

فرصت‌ها و چالش‌های ژئوپلیتیکی استان سیستان و بلوچستان
با تاکید بر سواحل اقیانوسی



هادی اعظمی، دانشیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه فردوسی مشهد^۱

سید جواد موسوی زارع، دانشجو کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی، دانشگاه فردوسی مشهد

چکیده:

از زمان پیروزی انقلاب اسلامی تا به امروز، ایران همواره درگیر تحریم‌های ناروایی بوده که از سوی قدرت‌های جهانی بر پیکره اقتصادی‌اش وارد شده، در این بین با هدف خروج از بحران؛ تئوری‌ها و رهیافت‌های اقتصادی زیادی از سوی اندیشمندان پیشنهاد گردیده، یکی از این تئوری‌ها، که باروح، فرهنگ و ماهیت اسلامی حکومت سازگار بیشتری دارد؛ دستورالعمل اقتصاد مقاومتی است که از سوی رهبر فرزانه انقلاب به مسئولین توصیه و ابلاغ شده است. در بین ارکان و محورهایی که در اقتصاد مقاومتی مورد تاکید ایشان قرار گرفته: استفاده از توانمندی‌ها و ظرفیت‌های بومی کشور نیز دیده می‌شود؛ با این رویکرد توجه به ظرفیت و پتانسیل ذاتی ثروت‌زا و قدرت‌افزای کشور می‌تواند به‌عنوان رهیافتی برای خروج از بحران اقتصادی و تنوع‌سازی درآمدهای ارزی به کار گرفته شود. در این میان، استان سیستان و بلوچستان؛ به‌ویژه سواحل اقیانوسی آن به مدد برخورداری از مزایای و پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی از جایگاه ارزشمندی در جهت تحقق سیاست اقتصادی مقاومتی برخوردار است. با این وجود، آثار حضور برخی چالش‌ها و تنگناهای ژئوپلیتیکی نیز موجب گردیده که تاکنون این فرصت‌ها به‌دست فراموشی سپرده شود. از این‌رو این پژوهش که به شیوه توصیفی - تحلیلی و با استناد به منابع معتبر نگارش گردیده، در تلاش است به این پرسش پاسخ دهد که مهم‌ترین فرصت‌ها و چالش‌های ژئوپلیتیکی استان سیستان و بلوچستان با تاکید بر سواحل اقیانوسی آن چیست؟

یافته‌های تحقیق بیانگر این است که فرصت‌های ژئوپلیتیکی در ۳ دسته شامل ژئوپلیتیک، ژئواکونومی و ژئواستراتژی می‌شود و در مقابل آن چالش‌ها و تنگناهای ژئوپلیتیکی این منطقه نیز عبارت است از: ژئوپلیتیک مواد مخدر، ژئوپلیتیک تروریسم، ژئوپلیتیک اقلیت‌ها، ژئوکالچر، چالش‌های ژئوپلیتیکی ناشی از کارکرد مرز، انزوای جغرافیایی، وجود رقبای داخلی و خارجی برای بندر چابهار، ضعف فاکتورهای ارتباطی، دوگانگی توسعه شرق و غرب کشور و ...
واژگان کلیدی: اقتصاد مقاومتی، سیستان و بلوچستان، ژئوپلیتیک، سواحل اقیانوسی.

^۱ - Aazami@um.ac.ir



۱. بیان مسئله:

با پیروزی انقلاب اسلامی، ایران بنای سازگاری با استکبار نداشت، بنابراین ظهور چنین حکومتی آن هم در منطقه خاورمیانه که از لحاظ اقتصادی و ژئوپلیتیکی دارای اهمیت بسیار زیاد است؛ باعث شد نظام استکبار جهانی با تمام قوا به مبارزه با انقلاب برخیزد. با پایان یافتن جنگ تحمیلی و شکست استکبار در زمینه‌های نظامی، تهاجمات به عرصه‌های دیگر کشیده شد. یکی از این عرصه‌ها که به‌ویژه در سالیان اخیر، با تهاجمات گسترده همراه بوده، عرصه اقتصادی است که سبب شد انقلاب اسلامی به نوآوری، نظریه‌پردازی و الگوسازی در عرصه‌های جدید اقتصادی، به‌ویژه اقتصاد مقاومتی روی آورد؛ بنا به تعریف برخی از اقتصاددانان از اقتصاد مقاومتی، این نوع اقتصاد معمولاً در رویارویی و تقابل با اقتصاد وابسته و مصرف‌کننده یک کشور قرار می‌گیرد که منفعل نیست و در مقابل اهداف اقتصادی سلطه، ایستادگی کرده و برای تغییر ساختارهای اقتصادی موجود و بومی‌سازی آن براساس جهان‌بینی و اهداف تلاش می‌کند؛ به عبارت دیگر اقتصاد مقاومتی با متنوع‌سازی درآمدهای ارزی کشور از زمینه وابستگی آن به یک نوع محصول می‌کاهد؛ از این‌رو، یکی از مصداق بارز اقتصاد مقاومتی در ایران، استفاده از فرصت‌ها و مزیت‌های ژئوپلیتیکی کشور به یاری قدرت علم و فناوری و دانش بومی است؛ با این رویکرد، در بین نقاط مختلف کشور، جنوب شرق ایران و به‌ویژه کرانه‌های ساحلی آن از پتانسیل‌های بالقوه‌ای جهت تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی برخوردارند در عین حال وجود برخی چالش‌ها و تنگناهای ژئوپلیتیکی نیز موجب گردیده تاکنون این فرصت‌ها به دست فراموشی سپرده شود؛ بنابراین با این مقدمه، ما در این پژوهش، در تلاش هستیم، به این پرسش پاسخ دهیم که استان سیستان و بلوچستان به‌ویژه کرانه‌های ساحلی و اقیانوسی آن از چه فرصت و چالش‌های ژئوپلیتیکی جهت تحقق بخشیدن به اهداف اقتصاد مقاومتی برخوردار است.

۲. ضرورت و اهمیت تحقیق:

در سالیان اخیر متأسفانه کشورمان همواره درگیر تحریم‌های اقتصادی بوده‌است که به ناحق از سوی قدرت جهانی بر پیکره اقتصاد تک محصولی کشورمان اعمال شده‌است؛ در کنار آن ضعف مدیریت، موجب تشدید این پدیده و رکود اقتصاد کشور شده‌است؛ به همین منظور، یکی از موکدات پیوسته فرماندهی معظم کل قوا به تمام مسئولین و دولتمردان اجرایی کشور؛ دستورالعمل اقتصاد مقاومتی بوده‌است، اقتصادی که به تعبیر ایشان یک کل فراگیر است که از عرصه‌ی علمی تا عرصه‌ی فعالیت‌های فنی، از عرصه‌ی خدمات، تا عرصه‌ی بازرگانی و صادرات و واردات، و از عرصه‌ی آموزش در دانشگاه‌ها و دبیرستان‌ها، همه را شامل می‌شود (گزیده‌ای از بیانات در دیدار عیدانه جمعی



از مسئولان کشور ۲۴/۰۱/۱۳۹۵) در واقع اقتصاد مقاومتی از دیدگاه رهبر انقلاب را می‌توان اقتصادی نامید؛ که درون‌زا و ذاتی است؛ لذا مایه‌ی خود و ماده‌ی خود را از درون و از امکانات و از توانایی‌های و پتانسیل بومی کشور جذب و تولید ثروت و قدرت می‌نماید. با این رویکرد، بین نقاط مختلف کشور، جنوب شرقی ایران و به‌ویژه کرانه‌های ساحلی و اقیانوسی آن واجد مزیت‌های ژئوپلیتیکی مهمی برای جمهوری اسلامی ایران است به‌طوری‌که مسئولین کشور می‌توانند، با درک اهمیت این منطقه، ضمن بارورساختن پتانسیل‌ها و فرصت‌های آن جهت تحقق‌بخشیدن به اهداف مدنظر مقام معظم رهبری در اقتصاد مقاومتی، از آن به‌عنوان وزنه‌ای در جهت تقویت جایگاه کشور در ساختار نظام ژئوپلیتیک جهانی نیز بهره‌مند شوند.

۳. روش تحقیق:

روش تحقیق این پژوهش به صورت توصیفی - تحلیلی بوده، و سوال اصلی پژوهش عبارت است از: استان سیستان و بلوچستان، به‌ویژه کرانه‌های ساحلی آن از چه فرصت و چالش‌هایی در جهت تحقق راهبرد اقتصاد مقاومتی برخوردار است؟ روش جمع‌آوری اطلاعات جهت پاسخ به این پرسش به صورت کتابخانه‌ای و با جستجو منابع معتبر اعم از کتب، مقالات و وب‌سایت‌ها و ... صورت گرفته‌است.

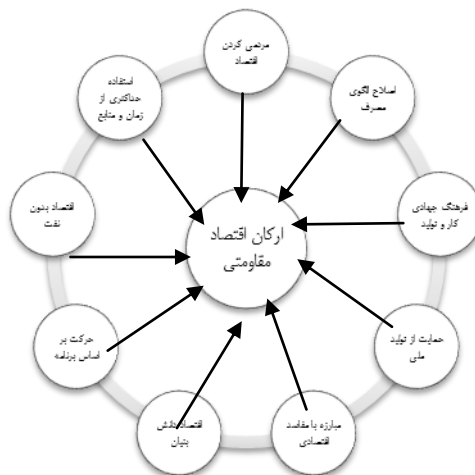
۴. مباحث نظری:

۴-۱. اقتصاد مقاومتی: همانطور که پیشتر نیز بیان کردیم؛ در چند سال اخیر و با شدت یافتن تحریم‌های یک‌جانبه و غیرانسانی غرب علیه جمهوری اسلامی ایران با هدف متوقف کردن برنامه‌های صلح‌آمیز هسته‌ای ایران، واژه‌ی جدید «اقتصاد مقاومتی» به ادبیات اقتصادی کشور اضافه و به فراخور حال و روز اقتصاد کشورمان مورد بحث قرار گرفته است (جعفرزادگان و اله حبیبی، ۱۳۹۱). برای مفهوم اقتصاد مقاومتی در همین مدت زمان کم، تعاریف متفاوتی ارائه شده که هر کدام از جنبه‌ای به این موضوع نگاه کرده‌اند. به‌طور مصداق؛ به تصور برخی اقتصاد مقاومتی، به معنی تشخیص حوزه‌های فشار و متعاقباً تلاش برای کنترل و بی‌اثر کردن آن‌ها می‌باشد و در شرایط آرمانی تبدیل چنین فشارهایی به فرصت (رجبی کلوانی و همکاران، ۱۳۹۱)؛ همچنین بنا به اعتقاد برخی دیگر اقتصاد مقاومتی یعنی کاهش وابستگی‌های خارجی و تاکید بر تولید داخلی کشور و تلاش برای خوداتکایی است (کلاتر و امرایی، ۱۳۹۱) اما در میان این تعاریف، تعریف جامع و کامل از اقتصاد مقاومتی را مقام معظم رهبری ارائه داده‌اند: «اقتصاد مقاومتی یعنی آن اقتصادی که در شرایط فشار، در شرایط تحریم، در شرایط دشمنی‌ها و خصومت‌های شدید می‌تواند تعیین‌کننده رشد و



شکوفایی کشور باشد.» (بیانات مقام معظم رهبری در دیدار دانشجویان، ۱۶ / ۵ / ۹۱). اما به طور کلی ارکان اقتصاد مقاومتی از دیدگاه رهبر انقلاب را می‌توان بدین صورت خلاصه نمود:

مدل شماره ۱: ارکان اقتصاد مقاومتی



(برگرفته از مجموعه بیانات مقام معظم رهبری در ارتباط با اقتصاد مقاومتی)

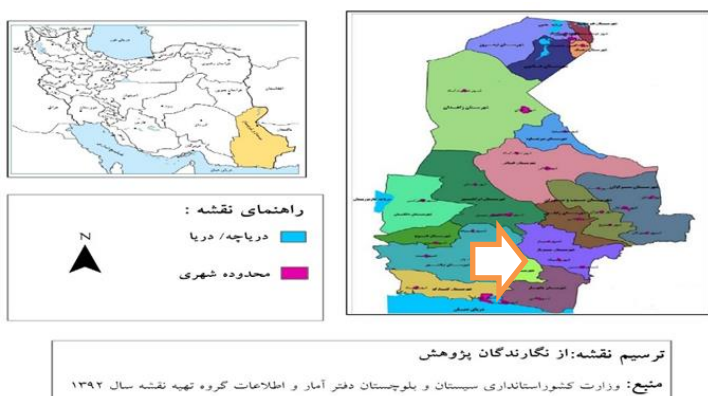
همانطور که ملاحظه می‌کنیم، یکی از رهنمودهای مقام معظم رهبری جهت تحقق یافتن اقتصاد مقاومتی توجه به پتانسیل‌ها و مزایای بومی کشور به استثناء منابع نفتی می‌باشد؛ با این تفاسیر استان سیستان و بلوچستان و به ویژه کرانه‌های ساحلی آن با دارا بودن ظرفیت‌های ژئوپلیتیک، ژئواکونومیک و ژئواستراتژیک و..، واجد کارکردهای مد نظر مقام معظم رهبری می‌باشند؛ که تا کنون مورد غفلت واقع شده لذا با وجود پتانسیل‌های فوق‌الذکر که دیگر مناطق ایران فاقد چنین پتانسیل‌هایی هستند، یکی از عقب‌مانده‌ترین مناطق کشور به لحاظ اقتصادی، اجتماعی و محیطی به حساب می‌آید؛ از این رو می‌توان گفت توسعه آینده کشور و محقق شدن اهداف رهبری، با توجه به موقعیت جغرافیایی و ساحلی دریای عمان وابسته به طراحی سیاست‌های کارآمد و استفاده‌ی بهینه از کارکردهای این منطقه از کشور می‌باشد، ضمن اینکه این منطقه با برخورداری از استعدادها و مواهب طبیعی خود می‌تواند به عنوان وزنه‌ای برای ایران در سیستم بین‌المللی و جهانی در قرن ۲۱ مطرح شود (حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴: ۵-۷).

۲-۴. استان سیستان و بلوچستان:



استان سیستان و بلوچستان با مساحت ۱۸۷۵۰۲ کیلومتر مربع و ۱۱.۵ درصد از وسعت کشور به عنوان پهناورترین استان در ناحیه جنوب شرق کشور واقع شده است؛ همچنین بر اساس سرشماری عمومی سال ۱۳۹۰ تراکم نسبی استان ۱۲.۵ نفر در هر کیلومتر مربع بوده است که از این لحاظ یکی از کم تراکم ترین استان های کشور محسوب می شود (پرتال استانداری سیستان و بلوچستان، ۱۳۹۴).

نقشه شماره ۱: موقعیت جغرافیایی و تقسیمات کشوری استان سیستان و بلوچستان



به طور کلی این استان از دو منطقه سیستان به مساحت ۸۱۱۷ کیلومتر مربع در قسمت شمالی که حوزه مسطح و مسدودی است و شامل آبرفت های دلتای قدیمی و فعلی رود هیرمند می شود؛ و منطقه بلوچستان نیز با مساحت ۱۷۹/۳۸۵ کیلومتر مربع منطقه وسیع کوهستانی است که حد شمالی آن کویر لوت و حد جنوبی آن سواحل دریای عمان است (مهر عطا، ۱۳۹۳) تشکیل شده است؛ ضمن اینکه این استان با ۱۱۰۰ کیلومتر مرز خاکی از شمال به استان خراسان جنوبی، از مشرق به کشورهای پاکستان و افغانستان، از مغرب به استان های کرمان و هرمزگان محدود می شود و با دارا بودن ۳۰۰ کیلومتر نوار ساحلی در جنوب دریای عمان، (افراخته، ۱۳۸۶) از وجود، یگانه بندر اقیانوسی ایران یعنی چابهار، و دسترسی بدون واسطه به دریاهاى آزاد بهره می برد.

