

تحلیل ظرفیت‌های ژئوپلیتیک سواحل جنوب شرق ایران در راستای منافع ملی (فضای مورد غفلت)

دکتر محمدرضا حافظ‌نیا^۱

استاد جغرافیا سیاسی دانشگاه تربیت مدرس

ابراهیم رومینا^۲

کارشناس ارشد جغرافیا سیاسی دانشگاه تربیت مدرس

چکیده

موقعیت جغرافیایی یک کشور می‌تواند بر قدرت ملی و رفتارهای سیاسی آن کشور تأثیرات متفاوتی داشته باشد، درک موقعیت جغرافیایی نواحی مختلف هر کشور نیز می‌تواند تأثیرات مستقیمی بر منافع آن کشور داشته باشد.

جنوب شرق ایران با دارا بودن ظرفیت‌های ژئوپلیتیک فوق‌العاده اقتصادی، امنیتی، دسترسی، ارتباطات منطقه‌ای و بین‌المللی واجد کارکردهای تولیدکننده قدرت در کشور است که تا کنون مورد غفلت واقع شده و با وجود دارا بودن پتانسیل‌های فوق‌الذکر که دیگر مناطق ایران فاقد چنین پتانسیل‌هایی هستند، یکی از عقب‌مانده‌ترین مناطق کشور به لحاظ اقتصادی، اجتماعی و محیطی محسوب می‌گردد. توسعه‌ی آینده کشور با توجه به موقعیت جغرافیایی و ساحلی دریای عمان وابسته به طراحی سیاست‌های کارآمد و استفاده‌ی بهینه از کارکردهای این منطقه از کشور می‌باشد.

این مقاله با روش تحلیلی-توصیفی با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و نقشه‌های مختلف در پی تبیین واقعیت‌های جغرافیایی و پتانسیل‌های ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران بویژه کرانه‌های دریای عمان و تأثیر آن بر منافع ملی ایران می‌باشد.

کلیدواژه‌ها: ژئوپلیتیک، جنوب شرق ایران، منافع ملی، دریای عمان، بلوچستان، اقیانوس هند.

مقدمه

موقعیت و ساختار طبیعی فضای ایران بر کنش متقابل افراد و گروه‌های اجتماعی تأثیرات متفاوتی به جا گذاشته است؛ از یک سو با بسترسازی ارتباط میان اقوام و گروه‌ها، تعامل آنها

1- Hafezn_m@modares.ac.ir

2- roomina@modares.ac.ir

را با یکدیگر و با سکنه‌ی فلات ایران آسان نموده است و از سوی دیگر جنبه‌های وحدت بخش کلان سرزمینی بر شکل‌گیری روابط و پیدایش خصلت‌های کلان ملی تأثیر گذاشته است و جنبه‌های تفکیک‌ساز فضا، شکل‌گیری تفاوت‌ها و خصلت‌های ناحیه‌ای درون آن را موجب شده است (حافظ‌نیا، ۱۳۸۱: ۳۹). از آنجا که فاصله؛ دارای ابعاد فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی، جغرافیایی و همچنین طولی است، هرچه فاصله‌ی مردم از دولت مرکزی بیشتر باشد، احتمال کمتری وجود دارد که آنان از دستورات دولت پیروی کنند و نتیجه‌ی آن شکل‌گیری «قلمرو عمومی یا حاشیه‌ای» می‌باشد (مویر، ۱۳۷۹: ۱۹۷ و ۲۰۷).

مفهوم مرکز- پیرامون در سطح کشور برای بررسی تنش‌ها و نابرابری‌های ناشی از تنوع جغرافیایی، فرهنگی و اقتصادی درون یک کشور به کار می‌رود که استید^۱ آن را بر جایی که شرایط خاص جغرافیایی و تاریخی باعث چنین نابرابری اقتصادی در یک کشور شده دلالت می‌دهد که بعداً از طریق ساختارهای سیاسی حفظ شده‌اند. از مظاهر ساختار محور- حاشیه، شکل‌گیری روح حاشیه‌گرایی است که به عنوان واکنش عاطفی دفاع فرهنگی بر ضد انتشار سلطه اقتصادی، سیاسی و فرهنگی از سوی محور تعریف می‌شود (همان، ۲۰۹-۲۰۸). چنین حالتی در جوامع قومی، که دارای گروه‌های قومی متمایز بوده و در درون یک سیستم اقتصادی و سیاسی مشترک و واحد با هم زندگی می‌کنند (مارجر، ۱۳۷۵: ۲۲۷)، چشم‌اندازی آشکار به تصویر می‌کشد و قومیت شکل گرفته به قول بیرج (۱۹۸۷) به عنوان مجموعه‌ای مرکب از وفاداری‌های به‌جای مانده از مرحله‌ی ابتدایی توسعه‌ی اجتماعی تلقی می‌شود که ضرورتاً می‌بایست جای خود را به عقلانیت اقتصادی به‌عنوان نیروی محرکه‌ی اصلی کنشگران بدهد (میسون، ۱۳۷۵: ۲۱۴).

تصور اقوام جدای از حوزه‌ی جغرافیایی و محل استقرارشان تصویری باطل است اقوام یک سلسله امتیازات و پتانسیل‌های جدید برای کشور فراهم می‌کنند. اقوام به خودی خود تهدید تلقی نمی‌شوند بلکه هنگامی منبع تهدید و خطر می‌شوند که مؤلفه‌های ساختاری و کارکردی دیگری در کشور ایجاد شود که ناظر بر توزیع و توسعه‌ی ناعادلانه منابع در کشور باشد (حاجیان، ۱۳۸۰: ۱۱۱-۱۱۰). در صحنه‌ی داخلی، هر کشور برای تضمین امنیت خارجی، نیاز به اندازه‌ی معینی از ثبات سیاسی و در واقع امنیت داخلی دارد. جوامعی که از شکاف ژرف طبقاتی در رنجند و جوامع آکنده از تبعیض‌های سیاسی، اقتصادی و اجتماعی معمولاً میدانی برای پیدایش شکاف‌های موازی و خطری بالقوه برای امنیت ملی شمرده می‌شوند. امنیت ملی برای جوامع و کشورها، یعنی نیاز به نگاه‌داشتن استقلال، یکپارچگی سرزمینی، پاسداری از شیوه‌های زندگی ملی و جلوگیری از دخالت بیگانگان در امور داخلی (نصیری، ۱۳۸۴: ۸۵). یکی از مناطقی که مصداق این گونه بی‌عدالتی جغرافیایی می‌باشد جنوب شرق ایران است که

