

ژئوپلیتیک کرانه‌های دریایی ایران

از دیدگاه

مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی

برگرفته از مطالعات

مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی

تالیف و تدوین

دکتر یداله کریمی پور

دانشگاه تربیت معلم

با همکاری

دکتر محمد حیدری

دانشگاه آزاد اسلامی

زمستان ۱۳۸۸

فهرست مطالب

پیشگفتار	۱
مقدمه	۳
فصل نخست نقش کارکرد ساحل‌ها	
پیشگفتار فصل نخست	۷
ساحل و سیستم جهانی	۸
ICZM و ساحل‌ها	۹
نقش ساحل	۱۰
۱. ساحل و کشتیرانی	۱۰
۲. سازه‌های ساحلی	۱۲
۳. محورهای صنعتی	۱۲
۴. تولید نیرو	۱۳
۵- استخراج نفت - گاز	۱۳
۶. منابع معدنی ساحلی	۱۴
۷. ماهیگیری دریایی	۱۴
۸. آبرزی پروری ساحلی	۱۵
۹. کشاورزی در جلگه‌های ساحلی	۱۶
۱۰. گردشگری ساحلی	۱۶
۱۱. ساحل و نظامی‌گری	۱۸
۱۲. سایر فعالیت‌ها	۱۹
ارزیابی منابع ساحلی	۲۰
منابع فصل نخست	۲۲
فصل دوم مسایل نواحی ساحل	
و ریشه‌یابی آنها	۲۳
نماد ویرانی‌های ساحلی - دریایی و ریشه‌یابی	۲۶

۲۷	۱. تراکم بالای جمعیت ساحلی
۲۸	۲. کشتیرانی
۲۸	۳. نظامی گری
۳۰	۴. آبهای گرم شده
۳۰	۵. تغییر اقلیم
۳۰	۶. فناوری و ماهیگیری تجاری
۳۲	۷. گردشگری
۳۳	۸. رشد اقتصادی
۳۴	نتیجه
۳۵	منابع فصل دوم
	فصل سوم_موقعیت و جمعیت ساحلی ایران
۳۶	در جهان
۳۷	چشم‌انداز طبیعی ایران در جهان
۳۷	در ازای ساحل‌های ایران: رقم‌های متفاوت
۴۴	ایران: ساحل‌های تهی تا تنک
۴۶	ریشه‌یابی تنکی جمعیت ساحل جنوبی
۴۷	فرهنگ و تمدن برّی
۵۰	دگرگونی فضای تاریخی
۵۰	۱. دگرگونی در جهت جغرافیایی تهدیدها
۵۰	۲. محور حیاتی ایران
۵۳	منابع فصل سوم
	فصل چهارم نقش ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک کرانه‌های جنوبی
۵۵	۱. ترانزیت
۵۷	۲. بازرگانی
۵۸	۳. حمل و نقل
۵۹	۴. شیلات
۶۱	۵. نفت و گاز

۶۲	الف. آلودگی ناشی از اکتشاف و بهره‌برداری
۶۳	ب. تردد شناورها
۶۳	پ. جنگ
۶۳	۶. چهار بستر دیگر
۶۳	الف. بستر نظامی و انتظامی
۶۴	ب. گردشگری
۶۴	پ. بستر صنعت
۶۵	ت. بستر کشاورزی
۶۸	منابع فصل چهارم
	فصل پنجم چشم‌انداز محیط زیستی کرانه‌های خزر
۷۰	بشقاب برنج ایران
۷۰	ساحل جنوبی خزر: یک گام تا اشباع
۷۱	گام به گام تا نابودی جلگه‌ی ساحلی
۷۱	آخرین نفس‌های یک دریا
۷۲	۱. خاویار در آستانه‌ی فراموشی
۷۳	۲. شناگاه‌های آلوده‌ی آینده
۷۳	نگاهی گذرا به منشأ آلاینده‌های خزر
۷۴	فعالیت‌های نفتی
۷۴	هجوم فاضلاب‌ها به رودخانه
۷۴	خزر: انبار زباله‌ی کشورهای ساحلی
۷۵	گونه‌های مهاجم وارداتی: تروریست‌های محیط زیست
۷۶	گردشگران و زباله
۷۶	منابع فصل پنجم
	فصل ششم یک ساحل، ده مساله
۷۹	۱. ساحلی که دیده نمی‌شود
۷۹	۲. ساحل جنوبی خزر: کرانه‌های اشغال شده
۸۰	۳. ساحل خصوصی است، وارد نشوید

۴.	یک ساحل، صد آمار	۸۱
۵.	کاربری علمی اراضی: روندی ناممکن	۸۲
۶.	طرح‌های پر خسارت	۸۳
۷.	قربانگاه تابستانی	۸۳
۸.	ساحلی برای جهان چهارمی‌ها	۸۴
۹.	محروم	۸۵
۱۰-	فضای ژئوپلیتیکی: نا امنی راهبردی	۸۶
	نتیجه: بگذار گلها بشکفند	۸۷
	منابع فصل ششم	۸۹
	فصل هفتم: ایران: سه ساحل، سه چشم‌انداز	
۱-	پیامدهای سیاسی تفاوت‌های محیط زیستی کرانه‌ها	۹۲
الف.	تفاوت رژیم بارش کرانه‌ها و نتایج سیاست آن	۹۲
ب.	منابع آب سطحی و زیرزمینی	۹۳
پ.	سیل و زلزله	۹۵
	موقعیت استان‌های ساحلی در کارکردهای اقتصادی	۹۶
	کرانه‌ی خزر: ساحل کشاورزی - گردشگری	۹۷
	کرانه‌ی خلیج فارس: ساحل نفتی - گازی و تجاری	۹۸
	محور اصلی صادرات - واردات کشور	۹۹
	محور اصلی تولید و صدور نفت - گاز	۹۹
	محور ماهیگیری	۱۰۰
	پیامدهای استراتژیک رویکردهای اقتصادی ساحلی	۱۰۱
الف.	محور حیاتی ایران	۱۰۱
ب.	ساحل خفته ایران	۱۰۱
پ.	ساحل روستا	۱۰۲
	پیامدهای استراتژیک تضاد تراکمهای جمعیت	۱۰۲
الف.	ساحل در حال اشباع	۱۰۲
ب.	ساحل تهی	۱۰۴

- سواحل، همبستگی‌های فرهنگی و پیامدهای استراتژیک ۱۰۵
- استان‌های ساحلی و همگنیهای قومی ۱۰۶
- میزان همبستگی زبانی با هسته مرکزی ۱۰۶
- میزان همبستگی‌های مذهبی با هسته مرکزی ۱۰۷
- پیامدهای استراتژیک ۱۰۷
- تفاوت‌های ژرف در فضای راهبردی پیرامونی ۱۰۹
- الف. کرانه خلیج فارس: دریای جنگ ۱۰۹
- ب. کرانه‌ی دریای خزر: امنیت تاریخی ۱۱۰
- ج: کرانه دریای عمان: پرت و در حاشیه ۱۱۰
- یک پیامد استراتژیک ۱۱۱
- الف. کرانه خلیج فارس: فضای تمرکز قوای استراتژیک ۱۱۲
- ب. کرانه‌ی دریای عمان: پشتیبان خلیج فارس ۱۱۲
- پ. کرانه جنوبی خزر: پراکنش بسیار محدود و محلی ۱۱۲
- مساله اصلی و غیرراهبردی سواحل ۱۱۴
- الف- قاچاق کالا: مساله‌ی همیشگی کرانه‌های شمالی خلیج فارس ۱۱۵
- ب. درهم ریختگی: مساله‌ی اصلی کرانه‌های خزر ۱۱۵
- پ. عقب ماندگی: مساله پایه‌ای کرانه مکران ۱۱۶
- پیامدهای امنیتی ۱۱۶
- ساحل‌ها و تفاوت‌های ژرف در جایگاههای بازرگانی ۱۱۷
- پیامدهای راهبردی ۱۱۸
- ساحل‌ها: نابرابری‌های اجتماعی و پیامدهای سیاسی ۱۱۹
- الف. کرانه‌ها و عقب ماندگی فرهنگی ۱۱۹
- ب. کرانه‌ها و عقب ماندگی تخصصی ۱۱۹
- پ. کرانه‌ها و خدمات زیربنایی ۱۲۰
- ت. کرانه‌ها و درآمد سالیانه خانوارها ۱۲۱
- پیامدهای سیاسی ۱۲۱
- منابع فصل هفتم ۱۲۴

فصل هشتم: پیامدهای محیط زیستی جنگ و نظامی گری در

۱۲۵.....	خلیج فارس.....
۱۲۷.....	پیامدهای ساحلی نظامی گری در خلیج فارس.....
۱۲۷.....	پایگاه‌های نظامی و پیامدهای محیط زیستی.....
۱۳۱.....	الف) اشغال فضا.....
۱۳۱.....	ب) رشد نظامی گری.....
۱۳۳.....	پ) افزایش حساسیت‌های منطقه.....
۱۳۴.....	ارزشهای استراتژیک کرانه‌های خلیج فارس برای ایران.....
۱۳۴.....	منبع اصلی ارزآوری.....
۱۳۵.....	محور صادرات - واردات کشور.....
۱۳۶.....	قطب تامین انرژی داخلی.....
۱۳۶.....	قطب تولید کشاورزی و شیلات.....
۱۳۶.....	خوزستان و پایگاه‌های نظامی ساحلی.....
۱۳۷.....	بوشهر و پایگاه‌های نظامی.....
۱۳۸.....	هرمزگان و پایگاه‌های نظامی.....
۱۳۹.....	جنگ و نفت خام.....
۱۳۹.....	الف. جنگ نفت کشها.....
۱۳۹.....	ب. جنگ و چاههای نفت.....
۱۳۹.....	پ. رهاسازی نفت خام.....
۱۴۰.....	اقتصاد و چهار جنگ خلیج فارس.....
۱۴۱.....	جنگلها و نخلستان‌های ویران.....
۱۴۴.....	پیامدهای منطقه‌ای و ساحلی تهدیدها.....
۱۴۵.....	دیگر میراث‌های جنگ.....
۱۴۷.....	کانون‌های شهری ساحلی و نظامی گری.....
۱۴۹.....	منابع فصل هشتم.....
	فصل نهم: پیامدهای نظامی گری در کرانه‌های خزر
۱۵۱.....	پیامدهای محیط زیستی نظامی گری در کرانه‌های خزر.....

۱۵۲	روسیه و نظامی گری خزری
۱۵۳	آذربایجان و نظامی گری خزری
۱۵۳	ترکمنستان و نظامی گری خزری
۱۵۴	قزاقستان و نظامی گری خزری
۱۵۵	ایران و نظامی گری خزری
۱۵۶	ایالات متحده
۱۵۶	پادگان خزر
۱۵۷	نتیجه
۱۵۸	منابع فصل نهم
	فصل دهم: سواحل صلح
۱۶۱	مسایل راهبردی امنیت ساحلی
۱۶۳	هدف‌های راهبردی
۱۶۳	ضرورت امنیت پایدار
۱۶۶	۱. سازمان یا شورای همکاری خلیج فارس
۱۶۶	۲. شورای همکاری خزر
۱۶۶	۳. سازمان همکاری‌های اقیانوس هند
۱۶۶	۴. هماهنگی با جامعه‌ی جهانی
۱۶۷	سواحل و ایده‌های پیشنهادی
۱۶۷	ساحل دریایی عمان: ایده‌های فراگیر توسعه
۱۶۹	ساحل خلیج فارس: راهکارها
۱۶۹	غیر نظامی کردن جزایر
۱۶۹	غیر نظامی کردن کانون‌های شهری
۱۷۰	متنوع ساختن بنادر
۱۷۰	توسعه‌ی منابع آبی
۱۷۱	ساحل خزر: ایده‌های راهبردی
۱۷۱	انتقال آب خزر
۱۷۱	تغییر فضای سیاسی خزر

- ۱۷۲..... ساماندهی ساحل خزر
- ۱۷۲..... سازه‌های مدیریتی
- ۱۷۲..... شورای ملی توسعه پایدار سواحل و جزایر
- ۱۷۳..... آموزش نیروهای نظامی - انتظامی
- ۱۷۳..... دفتر سمینارهای شش ماهه
- ۱۷۴..... لایحه یا طرح ویژه
- ۱۷۵..... واژه‌نامه
- ۱۷۵..... انگلیسی به فارسی

پیشگفتار

مناطق ساحلی به عنوان فصل مشترک و محل تلاقی دو زیست بوم خشکی و دریا دارای ویژگی‌های منحصر به فردی از جنبه‌های مختلف می‌باشند. علی‌رغم وجود تعاریف و دیدگاه‌های گوناگون در این زمینه آن چه به عنوان فصل مشترک مباحث مرتبط قابل توجه است، تلاش همه جانبه از سوی اکثر کشورهای ساحلی برای اجرای برنامه‌های یکپارچه مدیریتی در مناطق ساحلی در راستای تحقق توسعه پایدار می‌باشد.

جمهوری اسلامی ایران با داشتن سواحل طولانی شامل کرانه‌های سرزمینی و جزایر در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، مجموعاً بالغ بر ۵۸۰۰ کیلومتر و برخورداری از منابع و پتانسیل‌های سرشار، اقدامات اساسی در زمینه‌ی رفع موانع توسعه‌ی مناطق ساحلی را در دستور کار خود قرار داده است که در این ارتباط می‌توان به راهکار اجرایی شماره ۴۰ از فصل حمل و نقل برنامه سوم و نیز ماده‌ی ۶۳ قانون برنامه‌ی چهارم توسعه‌ی کشور و آیین‌نامه‌ی اجرایی آن اشاره نمود. در عین حال وجود توصیه‌ها و یا الزامات در سطوح ملی و بین‌المللی نیز، اهمیت و ضرورت اقدام در این خصوص را دو چندان نموده است.

سازمان بنادر و دریانوردی (PMO) به عنوان نماینده سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، و متوالی امر دریانوردی کشور، نزدیک به یک دهه قبل تلاش نمود تا با ایجاد هماهنگی و تعامل ما بین سایر دستگاه‌های اجرایی در کشور که به نوعی با مناطق ساحلی در ارتباط می‌باشند، تحقق مدیریت یکپارچه در سواحل کشور را به عنوان یک ضرورت در سطح ملی مطرح نماید. در همین راستا طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور (ICZM) با هماهنگی نمایندگان تام‌الاختیار ۲۰ سازمان و دستگاه مرتبط از سال ۱۳۸۲ آغاز گردید که با توجه به جنبه‌های مختلف و متنوع مؤثر در مناطق ساحلی، نزدیک به ۳۰ موضوع مطالعاتی را در بر گرفت. از جمله موضوعات مورد بحث در این طرح ملی، بررسی جایگاه سیاسی و امنیتی سواحل به عنوان یکی از موضوعات با اهمیت و مؤثر در مناطق ساحلی کشور می‌باشد. در این کتاب که حاصل پژوهش انجام گرفته در این بخش از طرح ملی ICZM کشور می‌باشد. سعی گردیده تا ضمن معرفی و بررسی اهمیت مناطق ساحلی کشور از دیدگاه استراتژیک و تشریح جوانب مختلف این مقوله در توسعه مناطق ساحلی، تصور موجود این مناطق همراه با راهکارهای رفع مشکلات و تنگناها به منظور شناخت بیشتر مخاطبان ارایه گردد. لازم می‌داند مراتب تشکر و قدردانی خود از کلیه عوامل اجرایی این مطالعات من جمله آقایان دکتر محمد حیدری ناظر محترم مطالعات

سیاسی و امنیتی، دکتر افشین دانه کار مدیر محترم طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور و نیز دکتر یدالله کریمی پور مدیر محترم پروژه اعلام نماید. امید است تلاش صورت گرفته در ایجاد این اثر با ارزش به عنوان اقدامی مؤثر در راستای توسعه و اعتلای کشور، مورد استفاده کلیه اندیشمندان، متخصصین، پژوهشگران و علاقه‌مندان قرار گیرد.

سید عطاء... صدور

معاون وزیر

و

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی

مقدمه

دست کم از سده‌ی نوزده و آغاز انقلاب صنعتی بدین سو، سه عامل پایه‌ای و توانمند، زمینه و بستر ساز برهم خوردن تعادل‌های طبیعی در کرانه‌ها بوده‌اند: - افزایش تصاعدی و غم‌انگیز جمعیت و رفاه‌جویی سیری ناپذیر آن، - رشد و قدرت تکنولوژیکی این جمعیت از جمله برای تغییر زنجیره غذایی - و مهمتر از آن نبود یا کاستی‌های مدیریت ساحلی .

در کرانه‌ها به ویژه در کانون‌ها و نواحی شهری، جایی که محیط ساخته شده به جای طبیعت می‌نشیند، برخلاف ناحیه‌های کم تراکم درون قاره‌ای یا قلمروهای تراکم متوسط کشاورزی جلگه‌ای، تاثیرات شدید به هم خوردن اکوسیستم‌ها، به عنوان مداخله‌ی بدخیم انسانی به شدت خود را نمایان ساخته است. هفت جلوه‌ی پایه‌ای شیوه‌ی تولید سرمایه‌داری، بیش از سایر پدیده‌ها در چشم‌اندازهای ساحلی خود را نمایان ساخته است:

۱- گرایش مستمر جمعیت و استقرار آن در اشکال کانون‌ها و هسته‌های جمعیتی که در بیشتر محورهای کرانه‌ای جهانی، در قالب متروپولیتن‌ها و مگالا پلیس‌های شهری خود را نمایان ساخته است. در ایران نیز کرانه‌ی هشتصد کیلومتری جنوب خزر که نامزد تکوین طولانی‌ترین مگالا پلیس در خاورمیانه و شمال آفریقا می‌باشد در حال شکل‌گیری است. استقرار تمرکزی جمعیت کرانه‌ای، در واقع ریشه و زیربنای چند پیامد دیگر به شمار می‌رود؛

۲- آلودگی گسترده و گسترش یابنده‌ی دریا و محورهای ساحلی ناشی از: منابع آلودگی مستقر در خشکی (مهمترین و ملی‌ترین منبع آلودگی)، فعالیت‌های استخراج نفت و گاز، کشتیرانی و ...؛

۳- تنگناهای کرانه‌ای ناشی از دگرگونی‌های طبیعی و زیستی. از جمله تغییرات آب و هوایی برخاسته از گرم شدن زمین، تغییرات تراز آب، هجوم گونه‌های مهاجر تغییر فیزیک آب، سونامی و ...؛

۴- تنگناهای برخاسته از شیوه‌های تولید سرمایه‌داری به ویژه سرمایه‌داری لجام گسیخته و ابتدایی از جمله در قالب ساخت و سازهای بدون طرح و برنامه، تغییر کاربری زمین‌ها در حریم کرانه‌های رودخانه‌ای و دریایی، خصوصی و شخصی کردن کرانه‌ها، گریز از قانونمندی در جهت شیوه‌ی بهره‌برداری حقوقی و منطقی استقرار فعالیت‌ها و ساخت و سازها به ویژه در زمینه‌ی جهانگردی؛

۵- دست کم در دو سده‌ی اخیر، کرانه‌ها در چشم‌انداز جهانی، قطب‌های برتر و گاه مطلق صادرات - واردات حتی برای کشورهای محاط در خشکی بوده‌اند؛ توانمندی‌ها و تنگناهای ناشی از این پدیدار دایمی، در قالب جنب و جوش‌ها و بحران‌ها، در بندرها، شهربندرها، استان‌ها و ایالت‌های کرانه‌ای، سیمای روزمره و همیشگی این محورها و ناحیه‌هاست؛

۶- کنش‌های گسترده و گسترش یابنده‌ی صنعتی، در قالب تولید نیرو، ماهیگیری و صید آبیان (صنعتی - سنتی)، ساخت و تعمیر شناورها و سایر فعالیت‌های صنعتی، دست کم در کرانه‌های شمال شرقی ایالات متحده، اروپای شمال غربی، جنوب و مرکز ژاپن و ... نقش اصلی و فراگیر را در اختیار دارد. همین پدیده‌ها و آثار ناشی از آن، دل مشغولی بزرگ مدیریت‌های ناحیه‌ای و گاه ملی برخی از کشورها است.

۷- و سرانجام هفتمین پدیدار کرانه‌ای در مقیاس جهانی، فعالیت‌های استقرار یافته‌ی نظامی و گارد ساحلی در کرانه‌ها با ابعاد، نقش‌ها و هویت‌های ویژه‌ی خود است.

اما تا جایی که به کرانه‌های کشورمان بر می‌گردد، به دلیل شرایط پیچیده و حساس در محیط استراتژیک پیرامونی، علاوه بر وجود جلوه‌های هفتگانه مذکور، به دلیل فضای امنیتی چیره بر دریا و کرانه‌ها به ویژه در جنوب، شرایط بس پیچیده و درهم و برهم بوده و نیازمند توجه کانونی تصمیم‌سازان است. چنان که پیامدهای سه جنگ در ۲۶ سال گذشته در خلیج فارس و پیرامونش، چنان ابعاد گسترده‌ای داشته است که آن را به کانون استراتژیک سیاست‌های جهانی، منطقه‌ای و ملی تبدیل ساخته است. این در حالی است که خزر و پیرامونش نیز در حال تبدیل شدن به منطقه‌ای ژئوپلیتیک با همه‌ی ساز و کارش است.

همین فضای حاکم بر کرانه‌ها در نیم سده‌ی اخیر زمینه‌ساز دل مشغولی دولت - ملت‌ها بوده است. در همین ارتباط طی چند دهه‌ی اخیر، ایران نیز برای رویارویی با چالش‌های گوناگون و همه‌جانبه‌ی ساحلی در حال هم‌آوا شدن با سیاست‌های جهانی است.

این نوشته که بخش کوچکی از یک پژوهش گسترده‌تر می‌باشد. بر آن است تا ضمن ارایه چشم‌اندازی کلی و عمومی از سواحل ایران و فضاهای حاکم بر آن‌ها، از جمله توانمندی‌ها و چالش‌ها به دسته‌بندی آنها پرداخته و راه‌های چیرگی بر پیامدهای منفی شیوه‌ی توسعه سرمایه‌داری را جستجو نماید.

این کتاب شامل ده فصل است. در فصل‌های اول و دوم نقش و کارکرد ساحل در چشم‌اندازی عمومی مورد بررسی قرار گرفته است. در عین حال در همین فصل‌ها ضمن نظری کلی به تنگناهای ساحلی، ریشه‌ی این تنگناها و مشکلات آن مورد بررسی قرار گرفته است. در فصل‌های سوم و چهارم، کارکرد کرانه‌های جنوبی از نقطه‌نظر نقش‌ها و تنگناها با سایر کرانه‌های کشور مورد بررسی بوده است. موقعیت و جمعیت ساحلی ایران و چالش‌های محیط زیستی این ساحل‌ها در کانون توجه این فصل‌ها است. فصل‌های پنجم و ششم، به ساحل خزر، مسایل، تنگناها، قابلیت‌ها و توانمندی‌های اختصاص دارد. در فصل پنجم همین بخش با عنوان نوار ساحلی خزر: یک گام تا اشباع، چالش‌های محیط زیستی این کرانه به بحث گذاشته شده است و در فصل ششم با عنوان؛ یک ساحل: ده مساله، در یک بررسی تلفیقی میدانی - کتابخانه‌ای، مسائل پایه‌ای ساحل جنوبی مورد کندکاوری قرار گرفته است.

در فصل هفتم با عنوان ایران، سه ساحل، سه چشم‌انداز، تفاوت ژرف چشم‌اندازها و مسائل، طی ۹ بند تفاوت‌ها و تضادهای سه ساحل جنوبی، جنوب خاوری و شمالی مقایسه شده است. در فصل‌های هشتم و نهم، تفاوت کرانه‌های ایران از نظرگاه فضاهای استراتژیک حاکم بر آن‌ها بررسی شده است. در عین حال در این بخش تأثیر کارکردهای امنیتی، نظامی و جنگی بر محیط زیست خلیج فارس، دریای عمان، خزر و کرانه‌هایشان، مورد بررسی بوده است.

در فصل پایانی با عنوان چه باید کرد؟ ضمن مروری بر دستاوردهای کتاب، راهکارهای توسعه‌ی پایدار کرانه‌های ایران از منظر شاخص‌های ICZM بیان شده است.

فصل نخست

نقش کارکرد ساحل‌ها

«سیاره ما نامی به خود گرفته است. پیشینیان تا پس از آن که دور تا دور خود را خشکی دیدند. آن را زمین نام نهادند. اما اگر می‌دانستند که زمین واقعاً چگونه است. پس از مشاهده‌ی گسترده آب که ۷۰/۸ درصد پهنای آن را پوشانده بی‌شک آن را اقیانوس می‌نامیدند»

(Egel, ۱۹۷۲)

پیشگفتار فصل نخست

کرانه‌های دریایی و اقیانوسی در درازای تاریخ بستری پر کشش برای سکونت انسان بوده‌اند. گفته شده است: «انسان از نظر تاریخی از مخلوقات ساکن کرانه‌ای بین آب و خشکی بوده و مانند خرچنگ، درون لایه‌ی مترکم زیرین گازه‌های هوا در سطح زمین حرکت می‌کند.ها با آن که همواره درون آب زندگی نمی‌کنند، هرگز از آن دور نیستند.» (هاگت، ۱۳۷۳، ۱۳۷). تا آن‌جا که به پیدایش تمدن‌ها، چونان تمدن‌های دجله و فرات (ایلام ۱، سومر ۲، آکد ۳ و آشور ۴)، نیل، سند، هوانگهو ۵، یانگ تسه ۶ و سی کیانگ ۷ برمی‌گردد، همگی در موقعیت جغرافیایی جلگه‌ای، یعنی سرزمین‌های هموار منتهی به ساحل‌های دریایی و اقیانوسی جوانه‌زده، به بار نشسته و نشو و نما یافته‌اند. شاید تنها تمدنی که دور از هر گونه رودخانه‌ی بزرگ شکل گرفت و مقیاس جهانی نیز یافت، تمدن ایرانی بود.