۵. یافته‌های تحقیق:

همانطور که پیشتر نیز مطرح نمودیم استان سیستان و بلوچستان به طور اعم و کرانه اقیانوسی آن به طور اخص واجد مولفه‌هایی بنیادی جهت تقویت و شکوه هرچه بیشتر ایران اسلامی می‌باشد، که البته نیازمند درک و توجه مسئولین امر به این خطه از کشور می‌باشد، با این تفاسیر ما این مولفه‌ها و استعدادهای ذاتی را در قالب سه ویژگی ژئوآکونومیک، ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک تصور می‌نماییم؛

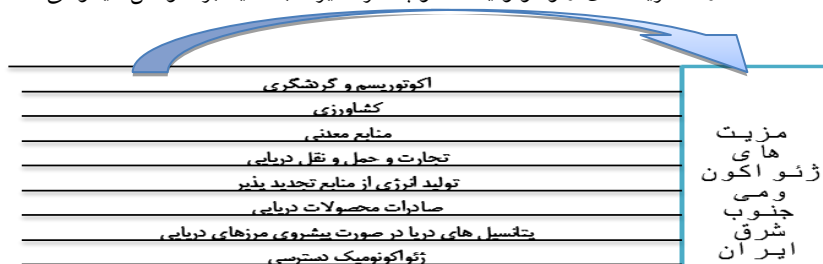


از این رو در ادامه بحث به تشریح مزیت‌های منطقه مورد مطالعه در قالب سه مولفه مذکور می‌پردازیم.

۱-۵. ویژگی‌ها و مزیت‌های ژئواکونومیک:

مزیت‌های ژئواکونومیک از این قابلیت برخوردار هستند؛ که ضمن استحکام بخشی فعالیت‌های اقتصادی به قدرت اقتصادی دولت نیز بیفزایند؛ چرا که ظرفیت ژئواکونومیک‌های شامل ابزارآلات لازم و ضروری است که دولت می‌تواند از طریق آنها به کلیه اهدافش برسد. از این رو ماهیت اصلی ژئواکونومی کنترل سرزمین‌ها و دستیابی به قدرت فیزیکی نبوده، بلکه دست‌یافتن به استیلا و تکنولوژی و بازرگانی است؛ که در نهایت شکل نوینی از هژمونی را در قالب توان اقتصادی در عرصه بین‌المللی پدید می‌آورد (عزتی، ۱۳۸۰: ۱۰۶). با این رویکرد فرصت‌ها و مزیت‌های ژئواکونومیک منطقه سیستان و بلوچستان و کرانه‌های ساحلی آن را می‌توان به صورت زیر مطرح نمود:

مدل شماره ۲: مزیت‌های ژئواکونومیک جنوب شرق ایران با تاکید بر سواحل اقیانوسی



منبع: از نگارندگان

۱-۵-۱. اکوتوریسم و گردشگری: اکوتوریسم بخشی از صنعت گردشگری است که با تاکید بر بهره‌برداری بهینه از مواهب طبیعت و با توجه به حفظ مستمر پتانسیل‌های موجود برای نسل‌های آینده، جهت بهبود وضعیت اقتصادی، اجتماعی منطقه مورد استفاده قرار می‌گیرد. از این رو امروزه، اکوتوریسم به عنوان یکی از پرجاذبه‌ترین و در عین حال پرمنفعت‌ترین علوم وابسته به منابع طبیعی و محیط‌زیست مطرح می‌باشد (نگهبان و همکاران، ۱۳۹۱). با این تفاسیر، توجه به این صنعت در کشور اثرات مثبت بسیاری بر اقتصاد ملی به دنبال خواهد داشت، چرا که، توسعه این بخش می‌تواند اقتصاد یک کشور را از حالت تک‌محوری خارج سازد، لذا برخی از صاحب‌نظران توریسم را صنعت مادر نیز نامیده‌اند، این در حالی است که گردشگری در مقایسه با صنایع دیگر به سرمایه‌گذاری ارزی بسیاری کمتری نیاز دارد. با این حال ناحیه جنوب شرقی ایران و تنها شهر اقیانوسی کشور با برخورداری از موقعیت و آب و هوایی مناسب و خاصه زمستان و جاذبه‌های منحصر بفرد طبیعی همچون ژئومورفو



سایت‌ها در کنار مناطق و دیدنی‌های کهن و تاریخی می‌تواند یکی از مهم‌ترین جاذبه‌های و قطب گردشگری کشور مطرح گردد؛ اما در صورتی که در ارتباط با زیرساخت‌های لازم و موانع فرهنگی تدابیری اندیشیده شود.

۲-۱-۵. کشاورزی: کشاورزی به لحاظ سهمی که در تولید ناخالص داخلی، اشتغال‌زایی، جلوگیری از وابستگی غذایی و ... دارد؛ یکی از مهم‌ترین بسترهای توسعه پایدار در هر کشور محسوب می‌شود، در کنار آن صادرات محصولات کشاورزی نیز می‌تواند، بعنوان یک عامل قدرت مطرح شود (خواجه امیری و دولت آبادی، ۱۳۹۱: ۹۹). از این رو یکی از موکدات مقام معظم رهبری در اقتصاد مقاومتی تاکید بر بخش کشاورزی بوده است؛ به طوری که ایشان حمایت از تولید ملی را به عنوان یکی ارکان اقتصاد مقاومتی یاد می‌کنند. (بیانات مقام معظم رهبری، ۱۳۹۴/۶/۴) با این وجود مصداق عینی حمایت از تولید ملی در کشور، جلوگیری از واردات میوه‌های خارجی است، چرا که این مسئله هم به پیکره اقتصاد کشاورزی کشور ضربه وارد می‌نماید و هم موجب خروج ارز و سرمایه از کشور می‌شود، لذا توسعه و حمایت از مناطق مستعد کشاورزی می‌تواند به عنوان یکی از راهبردهای موثر جهت تحقق اقتصاد مقاومتی در دستور کار قرار گیرد، به اذعان کارشناسان یکی از این مناطق مستعد کشاورزی، کرانه‌های ساحلی دریای عمان؛ به ویژه بخش زرآباد از توابع کنارک می‌باشد؛ این مناطق به دلیل متاثر بودن از آب و هوای موسمی شبه‌قاره هند، قابلیت تولید محصولات مناطق گرمسیری از قبیل موز، انبه و... را دارند؛ محصولاتی که به یاری سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و دولتی، می‌توانند ضمن تامین نیاز داخلی، با جلوگیری از خروج ارز و صادرات به بازارهای هدف؛ موجب یاری کشور به اهداف پیش‌بینی شده ژئواکونومیک گردند.

۳-۱-۵. منابع معدنی: در جغرافیای سیاسی بررسی توانایی و قدرت یک کشور به میزان قابل توجهی به منابع معدنی آن بستگی دارد. از این رو تجهیز و بهره‌برداری صحیح از منابع و مواهب معدنی موجود، از معیارهای عمده قدرت ملی یک کشور به‌شمار می‌رود؛ بنابراین هر اندازه دولتی از منابع و امکانات بیشتری برخوردار باشد می‌تواند ضمن توسعه کشور، در روند تحولات منطقه نیز تاثیرگذار باشد (عزتی و گل افروز، ۱۳۹۲: ۴۸). با این وجود، ایران و به ویژه استان سیستان و بلوچستان به دلیل قرار داشتن روی کمربند فلز زایی و معدنی در صورت تکمیل مطالعات می‌تواند پتانسیل موثری در توسعه استان و ایجاد صنایع مبتنی بر مواد معدنی در منطقه داشته باشد. در واقع وجود بیش از ۲۸۵ اندیس معدنی شناخته شده در استان از جمله کرومیت، مس، منگنز، و اندیس‌های غیرفلزی نظیر منیزیت، تالک، سیلیس، کائولن و مصالح ساختمانی نظیر گرانیت، مرمر و... (سایت صنعت معدن و



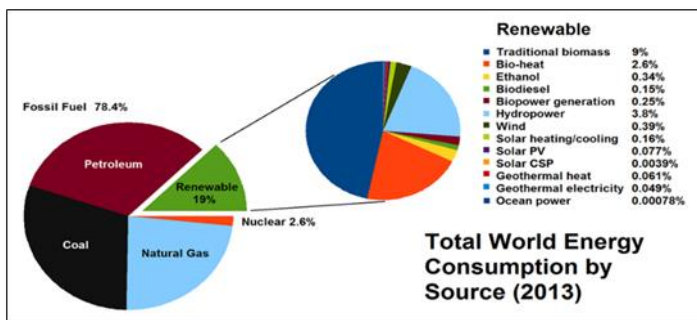
تجارت استان سیستان و بلوچستان، ۱۳۹۳) موجب گردیده که به حیث غنی بودن منابع معدنی، رنگین کمان کشور به حساب آید.

۴-۱-۵. تامین سبذ غذایی و صادرات شیلات: رشد روزافزون جمعیت در کنار کاهش سطح زیر کشت کشاورزی موجب گردیده تا کارشناسان مسائل غذا و تغذیه همواره در جستجوی یافتن منابع جدید و تازه‌ای از مواد غذایی باشند؛ با توجه به کمبود زمین و اینکه حدود ۷۰ درصد سطح کره زمین را آب فراگرفته است، بایستی منابع دیگری علاوه بر آنچه اکنون مورد توجه می‌باشد، مورد شناسایی و استفاده مطلوب قرار گیرد. در همین راستا، تحقیقات دانشمندان نشان داده‌است که آینده تأمین مواد پروتئینی مورد نیاز بشر، به دریاها و محیط‌های آبی وابسته‌است (هدایتی فرد، بی تا). از طرف دیگر صادرات محصولات شیلات از دیرباز به‌عنوان کالایی با قدرت ارزآوری بالا شناخته شده‌است و امروزه در تجارت جهانی بخش بزرگی را به خود اختصاص داده‌است؛ تا جایی که حیات اقتصادی برخی از کشورها تنها به این صنعت گره خورده‌است (سلیمانی و نسیمی، ۱۳۸۴). با این وجود جمهوری اسلامی ایران در این حوزه از وضعیت منحصر به فردی برخوردار است؛ به طوری که با بررسی وضعیت صید در منابع آبی دنیا به این واقعیت می‌رسیم که غرب اقیانوس هند به دلیل وجود آبیان ارزشمند مهاجر تنها منبع کمتر برداشت‌شده آبیان در جهان می‌باشد؛ بنابراین امکان دسترسی صیادان ایرانی به این منبع جهت افزایش تولید و درآمد فراهم می‌باشد؛ ضمن آنکه در دریای عمان نیز منبع بالقوه و دست‌نخورده‌ای از گونه آبی فنانوس ماهیان در عمق ۱۰۰ تا ۳۰۰ وجود دارد؛ اما برداشت از این منابع مستلزم برخورداری از شناورهای پر قدرت و روش ترال میانی است (میگلی نژاد، ۱۳۹۱: ۲۲). در نتیجه جمهوری اسلامی ایران از این فرصت برخوردار است که به یاری ارتقا دانش علمی و فنی با توسعه صنایع شیلات در پیرامون اقیانوس هند ضمن تولید اشتغال و تامین سبذ غذایی کشور، با صادرات محصولات دریایی به تقویت قدرت اقتصادی خود نیز مبادرت ورزد.

۵-۱-۵. استحصال انرژی از منابع تجدیدپذیر: اگرچه، انرژی‌های تجدیدپذیر به دلیل نبود دانش

فنی در تحویل آن‌ها، در سبذ انرژی جهانی از جایگاه مناسبی برخوردار نیستند؛

نمودار شماره ۱: سهم و جایگاه انرژی‌های تجدیدپذیر در سبذ انرژی جهانی در سال ۲۰۱۳



Source:(REN۲۱ ,۲۰۱۴)

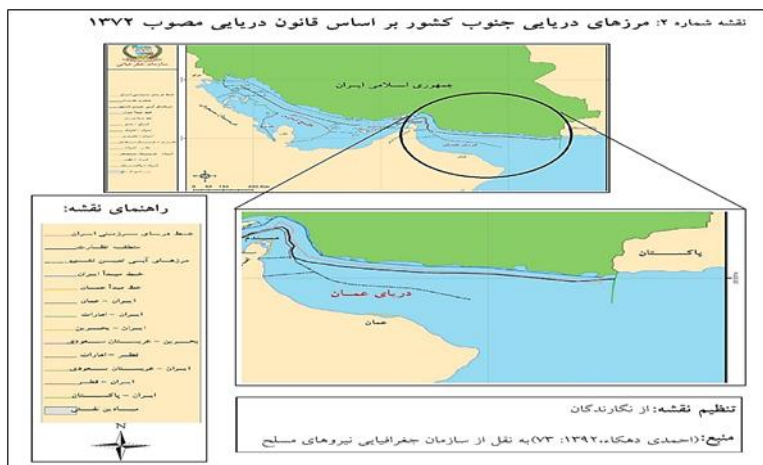
اما پیش‌بینی‌های صورت گرفته نشان می‌دهد که تا سال ۲۰۴۰ حدود نیمی از انرژی جهانی از راه تامین منابع انرژی تجدیدپذیر خواهد بود(قشلاقی و فیض بخش،۱۳۹۱: ۱). از این رو، نیازهای روزافزون به انرژی و روند نزولی منابع سوخت فسیلی و همچنین آلودگی‌های ناشی از این سوخت‌ها(حیدر زاده و همکاران،۱۳۹۱: ۲). در کنار تاکید مقام معظم رهبری به اقتصاد بدون نفت به‌عنوان یکی از ارکان اقتصاد مقاومتی، موجب می‌شود؛ که دولتمردان و کارشناسان کشور به سوی منابع جایگزین و تجدیدپذیر باشند؛ یکی از بهترین گزینه‌ها، جهت دسترسی و استحصال از انرژی‌های تجدیدپذیر؛ انرژی دریایی یا اقیانوسی است، اما در حقیقت این انرژی خود در غالب؛ انرژی امواج و انرژی جزر و مد، انرژی تغییر حرارت اقیانوسی، انرژی جریان‌های آبی و انرژی حاصل از منابع زیستی و جلبک‌های دریایی مطرح می‌گردد. با این تفاسیر در بین مناطق دریایی کشور، سواحل مکران با توجه به شکل و وضعیت سواحل و دور بودن از منابع انرژی و شرایط سخت حمل و نقل و نگهداری سوخت؛ گزینه مستعدی جهت تاسیس سایت‌های انرژی‌های تجدیدپذیر می‌باشند؛ همچنین با توجه به اینکه شهرهای ساحلی جنوب کشور، با بحران شدید آبی رو به رو هستند؛ می‌توان به کمک تکنولوژی پیشرفته CETO بدون نیاز به مصرف سوخت، به کمک امواج دریا ضمن تولید برق به شیرین‌سازی آب دریا نیز مبادرت ورزید؛ و مشکل کم‌آبی این مناطق را نیز حل نمود(اعظمی و موسوی زارع،۱۳۹۵: ۲۳).

