر ارتباطی امن با روسیه جهت عبور کامیون های حامل کمک های جنسی و تسلیحاتی متفقین به آن کشور که در حال جنگ با آلمان ها بود، سبب توجه قوای متفقین به جاده رشت به آستارا شد. این مسیر یکی از نقاطی بود که کمک های فراوانی از آنجا به روسیه ارسال شد و متفقین به جهت اهمیت راه ارتباطی فوق نسبت به مرمت و تعمیر آن اقدام نمودند (اسدی، ۱۳۸۸، ۴۶).

جمهوری اسلامی ایران و جمهوری آذربایجان در محل تقاطع دو رهگذر بین المللی شمال- جنوب و شرق- غرب قرار دارند. موضوعات حمل و نقل جاده ای نیز از دیگر زمینه های همکاری دو کشور به شمار می رود و با توجه به پذیرفته شدن ایران به عنوان عضو دائم راهگذر شرق - غرب (تراسیکا)^۱ این موضوع می تواند تاثیر گسترده ای در فعال شدن هر چه بیش تر این راهگذر داشته باشد، ضمن این که سالانه ده ها هزار دستگاه کامیون، اتوبوس بین دو کشور تردد می کند (نماینده‌ی جمهوری اسلامی ایران در باکو، ۱۳۸۸).

با توجه به نمودار شماره (۲) در سال ۱۳۷۰ طول راههای زیر پوشش اداره راه در محدوده شهرستان آستارا ۱۱۲ کیلومتر بوده است (آمارنامه استان گیلان، ۱۳۷۰) که این مقدار در سال ۱۳۸۵ به ۲۰۷ کیلومتر افزایش یافته است (سالنامه آماری استان گیلان ۱۳۸۶).

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

¹ - Trasyka



نمودار شماره (۲) مقایسه راه های تحت پوشش اداره راه آستارا بین سال های ۱۳۷۰ و ۱۳۸۵
منبع: اداره کل راه و ترابری استان گیلان ۱۳۸۸

در طی دو دهه که از بازگشایی مرز آستارا با جمهوری آذربایجان سپری می شود در محدوده شهرستان آستارا در زمینه ایجاد تاسیسات و شبکه های ارتباطی اقدامات زیادی صورت گرفته است که شاخص ترین آن پروژه راه آهن قزوین - رشت - انزلی - آستارا است که یکی از طرح های در حال اجراست. در صورت به بهره برداری رسیدن این طرح، ارتباط ریلی، شمال و جنوب اروپا به آسیا و حوزه خلیج فارس و شبه قاره هند برقرار خواهد شد. در فاز نخست این پروژه بیش از ۵ تا ۷ میلیون تن کالا از طریق این خط آهن جابه جا خواهد شد و این پروژه قابلیت افزایش ۱۵ تا ۲۰ میلیون تن کالا را نیز خواهد داشت. از مزایای این پروژه، انتقال کالا از این طریق ۱۰ تا ۱۵ درصد ارزان تر خواهد بود و موجب صرفه جویی ۲۰ روزه نسبت به مسیر کانال سوئز خواهد شد (www.eghtesadna.com).

در طی دوره ی ذکر شده، متاثر از تحول در کارکرد مرزسیاسی، پروژه های زیر در شهرستان آستارا به مرحله ی اجرایی رسیده، یا در حال اجرا و در دست مطالعه می باشند:

- ۱- احداث پایانه مسافربری آستارا با اعتبار دو میلیارد تومان و زیر بنای ۳ هزار و ۸۰۰ مترمربع که در سال ۱۳۸۱ به بهره برداری رسید
- ۲- تعمیر و مرمت پل فلزی آستار - آستارا در محدوده ایران توسط دولت.
- ۳- اجرای چهارخطه کردن مسیر آستارا - آقچای^۱،
- ۴- طرح بزرگراه پونل - تالش - آستارا،

^۱ - Qchay

۵- راه آهن قزوین - رشت - انزلی - آستارا به طول ۳۷۲ کیلومتر با اتمام این پروژه علاوه بر ارتباط ریلی شمال و جنوب اروپا به آسیا و حوزه خلیج فارس و شبه قاره هند مرتبط خواهد شد. حدود ۲۷۰ کیلومتر از این خط آهن که بخشی از کریدور ترانزیتی شمال - جنوب می باشد. در استان گیلان واقع است و طی برنامه های اعلامی مقررات در سال ۱۳۹۱ به بهره برداری برسد،

۶- مطالعه‌ی آزاد راه آستارا - رشت - ساری (اداره راه و ترابری استان گیلان، ۱۳۸۸).

۷- در راستای راهگذر شمال- جنوب ، آزاد راه باکو - آستارا توسط دولت جمهوری آذربایجان در حال ساخت می باشد که در صورت به بهره برداری رسیدن بر کارکرد مرز پیش از پیش افزوده خواهد شد.

۸- ساخت پل مشترک ریلی آستارای ایران به آستارای جمهوری آذربایجان در دستور کار دو کشور قرار دارد،

۹- ساخت پل مشترک عابر پیاده بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری آذربایجان، که از دیگر پروژه های در دست مطالعه می باشد.

۱۰- مطالعه احداث پل جدید اتومبیل روی آستارای ایران به آستارا جمهوری آذربایجان که قرار است توسط دو کشور در آینده به مرحله ی اجرایی برسد (نماینده‌ی جمهوری اسلامی ایران در باکو، ۱۳۸۸).