1- Steed

بنام بلوچستان شناخته می‌شود و ناظر بر سکونت قومی به همین نام در پهنه‌ی جغرافیایی این منطقه است. این منطقه که در توسعه‌ی ایران قطعاً سهم بالایی را به خود اختصاص می‌دهد، با سایر نواحی ایران پیوند گسترده‌ای نداشته و در انزوای خاص جغرافیایی محصور مانده است. تفاوت‌های مذهبی و زبانی این منطقه با بدنه‌ی اصلی کشور، این منطقه را در حصار سیاسی، اجتماعی و اقتصادی خود باقی گذاشته است و اقتصاد بسته و کم‌تحول یافته‌ی آن روابط تجاری و در نتیجه علایق مادی آن با سایر نواحی کشور محدود می‌باشد (پاپلی‌یزدی، ۱۳۶۷: ۲۵). این مقاله با بررسی توان‌های ژئوپلیتیک فراموش شده جنوب شرق ایران به بویژه سواحل دریای عمان، سعی در بررسی پتانسیل‌های اقتصادی، ارتباطی، نظامی و همگرایی ملی این منطقه در توسعه ملی کشور دارد و نهایتاً راهکارهای خارج شدن این منطقه‌ی مورد غفلت قرار گرفته را در چشم‌انداز ژئوپلیتیک آینده‌ی ایران بازگو می‌نماید.

روش تحقیق

مقاله نوعاً توصیفی-تحلیلی است که با استفاده از منابع کتابخانه‌ای، اسناد، نقشه‌ها و نیز اطلاعات، گردآوری شده و به روش کیفی و استنباطی مورد تحلیل قرار گرفته‌اند.

یافته‌های پژوهش و تحلیل آن

جنوب شرق ایران واجد مزیت‌های ژئوپلیتیکی مهمی برای ایران است که ایران را به عنوان وزنه‌ای در سیستم بین‌المللی و سیستم جهانی در قرن ۲۱ مطرح می‌نماید. برخی از مزیت‌های این منطقه دارای اثرات درون کشوری است و برخی به موقعیت ایران در ساختار نظام جهانی مربوط می‌شود. ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی جنوب شرق ایران و سواحل عمان عبارتند از:

۱- ظرفیت‌های ارتباطی

۱-۱- حمل و نقل

الف- حمل و نقل دریایی: بیشترین حجم کالا، در زنجیره‌ی حمل و نقل کنونی جهان، از طریق دریاها صورت می‌گیرد. وسعت مبادلات جهانی و تنوع نیازهای بشری به کالاهای سرمایه‌ای، واسطه‌ای و مصرفی لزوم مبادله‌ی مواد اولیه و کالاهای ساخته شده را مطرح می‌سازد. از آنجا که یکی از عناصر اصلی تشکیل‌دهنده‌ی قیمت کالا، هزینه‌ی حمل آن می‌باشد به این دلیل هزینه‌ی حمل و نقل به عنوان یک عامل اساسی در انتخاب نوع وسیله حمل و نقل مورد توجه قرار می‌گیرد. این عامل موجب اقبال بیشتر نسبت به استفاده از حمل و نقل دریایی به

عنوان ارزانترین راه با بیشترین ظرفیت می‌گردد. هزینه‌ی حمل یک تن مایل کالا یا مواد با وسیله هوایی ۲۲ سنت، با کامیون ۶ تا ۸ سنت، با راه آهن ۰/۵ تا ۱/۵ سنت، حمل نفت و گاز با خط لوله ۰/۲ تا ۰/۵ سنت و نهایتاً با کشتی‌های بزرگ ۰/۰۳ تا ۰/۰۶ سنت است. در واقع هزینه‌ی حمل بار با هواپیما حدود ۴۸۰ برابر و با کامیون حدود ۱۵۰ برابر و با راه آهن ۲۲ برابر و با خط لوله حدود ۷ برابر و با کشتی‌های کوچک حدود ۵/۵ برابر هزینه حمل بار با کشتی‌های بزرگ نظیر تانکرها و سوپر تانکرها است (حافظ‌نیا، ۱۳۷۱: ۴۱۵). ایران با وجود دسترسی به آبهای آزاد از سمت جنوب و موقعیت ویژه‌ی جنوب شرق در مبادی ورودی و خروجی به آب‌های آزاد از پتانسیل فوق‌العاده‌ای در این زمینه برخوردار است. کرانه‌های دریای عمان به دلیل دارا بودن سواحل مناسب بویژه در خلیج چابهار موقعیت نسبتاً خوبی جهت پهلو گرفتن کشتی‌های ظرفیت بالا برای اتصال حوزه‌های مختلف ژئوپلیتیکی در پیرامون ایران با سیستم تجارت جهانی را فراهم می‌آورد.

ب- حمل و نقل جاده‌ای: ارتباطات جاده‌ای به عنوان مکمل مسیرهای آبی دریایی و همچنین شاهراه‌های ارتباط‌دهنده‌ی مکان‌های تجمع انسانی نقش برجسته‌ای را در توسعه‌ی مکان‌های جغرافیایی بر عهده دارد. حمل و نقل جاده‌ای متداول‌ترین بخش از حمل و نقل زمینی است که از میدان فعالیت وسیعی در خشکی برخوردار است و به عنوان مکمل دیگر انواع حمل و نقل، کالا و خدمات را در دسترس مصرف‌کننده‌ی نهایی قرار می‌دهد (پارسایان و دیگران، ۱۳۶۷: ۲۶۷). متأسفانه شبکه‌ی جاده‌ای جنوب شرق ایران شامل تنها یک شبکه‌ی اصلی شمال-جنوب است که این شبکه نیز از توسعه‌ی کافی و مفید برخوردار نمی‌باشد. در سال‌های اخیر مسیرهای ارتباطی جاده‌ای، توجه مسؤولان را به خود جلب کرده است از جمله طرح جاده‌ی مهم ترانزیتی است که طبق آن این مسیر جاده‌ای از چابهار آغاز و از زابل گذشته و به خاک افغانستان وارد می‌شود که پس از گذشتن از زرنج، قندهار و کابل، وارد تاجیکستان می‌شود. این اقدام زیربنایی موجب رونق اقتصادی استان عقب نگه‌داشته شده‌ی سیستان و بلوچستان خواهد شد. از سوی دیگر دو کشور افغانستان و تاجیکستان به دریا‌های آزاد دسترسی خواهند یافت.