۶-۱-۵. **تجارت و حمل و نقل دریایی:** عموماً از حمل و نقل بعنوان ابزار اصلی توسعه تجارت بین‌المللی و تامین نیازهای گوناگون فعالان اقتصادی یاد می‌شود. اما در طی قرن‌های متوالی، حمل و نقل کالا از طریق دریا، به اصلی‌ترین پیش‌نیاز تجارت بین مناطق و ملت‌ها تبدیل شده‌است؛ تا جایی که بدون شک نقش مهمی را در توسعه و موفقیت‌های اقتصادی برخی کشورها ایفا نموده‌است(Kristiansen, ۲۰۰۵) در واقع برخورداری از مزایای بسیاری همچون قیمت ارزان، انتقال



حجم و وزن انبوه کالا، انتقال سریع و بی‌خطر کالا موجب گردیده تا حمل و نقل دریایی و راه‌های آبی، از نقش کلیدی در تجارت خارجی بویژه تجارت فراقاره‌ای برخوردار باشند؛ بطوریکه امروزه بالغ بر ۹۰ درصد از تجارت جهانی از طریق حمل و نقل دریایی انجام می‌شود؛ با این تفاسیر، بدون حمل و نقل دریایی، واردات و صادرات کالا که پایه تجارت مدرن جهانی است؛ امکان‌پذیر نمی‌باشد. اما تجارت و حمل و نقل دریایی جهان خود متأثر از دو معیار مهم یعنی خطوط کشتیرانی و بنادر می‌باشد (Sarathy, 2006), (Marlow, 2010) در این میان، منطقه جنوب شرق ایران و به‌ویژه بنادر چابهار و کنارک با برخورداری از ۲ اسکله شهید بهشتی و شهید کلاتری و به واسطه موقعیت جغرافیایی و ژئوپلیتیکی چابهار از ظرفیت عظیمی جهت صادرات به کشورهای خارجی و نقاط دوردست جهان برخوردار می‌باشند؛ اما از آنجایی که این دو اسکله خارج از محدوده منطقه آزاد چابهار است و از قوانین و مقررات سرزمین اصلی تبعیت می‌کند، هر اندازه هم که در راستای فعالیت‌های بندری و دریایی اقدام کند، نمی‌تواند در زمینه جذب سرمایه‌گذاری خارجی موفق و کارآمد باشد؛ زیرا سرمایه‌گذاران خارجی تمایل چندانی به استفاده و تبعیت از قوانین و مقررات کشوری ندارند (روزنامه سیستان و بلوچستان، ۱۳۹۵). از این رو تجدید نظر در زمینه محدوده منطقه آزاد چابهار، در کنار گسترش و تجهیز بنادر مکران و همزمان با تقویت زیربنای به‌ویژه ایجاد شبکه ریلی و لوله‌ای در جهت دسترسی به بازار دو میلیاردی اقیانوس هند، ضرورتی انکارناپذیر در راهبردهای توسعه بازرگانی ایران است (کریمی و محمدی، ۱۳۸۹: ۱۱۵).

۷-۵. پتانسیل‌های اقتصادی دریا: مطابق کنوانسیون حقوق بین‌الملل دریاها در سال ۱۹۸۲، حقوق یک کشور در منطقه فلات قاره انحصاری است (میر حیدر، ۱۳۸۳: ۱۹۵) از این رو در صورت قرارگرفتن منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره در حوزه صلاحیت ملی یک کشور چون منطقه وسیعی از سطح اقیانوس را دربرمی‌گیرد (همان: ۱۹۰)؛ پیامدهای مهم سیاسی و اقتصادی را در برخواهد داشت. با این وجود، در حال حاضر حد نهایی منطقه انحصاری اقتصادی و همچنین فلات قاره ایران در قلمرو دریای عمان و شمال اقیانوس هند به جز با پاکستان، تعریف نشده است (حافظ نیا، ۱۳۹۲: ۳۵۳).



اما در صورت پیشروی منطقه فلات قاره با افزایش حد فلات قاره ایران تا ۳۵۰ مایل دریایی از خط مبدا دریای سرزمینی و نیز ۲۰۰ مایل منطقه انحصاری اقتصادی طبق عهدنامه حقوق بین‌الملل دریاها (بند ۳ ماده ۱۲۱ عهدنامه حقوق دریاها ۱۹۸۲ میلادی) (ضیایی بیگدلی، ۱۳۷۹: ۳۰۱) پتانسیل‌های اقتصادی مهمی در زمینه شیلات و منابع کف دریا و نیز ذخایر معدنی کف و زیرکف در این دریا نصیب ایران می‌شود (حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴: ۱۲).

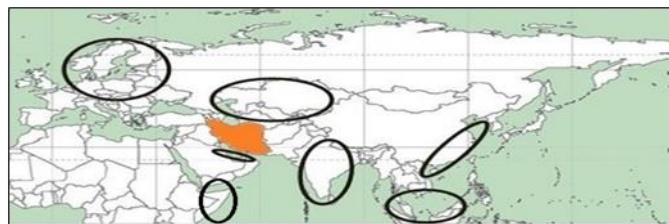
۸-۱-۵ ژئواکونومی دسترسی: بخش بزرگی از پیشرفت و توسعه مناطق یک کشور در گرو شبکه‌های راه‌های ارتباطی می‌باشد، در واقع شبکه راه‌های زمینی، هوایی و دریایی در یک کشور با بالابردن کارکرد مناطق گوناگون و همچنین نزدیک کردن آن‌ها به یکدیگر در زمینه‌های اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی، یکپارچگی سرزمینی و سیاسی کشور را تضمین و مایه شکوفایی اقتصاد ملی می‌شود (خالدی و همکاران، ۱۳۹۱: ۷). از این رو نزدیکی و دسترسی سواحل دریای عمان به آسیای مرکزی، شبه‌قاره هند و کشورهای حوزه خلیج فارس، با جمعیتی بیش از ۲۰ درصد جمعیت جهان (Microsoft Encarta Reference Library, ۲۰۰۵) بازار بزرگ و مناسبی برای فعالیت و تبدیل شدن این منطقه به یکی از قطب‌های بازرگانی و اقتصادی آسیا را فراهم می‌کند (خالدی و همکاران، ۱۳۹۱: ۲). به طوریکه احیا پروژه راه ابریشم توسط چین و همچنین سرمایه‌گذاری جدید هندی‌ها در چابهار با محوریت دسترسی به افغانستان و کشورهای حوزه آسیای مرکزی در این راستا قابل تفسیر است در کنار این موارد، ایران از حیث قرارگیری در کریدورهای جهانی از جایگاه ویژه برخوردار است به طوریکه مسیرهای کریدوری تعریف‌شده بین آسیا و اروپا که از ایران عبور می‌کند را می‌توان به دو گروه مسیرهای شرقی - غربی و شمالی - جنوبی تقسیم کرد. مسیرهای شرقی - غربی در امتداد



مسیرهایی هستند که شرق و جنوب شرق آسیا را بوسیله‌ی حمل و نقل زمینی از مسیر ایران به اروپا متصل می‌کنند. طرح پروژه توسعه شرق، با هدف اتصال بندر چابهار به این کریدور از سالیان پیش مطرح کلید خورده‌است؛ ضمن اینکه کریدور شمال - جنوب نیز تنها مسیر ترانزیت شمالی - جنوبی در آسیا است که بخشی از آن از ایران عبور می‌کند. این مسیرها با هدف ایجاد دسترسی به آب‌های آزاد برای کشورهای حوزه‌ی CIS و انتقال سریعتر بار کشورهای جنوب و جنوب شرق آسیا به اروپا تعریف شده‌اند (گروه سیاست‌گذاری حمل و نقل مرکز مطالعات تکنولوژی دانشگاه علم و صنعت ایران، ۱۳۹۲).

روی هم رفته می‌توان اذعان کرد که منطقه جنوب شرق به‌ویژه سواحل اقیانوسی مکران از جایگاه و مزیت‌های ژئواکونومیکی ویژه‌ای برخوردار است؛ که در صورت فعال‌شدن، چندین منطقه ژئوپلیتیکی جهان، تحت تاثیر نقش‌آفرینی ژئواکونومیک آن قرار می‌گیرند؛ که تصویر زیر گویای این ادعا می‌باشد. نقشه شماره ۳: مناطق تحت تاثیر جهان در صورت فعال شدن مولفه ژئواکونومیکی سواحل اقیانوسی

ایران



منبع: نگارندگان

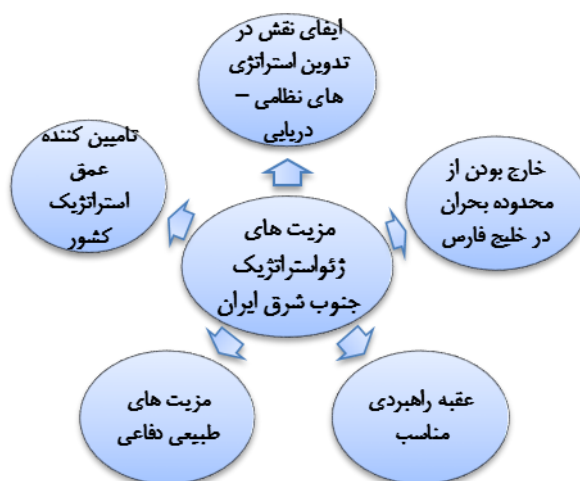
۲-۵. ویژگی‌ها و مزیت‌های ژئواستراتژیک:

ژئواستراتژی در حقیقت علمی است که نقش عوامل محیط جغرافیایی را در تدوین استراتژی‌ها به‌طور اعم و استراتژی‌های نظامی به‌طور اخص مطالعه می‌کند. عواملی که استراتژی باید همیشه به آن‌ها متکی باشد؛ شامل دو دسته است: دسته اول عمدتاً شامل عواملی است که در ژئوپلیتیک هم جزء عوامل ثابت محسوب می‌شوند و دسته دوم عوامل ویژه‌ای است که از جنگی به جنگ دیگر و حتی در طول درگیری تغییر می‌کنند. و در ابتدا تسلیحات و حمل و نقل، صنعت و از این قبیل را دربرمی‌گرفت ولی طی نبرد ممکن است، شماری جدید به آن‌ها اضافه شود. این عوامل چه ثابت و چه متغییر روابطی بین خود دارند که در ژئوپلیتیک بررسی می‌شوند و استراتژی یا طراح نظامی برای



ارزیابی نتایج وضعیت مخاطمه باید آن‌ها را بشناسد(عزتی، ۱۳۸۷: ۱۱). با این اوصاف ظرفیت‌های ژئواستراتژیک جنوب شرق ایران با تاکید بر سواحل اقیانوسی به شرح زیر می‌باشد:

مدل شماره ۳: مزیت‌های ژئواستراتژیک جنوب شرق با تاکید بر سواحل اقیانوسی



منبع: از نگارندگان

۱-۲-۵ ایفای نقش در تدوین استراتژی‌های نظامی - دریایی: میان استراتژیست‌ها و متفکران حوزه امنیت ملی، یکی از معیارهای سنجش قدرت‌های بزرگ برخورداری آن‌ها از نیروی دریایی موثر و توانمندی است که بتواند دور از آب‌های سرزمینی منافع ملی را تعقیب کند(حسینی، ۱۳۹۳). از این رو نقش اصلی و خاص یگان‌های نظامی دریایی در تحلیل نهایی تسلط بر ارتباطات دریاست؛ این تسلط شامل دفاع از ارتباطات خودی و توانایی قطع ارتباطات دریایی دشمن در صورت لزوم می‌باشد(اخگر، ۱۳۹۱: ۴)؛ با این رویکرد جنوب شرق ایران به لحاظ جایگاه نظامی می‌تواند در اتخاذ استراتژی‌های بحری، نقش ویژه‌ای برای ایران ایفا نماید و آن را از توان و قابلیت تحرک میان اقیانوسی در فعالیت‌های نظامی برخوردار نماید. در واقع دریای عمان و اقیانوس هند بر خلاف خلیج فارس از این پتانسیل بالقوه برخوردار می‌باشند که در جهت اتخاذ استراتژی‌های نظامی - دریایی



به‌ویژه قدرت دریایی، ایران را یاری نمایند. با این وجود، تأسیس پایگاه هوایی چابهار و توسعه آن و رزمایش‌های دریایی ایران در خارج از آب‌های خلیج فارس می‌تواند قدرت نظارتی و کنترلی ایران را بر بخش شمالی اقیانوس هند افزایش دهد (حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴: ۱۳).

۲-۲-۵. خارج بودن از محدوده بحران در خلیج فارس: با توجه به ابعاد کوچک خلیج فارس و فشرده‌گی تهدیدها علیه ایران و نیز نیمه بسته‌بودن این خلیج، حفظ وابستگی نزدیک به مطلق به خلیج فارس با منطق ژئوپلیتیک و به‌ویژه ژئواکونومیک سازگار نیست؛ از این رو وابستگی به بنادر خلیج فارس از دیدگاه بازرگانی خارجی و امنیت ملی کشور، تهدیدی راهبردی به حساب می‌آید (کریمی و محمدی، ۱۳۸۹: ۱۱۴). در کنار این موارد، جنگ تحمیلی ۸ ساله این تجربه را به مسئولان اجرایی جمهوری اسلامی ایران آموخت که باید به جنوب شرق کشور و سواحل دریای عمان خصوصاً بنادر خارج از دهانه تنگه هرمز بیشتر توجه نمود و بندر چابهار در مواقع بحرانی در منطقه خلیج فارس زمانی که امکان استفاده از سایر بنادر دیگر نباشد، می‌تواند بهترین گزینه برای استفاده و بهره‌برداری باشد (مهر عطا، ۱۳۹۳)؛ در واقع بندر چابهار ضمن خارج بودن از محدوده بحران از وجود مرزهای طولانی ایران در دریای عمان که حدوداً ۳۹ درصد مرزهای دریایی ایران را تشکیل می‌دهد سود می‌برد (همان: ۱۳۹۳). همچنین در کنار این شرایط، پنها و ژرفای بسیار مساعد آن زمینه جهت ساخت بندرگاه و لنگراندازی ناوها (صفوی، ۱۳۸۰: ۲۲۷-۲۲۶) را نیز فراهم می‌آورد؛ با این اوصاف سواحل اقیانوسی ایران از پتانسیل خوبی برای اجرای طرح آمایش سرزمینی با رویکرد دریایی برخوردار است.

۳-۲-۵. عقبه راهبردی مناسب: به دلیل پیوند خوردن منافع قدرت‌های جهانی به انرژی خلیج فارس، عموماً این حوزه دریایی به صحنه عبور و مرور متعدد ناوهای جنگی تبدیل گردیده است که می‌توانند تهدیدکننده منافع ملی کشور باشند. در این ارتباط، نقشی که دریای عمان می‌تواند در تأمین امنیت خلیج فارس به‌ویژه در برابر تعرض‌های فرامنطقه‌ای داشته باشد، دارای اهمیت است؛ زیرا این دریا عقبه منطقه خلیج فارس برای دشمنان فرامنطقه‌ای محسوب می‌شود؛ به طوریکه نیروهای متخاصم برای هرگونه اقدامی در خلیج فارس مجبور به عبور از این دریا هستند؛ این در حالی است که با توجه احاطه کرانه‌های شمالی بر آن، در صورت برنامه‌ریزی دقیق دفاعی می‌توان تحرکات دشمن را در این دریا به مخاطره انداخته و آن را در خلیج فارس در تنگنا قرار داد (فیضی، ۱۳۹۰: ۳۴۴).