اما از آغازهای انقلاب دریانوردی در سده‌ی شانزده، ساحل‌های دریایی، آرام آرام و بیش از هر جای دیگر زمین، جمعیت‌ها و فعالیت‌ها را به سوی خود کشاندند. با انقلاب دریانوردی رویکرد تاریخی بشر که تا این سده بر خشکی‌نگری استوار بود، دچار دگرگونی ژرف شده و تا آن‌جا که به مدیترانه‌ی جنوبی و شبه جزیره‌ی ایبری ۸ و سپس شمال غرب اروپا بر می‌گردد، دریانگری، جایگزین نگرش پیشین شد. نتیجه‌ی انقلاب دریانوردی (گذشته از ریشه‌هایش) که بشر را وارد عصر و ساحت نوینی کرد، دگرگونی‌های آرام اما استوار و پایدار در همه‌ی چشم‌اندازهای بشر ساخت به ویژه دگرگونی در شیوه‌ی تولید بود.

از جمله دستاوردهای دریانگری، تبدیل اقتصاد شهری به اقتصاد ملی و سپس اقتصاد جهانی و در نهایت رفاه نوع بشر در چشم‌انداز جهانی بوده است. سده‌ی بیستم که در انتهای ۵۰۰ سال تغییر و دگرگونی در شیوه‌ی تولید، زیست و نگرش تاریخی بشر از خشکی‌نگری، خشکی‌طلبی و خشکی‌زیبی به دریانگری، دریاجویی و دریازیبی قرار دارد، پر رونق‌ترین و پر دادو ستدترین سده در درازای تاریخ بود.

۱. Elam
۲. Sumer
۳. Akkad
۴. Assyria
۵. Huang He
۶. Yangtze
۷. Si kiang
۸. Iberian peninsula

مهم‌ترین نتیجه‌ی فضایی - مکانی دریانگاری و دریا محوری در نیم هزاره‌ی اخیر، کشیده شدن جمعیت‌ها به ساحل‌ها و کرانه‌ی رودهای بزرگ منتهی به دریا بوده است. چنانکه گفته شده است: «در پایان سال ۲۰۰۰، حدود دو سوم مردم جهان، یعنی ۳/۷ میلیارد نفر، در حاشیه‌های ۶۰ کیلومتری از ساحل، زندگی می‌کردند (پاک؛ علی، ۱۳۸۴). هر چند این رقم در برخی منابع، حدود ۳۹ درصد جمعیت جهان شمرده شده است. این در حالی است که تا آغازهای دهه‌ی هشتاد سده‌ی بیستم بیش از سه چهارم بزرگترین مراکز شهری دنیا، هر یک با بیش از ۴ میلیون جمعیت، در کرانه‌های اقیانوس‌ها یا دریاچه‌ها قرار داشته و بیشتر شهرهای باقی‌مانده مانند لندن، نیویورک و پاریس نیز در کنار رودهای بزرگ جای گرفته‌اند (هاگت، پیشین: ۲).

با نگاهی به چگونگی پراکنش جهانی جمعیت در سال ۲۰۰۷، گرایش شگفت‌آور انسان به گزینش کرانه‌های دریایی برای نشیمن آشکارتر می‌شود. چنان که در چشم‌انداز کروی، در کنار فلات‌ها و دشت‌های تنگ و نیز رشته کوه‌های کم جمعیت و بیابان‌ها، کویرها، مرداب‌ها، باتلاق‌ها، بیشه‌زارها، ساوان و استپ‌های بسیار کم جمعیت و گاه تهی، کرانه‌های دریایی - اقیانوسی و جلگه‌ی رودخانه‌های بزرگ، به محورهایی برای تراکم و انبوهی جمعیت و گاه در حال انفجار تبدیل شده‌اند. چنان که آمده است: «قاره‌های اوراسیا، استرالیا و آمریکای جنوبی شبیه صدف‌های خالی هستند. چه اکثر جمعیت این قاره‌ها در حواشی تجمع یافته‌اند. در استرالیا، نیمی از کل جمعیت تنها در پنج بندر این قاره مستقر شده‌اند و اکثر جمعیت باقی‌مانده نیز در نزدیکی سواحل، سکونت اختیار کرده‌اند.» (جردن؛ تری جی و دیگران، ۱۳۸۰، ۷۴).

ساحل و سیستم جهانی

رهسپار شدن آدمیان به سوی ساحل‌ها، رویکردی تاریخی بود که از آغازهای سده‌ی شانزده در مدیترانه‌ی جنوبی و به ویژه در شبه جزیره‌ی ایبری (اسپانیا و پرتغال) رخ داد. دستیابی به هند، چین و به طور کلی خاور پر رمز و راز و افسانه‌ای، به ویژه بازار ادویه‌ی آن‌ها از راه دریا، زمینه‌ای را برای آغاز عصر اکتشافات جغرافیایی و سپس انقلاب بازرگانی مهیا ساخت. طلا و نقره‌ی هنگفت پرو و مکزیک بار کشتی‌ها شد و به سوی بندرهای اسپانیا روان گردید. آوازه‌ی ثروت‌های افسانه‌ای قاره‌ی جدید، گروه گروه مردم را که هزاران سال اسیر و در بند خشکی بودند، روانه‌ی ساحل‌ها ساخت. شهر - بندرهای فقیر و مندرس دیرین پر رونق شد و بندر - شهرهای نو در کرانه‌ها جوانه زدند.

همان‌گونه که جورج مودلسکی باورمند است، پایه و زیربنای سیستم نوین جهانی ۱ از ۱۵۰۰ میلادی و با پیدایش منطقه‌ی جهانی شکل گرفت. از نظر گاه وی تا پیش از دوره‌ی جدید همه‌ی نواحی جهان در انزوای

نسبی از یکدیگر به سر می‌بردند و در پی عصر اکتشافات جغرافیایی بود که اندرکنش‌ها (تعاملات) به ویژه مبادلات بازرگانی تند و تندتر شد (Modelski, ۲۰۰۸). ایمانویل والراشتاین (Wallerstein, ۲۰۰۴) نیز با اشاره به این که ویژگی سیستم جهانی در تاریخ "پیدایش نوعی تقسیم کار بین بخش هسته و پیرامون" است، نخستین مرحله‌ی توسعه‌ی اقتصاد نوین جهانی را در فاصله‌ی ۱۶۰۰ - ۱۴۵۰ میلادی می‌داند که طی آن بخش هسته از ناحیه‌ی مدیترانه به شمال غرب اروپا انتقال یافت. اما از نیمه‌ی دوم سده‌ی هجدهم تا سده‌ی بیستم، با غلبه‌ی بعد صنعتی اقتصاد، گسترش و یکپارچگی اقتصاد در سطح جهان بر پایه‌ی بازرگانی دریایی، ساحل محوری بیش از پیش آشکار شد.

به هر روی، عینیت یافتن سیستم جهانی از سده‌ی شانزده (آغاز عصر دریانوردی جهانی انسان) و نیز گسترش این پدیده در تمام کره‌ی زمین، با تکیه‌گاه کرانه‌ها به انجام رسیده است. هم‌اکنون نیز ساحل‌ها با کشاندن جمعیت‌ها و فعالیت‌ها به سوی خود، به عنوان تکیه‌گاه و دروازه اقتصاد، همچنان نقش بی‌رقیب خود را میان تمام فضاهای زمین در زمینه‌ی جذب جمعیت‌ها و فعالیت‌ها ایفا می‌کنند.

ICZM و ساحل‌ها

ساحل‌ها که تکیه‌گاه و پایه‌ی تمدن نوین بوده‌اند. هنوز در کانون توجه جهانی قرار دارند. اما این نوارها با کشاندن پی در پی مردم و فعالیت‌ها به سوی خود، از سویی زمینه‌ی تمرکز جمعیت در حال اشباع و ساخت و سازهای بی‌رویه در کرانه‌ها شده و از سوی دیگر همین جمعیت در حال گسترش، با آوردن هزاران نوع آلوده‌ساز به این نوار، ضمن گسترانیدن پهنه‌های آلودگی به ساحل‌ها و دریاها، زمینه‌ساز کاهش گونه‌گونی زیستی و حتی نابودی اکوسیستم‌های طبیعی و زیبای این پهنه‌ها بوده است؛ ساخت و سازهای بی‌رویه و اشغال و تصرف زمین‌های ساحلی، چهره و چشم‌اندازهای کرانه‌ها را هر روز بیش از پیش دگرگون می‌سازند.

تمرکز جمعیت - فعالیت در ساحل و صدها تنگنای برخاسته از آن به حدی است که برخی پیش‌بینی کرده‌اند، ساحل‌ها در حال مرگ هستند و با مرگ آن‌ها، تمدن دریایی نیم هزاره‌ی اخیر نیز به پایان خواهد رسید و بشر به ناچار می‌بایست سمت و سو و جهت دیگر جغرافیایی را برای تمدن بعدی پیدا کند. در عین حال ساحل‌ها نوارهایی هستند که به دلیل موقعیت خود، گرانیگاه تنش‌ها و بحران‌های بین‌المللی دولت‌های ساحلی نیز می‌باشند و همین ویژگی، این نوارها را دست کم در برخی از محورها، برای زندگی ناامن می‌سازد.

اما مدیریت‌های سیاسی دولت‌های ساحلی به جای تسلیم شدن در برابر این واقعیت، یعنی مرگ آرام ساحل، از دهه‌ی ۱۹۵۰، حرکتی جهانی را در راستای اعمال مدیریت یکپارچه ۱ برای نجات آن‌ها پیشنهاد

کردند. این حرکت که سازمان ملل متحد و سازمان‌های وابسته به آن، مانند NED و IOC نیز به پشتیبانی آن برخاستند، از سال ۱۹۹۲ و پس از برگزاری «کنفرانس بین‌المللی محیط زیست و توسعه» موسوم به «اجلاس زمین» در ریو دو ژانیروی برزیل شتاب گرفت. در این اجلاس بهترین گزینه برای نجات ساحل، اعمال «مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی»^۲ شناخته شد شتاب برای نجات ساحل به حدی میان ملت‌ها گسترده شده است که تا ژانویه ۲۰۰۲، دست کم بالغ بر ۱۴۵ کشور، با پذیرش مفاهیم و اصول مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی (ICZM) به حرکت جهانی نجات ساحل پیوستند و در همین زمینه تعداد طرح‌های نجات ساحل تا همین تاریخ به ۶۲۲ مورد افزایش یافت. به نظر می‌رسد تا پایان سال ۲۰۱۲، این رقم تمام کشورهای ساحلی را در بر خواهد گرفت.

گرچه ICZM به عنوان یکی از بهترین گزینه‌ها برای پرداختن به تنگناهای کنونی و دراز مدت کرانه‌های دریایی و اقیانوسی، مانند از بین رفتن گونه‌های جانوری و گیاهی، کاهش کیفیت آب، دگرگونی در چرخه‌های هیدرولوژیک، از بین رفتن منابع ساحلی، هماهنگی با جریان بالا آمدن سطح تراز آب‌ها و سایر تنگناهای ساحلی شناخته شده است (Cicin – Sain, ۱۹۹۸). اما نابسامانی و درهم ریختگی ساحل‌های ایران، به اندازه‌ای گسترده شده که علاوه بر به کارگیری شیوه‌های معمول برای ساماندهی سواحل، تمهیدات دیگری نیز ضروری است. به هر روی نخستین گام در این مسیر شناخت همه جانبه چشم‌اندازهای ساحلی ایران می‌باشد که از بخش دوم، در دستور کار این نوشته قرار دارد.

نقش ساحل

گیرایی ساحل‌های دریایی - اقیانوسی در کشاندن جمعیت و فعالیت‌ها به سوی خود، برخاسته از کارکردهای دوگانه و تو در توی ساحل و دریا بوده و همین پیوند و آمیختگی، زمینه‌های قانونی شدن ساحل‌ها را در اقتصاد جهانی مهیا ساخته است. ساحل در مرکز سیستمی پیچیده کنش‌ها و اندرکنش‌های انسانی - طبیعی قرار دارد. نقش‌های عمومی ساحل‌ها در جهان یادآور ارزش‌های گوناگون این جایگاه‌های تمدن دریایی در نیم هزاره‌ی اخیر است.

۱. ساحل و کشتیرانی

شمار شناورهای بزرگ کالابر ناوگان جهانی تحت نظر سازمان جهانی دریانوردی (IMO) ۱ تا سال ۲۰۰۲، ۴۶۰۰۰ فروند بود که در پایان سال ۲۰۰۵ به بیش از ۵۰۰۰۰ کشتی رسید که بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل کالا

۲. Integrated Costal Zone Management

۱. International Maritime Organization

را در مقیاس جهانی از نظر وزنی در اختیار داشته است. انگیزه‌ی گرایش به تجارت جهانی کالا از طریق کشتی‌های بزرگ به ویژه کالاهای پرحجم، کم بودن هزینه‌های حمل از این طریق است. در دهه‌ی ۷۰ سده‌ی گذشته، برآوردی دقیق در زمینه‌ی نقش ترجیحی حمل کالا با کشتی نسبت به وسایل زمینی و هوایی ارائه شده است. بر این نسبت هزینه‌ی حمل کالا میان کشتی و هواپیما، کامیون، راه‌آهن و خط لوله به ترتیب ۱/۴۸۰، ۱/۱۵۰، ۱/۲۲، ۱ و ۱/۷ برآورد شده است.

فرمانروایی ناوگان تجاری در اقتصاد حمل و نقل جهانی با چهار گرایش نوین در کشتی‌سازی، هر روز بیش از پیش تحکیم می‌یابد. تخصصی شدن کشتی‌ها، افزایش گنجایش کشتی‌ها، افزایش سرعت آن‌ها و تحول پی در پی بندرها و سازه‌های بندری، این چهار گرایش را رقم می‌زنند. گنجایش یک کشتی بخار انگلیسی که در سال ۱۸۳۰ برابر با ۱۴۸ بشکه بود. در ۱۹۴۵ به ۶۵۰ بشکه رسید. این گنجایش در نفت کشهای دهه‌ی هشتاد به ۵۰۰ هزار تن یا به بیش از ۳ میلیون بشکه رسید (دروثو، ۱۳۷۴، ۴۴۸). این کشتی‌ها با سرعت بیش از ۱۸ گره در ساعت (۳۳ کیلومتر) می‌توانند در شبانه روز بیش از ۸۰۰ کیلومتر راه پیمایند. از سوی دیگر به موازات تحول در کشتی‌های حمل نفت خام و فرآورده‌های آن، کشتی‌های کانتینر بر، کشتی‌های ویژه‌ی حمل میوه از جمله موز، سنگ‌های معدنی و صدها کالا دیگر، عرصه اقیانوس‌ها را جولانگه این شناورها ساخته است.

به هر روی می‌توان تصور نمود که با حذف فرضی ناوگان کشتیرانی، جهان پیشرفته به دوران تاریکی (قرون وسطی) برخواهد گشت. زیرا چنان چه حمل و نقل به خشکی‌ها و راه‌های زمینی و هوایی سپرده شود، می‌توان تصور نمود که کشتزارها، بیشه‌ها، جنگل‌ها، جلگه‌ها، بیابان‌ها و کوهستان‌ها، انباشته از راه‌ها و فرودگاه‌ها، پایانه‌ها و سایر سازه‌های حمل و نقل خواهند شد و در مقیاس عمومی هیچ زیستگاهی بر روی خشکی باقی نخواهد ماند. به عنوان نمونه، برای حمل بار تنها یک نفت کش غول پیکر ۵۰۰ هزار تنی به ۲۵ هزار کامیون بزرگ نیاز است.

پایانه‌های بندری به عنوان مبدأ و مقصد روزانه و همیشگی این ناوگان شگفت‌آور جهانی، همواره شلوغ‌ترین و پر تحرک‌ترین نقطه‌ها، هسته‌ها و محورهای زمین به شمار می‌روند. جهانی که در آن می‌بایست بیش از ۱۴۰۰ کارکرد تخصصی در یک سیستم گرد هم جمع شده باشد تا سازمان‌دهی آمد و شد دریایی را به انجام رسانند.

تجهیز شناورها و آماده ساختن آن‌ها برای مقاصد متفاوت، کار بارگیری و باراندازی و نقل و انتقال کالاها، شرکت‌های بیمه و کارگزاران پر تحرک آن‌ها، بورس‌ها و دفاتر اجاره و چارتر کشتی‌ها، شرکت‌های دلال و فروشنده‌ی اطلاعات، مؤسسات نجات کشتی‌ها، گمرک‌ها و صنایع کشتی‌سازی، تنها شماری از فعالیت‌های

بندری به شمار می‌آیند که بر کرانه‌ی صدها سازه‌ی متفاوت دریایی پیش از این تجهیز شده، وظیفه‌ی سازماندهی آمد و شد کشتیرانی جهانی در قالب شیوه‌ی تولید سرمایه‌داری را به عهده دارند.

۲. سازه‌های ساحلی

از آن‌جا که ساحل‌ها محورهای پیوند حمل و نقل جهانی خشکی - دریایی هستند، لذا صدها سازه‌ی مرتبط با یکدیگر را با هدف پخش قضایی کالا در قالب سیستم‌های بندری و ویژه بندر - شهرها به سوی خود می‌کشاند. کار سازماندهی پیوند حمل و نقل دریا - خشکی و هدایت روزانه و بدون وقفه‌ی آن نیازمند پیدایش صدها نوع زیر ساخت و سازه‌ی انسان ساخت در درازای ساحل‌ها و یا در پهنه‌ی خشکی‌ها است. ساخت، بازسازی و نوسازی اسکله‌ها، موج‌شکن‌ها، دیواره‌های دفاعی ساحلی، راه‌های ریلی و زمینی، پل‌ها، تأسیسات پشتیبانی و عملیاتی برای انواع گوناگونی حمل و نقل، تأسیسات آب و فاضلاب، پایانه‌های مسافربری، دکل‌ها و برج‌های مخابراتی و دیده‌بانی، تأسیسات کشتی‌رانی و اسکله‌های رورو، محوطه‌سازی، خشکاندن دریاها به منظور استحصال زمین، ایجاد تأسیسات دفتری، رفاهی و کارگاهی، لوله‌گذاری و ساخت حوضچه‌های نفتی، کانال بندی، لایروبی حوضچه‌ها، ساخت تعمیرگاه شناورها و ایمن‌سازی آن‌ها و ده کارکرد تخصصی دیگر، فضای منطقه ساحلی را به محور کلیدی کارگاه‌های زیرساختی بیشتر کشورهای ساحلی تبدیل کرده است.

۳. محورهای صنعتی

منطقه‌ی ساحلی، با ویژگی‌ها و امتیازات پنج‌گانه‌ی خود، انواع گوناگون صنایع سبک، سنگین و بینایی را به سوی خود می‌کشاند. صنایع ذوب فلز، تولید مواد نیمه ساخته شده، تولید، فرآوری و بسته‌بندی مواد غذایی، صنایع تبدیلی، پالایشگاه‌های نفت و گبه موازات صنایع کشتی و شناورسازی، گرایش ماهوی به سوی ساحل‌ها دارند.

کاهش هزینه‌ی دسترسی به مواد اولیه به دلیل نازل بودن هزینه‌ی حمل و نقل دریایی، نسبت به شیوه‌های روی خشکی، پایه‌ی نخست برای جذب این گونه صنایع است. از سوی دیگر «اورگانیزم بندری، عموماً برای تدارک یک بازار از جمعیت کافی برخوردار است. بندرها به لحاظ نیروی کار، از کادرهای فعال و مسئولانی مجرب و پرتحرک در اداره‌ی مؤسسات اقتصادی سود جسته است» (پیشین، ۳۸۷). سومین انگیزه در کشش صنایع به سوی ساحل‌ها، کاهش هزینه‌ی صادرات فرآورده‌های ساخته شده به بازارهای جهانی از طریق حمل و نقل دریایی است. همچنین نزدیکی به منابع شیلاتی و آب‌های شیرین یا آب‌های شور و نیز منابع نفت - گاز فلات، قاره بسترهای مناسبی را برای کشاندن صنایع به سوی ساحل‌ها مهیا ساخته‌اند. چنان که پالایشگاه‌ها در کشورهایمانند ژاپن به صورت سنتی در ساحل متمرکزند. همچنین مجموعه‌های بزرگ صنعتی جنوب ایالات

متحدہ مانند هوستون ۱، گالوستون ۲، بومون ۳ و پرت آرتور ۴، به دلیل نزدیکی به منابع نفت - گاز و بهای مناسب انرژی و نیز نیروی کار به نسبت ارزانتر، محور یکپارچه‌ی صنعتی را در شمال خلیج مکزیک به وجود آورده‌اند.

۴. تولید نیرو

محورهای ساحلی به هنگام مکان‌گزینی برخی از نیروگاه‌ها مانند نیروگاه‌های هسته‌ای، در اولویت قرار می‌گیرند. ارزانی و سبک بودن فوق‌العاده مواد اولیه، دو ویژگی غیر قابل رقابت انرژی هسته‌ای است، به طوری که ۸۵۰۰ تن اورانیوم می‌تواند تمام نیازهای سالیانه‌ی کشوری چون فرانسه را تأمین کند. از سوی دیگر پس از غنی کردن اورانیوم برای سرد کردن فشنگ‌های سوختی، دسترسی به منابع بسیار بزرگ آب اجتناب‌ناپذیر است. به همین دلیل نیروگاه‌های هسته‌ای یا باید در کنار رودهای بزرگ با جریان دائمی و یا در ساحل‌ها ساخته شوند. چنان که نیروگاه‌های هسته‌ای بیشتر کشورها مانند بریتانیا و فرانسه در کرانه‌ها جای گرفته‌اند. از سوی دیگر نیروگاه‌های برق - گرمایی (حرارتی) نیز به دلیل نیاز به آب فراوان برای تولید بخار و نیز ایجاد منبع سرما و افزایش بازدهی توربین‌ها در مکان‌گزینی گرایش به سوی جلگه‌های ساحلی دارند، جایی که جریان رودخانه‌ها آرامتر و مطمئن‌تر است. همچنین نیروگاه‌هایی که بر پایه‌ی بهره‌برداری از موج‌های دریایی جریان جزر و مد و باد به تولید انرژی می‌پردازند، به سوی ساحل‌ها کشیده می‌شوند.

۵- استخراج نفت - گاز

از ۱۹۸۰ تا ۲۰۰۴، میان ۲۳/۹ تا ۳۷ درصد کل تولید نفت از منابع برون ساحلی (فلات قاره) بدست آمد. این در حالی است که بخش بیشتر میدان‌های نفتی بیرون از فلات قاره نیز در فاصله‌ی ۱۰۰ تا ۱۵۰ کیلومتری ساحل قرار دارند. به عنوان نمونه ۹ میدان از ۱۰ میدان بسیار بزرگ نفتی جهان و ۲۸ میدان از ۳۳ میدان غول پیکر نفتی جهان در منطقه‌ی خاورمیانه و در ناحیه‌ای معروف به استان نفتی ایران - عربی و در منطقه‌ای با گستره‌ی ۱۲۸۰ در ۸۰۰ کیلومتر قرار گرفته است. بیشتر این میدان‌ها در ساحل خلیج فارس جای دارند. همچنین بر پایه‌ی تخمین‌های صورت گرفته در سال ۲۰۰۴، دست کم ۲۵ درصد ذخایر جهان ساحلی بوده و بر پایه‌ی

۱. Houston

۲. Galveston

۳. Bowman

۴. Port Arthur

برخی از بررسی‌ها «منابع معدنی موجود در اعماق دریاها و سواحل چندین برابر منابع کشف شده در خشکی می‌باشند» (مهندسین مشاور سازه‌پردازی ایران، ۱۳۸۳).

۶. منابع معدنی ساحلی

بهره‌برداری گسترده از منابع شن، ماسه، صدف‌ها و نمک در کرانه‌ها، بخشی از فعالیت‌های ساحلی را به خود اختصاص داده است. این گونه کارکردها تقریباً در تمام ساحل‌ها معمول است. همچنین بهره‌برداری از ذخایر طلا، کبالت و فسفر در برخی ساحل‌ها در شمار فعالیت‌های پایه‌ای به شمار می‌رود.

۷. ماهیگیری دریایی

صید در شمار کهن‌ترین کنش‌های ساحلی آدمی است که در دو سده‌ی اخیر همواره تخصصی‌تر و حرفه‌ای‌تر و تا آن‌جا که به محیط زیست دریایی برمی‌گردد. مخرب‌تر شده است. هر سه گونه کنش، شامل صید آبیان یعنی صید کرانه‌ای، صید دور دست و صید در گسترده‌های دور از اقیانوس، در نهایت باید به ساحل ختم شوند؛ به همین دلیل، تقریباً تمامی سازه‌های پایه‌ای صید و صیادی در ساحل‌ها متمرکز شده‌اند یا دست کم ساحل دریایی مبدأ و مقصد این گونه فعالیت‌ها به شمار می‌رود.

بر پایه‌ی برآوردهای FAO نزدیک به ۶۰ درصد جمعیت جهانی، دست کم ۴۰ درصد پروتئین حیوانی مورد نیاز خویش را از دریاها به ویژه در محدوده‌ی آب‌های کرانه‌ای تا انتهای منطقه‌ی انحصاری اقتصادی بدست می‌آورند و دریاها سالانه نیازهای پروتئینی یک ششم مردم جهان را تأمین می‌نماید (FAO; ۱۹۹۷) در خاور دور (چین، ژاپن، کره، تایوان و ...) صید با شیوه‌ی تغذیه و تولید در آمیخته است که نمی‌توان آن را از فرهنگ و تمدن آن‌ها جدا ساخت و شاید بتوان آن‌ها را در شمار تمدن‌های آبی محور به شمار آورد. همچنین زندگی و درآمد بخش بزرگی از جمعیت کشورهای اسکاندیناوی، روسیه، ایسلند، پرو، ساحل باختری و خاوری افریقا و کشورهای مجمع‌الجزایری به انواع صید وابسته است. بیش از ۳۰۰ روش ماهیگیری در جهان صید و صیادی شناخته شده که بیشتر آن‌ها در مجاورت نوار ساحلی در جریان است.