ج- حمل و نقل ریلی: از میان سیستم‌های حمل و نقل، حمل و نقل ریلی به سبب ویژگی‌هایی همچون ایمنی مطلوب، امکانات مناسب در طول سفر و صرفه اقتصادی از اهمیت‌ی خاص برخوردار است. ایجاد کریدورهای ریلی و اتصال آن به کشورهای همسایه و بنادر ایران بخشی از برنامه‌های استراتژیک اقتصادی است که دستیابی و استفاده از ظرفیت‌های نهایی آن، سهم زیادی در توسعه‌ی ملی خواهد داشت چرا که توسعه‌ی شبکه ارتباطی در محور شرق سالانه

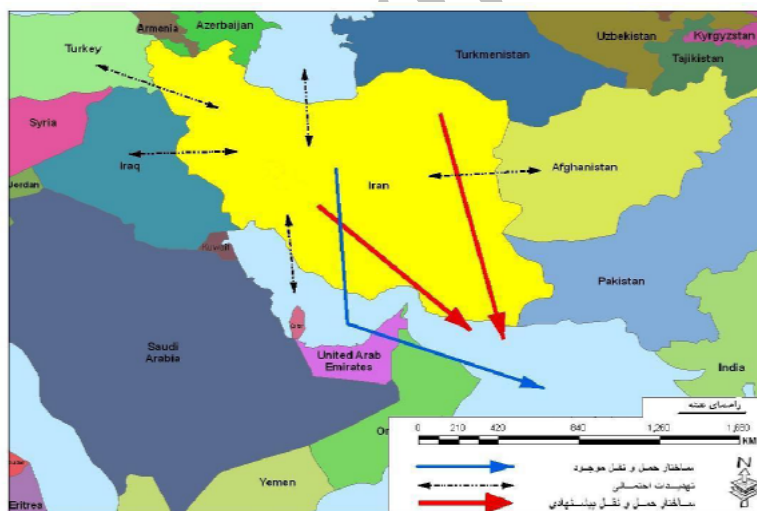
حداقل درآمدی ۱۰ میلیاردی را به ارمغان می‌آورد (نشریه اطلاعات: ۱۲ مرداد ۱۳۸۲) ولی غفلت از این پروژه باعث انتقال آن به پاکستان می‌شود که با احداث خط ریلی این کشور توسط چینی‌ها در منطقه‌ی «گوادر»، این فرصت طلایی از ایران سلب خواهد شد. از سوی دیگر شبکه‌ی ریلی اروپا- آسیا که از غرب تا کرمان و از شرق تا زاهدان می‌باشد، متصل نگردیده است که در صورت اتصال این شبکه‌ی ریلی قاره‌ای در این محدوده‌ی بسیار جزیی، موجب تقویت شبکه‌ی ریلی ایران در سطح ملی و میان قاره‌ای خواهد شد و در صورت اتصال محور ریلی شمال- جنوب (مشهد- چابهار)، زاهدان به عنوان مهمترین شهر این منطقه و مرکز استان نیز در چهارراه این شبکه استراتژیک قرار خواهد گرفت (Hafeznia, 1996:28).

د- ارتباطات هوایی: روزانه تردد‌های هوایی وسیعی در جهان صورت می‌گیرد که بناچار می‌بایست حریم هوایی کشورها مورد استفاده قرار گیرد و استفاده از فضای هر کشور باعث شکل‌گیری نوع جدیدی از درآمدهای ارزی برای آن کشور می‌گردد. قرارگیری ایران در ساختار طبیعی کره‌ی زمین و وجود کشورهای مختلف در شرق و غرب موجب استفاده هواپیماها از فضای ایران می‌گردد که از این محل سالانه درآمد فراوانی نصیب ایران می‌گردد. ولی قسمت عمده درآمد این محل برای کشورهای عبوری از محل سوختگیری و ارایه‌ی خدمات به هواپیماهای عبوری است. جنوب شرقی ایران با وجود دارا بودن موقعیت مناسب جهت دسترسی هواپیماهای کشورهای مختلف برای فرود و استفاده از خدمات، تاکنون فاقد فرودگاهی مجهز جهت ارایه‌ی این خدمات بوده و درآمدهای ناشی از این محل به سایر کشورها نظیر امارات متحده عربی همسایه جنوبی و پاکستان، همسایه‌ی جنوب شرقی ایران که دارای فرودگاهی بین‌المللی با امکانات مناسب هستند، منتقل می‌گردد. احداث فرودگاه مجهز با امکانات گسترده‌ی خدمات ناوبری می‌تواند جنوب شرق ایران و چابهار را به یکی از سرپل‌های ارتباط میان قاره‌ای و بین‌المللی تبدیل نماید.

ه- ارتباطات الکترونیکی: جنوب شرق ایران می‌تواند در احداث پروژه‌ی بزرگ فیبر نوری جهت مبادله پیام‌های تلفنی، مخابرات و ... که بخشی از پروژه‌ی ارتباطی بزرگ اتصال شرق و غرب اوراسیا است و از ۳۰ کشور جهان عبور خواهد کرد جایگاه مهمی داشته باشد. این طرح منطقه‌ای ۱۱ هزار کیلومتری در مسیر شرق آسیا تا غرب اروپا را تحت پوشش قرار می‌دهد و به نام طرح «پل سرزمینی آسیا- اروپا» نام دارد (شمشیرپناه، ۱۳۸۲: ۶۴).

۲-۱- آلترناتیو خروج نسبی ایران از تنگنای تنگه هرمز

در شرایط کنونی خلیج فارس تنها راه ارتباطی ایران به دنیای خارج است. ساختار ارتباطی ایران از مرکز ایران به سوی داخل خلیج فارس و از خلیج فارس به سمت خارج آن می‌باشد یعنی ایران از طریق خلیج فارس و تنگنای تنگه‌ی هرمز با سیستم جهانی پیوند می‌خورد. تنگه‌ی هرمز در حال حاضر به عنوان عامل قدرت برای ایران محسوب نمی‌گردد بلکه عامل ضعف قدرت ملی ایران است. زیرا ایران وابسته‌ترین کشور منطقه به تنگه‌ی هرمز است و ۱۰۰٪ صادرات انرژی فسیلی ایران و بیش از ۸۰٪ صادرات و واردات آن از طریق مسیر فوق‌الذکر انجام می‌شود. بنابراین در شرایط بروز محاصره دریایی و تهدید امنیت تنگه‌ی هرمز، ایران به شدت آسیب پذیر خواهد بود. از این رو سواحل جنوب شرق ایران پتانسیل مناسبی برای خروج ایران از تنگنای ارتباطی دریایی محسوب می‌شود. از سوی دیگر، ایران از جهات مختلف با تهدیدات متعدد روبرو است. بنابراین سواحل دریای عمان منطقه‌ی امن‌تری جهت خروج نسبی ایران از تهدیدات موجود و تهدیدات مفروض است مشروط بر اینکه تحولی در ساختار فضایی حمل و نقل کشور بر اساس طرح پیشنهادی انجام پذیرد (نقشه شماره ۱).