۳-۹) تحول در کارکرد مرز سیاسی و تاثیر گذاری بر اوضاع اقتصادی

طی دو دهه که از بازگشایی مرز شهرستان آستارا می گذرد، رفت و آمد اتباع دو کشور و مبادلات تجاری، تحولات زیادی را در پی داشته که از نتایج و ثمراتش توسعه و پیشرفت در برخی از عرصه ها می باشد. به عقیده برخی از روشنفکران محلی با «بازگشایی مرز و ایجاد روابط مرزی و تجاری، وضعیت شهرستان آستارا دگرگون و شکوفا شد و هم اکنون در بین شهرهای غرب گیلان آستارا وضعیت اقتصادی بهتری دارد» (اسدی، ۱۳۸۸، ۶۴). در ادامه به اوضاع اقتصادی شهرستان آستارا در دو بخش خدمات و صنعت که بیش ترین تحولات ناشی از کارکرد مرز در این عرصه نمود پیدا کرده است، پرداخته می شود:

۱-۳-۹) بخش خدمات:

۱-۳-۱-۱) ترانزیت کالا

ترانزیت کالا در مرز آستارا از رونق بسیاری برخوردار است و یکی از منابع درآمد زای مرزی می باشد. ترانزیت عمدتاً شامل دو قسمت ورودی و خروجی می شود که "عمده کالاهای ترانزیت خارجی (ورودی) شامل لوازم چوب، فر آورده های نفتی، پنبه، الیاف مصنوعی، شمش آلومینیوم، شمش مس، پشم شیشه و ورق آهنی بوده که از کشورهای جمهوری آذربایجان، روسیه، گرجستان و اکراین به مقصد کشورهای ترکیه، عراق و امارات متحده عربی ترانزیت شده است. عمده کالاهای ترانزیت خارجی (خروجی) شامل لوازم برقی، خودرو سواری، مبلمان، ماشین آلات، لوازم بهداشتی، مصالح ساختمانی، گچ و سیمان، پارچه و البسه، ظروف شیشه ای، مواد شیمیایی، فر آورده های گوشتی و محصولات کشاورزی بوده که از قاره های مختلف به مقصد کشورهای آذربایجان، روسیه، گرجستان و اکراین ترانزیت شده است (اداره کل گمرک آستارا ۱۳۸۷). آستارا هم اکنون یک رکن مهم توسعه صنعت ترانزیت در ایران محسوب می شود و بر اساس آمارهای چند سال اخیر، پرکارترین خروجی ترانزیتی شمال ایران و دومین خروجی ترانزیت ایران با ۱۳۸۵ بوده است. که در سال ۱۳۸۸ این ۶۰۲ هزار تن گردش کالا در سال مقدار به ۸۰۰ هزار تن بار ترانزیتی رسیده است. (شامانی، ۱۳۸۷، ۱).

۱-۳-۱-۲) تجارت چمدانی:

تجارت چمدانی با توجه به تشریفات بسیار ساده گمرکی که تنها به دریافت عوارض معین و صدور برگ عبور محدود می شود، به خوبی جای خود را به عنوان چارچوبی کارآمد در موازات صادرات معمولی باز کرده است. یکی از مهم ترین فعالیت های بازرگانی در بندر آستارا توسعه صادرات چمدانی است. در سال ۱۳۸۸ به میزان ۱۷ هزار و ۱۵۷ تن کالا به ارزش ۲۷ میلیون و ۷۱۸ هزار و ۵۷۸ دلار به صورت تجارت چمدانی از گمرک آستارا صادر شد که این رقم ۶۰ درصد از کل صادرات چمدانی در کشور را شامل می شود. این میزان صادرات چمدانی از نظر وزن ۴ درصد به لحاظ ارزش ۶ درصد افزایش داشته است (خبرگزاری فارس به نقل از سعید حاج فیروز مدیرکل گمرک آستارا).

۳-۱-۳) بازارچه مرزی:

بازارچه مرزی آستارا بر اساس مجوز شماره ۸۰۰۱/ق۷۲ک مورخه ۱۳۷۲/۵/۲۴ ایجاد گردید و در حال حاضر منطقه ای محصور و تحت نظارت گمرک آستارا فعالیت می کند. این بازارچه دارای ۷ پست سازمانی و به منظور مبادلات مرزی با رعایت مقررات صادرات و واردات کالا فعالیت می نماید (روابط عمومی گمرک آستارا، ۱۳۸۹/۱/۱۲). علیرغم این که طرف ایرانی از هشت سال پیش این بازارچه را به صورت یک طرفه راه اندازی کرده اما هنوز زمینه‌ی دو طرفه کردن آن از سوی جمهوری آذربایجان فراهم نشده است. علی رغم تمایل افکار عمومی خصوصاً مرزنشینان ساکن در شهرهای مرزی به توسعه روابط دوجانبه مرزی، سیاستمداران باکو در زمینه گسترش مناسبات تعلل می ورزند. یکی از دلایل عمده‌ی آن متاثر از کشورهایی است که از گسترش روابط جمهوری اسلامی ایران با جمهوری آذربایجان خشنود نیستند.