شش قلمرو بسیار بزرگ در جغرافیای صید در مقیاس جهانی وجود دارد: منطقه‌ی سرد قطب شمال از دریای بارنتس ۱ تا گرولند ۲، منطقه‌ی زیر قطبی از آزرور ۳ و ایسلند ۴ تا شمال ایرلند و دریای بالتیک و شمال

۱. Barents Sea

۲. Greenland

۳. Azores

۴. Iceland

اقیانوس آرام، محدوده‌ی دریا‌های شمال، مانش ۵ و خلیج بیسکای ۶، منطقه‌ی قلمروی ماهی‌های تن در اروپا منطبق بر خلیج بیسکای و دریای مدیترانه و در ژاپن تا شمال جزیره‌ی هونشو ۷، منطقه‌ی حاره و دریا‌های نیمکره‌ی جنوبی (دروئو، ۱۳۷۴، ۴۰-۳۳۹). در این قلمروها به طور دربست از شیوه‌ی تولید سرمایه‌داری که در اختیار کشورهای پیشرفته و شرکت‌های چند ملیتی است، بهره‌جویی شده و انواع صید و صیادان سنتی را در انزوا قرار داده است.

۸. آبی‌پرووری ساحلی

از نیمه‌ی دوم سده‌ی بیستم، در پی افزایش نیازهای پروتئنی در کشورهای پیشرفته‌ی ساحلی و آشکار شدن آمار تخریب و ویرانی زیستگاه‌های سنتی آبی‌پرووری کرانه‌ای، نوارها و جلگه‌های ساحلی در فرآیندی رو به گسترش، ناظر پرورش آبی‌پرووری شده‌اند. این نوع فعالیت‌ها از یک سو به منظور تولید لاروها و بچه ماهی‌ها برای بازگرداندن آن‌ها به دریاها و دریاچه‌ها برای جبران خسارت‌های وارده از طریق صید سرمایه‌داری و از سوی دیگر به منظور ایجاد اشتغال و نیز کمک به تأمین پروتئین صورت می‌پذیرد. این نوع فعالیت در مقیاس گسترده، پهنه‌های ساحلی کشورهای خاور دور، آسیای جنوب خاوری، آسیای جنوبی، فدراتیو روسیه، اسکاندیناوی، جنوب باختری، ایالات متحده و اروپا را در بر گرفته و گاه تا ۳۸ درصد مشاغل مرتبط با صید و کشاورزی ساحلی را به خود اختصاص داده است. (FAO; ۱۹۹۷).

ماهیگیران سنتی که آب‌های ساحل‌ها را تهی می‌یابند، ناگزیر برای گذران زندگی با پشتیبانی بانک‌ها، شرکت‌ها و دولت‌ها و در قالب تعاونی‌ها، بخش خصوصی و یا حتی شرکت‌های بزرگ سهامی به تولید و پرورش آبی‌پرووری مانند میگو، خرچنگ و ماهیان لجن‌زی مانند کپور یا گربه ماهی، ماهی آزاد و صدف‌های خوراکی و حتی کشت و مصرف انواع جلبک‌ها روی می‌آورند. بیوتکنولوژی نیز که پدیده‌ای نوین است به یاری این شیوه‌ی تولید شتافته و در کشورهای پیشرفته‌ی سرمایه‌داری از طریق همین شیوه‌ی تولید از جمله در گسترده‌های ساحلی جای خود را به عنوان فعالیت مکمل باز کرده است. با توجه به ویرانی و یا برداشت بیش از اندازه در بیش از ۷۰ درصد زیستگاه‌های سنتی آبی‌پرووری ساحلی گرایش جهانی به پرورش به جای صید، نوعی جهت‌گیری اجباری طبیعی بوده است.

۵. Manche

۶. Biscay

۷. Honshu

به هر روی با گسترش جهانی این شیوه‌ی تولید و فعالیت، انتظار می‌رود مردم جویای کار و نیز سرمایه‌های در جستجو بهره، در کشورهای کمتر توسعه یافته‌ی ساحلی این پدیده را در دستور کار قرار داده و به گنجایش‌های جمعیتی کرانه‌ها همچنان بیفزایند.

۹. کشاورزی در جلگه‌های ساحلی

خاک مناسب، آب فراوان و در دسترس، پست بودن و گسترده‌گی پهنه‌ها و آب و هوای مناسب برای کشت، پنج عامل پایه‌ای و زیربنایی رونق کشاورزی در بیشتر جلگه‌های ساحلی است. تراکم همین پدیده‌های پنجگانه، جلگه‌های ساحلی (دریایی و رودخانه‌ای) در آسیای خاوری، جنوب خاوری و شبه قاره‌ی هند را پهنه‌هایی برای جذب حداکثر فعالیت بخش کشاورزی کرده است. در واقع در چشم‌اندازی جهانی، کمتر فعالیتی چونان کشاورزی در کشاندن جمعیت‌ها به سوی جلگه‌ها نقش داشته است. تنها در آسیا ۱۲۰۰ میلیارد نفر در جلگه‌ی ساحلی یا در فاصله‌ی ۱۰۰ کیلومتری از ساحل زندگی می‌کنند که فعالیت اصلی دست کم ۶۰ درصد آن‌ها کشاورزی و یا یکی از شاخه‌های مرتبط با آن است.

نوار ساحلی آسیای خاوری تا شبه قاره که به کاسه‌ی برنج دنیا مشهور است، در عین حال بیشترین حجم گاز متان را از طریق شالیزارهایش برای اتمسفر تدارک می‌بیند. این در حالی است که نبود تمام یا برخی از این عوامل در ساحل‌های آلمان، فرانسه، فدراتیو روسیه، سودان و نامیبیا، سدی در برابر ساز و کارهای کشاورزی و رونق این مناطق شده و در تئک بودن جمعیت ساحل این کشورها نقش اصلی را به عهده داشته است.

۱۰. گردشگری ساحلی

گردشگری پدیداری نو در تاریخ و نتیجه‌ی دور افتادگی آدمی از طبیعت است. از سده‌ی بیستم به ویژه پس از جنگ جهانی دوم، موج گردشگری که در دهه‌های پس از انقلاب صنعتی آغاز شده بود، بُعدی جهانی یافت؛ این سده به عنوان پر رونق‌ترین سده در تمام تاریخ آدمی، پدیده‌ی بهره‌جویی زمان آسایش یا اوقات فراغت را پیش کشاند و از ۱۹۸۰ تاکنون، روندی تصاعدی داشته است.

بر پایه‌ی آمارهایی که از سوی انجمن گردشگری جهانی ارائه شده است، در مقیاس جهانی مسافرت و جهانگردی در سال ۲۰۰۴ بر روی هم ۳۷۰۰ میلیارد دلار گردش کار سرمایه داشته و ۲۲۰ میلیون شغل ایجاد کرده است. بر این اساس، گردشگری را می‌توان بزرگترین صنعت در دنیا نامید. اما این که ساحل‌ها چه میزان از درآمدهای ناشی از گردشگری را در کشورهای ساحلی به خود اختصاص می‌دهند، موضوعی مبهم است. البته

در کشورها و سرزمین‌های کوچک جزیره‌ای با موقعیت اقیانوسی مانند موریس، بیش از ۹۰ درصد گردشگران ساحل را به عنوان مقصد انتخاب می‌کنند.

چشم‌انداز دریا و اقیانوس از ساحل، حمام آفتاب، بازدید از بناهای تاریخی کرانه‌ها، شنا، قایقرانی، اسکی روی آب، موج‌سواری، غواصی، خلوت‌گزینی، ماهیگیری تفریحی، خرید از بازارهای ساحلی، استفاده از میدان‌های گلف، هتل‌های ساحلی، هوای مناسب، شرکت در کاروان‌ها و کارناوال‌های فصلی ساحلی، دیدار از آکوریوم‌های تونلی، جنگل‌های مانگرو، سیستم‌های تالابی، گردش در اکوسیستم‌های ساحلی، خورها، خلیج‌ها، آبسنگ‌های مرجان و پهنه‌های جزر و مدی، برخی از جاذبه‌هایی است که گردشگران را در مقیاس جهانی به سوی ساحل‌ها می‌کشاند.

حجم تجارت کالایی جهان در سال ۲۰۰۰ حدود ۱۲ هزار میلیارد دلار بود. چنانچه تجارت جهانی نرخ رشد ۶ درصدی دهه‌ی ۱۹۹۰ - ۲۰۰۰ را حفظ کند، می‌تواند انتظار داشت که این حجم در سال ۲۰۱۰ به ۲۲/۷ هزار میلیارد دلار برسد. چنین روندی به معنای افزایش هر چه بیشتر تعداد و گنجایش بندرهای بازرگانی و تحرک در تمام‌ساز و کارهای مرتبط است. هر چند این روند با رکود و بحران جهانی از ۲۰۰۸ میلادی دچار کندی شده است، اما در ساحتی دراز مدت و تا بقای سیستم سرمایه‌داری جهت‌گیری کلی آن فزاینده خواهد بود.

علاوه بر ارزیابی‌های کلان‌مقیاس که نشانگر کارکردهای رو به گسترش بندرها در بازرگانی جهانی است، در تحلیلی سیستمی، نقش بندر - بازارها در مقیاس فرامنطقه‌ای، ملی و محلی نیز شناخته شده است. به عبارت دیگر به موازات یا در سلسله‌مراتب مادر شهرهای بازرگانی جهان از جمله نیویورک، توکیو، فرانکفورت که شعاع عملکردشان تمام زمین را در بر می‌گیرد، مادر شهرهای واسطه‌ای جهانی مانند هنگ‌کنگ و سنگاپور در آسیا و مادر شهرهای منطقه‌ای مانند دبی در خلیج فارس، بندر - شهرهای ملی، ناحیه‌ای و محلی نیز در این سیستم، بدون وقفه نقش خود را ایفا می‌نمایند. این منظومه‌ی تجاری از توکیو و نیویورک تا کوچکترین خورهای محلی، مردم پیرامون خود را در تکاپویی پی در پی، همیشگی و زنجیروار وادار به تحرک می‌نماید. بازارهای کوچک مقیاس بندری که اجناس گوناگون را در قالب خرده‌فروشی به گردشگران ارایه می‌کند، به عنوان آخرین حلقه‌های این سیستم جهانی عمل می‌نماید.

تا نیمه‌های سال ۲۰۰۸، سودآوری شرکت‌ها در چنین فرآیندی چنان گسترده بوده است که زمینه‌های تجارت غیرقانونی کالا را در ساحل‌ها مهیا ساخته است. کشش قاچاق کالا به ویژه در آن دسته کشورهای

ساحلی که هنوز نتوانسته‌اند با اقتصاد جهانی هماهنگ شوند در شکل‌های گوناگون، بخش عمده‌ای از تجارت را در اختیار گرفته است.

قاچاق، خود سیستمی جداگانه از سیستم بازرگانی رسمی بوده و برای گریز از پرداخت تعرفه‌ها و مالیات‌های واردات و صادرات کالا به نهادهای مستقر در مرزها یعنی گمرک‌ها است. گمرک‌ها با سازه‌ها و سازوکارهای خود نیز بخشی از فعالیت‌های نهادینه شده‌ی دولت‌ها در بندرها است که در چارچوب قوانین و مقررات مصوب، در صدد است تا از منافع کشور پاسداری نماید.

همچنین ناحیه‌ها یا مناطق آزاد نیز با ساختارها، هدف‌ها و زیرساخت‌های بس گوناگون از مناطق آزاد صنعتی و تجاری گرفته تا بانکی و پولی و گردشگری، در یک جمع‌بندی کلی در جهت هماهنگ ساختن دولت‌ها با اقتصاد جهانی عمل می‌کنند با این تفاوت که در کشورهایی مانند چین، سمت و سو و فضای خروجی و صادراتی آن‌ها بر سایر کارکردها برتری دارد.

۱۱. ساحل و نظامی‌گری

سده‌ی بیست در حالی به پایان رسید که از میان ۲۱۷ دولت - ملت، ۸۵ کشور ساحلی دارای نیروی دریایی با توانایی‌های بسیار متفاوت بودند (کریمی‌پور، ۱۳۸۷، ۱۱). چنان‌که تا پیش از فروپاشی اتحاد شوروی، بیش از چهار پنجم قوای استراتژیک دریایی به دولت‌های ناتو و ورشو تعلق داشت. با وجود تفاوت‌های شگرف در اندازه‌ی نیروهای دریایی کشورها، کارکردهای آن‌ها یکسان به نظر می‌رسد. نیروهای دریایی و گارد ساحلی کشورهای ساحلی، سه وظیفه و مسئولیت مشابه دارند:

* اعمال قوانین عادی دولت‌ها در آب‌های ملی، مانند قوانین ماهی‌گیری، گمرکی و مهاجرتی؛
* انجام مانور برای آمادگی خود و آزمایش تسلیحات در دریاها، سرزمینی و منطقه‌ی تحت نظارت و دریاها، آزاد؛

* دیپلماسی کشتی‌های جنگی با بهره‌گیری از زور برای به اطاعت واداشتن دشمن؛ مانند استفاده از نیروهای دریایی برای محاصره‌ی دریایی کشور به هنگام جنگ و صلح یا ایجاد مناطق ممنوعه‌ی دریایی.
این نیروها برای تحقق مأموریت‌های سه‌گانه، به ناچار نوارهای ساحلی و پهنه‌های دریایی را میدانگاه استقرار و مانور خود کرده و چندین دگرگونی را در این عرصه‌ها به وجود می‌آورند:

* ایجاد سازه‌های متناسب با مأموریت خود که لازمه‌ی آن پخش فضایی در درازای ساحل است؛
* پیدایش سازه‌های دریایی، کرانه‌ای و پس کرانه‌ای بر اثر کنش‌های گوناگون این نیروها؛ اسکله‌ها، حوضچه‌های ویژه‌ی زیر دریایی‌ها، ناوهای هواپیمابر، ناوهای بزرگ پشتیبانی و ناوچه‌ها، موج‌شکن‌ها، پادگان‌ها و آمادگاه‌ها، مراکز تحقیقاتی و آموزشی، پایگاه‌های هوایی، دریایی و هوانیروز، انبارها و سایر تأسیسات

پشتیبانی، پاسگاه‌ها و ایستگاه‌های بازرسی و تأسیسات مخابراتی و دیده‌بانی مانند رادارها، تنها بخشی از این سازه‌ها به شمار می‌روند.

* نیروهای استراتژیک دریایی با برخورداری از شناورهای سطحی و به ویژه زیر سطحی، با سوخت هسته‌ای و مجهز بودن به موشک‌های هسته‌ای با توانایی تحرک در مقیاس جهانی، در پهنه‌ی اقیانوس‌ها و شاخه‌ها و شاخک‌های آن‌ها (دریاها و خلیج‌ها) در شمار آلوده‌سازان بالقوه دریاها به شمار می‌روند.

* در عین حال بهره‌گیری گسترده‌ی این نیروها از بستر دریاها برای دستیابی به هدف‌های نظامی مانند سیستم مراقبت از طریق انعکاس صدا با هدف رهگیری زیر دریایی‌های دشمن، مین گذاری‌های گسترده و انجام رزمایش‌های پی در پی، دیگر کنش‌ها و فعالیت‌ها را در دریاها و ساحل‌ها تحت تأثیر قرار داده‌اند.

* همچنین گسترده‌ی نیروهای نظامی و انتظامی و نیازهای پرشمار آن‌ها، موجبات شگفتگی بازارهای ساحلی می‌شود. استقرار این نیروها، بستر اولیه پیدایش شهر - بندرهای متعددی در درازای ساحل‌ها شده و یا زمینه‌ی گسترش و بزرگ شدن بندرهای کوچک و تبدیل آن‌ها به شهر و حتی مادرشهرها را مهیا کرده است.

۱۲. سایر فعالیت‌ها

دنیای ساحل همه‌ی آنچه را که برای یک نوع زیست مستقلانه و غنی لازم است در خود جای داده و یا به سوی خود می‌کشاند؛ همین ویژگی، کنش‌ها را در این خطه پیچیده کرده است. غیر از کنش‌های پیش گفته، چند فعالیت با مقیاس کوچکتر نیز در درازای برخی ساحل‌ها مشاهده می‌شود:

* نیاز به آب برای ساکنان ساحل‌هایی که دارای آب و هوای بیابانی و نیمه بیابانی بوده و به آب شیرین دسترسی ندارند، بخشی از این محورها را در مناطقی مانند حوضه‌ی خلیج فارس و افریقای شمالی وادار به استفاده‌ی گسترده از تأسیسات آب شیرین کن کرده است. به طوری که برخی از این کشورها مانند امارات، قطر، بحرین و کویت، تقریباً تمام نیازهای آب شیرین مورد نیاز در بخش صنعتی، بهداشتی و خانگی خود را از طریق همین دستگاه‌ها به دست می‌آورند.

* خطوط لوله انتقال نفت و گاز با تأسیسات تلمبه‌خانه‌ها و فشارشکن‌ها، بخشی از گسترده‌های دریایی و ساحلی را اشغال کرده است. بهره‌جویی از لوله برای انتقال نفت و گاز چه در کشورهای ساحلی کمتر توسعه یافته مانند کشورهای شمال افریقا و خاورمیانه و چه در کشورهای پیشرفته مانند کشورهای اروپایی و آمریکای شمالی، پهنه‌های گسترده‌ای از ساحل‌ها و بسترهای زیر آبی را در اختیار گرفته و تنگناهای ویژه‌ی خود را به وجود آورده است. همچنین بسترهای دریایی و حتی اقیانوسی محورها مناسبی برای کابل گذاری‌های گوناگون مخابراتی می‌باشند.

* ساحل‌ها همچنین با کشاندن نهادهای گوناگون پژوهشی و آموزشی ویژه‌ی علوم و فنون دریایی به آزمایشگاه‌هایی کلان تبدیل شده‌اند. اقیانوس‌شناسی با شاخه‌های زیست‌شناسی و بیوتکنولوژی، فیزیک دریا، مسائل محیط زیستی، شیلات و آبزیان، سنجش از راه دور، شیمی دریا و مهندسی دریا، بخشی از فعالیت این نهادها را تشکیل می‌دهد.

ارزیابی منابع ساحلی

ارزشیابی دقیق اقتصادی کنش‌های ساحلی از نظرگاه نقش‌هایی که در بازرگانی، تولید نفت و گاز درون و برون ساحلی، کشتی‌رانی، تولید نیرو، آبریز پروری، کشاورزی و گردشگری دارند در مقیاس جهانی با تک تک کشورهای ساحلی انجام نشده است.

لدوکس و ترنر (Ledoux et al, ۲۰۰۲) در نوشته‌ای ارزشمند با ارزیابی منابع ساحلی و اقیانوسی، ضمن تحلیل و جمع‌بندی پژوهش‌های پیشین، جدولی را به عنوان ارزشیابی تخمینی منابع ساحلی جهان بر پایه‌ی چهار شاخص تهیه کرده‌اند.

جدول ۱: ارزش تخمینی منابع ساحلی جهان

منبع ساحلی	دامنه‌ی ارزش اقتصادی
پسکرانه	۱/۷۵ تا ۵۶ دلار برای هر بار استفاده‌ی شخص
کیفیت آب	۶۶/۸ تا ۲۶۳/۵ دلار برای هر خانوار در هر سال (گردشگر)
ماهگیری تجاری	۳/۴ تا ۲۶۰ میلیارد دلار در هر سال
تنوع زیستی	۳۵/۴ تا ۱۸۱/۲ میلیارد دلار به ازای هر نفر در هر سال

ماخذ: Ledoux, L, Cave, R, & Turner, R., ۲۰۰۲

گذشته از درستی یا نادرستی این گونه سنجش‌ها، آن چه شگفتی ساز است، چیرگی روح و فضای ارزش شیوه‌ی تولید سرمایه‌داری در این گونه پژوهش‌ها است. سنجش هر پدیده با پول و دلار، نوعی تعارض ماهوی با هدف این گونه پژوهش‌ها می‌باشد که بیشتر برای توجه دادن مردم و دولت‌ها به ویرانگری‌های محیط زیستی است. اما می‌توان درک کرد که برای وادار نمودن این شیوه‌ی تولید به برخورد خردمندانه با بستر زندگی انسانی، برای انتخاب شیوه‌ی توسعه‌ی پایدار، بهترین رویکرد، اقتصادی است. استفاده از این شیوه برای نفوذ در جهان سرمایه باور تا بدانجا گسترش یافته که کارکرد تقریباً تمامی اکوسیستم‌های زمین بر پایه‌ی ارزش اقتصادی محاسبه شده است. بر این پایه، ارزش کل خدمات اکوسیستمی جهان بیش از ۳۳ تریلیون دلار برآورده شده که نزدیک به دو برابر تولید ناخالص سالانه‌ی جهان در سال ۲۰۰۸ است.

آنچه در این میان گم‌شده به نظر می‌رسد، نقش اکوسیستم‌ها در تولید ناخالص سالیانه‌ی جهان است. اندرکنش‌های (تعامل) اکوسیستم‌ها و تولید در مقیاس جهانی، چنان پیچیده و تو در تو است که نابسامانی در اکوسیستم تولید جهانی را نیز در دراز مدت تحت تأثیر قرار می‌دهد. به عبارت دیگر چنانچه روند و ساز و کار شیوه‌ی تولید سرمایه‌داری که می‌توان آن را در مضمون تولید برای مصرف و مصرف برای تولید خلاصه کرد، همچنان که انتظار می‌رود تداوم یابد و دولت - ملت‌های افریقایی، آسیایی و آمریکای لاتین همچنان که پی در پی به مردم خود وعده می‌دهند، بخواهند به رفاه بیشتر و بیشتر شهروندان تا رسیدن به استانداردهای زندگی اروپایی و آمریکای شمالی جامه‌ی عمل پوشانند و از آن سو جهان پیشرفته نیز همچنان به روند مصرف‌گرایی خود ادامه دهد، آن‌گاه برای پر کردن شکاف توسعه‌ای شمال و جنوب از یک سو و دستیابی به مرحله‌ی مصرف انبوه روستو که ایده‌آل جهان پیشرفته است، باید ۲۰۰ کره‌ی زمین دیگر خلق شود. این در حالی است که تا جایی که به ساحل‌ها بر می‌گردد، از هم اکنون این کانون جهانی مسیر مرگباری را می‌پیماید.

منابع فصل نخست

۱. هاگت، پیتر (۱۳۷۳). جغرافیا: ترکیبی نو (جلد یکم). (شاپور گودرزی نژاد، مترجم) تهران: سمت.
۲. جردن ولستر، تری جی و روانتری (۱۳۸۰). مقدمه‌ای بر: جغرافیای فرهنگی. (سیمین تولایی و محمد سلیمانی، مترجم) تهران: پژوهشگاه فرهنگ، هنر و ارتباطات.
۴. دروئو، ماکس (۱۳۷۱). جغرافیای انسانی. (سیروس سهامی، مترجم) مشهد: رایزن.
۵. مهندسین مشاور سازه پردازی ایران (۱۳۸۳). مطالعات طرح مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی کشور، مرحله‌ی اول طرح تحقیقاتی ICZM، مطالعات طرح مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی کشور، مرحله‌ی اول طرح تحقیقاتی ICZM، تهران: سازمان بنادر و دریانوردی.
۶. کریمی‌پور، یدالله (۱۳۸۷)، نقش مسایل سیاسی – امنیتی در ICZM، کتاب نخست. تهران: سازمان بنادر و دریانوردی.

۱۰. Hancock, D. A. (۱۹۹۷). Developing and sustaining world fisheries resources: the state of science and management: ۲n World Fisheries Congress proceedings. Collingwood: CSIRO Publishing.

۱۱. Ledoux, L., Cave, R., & Turner, R. (۲۰۰۲). The use of scenarios in integrated environmental assessment of catchment – coastal zones. LOICZ newsletter, ۲۳, pp. ۱-۴.

۱۲. Modelski, G. (۲۰۰۸). Globalization as evolutionary process, In G. Modelski, T. C. Devezas, & W. R. Thompson (Eds). Globalization as evolutionary process: modeling global change (pp. ۱۱- ۲۹). Hampshire: Taylor & Francis.

۱۳. Wallerstein, L M. (۲۰۰۴). World – systems analysis: an introduction. Durham: duke University Press

۷. Cicin – Sain, B. ... (۱۹۹۸). Integrated coastal and ocean management: concepts and practices. Washington: Island Press.

۸. Engel, L. (۱۹۷۲). The sea. Virginia: Time – Life Books.

۹. FAO (۱۹۹۷). The state of world fisheries and aquaculture, ۱۹۹۶. Rome: Food & Agriculture Org.

فصل دوم

مسایل نواحی ساحل

و ریشه‌یابی آنها

تباهی در خشکی و دریا به دست انسان آشکار شد.

سوره‌ی روم، آیه‌ی ۴۹

اس. بی. جونز در سال ۱۹۴۵ نوشت: «مرز مانند پوست انسان ممکن است، بیماری ویژه‌ی خود را داشته باشد یا پثرواکی از بیماری‌های درونی بدن باشد.» (Jones, ۱۹۴۵, ۵)

ساحل‌ها که مرزهای اقیانوس‌ها و دریاها با درون خشکی و پیوند دهنده‌ی این دو می‌باشند، ناخواسته بیماری‌های هر دو سو را در خود جای داده‌اند و خود نیز کانون‌هایی برای گسترش انواع بیماری‌ها شده‌اند. با این تفاوت که پیکان این بیماری‌ها، به سوی خورها، خلیج‌ها، دریاها و اقیانوس‌ها، نشانه رفته است. پایه‌ی تنگناهای محیط زیست دریایی و ساحلی در فشار بیش از حد به این محیط‌ها دانسته شده است.