نقشه ۱: ساختار ارتباطی موجود و پیشنهادی در ایران

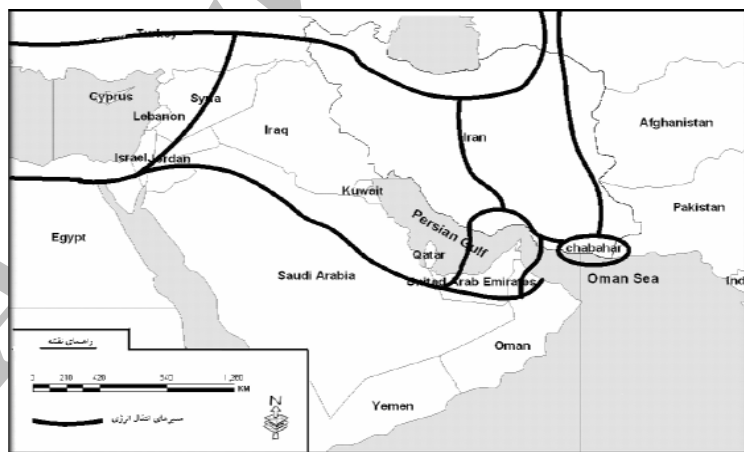
۳-۱- ترانزیت کالا و اتصال افغانستان، آسیای مرکزی و روسیه به دریاهای آزاد و سایر مناطق جهان

خارج شدن منطقه‌ی سیستان و بلوچستان از انزوای جغرافیایی و بین‌المللی شدن این منطقه که تا پیش از این تاریخ بیشتر جهت‌دهی داخلی داشت پس از فروپاشی اتحاد جماهیر

شوروی و نیاز کشورهای محصور شمال شرق ایران بیشتر احساس شد. قابلیت‌های این منطقه و قرار گرفتن آن در مسیر محور دسترسی شمال - جنوب با توجه به موقعیت ایران به عنوان یک واحد جغرافیایی پیش روی این کشورها و نیاز مبرم آنها جهت دسترسی به آب‌های آزاد با ظرفیت‌های بالای حمل کالا، این منطقه را از ظرفیت‌های فوق‌العاده ارتباطی برخوردار نموده است. مسیری که پاکستان را جهت انحصار آن ترغیب نموده است. ترانزیت کالا و اتصال واحدهای سیاسی شمال و شرق ایران به سواحل عمان، نتایج زیر را به دنبال دارد:

(تولید درآمد + اشتغال + توسعه کریدور نواحی توسعه نیافته شرق کشور + ابزار ایجاد موازنه ژئوپلیتیکی با ایجاد انفعال در رفتار همسایگان)

اروپای غربی، خاورمیانه، آسیای مرکزی، خلیج فارس و آسیای شرقی را به هم متصل می‌کند، از جهات چهارگانه، ایران را به حلقه‌ی اتصال این سیستم عظیم تبدیل کرده است که به تبع آن منطقه‌ی جنوب شرق ایران نیز از این امتیاز برخوردار می‌گردد. در طرح یونیدو سواحل دریای عمان به عنوان نزدیکترین راه و مسیر انتقال انرژی بین‌قاره‌ای شناخته شده است (نقشه شماره ۲). در این نقشه، چابهار به عنوان بزرگترین ترمینال مایع‌سازی گاز و انتقال آن به بازار مصرف جنوب شرق آسیا از جمله چین و ژاپن در نظر گرفته شده است (UNIDO, 1994).



نقشه ۲: طرح پیشنهادی یونیدو (UNIDO) برای اتصال خطوط انرژی بین قاره‌ای

علاوه بر موارد مزبور قراردادهای دوجانبه ایران- ترکمنستان و ایران- هندوستان، نیز اهمیت نقش ارتباطی این منطقه را مورد تأکید بیشتری قرار داده است (شمشیرپناه، ۱۳۸۲: ۷۴). پروژه‌ی انتقال انرژی گاز ایران از طریق پاکستان به هندوستان نیز که از بلوچستان ایران وارد خاک پاکستان می‌شود در آینده به دلیل چالش‌های ژئوپلیتیک موجود بین پاکستان و هندوستان و نیز مسأله تأمین آن احتمالاً از طریق مسیر دریایی و سواحل دریای عمان به هندوستان صادر خواهد شد.

۲- دسترسی به اقیانوس هند و آب‌های آزاد با پتانسیل‌های مختلف

۲-۱ پتانسیل سیاسی و بین‌المللی: دریای عمان، ایران را عضو دو سازه منطقه‌ای یعنی سازه دریای عمان و سازه‌ی میان‌قاره‌ای اقیانوس هند می‌کند. سازه‌ی اقیانوس هند یک سازه‌ی میان‌قاره‌ای بین کشورهای آفریقا، آسیا و اقیانوسیه است. یعنی ایران با کشورهای سه قاره دارای منافع مشترک می‌شود. به عبارتی عضویت در سازه‌های دریای عمان و اقیانوس هند و توسعه‌ی روابط با اعضای مربوط به آن در سه قاره آسیا، آفریقا و اقیانوسیه ظرفیت ژئوپلیتیک ایران را توسعه می‌دهد.

۲-۲ - پتانسیل اقتصادی: با افزایش حد فلات قاره ایران تا ۳۵۰ مایل دریایی از خط مبدأ دریای سرزمینی و نیز ۲۰۰ مایل منطقه انحصاری اقتصادی طبق عهدنامه‌ی حقوق بین‌الملل دریاها (بند ۳ ماده ۱۲۱ عهدنامه‌ی حقوق دریاها ۱۹۸۲ م.م.) (ضیایی بیگدلی، ۱۳۷۹: ۳۰۱) پتانسیل‌های اقتصادی مهمی در زمینه شیلات و منابع کف دریا و نیز ذخایر معدنی کف و زیر کف در این دریا نصیب ایران می‌شود. سواحل جنوب شرق کشور همچنین بر تولید پتانسیل‌های اقتصادی نظیر اشتغال، افزایش صادرات، کسب درآمد، انتقال تکنولوژی، تربیت نیروی متخصص، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و داخلی، تأثیر دارد.

۲-۳- تأسیس و توسعه‌ی منطقه‌ی آزاد و تبدیل فضای ساحلی به پارک‌های تجاری و مرکز داد و ستد بین‌الملل: نیازهای سازه‌های منطقه‌ای آسیای مرکزی، خلیج فارس، جنوب آسیا و... می‌تواند موجب شکل‌گیری منطقه‌ی آزاد تجاری در سواحل جنوب شرق کشور با حوزه‌ی نفوذ منطقه‌ای و بین‌المللی گردد. واقع شدن جنوب شرق ایران و دسترسی آن به راه‌های آبی و مسیرهای بزرگ ترانزیت کالا به اروپا، کشورهای مدیترانه و هندوستان، پتانسیل‌های بازرگانی را برای فعال شدن بخش اقتصادی در این منطقه فراهم آورده است که با وجود سازمان‌های منطقه‌ای همچون «اگو» و «آسه آن» چشم‌انداز بازرگانی روشنی می‌توان برای آینده‌ی بازرگانی این منطقه انتظار داشت. پایه‌گذاری مناطق آزاد تجاری و صنعتی نتایج زیر را به دنبال دارد:

- ایجاد درآمد ارزی از طریق توسعه صادرات؛
- ایجاد فرصت‌های جدید اشتغال و درآمد برای شهروندان؛
- جذب سرمایه‌های خارجی و انتقال تکنولوژی؛
- کسب و ارتقای مهارت‌های نیروی کار و مدیریت فنی و بازرگانی؛
- ایجاد حلقه‌های ارتباطی میان مناطق پردازش صادرات و اقتصاد ملی (طرح مطالعات راهبردی منطقه آزاد تجاری- صنعتی چابهار؛ راه‌اندازی موقت، ۱۳۷۱: ۴-۳)؛

۴-۲ استقرار پارک‌های صنعتی ملی: از جمله تأسیسات انرژی هسته‌ای، صنایع دریا پایه، تأسیسات آب شیرین کن و دیگر تأسیسات نیازمند آب.