۳-۱-۴) گمرک آستارا:

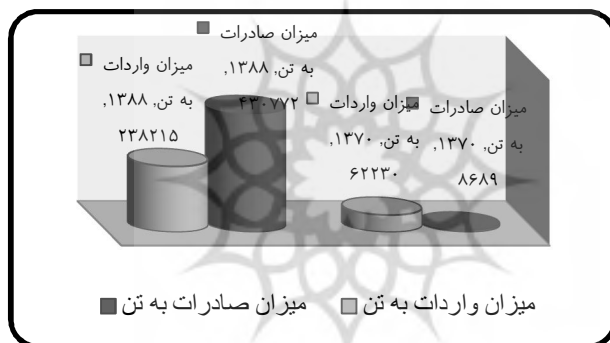
از اواخر دوره‌ی قاجار گمرک آستارا از حالت اجاره خارج و به عنوان دفتر گمرکی و توسط مامورین دولتی اداره گردید. در دوران حضور مستشاران بلژیکی در ایران گمرک آستارا توسط بلژیکی ها اداره می شد. این گمرک در سال ۱۳۱۷ دارای ۳ دفتر تابعه به نام های حسن لو، بیله سوار و گرمی بود که با شروع جنگ جهانی دوم، گمرک مزبور از ۱۳۲۰ تعطیل شد. در سال ۱۳۲۸ آستارا به عنوان یک اداره مستقل تحت مدیریت اداره مرکزی شروع به فعالیت نمود و تا سال ۱۳۳۶ تابع اداره‌ی کل گمرک بوده است.

در آخرین ساختاردهی گمرکات اجرایی کشور در خرداد ماه ۱۳۷۹ سطح تشکیلاتی گمرک آستارا در سطح مدیر پیش بینی گردید ولی با توجه به حجم و نوع فعالیت آن در دی ماه ۱۳۷۹ سطح تشکیلاتی آن از مدیر به مدیرکل ارتقاء یافت. در ساختار دهی گمرک مذکور تعداد ۱۳۲ پست سازمانی و تعداد ۴۷ پست امور ایمنی و انتظامی اختصاص یافت. در حال حاضر ۱۳۹ نفر در گمرک آستارا مشغول به کار هستند (روابط عمومی گمرک آستارا، ۱۳۸۹/۱/۱۲)

هم اکنون گمرک آستارا به عنوان یک اداره ی کل در امور واردات و صادرات قطعی، ورود و خروج موقت، تعاونی مرز نشینان، ترانزیت داخلی و خارجی و... مشغول فعالیت می باشد. این گمرک رتبه‌ی اول تجارت چمدانی در میان مرزهای زمینی و رتبه‌ی نخست در میان مرزهای شمال کشور از لحاظ صادرات را به دست آورده است. (سایت اداره فرهنگ و ارشاد

استان گیلان، ۱۳۸۸). در چارچوب توسعه‌ی کوتاه مدت گمرک کنونی به ایجاد بهترین تجهیزات و زیرساخت ویژه جابه جایی ۵/۱ میلیون تن بار و تردد ۵۰۰ هزار نفر مسافر در سال اقدام را شده‌است و هم‌اکنون طرح چهارساله بهسازی گمرک در جریان است. گمرک آستارا در حال حاضر روزانه توان پاسخ گویی به ۵۰۰ کامیون دارد (www.parsnews.com).

با توجه به نمودار شماره (۳) و براساس آمارهای موجود میزان صادرات از گمرک آستارا در سال ۱۳۷۰ به مقدار ۸۶۸۹ تن به ارزش ۶۷۵۷۲۴ هزار ریال و مقدار واردات در این سال ۶۲۲۳۰ تن به ارزش ۵۹۱۱۴۳۷ هزار ریال بوده (آمارنامه استان گیلان، ۱۳۷۰) که این مقدار در سال ۱۳۸۸ به میزان ۴۳۰ هزار و ۷۷۲ تن کالای غیر نفتی با ارزش ۳۵۲ میلیون و ۳۲۳ هزار و ۲۴۸ دلار در زمینه صادرات و ۲۳۸ هزار و ۲۱۵ تن کالا به ارزش ۱۰۹ میلیون و ۹۳۷ هزار و ۵۵۱ دلار در زمینه واردات افزایش یافته است (خبرگزاری فارس به نقل از سعید حاج فیروز مدیرکل گمرک آستارا).



نمودار شماره ۳. مقایسه میزان صادرات از گمرک آستارا در سال ۱۳۷۰ و ۱۳۸۸ (منبع: گمرک آستارا)

بازگشایی مرز آستارا و توسعه‌ی روابط دو جانبه، منجر به افزایش آمد و رفت اتباع جمهوری آذربایجان به آستارا گردیده که در کنار آن حضور مسافران و گردشگران داخلی نیز بر رونق این شهر افزوده و باعث تحول در عرصه‌ی ساخت تاسیسات و اماکن خدماتی گردیده که اهم آن عبارتند از:

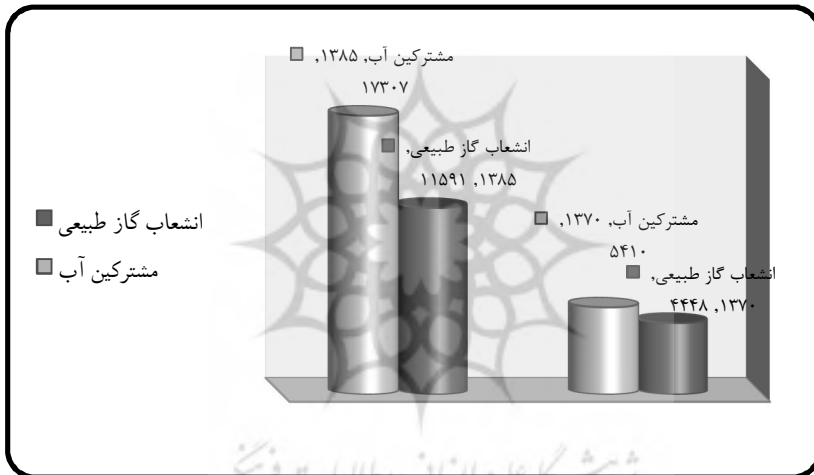
- ۱- ساخت و راه اندازی بازارچه‌ی مرزی.
- ۲- ساخت و راه اندازی بازارچه ساحلی در داخل شهر آستارا.