در مقاله‌ای با عنوان برآوردهای جمعیت ساحلی، که در سال ۱۹۹۷ انتشار یافت، افزایش جمعیت ساحلی، شهرنشینی برخاسته از آن، روند و فرآیندهای صنعتی شدن و گردشگری جهانی، چهارپایه‌ی بنیادی ویرانی‌های محیط زیست ساحلی معرفی شده‌اند. بر این پایه، در سال ۱۹۹۴ بیش از ۳۷ درصد کل جمعیت جهان در ۶۰ کیلومتری ساحل استقرار داشتند که بیش از کل جمعیت جهان در سال ۱۹۵۰ بوده است. (Cohen et al, ۱۹۹۷, ۱۲۹)

با این وجود، آقای کوهن نویسنده اصلی و همکاران دیگرش، در این مقاله ارزشمند، نتوانسته‌اند انگیزه‌ی اصلی گرایش رو به افزایش جمعیت‌ها برای سکونت در ساحل‌ها را به روشنی شناسایی کنند. آیا در ساحل‌های دریا‌های پیرامون قطب جنوب که بنابر آمارهای موجود، صید آبیان در آن‌جا بیش از حد اعلام شده است چند نفر زندگی می‌کنند؟! چه میزان جمعیت شهرنشین و گردشگر دارد؟! یا در پیرامون گروئنلند و جزایر فارو در شمال باختری و خاوری اطلس که با ماهیگیری بیش از حد مواجه‌اند، تراکم نسبی جمعیت چقدر است؟!

بررسی‌های فائو نشان می‌دهد که بیشترین درصد نزول صید در اقیانوس اطلس شمالی و جنوب خاوری این اقیانوس و نیز جنوب خاوری اقیانوس کبیر مشاهده شده است، جایی که صید صنعتی بسیار پیشرفته‌ی کشورهای اروپای غربی، آمریکای شمالی و ژاپن، در حال چپاول هستند. این در حالی است که میزان صید کشورهای ساحلی افریقایی که بیش از ۴۰ کشور را در بر می‌گیرد، به استثنای افریقای جنوبی از میزان صید ژاپن کمتر است.

چنان چه کنش‌های گوناگون آدمی، آسیبی گسترده به اکوسیستم‌های ساحلی و دریایی وارد نمی‌کرد، تداوم این کنش‌ها امکان‌پذیر بود. اندر کنش‌های (روابط متقابل) بسیار پیچیده، تو در تو و تنگاتنگی که همواره میان آبکره، سنگکره، زیستکره و هواکره وجود دارد، در شرایط طبیعی بستر توازن زیست محیطی ۱ را در کره‌ی زمین مهیا می‌سازد؛ بنابر این چنین فرایند و دستگاهی در مقیاس کره‌ی زمین خود یک اکوسیستم را بنیاد می‌نهد که در دل آن هزاران هزار اکوسیستم کوچک‌تر به چرخه‌ی حیاتی خود تداوم می‌بخشند. به عنوان نمونه

«رابطه‌ی بین یک جمعیت (مانند بشر) و محیطش از طریق تأمین غذا، مثالی است از یک اکوسیستم». (هاگت؛ ۱۳۷۴، ۹۸)

تا سده‌ی نوزدهم میلادی گزارشی از برهم خوردن عمومی توازن و تعادل محیط زیستی در درازای تاریخ به چشم نمی‌خورد. در واقع برهم خوردن توازن زیستی پدیده‌ای کاملاً تازه است.

تولید انبوه به عنوان ماهیت انقلاب صنعتی، بستر و زمینه‌ای بس پرکشش را برای دست‌اندازی گسترده‌ی آدمی در محیطش مهیا ساخت. با آغاز این انقلاب، آرام آرام توازن چند هزارساله‌ی محیطی برخاسته از اندرکنش‌های (روابط متقابل) آدم با پیرامونش مختل شد. تولید انبوه، مصرف انبوه را می‌طلبید و این یکی نیز به نوبه‌ی خود، سود انبوه را در پی داشت؛ چنین ساز و کاری که چند سده پیش از انقلاب صنعتی در مقیاس بس کوچک‌تر در مدیترانه‌ی جنوبی و اروپای شمال باختری آغاز شده بود، با انقلاب صنعتی در مسیری بدون بازگشت و توقف قرار گرفت و مقیاسی جهانی یافت.

دستاوردهای این دو سده تنها رفاه عمومی نوع آدمی نبوده است؛ چرخه و دستگاه عمومی: تولید بیشتر ← مصرف بیشتر ← سود بیشتر، هر گونه بهره‌برداری در هر مقیاس و با هر شیوه را از زمین مجاز می‌شمرد. تداوم انسان‌مداری در آغازهای رنسانس به عنوان روح حاکم بر پنج سده‌ی اخیر، تنوع جویی، زیاده‌خواهی مصرف‌گرایی و سیری ناپذیری آدمی را در پی داشت و این گرایش‌ها خود زمینه‌ی حیاتی تداوم شیوه‌ی تولید سرمایه‌داری را (به عنوان تنها شیوه‌ی برتر شناخته در دو سده‌ی پیش) در همه‌ی محیط‌ها و سرزمین‌ها مهیا ساخت.

چنان چه با چنین ساز و کاری، چرخه‌ها و توازن‌های زیستی و اکوسیستم‌ها همچنان پایدار می‌ماندند، جای بس شگفتی بود. اما از نیمه‌ی دوم سده‌های بیستم به کارگیری آمار برای نشان دادن ویرانی‌های محیط زیستی، دولت‌های جهان نو را به اندیشه‌ی سرانجام تداوم چنین روندی وادار نمود. آن هنگام که رسانه‌ها به ویژه تلویزیون‌ها توانستند به درون خانه‌ها راه یابند، اندک اندک ملت‌ها نیز توانستند به ژرفای خرابی‌های ناشی از برهم خوردن توازن‌های محیط زیستی پی ببرند. فریاد از همه‌ی جهان نو برخاسته بود؛ دستاورد این اعتراض، آغاز جنبش همگانی در قالب و ساختارهای متفاوت برای نجات زمین بود.

نتیجه‌ی کاربردی این اعتراض‌ها، از دو دهه‌ی پایانی سده‌ی گذشته در قالب انتخاب استراتژی نوین «توسعه‌ی پایدار» از سوی جهان نو آشکار شد. این استراتژی در پی آن است که میان تقاضاهای فزاینده برای رفاه بیشتر که روح حاکم بر عالم و آدم در دوران ما است و پاسداری از محیط زیست توازن برقرار نماید. به عبارت دیگر این استراتژی در پی آن است که ضمن جلوگیری از ویرانی بیشتر زیستگاه در مقیاس کره، پاسخ حرص و آز سیری ناپذیر آدمی برای مصرف و رفاه را نیز فراهم آورد. دولت‌ها در عصر انتخاب پی در پی با

وعده‌ی رفاه بیشتر، خدمات گسترده‌تر، درآمد بالاتر، تولید و مصرف انبوه‌تر یا به عرصه‌ی رقابت‌های انتخاباتی می‌گذارند. از سوی دیگر آن‌ها به طور همزمان با انبوه خواسته‌های برخاسته از شهروندانی رو به رو هستند که خواستار پاسداری از زمین به عنوان تنها جایگاه و سکونت‌گاه انسان می‌باشند.

امروزه، حتی فلسفه که برای بیش از ۲۰۰۰ سال ماهیتی انتزاعی و مجرد را در پیش گرفته و پس از هگل و مارکس نیز تحلیل تاریخی را در دستور کار قرار داده بود، محیط و فلسفه‌ی محیطی را در کانون توجه خود قرار داده است. چنانچه فلسفه و فیلسوفان فرانوگرا (پوست مدرن) ضمن تحلیل و ارزیابی‌های همه‌جانبه‌ی سازوکارها و هدف‌های مدرنیته و بازوی آن یعنی شیوه‌ی تولید سرمایه‌داری، به هیچ روی نتوانسته‌اند خود را از جنبش جهانی نجات زمین دور نگه دارند. فلسفه، آشکارا مشاهده‌گر ویرانی‌های گسترش‌یافته‌ی تنها جای شناخته شده در کیهان می‌باشد که بر روی آن تکاپو برای زندگی هوشمندانه در جریان است.

باید در نظر داشته که، «انسان از بیشتر دگرگونی‌های سیستم‌های اکولوژیکی، هدفی خیرخواهانه داشته است؛ زیرا در بیشتر موارد دخالت وی به منظور اصلاح یا ایجاد قابلیت زندگی در یک محیط معین بوده است.» (هاگت، ۱۳۷۳، ۲۹۳). از سوی دیگر تا پیش از افزایش تصاعدی جمعیت جهان و به ویژه رشد قدرت فناوری این جمعیت، مداخله‌ی انسان در اکوسیستم، بیشتر خوش‌خیم بود.

نماد ویرانی‌های ساحلی - دریایی و ریشه‌یابی

چهار منبع بزرگ برای آلودگی دریایی و ساحلی شناخته شده است: کشتیرانی، ریختن زباله به دریا، کنش‌های انسانی در بستر دریاها و خشکی‌ها (چرچیل ولو، ۱۳۶۷، ۴۱۱). این چهار منبع را از نظر گاه‌سازمانی و سیاسی می‌توان در دو رده‌ی ملی و جهانی جای داد. کنش‌های مستقر در خشکی که مسئول سه چهارم آلودگی‌های دریایی است، در شمار آلودگی با منشأ ملی یا منطقه‌ای قرار می‌گیرد. ریزش فاضلاب و پسماندهای صنعتی به دریا به طور مستقیم یا از طریق رودخانه‌ها؛ ورود پساب‌های کشاورزی آلوده به بقایای کودهای شیمیایی و آفت‌کش‌ها به دریا؛ ریزش آب‌های گرم نیروگاه‌های ساحلی، ته‌نشست مواد آلاینده ناشی از خودروها، دود کارخانه‌ها در آب‌های ساحلی دریایی، همگی منشأ خشکی دارند. (پیشین، ۴۱۴) اما کشتی‌رانی، و تخلیه‌ی زباله و فعالیت‌های انسانی در بستر دریاها، دارای ماهیت دوگانه‌ی جهانی و ملی است.

کمیسیون دولتی اقیانوس‌شناسی یونسکو و گروه ویژه‌ی کارشناسان سازمان ملل، برای جنبه‌های علمی آلودگی دریایی، تعریف زیر را ارائه داده‌اند:

«داخل کردن مواد یا انرژی به طور مستقیم یا غیرمستقیم در محیط زیست دریایی به وسیله‌ی انسان که اثرات زیان‌بخشی برای منابع زنده و خطری برای سلامت انسان باشد و در فعالیت‌های دریایی از جمله ماهیگیری ایجاد مانع کند و به کیفیت آب از لحاظ استفاده از آن و کاهش مطبوعیت آن لطمه بزند.» (پیشین، ۴۱۱) با

ملاک قرار دادن این تعریف، دستیابی به چگونگی ساز و کار آلوده‌سازها، نقش و شعاع عملکرد آنها، بیشتر روشن می‌باشد.

۱. تراکم بالای جمعیت ساحلی

در حالی که برخی پژوهش‌ها شمار کسانی را که تا سال ۱۹۹۵ در ۱۰۰ کیلومتری ساحل زندگی می‌کنند، ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون نفر می‌داند (Burke et al, ۲۰۰۱)، برخی دیگر نیز جمعیت ساحل نشین را تا پایان سال ۲۰۰۰، حدود ۳/۷ میلیارد نفر دانسته‌اند. این تراکم بالا در شکل‌های گوناگون بستری همه‌جانبه را برای آلودگی‌های ساحلی و دریایی مهیا می‌سازند.

افزایش جمعیت ساحلی در مرکز چرخه‌ای قرار می‌گیرد که افزایش تقاضا برای مسکن، آمد و شد، خدمات رسانی، بازرگانی، آب آشامیدنی، انرژی، غذا و تفریح را در دل خود می‌پروراند. این افزایش‌های تصاعدی نیز به معنی افزایش انواع زیاله و فاضلاب است.

ورود روان آب‌های منظومه‌های شهری هنگام بارش به دریا همراه با روغن، گریس، سرب، کرم، باکتری، مواد شیمیایی، کود و سم؛ ریزش پساب‌های کشتزارهای آلوده به بقایای کود و آفت کش‌ها به دریا به عنوان زهکش‌های گسترده‌ی ساحلی؛ ریزش رسوب فلزهای سمی به هنگام ساخت و سازها و فعالیت‌های معدنی؛ نشست و ته نشست مواد شیمیایی مانند فلزات سنگین، مواد تغذیه‌کننده‌ی خاک، اسید و فرآورده‌های ناشی از سوزاندن سوخت‌های فسیلی موجود در هوا؛ بخشی از آلوده‌سازهای ناشی از استقرار متراکم انسان در ساحل هستند.

آشکار است که دامنه و شعاع آلوده‌سازهای خشکی تنها محدود به کنش‌های انسانی در ساحل نیست. اقیانوس‌ها و دریاها به عنوان پهناورترین زهکش، محیط گسترده‌ای برای ته نشست آلودگی‌های اتمسفر و رودخانه‌ها و روان آب‌ها، در تمام قاره‌ها به شمار می‌روند.

با نگاهی به پراکنش جغرافیایی جمعیت ساحلی جهان، تراکم بسیار بالای جمعیت ساحلی در کشورهای عضو اتحادیه‌ی اروپا (ساحلی)، آمریکای شمالی و ژاپن آشکار است، در حالی که در قاره‌ی افریقا تراکم جمعیت ساحلی دست کم تا سال ۲۰۰۰ چندان هویدا نیست. همچنین در حالی که درصد جمعیت ساحلی تا ۱۰۰ کیلومتری ساحل در ژاپن بیش از ۹۶ درصد است، در کشورهای کمتر توسعه یافته‌ی آسیایی مانند پاکستان، چین و کامبوج کمتر از ۲۵ درصد می‌باشد.

۲. کشتیرانی

- کشتیرانی جهانی و ملی، دست کم ۹ پیامد ویران کننده بر محیط دریایی و ساحلی دارد:
- * ریزش آب توازن نفت کشتها به دریاها؛
 - * ریزش پساب همراه نفت کشتی‌های دیزلی به دریاها؛
 - * پیامدهای غرق شدن، تصادم و انفجار نفت کشتها و دیگر کشتی‌های حامل مواد خطرناک؛
 - * ریزش زباله و پسماندهای کشتی‌ها؛
 - * آلودگی به هنگام ساخت، تعمیر، توقف و رنگ کاری در اسکله‌ها؛
 - * سر و صدای زیاد به هنگام حرکت یا آلودگی صوتی برای آبزیان؛
 - * ته نشست دود دودکش‌های کشتی‌ها در دریاها؛
 - * نقل و انتقال گروه‌های گیاهی، آبزیان، جلبک‌ها و خزها از یک منطقه به منطقه‌ی دیگر و تخریب محیط زیست میهمان از طریق ورود گونه‌های غیر بومی؛
 - * آلودگی ناشی از سوخت کشتی و به ویژه زیر دریایی‌ها با سوخت هسته‌ای.
- امروز ۴۶ تا ۵۰ هزار فروند کشتی بزرگ، جا به جایی بیش از ۹۰ درصد تجارت جهانی را در اختیار دارند. چنانچه از کشورهای دارای پرچم‌های مصلحتی (مانند لیبیا، پاناما که مالکان شناورهای آمریکایی و اروپایی برای فرار از مالیات، کشتی‌های خود را در این کشورها ثبت می‌کنند) بگذریم، حدود ۷۱/۲ درصد می‌باشد. (چرچیل ولو؛ ۱۳۷۶، ۳۴۳)؛
- * و بالاخره، اثر مستقیم به هنگام حرکت بر محیط زیست دریایی به ویژه در دریا‌های کم ژرفا.

۳. نظامی‌گری

- دامنه تأثیر نظامی‌گری بر آلودگی دریاها به دلیل حساسیت‌های ملی و جهانی و طبقه‌بندی بودن این گونه اطلاعات کمتر مورد پژوهش قرار گرفته است؛ با وجود این حتی گزارش‌های ژورنالیستی نیز با ابعاد شگرف خرابکارانه‌ای این گونه کنش‌ها بر محیط زیست دریایی صحنه می‌گذارد. بخش کوچکی از کنش‌های مشهور ویران کننده‌ی نظامی در اقیانوس، دریاها و خلیج‌ها را می‌توان در واژه‌های زیر یافت:
- * رها کردن عمدی نفت خام به دریاها؛ به عنوان نمونه در ژانویه ۱۹۹۱، صدام با پمپاژ روزانه‌ی یکصد هزار بشکه‌ی نفت خام در شمال خلیج فارس، لکه‌های نفتی گسترده‌ای را به وجود آورد که تا تنگه‌ی هرمز کشیده شد. اثر این آلودگی برای ده‌ها سال دیگر در این خلیج کوچک همچنان دیده خواهد شد؛
 - * آتش زدن چاه‌های نفت؛ به عنوان نمونه در فوریه ۱۹۹۱، زمانی که نیروهای مسلح عراق از خاک کویت عقب‌نشینی کردند، ۶۵۰ چاه نفت در این کشور کوچک به آتش کشیده شد که ۱۶ شرکت آتش‌نشانی

بین‌المللی و ده هزار نفر بیش از هشت ماه، در کوششی بیست و چهار ساعته و با هزینه‌ای حدود یک میلیارد دلار، توانستند آن را خاموش کنند. (کالینز، ۱۳۸۵) پیامدهای این آتش‌سوزی عمدی حتی در برف‌های هیمالیا نیز دیده شد؛

* غرق نفت کشتی‌های حامل مواد خطرناک؛ جنگ نفت کشتی‌ها از طریق مین‌گذاری یا شلیک اژدرها و موشک در دوران جنگ ایران و عراق و خرابی‌های محیط زیستی ناشی از آن؛
* آتش زدن پایانه‌ها و چاه‌های نفت با شلیک اژدرها، بمباران، پرتاب موشک و خرابکاری و ریزش نفت به دریاها؛

* آزمایش تسلیحات هسته‌ای در دریاها؛ گرما، اشعه‌ها و بارش‌های اتمی پس از هر آزمایش این گونه سلاح‌ها در مقیاسی شگفت‌آور آشکار می‌شود و زش باد در سطح آب و بالای آن اثر این مواد را شعاع زیادی پراکنده می‌سازد.

* زیردریایی‌های هسته‌ای با ایجاد اختلال‌های حرارتی در مسیر حرکت خود موجودات زیر دریایی را به سرعت نابود می‌کنند؛ این گونه زیر دریایی‌ها برای خنک کردن رآکتورهای خود آب شور دریا را جذب می‌کنند و در آنجا جریانی از آب گرم به وجود می‌آورند. (پیشین، ۹۸)

* رها کردن عمدی نورهای بیولوژیک، روغن عناصر ردیاب رادیواکتیو به سطح آب و میکروفن‌های قدرتمند زیرآبی که زمینه‌ی آلودگی‌های شیمیایی و صوتی را مهیا می‌سازد؛

* تحقیقات طبقه‌بندی شده‌ی بیولوژیک، شیمیایی و ... برای دستیابی به سلاح‌های ویرانگرتر در ساحل و یا برای پنهان کاری در پهنه‌ی اقیانوس و پیامدهای محیط زیستی این گونه تحقیقات؛
* و جنگ دریایی؛ مانند جنگ قالدکند (مالونیا) میان بریتانیا و آرژانتین.

تا جایی که به سده‌ی بیستم بر می‌گردد، قدرت‌های بزرگ و یا ابر قدرت‌ها در بیشتر این جنگ‌ها شرکت داشته‌اند. کانون اصلی دو جنگ جهانی، اروپا بود و کارشناسان تمام جنگ‌های منطقه‌ای و محلی پس از جنگ جهانی دوم، جنگ‌ها را نیابتی یا وکالتی می‌خواندند؛ بدین معنی که در هر کدام از این جنگ‌ها دو ابر قدرت (تا ۱۹۹۰) پشتیبان یکی از طرف‌های جنگ بودند. از آن پس نیز ایالات متحده چندین تجاوز را از جمله به کشورهای افغانستان و عراق سازماندهی کرده است. اتحاد شوروی نیز تا ۱۹۹۰ به طور مستقیم جنگ‌هایی را به راه انداخت. جنگ‌های ایالات متحده در کره، ویتنام، کامبوج و لائوس و تجاوز اتحاد شوروی به افغانستان چکسلواکی در شمار این نبردها به شمار می‌رود.

۴. آب‌های گرم شده

ریزش آب گرم به دریا، بستر دگرگونی کیفیت شیمیایی آن را مهیا می‌سازد. «بدین ترتیب که آب گرم محلول اکسیژن کمتری نسبت به آب سرد نگه می‌دارد، ولی میزان سوخت و ساز ارگانیزم‌های فاسدکننده‌ی آب را شتاب می‌دهند در این صورت نیاز به اکسیژن افزایش پیدا می‌کند و این تأثیر و تأثرات، سبب کاهش قابل توجه میزان اکسیژن آب و آلودگی می‌شود» (هاگت، ۱۳۷۴، ۳۲۳). تقریباً سه چهارم آب‌های گرم شده، فرآورده‌ی نیروگاه‌های تولید برق به ویژه نیروگاه‌های اتمی است. آبی که از لوله‌های خروجی نیروگاه خارج می‌شود، ۱۱ درجه گرمتر از لوله‌های ورودی است.

چنین فرآیندی، یعنی ورود آب‌های گرم در مقیاس کلانه دریاها، بستری برای آتروفیکاسیون^۱ (انباشتگی خوراکی‌آبی) می‌شود که به معنای رشد فوق‌العاده‌ی آلگ‌ها در آب‌های سرشار از مواد مغذی است که به کاهش میزان اکسیژن و مرگ ارگانیزم‌ها منجر می‌شود. (پیشین، ۹۸) همچنین آب گرم از طریق ورود پساب‌های شهر -- بندرهای ساحلی و نیز ورود فاضلاب آن‌ها به دریاها، در این فرآیند بی‌تأثیر نیست.

۵. تغییر اقلیم

تغییر اقلیم زمین در دو دهه‌ی اخیر به هر دلیل، گرمتر شدن اتمسفر را در پی داشته است. تداوم گرم شدن زمین می‌تواند زمینه‌ی ذوب یخ‌های دو قطب، بالا آمدن آب دریاها، افزایش حجم آب اقیانوس‌ها را مهیا سازد. این یکی نیز به نوبه‌ی خود موجبات غرق شدن منظومه‌های شهری ساحلی، از بین رفتن تالاب‌ها، مرداب‌ها و باتلاق‌ها شود. در این میان حتی ممکن است چندین کشور کوچک جزیره‌ای به کلی زیر آب‌ها ناپدید شوند. نظریه‌ی غالب، گرم شدن زمین و تغییر اقلیم را نتیجه‌ی انباشته شدن گازهای گلخانه‌ای در جو می‌داند که این گازها مانند متان، دی‌اکسید کربن، نیتروژن، مونوکسید و ۱CFCs، ناشی از دو سده کنش تمدن صنعتی است.

۶. فناوری و ماهیگیری تجاری

اوج‌گیری فن‌آوری‌های پیشرفته در دهه‌ی ۹۰-۱۹۸۰، مهمترین ریشه و منشأ صید بی‌رویه قلمداد شده است. صید تجاری مقیاس کلان با «در دسترس قرار دادن تکنولوژی پیشرفته شامل سونار، رادار، دستگاه‌های ناوبری کامپیوتری، قایق‌ها و موتورهای بهتر و دستگاه‌های ماهی‌یاب الکترونیک». زمینه‌ی بهره‌برداری گسترده و رکورد شکنی تاریخی ماهی‌گیری را در اختیار دولت‌ها و شرکت‌های بزرگ قرار داد.

۱. Eutrophication

۱. Chlorofluorocarbons

در واقع از زمانی که صید ماهی از صورت سنتی به صنعتی درآمد و به ویژه پس از آن که روح مسلط بر این شیوه‌ی تولید، جهت و زیربنای کاملاً سرمایه‌دارانه یافت، صیدگاه‌های کهن و تاریخی اقیانوسی و دریایی تَنک شدند. هر چند پیش از دهه‌ی هشتاد، شمال باختری و خاوری اقیانوس اطلس یا در واقع اقیانوس اطلس شمالی، حداکثر صید را تجربه کرده بودند. اقیانوسی ه در دو سوی آن بزرگترین مجموعه‌های کشورهای پیشرفته‌ی سرمایه‌داری یعنی اروپا و آمریکای شمالی قرار گرفته‌اند. در جنوب خاوری اقیانوس اطلس یعنی آن جایی که کشورهای تازه استقلال یافته و بسیار فقیر افریقایی صیدگاه‌های خود را با اجاره‌ی ناچیز در اختیار شرکت‌های بزرگ قرار دادند، بزرگترین صیدها تا ۱۹۷۸ بیشتر دوام نیاورد.

اما تا آن جا که به بقیه‌ی اقیانوس‌ها از جمله غرب مرکزی و شرق مرکزی اطلس و تمام بخش‌های اقیانوس آرام بر می‌گردد، حداکثرهای صید به سال‌های ۹۰-۱۹۸۰ و یا ۹۷-۱۹۹۰ بر می‌گردد. چندین عامل دست به دست هم داده‌اند تا زیستگاه‌های کلیدی و کهن دریایی و اقیانوسی را ویران نمایند:

* ظرفیت بیش از حد ناوگان صید؛ میزان ظرفیت اضافی در جهان میان ۳۰ تا ۴۰ درصد برآورد شده است. بنا به گزارش FAO، سرعت رشد ناوگان صید در دهه‌ی ۸۰-۱۹۷۰، دو برابر بیش از میزان صید برای تداوم طبیعی صید آبزبان بود (FAO, ۱۹۹۲).