۵-۲ ایجاد و توسعه بندرگاه بین‌المللی برای ارائه خدمات ناوربری به کشتی‌های بزرگ در مسیرهای بین‌المللی و بین اقیانوسی.

۶-۲ امکان‌سازی تبدیل ایران به قدرت دریایی

الف- قدرت نظامی: جنوب شرق ایران به لحاظ جایگاه نظامی می‌تواند در اتخاذ استراتژی‌های بحری، نقش ویژه‌ای برای ایران ایفا نماید و آن‌را از توان و قابلیت تحرک میان اقیانوسی در فعالیت‌های نظامی برخوردار نماید. ایران از طریق این عرصه‌ی آبی می‌تواند به یک قدرت نظامی با حوزه عملکرد میان اقیانوسی تبدیل شود و از حوضچه‌ی خلیج فارس خود را بیرون بکشد. چرا که حوضچه‌ی خلیج فارس امکان تبدیل شدن ایران به یک قدرت دریایی را فراهم نمی‌کند. ولی دریای عمان و اقیانوس هند چنین امکانی را برای ایران دارا می‌باشند. برگزاری رزمایش دریایی قوای نظامی ایران در آذرماه ۸۴ که اولین رزمایش دریایی ایران در خارج از آب‌های خلیج فارس است می‌تواند مقدمه‌ای برای این امر باشد. همچنین وجود پایگاه هوایی چابهار و توسعه آن می‌تواند قدرت نظارتی و کنترلی ایران را بر بخش شمالی اقیانوس هند افزایش می‌دهد.

ب- تجاری (کشتیرانی): حوزه‌ی نفوذ میان‌قاره‌ای جنوب شرق ایران و قرار گرفتن این منطقه در مسیر کشتی‌های تجاری قول پیکر، می‌تواند قدرت کشتیرانی دریایی ایران را تقویت نماید.

ج- علمی (اقیانوس‌شناسی): تحقیقات علمی و کشف پتانسیل‌های موجود در اقیانوس، رشد و توسعه‌ی اقتصادی را در زمینه‌های مختلف به دنبال دارد که این منطقه با نزدیکی به اقیانوس هند می‌تواند زمینه‌ی ارتقای قابلیت ایران در زمینه‌ی اقیانوس‌شناسی را فراهم آورد.

۷-۲ تولید انرژی: سواحل و آب‌های دریای عمان فضای مناسبی جهت تولید انرژی ناشی از امواج دریایی، انرژی خورشیدی و منابع احتمالی انرژی فسیلی را ایجاد می‌کند.

۳- ظرفیت‌های ژئواستراتژیک

۳-۱- کنترل استراتژیک مسیرهای بین‌المللی: فضای ژئوپلیتیک هر کشور تحت تأثیر عوامل مختلف و کارکردهای آنها، می‌تواند در طیفی از شرایط کاملاً مساعد تا شرایط نامساعد قرار داشته باشد. بازیگران ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی تحت تأثیر اهداف خاص خود می‌کوشند محیط ژئوپلیتیک یک کشور را تعریف و تبیین نمایند. دریای عمان جزء حوزه‌ی استراتژیک اقیانوس هند بوده که به عنوان یکی از پنج حوزه‌ی استراتژیک جهان شناخته می‌شود و روزانه میلیون‌ها بشکه‌ی نفت و حجم وسیعی از کالا و سرمایه از طریق آن مبادله می‌شود (طرح مطالعات راهبردی منطقه آزاد تجاری- صنعتی چابهار، ۱۳۷۱: ۱۳-۱۲). مرز آبی کرانه‌های عمان و تسلط بر یکی از مهمترین و استراتژیک‌ترین راه‌های آبی جهان، کنترل ایران را در مبادی ورودی خلیج فارس و اقیانوس هند تضمین می‌نماید و از طریق تجمیع منافع دیگران، در این ارتباط به تولید امنیت از طریق همکاری‌های بین‌المللی، هزینه تأمین امنیت این منطقه را بر عهده دیگران قرار می‌دهد.

۳-۲- عمق استراتژیک: ایران در سواحل و آب‌های جنوب شرق دارای عمق استراتژیک ویژه‌ای است که توان ایران را در برخورد با چالش‌های ژئواستراتژیک ارتقا می‌دهد. همسایه‌ی شرقی ایران پاکستان، در برابر چالش‌های موجود با هندوستان فاقد عمق استراتژیک می‌باشد حتی در زمان درگیری پاکستان با هندوستان در مقاطع زمانی مختلف پاکستان از عمق استراتژیک ایران به نفع خود سود جسته که استفاده از فرودگاه زاهدان جهت سوخت‌گیری هواپیماهای جنگنده پاکستان نمونه‌ای از این مورد می‌باشد. حتی کشور عمان نیز از این عمق استراتژیک در زمان حمله‌ی چریک‌های ظفار از یمن در دهه ۱۹۷۰م استفاده کرده است. عمق استراتژیک موجود در این منطقه می‌تواند باعث حل شدن چالش‌های ژئواستراتژیک موجود بین ایران و دیگر کشورهای همجوار گردد و ایران از این ظرفیت جهت حل اختلافات مرزی با عمان در زمان حمله چریک‌های ظفار در دهه‌ی ۱۹۷۰م. بهره‌برداری کرد و کنترل خود را بر تنگه‌ی هرمز مسجل نمود.

۳-۳- ظرفیت‌سازی تشکیل سازه‌ی عملیاتی و دفاعی اقیانوس پایه: در تفکر استراتژی سنتی ایران صحنه عملیات دشمن فرضی در خلیج فارس می‌باشد چنانچه صحنه‌ی عملیاتی ایران قبل از ورود به خلیج فارس یعنی در دریای عمان طراحی گردد، توان استراتژیک ایران قبل از ورود به خلیج فارس قرار خواهد گرفت. همچنین ایران توان طراحی یک صحنه عملیاتی بزرگ یک‌جانبه و حتی چندجانبه با کمک پاکستان، هندوستان، عمان و امارات در برابر تهدیدات موجود و مفروض قدرت‌های فرامنطقه‌ای حاضر در منطقه بویژه ایالات متحده آمریکا را دارد. فقدان چنین سازه عملیاتی است که ایالات متحده آمریکا قدرت مانور در خلیج فارس را پیدا کرده است.