۳- پنج هتل که معروفترین آن هتل بین المللی اسپیناس ۴ ستاره در کنار تالاب بین المللی استیل آستارا و روبروی حیات وحش لوندویل واقع شده است.

۴- ساخت چندین مهمان پذیر توریستی در طی دو دهه‌ی گذشته.

۵- همانگونه که در نمودار شماره (۴) مشاهده می شود، تعداد مشترکین آب شهری از ۵۴۱۰ در سال ۱۳۷۰ به ۱۷۳۰۷ مشترک در سال ۱۳۸۵ و انشعاب گاز طبیعی از ۴۴۴۸ انشعاب در سال ۱۳۷۰ به ۱۱۵۹۱ انشعاب در سال ۱۳۸۵ افزایش یافته است (مرکز آمار ایران، ۱۳۸۵).

با توجه به تحولات ذکر شده در دو دهه، بخش خدمات متاثر از حضور مسافران داخلی و خارجی در شهرستان آستارا از توسعه و رشد برخوردار بوده و این امر سبب ایجاد اشتغال شهروندان و حتی ساکنان منطقه گردیده است.



نمودار شماره (۴) تعداد مشترکین آب و گاز طبیعی بین سال های ۱۳۷۰ و ۱۳۸۵
(منبع: مرکز آمار ایران ۱۳۸۵)

۹-۳-۲) بخش صنعت

۹-۳-۲-۱) کارکرد مرز سیاسی و تاثیر گذاری آن بر گردشگری

آستارا به دلیل دارا بودن سواحل زیبای دریای خزر و مناطق کوهستانی پوشیده از جنگل به خصوص در گردنه‌ی حیران در بین طبیعت دوستان از شهرت زیادی برخوردار است و مناطق کوهستانی و آبگرم در طول سال پذیرای گروه های مختلف بخصوص کوهنوردان و

گردشگران داخلی و خارجی می باشد این شهر با داشتن جاذبه های فراوان قطب گردشگری مرزی محسوب می شود. چهار نقطه‌ی دهکده‌ی گردشگری حیران، لوندویل، پارک جنگلی بی بی یانلو و دریاچه‌ی استیل از جمله مناطق گردشگری استان و کشور محسوب می شود که در صورت به بهره برداری رسیدن این طرح ها بر جاذبه های گردشگری آستارا بیش از پیش افزوده خواهد شد. همچنین طرح احداث مجتمع بزرگ رفاهی، توریستی و تجارتي سیتی سنتر در زمینی به مساحت ۳هزار و ۸۵۰ متر که دارای یک هتل سه ستاره با سالن های متعدد، شهر بازی، رستوران و ۴۰۰ واحد تجاری با سیستم های مدرن که توسط بخش خصوص سرمایه گذاری شده است (سایت آستارا ایران، ۱۳۸۷) از دیگر پروژه های در دست اجرای این شهر می باشد.

قابلیت های آستارا در زمینه توریسم و جذب گردشگر بسیار وسیع است و در صورت توجه به آن می تواند یکی از منابع سرشار درآمدزا در منطقه باشد، ذیلاً به برخی از این توانایی ها اشاره می شود:

- ۱- آسیاب آبی (آسیو شوان). ۲- امامزاده ابراهیم وقاسم ۳- بقعه‌ی پیر قطب الدین ۴- بقعه‌ی سید محمد دوست ۵- بقعه‌ی شیخ تاج الدین محمود خیوی ۶- خانه‌ی دیو یا زندان: (دوستاق خانه) ۷- طوق مظفری ۸- آبشار لاتون (بارزاو) ۹- آبگرم علی داشی ۱۰- آبگرم کوتاه کومه ۱۱- ساحل صدف

حضور گردشگران و مسافران خصوصاً اتباع کشور آذربایجان در شهر آستارا در کنار طبیعت بکر و زیبا که چشم انداز خاصی به آستارا بخشیده باعث جذب گردشگران داخلی و خارجی گردیده به گونه ای که در کنار بهره مندی از طبیعت زیبا از بازارچه های ساحلی و مرزی کالاهای مورد نیاز خود را تهیه می نمایند.

۲-۲-۳-۹) پروژه ساخت بندر چند منظوره آستارا:

با توجه به موقعیت ساحلی شهرستان آستارا و تحولات ناشی از کارکرد مرزسیاسی سبب شد تا هیئت دولت با احداث بندر چند منظوره در این شهرستان موافقت نماید. پروژه ساخت بندر چند منظوره آستارا در سال ۱۳۷۲ در یک حوزه ۱۰۰هکتاری که ۵۰ هکتار آن در خشکی و بقیه در حوزه دریا قرار دارد شروع شد. و براساس قرارداد مشارکت بین سازمان بنادر و دریانوردی ایران و شرکت خدمات دریایی و بندری کاوه سرمایه گذاری در این بندر به بخش خصوصی واگذار شد (استانداری گیلان، ۱۳۸۸). پس از اتمام طرح توسعه‌ی بندر آستارا سالانه