۴-۲-۵. مزیت های طبیعی دفاعی: عموماً یکی از مباحث مهم چه در بحث جغرافیای نظامی یک کشور و چه در مباحث پدافندی تأثیر عوارض یک منطقه در حرکات نظامی در پی تهاجمات دشمن فرضی می‌باشد. از این حیث نیز وضعیت طبیعی سواحل مکران به علت وجود ارتفاعات، چاله



جازموریان و منطقه دلگان به گونه‌ای است که، امکان عبور از این منطقه برای نفوذ به مرکز کشور فراهم نمی‌باشد. بنابراین امکان برنامه‌ریزی دشمن برای انجام عملیات وسیع نظامی از این منطقه با هدف نفوذ به داخل کشور محدود است (عبداللهی، ۱۳۹۱: ۵)؛ اما در عین حال وجود بریدگی‌هایی در ارتفاعات منطقه و به وسیله سیلاب‌ها و رودخانه‌های منطقه، فرضیه نفوذ دشمن از این مناطق را به داخل کشور به شیوه هلی برد نمی‌کند (فیضی، ۱۳۹۰: ۳۴۹). از طرف دیگر وجود حدود ۴۰ خور در کنار خالی بودن منطقه از سکنه و فعال بودن کارترهای مواد مخدر و تسلیحات؛ امکان برنامه‌ریزی دشمن را برای انجام عملیات‌های محدود و ایذائی با اعزام تیم‌های تروریستی نیز فراهم می‌سازد (عبداللهی، ۱۳۹۱: ۵)؛ اما به‌طور کلی مواردی از قبیل: مسیر طولانی، نبود شبکه ریلی، درجه ۲ بودن راه‌های شوسه منتهی به این کرانه و کمتر امن بودن آن (کریمی پور، ۱۳۸۷) وجود ارتفاعات و خورها و باتلاق‌ها، گل فشان‌ها و ... موجب گردیده که سناریو تهدید ایران از سوی هر کشوری، از طریق این سواحل کمتر مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

۵-۲-۵. تامین کننده عمق استراتژیک کشور: ایران در سواحل و آب‌های جنوب شرق کشور دارای عمق استراتژیک ویژه‌ای است که توان ایران را در برخورد با چالش‌های ژئواستراتژیک ارتقا می‌دهد. همسایه شرقی ایران پاکستان در برابر چالش‌های موجود با پاکستان 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 عمق استراتژیک موجود در این منطقه در زمان حمله چریک‌های ظفار از یمن در دهه ۱۹۷۰ استفاده کرده است. در مجموع عمق استراتژیک موجود در این منطقه می‌تواند باعث حل شدن چالش‌های ژئواستراتژیک موجود بین ایران و دیگر کشورهای هم‌جوار گردد (حافظ نیا و رومیا، ۱۳۸۴: ۱۴)

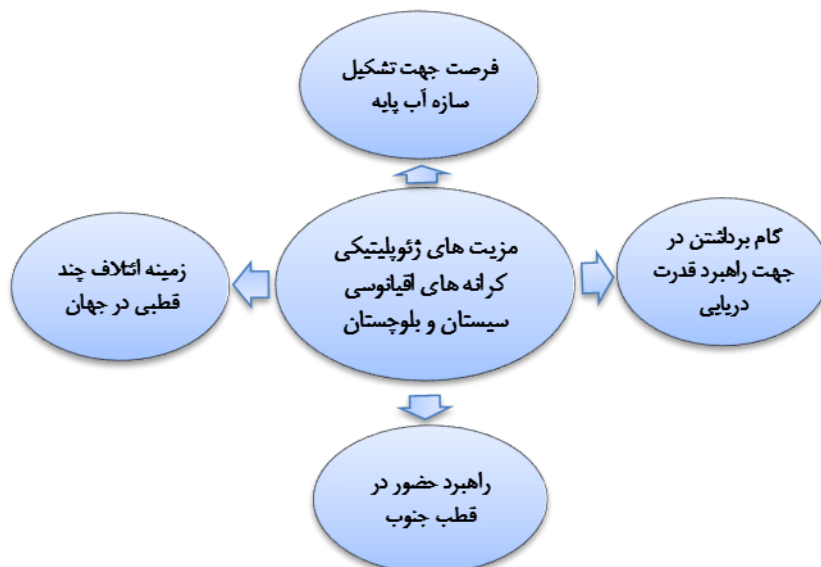
۵-۳. مزیت‌های ژئوپلیتیک:

ماهیت سیال ژئوپلیتیک منجر به این گردیده که تا به امروز تعاریف گوناگون از آن ارائه گردد؛ در یکی از این تعاریف که با رویکرد پژوهش نیز تناسب بیشتری دارد؛ ژئوپلیتیک به‌عنوان دانش رقابت و گسترش حوزه نفوذ تعریف شده، در واقع در این تعریف، دولت‌ها و گروه‌های متشکل سیاسی درصدد کسب قدرت و تصرف ابزارها و اهرم‌ها و فرصت‌های جغرافیایی هستند که با آن‌ها قدرت و امکان چیره‌شدن به رقیب را می‌دهند (حافظ نیا، ۱۳۹۰: ۱۷) با این رویکرد امروزه دریا و آب‌های آزاد جالب‌ترین حوزه رقابت‌های ژئوپلیتیکی قرن بیست و یکم محسوب می‌شوند؛ بطوری‌که دولت‌ها



به‌عنوان بازیگران اصلی نظام بین‌الملل در تلاش‌اند؛ با یافتن پتانسیل و استعداد خود، با توان هر چه بیشتر وارد این بازی ژئوپلیتیکی گردند(اعظمی و موسوی زارع، ۱۳۹۵: ۱۹). از این‌رو، جمهوری اسلامی ایران و سواحل اقیانوسی سیستان و بلوچستان با برخورداری از مزایای و پتانسیل خود می‌توانند؛ در جهت اهداف ژئوپلیتیکی پیش‌بینی شده زیر به‌کار گرفته شوند:

مدل شماره ۴: مزیت‌های ژئوپلیتیکی کرانه‌های اقیانوسی سیستان و بلوچستان



منبع: از نگارندگان

۱-۳-۵. فرصت برای تشکیل یک سازه آب‌پایه: جغرافیا به‌همراه منافع و نیازها با نگرش و نگاه مشترک ذهنی و هویتی در کنار بکارگیری رابطه هماهنگ با شیوه کنش جهانی موجب همگرایی کشورها در یک منطقه خواهد شد(سلیمی، ۱۳۸۸: ۱۲۷). با این استدلال فضاهای آبی همچون فضاهای جغرافیایی خشک از این فرصت برخوردار می‌باشند که در جهت سطح تعاملات منطقه‌ای، قالب‌های متفاوتی برای تشکیل اتحادیه یا سازمان منطقه‌ای ارائه دهند(حافظ نیا و کاویانی راد، ۱۳۹۱: ۶۸) از این لحاظ جمهوری اسلامی از جنوب شرق خود، با استفاده از همجواری سواحل مکران با اقیانوس هند و دریای عمان فرصت مناسبی را در جهت تشکیل سازه منطقه‌ای دارد، که البته نیازمند تلاش دیپلماتیک و همچنین نوعی خودآگاهی درون‌منطقه‌ای و ضرورت توسعه همکاری متقابل در بین کشورهای منطقه می‌باشد(اعظمی و موسوی زارع، ۱۳۹۵: ۲۴). اما به‌طور کلی در صورت محقق شدن این هدف با توجه به مزیت‌های اقیانوس هند یعنی برخورداری از جمعیت دو میلیارد و



چهار صد میلیون نفری، وجود کشورهایی با دو هزار میلیارد دلار از تولید ناخالص داخلی جهان، راه داشتن حدود ۳۷ کشور از کناره و ۱۷ کشور از آبراهه‌های کوچک‌تر بر این اقیانوس (احمدی نوحندانی و کاوندی کاتب، ۱۳۸۹: ۱۳۸) ایران از این فرصت برخوردار می‌شود که ضمن تشکیل ائتلاف قوی در جهت تقویت بنیان و همکاری‌های اقتصادی، وزن ژئوپلیتیکی و اثرگذاری خود را در تصمیمات سیاسی جهانی نیز افزایش دهد.

۲-۳-۵. راهبرد حضور در قطب جنوب: امروزه مسابقه فشرده‌ای بر سر تصاحب منابع و تامین منافع دریایی در میان مدعیان جهانی در گرفته است؛ به همین دلیل سیل بزرگی از کشتی‌های تحقیقاتی و در عمل سیاسی و ژئوپلیتیکی به سوی اقیانوس‌های جهان و قطب‌ها روان شده‌است. در این حال قطب جنوب از جمله مناطقی است که کشورهای جهان چشم امید زیادی به منابع و معادن آن دوخته‌اند از جمله مهم‌ترین دلایل اهمیت این منطقه را می‌توان به اهمیت آن در دفاع استراتژیک کشورها، دسترسی آسان‌تر به ماهواره‌ها و فناوری ضدماهواره‌های نظامی و جاسوسی و مسائل مرتبط با دفاع متعارف (چگینی، ۱۳۹۰) شبیه‌سازی زندگی فضایی جهت سفر فضانوردان به دلیل مطابقت آب و هوایی آن با مریخ، وجود ذخایر هیدروکربنی و بیش از ۱۷۵ نوع ماده گرانبهای معدنی نظیر آهن، زغال‌سنگ، مس، طلا، نقره، اورانیوم و توریم و ... ذکر کرد (امیری، ۱۳۹۳) از این رو می‌توان از قطب جنوب به‌عنوان یک آزمایشگاه طبیعی جهت مطالعات علمی در بسیاری از شاخه‌های علوم یاد کرد (وب سایت علمنا، ۱۳۹۵). در حال حاضر نزدیک به ۵۰ کشور عضو معاهده جنوبگان می‌باشند و حدود ۳۱ کشور در منطقه قطب جنوب، پایگاه تحقیقاتی ایجاد کرده‌اند، به طور نمونه برخی از کشورهای اسلامی همچون پاکستان در جنوبگان پایگاه دارند و ترکیه نیز در حال تاسیس پایگاه و پیوستن به معاهده جنوبگان است، ضمن آن که کشورهای عربی منطقه نیز برای حضور در جنوبگان برنامه‌هایی را در دست انجام دارند. با این تفاسیر ایران با توجه به موقعیت سواحل مکران و مجاورت آن با آب‌های اقیانوسی، از دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد و بدون وجود هیچ خشکی در سر راه به قطب جنوب سود می‌برد و می‌تواند بر طبق قوانین بین‌المللی در بخشی از قطب جنوب ادعای حضور داشته باشد. در غیر این صورت کشور ما با توجه به عدم حضور در این منطقه شانس حضور ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی در قطب جنوب را از دست خواهد دهد، لذا به نظر می‌رسد که اگر مقامات کشورمان به نسل‌های آینده و حفظ منافع ملی کشور در اقیانوس‌ها و بویژه قطب جنوب توجه دارند باید هر چه زودتر طرح حضور تحقیقاتی در قطب جنوب را تهیه و با فراهم آوردن بودجه و تمهیدات لازم حقوقی و قانونی، اعزام دانشمندان، ساخت تجهیزات، استقرار نخستین پایگاه ایران



در جنوبگان و فعالیت دائمی در این منطقه را در دستور کار قرار دهند؛ البته ایران با عضویت در کمیته علمی تحقیقات جنوبگان (SCAR) در سال ۲۰۱۴ گام بزرگی را در جهت پیشبرد این هدف برداشته است (وب سایت علمنا، ۱۳۹۵). بنابراین امید است در آینده‌ای نه‌چندان دور توسعه سواحل مکران زمینه‌ای برای ورود جمهوری اسلامی به قطب جنوب و اعمال حضور تحقیقاتی بر بخش‌هایی از آن به‌شمار آورده شود.

۳-۳-۵. زمینه ائتلاف چندقطبی در جهان: در حال حاضر جهان در شرایط گذار و رقابت قدرت‌های سطوح مختلف برای استقرار نظام ژئوپلیتیکی مورد نظر خود بسر می‌برد (حافظ نیا، ۱۳۹۰: ۱۴۳) بطوری که قدرت‌های منطقه‌ای سعی می‌نمایند با اتخاذ استراتژی چندقطبی از اهمیت موازنه قدرت در سطح جهانی برخوردار گردند (بوزان و یور، ۱۳۸۰: ۴۸). در این شرایط ایران از این فرصت برخوردار است که با توجه به تحولات ژئوپلیتیک روی داده پس از لغو تحریم‌های مالی - اقتصادی غرب، مسئله توسعه همکاری گسترده با روسیه، هند و چین را در همه عرصه‌های اقتصادی، نظامی فناوری و حمل و نقل، در دستور کار خود قرار دهد. که البته این مزایا در حوزه حمل و نقل و ترانزیت پررنگ تر از سایر بخش‌ها می‌باشند؛ که در یک جمع‌بندی عبارتند از: ۱- قرار گرفتن ایران در کریدور شمال- جنوب: علاوه بر این روسیه از سالیان دور یعنی از زمان پطر کبیر تا دوران کنونی همواره به دلیل ضعف ژئواستراتژیک، خواهان دسترسی به آب گرم اقیانوسی بوده از این رو قلمرو ایران، کوتاه‌ترین راه روسیه به آب گرم اقیانوسی و در ادامه آن به جنوب و جنوب شرقی آسیا خواهد بود. ۲- احیا پروژه راه ابریشم جدید توسط چین و ایفای نقش ایران در مرکز ثقل آن. ۳- نگاه و سرمایه‌گذاری هند به یگانه بندر اقیانوسی ایران جهت رقابت با پاکستان و ورود به بازار کشورهای CIS و روسیه. با این وجود، وضعیت و موقعیت ژئوپلیتیک کشورمان به‌گونه‌ای است که می‌تواند عرصه اتصال و اجماع منافع کشورهای رقیب و دوست در خود باشد و در عین حال باعث تشکیل اتحاد سیاسی روسیه- ایران- هند و در آتیه، موجب پیوستن چین و کشورهای جنوب شرقی آسیا و منطقه آسیا- اقیانوس آرام به آن گردد. این اتحادیه در صورت تشکیل می‌تواند، رقیب بسیار قدرتمند بخش مهاجم پیمان ناتو بسرکردگی آمریکا باشد؛ و همچنین، در نوع خود به وزنه متعارفی در مقابل عظمت‌طلبی نظامی- سیاسی برخی کشورهای پان آمریکائی اتحادیه اروپا تبدیل گردد (Alekseyev, ۲۰۱۴)

نقشه شماره ۴: کریدور شمال به جنوب و جایگاه سواحل اقیانوسی ایران در آن



منبع: (پایگاه خبری وزارت راه و شهر سازی، ۱۳۹۳)

نقشه شماره ۵: کریدور بین المللی آسیا-اروپا

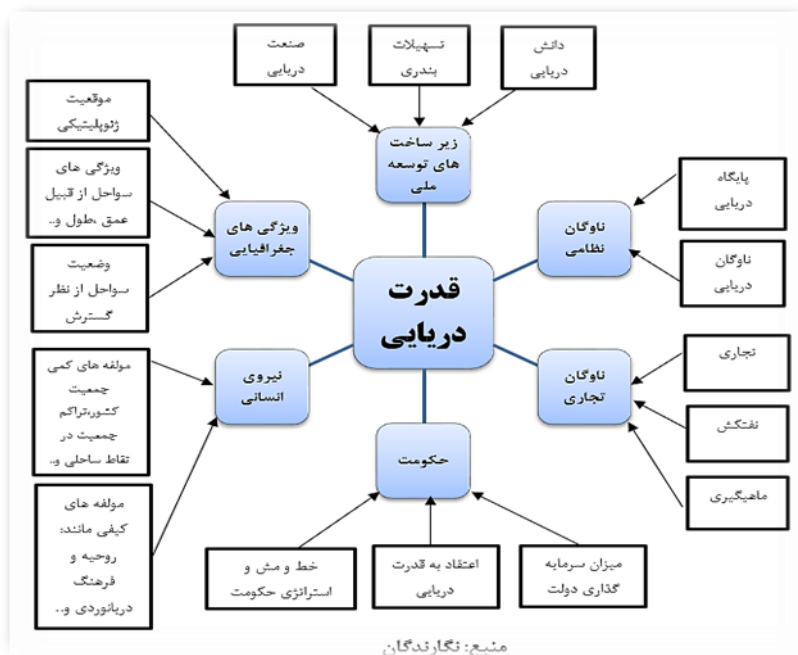


منبع: (پایگاه خبری وزارت راه و شهر سازی، ۱۳۹۳)