۴- تقابل با یک چالش ژئوپلیتیک

امنیت بنیادی‌ترین نیاز هر جامعه و مهمترین عامل دوام زندگی اجتماعی است. هر کشور محیط امنیتی خود را در عرصه‌ی جهانی، منطقه‌ای و داخلی بر اساس اهداف، منافع، ارزش‌های اساسی و میزان قدرت آن تعریف می‌نماید. درک صحیح از محیط امنیتی و ساختار قدرت و رقابت موجود در آن بیشترین تأثیر را بر شکل سیاست‌های امنیتی هر کشور دارد (کرمی، ۱۳۸۰: ۴۸) و این ذهنیت‌ها و رویکرد، نسبت به مباحث امنیتی در تصمیم‌سازی و عملکرد نظام سیاسی و تدوین استراتژی امنیت ملی مؤثر است (علینقی، ۱۳۸۰: ۱۸).

یکی از مسائلی که بی‌تردید در رشد و غنای اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی جنوب شرق کشور علاوه بر پتانسیل‌های فراوان این منطقه مؤثر خواهد بود بررسی و شناسایی دقیق تنگناها و مشکلات موجود است. بلوچستان به دلیل تفاوت‌های مذهبی و زبانی با ایران مرکزی بیشتر در حصار سیاسی، اجتماعی و اقتصادی خود باقی مانده است. مسائلی همچون: فقدان منابع آبی برای توسعه زیرساخت‌های منطقه، فقر منابع طبیعی، ضعف زیربنای لازم و -ایین بودن شاخصهای توسعه، فقر و محرومیت، مواد مخدر و حضور افغانه ضرورت تلاش بیشتر و سرعت بخشیدن به جریان توسعه، صرف نظر از مذهب و قومیت را طلب نموده، زیرا به شکل‌گیری کانون‌های بحران در این منطقه خواهد شد. انزوای جغرافیایی در کنار سایر عوامل انسانی متمرکز کننده در این منطقه موجب شده است بلوچ‌ها کمتر خود را در سرنوشت ملی شریک بدانند (کریمی‌پور، ۱۳۷۱: ۹۳). بلوچستان ایران و پاکستان در سه متغیر مذهب، زبان و قومیت با یکدیگر تجانس دارد و این سه متغیر زیربنایی نیرومند، موجب شکل‌گیری الگوی واگرایی و عدم کنش متقابل با بخش مرکزی ایران شده است (حافظ‌نیا، ۱۳۸۱: ۱۷۱ و ۱۵۷).

در کنار مسایل زیربنایی بیان شده در ایجاد زمینه‌های واگرایی، عوامل انسانی دیگری نیز مؤثر می‌باشد که نه تنها جنوب شرق را در انزوای جغرافیایی به حیطه‌ی فراموشی سپرده است بلکه به تبع آن کل ایران را تحت تأثیر قرار داده است. نابرابری‌های اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، فرهنگی و... همراه با الگوهای واگرایی بیان شده، مسلماً باعث ایجاد و شیوع نفرت شده و انتقام‌جویی‌های وسیعی را در پی خواهد داشت (عبدی، ۱۳۸۰: ۱۷۲) در حقیقت دو مشکل آب و انسان در این منطقه باعث شکل‌گیری الگوهای نابرابری گشته که در جدول زیر آمده است.

جدول ۱: شاخص‌های اقتصادی - اجتماعی استان‌های مختلف کشور

نام استان	نرخ کل باسوادی	نرخ باسوادی زنان	درصد شاغلان صنعتی با تحصیلات عالی	نرخ بیکاری	نرخ شهرنشینی	ضریب توسعه اجتماعی	ضریب توسعه اقتصادی	ضریب توسعه اجتماعی و اقتصادی	رتبه‌بندی بر اساس ضریب توسعه اجتماعی و اقتصادی
آذربایجان شرقی	۷۵/۳	۶۸/۲۴	۱۴	۷/۰۲	۶۰/۲۸	۰/۳۳۸	۰/۷۶۹	۰/۴۸۳	۱۸
آذربایجان غربی	۶۹	۵۸/۶۷	۸	۱۱/۰۶	۵۲/۶۸	۰/۱۵۰	۰/۵۰۷	۰/۲۳۷	۵
اردبیل	۷۳/۲	۶۴/۹۱	۸	۱۲/۶	۴۸/۶۷	۰/۲۱۲	۰/۳۹۱	۰/۲۵۳	۶
اصفهان	۸۴/۷	۸۲/۰۹	۱۰	۱۲/۹	۷۴/۳۰	۰/۶۱۶	۰/۸۶۱	۰/۷۵۰	۲۵
ایلام	۷۶	۷۱/۰۶	۵	۱۴/۱	۵۳/۲۳	۰/۳۰۸	۰/۱۱۷	۰/۲۵۵	۷
بوشهر	۷۹/۵	۷۵/۶۱	۱۲	۱۷/۷	۵۳/۰۵	۰/۳۷۱	۰/۲۷۵	۰/۳۲۳	۹
تهران	۸۸	۸۴/۹۵	۱۱	۱۲/۱	۸۴/۱۵	۰/۶۸۱	۰/۹۶۵	۰/۸۱۶	۲۶
چهارمحال بختیاری	۷۷	۷۰/۴۹	۱۰	۱۷/۶	۴۵/۰۵	۰/۳۲۴	۰/۶۹۶	۰/۴۲۰	۱۶
خراسان	۸۰/۹	۷۶/۸۲	۹	۱۵/۳	۵۶/۵۸	۰/۴۵۰	۰/۶۵۱	۰/۴۹۳	۲۰
خوزستان	۷۶/۶	۶۹/۰۹	۱۳	۱۸/۶	۶۲/۵۲	۰/۳۳۷	۰/۳۰۵	۰/۳۴۵	۱۲
زنجان	۷۴/۷	۶۷/۷۴	۷	۱۱/۵	۴۷/۲۱	۰/۳۲۴	۰/۵۰۵	۰/۳۴۲	۱۱
سمنان	۸۴/۸	۸۰/۷۱	۹	۱۲/۹	۶۸/۲۹	۰/۶۵۶	۰/۶۸۸	۰/۶۲۷	۲۳
سیستان و بلوچستان	۵۷/۱	۴۸/۷۷	۴	۲۶/۷	۴۶/۱۲	-/۱۱۶	۰/۰۴۰	-/۰۹۳	۱
فارس	۸۱/۱	۷۷/۳۹	۱۲	۱۵/۹	۵۶/۶۷	۰/۴۶۷	۰/۵۱۰	۰/۴۸۵	۱۹
قم	۸۱/۸	۷۷/۰۵	۶	۱۱/۳	۹۱/۱۶	۰/۵۵۱	۰/۶۲۵	۰/۶۱۲	۲۲
کردستان	۶۸/۲	۵۷/۴۳	۷	۲۳/۲	۵۲/۴۲	۰/۱۰۱	۰/۴۷۷	۰/۱۸۴	۳
کرمان	۷۷/۷	۷۴/۸۰	۱۵	۱۱/۷	۵۲/۸۲	۰/۳۹۴	۰/۳۷۴	۰/۳۹۲	۱۴
کرمانشاه	۷۶/۴	۷۰/۱۴	۹	۲۱/۹	۶۱/۷۵	۰/۳۳۶	۰/۲۹۹	۰/۳۳۹	۱۰
کهگیلویه و بویراحمد	۷۵/۱	۶۸/۲۸	۱۱	۱۵/۷	۳۹/۲۳	۰/۲۲۶	۰/۲۵۷	۰/۲۱۰	۴
گیلان	۷۹/۲	۷۴/۵۶	۷	۱۳/۶	۴۶/۸۳	۰/۴۲۲	۰/۶۲۶	۰/۴۸۰	۱۷
لرستان	۷۶/۶	۶۸/۸۷	۹	۲۴/۵	۵۳/۶۵	۰/۲۶۳	۰/۱۷۵	۰/۲۶۲	۸
مازندران	۷۹/۴	۷۴/۵۶	۹	۱۲/۷	۴۴/۳۷	۰/۳۹۶	۰/۴۸۰	۰/۴۱۸	۱۵
مرکزی	۷۹/۳	۷۳/۹۵	۱۳	۱۲	۵۷/۰۶	۰/۴۰۸	۰/۷۰۴	۰/۵۰۵	۲۱
هرمزگان	۷۲/۶	۶۶/۵۵	۱۸	۱۷/۴	۴۱/۸۰	۰/۱۸۰	۰/۱۸۰	۰/۱۶۲	۲
همدان	۷۷/۲	۷۱/۳۲	۶	۱۴/۴	۴۸/۳۱	۰/۳۰۴	۰/۵۳۸	۰/۳۵۸	۱۳
یزد	۸۶/۳	۷۹/۶۶	۷	۷/۹	۷۵/۱۵	۰/۶۱۵	۰/۷۷۴	۰/۶۴۵	۲۴
میانگین کل کشور	۷۷/۲	۷۱/۷	۹/۲	۱۵	۵۶/۶۷	۰/۳۵۵	۰/۴۹۲	۰/۳۹۶	۱۳/۵