پنج میلیون و ۵۰۰ هزار تن کالا و مواد نفتی از این بندر تخلیه و بارگیری می شود، یکی از مهم ترین کارهای آینده بندر چند منظوره آستارا به دلیل نزدیکی به بندر "ماخاچ قلعه" داغستان و "آستاراخان" روسیه انتقال مواد نفتی است (ایرنا به نقل از قهرمانی استاندار گیلان ۱۳۸۹/۷/۱۸). بازگشایی مرز آستارا

۹-۴) تحول در کارکرد مرز سیاسی و تاثیر بر اوضاع فرهنگی

سال هاست که نام آستارا با فرهنگ و علم عجین شده است پس از جدایی بخشی از خاک ایران طی معاهده ترکمن چای و گلستان برخی از مردمان متدین و مبارز که سال ها با ارتش متجاوز روسیه جنگیده بودند حاضر نشدند زیر یوغ کفار بروند و به ناچار به سرزمین مادری خود مهاجرت کرده و شهر آستارا را به عنوان اقامت برگزیدند. این افراد که مسلمان متعهد و تحصیل کرده بودند در اولین گام اقدام به احداث مسجد جامع آستارا کردند که طی دو قرن همچنان پابرجاست. سپس اقدام به تشکیل مکتب خانه برای تحصیل کودکان و نوجوانان نمودند به طوری که تا اوایل دوران مشروطه در شهرستان مرزی آستارا تمامی خانواده های ساکن به تحصیل علم مشغول بودند. از شخصیت های برجسته و معاصر که در مدرسه حکیم نظامی آستارا مشغول به تدریس گردید، نیما یوشیج (۱۳۱۰-۱۳۰۰ هـ ش) شاعر پر آوازه مازندرانی بود. همچنین اولین مدرسه با اصول و سبک نوین در آستارا توسط میرزا آخوند زاده اداره می شد. تاسیس کتابخانه و قرائت خانه، نهادهایی نظیر انجمن ولایتی و شهردار انتخابی، تاسیس بیمارستان و داروخانه در سال ۱۳۰۴، پارک ملی و همچنین تاسیس مدرسه نوین دخترانه در سال ۱۲۹۹ هـ ش از ثمرات وجود فرهنگ دوستان آستارایی بود که سبب پیشتازی این شهردر عرصه دانش گردید (اسدی دارستانی، ۱۳۸۸). در ادامه این مبحث به برخی از ویژگی های فرهنگی شهرستان آستارا اشاره می شود:

۹-۴-۱) کارکرد مرز سیاسی و اثرگذاری شبکه های تلویزیونی

کانال های تلویزیونی کشور جمهوری آذربایجان به راحتی و بدون آنتن در آستارا قابل دریافت می باشد و مردم این شهرستان نمی توانند به طور مناسب کانال های تلویزیونی جمهوری اسلامی را دریافت کنند ضمن این که با تقویت شبکه ی استانی باران و ماهواره ای شدن آن تا حدودی مشکلات برطرف گردیده ولی بواسطه وجود فرستنده های پرقدرت

تلویزیونی که از زمان حاکمیت اتحاد جماهیر شوروی نصب گردیده است در شهرستان آستارا شبکه های تلویزیونی دولتی جمهوری آذربایجان به راحتی دریافت می شود.

نکته‌ی بسیار جالب توجه که بحث درباره‌ی آن به روان شناسی اجتماعی و فردی بر می گردد توجه و علاقه مردم نواحی جنوبی جمهوری آذربایجان بخصوص نواحی نزدیک به مرز ایران، به برنامه های شبکه های تلویزیونی (شبکه سحر و جام جم) جمهوری اسلامی است. یعنی ساکنین نواحی مرزی دو کشور توجه بیش تری به آن سوی مرز و فرهنگ غالب آن دارند (قره باغی، ۱۳۸۸). در حال حاضر شبکه های تلویزیونی جمهوری آذربایجان در سیاستی آشکار اقدام به پخش برنامه هایی می کنند که هدفشان جوانان ایرانی و برخی جهت گیری های قومیتی می باشد.

۵-۹) تحول در کارکرد مرز سیاسی و تاثیر بر اوضاع امنیتی و مرزبانی

طول خط مرزی شهرستان آستارا ۳۵ کیلومتر است (حافظ نیا، ۱۳۸۱، ۳۰۶). این مرز توسط یک رودخانه محلی موسوم به آستارا چای که از کنار جاده شوسه آستارا- اردبیل می گذرد و آستارای ایران را از آستارای جمهوری آذربایجان جدا می سازد تعیین می شود و تنها مرز زمینی است که استان گیلان را به جمهوری آذربایجان ارتباط می دهد. مرزبانی جمهوری اسلامی با ایجاد پاسگاه های مرزبانی در طول خط مرزی مستقر بوده و اقدام به سامان دهی و کنترل ورود و خروج اتباع دو کشور می نماید. جمهوری آذربایجان نیز با ایجاد هفت پاسگاه مرزی در طول مرز زمینی آستارا، رفت و آمدهای مرزی اتباع دو کشور را کنترل می نماید.

مرز آستارا نیز همچون سایر نقاط مرزی با اتحاد جماهیر شوروی سابق تا قبل از فروپاشی این امپراتوری از لحاظ حراست و حفاظت با توجه به کنترل همه جانبه ی آن هیچگونه مسأله ای نداشت و از جمله نقاط مرزی امن محسوب می شد. "استقرار ارتش سرخ در طول نوار مرزی به عنوان مرزبانان این کشور، نصب سیم های خاردار مجهز به سیستم های هشدار دهنده و استفاده از جاده خاکی صاف و هموار برای مشخص شدن رد پای هرگونه تردد غیر مجاز در امتداد سیم های خاردار" (رحیمی، ۱۳۸۱، ۱۷) از جمله اقداماتی بود که مانع عبور و مرور غیر مجاز در نقاط مرزی را سبب می شد.