۴-۳-۵. گام برداشتن در جهت راهبرد قدرت دریایی: عموماً از واژه قدرت دریایی تعاریف متعدد و متنوعی شده و می‌شود؛ جامع‌ترین تعریف از قدرت دریایی عبارت است از مجموعه توانایی‌های یک ملت در استحصال منافع خویش از دریاها و اقیانوس‌ها با بکارگیری آب‌های دنیا برای مقاصد سیاسی، اقتصادی و نظامی در زمان صلح و جنگ به منظور نیل به مقاصد و اهداف ملی (عزتی، ۱۳۸۹: ۸۰) جدا از تعریف که مطرح شد؛ به‌طور کلی کارکردهای قدرت دریایی از یک سو و بنیاد های قدرت افزار دریا از سوی دیگر منجر گردیده، کشورهای برخوردار از زیربنایی جغرافیایی دریایی؛ به سوی دکترین دریامحور حرکت نمایند (اعظمی و موسوی زارع، ۱۳۹۵: ۱۹). با این وجود ژئوپلیستین و استراتژیست‌های مختلف تحت تاثیر دیدگاه شخصی خود و همچنین تجارب سایرین از حدود یک قرن پیش به تئوری و ترسیم مدل‌های مختلف عناصر قدرت دریایی پرداخته‌اند؛ که در یک نمای کلی می‌توان این مولفه‌ها به صورت زیر متصور شد:



مدل شماره ۵: مولفه‌های قدرت



منبع: نگارندگان

دریایی

روی هم رفته اگر تحلیلی از شاخص‌های منابع قدرت دریایی از دیدگاه نظریه پردازان مطرح داشته باشیم؛ متوجه خواهیم شد که جمهوری اسلامی ایران از قابلیت و پتانسیل‌های بالقوه قدرت دریایی برخوردار است (اعظمی و موسوی زارع، ۱۳۹۵: ۳۲) بطوری که می‌توان به موقعیت دریایی بین یک یا چند دریا و اقیانوس، وسعت ساحل برای دسترسی به دریا و مقابله با تهاجم‌ها، وضعیت مناسب ساحلی از نظر قابلیت گسترش تاسیسات دریایی به خصوص در نواحی مستعد مکران و جمعیت کافی از نظر تامین نیروی انسانی سرباز و ... را از جمله مزیت‌های دیگر قدرت دریایی ایران احتساب نمود؛ اما مسئله بسیار مهم این است که، در حال حاضر وضعیت قدرت دریایی ایران در حالت بالقوه قرار دارد؛ از این رو جهت تبدیل شدن به یک قدرت دریایی تمام عیار و حالت بالفعل باید تقویت سه مولفه مهم در دستور کار مسئولین قرار گیرد که عبارت از: ۱- قدرت علم و فناوری. ۲- اعتقاد به قدرت دریایی (از سوی سیاستگذاران به ویژه قوه مجریه و مقننه). ۳- تقویت و فرهنگ روحیه دریانوردی (به ویژه در مردم جنوب و جنوب شرق کشور) (همان: ۳۲).



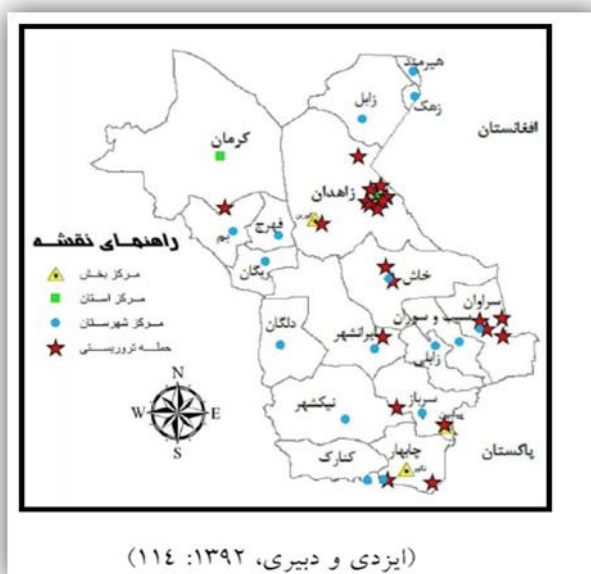
۴-۵. چالش‌ها و تنگناهای ژئوپلیتیکی جنوب شرق با تاکید بر سواحل اقیانوسی: امنیت بنیادی‌ترین نیاز هر جامعه و مهم‌ترین عامل دوام زندگی اجتماعی است. از این رو درک صحیح از محیط امنیتی و ساختار قدرت و رقابت موجود در آن بیشترین تاثیر را بر شکل سیاست‌های امنیتی هر کشور دارد (کرمی، ۱۳۸۰: ۴۸) و این ذهنیت‌ها و رویکرد، نسبت به مباحث امنیتی در تصمیم‌سازی و عملکرد نظام سیاسی و تدوین استراتژی توسعه کشور موثر است (علی‌قوی، ۱۳۸۰: ۱۸). با این وجود یکی از مسائلی که در رشد و غنای استان سیستان و بلوچستان تاثیرگذار است؛ بررسی و شناخت دقیق تنگناها و مشکلات موجود می‌باشند؛ که به‌طور کلی این چالش و تنگناهای ژئوپلیتیکی به شرح زیر می‌باشند:

۱-۴-۵. ژئوپلیتیک تروریسم: تروریسم یک عمل ژئوپلیتیکی است که از طریق ظهور فضایی قدرت برانگیخته گردیده، جغرافیا را در ارتباط با مکان‌های نمادین و گسترش دامنه منازعه در تاکتیک‌های خود به کار گرفته و اگر قرار است با موفقیت یا به طور صلح‌آمیز حل و فصل گردد، نیازمند آرایش مجدد جغرافیای سیاسی موجود می‌باشد (فلینت، ۱۳۹۰: ۲۰۷). با این رویکرد، موقعیت جغرافیایی استان سیستان و بلوچستان و همسایگی آن با کانون بحران‌های خیز همچون افغانستان و پاکستان منجر گردیده که خواه و ناخواه از پیامدهای و پدیده‌های این دو حوزه جغرافیایی تاثیرپذیر باشد یکی از این پدیده‌ها بحث تروریسم می‌باشد. به طوریکه حدود ۲۵ گروهک تروریستی سازمان‌یافته در این کشورها فعالیت می‌کنند (www.nationmastery.com). در کنار این پدیده، مساله وهابیت و گسترش آن در استان سیستان و بلوچستان به پشتوانه مالی عربستان سعودی و سایر کشورهای خارجی موجب تشدید پدیده تروریسم گردیده است (اعظمی و موسوی زارع، ۱۳۹۴) در واقع پیوندهای قومی و قبیله‌ای میان پشتون‌ها و بلوچ‌ها و پیروی آن‌ها از سلفی‌گری مورد پشتیبانی طالبان و القاعده خطرهای سنگینی را برای مرزهای مشترک ایران، پاکستان و افغانستان در بر داشته است و در این میان خیزش‌های جدایی‌خواهانه و مسلحانه قومی و حرکت‌های ایذایی چریکی (ابراهیم زاده، ۱۳۸۹: ۱۴۱) همچون دهه ۸۰ فعالیت گروهک تروریستی موسوم به جندالله با شعار و هدف احقاق حقوق خلق بلوچ و بعد از آن یعنی در دهه ۹۰، فعالیت گروهک تروریستی جیش‌العدل، نه تنها منجر به صدمات جبران‌ناپذیری به کلیه بخش‌های استان و شهادت بسیاری از هموطنانمان گردیده است، بلکه پیامدهای منفی امنیتی را نیز برای کل کشور دربرداشته باشد (ساعی، بی تا) لذا با توجه به اینکه اولین نیاز یک سرمایه‌گذار اعم از داخلی و یا خارجی بحث امنیت می‌باشد؛ از این



حیث جنوب شرق کشور به‌ویژه سیستان و بلوچستان و حتی سواحل اقیانوسی آن در وضعیت قابل قبول به سر نمی‌برد و بسیار آسیب‌پذیر می‌باشد.

نقشه شماره ۶: پراکندگی تهدیدات تروریستی در جنوب و



شرق

۲-۴-۵ ژئوپلیتیک مواد مخدر: استفاده ابزاری قدرت‌های جهانی از مواد مخدر علیه کشورهای مخالف با هدف تضعیف از یک سو و گردش مالی تولید و توزیع و انتقال گسترده مواد مخدر از سوی دیگر (محمدی و غنجی، ۱۳۸۵) موجب گردیده تا، پدیده مواد مخدر ضمن بازتاب جهانی از کنش و ماهیت سیاسی و قدرت برخوردار گردد؛ به طوری که از آن با عنوان ژئوپلیتیک مواد مخدر یاد شود. با این اوصاف همجواری ایران و استان سیستان و بلوچستان با منطقه موسوم به هلال طلایی (افغانستان و پاکستان) که در دهه‌های اخیر بزرگترین کانون کشت خشخاش و تولید مرفین و هروئین در جهان بوده (محمدی و غنجی، ۱۳۸۵) و قرارگرفتن در مسیر ترانزیت نزدیک به یک‌دوم مواد مخدر تولیدی جهان (همان: ۱۷) منجر به این گردیده که قاچاقچیان و کارتل‌های بین‌المللی و ترانزیت مواد مخدر در این استان حضور فعال داشته باشد. در کنار این موارد، وضعیت توپوگرافی و ژئومورفولوژیکی حاکم بر استان نیز باعث تشدید این پدیده گردیده است. چرا که این عوارض مسئله کنترل و نظارت از سوی مسئولین امنیتی را با مشکل روبه رو می‌سازد. در واقع، از منظر



ژئومورفولوژیکی دشت‌ها جولانگاه اشرا و قاچاقچیان محسوب می‌شوند(عبادی نژاد و همکاران، ۱۳۸۹: ۴۷۹) با این رویکرد، محدوده مرزی استان سیستان و بلوچستان از میل مرزی ۱۸ در دشت سیستان تا میل مرزی ۱۱۷ در رودخانه تهلاب، منطقه به صورت دشت باز بوده و فضای برای جولان قاچاقچیان فراهم است، علاوه بر آن محدوده وسیعی از شهرستان سرباز و چابهار نیز در مرز خشکی دشت بوده(همان: ۴۷۸) همچنین وجود خورهای متعدد در سواحل چابهار نیز فرصت مناسبی برای اختفا در اختیار قاچاقچیان بین‌المللی مواد مخدر قرار می‌دهد(عبداللهی، ۱۳۹۱: ۵) به طوریکه بخش عمده‌ای از حشیش کشور از طریق بندر چابهار و بنادر تابعه به سواحل جاسک، سیریک و کشورهای حوزه خلیج فارس ارسال می‌شود(عریضی و مولایی، ۱۳۹۱) وجود دلایل مزبور در کنار نبود نظارت بر مرزهای پاکستان و باز بودن آن، فقر فرهنگی، عدم توسعه و نبود اشتغال، دیدگاه فقه و اهل سنت بلوچ نسبت به مباح بودن تجارت مواد مخدر، جوان بودن جمعیت استان، دست‌داشتن قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه در تجارت مواد مخدر و... (محمدی و غنچی، ۱۳۸۵) منجر گردیده که ایران و بالاخص سیستان و بلوچستان همواره با چالش ژئوپلیتیکی مواد مخدر دست و پنجه نرم نماید؛ علاوه بر آن تبعات منفی این پدیده نیز بر فرصت‌های حاکم بر سرمایه‌گذاری منطقه نیز سایه بیفکند و به دست فراموشی سپرده شود.

۳-۴-۵. ژئوپلیتیک اقلیت‌ها: در ارتباط با مولفه‌های جغرافیا در فرآیندهای سیاسی، موقعیت خاص جغرافیایی مناطق کشور و نحوه استقرار مکانی اقوام در آن ایجاب می‌کند که پدیده‌ها و وقایع مربوط به مولفه‌های جغرافیای انسانی مانند نژاد و قومیت‌های مناطق و تاثیر آن‌ها در امنیت منطقه و در سطح ملی پیش از هر چیز در چارچوب ژئوپلیتیکی بررسی شوند(ابراهیم زاده و همکاران، ۱۳۹۵: ۶)، که به گویی از آن به ژئوپلیتیک اقلیت تعبیر می‌شود؛ در واقع این گرایش از ژئوپلیتیک از یک سو به مطالعه کنش و واکنش و رفتارهای اقلیت‌های اکولوژیکی و فضایی با اکثریت جامعه و سایر اقلیت‌ها می‌پردازد و از سوی دیگر نقش این رفتارها و پیامدها را در سیاست دولت‌ها و نیز سیاست بین‌الملل مورد توجه و کنکاش قرار می‌دهد(حافظ نیا، ۱۳۹۰: ۹۳) با این علم، کشور ایران به دلیل تعدد و تنوع قومی عموماً جامعه پلی اتنیک یا کثیرالاقوم تلقی می‌شود(اعظمی و موسوی زارع، ۱۳۹۴) که همواره خطر سیاسی شدن هویت‌های قومی و مذهبی و تهدید یکپارچگی سرزمینی و حاکمیت ملی را از جانب اقلیت احساس می‌نماید؛ یکی از این اقلیت‌ها، قوم بلوچ می‌باشد که در ناحیه جنوب شرق ایران استقرار یافته‌است؛ نحوه استقرار قوم بلوچ و همبستگی فضایی آن با اقلیت بلوچ افغانستان و پاکستان، مشرف‌بودن منطقه به مثلث طلایی(ناحیه بیابانی که دور از دسترس دولت‌های افغانستان،



پاکستان و ایران قرار دارد و محل گذر استراتژیک مواد مخدر و انبار جنگ‌افزار) و پیوندهای مذهبی و قومی بلوچ‌ها با گروه‌های القاعده و طالبان و حمایت دولت‌های بیگانه از گروه‌های جدایی‌طلب (ابراهیم زاده، ۱۳۸۹: ۱۴۱-۱۴۳) منجر گردیده و علیرغم همبستگی این قوم با بدنه ملت؛ اما در مقاطعی، این همزیستی به چالش کشیده شود و مناسبات بین دولت مرکزی و قوم، تبدیل به منازعه و کشمکش گردد؛ با این وجود عواملی که از دیدگاه صاحب نظران موجب تقویت و اگرایی قوم بلوچ و ایفای نقش ژئوپلیتیکی در آن شده، عبارتند از: موقعیت جغرافیایی، بلوچ‌های پاکستان، دخالت‌های بین‌المللی، ساختار طایفه‌ای قوم بلوچ، نقش نخبگان مذهبی و مولوی‌ها، وهابیت و اندیشه‌های بنیادگرایی و جنبش دیوبندی، عدم توسعه و نبود زیرساخت‌های ارتباطی مناسب، سیاست‌های حکومت مرکزی و عدم استفاده از ظرفیت‌های قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، فناوری اطلاعات، و اگرایی از قانون و حکومت مرکزی (اعظمی و موسوی زارع، ۱۳۹۴).