* پرداخت یارانه‌ی شیلاتی از سوی دولت‌ها؛ برای رقابت با همسایگان و نیز عقب نماندن از دیگران، نه تنها ماهیگیری دریایی را تشویق، بلکه حتی یارانه‌های کلانی را در اختیار این بخش قرار می‌دهند. چنان که دست کم تا ۱۹۹۷، میزان این یارانه به ۲۰ میلیارد دلار رسید.

* کشتزار رها؛ دریاها و اقیانوس‌ها کشتزارهایی هستند که برای برداشت آن نیازی به کاشت و داشت نیست. اقیانوس و دریاها فرآورده‌های شیلاتی را به صورت رایگان در اختیار مردم قرار می‌دهند. صید تجملی و خارج از نیاز و حتی صید برای تبدیل کلان مقیاس آبزبان به عنوان غذای دام و ماکیان، امروزه شیوه‌ای متداول و گسترده شده است.

* صید مالتوسی؛ برخی صید بیش از حد را نتیجه‌ی تهیدستی مردم ساحل نشین در کشورهای جنوب اقیانوس آرام، اطلس و هند می‌دانند، زیرا این مردم چاره‌ای ندارند جز آن که آخرین بقایای منابع آبزبان را صید نمایند (Pauly et al, ۲۰۰۵).

* صید تصادفی یا اتفاقی یا ناخواسته که در مقیاس جهانی میلیون‌ها تن در سال برآورد گردیده و انواع آبزبان را در بر می‌گیرد، خود باعث اختلال کلی در چرخه‌ی زیستی شده است.

* روش‌های ویران کننده صید مانند استفاده از مواد منفجره برای بالا آوردن ماهیان به سطح از طریق برهم زدن اورگانیزم داخلی آنها، خسارت‌های هنگفتی به زیستگاه‌های دریایی وارد کرده است.

* سیستم صنعتی صید، علاوه بر برداشت زیاد، با بهره‌گیری از تورها برای صید آبزبان کف‌زی که بر کف دریا کشیده می‌شود، زمینه‌ی نابودی زیستگاه آبزبان را که در گل و لای و رسوبات قرار دارند، مهیا می‌سازد.

۷. گردشگری

از سال‌های آغازین دهه‌ی ۷۰ سده‌ی بیستم، گردشگری جهانی رونق توده‌ای یافت و امروزه در آغازهای سده‌ی بیست و یک سیری تصاعدی یافته است. به نظر می‌رسد بخش بزرگی از ارز مورد نیاز برای بیش از ۸۰ کشور جهان از همین طریق بدست آید. چندین دهه است که گردشگری تبدیل به صنعتی شده که ساز و کاری چندین بخشی دارد. در حالی که بخش تبلیغات دولت‌ها را وادار به رقابت با یکدیگر برای کشاندن گردشگران هر چه بیشتر به سوی خود می‌کند، بخش‌های دیگر در نواحی ساحلی، جنگلی، کوهپایه‌ای، پیرامون تالاب‌ها، کویرها، بیابان‌ها و یا در اطراف بناهای تاریخی، در حال ساخت و ساز هتل‌ها، اقامت‌گاه‌ها، جاده‌ها و فرودگاه‌ها هستند.

این در حالی است که نتایج برخی پژوهش‌های معتبر بر آنند که: تعداد نسبتاً اندکی از جوامع محلی منافع قابل ملاحظه‌ای از توریسم مبتنی بر طبیعت کسب کرده‌اند. چه این توریسم در محل زندگی آن‌ها تداول داشته باشد و چه در محل‌های نزدیک به آن، مشارکت‌های محلی در توریسم مبتنی بر طبیعت به سبب اندک بودن اطلاعات و تجربه مربوطه، فقدان دسترسی به پول برای سرمایه‌گذاری، ناتوانی در رقابت با شرکت‌های با سابقه و نداشتن حق مالکیت بر مقاصد توریستی، محدود شده است.

به عبارت دیگر، در حالی که بیشتر منافع اقتصادی گردشگری به شرکت‌های بزرگ بر گزار کننده می‌رسد، آسیب‌های بیشتر در سطح محلی احساس می‌گردد. این آسیب‌ها طیف گسترده‌ای را در بر می‌گیرد. تا آن جا که به نوارهای ساحلی بر می‌گردد، آسیب سیستم گردشگری به طبیعت را می‌توان از جمله در ساز و کارهای زیر جستجو نمود:

* ساخت و ساز هتل‌ها، اقامتگاه‌ها، خانه‌های ویلایی و مهمانسراها، بدون برنامه‌ریزی دقیق و به صورت گسترده در نوارهای ساحلی؛

* ساخت و ساز زمین‌های ورزشی، سالن‌های بزرگ برای اجرای تئاتر، کنسرت‌های موسیقی، بازی، سینما، رستوران‌ها و کافه‌ها، فروشگاه‌های بزرگ یا سوپر مارکت‌های زنجیره‌ای؛

* ساخت آزادراه‌ها، جاده‌های فرعی، راه آهن، فرودگاه‌ها، قطارهای زیرزمین شهری، پارکینگ‌ها با خشکاندن تالاب‌ها و اشغال ناحیه‌های ساحلی و جزیره‌ای و نابود کردن جنگل‌های مانگرو و نیزارها؛

* استخراج شن و ماسه از نوارهای ساحلی برای این ساخت و سازها؛

* تخلیه‌ی فاضلاب بیشتر به دریاها؛

- * آسیب رساندن به صخره‌ها و آبنسنگ‌های مرجانی با لنگر انداختن شناورها و قایق‌های تفریحی؛
- * افزایش تصاعدی زباله و ریزش پسماندها به دریا؛
- * غواصی تفریحی و آسیب‌های ناشی از آن به آبنسنگ‌ها و صخره‌های مرجانی؛
- * تأثیر در روند فرسایش ساحلی و رسوب‌گذاری؛
- * آسیب‌های محیط زیستی ناشی از استفاده از قایق‌های پرسرعت؛
- * افزایش روند ماهیگیری تفریحی به ویژه در ساحل‌های کم ذخیره؛
- * آسیب رساندن به زیستگاه‌های تالابی با عبور بیشتر و بیشتر قایق‌ها، تخریب گونه‌های گیاهی و ایجاد نابسامانی در این محیط‌ها.

۸. رشد اقتصادی

دولت‌ها زیر فشار افکار عمومی و در رقابت با دولت‌های همسایه یکی پس از دیگری وعده‌ی رفاه و رشد اقتصادی بیشتر و بیشتر را به شهروندان خود می‌دهند. لازمه‌ی چنین رشدی فشار گریز ناپذیر و همه سویه به طبیعت برای تولید بیشتر است و تولید بیشتر به معنای سازه‌های بیشتر، فن‌آوری پیچیده‌تر و در پایان زباله‌ی بیشتر است. چنانکه در آفریقا به عنوان قاره‌ای با کمترین میزان رشد اقتصادی، جمعیت در حال رشد و تقاضا با کشیده شدن تدریجی به سوی ساحل‌ها، بدون آن که فرهنگ محیط زیستی را آموخته باشند به نوعی ایلغار و چپاول منابع دست یازیده‌اند.

در ۳۵ سال گذشته نیز با فروکش کردن منابع ساحلی در کشورهای آسیایی پیرامون اقیانوس آرام که از طریق گسترش شهرنشینی صنعتی شدن و رشد گردشگری به اوج رسید. هجوم به سوی ماورای ساحل برای دسترسی به منابع تفریحی، صید و ... بیشتر شده است

در ایالات متحده نزدیک به ۵۵ درصد شهروندان در نوار ساحلی زندگی می‌کنند که رشدی چهار برابر نسبت به سکونت در سایر ناحیه‌ها دارد. برآوردها این میزان را برای سال‌های دهه‌ی ۳۰ تا ۴۰ سده‌ی کنونی نزدیک به ۶۵ درصد می‌پندارند. در این کشور با وجود تلاش‌های فراوان و دقیق برای کنترل آلودگی‌های ساحلی، ۳۰ درصد از نواحی صید تحت پوشش دولت فدرال، دچار مشکل صید بی‌رویه هستند. در کانادا نیز ۲۱ صیدگاه بزرگ از ۴۳ صیدگاه، به شدت تخلیه شده‌اند (European Commission, ۲۰۰۰).

تقاضا برای رفاه بیشتر حتی در قاره‌هایی مانند اروپا که از نظر ساختارها و سازه‌های زیربنایی به حد اشباع رسیده‌اند، همچنان ادامه دارد. مهاجران تازه وارد یا فرزندان آنها که شهروند اتحادیه محسوب می‌شوند، خواهان دستیابی به حقوق و امتیازات فرانسوی‌ها، آلمان‌ها، اتریشی‌ها و ... هستند. پر کردن این شکاف نیازمند

رشد بیشتر اقتصادی است؛ این در حالی است که بومیان نیز همچنان تقاضاهای پاسخ داده نشده‌ای را پیگیری می‌کنند.

نتیجه

ساحل به عنوان کانون جهانی و نوار پیوند آبکره - سنگکره، بیشتر جمعیت و فعالیت‌ها را در خود جای داده است. انسان زیاده خواه که ساخته و پرداخته‌ی رنسانس و انسان مداری منتج از آن است، تقاضاهایی پی در پی و بدون توقف برای رفاه بیشتر دارد؛ حزب‌ها در سیستم انتخاباتی، به عنوان آینه‌ی تمام نمای همین انسان برای رقابت با احزاب دیگر و نیز دولت‌ها برای عقب نماندن از یکدیگر، ناگزیر برای پاسخ‌گویی به این تقاضاهای سیری ناپذیرند؛ نتیجه‌ی چنین فرآیندی از جمله فشار بر اکوسیستم‌های ساحلی بوده است از سوی دیگر در دو سده‌ی اخیر شیوه‌ی تولید سرمایه‌داری با ماهیت تولید بیشتر ← مصرف بیشتر ← سود بیشتر، فشار بر منابع را هر چه بیشتر افزایش داده است.

نتیجه‌ی این زیاده خواهی و ساز و کار سودجویانه، دست کم تا آن جا که به اکوسیستم‌ها بر می‌گردد، ویرانی یا آغاز روند ویران شدگی در تمام عرصه‌های ساحلی بوده است. اما:

* دست کم تا آنجا که به دولت‌های کمتر توسعه یافته بر می‌گردد، هیچکس نمی‌تواند انتظار توقف روند توسعه را داشته باشد؛

* بیشتر ویرانی‌های اکوسیستمی در پهنه‌ی دریاها، نتیجه‌ی بهره‌برداری سودجویانه و شیوه‌ی تولید سرمایه‌داری بر پایه‌ی فناوری‌های نو بوده است؛

* دخالت انسان در اکوسیستم‌ها همواره بدخیم نبوده است؛ با وجود این، کارنامه‌ی دخالت‌های انسانی در اکوسیستم‌ها در سده‌ی اخیر بس ناگوار و بدخیم بوده است.

برای مردم، نمایندگان و دولت‌هایشان در کشورهای ساحلی، این پرس مطرح نیست که برای پاسداری از اکوسیستم‌ها، تولید و توسعه را متوقف نمایند، بلکه آن‌ها مایلند به ساز و کاری دست یابند که در ضمن نگاهداری توازن‌های محیط زیستی و اکوسیستم‌ها، روند توسعه‌ی ملی و جهانی نیز تداوم یابد. توسعه‌ی پایداتا آنجا که به محیط ساحلی بر می‌گردد و نیز بر پایه‌ی برخی از تجربیات جهانی کشورهای ساحلی، مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی (ICZM) را به عنوان شیوه‌ای کارآمد برای دستیابی به این هدف معرفی کرده است.

منابع فصل دوم

۱. هاگت، پیتر (۱۳۷۳). جغرافیا؛ ترکیبی نو (جلد یکم). (شاپور گودرزی‌نژاد، مترجم) تهران؛ سمت.
۲. چرچیل ولو، رایین و آلن (۱۳۶۷). حقوق بین‌المللی دریاها. (بهمن آقایی، مترجم) تهران؛ دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
۳. کالیتز، جان ام (۱۳۸۵) جغرافیای نظامی (جلد دوم). (محمد رضا آهنی و بهرام محسنی، مترجم). تهران: دانشگاه امام حسین.
۴. Burke, L. & World Resources Institute (۲۰۰۱). Pilot analysis of global ecosystems: coastal ecosystems. (L. Burke, Ed.) Washington: World Resources Institute.
۵. Cohen, J., Small, C., Mellinger, A., Gallup, J., & Sachs, J. (۱۹۹۷). Estimates of coastal populations, *Science*, ۱۲۱۱ – ۱۲۱۲.
۶. European Commission. (۲۰۰۰, ۰۹ ۲۷). Communication from the commission to the council and the European parliament on integrated costal zone management. Retrieved ۰۸ ۲۴, ۲۰۰۵, from Europa: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:۲۰۰۰:۰۵۴۷:FIN:EN:PDF>
۷. FAO. (۱۹۹۲, ۰۵ ۶-۸). World fisheries situation. Prepared in preparation for the international conference on responsible fishing in Cancun, Mexico. Rome.
۸. Jones, S. B. (۱۹۴۵). Boundary-making: A Handbook for Statesmen, Treaty Editors and Boundary commissioners. Washington: Carnegie Endowment for International Peace, Division of International Law.
۹. Pauly, D., & Palomares, M. (۲۰۰۵). Fishing down marine food webs. *Bulletin of Marine Science*, ۱۹۷ – ۲۱۱.

فصل سوم

موقعیت و جمعیت ساحلی ایران

در جهان

چشم‌انداز طبیعی ایران در جهان

اقلیم بیابانی و نیمه بیابانی، کوهستانی و دریا حاشیه‌ای بودن. سه ویژگی عمده‌ی فلات و کشور ایران در مقیاس کره‌ی زمین است. «نخستین ویژگی مهم جغرافیایی طبیعی ایران کوهستانی بودن آن است. موقعیت کوهستانی ایران اثرات بسیار چشمگیری در سیمای طبیعی و منظر معیشتی آن دارد» و «دومین خصیصه‌ی مهم جغرافیای طبیعی ایران، قرار گرفتن آن در کمربند خشک، یعنی در حوزه‌ی نفوذ کمربند نیمه حاره‌ی پاسات است. این موقع جغرافیایی همراه با عوامل طبیعی دیگر، در پیدایش خصوصیات بیابانی و نیمه بیابانی کشور اثرات زیادی دارد» (رهنمایی، ۱۳۷۱) سومین ویژگی کلان مقیاس ایران در چشم‌انداز جهانی، ویژگی دریا حاشیه‌ای بودن فلات ایران می‌باشد. بدین ترتیب که سرزمین ایران تنها در حاشیه‌های ضلع جنوبی و شمالی با دریاهای آزاد یا بسته ارتباط دارد و این آب‌ها به دلیل فلاتی بودن ایران زمین، قادر به نفوذ درون خشکی نبوده‌اند. این ویژگی‌ها با نقش‌های انفرادی یا سیستمی خود، بستر بیشتر تفاوت‌ها و حتی تضادهای منطقه‌ای از نظر توانمندی‌ها و قابلیت‌های طبیعی بوده‌اند. در عین حال این سه ویژگی در پیوند با ویژگی‌های زمین ساختی و تکامل زمین شناسی ایران در تفاوت شیوه‌های معیشتی نواحی مختلف ایران تأثیر گذار می‌باشند.

فلات بودن ایران، عامل عمده‌ی طبیعی برای نفوذ نکردن دریا به کاسه‌ی مرکزی درونی بوده و ساحل‌ها را به حاشیه کشانده است. همین عامل، نقشی بزرگ و تاریخی در دور ماندن ایرانیان از دریا و زندگی دریایی بوده است. با وجود این، ایران در پیرامون خود، دارای سه ساحل ممتاز دریایی است که کمتر در کانون توجه دولت‌ها بوده‌اند.

در ازای ساحل‌های ایران: رقم‌های متفاوت

در ازای ساحل‌های ایران در اسناد رسمی و دولتی و تحقیقات دیگر یکسان نیست. این امتداد، گاه با احتساب ساحل جزیره‌ها و گاه بدون آن ذکر شده است. گاه نیز طول دریاچه ارومیه به آن اضافه شده است. چنان که در یک کتاب بسیار مورد مراجعه طول ساحل کشور ۲۷۰۰ کیلومتر برآورد شده است (جعفری، ۱۳۷۷، ۳). اما این رقم با در نظر گرفتن ساحل ارومیه، ۵۸۹۰ کیلومتر نیز تعیین شده است (Cimino & Palmer, ۲۰۰۰). در آخرین برآوردها بر پایه‌ی مطالعات سازمان بنادر و دریانوردی در مطالعات طرح مدیریت یکپارچه‌ی ساحلی مناطق ساحلی، یا در نظر گرفتن خط مبنای حد فاصل بالاترین مد و پایین‌ترین جزر در نقشه‌هایی با مقیاس ۱:۲۵۰۰۰ بدون طول سواحل ارومیه، کرانه‌های ایران ۵۷۷۳ کیلومتر تعیین شده است.

جدول ۲: طول ساحل و جمعیت ساکن در نواحی ساحلی در کشورهای جهان

ردیف	نام کشور	جمعیت در فاصله صد کیلومتری ساحل (درصد)	طول ساحل به کیلومتر
	آسیا بدون خاورمیانه	-	۲۸۳۱۸۸
۱	آذربایجان	۵۵ / ۷	۸۷۱
۲	بنگلادش	۵۴ / ۸	۳۳۰۶
۳	کامبوج	۲۳ / ۸	۱۱۲۷
۴	چین	۲۴ / ۱۰	۳۰۰۱۷
۵	گرجستان	۳۸ / ۸	۳۷۶
۶	هند	۲۶ / ۳	۱۷۱۸۱
۷	اندونزی	۹۵ / ۹	۹۵۱۸۱
۸	ژاپن	۹۶ / ۳	۲۹۰۲۰
۹	قزاقستان	۳ / ۶	۴۵۲۸
۱۰	جمهوری دموکراتیک کره	۹۲ / ۹	۴۰۰۹
۱۱	جمهوری کره	۱۰۰ / ۰	۱۲۴۷۸
۱۲	مالزی	۹۸ / ۰	۹۳۲۳
۱۳	میانمار	۴۹ / ۰	۱۴۷۰۸
۱۴	پاکستان	۹ / ۱	۲۵۹۹
۱۵	فیلیپین	۱۰۰ / ۰	۳۳۹۰۰
۱۶	سنگاپور	۱۰۰ / ۰	۲۶۸
۱۷	سریلانکا	۱۰۰ / ۰	۲۸۲۵
۱۸	تایلند	۳۸ / ۷	۷۰۶۶
۱۹	ترکمنستان	۸ / ۱	۱۲۸۹
۲۰	ازبکستان	۲ / ۶	۱۷۰۷
۲۱	ویتنام	۸۲ / ۸	۱۱۴۰۹
	اروپا	-	۳۰۱۰۲۶
۲۲	آلبانی	۹۷ / ۱	۶۴۹

۲۶	۸۳ / ۰	بلژیک	۲۳
۲۳	۴۶ / ۶	بوسنی و هرزگوین	۲۴
۴۵۷	۲۹ / ۲	بلغارستان	۲۵
۵۶۶۳	۳۷ / ۹	کرواسی	۲۶
۵۳۱۶	۱۰۰ / ۰	دانمارک	۲۷
۲۹۵۶	۸۵ / ۹	استونی	۲۸
۳۱۱۱۹	۷۲ / ۸	فنلاند	۲۹
۷۳۳۰	۳۹ / ۶	فرانسه	۳۰
۳۶۲۴	۱۴ / ۶	آلمان	۳۱
۱۵۱۴۷	۹۹ / ۲	یونان	۳۲
۸۵۰۶	۹۹ / ۹	ایسلند	۳۳
۶۴۳۷	۹۹ / ۹	ایرلند	۳۴
۹۲۲۶	۷۹ / ۱	ایتالیا	۳۵
۵۶۵	۷۵ / ۲	لاتویا	۳۶
۲۵۸	۲۲ / ۹	لیتوانی	۳۷
۱۹۱۴	۹۳ / ۴	هلند	۳۸
۵۳۱۹۹	۹۵ / ۴	نروژ	۳۹
۱۰۳۲	۱۳ / ۵	لهستان	۴۰
۲۸۳۰	۹۲ / ۷	پرتغال	۴۱
۶۹۶	۶ / ۳	رومانی	۴۲
۱۱۰۳۱۰	۱۴ / ۹	فدراسیون روسیه	۴۳
۴۱	۶۰ / ۶	اسلونی	۴۴
۷۲۶۸	۶۷ / ۹	اسپانیا	۴۵
۲۶۳۸۴	۸۷ / ۷	سوئد	۴۶
۴۷۲۸۲	-	خاورمیانه و آفریقا	
۱۵۵۷	۶۸ / ۸	الجزایر	۴۷
۵۸۹۸	۵۳ / ۱	مصر	۴۸

۵۷۷۳/۸۹	۲۳/۹	ایران	۴۹
۱۰۵	۵/۷	عراق	۵۰
۲۰۵	۹۶/۹	فلسطین اشغالی	۵۱
۲۷	۲۹/۰	اردن	۵۲
۷۵۶	۱۰۰/۰	کویت	۵۳
۲۹۴	۱۰۰/۰	لبنان	۵۴
۲۰۲۵	۷۸/۷	لیبی	۵۵
۲۰۰۸	۶۵/۱	مراکش	۵۶
۲۸۰۹	۸۸/۵	عمان	۵۷
۷۵۷۲	۳۰/۲	عربستان سعودی	۵۸
۲۱۲	۳۴/۵	سوریه	۵۹
۱۹۲۷	۸۴/۰	تونس	۶۰
۸۱۴۰	۵۷/۵	ترکیه	۶۱
۲۸۷۱	۸۴/۹	امارات متحده عربی	۶۲
۳۱۴۹	۶۳/۵	یمن	۶۳
۱۲۵	-	بحرین	۶۴
۷۱۴	-	سودان	۶۵
۱۲۰۷۷	-	آفریقا	
۲۹۴	۴۷۳	آنگولا	۶۶
۶۲۴	۲۹	بنین	۶۷
۲۱۹	۲۰	کامرون	۶۸
۲۴۵	۵۴	کنگو	۶۹
۲۷	۱۲۲	جمهوری کنگو	۷۰
۳۹۷	۱۷۰	کوته دلویر	۷۱
۷۲۳	۳۰۴	گینه	۷۲
۷۳۵	۷۵	اریتره	۷۳
۶۲۸	۲۰۰	گابن	۷۴

۹۰۸	۲۳	گامبیا	۷۵
۴۲۵	۲۲۹	غنا	۷۶
۴۰۹	۱۱۱	گینه	۷۷
۹۴۶	۱۰۶	گینه بیسانو	۷۸
۷/۶	۱۱۶	کنیا	۷۹
۵۷۹	۲۵۲	لیبریا	۸۰
۵۵۱	۱/۲۰۵	ماداگاسکار	۸۱
۳۹۶	۱۶۱	موریتانی	۸۲
۵۹	۵۶۵	موزامبیک	۸۳
۴۷	۵۷۰	نامیبیا	۸۴
۲۵۷	۱۸۳	نیجریه	۸۵
۸۳۲	۱۵۹	سنگال	۸۶
۵۴۷	۱۶۷	سیرالئون	۸۷
۵۴۸	۸۲۸	سومالی	۸۸
۳۸۹	۱/۵۲۵	آفریقای جنوبی	۸۹
۲۸	۹۲	سودان	۹۰
۲۱۱	۲۴۱	تانزانیا	۹۱
۴۴۶	۱۳	توگو	۹۲
۶۷۲	-	آمریکای شمالی	
۲۳۹	۵/۶۹۴	کانادا	۹۳
۴۳۳	۸/۸۷۵	آمریکا	۹۴
۴۹۵۴	-	آمریکای مرکزی و کارائیب	
۱۰۰	۳۱	بلیز	۹۵
۱۰۰	۵۶۶	کاستاریکا	۹۶
۱۰۰	۳۴۵	کوبا	۹۷
۱۰۰	۲۶۰	جمهوری دومینیکن	۹۸
۹۸۸	۹۴	السالوادور	۹۹

۶۱۲	۱۱۲	گوآتمالا	۱۰۰
۹۹۶	۱۲۷	هائیتی	۱۰۱
۶۵۵	۲۳۸	هندوراس	۱۰۲
۱۰۰	۲۵۱	جامائیکا	۱۰۳
۲۸۷	۳/۲۸۶	مکزیک	۱۰۴
۷۱۶	۱۲۷	نیکاراگوآ	۱۰۵
۱۰۰	۳۳۲	پاناما	۱۰۶
۱۰۰	۷۴	ترینیداد و توباگو	۱۰۷
۶۳۸۰	-	آمریکای جنوبی	
۴۵۱	۱/۰۶۸	آرژانتین	۱۰۸
۴۸۶	۳/۶۶۱	برزیل	۱۰۹
۸۱۵	۳/۶۸۸	شیلی	۱۱۰
۲۹۹	۷۵۰	کلمبیا	۱۱۱
۶۰۵	۱/۰۶۴	اکوادور	۱۱۲
۷۶۶	۱۳۳	گویان	۱۱۳
۵۷۲	۸۰۶	پرو	۱۱۴
۸۷۰	۱۲۸	سورینام	۱۱۵
۷۸۵	۱۳۳	اوروگوئه	۱۱۶
۷۳۱	۵۲۲	ونزوئلا	۱۱۷
۲۷۰۶	-	اقیانوسیه	
۸۹۵	۷/۴۳۷	استرالیا	۱۱۸
۹۹۹	۱/۲۱۷	فیجی	۱۱۹
۱۰۰	۴/۰۶۴	نیوزیلند	۱۲۰
۶۱۲	۲/۳۶۶	گینه پاپوا	۱۲۱
۱۰۰	۱/۵۸۹	جزایر سلیمان	۱۲۲

همانگونه که در جدول شماره ۲ مشاهده می‌شود، ایران میان ۱۲۲ کشور از نظر گاه طول ساحل، ردیف ۲۷ جهان را به خود اختصاص داده است و میان کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا نیز پس از ترکیه، عربستان سعودی و مصر، دارای بیشترین درازای ساحلی است.