در آستانه‌ی فروپاشی شوروی مردم جمهوری آذربایجان در پی سرکوب خونین اعتراضات مردمی در باکو از سوی ارتش شوروی در ژانویه سال ۱۹۹۰م مرز جمهوری اسلامی ایران را

شکستند و به این سوی مرز آمدند، سرآغازی شد برای تردهای مرزی در این منطقه، در پی استقلال جمهوری آذربایجان و گسترش پیدا کردن روابط دوجانبه، مرزهای دو کشور که در روزهای آخر امپراتوری شوروی بر اساس توافق دو جانبه بازگشایی شده بود وارد محله ای نوین شد و علی رغم تاثیرگذاری کشورهای منطقه ای و فرامنطقه ای بر روابط دو کشور، همچنان از روند رو به رشد برخوردار است. با خارج شدن مرزبانان ارتش سرخ از نوار مرزی، مرزهای امن و بدون دغدغهی گذشته جای خود را به مرزهای نا امن و مسأله دار داد و آغازی شد جهت تردهای غیر مجاز مرزی، قاچاق کالا... که هم اکنون نیز یکی از مشکلات عمده محدوده مرزی آستارا با جمهوری آذربایجان می باشد.

به منظور تحکیم ثبات و امنیت در مرزهای دو کشور نشست مشترک بین هیئت های مرزبانی جمهوری اسلامی و جمهوری آذربایجان در آذر ۱۳۸۶ در شهرستان آستارا برگزار شد، مسؤولیت هیئت ایرانی را در این نشست سردار "رضایی" فرمانده پلیس مرزبانی جمهوری اسلامی ایران و مسؤولیت هیئت آذربایجانی را سرلشکر "الچین قلی اف"^۱ به عهده داشت. طرف ایرانی میزان قاچاق مشروبات الکلی از جمهوری آذربایجان به ایران که رشد نگران کننده ای داشته است و طرف آذربایجانی وجود مهاجرت های غیرقانونی، حمل مواد مخدر و قاچاق کالا را از عمده ترین مشکلات اصلی مرز دو کشور مطرح کردند. در این نشست دو طرف در باره تدوین یک برنامه جامع برای همکاری در مرزهای متقابل و ملاقات شش ماه یک بار فرماندهان مرزبانی دو کشور به توافق رسیدند (خبرگزاری جمهوری اسلامی، ۱۳۸۶).

با توجه به دو دهه کارکرد مرز سیاسی بعلت افزایش تردد مسافران و مبادلات کالا، روز به روز بر اهمیت و کارکرد امنیتی، انتظامی و مرزبانی، مرز آستارا افزوده می شود و همین مسأله توجه بیش تر را می طلبد. از جمله اقدامات صورت گرفته در مرز آستارا با جمهوری آذربایجان ایجاد هماهنگی بین مرزبانی های دو کشور می باشد که تبعات ناشی از آن در زمینه امنیت نوار مرزی کاملاً مشهود است. مسلماً تداوم روند همکاری دو جانبه ضمن این که دغدغه های دو طرف را در زمینه ی قاچاق کالا، مهاجرت غیرقانونی و... کاهش خواهد داد می تواند الگوی خوبی جهت همکاری در سایر زمینه ها باشد. همچنین با توجه به گسترش حجم روابط دو کشور و ورود و خروج مسافر که روز به روز بر تعداد آن ها افزوده می شود کارکرد امنیتی، انتظامی و مرزبانی در محدوده شهرستان آستارا طلب می کند که حفاظت و کنترل مرز از اهمیت ویژه ای برخوردار باشد و به همین دلیل از سوی جمهوری اسلامی در سال ۱۳۸۸ ساختار سازمانی مرز

^۱ - Quli Alchyn F

آستارا به هنگ مرزبانی ارتقاء یافت که این مسأله بیانگر اهمیت و حساسیت این نقطه مرزی می باشد. بدون شک یکی از دلایلی که باعث شده مرز آستارا با جمهوری آذربایجان از امن ترین مرزهای کشور باشد (به گفته شهیدی فرمانده هنگ مرزبانی آستارا در مصاحبه با خبرگزاری فارس مورخه ۸۸/۱۲/۲۴) همکاری های دو جانبه و ارتقای جایگاه مرزبانی در این شهرستان می باشد.

۱۰) نتیجه گیری

مرز آستارا در استان گیلان با جمهوری آذربایجان که در گذشته به مدت ۷ دهه دارای کارکرد بازدارندگی (امنیتی) بود تاجایی که جزء مرزهایی محسوب می شد که به «دیوار آهنین»^۱ شهرت یافته بود بعد از تحولات صورت گرفته در اتحاد جماهیر شوروی و استقلال جمهوری آذربایجان در یک تغییر رویکرد، نزدیک به دو دهه است که به سمت کارکرد ارتباطی-اقتصادی سوق پیدا کرده و متاثر از تحول کارکرد مرزسیاسی، در فضای کالبدی شهرستان آستارا دگرگونی ایجاد کرده به طوری که:

ترانزیت کالا که یکی از ارکان رشد و توسعه در مناطق مرزی است در پی تحول در کارکرد مرزسیاسی، رونق گرفته و از روند صعودی برخوردار شده به طوری که بر اساس آمارهای چند سال اخیر، آستارا پرکارترین خروجی ترانزیتی شمال ایران و دومین خروجی ترانزیت ایران با ۱۳۸۵ بوده است. در سال ۱۳۸۸ این مقدار به ۸۰۰ هزار ۶۰۲ هزار تن گردش کالا در سال تن بار ترانزیتی رسیده است.