۴-۵- ژئوکالچر: فرهنگ، پایه و اساس زندگی جوامع است. زیرا بیشتر رفتار و کردار انسان‌ها از باورهایشان سرچشمه می‌گیرد. به گونه‌ای که می‌توان گفت حدود نود درصد کنش و واکنش‌های رفتاری، معمولاً بدون استدلال و براساس فرهنگ صورت می‌گیرند (عریضی و مولایی، ۱۳۹۱: ۴). با این تفاسیر فرهنگ و ارزش‌های مشترک از عوامل پایدار و قوام هر کشور محسوب می‌شود (گوردون و سایمان ماندی، ۲۰۰۹: ۲۴) از این رو ملت ایران از دو بخش به هم پیوسته مرکزی و پیرامون پدید آمده است. علیرغم اینکه مردم در بخش مرکزی از حیث خصلت‌های مختلف منسجم و همسان‌اند، اما مردم بخش پیرامونی که در دشت‌ها و نواحی مرتفع حاشیه‌ای جغرافیای ایران سکونت دارند. دچار گسیختگی و مجموعه‌ای متنوع از گروه‌های فرهنگی و قومی از جمله ترک، کرد، بلوچ، عرب، ترکمن و ... رادبرمی‌گیرند (حافظ نیا ۱۳۹۲: ۱۸۲). در این بین، استان سیستان و بلوچستان علاوه بر اینکه خود از وجود یک فرهنگ مجزا با بدنه ملت برخوردار است؛ در داخل خود استان نیز از وجود دو ناحیه ژئوکالچر سیستان با مرکزیت زابل و بلوچستان نیز بهره‌مند هست؛ نکته مهمی که باید در این قسمت مورد توجه قرار گیرد این است که همواره قدرت‌های استعماری در طول تاریخ تلاش نموده‌اند که با نفوذ در روحیات عقاید و باورهای مردم، همزیستی خرده فرهنگ را با بدنه یک ملت به مخاطره بیندازند (عریضی و مولایی، ۱۳۹۱: ۴). با این اوصاف، زمینه‌های تاریخی تحركات قومی و مذهبی در این منطقه مورد توجه روس‌ها بوده است؛ در واقع شوروی در دهه ۸۰ میلادی اندیشه اشغال خاک افغانستان و گسترش شاخک‌های نفوذش در موزاییک قومی در پاکستان و ایران می‌پرورانده است، و عمدتاً این گسترش را نیز از راه جنگ‌های چریکی و تجارت مواد مخدر هدایت



می‌کرده‌است (Lawrence, ۱۹۷۹:۹۰) امروزه این زمینه‌ها در کنار سایر شرایط منجر گردیده که ژئوکالچر بلوچستان با قاچاق مواد مخدر، فقر و خشکسالی پیوند خورده باشد (راستی، ۱۳۹۱: ۴۹۲). و در این ارتباط شکاف فرهنگی عظیمی را با اکثریت ملت احساس نماید.

۵-۴-۵. چالش‌های ژئوپلیتیکی مبتنی بر کارکرد مرز: اصولاً مرزها از نظر سیاسی جز پدیده‌هایی پویایی هستند که با در نظر گرفتن کارکرد آنها، می‌تواند پیامدهای ژئوپلیتیکی متفاوت برای مناطق مرزی داشته باشد (جوادیان و همکاران، ۱۳۹۱: ۶۸۷). در واقع با توجه پدیده انتشار، کارکرد مرز به هر شکلی باشد در مرحله اول تبعات خود را در منطقه مرزی ایفا می‌کند، در مرحله دوم ناحیه مرزی و سپس در استان مرزی و در نهایت کشور؛ از این رو تبعات و پیامدهای کارکرد یک مرز از حالت فرصت تا تهدید، شناور و قابلیت انتقال به سایر نقاط کشور را نیز داراست. با این تفاسیر جنوب شرق ایران به واسطه موقعیت جغرافیایی خاص آن و علیرغم دارا بودن سه نوع مرز؛ یعنی خشکی، رودخانه‌ای و دریایی و متفاوت بودن پروتکل حقوقی اعمال بر آن، به دلایل مختلف از جمله ژئوپلیتیکی؛ کارکرد دفاعی-امنیتی بر مرز حکم فرما می‌باشد، در زمینه مرزهای دریایی نیز اگر چه حالت دفاعی-امنیتی بر قرار نیست اما با حالت آرمانی و تجاری-ارتباطی نیز فاصله محسوسی دارد. به‌طور کلی عواملی که منجر گردیده کارکرد ژئوپلیتیکی مرزهای جنوب شرق در خشکی و رودخانه‌ای به سمت دفاعی-امنیتی حرکت نماید عبارت است از: ژئوپلیتیک مواد مخدر، ژئوپلیتیک مذهبی-قومی، ژئوپلیتیک تروریسم، هیدروپلیتیک رود هیرمند، حضور قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در دولت همسایه و تاسیس پایگاه نظامی در حاشیه مرز، نبود قانون و حکومت فراگیر در دولت‌های همسایه و در زمینه مرزهای دریایی و اقیانوسی ایران نیز ۵ موضوع مهم به صورت بالقوه مطرح می‌باشد که در صورت تشدید و فعال شدن قادر خواهند تبعات منفی را بر مرزهای دریایی اعمال کنند:

- ۱- گسترش ژئوپلیتیک مواد مخدر در کرانه اقیانوسی ایران به طبع وجود خورهای متعدد و سایر شرایط و زمینه‌های آن.
- ۲- تراکم پایین جمعیت در نوار ساحلی (بر پایه آمار رسمی جمعیت کشور تراکم جمعیت در چابهار حدوداً ۱۰ نفر در کیلومتر مربع و برای کنارک این عدد ۷ نفر است) و نداشتن بسیج مردمی.
- ۳- فعالیت و حضور قدرت‌های فرامنطقه‌ای در سواحل دریای عمان به صورت پایگاه نظامی در کشور همسایه و یا ناوگان نظامی در دریای عمان و اقیانوس هند.
- ۴- مشخص نبودن حد نهایی منطقه انحصاری اقتصادی و همچنین فلات قاره ایران در قلمرو دریای عمان و شمال اقیانوس هند؛ در واقع اگرچه تا به امروز به دلیل روابط حسنه پایدار ایران و عمان مشکلی از لحاظ مرزی بروز نکرده‌است، اما این موضوع به صورت کامل منتفی نیست چرا که در سالیان آتی وجود



ذخایر اثبات‌شده انرژی در دریای عمان و اقیانوس هند به خصوص در مناطقی که مرز فلات قاره مشخص نشده بر سیر روابط دو کشور تاثیرگذار خواهند بود. ۵-دزدی دریایی: با توجه به اینکه قلمرو اقیانوس هند نیز جزو محدوده فعالیت دزدی دریایی جهان محسوب می‌شود، در صورت گسترش این پدیده در این حوزه آبی طبیعتاً آثار منفی امنیتی را بر روی مرزهای دریایی ایران ایفا خواهد نمود؛ با این وجود با توجه به موکدات مقام معظم رهبری و حضور مقتدر نیروی دریایی راهبردی در دریا آزاد، تعداد دزدی دریایی در این منطقه از ۴۶ مورد در سال ۲۰۱۴ با کاهش ۶۰ درصدی به ۱۸ مورد در سال ۲۰۱۵ رسیده است (Dryad Maritime, ۲۰۱۵).

۵-۵. سایر تنگنا و چالش های منطقه:

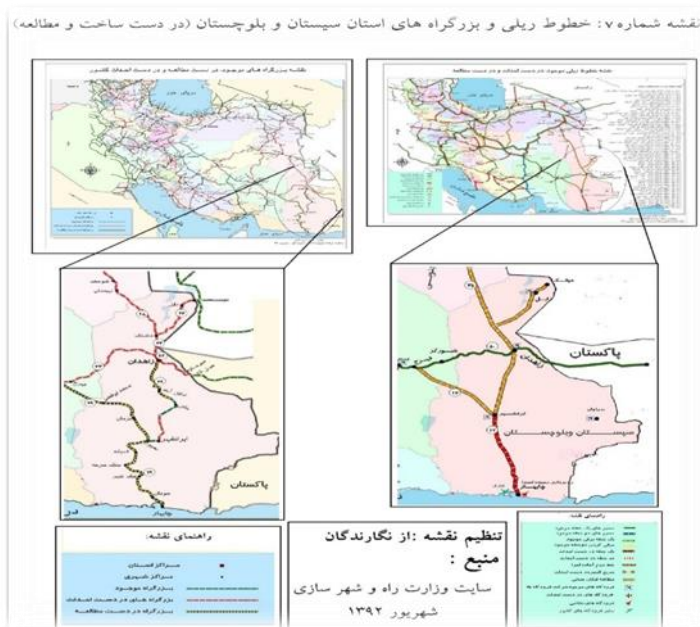
۵-۵-۱. وجود رقبای داخلی و خارجی برای تنها بندر اقیانوسی ایران: در داخل ایران بندرعباس به خاطر واقع شدن در تنگه هرمز و کریدور شمال- جنوب از موقعیت استراتژیک برخوردار است. اما از آنجایی که در این منطقه ترافیک سنگین کشتی‌های تجاری و نظامی آمریکا وجود دارد خود می‌تواند مشکل ساز باشد (کیانی مقدم و همکاران، ۱۳۹۱) از طرف دیگر بندر شهید رجایی نیز با قبول مسئولیت ۶۰ درصد از عملیات صادرات و واردات کشور (عبداللهی، ۱۳۹۱) رقیب جدی برای توسعه بندر چابهار و سواحل اقیانوسی ایران به حساب می‌آید. در ارتباط با رقبای خارجی نیز می‌توان به بنادر کراچی و گوادر در پاکستان اشاره کرد؛ البته اگرچه بندر کراچی در حال حاضر بزرگترین بندر تجاری، ماهیگیری و نظامی پاکستان به حساب می‌آید (کیانی مقدم و همکاران، ۱۳۹۱) اما نداشتن عمق استراتژیک کافی در صورت تهاجم نظامی از سوی هند؛ کشور پاکستان را مجاب کرده که در سالیان اخیر سرمایه‌گذاری عظیمی را به همراهی چین در بندر گوادر آغاز نماید؛ در واقع بندر گوادر علاوه بر دور بودن از هند، از موقعیت استراتژیک همچون چابهار برخوردار است. ضمن اینکه با واقع شدن در مسیر کریدور شمال- جنوب می‌تواند خط ارتباط ۲۰ کشور و همچنین از طریق دریای سرخ کلید ورود به شرق آفریقا نیز باشد (همان: ۳). همچنین علاوه بر این رقبا، باید بنادر جبل علی و دبی را نیز به این فهرست اضافه نمود.

۵-۵-۲. ضعف فاکتور های ارتباطی (جاده ای، ریلی و هوایی):

ریلی: اطلاعات برآمده حاکی از این است که در زمینه توسعه حمل و نقل ریلی در استان سیستان و بلوچستان بعد از انقلاب تلاش چندانی صورت نگرفته است؛ به طوریکه مسیر ریلی زاهدان به میر جاوه به سالیان دوره حکومت رضا شاه و حدود ۹۵ سال قبل برمی‌گردد و در بعد از انقلاب تنها مسیر



ریلی بم به زاهدان در سال ۸۸ احداث شده و کلیه مسیری‌های پیش‌بینی شده ریلی از جمله اتصال بندر چابهار به راه‌آهن سراسری ملی یا در دست مطالعه است یا هنوز به بهره‌برداری نرسیده است. **جاده ای:** در زمینه حمل و نقل جاده نیز وضعیت راه استان به گونه‌ای است که توان و ظرفیت کافی جهت ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی برخوردار نیستند؛ به طوری که شمال استان تنها شهرهای زابل و زاهدان از وجود بزرگراه سود می‌برند و قسمت جنوب استان مسافت کوتاهی از جاده ایران‌شهر به خاش نیز به صورت بزرگراه می‌باشد؛ بقیه مبادی و راه‌های استان به صورت راه آسفalte معمولی و شوسه می‌باشد.



هوایی: روزانه تردهای هوایی وسیعی در جهان صورت می‌گیرد که به ناچار می‌بایست حریم هوایی کشورها مورد استفاده قرارگیرد و استفاده از فضای هر کشور باعث شکل‌گیری نوعی جدید از درآمدهای ارزی برای آن کشور می‌گردد. قرارگیری ایران در ساختار طبیعی کره زمین و وجود کشورهای مختلف در شرق و غرب موجب استفاده هواییها از فضای ایران می‌گردد که از این محل سالانه می‌تواند، درآمد فراوانی نصیب ایران گردد (حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴: ۹). با این وجود استان سیستان و بلوچستان علیرغم برخورداری از ۶ فرودگاه، نه تنها از وضعیت آرمانی جهت کسب درآمد ارزی به دور است؛ بلکه از لحاظ خدمات و مسیره‌های پرواز داخلی نیز از وضعیت مناسبی برخوردار



نیست، به طوریکه فرودگاه خاش که غالباً نظامی بوده و علیرغم وضعیت باند فرودگاه که توانایی فرود هواپیما کوچک را داراست؛ غیرفعال بوده، فرودگاه سراوان نیز به‌رغم تازه احداث‌شدن، از چنین شرایطی برخوردار می‌باشد، فرودگاه‌های زابل و ایرانشهر نیز در خارج از استان تنها به تهران خدمات پروازی ارائه می‌دهند؛ فرودگاه زاهدان نیز به‌عنوان تنها فرودگاه بین‌المللی استان، فقط به ۷ مرکز استان و ۴ شهر خارجی دبی، مسقط و نجف و بغداد پرواز دارد؛ و متأسفانه چابهار نیز از این قضیه مستثنی نیست به طوریکه فرودگاه این شهر در ابتدا ماهیت نظامی داشته که با دستور رهبری امکان پروازهای داخلی در آن فراهم آمده و علاوه بر زیرساخت ضعیف، تنها به ۵ مرکز استان خدمات پروازی ارائه می‌دهد.

۳-۵-۵. انزوای جغرافیایی: مناطق جنوب شرق کشور به دلیل فاصله زیاد جغرافیایی با مرکز سیاسی حکومت دچار نوعی انزوای جغرافیایی می‌باشند به طوریکه در میان ۳۱ مرکز استان کشور زاهدان بیشترین فاصله را با مرکز سیاسی کشور (۱۶۰۵) کیلومتر دارد. چابهار و کنارک نیز دورترین شهرستان‌های کشور به تهران هستند. این درحالی است که متوسط فاصله سکونتگاه‌ها در استان سیستان و بلوچستان ۶ کیلومتر است که سه برابر متوسط ملی است. در واقع بلوچ‌ها حتی در بلوچستان نیز انزوای جغرافیایی را لمس می‌کنند (کریمی پور و محمدی، ۱۳۸۸: ۷۳-۷۴).

۴-۵-۵. دوگانگی منطقه‌ای بین شرق و غرب کشور: بررسی‌ها و تحلیل‌های سازمان فضای کشور حاکی از عدم تعادل وسیع در سطح و میزان توسعه‌یافتگی مناطق و نواحی مختلف ایران را نشان می‌دهد (ابراهیم زاده و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۵). به طوریکه حدود ۹۰ درصد جمعیت کشور در نیمه غربی و بخشی از شمال شرقی کشور که حدود ۴۵ درصد وسعت سرزمین را شامل می‌شود، سکونت دارند و فقط حدود ده درصد جمعیت در نیمه شرقی و بخش عمده‌ای از سواحل جنوبی کشور که ۵۵ درصد ایران را شامل می‌شوند، سکونت دارند (دفتر آمایش، ۱۳۸۳: ۱۴۳). هرچند خواستگاه اصلی این عدم تعادل را باید در وضعیت طبیعی و جغرافیایی متفاوت این دو کلان منطقه جستجو کرد اما سیاست‌ها و راهبردهای ارادی چه در سطح ملی و چه در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی، در ایجاد و تشدید این عدم تعادل‌ها نقش بسزایی داشته‌اند (ابراهیم زاده و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۶). به طوریکه تعطیلی مرکز ملی آمایش سرزمینی در سال ۱۳۸۶ و ناکارآمدی کمیته آمایش کشور در سال ۱۳۸۸ در خصوص تکمیل مطالعات کالبدی مناطقی از سواحل مکران از جمله کنارک و زرآباد گوشه‌ای از این ناکارآمدی به حساب می‌آیند (عبداللهی، ۱۳۹۱: ۱۰).