در ایسدل و بلیک با محاسبه‌ی ۱۸۲۲ کیلومتر طول ساحلی برای ایران نسبت و سعت به طول ساحل را برای کشورمان ۹۰۱ / ۲ می‌دانند (در ایسدل و بلیک؛ ۱۳۷۰، ۱۴۸). به عبارت دیگر این دو جغرافیدان بر پایه‌ی این محاسبه اشتباه، باورمندند که در برابر هر ۹۰۱ / ۲ کیلومتر مربع، ایران تنها دارای یک کیلومتر ساحل است و از این نظر رتبه ۱۵ را میان ۲۲ کشور خاورمیانه و شمال آفریقا در اختیار دارد. به نظر می‌رسد، این دو جغرافیدان دچار اشتباه محاسباتی شده و دست کم در ازای ساحل دریای خزر را نادیده انگاشته‌اند. چرا که در این صورت، در برابر هر ۶۱۰ کیلومتر مربع، ایران دارای یک کیلومتر ساحل خواهد بود. چنان چه برآورد Pruettt و همکارانش که بسیار دقیق‌تر از جغرافیدانان نامبرده است، ملاک قرار گیرد، نسبت پهنه (وسعت) سرزمینی ایران به درازای ساحل‌ها، حدود ۲۷۹ خواهد بود که بیش از ۴ برابر کوچکتر از برآوردهای در ایسدل و بلیک خواهد بود.

جدول شماره: وسعت کشورها و طول ساحل‌ها

ردیف	نام کشور	وسعت کشور		طول ساحل		نسبت بین وسعت و طول ساحل	
		کیلومتر مربع	مایل مربع	کیلومتر	مایل	کیلومتر مربع به هر مایل مربع به هر مایل	کیلومتر
۱	بحرین	۵۹۸	۳۳۱	۱۲۵	۸۷	۴ / ۸	۲ / ۹
۲	قبرس	۹۵۲۱	۳۵۷۲	۵۳۴	۳۳۴	۱۷ / ۳	۱۰ / ۷
۳	قطر	۱۰۳۶۰	۴۰۰۰	۳۷۶	۲۳۵	۲۷ / ۵	۱۷ / ۱۰
۴	لبنان	۸۸۰۶	۳۴۰۰	۱۹۴	۱۲۱	۴۵ / ۴	۲۸ / ۱۰

۵۵ / ۹	۹۰ / ۴	۱۴۳	۲۳۹	۷۹۹۲	۲۰۶۹۹	اسرائیل (رژیم اشغالگر قدس)	۵
۶۰ / ۱۰	۹۷ / ۱	۱۵۶	۲۵۰	۹۳۵۷	۳۴۲۸۱	کویت	۶
۸۳ / ۲	۱۳۴ / ۷	۴۳۵	۶۹۶	۳۶۱۹۳	۹۳۷۴۰	امارات عربی متحده	۷
۹۰ / ۸	۱۴۷ / ۱۰	۱۱۵۶	۱۸۵۰	۱۰۵۰۰۰	۲۷۱۹۵۰	عمان	۸
۹۹ / ۲	۱۶۰ / ۶	۶۳۹	۱۰۲۲	۶۳۳۶۲	۱۶۴۱۰۷	تونس	۹
۱۳۶ / ۳	۲۲۰ / ۶	۲۲۱۱	۳۵۳۸	۳۰۱۳۸۳	۷۸۰۸۵۲	ترکیه	۱۰
۱۴۷ / ۵	۲۳۸ / ۷	۷۵۳	۱۲۰۵	۱۱۱۰۷۵	۲۸۷۶۸۴	جمهوری دموکراتیک خلق یمن	۱۱
۲۴۷ / ۴	۴۰۰ / ۵	۰۳۰	۱۶۴۸	۲۵۴۸۱۷	۶۵۹۹۷۶	مراکش	۱۲
۲۵۷ / ۱۰	۴۱۵ / ۹	۱۵۰۵	۲۴۰۸	۳۸۶۶۶۲	۱۰۰۱۴۵۷	مصر	۱۳
۲۶۸ / ۱۰	۴۳۳ / ۳	۲۸۱	۴۵۰	۷۵۲۹۰	۱۹۵۰۰۱	جمهوری عربی یمن	۱۴
۵۵۶ / ۶	۹۰۱ / ۲	۱۱۳۹	۱۸۲۲	۶۳۴۰۰۰	۱۶۴۲۰۶۰	ایران	۱۵
۵۷۰ / ۸	۹۲۴ / ۱۰	۱۵۱۵	۲۴۲۴	۸۶۴۸۰۰	۲۲۳۹۸۳۲	عربستان سعودی	۱۶
۶۴۹ / ۱۰	۱۰۵۰ / ۵	۱۰۴۷	۱۶۷۵	۶۷۹۳۶۴	۱۷۵۹۵۵۳	لیبی	۱۷
۷۶۰ / ۶	۱۲۳۴ / ۵	۹۴	۱۵۰	۷۱۴۹۸	۱۸۵۱۸۰	سوریه	۱۸
۱۳۴۰ / ۵	۲۱۶۹ / ۲	۶۸۶	۱۰۹۸	۹۱۹۶۰۰	۲۳۸۱۷۶۴	الجزایر	۱۹
۲۱۶۹ / ۲	۳۵۰۹ / ۵	۴۴۶	۷۱۴	۹۶۷۵۰۰	۲۵۰۵۸۲۵	سودان	۲۰
۲۱۷۶ / ۴	۳۵۴۹ / ۲	۱۷	۲۷	۳۷۰۰۰	۹۵۸۳۰	اردن	۲۱
۱۳۹۹۶ / ۱۰	۲۲۸۹۵ / ۱۰	۲	۱۹	۱۶۷۹۵۷	۴۳۵۰۰۹	عراق	۲۲

ماخذ: درایسدل و بلیک، ۱۳۸۶

ایران: ساحل‌های تهی تا تُنک

ساحل‌های دریایی ایران تا جایی که به خلیج فارس، دریای عمان و بیشتر جزیره‌ها بر می‌گردد. از نظر پراکنش و انبوهی جمعیت دارای چشم‌اندازی خلوت، تُنک و گاه تهی هستند. از نظر گاه برنامه‌ریزی توسعه، این مهمترین ویژگی فرهنگی - اجتماعی ساحلی ایران به شمار می‌رود.

بر پایه‌ی برآوردهای جدول شماره ۴، شمار جمعیت ساحلی ایران پس از عراق، پایین‌ترین رقم در خاورمیانه و شمال آفریقا است. باید در نظر داشت که ساحل عراق، تنها ۱۰۵ کیلومتر است؛ به عبارت بهتر تراکم نسبی جمعیت ساحلی این کشور، دست کم ۲ برابر تراکم یا درصد انبوهی آن در ساحل‌های ایران است.

جدول ۴: درازای ساحل‌ها و جمعیت ساحل‌نشین در کشورهای خاورمیانه و شمال آفریقا

کشور	جمعیت در فاصله‌ی ۱۰۰KM ساحل (درصد)	درازای ساحل به کیلومتر
الجزایر	۶۸ / ۸	۱۵۵۷
مصر	۵۳ / ۱	۵۸۹۸
ایران	۲۳ / ۹	۵۷۷۳ / ۸۹
عراق	۵ / ۷	۱۰۵
فلسطین اشغالی (اسرائیل)	۹۶ / ۶	۲۰۵
اردن	۲۹	۲۷
کویت	۱۰۰	۷۵۶
لبنان	۱۰۰	۲۹۴
لیبی	۸۷ / ۷	۲۰۲۵
مراکش	۶۵ / ۱	۲۰۰۸
عمان	۸۸ / ۵	۲۸۰۹
عربستان سعودی	۳۰ / ۲	۷۵۷۲
سوریه	۳۴ / ۵	۲۱۲
تونس	۸۴	۱۹۲۷
ترکیه	۵۷ / ۵	۸۱۴۰
امارات متحده‌ی عربی	۸۴ / ۹	۲۸۷۱
یمن	۶۳ / ۵	۳۱۴۹

رتبه‌ی ایران در میزان جمعیت ساحل‌نشین میان ۱۲۳ کشور برگزیده‌ی جهان، ۱۰۶ می‌باشد، به عبارت دیگر از نظر گاه‌شمار جمعیت ساحل‌نشین، تنها ۱۸ کشور پایین‌تر از ایران قرار دارند. در واقع چنین به نظر می‌رسد که میزان جمعیت ساحل‌نشین به کل جمعیت در کشورهای کامبوج، قزاقستان، پاکستان، ترکمنستان، ازبکستان، فرانسه، لیتوانی، لهستان، رومانی، فدراسیون روسیه، عراق، صربستان، کامرون، جمهوری کنگو، کنیا، نامیبیا، سودان و تانزانیا، پایین‌تر از میزان جمعیت ساحل‌نشین ایران است. اما با اندکی موشکافی آشکار خواهد شد که رتبه‌ی ایران از نظر گاه‌شمار میزان جمعیت ساحل‌نشین بسیار پایین‌تر از حتی ۱۸ کشور نامبرده است.

نخست آن که در این برآورد ازبکستان که تنها در پیرامون اورال و چند دریاچه‌ی دیگر دارای ساحل می‌باشد کشور ساحلی نامیده شده است؛ دوم این که مونه نگرو در سال ۲۰۰۸ مستقل شد و صربستان عملاً کشوری بدون ساحل به شمار می‌رود. سوم این که درازای ساحل کشورهای عراق، ترکمنستان، لیتوانی، رومانی، کامرون، جمهوری کنگو و نامی‌بیا بسیار کمتر از ساحل‌های ایران است. با در نظر گرفتن این واقعیت‌ها، آشکار می‌شود که ایران در شمار ده کشور جهان است که پایین‌ترین تراکم نسبی و میزان جمعیت ساحل‌نشین را به خود اختصاص داده است.

اما یک نکته‌ی اساسی دیگر باقی است. چنان چه ۶۵۷ کیلومتر درازای ساحل جنوبی خزر (جعفری، ۱۳۷۴، ۳) را که ۱۲ درصد جمعیت کشور را در خود جای داده (مرکز آمار ایران - ۱۳۷۵) و سه استان با تراکم بالای جمعیتی گیلان، مازندران و گلستان را در برمی گیرد، از جمعیت ساحل‌نشین ایران کم نماییم. آنگاه برآورد Palmer و Cimino در مورد دیگر ساحل‌ها به مراتب کمتر خواهد شد.

به عبارت دیگر و بر پایه‌ی برآوردهای این پژوهش که نتایج آن در جدول شماره‌ی ۴ دیده می‌شود، تنها کمتر از ۲/۵ درصد جمعیت ایران در درازای ساحل‌ها، بندرها و جزیره‌های جنوبی ایران زندگی می‌کنند. در واقع جمعیت ساحل‌نشین جنوبی ایران پایین‌ترین ردیف را در جهان به خود اختصاص داده است. با این حساب، میزان تراکم این جمعیت حتی از کشورهای روسیه، پاکستان و نامی‌بیا نیز پایین‌تر است.

چنان‌چه همین وضعیت یعنی تراکم بالای جمعیت در یک یا دو ساحل و خالی بودن بقیه‌ی ساحل‌ها که در چشم‌انداز ساحلی ایران مشاهده می‌شود، در مورد روسیه و کانادا تعمیم داده شود، آنگاه ایران از نظر گاه جمعیت ساحل‌نشین پس از دو کشور نامبرده، ردیف سوم جهانی را به خود اختصاص خواهد داد.

بر پایه‌ی یک بررسی دقیق‌تر، ساحل‌های جنوبی ایران از نظر گاه انبوهی و پراکنش جغرافیایی جمعیت به چهار باریکه‌ی بسیار متفاوت تقسیم می‌شود (کریمی پور، ۱۳۸۴، ص ۷۳):

۱- ساحل با شمار و تراکم نسبی خوب جمعیت در حد و اندازه ملی حتی اندکی بیشتر و به ویژه پخش موزون (جلگه‌ی خوزستان)؛

۲- ساحل با تراکم، جمعیتی متمایل به صفر (تهی)؛ جزیره‌های ام‌الکرم، جبرین، شتور (شیتوار)، فارسی، فارور بزرگ، فارور کوچک، قبر ناخدا و نخیلو؛

۳- ساحل با تراکم جمعیتی اندک و کمتر از سه نفر در هر کیلومتر مربع (بسیار تنک)، ساحل مکران از خلیج گواتر تا دهستان گابریک شهرستان جاسک؛

۴- ساحل با تراکم جمعیت کمتر از ۸ نفر در هر کیلومتر مربع (خلوت)، کرانه‌ی دریایی میان دیلم تا بخش بیابان میناب.

اما باید دید، ریشه و منشأ اندک بودن، جمعیت ساحل‌نشین ایران در کرانه‌های جنوبی به استثنای خوزستان و کانون‌های شهری بندر عباس و بوشهر چیست؟!

ریشه‌یابی تنگی جمعیت ساحل جنوبی

اغلب، دلیل تفاوت‌های شگرف در تراکم‌های نسبی جمعیت ساحل جنوبی خزر و شمال خلیج فارس را در تفاوت‌های طبیعی جستجو کرده‌اند. آشکار است که ساحل جنوبی خزر به دلیل آب شیرین و فراوان، خاک خوب، بارش کافی، اعتدال هوا و پوشش گیاهی ممتاز در مقیاس ایران، بیشترین کشش را برای کشاندن

جمعیت، به سوی خود داشته است. این همان شرایطی است که در ساحل شمالی خلیج فارس، دریای عمان و جزیره‌های خلیج فارس دیده نمی‌شود. در تقسیم‌بندی اقلیمی کشور که با استفاده از روش سینوپتیک در سال ۱۳۷۹ انجام شده است، جلگه‌ی خزر به دو منطقه‌ی خزر باختری با میانگین بارش ۱۲۶۱ میلی‌متر و خزر خاوری با میانگین بارش ۵۳۹ میلی‌متر تقسیم شده است. این درحالی است که میانگین سالانه‌ی بارندگی در ساحل‌های جنوب از گواتر تا اروند کنار میان ۱۰۰ تا ۲۳۵ میلی‌متر متغیر است (علیجانی، ۱۳۸۷).

همچنین جنس خاک‌های قلیایی، شور و یا گیاخاک اندک، میانگین‌های بالای دما، در تمام درازای ساحل جنوبی و نیز کم پهنا بودن نوار ساحلی از دلواری تا بندرعباس با بارش‌ها، آب‌های جاری و زیرزمینی اندک و لب شور، فضای نامساعدی را برای کشاندن جمعیت به این ساحل‌ها تدارک دیده است.

اما با این که همین شرایط و چشم‌انداز طبیعی با شدت بیشتر در کشورهای ساحلی جنوب خلیج فارس دیده می‌شود، تراکم نسبی جمعیت ساحل‌نشین کشورهای کویت، عمان، امارات، متحده‌ی عربی و حتی عربستان سعودی، به مراتب بیشتر از ایران است. بنابر این باید برای پاسخگویی به ریشه و منشأ تهی و تنک بودن ساحلی ایران در خلیج فارس و دریای عمان در پی برهان‌های استوارتری بود.

جنوب خلیج فارس دیده می‌شود، تراکم نسبی جمعیت ساحل‌نشین کشورهای کویت، عمان، امارات، متحده‌ی عربی و حتی عربستان سعودی، به مراتب بیشتر از ایران است. بنابراین باید برای پاسخ‌گویی به ریشه و منشأ تهی و تنک بودن ساحلی ایران در خلیج فارس و دریای عمان در پی برهان‌های استوارتری بود.

فرهنگ و تمدن برّی

ابعاد خشکی‌نگری و خشکی‌محوری ایرانیان و تمدن ایرانی و ریشه و منشأ جغرافیایی و پیامدها و راه‌های برون رفت از این ورطه، طی نوشته‌ای فراگیر و همه‌جانبه در سال ۱۳۶۷ تحلیل و ارزیابی شده است (کریمی‌پور، ۱۳۶۷).

خشکی‌نگری تاریخی ایرانیان را می‌توان در جلوه‌های فرهنگی و تمدنی این مرز و بوم یافت. (از شعر و موسیقی و داستان‌ها و افسانه‌ها، رقص و فرهنگ، صنایع دستی، تا معماری و شهرسازی، جنگ و دفاع، خوراک و پوشاک، شیوه‌ی تولید و آمد و شد و ماهیت دولت‌ها و حکومت‌ها). بری بودن، بستر و زمینه‌ای تاریخی برای گریز ایرانیان از ساحل قلمداد شده است. چارچوب‌های چنین بستری را می‌توان در پیشینه‌های زیر جستجو نمود:

* خاستگاه؛ آریایی‌ها هنگام ورود به فلات ایران، مردمی چوپان و کشاورز بودند و با دریا بیگانه؛ چند ضرورت‌های امپراتوری، هخامنشیان و ساسانیان را واداشت تا به گسترش قدرت خود در دریا روی آورند، اما ایرانیان همواره برخلاف دریا با خشکی هم بهتر کنار می‌آمدند و هم در خشکی بهتر دفاع می‌کردند.

* جغرافیا؛ خشک بودن، کوهستانی بودن و دریا کناری، سه ویژگی بارز فلات ایران در چشم‌انداز طبیعی اوراسیا است. همین ویژگی‌ها به ویژه پیرامونی بودن دریا و ساحل‌ها و نفوذ نکردن آب‌هادر فلات بلند ایران، بستری جغرافیایی برای دور شدن تاریخی ایرانیان مستقر در فلات و کاسه‌ی مرکزی از دریا بوده است (کریمی‌پور، ۱۳۶۷، ۳۸). این در حالی است که پیشروی دریا در خشکی اروپا از طریق دریا‌های بالتیک، فنلاند، شمال، مانش، گاسکنی، مدیترانه، اژه، مرمره، سیاه و آدریاتیک، موقعیتی دریایی به این قاره داده و جمعیت‌ها را از هر سو با دریا همسایه و همجوار کرده است.

* جنگ و دفاع؛ همانگونه که در نقشه هویدا است، از هخامنشیان تا جمهوری اسلامی، ۲۳۲ هجوم بیرون از فلات به ایران تحمیل شده و ۲۱۲ نوبت نیز از ایران به خارج از فلات حمله شده است (کریمی‌پور، ۱۳۷۱، ۱۲۱).

* در محور شمال خاوری ۶۱ هجوم به درون و ۵۱ حمله به برون؛

* در محور باختری ۵۸ هجوم به درون و ۴۸ حمله به برون؛

* در محور جنوب باختری ۶ هجوم به درون؛

* در محور خلیج فارس ۱۷ هجوم به درون و ۶ حمله به برون؛

* در محور شمالی (خاور دریای خزر) ۱۱ هجوم به درون و ۷ حمله به برون؛

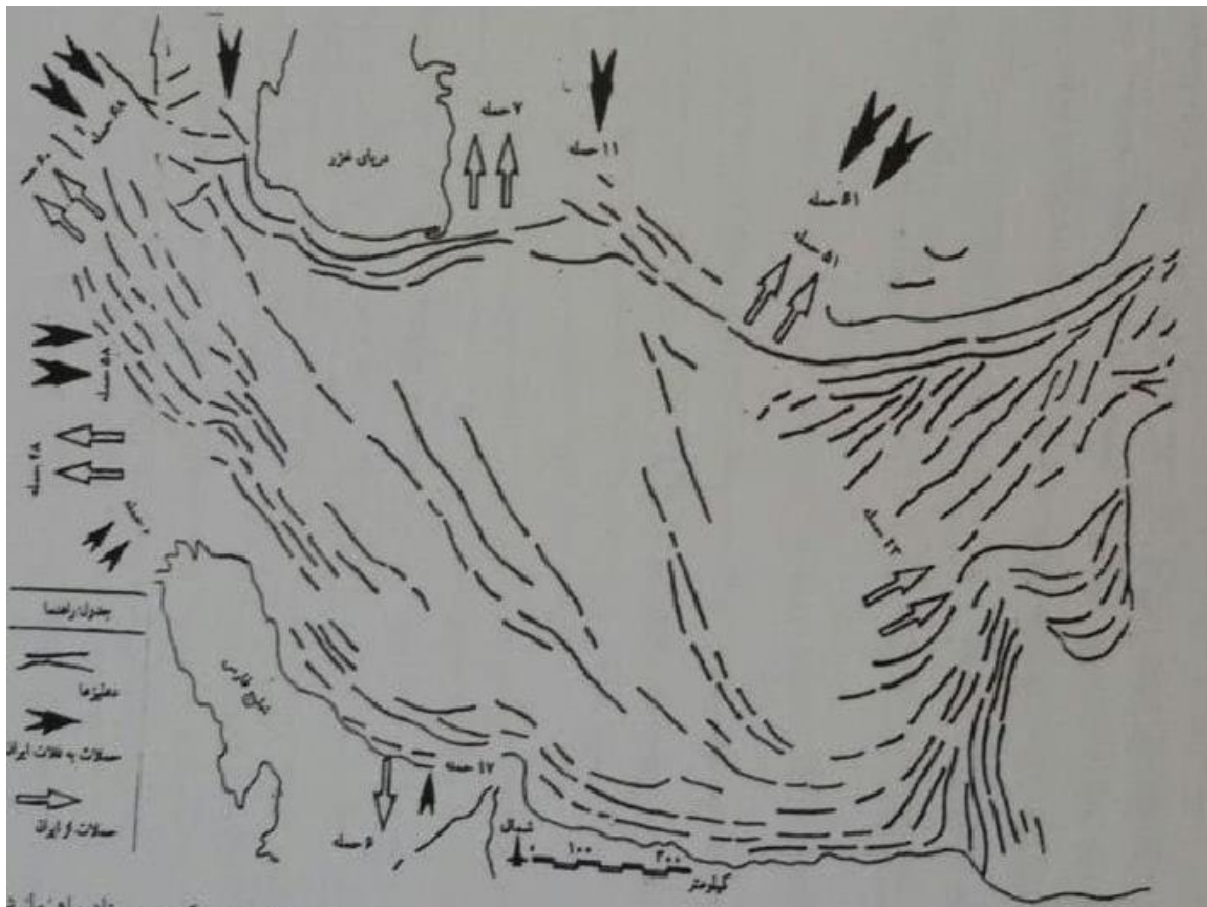
* در محور شمالی (باختر دریای خزر) ۱۱ هجوم به درون و ۱۷ حمله به برون؛

* و در محور خاوری ۲۳ هجوم به برون.

در واقع تا آغاز سده شانزده میلادی، هیچگونه حمله‌ی دریایی مهمی از ناحیه‌ی خلیج فارس و دریای عمان به خاک ایران صورت نپذیرفت و پادشاهی‌های ایرانی یا مستقر در ایران نیز در زمینه‌ی حمله به سرزمین‌ها و کشورهای دیگر از دریا بهره‌برداری چندانی نداشته‌اند. در واقع چنانچه نداشته‌اند. در واقع چنانچه از لشکرکشی ساسانیان به یمن بگذریم، خلیج فارس تا سده‌ی شانزدهم محور و سکوی صلح بوده است.

اما از آغاز حمله‌ی پرتغالی‌ها به خلیج فارس و جزایر تنگه‌ی هرمز بدین سو، فضای حاکم بر خلیج فارس به تدریج اما در روندی مستمر نظامی مآبانه شده است.

نقشه‌ی شماره‌ی ۱: جهت‌های تهاجم خارجی به ایران و بالعکس (از هخامنشی تا جمهوری اسلامی)



راهنما: دکتر دره میرحیدر، دانشگاه تربیت مدرس، تیرماه ۱۳۷۱.

نگاهی گذرا به تاریخ نظامی ایران به خوبی نشانگر آن است که گرانیگاه جنگ و دفاع ایرانیان بر محورهای خشکی شمال خاوری و باختری، شمال، خاور و باختر و به دور از دریاها استوار بوده است در چنین فضای تاریخی نه تنها دولت‌ها و ارتش‌ها ماهیتی خشکی نگر پیدا می‌کردند که ساختار اجتماعی و فرهنگی نیز به این سوی می‌چرخید.

بنابر این خاستگاه آریایی‌ها، دوری طبیعی آنها از دریا و جهت‌های جغرافیایی جنگ و دفاع، در شمار زمینه‌های پایه‌ای و بنیادی بوده‌اند که دولت، فرهنگ، دلبستگی‌های مردم و تمدن این مرز و بوم را در چنبره‌ی خشکی فلات ایران قرار دادند. نتیجه آن که، جز بخش اندکی از مردم که راه جنوب در پیش گرفته و به سوی ساحل‌ها و جزیره‌ها کشیده شدند و با دریا و ساحل پیوند خوردند، بدنه‌ی اصلی جمعیت در دل فلات، پیرامون بیابان‌ها، در دره‌ها، کوهپایه‌ها و در حاشیه‌ی رودخانه‌ها ماندند و دریا گریز شدند.

گفته شد که در واقع از آنجا که آفندها و پدافندها با جنگ و دفاع ایرانیان بیشتر بر پهنه‌ی خشکی‌ها استوار بوده است، دولت‌ها نیاز چندانی برای تمرکز کنش‌ها و واکنش‌ها در پهنه‌ی ساحل و دریاها حس نمی‌کردند. به عبارت دیگر، تصمیم‌سازی‌های استراتژیک و محیطی دولت‌های ایران بیشتر بر پهنه‌های خشکی‌ها، ساری و جاری شده است.