تلفیق گزارش اقتصادی - اجتماعی بانک مرکزی ایران ۱۳۸۱ و علوی تبار ۱۳۸۰

بررسی شاخص‌های مختلف فوق نشان‌دهنده‌ی تفاوت‌های آشکار بین سیستان و بلوچستان (منطقه‌ی مورد مطالعه این مقاله) با دیگر مناطق کشور می‌باشد. بررسی شاخص باسوادی با نرخ ۵۷/۱، باسوادی زنان با نرخ ۴۸/۷۷، درصد شاغلان بخش صنعتی با ۴ نفر، بالاترین نرخ بیکاری کشور با رقم ۲۶/۷، پایین‌ترین نرخ شهرنشینی بعد از هرمزگان با نرخ ۴۶/۱۲، پایین‌ترین نرخ‌های موجود در بین استان‌های کشور می‌باشد. سیستان و بلوچستان با ضریب توسعه‌ی اجتماعی ۱۱۶-، ضریب توسعه‌ی اقتصادی ۰۴۰/ و ضریب توسعه‌ی اجتماعی و اقتصادی ۰۹۳-/ رتبه‌ی اول کشور را در زمینه‌های یاد شده داراست که بیشتر این ضریب‌ها بیانگر مدیریت ناکارآمد در این منطقه می‌باشد. عدم وجود زمینه‌های اشتغال باعث مهاجرت جمعیت فعال این منطقه به پاکستان و کشورهای کرانه‌ی جنوب خلیج فارس می‌شود که عمده‌ی فعالیت این مهاجران بویژه در کشورهای کرانه‌ی جنوبی خلیج فارس در مشاغل یدی و بدنی و بعضاً پادویی متجلی می‌باشد (ابراهیم‌زاده، ۱۳۸۰: ۱۶۴). عوامل اصلی ناامنی دیگری نیز این منطقه را تهدید می‌کند که عبارتست از:

- حوادث طبیعی از جمله سیل و خشکسالی؛
- وجود مرز آبی با دریای عمان و مرزهای خشکی با پاکستان؛
- عدم کنترل صحیح و دقیق مرز و خروج بی‌رویه از مرز؛
- حضور قاچاقچیان بین‌المللی در حاشیه نوار مرزی؛
- فقر فرهنگی حاکم بر منطقه، فعالیت‌ها و محرومیت‌های اجتماعی اعمال شده توسط سیستم اداری و سیاسی کشور؛
- سوءاستفاده نخبگان برخی قومی بلوچ در خارج از مرزهای ملی و دامن زدن و مطرح کردن اختلافات قومی؛
- وجود شکاف‌های مذهبی و سرمایه‌گذاری و تبلیغات سوء از طریق برخی کشورها؛
- وفور سلاح‌های جنگی و خرید و فروش آن؛
- حضور ارتش آمریکا در مرزهای شرقی کشور و ... (ک زایی، ۱۳۷۹: ۱۸۱-۱۸۰)؛
- حضور افغانه در این منطقه.

نتیجه گیری

موقعیت ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران با همجواری با کشورهای پاکستان و افغانستان و قرار گرفتن در مسیر دسترسی به آب‌های آزاد جهان برای کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان و... جایگاه ویژه‌ای را برای گسترش مبادلات منطقه‌ای و بین‌المللی ایران فراهم نموده است. برآیند ظرفیت‌های ارتباطی سواحل جنوب شرق ایران، آلترناتیو خروج نسبی

ایران را از تنگنای تنگه‌ی هرمز، اتصال کشورهای شمال ایران و ترانزیت کالا به دریاهای آزاد و سایر مناطق جهان و انتقال انرژی نفت و گاز را به‌دنبال دارد. ساحل عمان دسترسی را به پهنه‌های اقیانوسی هند باز می‌کند که می‌تواند نتایج ژئواستراتژیک و اقتصادی در زمینه‌های حمل و نقل، تجارت دریایی، امنیت انتقال انرژی، شیلات و منابع دریایی داشته باشد. کرانه‌های ساحلی ایران در اقیانوس هند، آن‌را به عنوان عضو موثری در سازمان منطقه‌ای همکاری‌های اقتصادی کشورهای اقیانوس هند مرکب از قاره‌های آفریقا، آسیا و اقیانوسیه در می‌آورد. نقش ارتباطی ایران برای کشورهای محصور در خشکی، افغانستان- آسیای مرکزی می‌تواند بر نقش ایران در مناسبات منطقه‌ای و نیز ایجاد تعادل‌های ژئوپلیتیکی برای خروج از بحران‌ها و چالش‌های ژئوپلیتیکی خود مؤثر باشد. به‌دلیل نقش ارتباطی ایران در همه‌ی زمینه‌ها به‌ویژه نقش ساحل عمان در پروژه‌های انتقال انرژی و کالا و خطوط ریلی، ایران می‌تواند به ساماندهی نهادهای منطقه‌ای و بین‌المللی بپردازد و از این طریق منافع کشورهای دیگر را با ساحل عمان پیوند دهد و هم منزلت ژئوپلیتیکی خود را در جهان و منطقه افزایش دهد و نیز با بسترسازی اجماع منطقه‌ای و جهانی، فرصت‌های جدیدی را برای تضمین امنیت ملی خود تولید نماید.