سایر چالش‌های و تنگناهای منطقه نیز عبارت است از: تجارت تسلیحات غیرمجاز در منطقه، شرایط اقلیمی منطقه و کمبود آب شرب و حرارت و رطوبت زیاد، وجود اتباع کشورهای بیگانه، فرهنگ عشیره‌ای و قومی، وجود جمعیت حاشیه‌نشین (حدود ۵۰ هزار نفر از مجموع جمعیت ۹۰ هزار نفری شهر چابهار حاشیه‌نشین می‌باشند)، وجود رقبات توریستی داخلی و خارجی و...

۶. نتیجه‌گیری:

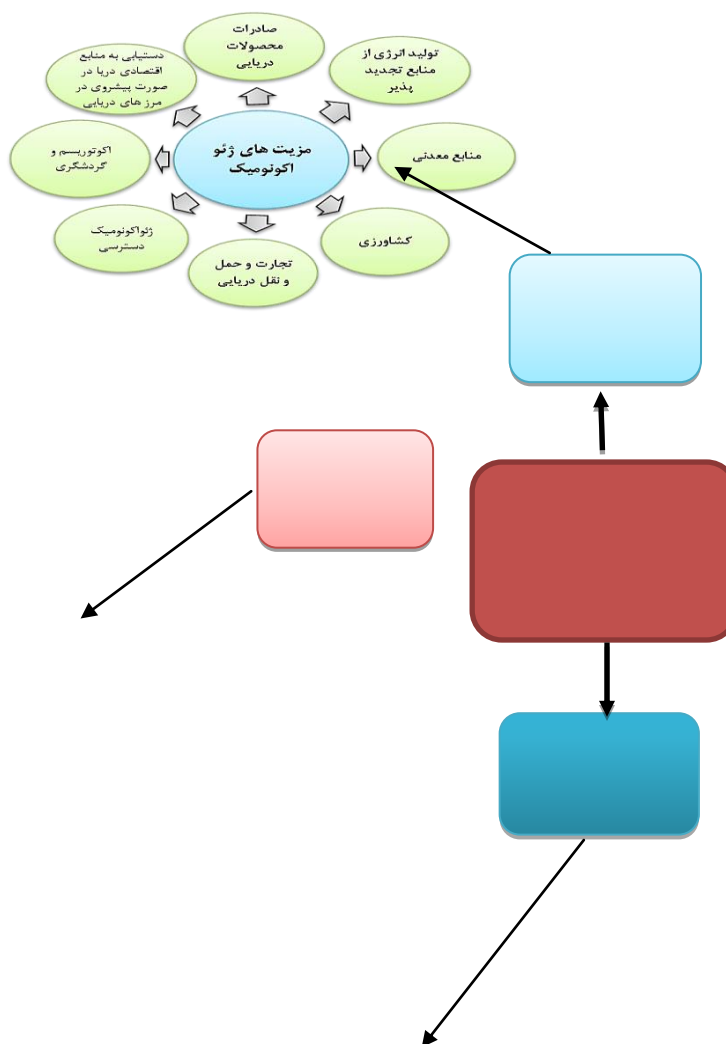
اعمال تحریم‌های یک‌جانبه و غیرقانونی، همواره یکی از ابزارهای نظام سلطه برای وارد آوردن فشار به نظام جمهوری اسلامی ایران بوده‌است؛ در مقابل اتخاذ چنین رویکردی، مقام معظم رهبری بحث اقتصاد مقاومتی را مطرح و از آن به‌عنوان روشی مهم در تغییر مسیر حرکت اقتصادی کشور یاد کردند؛ از سوی دیگر امروزه توسعه‌یافتگی و برخوردارگی از قدرت اقتصادی، از جایگاه خطیری برخوردار است، به‌طوری‌که تبدیل‌شدن به یک کشور پیشرفته و قدرتمند به لحاظ اقتصادی، اجتماعی و سیاسی، از جمله اهداف برتر همه کشورهاست. در راستای تحقق این اهداف، برنامه‌ریزی و طراحی استراتژی‌های بلندمدت نقش راهبرانه‌ای ایفا می‌کند. براین اساس، در اغلب کشورها، چشم‌اندازی بلندمدت برای ارائه تصویری از آینده مطلوب کشور به‌منظور هموار ساختن مسیر پیشرفت اقتصادی - اجتماعی و تعامل با جریان‌های منطقه‌ای و جهانی تهیه می‌شود. هر کشور پس از طراحی اهداف بلندمدت خود تمام امکانات، منابع و انرژی‌های خود را در راستای نیل به این اهداف جمع و متمرکز می‌سازد. ایران نیز بر مبنای رهنمودهای رهبر معظم انقلاب سیاست‌های اقتصاد مقاومتی به‌عنوان مقوم سند چشم‌انداز، با شدت بیشتری دنبال می‌کند؛ چراکه ظرفیت‌های مختلف دستیابی به این مهم در کشور فراهم است؛ یکی از این فرصت‌ها استفاده از ظرفیت‌های داخلی، و تامین نیازهای کشور به کمک فعال کردن استعدادهای بالقوه ذاتی کشور می‌باشد، اما در عین حال، این فرآیند با آگاهی و دریافت درست از فضاهای استراتژیک امکان‌پذیر است و بدون شناخت درست از توانمندی‌های توسعه در فضای ملی و توانمندی‌های ژئوپلیتیکی مناطق، تدوین اصول پایه استراتژی ملی در راستای توسعه ملی سخت، دشوار و حتی در مواردی ناممکن است؛ بدین منظور، استفاده صحیح و بهره‌برداری از فرصت‌های موجود، منوط به شناخت و مطالعه فراگیر و دقیق تنگناها و نقاط قوت؛ یک منطقه خواهند بود که روی هم رفته کمک زیادی را به مسئولین ذی‌ربط برای سیاست‌گذاری و سنجش فرصت یا تهدید سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری هر چه بهتر از آن منابع را خواهد نمود.

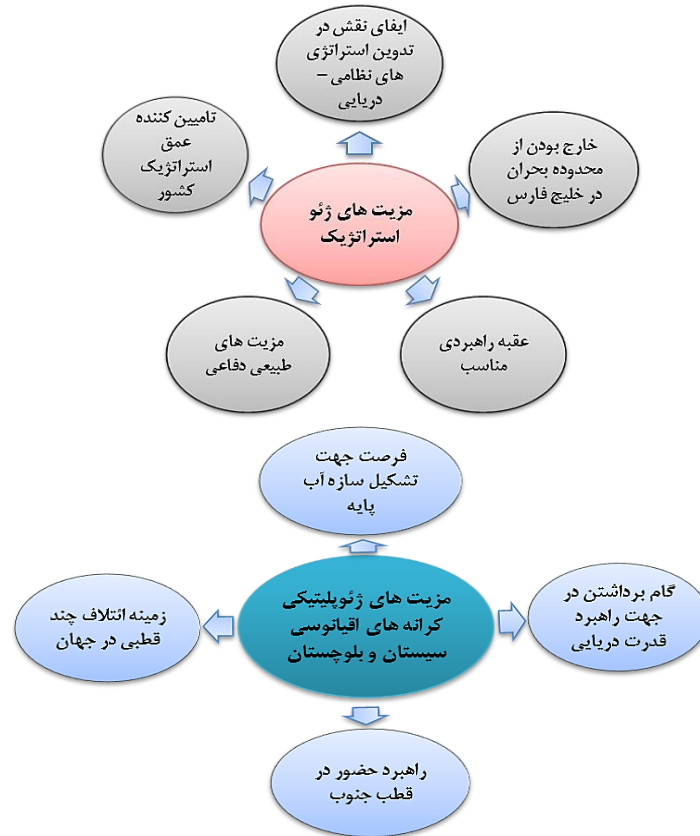
با این تفاسیر در بین نواحی مختلف کشور، استان سیستان و بلوچستان به‌ویژه کرانه اقیانوسی آن از فرصت و منابع بالقوه‌ای برخوردار می‌باشد؛ به طوریکه به‌عنوان یک هاب منطقه‌ای می‌تواند امنیت



و توسعه پایدار را برای منطقه جنوب شرق کشور و ایران فراهم نماید، با این وجود، حضور تهدیدات و چالش‌های ژئوپلیتیکی مختلف نیز تاکنون موجب گردیده؛ فرصت‌ها و نقاط قوت آن در عین اهمیت نادیده گرفته شود؛ از این رو نتایج این پژوهش به‌طور کلی بیانگر فرصت‌ها و چالش‌های ژئوپلیتیکی زیر برای این استان با تاکید بر سواحل اقیانوسی‌اش می‌باشد.

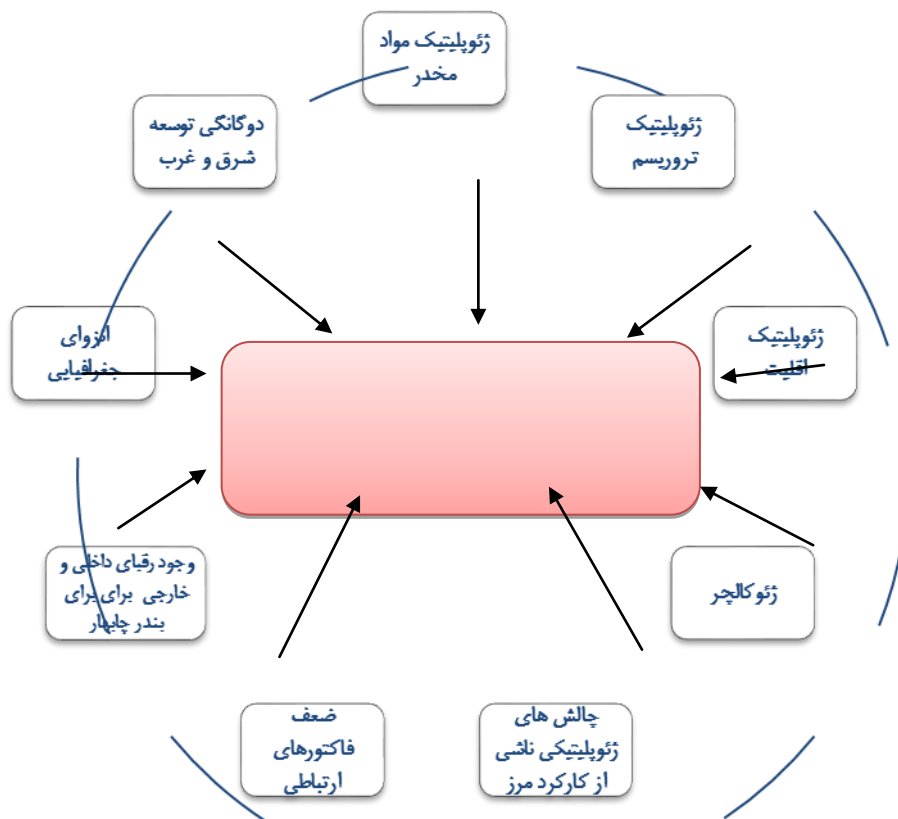
مدل شماره ۶: فرصت‌های ژئوپلیتیکی سیستان و بلوچستان با تاکید بر سواحل اقیانوسی منطقه





منبع: از نگارندگان

مدل شماره ۷: تنگناها و چالش‌های ژئوپلیتیکی سیستان و بلوچستان با تاکید بر سواحل اقیانوسی منطقه



منبع: نگارندگان

منابع:

۱. ابراهیم زاده، عیسی؛ موسوی، میر نجف؛ باقری کشکولی، علی (۱۳۹۵)، آمایش ژئوپلیتیکی و ژئوآکونومیکی مناطق مرزی جنوب شرق کشور و راهبردهای توسعه آن مطالعه موردی: استان سیستان و بلوچستان، فصلنامه جغرافیا و توسعه، سال چهاردهم، شماره ۴۲، بهار، صص ۱-۲۶
۲. ابراهیم زاده، عیسی (۱۳۸۹)، امنیت و توسعه در مرزهای جنوب خاوری ایران و برنامه ریزی راهبردی برای آن، مجله اطلاعات سیاسی-اقتصادی، سال بیست و چهارم، شماره ۹-۱۰، پیاپی ۲۷۳-۲۷۴، تیر و مرداد.
۳. احمدی دهکاء، فریبرز (۱۳۹۲) تحلیل ژئوپلیتیکی حاکمیت دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و تنگه هرمز، فصلنامه جغرافیایی سرزمین، سال دهم، شماره ۴۰، زمستان، صص ۶۹-۸۰



۴. احمدی نوحندانی، سیروس؛ کاوندی کاتب، ابوالفضل (۱۳۸۹) ژئوپلیتیک اقیانوس هند و سازمان همکاری کشورهای کناره‌های کناره آن با تاکید بر نقش خلیج فارس، مجله اطلاعات سیاسی - اقتصادی، سال بیست و چهارم، شماره ۲۸۱ و ۲۸۲ بهمن و اسفند، صص ۱۳۶-۱۴۷
۵. اخگر، علی اکبر (۱۳۹۱): نقش قدرت دریایی در اقتدار جمهوری اسلامی ایران، مجموعه مقالات اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، بهمن ۱۳۹۱، چابهار
۶. اعظمی، هادی؛ موسوی زارع، سید جواد (۱۳۹۵) بررسی و تبیین اهمیت دریا از منظر موقعیت ژئوپلیتیکی ایران، مجله علمی تخصصی پژوهش ملل، دوره اول، شماره ۷، تیر، صص ۱۹-۳۴
۷. اعظمی، هادی؛ موسوی زارع، سید جواد (۱۳۹۴) قوم بلوچ، همبستگی و انسجام ملی، هشتمین کنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران همدلی اقوام ایرانی انسجام و اقتدار ملی، سنندج، انجمن ژئوپلیتیک ایران
۸. افراخته، حسن (۱۳۸۲). ارزیابی نقش شهرها در توسعه ناحیه ای (مطالعه موردی: استان سیستان و بلوچستان)، مجله پژوهش‌های جغرافیایی، دوره ۳۶، شماره ۵۰، زمستان، صص ۱۰۳ - ۱۱۵
۹. افضلی، ارباب (۱۳۹۵). جایگاه منطقه آزاد چابهار در تحقق اقتصاد مقاومتی، روزنامه سیستان و بلوچستان، ۲۷ اردیبهشت ۱۳۹۵
۱۰. ایزدی، حسن، دبیری، علی اکبر (۱۳۹۲). ارزیابی جغرافیایی تروریسم در جنوب شرقی ایران، فصلنامه ژئوپلیتیک، سال اول، بهار.
۱۱. بوزان، بری؛ ویور، الی (۱۳۸۸). مناطق و قدرت‌ها، تهران: انتشارات پژوهشکده مطالعات راهبردی جعفرزادگان، امیراله حبیبی، احسان (۱۳۹۱). اقتصاد مقاومتی: مفهوم، ضرورت، واقعیت، همایش ملی بررسی و تبیین اقتصاد مقاومتی، رشت، دانشگاه گیلان: قابل دسترسی در: www.civilica.com/Paper-ISCCONFERENCE۰۱-
ISCCONFERENCE۰۱_۰۰۲.html
۱۳. جوادیان، سید حمید؛ ابراهیمی، مجید؛ میس شریفان، سمیرا؛ نژاد سلیمانی، حمید (۱۳۹۱) پیامدهای ژئوپلیتیکی امنیتی تغییر بستر رودخانه های مرزی شمال شرق کشور (مطالعه موردی: رودخانه مرزی هریرود)، اولین همایش ملی شهرهای مرزی و امنیت، چالش‌ها و رهیافت‌ها، دانشگاه سیستان و بلوچستان.
۱۴. چگینی، وحید (۱۳۹۰) جزئیات طرح تاسیس پایگاه دائمی ایران در قطب جنوب، روزنامه دنیای اقتصاد، شماره ۲۵۵۱، ۱۶/۱۰/۱۳۹۰
۱۵. حافظ نیا، محمد رضا (۱۳۹۲) جغرافیای سیاسی ایران، تهران: انتشارات سمت.
۱۶. حافظ نیا، محمد رضا؛ کاویانی راد، مراد (۱۳۹۱) فق‌های جدید در جغرافیای سیاسی، تهران: انتشارات سمت
۱۷. حافظ نیا، محمد رضا (۱۳۹۰) اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک، مشهد: انتشارات پاپلی