از سوی دیگر بلندی فلات ایران و حاشیه‌ای بودن ساحل‌ها، ایرانیان را از دریا دور نگاه داشته و تماس تاریخی آنان را با دریا و زندگی دریایی کوتاه و محدود ساخته بود. به همین دلیل در درازای تاریخ تا آغازهای پادشاهی پهلوی، زمین (کشت و زرع، دامداری و گلهداری) یگانه منبع بزرگ مقیاس تولید در ایران به شمار می‌رفت. چنین شیوه‌ی تولیدی، موجب گریز اقتصادی ایرانیان و دولت‌هایشان از دریا و کرانه‌ها به عنوان منبع دیگر تولید می‌شد. این شیوه‌ی تولید نیز به نوبه‌ی خود ساختار اقتصادی، اجتماعی و سیاسی و فنآوری‌های ایرانیان را تحت تأثیر قرار می‌داد. چنان که پیکره‌ی ارتش‌های ایران از پارت‌ها تا آغازهای پهلوی، تابع همین ساختار و شیوه‌ی تولید بود.

دگرگونی فضای تاریخی

اما از آغازهای دوران دریانگری انسان یعنی از ۵۰۰ سال پیش بدین سو، ایرانیان نیز خواه و ناخواه با این موج نوین جهانی همراه شدند. در این پنج سده، به ویژه از سده‌ی بیستم همه‌ی آن زنجیره‌ها و قید و بندهایی که ایرانیان را به خشکی چسبانده بود، آرام آرام بریده شد و یا تغییر چهره داد. این دگرگونی‌ها به ویژه در چند پدیده بیشتر نمایانگر است:

۱. دگرگونی در جهت جغرافیایی تهدیدها

پس از حمله‌ی پرتغالی‌ها به خلیج فارس و دریای عمان در سال‌های آغازین سده شانزدهم میلادی، آرامش چند هزار ساله‌ی این دریاها شکسته شد و زین پس ساحل‌های جنوبی بیش از هر دوره‌ی دیگری به محوری برای تهدید ایران تبدیل شد.

۲. محور حیاتی ایران

کرانه‌های جنوبی از آغازهای سده‌ی بیستم به ویژه از پایان جنگ جهانی دوم تاکنون محور حیاتی اقتصادی ایران بوده است. این منطقه در برگیرنده‌ی سه استان ساحلی شمال خلیج فارس یعنی خوزستان، بوشهر و هرمزگان است که به تعبیری استان نفتی - گازی یا هیدروکربنی کشور است.

این منطقه در مقیاس کلی به دو بخش تقسیم می‌شود، از جزیره قشم تا حوالی بی بی حکیمه در طول خشکی و فلات قاره، میدان‌های گاز طبیعی، فشردگی و تراکم قابل ملاحظه‌ای دارند؛ چنان که میدان گاز پارس

جنوبی، بزرگترین میدان گازی جهان است. اما از بی بی حکیمه تا دهلران و دشت عباس، میدان‌های نفتی جایگزین میدان‌های گاز می‌شوند. استان هیدروکربنی کشور به ویژه خوزستان مرکزی و جنوب غربی، گچساران و فلات قاره خلیج فارس، دست کم از ۱۳۳۲ خورشیدی تاکنون، کارکردی حیاتی در اقتصاد و سیاست کشور داشته است، دلایل آن روشن است:

الف. منبع درآمد ارزی کشور

در حالی که در فاصله سال‌های ۴۱-۱۳۳۴، عواید نفت حدود ۵/۶۲ درصد از سرمایه مالی قابل استفاده به ارز خارجی کشور را تشکیل می‌داد. در صد نفت در ترکیب صادرات کل کشور طی ۱۳۴۱ و ۱۳۵۱ و ۱۳۵۶ به ترتیب ۷۷ درصد، ۸۵ درصد و ۹۸ درصد بوده است. از ۱۳۵۸ تا ۱۳۸۰ نیز، نسبت عایدی نفت در ترکیب صادرات کشور، هیچ‌گاه از ۸۰ درصد پایین‌تر نبوده است. در واقع با فرض این که امروز در آمد ارزی نفت قطع شود، ایران برای تامین ۳۵ تا ۴۰ میلیارد دلار درآمد نفتی که سود خالص است، به صادرات کالاهای غیر نفتی به میزان دست کم ۲۳۶ میلیارد دلار در طول سال نیازمند است، در حالی که در حال حاضر استان نفتی ایران، منبع این درآمد ارزی است.

در این منطقه، منابع و ذخایر زیرزمینی غنی و حوضچه‌های گسترده‌ای قرار گرفته که تقریباً تمام منابع شناخته شده ایران را در بر می‌گیرد. ارزش این ثروت در حال حاضر به مراتب بیشتر از تمام درآمدهای متنوع غیر نفتی است که به زحمت به ۷-۸ میلیارد دلار می‌رسد.

ب. پایانه‌های دریایی

حدود ۹۵ درصد واردات و بیش از ۹۸ درصد صادرات کشور از نظر وزنی، طی دوره بیست ساله ۸۷-۱۳۶۷ از پایانه‌های دریایی مستقر در استان نفتی - گازی ایران بارگیری و تخلیه شده‌اند. پایانه‌های دریایی خارک و خارکو در استان بوشهر، شهید رجایی و شهید باهنر در هرمزگان و بندر امام در خوزستان، بنادر اصلی صادراتی و وارداتی کشور هستند و ده‌ها بندر منطقه‌ای و محلی دیگر در سواحل و جزایر این منطقه، نقش و کارکرد حیاتی برای اقتصاد کشور ایفا می‌کنند؛

پ. منبع قطبی سوخت داخلی

تمام نفت مورد نیاز پالایشگاه‌های کشور و نیز بخش اصلی گاز مصرفی طبیعی داخلی در بخش‌های خانگی و صنعتی و نیز گاز صادراتی کشور از همین منطقه به دست می‌آید.

ت. قطب تولید کشاورزی و شیلات

استان هیدروکربنی در عین حال بزرگترین تولید کننده فرآورده‌های شیلاتی و تنها قطب تولید نیشکر و در عین حال یکی از سه قطب اصلی تولید غلات کشور است؛

ث. قطب تولید فرآورده‌های شیمیایی

این منطقه در عین حال قطب محوری تولید فرآورده‌های شیمیایی و یکی از دو کانون تولید فولاد و بزرگترین تولید کننده نیروی برقابی کشور می‌باشد.

استان هیدروکربنی کشور با وجود داشتن این مزیت‌های نسبی به اعتبار مقوله‌ی تهدید، منطقه‌ای شکننده محسوب می‌شود؛ زیرا:

* حداقل در نیم سده‌ی اخیر محور اصلی تهدیدهای بیرونی کشور بوده است؛

* به اعتبار ملاحظات ژئواستراتژیک و جغرافیای نظامی، مناسب‌ترین و مساعدترین منطقه برای تحت فشار قرار دادن ایران است؛

* به اعتبار شاخص‌های زبانی - قومی، در شمال مناطق آسیب پذیر کشور است؛

در مجموع، خوزستان و محور ساحلی جنوب به عنوان استان هیدروکربنی ایران، در سده بیستم میلادی به ویژه از نیمه دوم این سده، به اعتبار ملاحظات ژئواکونومیک و ژئواستراتژیک، دومین ستون و محور جغرافیایی برای استمرار بقای ملی بوده است (کریمی‌پور، ۱۳۸۰).

این دگرگونی در جهت‌های جغرافیایی تهدیدها، شبکه‌های راهبردی حمل و نقل و محوریت اقتصاد و فعالیت در مقیاس ملی، کرانه‌های ایران را به زودی و تا کمتر از دو دهه‌ی آینده و تا افق ۱۴۰۴ به گرانگه جمعیت، فعالیت و توسعه‌ی راهبردی کشور تبدیل خواهد کرد.

منابع فصل سوم

۱. جعفری، عباس (۱۳۷۷)، شناسنامه‌ی جغرافیای طبیعی ایران. تهران: گیتاشناسی.
۲. درایسدل و بلیک، آلاسدایر (۱۳۸۶) جرالدا اچ (۱۳۸۶). جغرافیای سیاسی خاورمیانه و شمال آفریقا. (دره میرحیدر، مترجم) تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
۳. رهنمایی، محمد تقی (۱۳۷۱). توان‌های محیطی ایران. تهران: مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران.
۴. علیجانی، بهلول (۱۳۸۷). آب و هوای ایران. تهران: پیام نور.
۵. کریمی پور، یدالله (۱۳۶۷). بررسی عوامل دفاع ساحلی ناحیه‌ی بوشهر، دانشنامه‌ی کارشناسی ارشد. تهران: دانشگاه تربیت مدرس.
۶. کریمی پور، یدالله (۱۳۷۱، تیر). بررسی و تحلیل نواحی بحرانی سیستان و بلوچستان، دانشنامه‌ی دکتری. تهران: دانشگاه تربیت مدرس.
۷. کریمی پور، یدالله (۱۳۸۰). مقدمه‌ای بر تقسیمات کشوری ایران (جلد نخست). تهران: انتشارات انجمن جغرافیا.

۸. Cimino, L., P., & Palmer, H. (۲۰۰۰, Spring). Management of Global Maritime Limits and Boundaries Using Geographical Information Systems . Integrated Coastal Zone Management.

فصل چهارم

نقش ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک

کرانه‌های جنوبی

کرانه‌های جنوبی ایران به ویژه کرانه‌های خوزستان و هرمزگان در شش دهه‌ی اخیر، گرانیگاه ارز آوری دولت‌ها بوده است؛ همین کارکرد و نقش ملی، اعتباری گسترده و همه جانبه به این خطه داده است. در واقع تداوم حیات اقتصاد ملی بدون این کرانه میسر نیست. اما این سواحل محکومند به بهای رونق اقتصادی، اکوسیستم‌های خود را دو دستی قربانی توسعه نمایند. نقش ملی کرانه‌های جنوب را می‌توان در کارکردهای زیر یافت.

۱. ترانزیت

ترانزیت کالا از ایران دست کم پیشینه‌ای سه هزار ساله دارد. عبور جاده ابریشم دریایی و خشکی و جاده ادویه از کشور، نمایانگر نقش گذرگاهی ایران در درازای تاریخ است. از فردای فروپاشی اتحاد شوروی رقابت و مسابقه‌ای تنگاتنگ میان ایران و کشورهای روسیه، جمهوری آذربایجان، گرجستان، ترکیه، افغانستان و پاکستان و حتی چین برای قرار گرفتن در مسیرهای ترانزیت آغاز شد. ایران به رغم موقعیت برتر جغرافیایی و گذرگاهی، نسبت به این کشورها به دلیل ناهماهنگی با سیاست‌های جهانی ایالات متحده و تا حدودی اروپا، تاکنون نتوانسته است در مقیاسی کلان از برتری جغرافیایی خود بهره‌برداری نماید.

بر پایه بررسی‌های به عمل آمده، «سالانه بیش از ۵/۶ تریلیون دلار کالا در سرتاسر جهان مبادله می‌شود که بیش از ۱/۹ تریلیون آن مربوط به اوراسیاست. هزینه حمل و نقل این میزان کالا، حدود ۱۵۰ میلیارد دلار تخمین زده می‌شود» (قهرمانی، ۱۳۸۵). پهنه سرزمین ایران که در کانون سه گذرگاه شمالی - جنوبی، خاوری - باختری و دالان جهانی اروپا - خلیج فارس است، موقعیت برتری را نسبت به تمام همسایگان در اختیار قرار می‌دهد. به رغم این برتری جغرافیایی و نیز داشتن سه ساحل طولانی و مناسب و ناوگان خوب دریایی، ریلی، جاده‌ای و هوایی، ایران تاکنون سهم ناچیزی از درآمد ترانزیت کالا داشته است. اما با وجود این، چشم‌انداز ترانزیت کالا از ایران، چندان تیره نیست.

جدول ۵: میزان ترانزیت کالا به میلیون تن

ردیف	سال	میزان ترانزیت (میلیون تن)
۱	۱۳۷۶	۳ / ۲
۲	۱۳۷۷	۳ / ۶
۳	۱۳۷۸	۳ / ۳
۴	۱۳۷۹	۳ / ۳
۵	۱۳۸۰	۳
۶	۱۳۸۱	۴ / ۸
۷	۱۳۸۲	۸
۸	۱۳۸۳	۹ / ۱
۹	۱۳۸۴	۱۱

ماخذ: خوانساری، مسعود، ۱۳۸۵

ترانزیت کالا از گذرگاه ایران بر پایه جدول ۵ در سال ۱۳۷۳ حدود ۷۰۰ هزار تن بود، اما در مدت ده سال، این میزان به بیش از ۹ میلیون تن رسید. با تداوم رشد ۳۰۰ درصدی ترانزیت تا سال ۲۰۳۰، به معنای ترانزیت بیش از ۵۰ میلیون تن از راه‌گذارهای کشورمان خواهد بود. در آمدهای ایران تنها در سال ۱۳۸۳ از محل ترانزیت کالا، و سواپ ۲ میلیارد دلار بوده است (خوانساری، ۱۳۸۵). این رقم در ۲۵ سال آینده، دست کم به ۳۰ میلیارد دلار بالغ خواهد شد.

اما ایران پس از پیوستن به سازمان تجارت جهانی برای باقی ماندن در صحنه رقابت‌های گذرگاهی، ناگزیر به نوسازی سیستم حمل و نقل خود خواهد بود. ظرفیت‌های کنونی حمل و نقل ایران ۱۸۷۱۱ کیلومتر شبکه حمل و نقل ترانزیتی شامل ۱۵۴۰ کیلومتر آزاد راه، ۲۳۶۱ کیلومتر بزرگراه، ۱۲۳۴۶ کیلومتر راه اصلی و ۷۰۰۰ کیلومتر راه ریلی است. این ظرفیت تنها گنجایش ترانزیت ۱۹ میلیون تن کالا را دارد. اما ایران ناچار است برای بقا در صحنه المپیک گذرگاهی تا ۲۵ سال آینده، این ظرفیت را به ۲۰۰ میلیون تن رساندن تا بتواند پاسخگوی نیازهای تعامل تجاری راهگذر شمالی - جنوبی، خاوری - باختری و جاده ابریشم هزاره‌ی سوم باشد.

تا سال ۱۳۸۵، ظرفیت روزانه سواپ نفت خام ایران، تنها ۱۷۰ هزار بشکه بود، در حالی که این ظرفیت تا ۲۰ سال آینده می‌بایست دست کم به یک میلیون بشکه برسد. از سوی دیگر، بر پایه آمارهای موجود اشتغال‌زایی و ایجاد ارزش افزوده به ویژه برای بخش حمل و نقل جاده‌ای، ریلی ناوگان دریایی را می‌توان بخش جدایی‌ناپذیر ترانزیت محسوب نمود. بر پایه برآوردهای موجود «در مبادی ورودی و خروجی ساحل‌های جنوبی و

شمالی کشور، در سال ۱۳۸۳، حدود ۲/۲ میلیون تن کالا حمل شده که توسط ۱۱۰ هزار کامیون به مقصد رسیده است» (خوانساری، ۱۳۸۵).

چنانچه میزان ترانزیت کالا تا سال ۲۰۳۰، دست کم به ۱۰۰ میلیون تن برسد، نرخ اشتغال مستقیم در بخش حمل و نقل و بخش‌های وابسته باید به ۴۵ برابر کنونی برسد. در این میان بیشترین تراکم گنش در قالب ساخت و سازها، می‌بایست در بندرها و حاشیه دریاها، جنوب و شمال صورت پذیرد. البته ظرفیت ناوگان دریایی در سیستم ترانزیت مورد نظر رشدی جهشی را تجربه خواهد نمود و از هم اکنون زمینه‌ی این جهش آغاز شده است. چنانچه تا سال ۱۳۸۴ ظرفیت ناوگان کانتیری از نظر تعداد نسبت به ۱۳۷۴ بیش از ۹۰ درصد رشد داشته و از نظر ظرفیت نیز رشد آن بیش از ۱۱۰۰ درصد بوده است. این در حالی است که در سال ۲۰۰۹ میلادی این ظرفیت به ۳ برابر سال ۱۳۸۴ خورشیدی خواهد رسید، یعنی ظرفیت از ۳۶ هزار TEU^۱ به ۱۰۰ هزار TEU افزایش خواهد یافت.

۲. بازرگانی

سهم ایران از تجارت جهانی ۱۲ هزار میلیارد دلاری سال ۲۰۰۰ که در برگیرنده‌ی صادرات نفتی و غیرنفتی بود، حدود ۲۱ میلیارد دلار برآورد شد. این میزان در سال ۱۳۸۲ به بیش از ۲۸ میلیارد دلار رسید و باید در نظر داشت تا پیش از بحران اقتصادی جهانی سال ۲۰۰۸، پیش‌بینی می‌شد، حجم تجارت جهانی تا افق سال ۲۰۱۰ به بیش از ۲۲/۷ هزار میلیارد دلار برسد. سهم ایران در تجارت جهانی در سال ۲۰۰۱ حدود ۴ دهم درصد بود که نسبت به سال ۱۹۷۷ کاهشی معادل ۵۳۷ درصد نشان می‌دهد و در واقع به کمتر از یک پنجم کاهش یافت، اما تداوم چنین روندی امکان‌پذیر نیست. دست کم چند رویکرد در دهه‌ی اخیر چنین نویدی را می‌دهد:

* در دوره ۷۶-۱۳۶۸، بیش از ۸۳ درصد درآمدهای صادراتی وابسته به بخش نفت بود، اما در ۶ ساله منتهی به ۱۳۸۳، رشد صادرات غیر نفتی به ۵۰ درصد رسید. از سوی دیگر ارزش کل واردات کالایی ایران با میانگین رشد ۴ درصدی از ۱۴۷۹۴ میلیون دلار در سال ۱۳۶۸ به ۲۴۶۰۰ میلیون دلار در سال ۱۳۸۱ رسید.

بر پایه سه الگوی متفاوت ریاضی یا VaR^۱، الگوی نسبت‌ها، که پایین‌ترین برآورد به حساب می‌آید در نظر گرفته شود، حجم بازرگانی ایران تا ۱۳۹۵، به دو برابر ۱۳۸۳ خواهد رسید.

۱. Twenty – foot equivalent unit

۱. Value at Risk

* بارها از سوی تصمیم‌سازان ملی اعلام شده که ایران حداکثر تا ۳ یا ۵ دهه دیگر توانایی تولید و صدور نفت را دارد، چنین روندی به معنای روی آوردن دولت به صادرات کالاهای غیر نفتی است. در حالی که ارزش افزوده تولید و صدور کالاهای غیرنفتی، دست کم شش برابر بخش نفت است.

* هدف پایه ای سند چشم‌انداز ۲۰ ساله، تبدیل ایران به قدرت برتر منطقه ای بویژه در زمینه بازرگانی است. لازمه ی وصول به چنین هدفی دستیابی و تداوم رشد ۶ تا ۸ درصدی صادرات-واردات است. در این صورت حجم بازرگانی ۹۲ میلیارد دلاری مورد نظر در الگوی رشد شتابان سازمان مدیریت و برنامه ریزی (معاونت راهبردی ریاست جمهوری) تا افق سال ۱۳۹۴، نیز باید پشت سر گذاشته شده و تا سال ۱۴۰۴ چنین حجمی به بالاتر از ۱۶۰ میلیارد دلار برسد.

* در عین حال جمهوری اسلامی ایران به عنوان عضو ناضر WTO^۱ ناگزیر به جمع ۱۴۹ دولت عضو سازمان تجارت جهانی خواهد پیوست. چنین الحاقی درهای ایران را خواه ناخواه به روی تجارت جهانی بیش از پیش گشوده و تهران را وارد چرخه رقابتی سخت تری خواهد کرد. نتیجه این رقابت، کارا تر شدن بخش خدمات بویژه در محورهای کرانه‌های دریایی خواهد بود

* با توجه به اهداف سند چشم‌انداز و برنامه‌های توسعه کشور، پیش بینی می‌شود در سال ۱۳۹۴، حجم عملیات بنادر بازرگانی به ۱۶۰ میلیون تن برسد که از این مقدار حدود ۴۷ درصد به صورت کانتینری خواهد بود.

پیامدهای محیط زیستی این روند، در قالب تصرف زمین‌های ساحلی، ایجاد سازه‌های متعدد در آب‌های ساحلی، افزایش انواع آلودگی‌های صوتی در آب‌های داخلی و کم عمق که محل تخم ریزی آبزیان است، نگران کننده به نظر میرسد.

۳. حمل و نقل

بر پایه آمار ۱۳۷۵، بیش از ۸۶ درصد صادرات غیر نفتی از بنادر دریایی صورت پذیرفته است. از سوی دیگر تمام نفت خام صادراتی کشور از پایانه‌های خارک - خارکو و سپس سیری و لاوان بارگیری می‌شود. بنادر جنوبی تا افق سال ۱۳۸۸، حدود ۹۰ درصد صادرات-واردات کالاهای نفتی را در اختیار خواهند داشت. این نرخ در سال ۱۳۹۴ به حدود ۸۶ درصد می‌رسد. از سوی دیگر شبکه ریلی از هم اکنون چند مسیر جدید را هدف قرار داده است. دستکم سه محور اصفهان-شیراز-بوشهر-عسلویه، محور بم-زاهدان و بم - چابهار شبکه ریلی را در کنار دو خط دیگر (بندرامام و بندرعباس) به بنادر جنوب پیوند خواهد داد.

۱- World Trade Organization

از سوی دیگر شبکه جاده ای نیز ساحل‌های جنوبی را در چند مسیر هدف قرار داده است. بهبود و گسترش جاده‌هایی منتهی به بنادر خوزستان، بوشهر-عسلویه، چابهار-کنارک و هرمزگان به شدت در حال پیگیری است. این در حالی است که طرحهایی برای پیوند عرضی بنادر جنوبی از طریق کارا تر کردن شبکه جاده ای ساحلی در دست مطالعه و اجراست.

- افزایش تعداد کانون‌های بندی - شهری و افزایش گریز ناپذیر جمعیت، سکونت گاه‌ها و شبه سکونت گاه‌ها؛
- فشار همه جانبه بر اکوسیستم‌های ساحلی بویژه تالاب‌ها، مانند تالاب شادگان، تالاب‌های حله و مند از طریق افزایش آلودگی صوتی، جداسازی زمین‌ها، به هم ریختن آشیانه‌ها و مکان‌های تخم گذاری و....؛
- تسریع روند افزایش گردشگران ساحلی در جنوب و پیامدهای ویژه ناشی از این پدیده در صورت نبود یا ضعف برنامه ریزی درخور؛
- فشار بر اکوسیستم‌های دریایی از طریق ایجاد سازه‌های جدید، مانند اسکله‌ها، پایانه‌ها، موج شکن‌ها؛
- افزایش تردد شناورها در درازای ساحل و پیامدهای محیط زیستی آن؛
- سرانجام افزایش روند مداخله انسانی در محیط ساحلی و پیرامون آن از طریق ایجاد بسترهای دسترسی؛

۴. شیلات

مقایسه آماری تغییرات صید انواع ماهی و میگو در شیلات جنوب، نشان‌دهنده رشد فزاینده صید در ساحل خلیج فارس و دریای عمان است. چنانچه میزان صید از ۵۸۲۷ تن در سال ۱۳۵۸ به ۲۲۶۴۸ تن در سال ۶۳ و ۲۶۹۰۰۰ تن در سال ۱۳۸۱ رسیده است. بر پایه سالنامه آماری شیلات در سال ۱۳۸۱ (جدول ۶) شمار تعاونی‌های ماهیگیری کشور ۳۴۸ واحد بود که ۱۲۳ واحد آن در ساحل جنوب مستقر است. بر پایه برنامه‌های شیلات، روند این افزایش همچنان تداوم خواهد یافت.

جدول شماره ۶: آمار تولیدات شیلات در سال ۱۳۸۱

تعداد تعاونی‌های ماهیگیری	تعداد شناورها	میزان تولیدات به تن	ارزش صادرات (میلیون دلار)
۱۲۳	۱۰۳۷۶	۲۶۹۰۰۰	۳۵ / ۷۵

ماخذ: سالنامه آمار شیلات، ۱۳۸۱

در برنامه پنج ساله چهارم، برنامه ریزی گسترده ای برای استحصال و پرورش آبزیان در دست اجرا است که بر اساس آن قرار است، تولید آبزیان از ۴۰۰ هزار تن به ۷۶۰ هزار تن برسد و سرانه مصرف ماهی از ۶ کیلوگرم به ۱۲ کیلوگرم افزایش یابد (تله تکست شبکه ۳: ۱۱ / ۱۰ / ۸۴).

با وجود برنامه‌های شیلات برای دستیابی به هدف‌های برنامه چهارم و بویژه رسیدن به افق برنامه چشم‌انداز ۲۰ ساله که بر پایه نرخ رشدهای کنونی صیدها و آبرزی پروری، تولید تا سال ۱۴۰۴ می‌بایست از مرز ۲ میلیون تن نیز بگذرد، پیامدهای فضایی چنین رشدی در کرانه‌های جنوبی همه جانبه است. از جمله برای دستیابی به چنین رشدی دستکم نیاز به افزایش ۳ برابری پایگاه‌های موجود صیادی است. این پایگاه‌ها فرصت‌های شغلی را برای صیادان و کارکنان جانبی مانند لنج سازان، تعمیرکاران لنج، تور بافان و غیره مهیا خواهد ساخت.

انتظار می‌رود تا حداکثر دو دهه آینده برنامه‌های شیلات در زمینه صیادی به ویژه آبرزی پروری در توسعه بندر - شهرهای کنونی و نیز ایجاد شهرک‌های جدید صیادی مؤثر افتد. هم اکنون بندرهایی مانند چوئیده، حسینیه، بریس، کژدف، پسابندر، پُزم و تنگ، در مسیر توسعه تا مرز تبدیل شدن به کانون‌های شهری هستند. همچنین دیر، چابهار، کنگان، دیلم و گناوه نیز در آینده بخشی از توسعه خود را مدیون برنامه‌های شیلاتی به ویژه در زمینه آبرزی پروری خواهند بود. این کانون‌های شهری همچنین زمینه‌ی جذب سرمایه‌ها را برای ایجاد واحدهای نگهداری صید آبزیان مانند سردخانه، کنسروسازی، بسته‌بندی، طبقه‌بندی، عمل آوری و فرآوری‌های گوناگون را مهیا خواهند ساخت.