توسعه‌ی اقتصادی همراه با توسعه‌ی ارتباطی، محرکی قوی در خصوص ایجاد تغییرات اساسی در ساختار اقتصادی و اجتماعی منطقه و به تبع آن کل کشور می‌باشد و ضرورت‌های امنیتی جنوب شرق با کارکردهای منحصر بفرود خود در هنگام بحران، نقش مؤثری در دفاع و به تبع آن در امنیت نظامی کشور خواهد داشت. تعاملات اجتماعی و وابستگی‌های منطقه‌ای به بخش مرکزی و هارتلند کشور می‌تواند این منطقه را با بخش مرکزی پیوند زده و با توسعه‌ی ایجاد شده، نگرانی‌های ژئوپلیتیکی از قبیل بحران‌های قاجاق، بحران‌های جدایی‌طلبی سرزمینی، بحران‌های عدم احساس وابستگی و دیگر بحران‌های ژئوپلیتیکی مفروض را کاهش دهد. در واقع همان نقشی که جنوب غرب ایران در قرن ۲۰ در سرنوشت کشور ایفا کرد، جنوب شرق ایران در قرن ۲۱ در سرنوشت کشور ایفا خواهد کرد.

منابع و ماخذ

- ۱- ابراهیم‌زاده، عیسی (۱۳۸۰): «مهاجرت‌های روستایی و علل و پیامدهای آن، نمونه: استان سیستان و بلوچستان»، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی. سال شانزدهم. شماره ۱.
- ۲- بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۸۲): «گزارش اوضاع اقتصادی-اجتماعی استان‌های کشور». مدیریت کل آمارهای اقتصادی. اداره آمار اقتصادی.
- ۳- پاپلی یزدی، محمدحسین (۱۳۶۷): «بلوچستان بدون نخل». فصلنامه تحقیقات جغرافیایی. سال چهارم. شماره ۲.
- ۴- پارسایان، رهبری و حمیدانی پور (۱۳۶۷): «مقدمه‌ای بر ترانزیت». جلد دوم. تهران. سازمان بنادر و کشتیرانی.
- ۵- حاجیانی، ابراهیم (۱۳۸۰): «رویکرد عمده نسبت به امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران». مجموعه مقالات نگاهی به مسایل امنیتی ایران. تهران. پژوهشکده مطالعات راهبردی.
- ۶- حافظ‌نیا، محمدرضا (۱۳۷۱): «خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه‌ی هرمز». تهران. سمت.
- ۷- حافظ‌نیا، محمدرضا (۱۳۸۱): «جغرافیای سیاسی ایران». تهران. سمت.
- ۸- حافظ‌نیا، محمدرضا (۱۳۸۰): «چالش‌های ژئوپلیتیکی اقتصاد ایران در دهه ۸۰». مجموعه مقالات همایش دوسالانه اقتصاد ایران. دانشگاه تربیت مدرس. پژوهشکده اقتصاد.
- ۹- شمشیرپناه، معصومه (۱۳۸۲): «اهمیت امنیتی-استراتژیکی بندر چابهار برای جمهوری اسلامی ایران». پایان‌نامه کارشناسی ارشد. دانشگاه امام حسین.
- ۱۰- ضیایی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۷۹): «حقوق بین‌الملل عمومی». تهران. کتابخانه گنج دانش.
- ۱۱- عبدی، عباس (۱۳۸۰): «مهمترین مسایل امنیتی جمهوری اسلامی ایران». مجموعه مقالات نگاهی به مسایل امنیتی ایران. تهران. پژوهشکده مطالعات راهبردی.
- ۱۲- علوی‌تبار، علیرضا (۱۳۸۰): «الگوی مشارکت شهروندان در اداره‌ی امور شهرها». تهران.
- ۱۳- علینقی، امیرحسین (۱۳۸۰): «برخی ویژگی‌های دو رویکرد امنیتی در کشور». مجموعه مقالات نگاهی به مسایل امنیتی ایران. تهران. پژوهشکده مطالعات راهبردی.
- ۱۴- طرح مطالعات راهبردی منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار (۱۳۷۱). رهیافت‌های نهایی. جلد ۳. سازمان برنامه و بودجه.
- ۱۵- کرمی، جهانگیر (۱۳۸۰): «تأثیر محیط امنیتی منطقه‌ای بر سیاست دفاعی دولت‌ها». مجله سیاست دفاعی. سال نهم. شماره ۱.
- ۱۶- کریمی پور، یداله (۱۳۷۱): «تحلیل ژئوپلیتیکی نواحی بحرانی سیستان و بلوچستان». دانشنامه دکتری. تهران. دانشگاه تربیت مدرس.
- ۱۷- لک‌زایی، حبیب (۱۳۷۹): «عوامل بکارگیری موفقیت‌آمیز عاشورا در جهت مبارزه با اشراک و ضد انقلاب در استان سیستان و بلوچستان».

- ۱۸- مارجر، مارتین (۱۳۷۵): «سیاست قومی». گزیده مقالات سیاسی-امنیتی. تهران. مؤسسه پژوهش‌های اجتماعی.
- ۱۹- میسون، تی دیوید (۱۳۷۵): «قومیت و سیاست». گزیده مقالات سیاسی-امنیتی. تهران. مؤسسه پژوهش‌های اجتماعی.
- ۲۰- مویر، ریچارد (۱۳۷۹): «درآمدی نو بر جغرافیای سیاسی». ترجمه دکتر دره میرحیدر و سیدیچی صفوی. تهران. سازمان جغرافیای نیروهای مسلح.
- ۲۱- نشریه اطلاعات: ۱۲ مرداد ۱۳۸۲.
- ۲۲- نصیری، حسین (۱۳۸۴): «امنیت ملی پایدار». مجله اطلاعات سیاسی-اقتصادی. سال نوزدهم. شماره ۱۱ و ۱۲.

23- Hafeznia, Mohammad Reza (1996). The Theory of Asian Unity. Pakistan: Gora Publications.

24- UNIDO (1994). Bridging tomorrow's Energy Gap. Unido Update, No: 2.

Archive of SID