در پی افزایش مبادلات مرزی و آمد و رفت اتباع دو کشور روند احداث اماکن تجاری مانند پاساژ و اماکن رفاهی نظیر هتل در شهر آستارا از افزایش قابل توجهی برخوردار بوده به گونه ای که با حضور در شهر به وضوح این مسأله قابل مشاهده و تاثیر این ساخت و سازها بر دگرگونی فضای شهری کاملاً مشهود است. از مصادیق این اذله افزایش چند برابری تعداد مشترکان آب و گاز در سال ۱۳۸۵ نسبت به سال ۱۳۷۰ است که در نمودار شماره (۴) قابل رویت است. بدون تردید یکی از عوامل اثرگذار، تحول در کارکرد مرز سیاسی است.

شبکه های ارتباطی که به عنوان شاهرگ های حیاتی بوده و نقش مهمی در روند توسعه و پیشرفت یک مکان ایفا می نمایند از زمان بازگشایی مرز آستارا و در پی تحول در کارکرد مرز سیاسی نسبت به قبل از بازگشایی مرز به دو برابر افزایش پیدا کرده و با توجه به پروژه های

^۱ - Iron Curtain

متعدد ارتباطی در دست اجرا نظیر راه آهن قزوین-رشت-آستارا و بزرگراه رشت-پونل-آستارا و پروژه های در حال مطالعه مانند بزرگراه آستارا-رشت-ساری و بزرگراه آستارا-باکو، در صورت به بهره برداری رسیدن زمینه ساز شتاب رشد اقتصادی این شهرستان و منطقه را موجب خواهد شد.

آستارا در عرصه ی تجارت چمدانی در بین گمرک های کشور در صدر قرار داشته و با توجه به افزایش حضور اتباع جمهوری آذربایجان در پی حذف روادید مرزی به صورت یک طرفه در تاریخ ۱۲ بهمن ۱۳۸۸ از سوی جمهوری اسلامی ایران، مسلماً حجم درآمد در عرصه تجارت چمدانی نیز به روند صعودی خود ادامه خواهد داد. دستاورد ذکر شده دلیلی است بر تاثیرگذاری کارکرد مرزسیاسی بر تحولات ذکر شده.

بازگشایی مرز و حضور گردشگران داخلی و خارجی با توجه به جاذبه های طبیعی فوق العاده، نظیر سواحل زیبای دریای خزر و مناطق کوهستانی پوشیده از جنگل در کنار چشمه های آبگرم و سایر پتانسیل های گردشگری در کنار چهار نقطه گردشگری حیران، لوندویل، پارک جنگلی بی بی یانلو و دریاچه استیل که از جمله طرح های گردشگری شهرستان و استان محسوب می شود که در صورت به بهره برداری رسیدن بر رونق گردشگری آستارا خواهد افزود. قابلیت های گردشگری این توان را دارد که آستارا را به قطب گردشگری در منطقه تبدیل نماید. مسلماً تحول در کارکرد مرز سیاسی زمینه ساز آمد و رفت اتباع دو کشور و در نتیجه یکی از دلایل رونق قابلیت های گردشگری آستارا می باشد.

راه اندازی تاسیسات بندر چند منظوره توسط بخش خصوص از پروژه های در دست اقدام در شهرستان آستارا می باشد، در صورت به بهره برداری رسیدن این بندر که دارای کاربری تجاری نیز می باشد بر قابلیت های این شهرستان افزوده شده و نقش انکار ناپذیری در رشد و شکوفایی منطقه بر جای خواهد گذاشت.

در پی تحولات ناشی از بازگشایی مرز و حجم مبادلات دوجانبه از سوی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۹ گمرک آستارا از مدیر به مدیرکل ارتقاء ساختاری پیدا کرد و متأثر از آن به منظور کنترل و حفاظت محدوده مرزی با توجه به گسترش حجم صادرات و واردات و افزایش آمد و رفت اتباع دو کشور مرزبانی آستارا نیز به هنگ مرزبانی ارتقاء پیدا کرد.

علی رغم تحولات مثبت در کارکرد مرز سیاسی که زمینه ساز رونق اقتصادی و توسعه و پیشرفت است. از جنبه هایی نیز مرز دارای کارکرد منفی است که نباید از آن غفلت کرد و با اتخاذ تدابیر اصولی دامنه ی گسترش این معضلات را کاهش داد. از جمله این موارد،