۱۸. حافظ نیا، محمد رضا؛ رومینا، ابراهیم (۱۳۸۴) تحلیل ظرفیت های ژئوپلیتیکی سواحل جنوب شرق ایران در راستای منافع ملی (فضای مورد غفلت)، مجله جغرافیا و توسعه، پاییز و زمستان.
۱۹. حسین پور پویان، رضا؛ صابر فرزام، حمید؛ پارسایی، اسماعیل (۱۳۸۹). ظرفیت ها مکانی توسعه منطقه آزاد چابهار: فرصت ها، تنگنا ها و راهکارها، مجله اطلاعات سیاسی-اقتصادی، سال بیست و چهارم، شماره ۹-۱۰ پیاپی ۲۷۳-۲۷۴، تیر و مرداد.
۲۰. حسینی خامنه ای، سید علی (۱۳۹۵). گزیده ای از سخنان در دیدار عیدانه جمعی از مسئولان کشور به تاریخ: ۱۳۹۵/۱/۲۴
۲۱. حسینی خامنه ای، سید علی (۱۳۹۴). بیانات در دیدار با رئیس جمهور و اعضای هیات دولت. ۱۳۹۴/۶/۴
۲۲. حسینی خامنه ای، سید علی (۱۳۹۱). الزامات اقتصاد مقاومتی: قابل دسترسی در: www.farsi.khamenei.ir/speech-content?id=۲۲۸۴۰
۲۳. حسینی خامنه ای، سید علی (۱۳۹۱). سخنرانی در دیدار با دانشجویان ۱۳۹۱/۵/۱۶
۲۴. حیدر زاده، مرتضی، معصومی، شهروز خان، محمدی، علی (۱۳۹۱). پتانسیل بالقوه سواحل مکران در استحصال انرژی های تجدید شونده، مجموعه مقالات اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، بهمن ۱۳۹۱، چابهار
۲۵. خالدی، حسین، غلامی، بهادر، میرزایی، محمد علی (۱۳۹۱). تبیین پتانسیل های ارتباطی سواحل مکران در راستای افزایش وزن ژئوپلیتیکی ایران، مجموعه مقالات اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، بهمن ۱۳۹۱، چابهار
۲۶. خواجه امیری، مهدی، سهراب شرقی دولت آبادی (۱۳۹۱) بررسی نقش بیوتروریسم در امنیت غذایی جمهوری اسلامی ایران در دهه ۱۳۸۰، فصلنامه امنیت پژوهی، سال یازدهم، شماره ۳۸، تابستان
۲۷. دفتر آمایش و برنامه ریزی منطقه ای. (۱۳۸۳). نقشه دو گانگی منطقه ای، سازمان مدیریت برنامه ریزی، تهران
۲۸. راستی، عمران (۱۳۹۱) واکاوی ژئوپلیتیکی و جغرافیایی - سیاسی ناامنی های دهه ی ۱۳۸۰ خورشیدی در جنوب شرق ایران، اولین همایش ملی شهرهای مرزی و امنیت، چالش ها و رهیافت ها، دانشگاه سیستان و بلوچستان.
۲۹. رجبی کلوانی، پرویز؛ کشاورز شمال، فتح الله؛ آریامنش، تیمور (۱۳۹۱) تحریم اقتصادی و راهبردهای اقتصاد مقاومتی برای مقابله با تحریم، همایش ملی بررسی و تبیین اقتصاد مقاومتی، رشت، دانشگاه گیلان، قابل دسترسی در: www.civilica.com/Paper-ISCCONFERENCE۰۱_۰۲۲.html
۳۰. ساعی، زهرا (بی تا). ارزیابی عوامل جغرافیایی و ژئوپلیتیکی تهدید آفرین در نواحی شرقی ایران، قابل دسترسی در: www.zahrasaei.ir/biography.html



۳۱. سلیمانی، الهه؛ نسیمی، علی (۱۳۸۴)؛ بررسی عملکرد صنعت شیلات در سال های اجرای قانون برنامه سوم توسعه و چشم انداز آن در برنامه چهارم توسعه، مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی، شماره مسلسل: ۷۷۲۷، قابل دسترسی در: www.rc.majlis.ir/fa/report/show/۷۳۱۱۶۰
۳۲. سلیمی، حسین (۱۳۸۸) آسیای جنوب غربی به عنوان یک منطقه، فصلنامه ژئوپلیتیک، سال پنجم، شماره ۲، صص ۱۱۶-۱۳۷
۳۳. صفوی، سید یحیی (۱۳۸۰) مقدمه ای بر جغرافیای انتظامی ایران، جلد سوم (جنوب و جنوب شرق)، تهران: سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح
۳۴. ضیایی بیگدلی، محمد رضا. (۱۳۸۰) حقوق بین الملل عمومی، تهران: کتابخانه گنج دانش.
۳۵. عبادی نژاد، سید علی؛ صفاری، امیر؛ پناهی، حمید (۱۳۸۹) نقش عوارض ژئومورفولوژیکی در قاچاق مواد مخدر از مرزهای جنوب شرق کشور، فصلنامه مطالعات مدیریت انتظامی، سال پنجم، شماره سوم، پاییز، صص ۴۶۷-۴۸۵
۳۶. عبدلهی، علی (۱۳۹۱) نقش سواحل مکران در امنیت منطقه و امنیت کشور و راهکارهای استفاده بهینه از این سواحل، مجموعه مقالات اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، بهمن ۱۳۹۱، چابهار
۳۷. عربی، فرشید؛ مولایی، سید یوسف (۱۳۹۱) تدوین راهبردهای فرهنگی و اجتماعی توسعه پایدار و همه جانبه سواحل دریای مکران، مجموعه مقالات اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، بهمن ۱۳۹۱، چابهار
۳۸. عزتی، عزت الله؛ گل افروز، محمد (۱۳۹۲). راهبرد قدرت هوشمند ایران و نقش ژئوپلیتیک انرژی (نفت و گاز) در پیشبرد آن، مجله چشم انداز جغرافیایی در مطالعات انسانی، سال هشتم، شماره ۲۴، پاییز، صص ۳۹-۵۳
۳۹. عزتی، عزت الله. (۱۳۸۹). ژئواستراتژی در قرن ۲۱، تهران: انتشارات سمت.
۴۰. عزتی، عزت الله. (۱۳۸۰) ژئوپلیتیک در قرن بیست و یکم، تهران: انتشارات سمت
۴۱. علینقی، امیر حسین (۱۳۸۰). برخی ویژگی های دو رویکرد امنیتی در کشور، مجموعه مقالات نگاهی به مسائل امنیتی ایران. تهران: پژوهشکده مطالعات راهبردی.
۴۲. فیضی، رمضان (۱۳۹۰) بررسی ظرفیت های جغرافیایی نظامی کرانه های شمالی دریای عمان، مجموعه مقالات همایش جغرافیا، توسعه، دفاع و امنیت در جنوب شرق کشور، دانشگاه امام حسین (علیه السلام)، تهران.
۴۳. فیلینت، کالین (۱۳۹۰) مقدمه ای بر ژئوپلیتیک، ترجمه: محمد باقر قالیباف و هادی پوینده، تهران: انتشارات قومس



۴۴. قشلاقی، پگاه؛ فیض بخش، رضا (۱۳۹۱)، ایجاد مجتمع اقتصادی تولید سوخت زیستی (Biofuel) با استفاده از جلبک های دریایی، فتوبیوراکتور ماریپیج و پالایشگاه زیستی با هدف تامین سوخت در سواحل دریای عمان، مجموعه مقالات اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، بهمن ۱۳۹۱، چابهار
۴۵. کرمی، جهانگیر (۱۳۸۰) تاثیر محیط امنیتی منطقه ای بر سیاست دفاعی دولت ها، مجله سیاست دفاعی، سال نهم شماره اول.
۴۶. کریمی پور، یدالله؛ محمدی، حمیدرضا (۱۳۸۹). تفاوت های راهبردی سواحل ایران. فصلنامه نگرش های نو در جغرافیای انسانی، دوره سوم، شماره اول، صص ۱۰۹-۱۲۲
۴۷. کریمی پور، یدالله؛ محمدی، حمیدرضا (۱۳۸۸) ژئوپلیتیک ناحیه گرایبی و تقسیمات کشوری ایران، تهران: نشر انتخاب
۴۸. کریمی پور، یدالله (۱۳۸۷) طلسم استراتژیک ایران، (ایران و فضای نزدیک پیرامونی): تهران: مرکز تحقیقات راهبردهای دفاعی، دفتر راهبردهای خارجی
۴۹. کلاتر، اسداله؛ امرایی، فرید (۱۳۹۱) اقتصاد مقاومتی، تولید داخل و حمایت از کار و سرمایه ایرانی، همایش ملی بررسی و تبیین اقتصاد مقاومتی، رشت، دانشگاه گیلان قابل دسترسی در: www.civilica.com/Paper-ISCCONFERENCE۰۱-ISCCONFERENCE۰۱_۰۰۵.html
۵۰. کیانی مقدم، منصور؛ تهکم، حمید رضا؛ ایرانشاهی، سبحان (۱۳۹۱) تحلیلی بر وضعیت و ظرفیت بندر چابهار در مقایسه با بندر گوادر جهت تبدیل شدن به دروازه شاهراه اقتصادی آسیای میانه و اروپای شرقی، مجموعه مقالات اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، بهمن ۱۳۹۱، چابهار
۵۱. گوردون، کریستوفر؛ ماندی، سایمون (۲۰۰۹) دیدگاه های اروپایی سیاست فرهنگی، ترجمه: هادی غبرائی، انتشارات دفتر پژوهش های فرهنگی با همکاری مرکز بین المللی گفتگوی تمدن ها
۵۲. محمدی، حمید رضا؛ غنچه، محمد (۱۳۸۵)، چالش های ژئوپلیتیکی مواد مخدر در جنوب غرب آسیا (با تاکید بر ایران، پاکستان، و افغانستان)، فصلنامه ژئوپلیتیک، دوره ۲، شماره ۱ (پیاپی ۳) بهار، صص ۹۰ - ۱۲۱.
۵۳. میر حیدر، دره (۱۳۸۳) مبانی جغرافیای سیاسی، تهران: انتشارات سمت.
۵۴. میگلی نژاد، ابراهیم (۱۳۹۱). شیلات و آبزیان کشور؛ چالش ها و پتانسیل ها، معاون پژوهش های اقتصادی مرکز تحقیقات استراتژیک، گزارش راهبردی، شماره ۱۵۱، مرداد، کد گزارش: ۱۳-۹۱-۸-۰۴



۵۵. نگهبان، سعید؛ حسام، مهدی؛ آشور، حدیثه؛ جباری، سحر (۱۳۹۱). بررسی و مقایسه خلیج گواتر و چابهار در واحد مکران جهت معرفی جاذبه های اکوتوریستی آنها، مجموعه مقالات اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، بهمن ۱۳۹۱، چابهار

منابع اینترنتی:

۵۶. آلکسیف، ولادیمیر (۲۰۱۴) کریدور جنوب، روسیه و ایران، برگرانده شده به فارسی توسط وب سایت دولت بهار، بازیابی شده در ۱۳ تیر ۱۳۹۳: www.dolatabahar.com/view/12945
۵۷. امیری، ایلیا (۱۳۹۳) آنچه جنوبگان را متمایز کرده است، گزارش، بازیابی شده در ۱۸ اردیبهشت ۱۳۹۳: www.jamejamonline.ir/online/1484485309552531870
۵۸. پایگاه خبری و تحلیلی علمنا (۱۳۹۵) برنامه ایران برای حضور در تحقیقات جنوبگان، مصاحبه، بازیابی شده در ۱۴ تیر ۱۳۹۵: www.elmna.com/2016/07/04
۶۰. پایگاه خبری وزارت راه و شهر سازی (۱۳۹۳) نقشه کریدورهای بین المللی عبوری، بازیابی شده در ۱۲ آذر ۱۳۹۳: www.news.mrud.ir/news/2439
۶۱. پرتال استانداری سیستان و بلوچستان (۱۳۹۴). بخش معرفی استان، قابل دسترسی در: www.sbportal.ir/fa/aboutostan
۶۲. حسینی، دیاکو (۱۳۹۳). «ژئوپلیتیک، جهان ما و آینده قدرت دریایی»، یادداشت، بازیابی شده در ۷ بهمن ۱۳۹۳: www.khabaronline.ir/detail/397291/weblog/DiakoHosseini
۶۳. دفتر آمایش و تلفیق برنامه راه و شهر سازی (۱۳۹۲) نقشه GIS راه های کشور، قابل دسترسی در: www.mrud.ir/Portal/Home/Default.aspx?CategoryId=12106930-5476-ebd4-b0d8-58927f441b5b
۶۴. مرکز مطالعات تکنولوژی دانشگاه علم و صنعت ایران (۱۳۹۲) راه آهن شمال جنوب کلید افزایش توانریت بار، گزارش تحلیلی، بازیابی شده در ۱۹ بهمن ۱۳۹۲: www.tasnimnews.com/fa/news/1392/11/19/27621
۶۵. مهر عطا، رضا (۱۳۹۳). بندر چابهار و راهبرد توسعه جنوب شرقی ایران، بازیابی شده در ۲۵ بهمن ۱۳۹۳: <http://www.tahlileiran.ir/a/614.html>
۶۶. وب سایت سازمان صنعت، معدن و تجارت استان سیستان و بلوچستان (۱۳۹۳)، مزیت های صنعت، معدن و تجارت استان، بازیابی شده در ۲۵ آذر ۱۳۹۳: www.sb.mimt.gov.ir/general_content/147247
۶۷. هدایتی فرد، مسعود. (بی تا) بررسی موانع و راهکارهای توسعه شیلات ایران، قابل دسترسی در مجله الکترونیکی: www.vista.ir/article/234628



منابع لاتین

- ۶۷- Dryad Maritime, (۲۰۱۵). Dryad Maritime release annual maritime crime statistics for ۲۰۱۵. {Report}. Retrieved ۲۲ January ۲۰۱۶, from : www.safety@sea.com/dryad-maritime-release-annual-maritime-crime-statistics-for-۲۰۱۵
- ۶۸- Kristiansen, S. (۲۰۰۵) Maritime Transportation: Safety management and risk analysis. Elsevier. UK.
- ۶۹- Lawrence Airing (۱۹۷۹). Buffer States on the Rim of Asia : Pakistan, Afghanistan, Iran and the Super power, Soviet – American Relations With Pakistan, Iran and Afghanistan, Edited By Hafez mali, Pennsylvania University press.
- ۷۰- Marlow, P.B. (۲۰۱۰). Maritime security: an update of key issues. Maritime Policy and Management, Vol ۳۷ No ۷, pp ۶۶۷-۶۶.
- ۷۱- Microsoft Encarta Reference Library, (۲۰۰۵). ۱۹۹۳-۲۰۰۴ Microsoft Corporation.
- ۷۲- REN۲۱ (۲۰۱۴), Total world energy consumption by source ۲۰۱۳, available at: www.en.wikipedia.org/wiki/Renewable_energy#/media/File:Total_World_Energy_Consumption_by_Source_۲۰۱۳.png
- ۷۳- Sarathy, R. (۲۰۰۶). Security and global supply chain. Transportation Journal, Vol ۴۵ No ۴, pp. ۲۸-۵۱.