تاثیر پذیری فرهنگی شهروندان آستارایی از فرهنگ کشور همسایه در فضای شهری آستارا محسوس و روز به روز بر دامنه ی آن افزوده می شود. دریافت شبکه های تلویزیونی جمهوری آذربایجان در شهرستان آستارا که به سهولت قابل رویت است و پخش برنامه هایی که هدفشان جوانان و برخی جهت گیری های قومیتی است از جمله کارکردهای منفی است که می توان از آن نام برد. علاوه بر آن قاچاق مشروبات الکلی به جمهوری اسلامی که رشد نگران کننده ای داشته و از جمله نگرانی هایی بوده که در نشست مشترک هیئت های مرزبانی دو کشور نیز بدان تاکید شده است. همچنین وجود مهاجرت های غیرقانونی، حمل مواد مخدر و قاچاق کالا از دیگر تبعات منفی است که امید است با درایت مسؤولان امنیتی به حداقل کاهش پیدا نماید. تحول در کارکرد مرزسیاسی و تاثیر آن بر فضای کالبدی شهرستان آستارا درحالی است که حجم روابط دوجانبه تهران - باکو هنوز به سطح مورد نظر نرسیده است زیرا روابط ایران با جمهوری آذربایجان با موانع متعددی روبه رو است که برخی از آن ها مربوط به سیاست های داخلی دو کشور و بخش دیگر تحت تاثیر قدرت های منطقه ای و فرا منطقه ای می باشد که در صورت حل این مشکلات، پتانسیل و ظرفیت کارکرد مرز آستارا به طور چشمگیری افزایش خواهد یافت.

منابع و مآخذ:

- ۱- آئین نامه اجرائی یادداشت تفاهم مورخه ۱۳۶۸/۱۱/۲۶ در مورد تسهیل عبور و مرور ساکنان مناطق مرزی دو کشور جمهوری اسلامی ایران و اتحاد جماهیر شوروی. مصوب ۱۳۶۸/۶/۲۱ هیأت وزیران
 - ۲- اسدی دارستانی، ا. ۱۳۸۸.۱. سرگذشت تالش، رشت، انتشارات بلور، ۱۵۶
 - ۳- افتخاری، ع.، پاپلی یزدی، م. ح.، عبدی ع. ۱۳۸۷. "ارزیابی اثرات اقتصادی بازارچه های مرزی بازتابهای توسعه مناطق مرزی، مطالعه موردی: بازارچه مرزی شیخ صالح شهرستان ثلاث باباجانی، استان کرمانشاه"، فصلنامه ژئوپلیتیک، سال چهارم، شماره دوم، تابستان، تهران.
 - ۴- امیر انتخابی، ش. ۱۳۸۳. مطالعه تطبیقی تالش شمالی و جنوبی، ماهنامه تحقیقات تالش، شماره ۱۱، تالش، چاپخانه وحید.
 - ۵- حافظ نیا، م. ۱۳۸۳. تحلیل کارکردی مرز بین المللی: مرز ایران و افغانستان، تهران، دانشگاه تربیت مدرس.
 - ۶- حافظ نیا، م. ۱۳۸۱، جغرافیای سیاسی ایران، تهران، انتشارات سمت. ۵۲۰
 - ۷- رحمتی راد، م. ح. ۱۳۷۴. مرزبانی، گذرنامه و اتباع بیگانه، تهران، معاونت آموزشی ناجا.
 - ۸- رحیمی، ح. ۱۳۸۱. بازتاب فضایی تحول کارکردی مرز، مورد: جلفا، پایان نامه کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی، دانشگاه تربیت مدرس، ۱۴۵
 - ۹- زرقاتی، س. ه. ۱۳۸۶. عوامل ژئوپلیتیکی موثر بر نقش و کارکرد مرزها، فصلنامه ژئوپلیتیک، سال سوم، شماره دوم
 - ۱۰- رهنمایی، م. ت. ۱۳۸۰. کجایی تالش و کیستی تالش؟، فصلنامه تحقیقات تالش، سال اول، شماره اول، تالش، چاپخانه وحید.
 - ۱۱- سازمان برنامه و بودجه استان گیلان، آمارنامه استان گیلان ۱۳۷۰.
 - ۱۲- قره باغی، ع. ۱۳۸۸. "سیمای آذری" ۱۳۸۸/۷/۱۹
 - ۱۳- مجتهدزاده، پ. ۱۳۷۹. ایده های ژئوپولیتیک و واقعیت های ایرانی، تهران، انتشارات نی.
 - ۱۴- معاونت برنامه ریزی استان گیلان. ۱۳۸۶. سالنامه آماری استان گیلان ۱۳۸۵، رشت، ناشر معاونت برنامه ریزی استانداری گیلان.
 - ۱۵- نتایج تفصیلی سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۷۵، شهرستان آستارا، تهران، مرکز آمار ایران.
- 16- Glassner, m. & fahrer, c. 2004. politic al Geography: USA: john wily and sons.

- 17- www.siasatrooz.ir/CNewsRDetail.aspx?Id=7511. علی اظهارات شفاهی. اکبر شامانی مدیر کل گمرک آستارا ۱۳۱ بهمن ۸۷
- 18- www.eghtesadna.com.1387/12/15
- 19- www.parsnwes.com/8809070668/88/9/7
- 20- www.img.irna.ir/1389/13890718/30011549. ایرنا به نقل از قهرمانی استاندار گیلان ۱۸ مهر ۱۳۸۹
- 21- www.eghtesadna.com/archive/1388/12. روزنامه دنیای اقتصاد به نقل از سعید حاج فیروز مدیرکل گمرک آستارا ۱۰/۱۲/۱۳۸۸
- ۲۲- نوشته ها و گزارشهای روابط عمومی اداره کل گمرک آستارا، ۱۳۸۷/۵/۷ - ۱۳۸۹/۱/۱۲
- ۲۳- سایت رسمی اداره فرهنگ و ارشاد استان گیلان، ۱۳۸۸.
- ۲۴- سایت رسمی اداره کل راه و ترابری استان گیلان، ۱۳۸۸.
- ۲۵- خبرگزاری ایرنا، مصاحبه فیروز آبادی مدیرکل گمرک آستارا، ۱۳/۱۰/۱۷