با افزایش آبرزی پروری و صید و گرایش شیلات به صدور آبزیان و نیز آبرزانی که در بازار داخلی مصرف زیادی ندارند، مانند صدف‌ها، خرچنگ‌ها، انواع کوسه ماهی‌ها، انواع میگو و ماهیان زینتی، تعداد شناورهای تخصصی برای صادرات افزایش خواهند یافت. بنابر این گنجایش و تعداد سازه‌های دریایی نیز می‌بایست توسعه یابد. بنابراین تکوین پایانه‌های تخصصی شیلاتی نیز گریز ناپذیر است. چنین واحدها، سازه‌ها، شناورها و پایانه‌هایی نیز نیازمند ایجاد مراکز تخصصی پژوهشی، کنترل، ردیابی آبزیان، بازاریابی، عمل آوری، توربافی و ساخت و تعمیر شناورها مطابق با استانداردهای بازار جهانی و دهها تخصص جانبی دیگر خواهد بود. چنین حجم فعالیت، زمینه جذب بیشتر و سازماندهی شده نیروی کار به محورهای ساحلی خواهند بود.

اما با سازوکارهای فنآوری و به ویژه نگاه مدیریت‌های کنونی به فرآیند توسعه که مبتنی بر تولید و افزایش آن به هر بهایی است، ساحل‌ها و دریا‌های جنوبی ایران نیز مانند ساحل خزر و دیگر محورهای ماهیگیری جهان با دو تهدید بزرگ و اساسی روبرو است:

«نخستین تهدید که در تمام دنیا شایع است، دسترسی آزاد به منابع آبرزی است که به سرمایه‌گذاری بیش از حد و بهره‌برداری بی‌رویه از منابع آبرزی انجامیده است و تضاد میان ماهی‌گیری سنتی و صنعتی را به همراه داشته

است. در سال‌های اخیر تهدید دوم به روشنی افزایش یافته است و آن از دست رفتن زیستگاه‌های منابع آبرزی و پایین آمدن کیفیت آن‌ها به علت دگرگونی در ساختار محیط زیست آبریان است که به وسیله بخش‌های دیگر ایجاد شده است» (تقوی مطلق، ۱۳۸۴).

جلوه عینی این تهدیدها را می‌توان دست کم در چند نوع دگرگونی در پهنه‌های دریایی و ساحلی از جمله خلیج فارس یافت:

الف: بهره‌برداری بی‌رویه از گونه‌های هدف و غیر هدف از جمله استفاده از ابزار صید ویرانگر و غیر انتخابی صید در مناطق تخم‌ریزی و یا تمرکز برداشت در مناطق تخم‌ریزی که معمولاً تا ساحل‌ها کشیده می‌شوند.

ب: ویرانی و یا صدمه وارد کردن به زیستگاه‌ها با استفاده از ابزار صیدی که آرامش کف (بستر دریا) را بر هم می‌زند، مانند ترالرها، استفاده از دینامیت و یا از طریق تخریب آبسنگ‌های مرجانی.

۵. نفت و گاز

در ۸۴ سال اخیر تا سال ۱۳۸۷، اقتصاد سیاسی ایران بیش از هر پدیده و عامل دیگری تحت تأثیر صدور نفت خام بوده است. اثرات فضایی مکانیزم استخراج، حمل، صدور و پالایش نفت خام، شکل‌گیری با توسعه کانون‌های شهری مسجد سلیمان، آبادان، آغاچاری، گچساران، امیدیه، اهواز، خارک، هفتگل، لالی، لاوان و سیری بوده است. اما دگرگونی بزرگی که در دهه‌ی اخیر در ساحل خلیج فارس به ویژه در منطقه‌ی عمومی عسلویه در حال آشکار شدن است، اهمیت یافتن گاز طبیعی در این محور می‌باشد.

در این منطقه از ۱۵ کیلومتر غرب سایت شیرینو تا ۱۰ کیلومتری غرب روستای بیدخون به مرحله اول توسعه صنایع فرآوری گاز (۱۲ فاز) و ادامه آن تا روستای بیدخون و روستای نخل تقی و عسلویه به مرحله دوم توسعه این صنایع اختصاص یافته است.

فازهای ۵ تا ۶ گاز طبیعی مورد نیاز مصرف داخلی کشور را از طریق یک خط لوله ۵۶ اینچی تامین می‌کند. فازهای ۶ تا ۸ گاز لازم برای تزریق به حوزه تفتی آغاچاری و فازهای ۹ و ۱۰ گاز طبیعی برای صادرات به ترکیه و پاکستان را تامین می‌نماید. در فازهای ۱۱ و ۱۲ پالایشگاه‌های گاز پارسیان و سلمان قرار دارند. تمامی این فازها در مساحتی به وسعت ۳۰۰۰ هکتار قرار دارند. از ۵ کیلومتر غرب سایت وینی مرز فازهای ۵ و ۶ زمینی به وسعت ۹۲۰ هکتار را برای صنایع پتروشیمی اختصاص داده‌اند. این پهنه ۱۶ واحد پتروشیمیایی را در خود جای خواهد داد که مواد اولیه و خوراک صنایع پایین دستی را تامین می‌کند. صنایع پایین دستی در سایتی به وسعت ۱۰۰۰ هکتار قرار دارند که از آن‌ها پلیمرها، لاستیک و پلاستیک، الیاف مصنوعی و نساجی، روغن‌های صنعتی، رزین‌ها و چسب‌ها، سموم دفع آفات، شوینده‌های بهداشتی و کودهای شیمیایی تولید می‌شوند.

اما جدا از این صنایع، دولت با توجه به اهمیت منطقه ویژه اقتصادی پارس و تسهیلات قانونی منطقه و تأسیسات و زیر ساخت‌های پیش‌بینی شده برای آن و درخواست سرمایه‌گذاران جهت احداث کارخانجات مختلف تحت عنوان «صنایع مختلط»، زمینی به وسعت ۲۵۰ هکتار به این امر اختصاص داده است. صنایعی که قرار است با توجه به موقعیت منطقه انرژی پارس در آن منطقه ساخته شوند عبارتند از: صنایع شیمیایی، ماشین آلات فلزی و ریخته‌گری، صنایع دریایی و صنایع نیمه‌سنگین.

میدان گاز پارس جنوبی که در ۳۰۰ کیلومتری خاور بندر بوشهر قرار گرفته، دارای ۴۵۰ تریلیون فوت مکعب گاز است که برابر با ۸ درصد گاز طبیعی جهان و ۴۸ درصد ذخایر گازی کشور است. تاکنون از این میدان بیش از ۸۳ میلیارد متر مکعب گاز طبیعی، ۱۳۷ میلیون بشکه میعانات گازی و ۳۴۶ هزار تن گوگرد به دست آمده است. با بهره‌برداری از ۵ مرحله گازی پارس جنوبی، سالانه ۶/۵ میلیارد دلار ارز عاید کشور خواهد شد (تله تکست شبکه ۳ سیما ۱۳/۱۰/۸۴).

پیامدهای کنش‌های هیدروکربنی در تولید فضاهای شهری و سکونت‌گاهی، تنها به عسلویه محدود نخواهد ماند. قشم، سرخون، هرمز، هنگام، سیری، لاوان، تنب، ابوموسی، دیلم و گناوه، دیر، کنگان، گاو بندی و حتی لنگه نامزدهایی برای تبدیل به قطب‌های صنعتی - شیمیایی هستند. در این میان آن چه کمتر قابل اطمینان به نظر می‌رسد، تمرکز مدیریت و طرح‌ها و تصمیم‌سازی‌های استراتژیک بر توسعه پایدار و مسایل محیط زیستی است. بر پایه برخی بررسی‌ها، بیش از ۵۰ درصد آلودگی خلیج فارس، ناشی از نفت است. «آلودگی‌های نفتی از طریق استخراج نفت، شستشوی مخازن نفت کشتها و کشتی‌های تجاری، تخلیه آب توازن نفت کشتها، حمله به سکوهای نفتی و آتش زدن چاه‌های نفت صورت می‌گیرد.» (جعفری ولدانی؛ ۱۳۷۶، ۲۹۶ - ۲۸۲)

البته نفت از طریق منابع خشکی به ویژه رودخانه‌های اروند، بهمینشیر، جراحی و زهره، مند و حله و نیز از طریق ته‌نشست‌های هوای آلوده ناشی از سوخت چاه‌های نفت و دود کشتی‌های بزرگ نیز خلیج فارس را آلوده کرده است. اما نقش چند کارکرد زیر بارزتر است:

الف. آلودگی ناشی از اکتشاف و بهره‌برداری

در فلات قاره خلیج فارس حدود شش میلیارد بشکه ذخیره نفتی وجود دارد. در واقع حدود ۲۳ تا ۲۵ درصد منابع نفتی کشورهای نفت خیز، زیر بستر خلیج فارس قرار گرفته است. علاوه بر این، میدان‌های گازی پارس جنوبی و میدان شمالی قطر که بزرگترین میدان گازی جهان است در کانون مرکزی این دریا واقع شده‌اند. علاوه بر چاه‌های موجود که از شمال باختری تا جنوب خاوری کشیده شده و در ۵ سال اخیر برای بهره‌برداری آماده شده است، ۸۰۰ حلقه چه نفت دیگر در حال آماده شدن هستند. عملیات گسترده‌ی حفاری خاکریزی و نشست نفت و گاز، از جمله ساز و کارهای آلوده ساز دایمی نفت خام در این دریا به حساب می‌آیند.

ب. ترده شناورها

میانگین آمد و شد روزانه نفت کشتها و کشتی‌های بزرگ تجاری در پهنه خلیج فارس ۱۱۲ فروند است. این شناورها سالیانه بیش از ۴/۵ میلیون تن نفت خام را تنها به علت تخلیه آب توازن وارد خلیج فارس می‌کنند. در سال ۱۹۹۴ میانگین روزانه نفت صادر شده ۱۶ میلیون و ۷۸۰ هزار بشکه بوده که از این میان بیش از ۷۲ هزار بشکه در روز وارد خلیج فارس شده است.

پ. جنگ

در جنگ دوم خلیج فارس به دستور صدام رئیس جمهور وقت عراق، روزانه ۶ میلیون نفت در این دریاها رها شد که بیشترین میزان نفت خام نشت شده در دریاها در طول تاریخ و ۲۳ برابر نشت شده از نفت کشتها بوده است. عراق همچنین در جریان جنگ، ۶۵۰ حلقه چاه نفت کویت را به آتش کشید که ۲۵۰ روز در آتش می‌سوخت و در جریان حمله‌ی عراق به چاه‌های نوروز و پایانه‌ی خارک در بهمن ماه ۱۳۶۱، ۱۴ حلقه چاه نفتی و ۸ سکوی اکتشافی و تولیدی مورد حمله قرار گرفت و بیش از ۲ میلیون تن نفت خام وارد این دریا شد. در عین حال، در جریان حمله ناوهای امریکایی به سکوی نفتی رشادت در مهرماه ۱۳۶۶ نیز روزانه ۵ تا ۷ هزار بشکه نفت و ۱۰ میلیون متر مکعب گاز وارد آب‌های خلیج فارس شد و پس از چند روز ۱۳۰ کیلومتر از ساحل هرمزگان را پوشاند و باعث آسیب به زیست‌گاه‌های حساس ساحلی کشور شد. در مجموع بررسی‌ها نشان می‌دهد که میزان آلودگی‌های نفتی خلیج فارس ۴۷ برابر حد متوسط دریاهای جهان است و از این نظر خلیج فارس رتبه نخست را میان تمام اقیانوس‌ها، دریاها و خلیج‌ها در اختیار دارد.

۶. چهار بستر دیگر

نظامی‌گری، گردش‌گری، صنعت و کشاورزی، چهار بستر دیگر برای کشاندن جمعیت، و فعالیت‌ها به سوی جلگه‌های ساحلی خلیج فارس بوده‌اند.

الف. بستر نظامی و انتظامی

جاذبه‌های ژئوپلیتیک، ژئواستراتژیک و به ویژه ژئواکونومیک، زمینه‌های بسیاری برای کشاندن گسترده‌ی نیروهای نظامی و انتظامی به سوی کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان فراهم کرده‌اند. از سوی دیگر بخش نظامی و انتظامی، این ساحل‌ها را مکان مناسبی برای پاسداری از مرزها، اعمال قوانین دولت، مانور و تمرین آمادگی دانسته‌اند. چنان که علت وجودی پیدایش و به ویژه گسترش بیشتر بندر - شهرهای جنوب ایران را می‌بایست در وهله نخست مرهون همین کارکرد دانست. کنارک و چابهار، جاسک، بندرعباس و بندر بوشهر توسعه خود را تا حدود زیادی مدیون حضور همین نیروها هستند. در عین حال بخش‌های نظامی ایران و هفت

کشور دیگر خلیج فارس و نیز قدرت‌های بزرگ، ضمن کشاندن بخشی از جمعیت، فعالیت و خدمات به سوی ساحل‌ها، دست کم در سه زمینه بستر ساز اختلال در روند جاری زندگی و توسعه بوده‌اند:

* ایجاد اختلال در نظم شهری مانند تصرف زمین‌های شهری و ساحلی که زمینه محدودیت توسعه شهرهایی مانند بوشهر را به وجود آورده است؛

* چیرگی قضای امنیتی و نظامی در پهنه خلیج فارس و تحت الشعاع قراردادان فعالیت‌ها و کنش‌های دیگر؛

* ایجاد آلودگی‌های گوناگون در شکل‌های جنگ و مانور، مانند: جنگ نفت‌کشها.

ب. گردشگری

کانون‌ها و محورهای مشهد و قم، استان‌های ساحلی خزر، اصفهان و شیراز و شمال باختری کشور، در ۵۰ سال گذشته مهمترین کشش را برای کشاندن گردشگران داخلی در اختیار قرار داده‌اند... اما از دهه‌ی هفتاد هجری خورشیدی، کیش و قشم پایه گذار گردشگری داخلی در جنوب کشور شده‌اند. به اغلب احتمال تا سه دهه‌ی دیگر ساحل و جزیره‌های خلیج فارس از گواتر تا اروندکنار و از لارک تا قبر ناخدا و دارا، محورها کانون‌های بزرگ گردشگری خواهند شد. به نظر می‌رسد این کانون‌ها و محورها، نقش نخست را در جذب گردشگر به خود اختصاص دهند. چنین نقش و کارکردی ضمن کشاندن فعالیت‌ها و جمعیت‌ها به سوی ساحل، زمینه‌ای را برای شکوفایی ژرف محورهای کمتر توسعه یافته ساحلی مهیا خواهد ساخت. اما از سوی دیگر، گسترش بدون برنامه سازه‌های گردشگری منطقه‌ی ساحلی جنوب کشور را نیز وارد چرخه‌ای خواهد کرد که هم اکنون در شمال کشور تنگنایی اساسی محسوب می‌شود.

پ. بستر صنعت

بر پایه آمارهای سال ۱۳۷۶، سهم کارگاه‌های بیشتر از ۵۰۰ نفر شاغل در استان‌های هرمزگان، بوشهر، سیستان و بلوچستان و خوزستان از کل کارگاه‌های بزرگ صنعتی به ترتیب کمتر از ۵/۰ و ۵/۰ و ۲ و ۱۰ درصد می‌باشد. همین چشم انداز را می‌توان در مورد کارگاه‌های ۴۹۹ تا ۶۰۰ و ۱۰ تا ۲۹ نفر نیز مشاهده نمود. اما با در نظر گرفتن رشد فعالیت‌های صدر کرانه‌ی جنوبی به ویژه عسلویه، هرمزگان مرکزی و خوزستان در دهه اخیر، به اغلب احتمال آمارها در ۱۳۸۵ متفاوت خواهند بود.

ساحل‌های جنوبی علاوه بر فراهم ساختن بسترهای مناسب برای توسعه زیربنای صنایع پتروشیمیایی، شیلات و فولاد و نورد، منابع لازم را برای تولید نیرو و انرژی‌های هسته‌ای و نوین، تولید آلومینیوم و مواد غذایی در اختیار طراحان قرار می‌دهد.

ت. بستر کشاورزی

جلگه خوزستان با وجود در اختیار داشتن حدود یک سوم آب‌های شیرین جاری کشور، گستردگی، هموار بودن، خاک و آب و هوای مناسب در زمینه کشاورزی، دارای کارکرد ملی است. علاوه بر خرما که محصول پایه‌ای ساحل نشینان آبادان و خرمشهر و شادگان است و از حدود ۳۰ میلیون اصله درخت و ۲۱۰ هزار تن تولید ملی، بیش از یک سوم آن در این استان قرار دارد. خوزستان تولید کننده انحصاری نیشکر و در شمار تولید کنندگان پایه‌ای فرآورده‌های پنبه، گندم و جو، چغندر قند، دام، آبزیان، علوفه و جالیز و صیفی جات کشور است.

جلگه‌های کم پهناي شمال باختری کنگان شامل مُند، حله و محور برازجان به دیلم و نیز هرمزگان مرکزی، جاسک و زرآباد با وجود محدودیت‌ها و تنگناهای طبیعی مانند دسترسی به آب شیرین، خاک مناسب و بارش کافی هم اکنون در تولید مرکبات، موز، خرما، سبزیجات و صیفی جات نقش پشتیبانی در توسعه خدماتی - صنعتی محور ساحلی را به عهده گرفته‌اند. آشکار است که تداوم طرح‌های توسعه صنعتی، نفت و گاز، شیلات، بازرگانی و ترانزیت در محور ساحلی کوتاه‌ترین و مناسب‌ترین جایگاه برای پشتیبانی غذایی چهار جلگه نامبرده خواهند بود. پیامدهای عوامل و دگرگونی در عرصه ترانزیت، بازرگانی، حمل و نقل، شیلات، نفت و گاز و نظامی‌گری از هم اکنون در چشم‌انداز فضایی کرانه‌های دریایی جنوب در قالب، رشد جهش گونه و شگفت‌آور و تاریخی شهر نشینی هویدا شده است.

پیامدهای محیط زیستی گسترش شهرنشینی در کرانه‌های جنوب

در چشم‌انداز فضایی کنونی ایران در مورد کانون‌های شهری از شمال به جنوب رتبه‌ای پلکانی دیده می‌شود. به عبارت دیگر از شمال به مرکز و سپس جنوب از تعداد شهرها و جمعیت شهری کاسته می‌شود.

جدول ۷. تعداد کانون‌های شهری با توجه به عرض جغرافیایی (۱۳۷۵)

عرض جغرافیایی	تعداد کانون‌های بزرگ شهری	جمعیت تقریبی (به درصد)
۴۰ تا ۳۵	۳۷۵	۵۱
۳۵ تا ۳۰	۲۸۶	۳۵
۳۰ تا ۱۵	۸۲	۱۲

ماخذ: کریمی‌پور، یدالله، منتشر نشده

تا سال ۱۳۷۵ برخلاف محور و ساحل شمالی کشور، از ۱۱۳ کانون شهری که در ارتفاع پایین‌تر از ۳۰۰ متر قرار دارند، تنها ۴۴ شهر در نواحی جلگه‌های ساحلی جنوب استقرار دارند که تنها ۶/۹۴ درصد از کل جمعیت شهری کشور را در بر می‌گیرد.

اما با دگرگونی‌های بزرگی که در شرایط اقتصادی و تولیدی ایران رخ داده است و پیش از این بیان شد، به احتمال زیاد تا دو سه دهه‌ی آینده ضمن شکل‌گیری کانون‌های جدید شهری در نوار ساحلی گنجایش جمعیتی شهرهایی مانند بوشهر، بندرعباس و چابهار بیش از پیش افزایش خواهد یافت. هم‌اکنون زمینه تکوین ده‌ها کانون شهری در عسلویه و پیرامون آن و نیز ساحل مکران مهیا شده است و آثار رشد جمعیت در کانون‌های شهری در دیلم، گناوه، خارک، کیش، قشم و درگهان، لنگه، هرمز، کنارک و چابهار، جاسک، سیریک، خمیر، بستانو و ده‌ها کانون شهری پسرکرانه‌ای هویدا شده است.

رشد شهرنشینی در ساحل ایران خلیج فارس همزمان با افزایش جمعیت در کشورهای شورای همکاری بیش از ۴/۲ می‌باشد که این میزان ۲/۵ برابر میانگین رشد جمعیت جهانی است. با این نرخ رشد، جمعیت کشورهای جنوبی خلیج فارس تا ۲۰ سال دیگر دست کم ۴۵ میلیون نفر خواهد بود که حدود ۳ برابر میزان کنونی است. در این صورت جمعیت کشورهای پیرامونی خلیج فارس با احتساب جمعیت ایران در ده ساله‌ی منتهی ۱۳۹۷ به ۱۳۰ تا ۱۴۰ میلیون نفر خواهد رسید.

پیامدهای محیط زیستی چنین حجم جمعیتی پیرامون این خلیج کوچک و نیمه بسته که در عین حال کانون سوخت و انرژی فسیلی جهان محسوب می‌شود، شگفت‌آور است. بخشی از این پیامدها به قرار زیر خواهد بود:

- * با افزایش جمعیت به ویژه جمعیت شهرنشین نیاز به آب شیرین کن‌ها افزایش خواهد یافت. افزایش تعداد این واحدها عاملی تهدید کننده برای آبریزان است، زیرا نمک‌هایی که پس از تصفیه به دریا سرازیر می‌شود تنوع فراوانی آبریزان دریای را کاهش می‌دهد.

- * بهره‌برداری از ماسه ساحلی برای شهرسازی و دیگر فعالیت‌ها افزایش یافته و باعث ایجاد اختلالات محیط زیستی برای تخم‌ریزی ماهیان و میگوها خواهد شد. چنان‌که برداشت‌های بیش از حد ماسه در کویت و بحرین تولید میگو در خلیج کویت و پیرامون جزیره‌های بومیان و وره و نیز سرزمین اصلی را کاهش داده است.
- * صنایعی مانند فولاد، آلومینیوم و پتروشیمی مهمترین آلوده کننده‌های محیط زیست به شمار می‌روند. صنایعی که هم‌اکنون مورد توجه دولت‌های ساحلی خلیج فارس قرار گرفته‌اند.

- * آب‌های گرم نیروگاه‌های برق که برای خنک کردن نیروگاه به کار می‌روند و دوباره به دریا بر می‌گردد، محیط مناسبی برای تغییرات ژنتیکی آبریزان فراهم می‌آورند.

- * آلودگی‌های گوناگون با تخلیه فاضلاب‌های شهری، فاضلاب کارخانجات و کارگاه‌ها، زباله‌های شهرهای ساحلی، پسماندهای پالایشگاهی، تخلیه زباله کشتی‌ها، قطعات فلزی و شیمیایی، موجبات افزایش انواع آلودگی‌های میکروبی، شیمیایی و فیزیکی در خلیج فارس را بیش از پیش مهیا خواهند ساخت.

* فهرست آلوده‌سازها که با گسترش شهرنشینی بی‌رویه و بدون برنامه و می‌توانند میزان آلودگی در خلیج فارس را افزایش دهند، می‌تواند طوماری چند صفحه‌ای را در برگیرد. این طومار مواردی را در بر خواهد گرفت که تقریباً تمام کشورهای توسعه یافته کنونی پیش از این برای آلودگی‌های ساحلی خود تجربه کرده‌اند. به طور نمونه، نتیجه توسعه بدون استراتژی در هرمزگان، «تولید روزانه ۸۲ تن انواع گاز، ۵ تن گرد و غبار، ۴۰ تن زباله، ۵۵ تن ضایعات صنعتی، ۶۰۰ متر مکعب فاضلاب و ۴/۵ میلیون متر مکعب پساب برگشتی به دریا، حاصل فعالیت‌های صنعتی، معدنی، تجاری و خدماتی تنها در غرب بندرعباس است».

چشم‌انداز بندرعباس را می‌توان در شرایط موجود چنین ترسیم نمود: درک شرایط بندرعباس از نظر زیست محیطی کار دشواری نیست، خورهای متعددی که با عبور از مناطق مسکونی فاضلاب شهری را وارد دریا می‌کند، بوی تعفنی که از سواحل به مشام می‌رسد، لایه‌ای از نفت و سایر ترکیبات شیمیایی که سطح آب را در بنادر شهید باهنر و شهید رجایی پوشانده است و نیز تیره و تار بودن هوا در محل استقرار صنایع در غرب بندرعباس، جملگی مؤید بحرانی است که ابعاد تخریبی آن هر لحظه گسترش می‌یابد.

اما باید در نظر داشت که این تازه مراحل نخستین پیامدهای آلودگی محیط‌های شهری در ساحل جنوبی کشور است. چشم‌اندازهایی به مراتب نگران‌کننده‌تر از منظر کنونی در انتظار بندرعباس، بوشهر، لنگه، دیلم و گناوه، قشم و درگهان، چابهار و جاسک خواهد بود. این تاوان توسعه بدون استراتژی و نبود برنامه‌ریزی جامع ساحلی است.

منابع فصل چهارم

۱. تقوی مطلق، سید امین الله (تیر و مرداد ۱۳۸۴). مدیریت جامع ماهیگیری ساحلی، مجله‌ی بندر و دریا (شماره‌ی ۱۲۷ - ۱۲۶).
۲. تله تکست (۱۱/۱۰/۱۳۸۴) شبکه‌ی سوم سیمای جمهوری اسلامی ایران.
۳. تله تکست (۱۳/۱۰/۱۳۸۴) شبکه‌ی سوم سیمای جمهوری اسلامی ایران.
۴. جعفری ولدانی، اصغر (۱۳۷۷). کانون‌های بحران در خلیج فارس. تهران: سازمان انتشارات تهران
۵. خوانساری، مسعود (۱۳۸۵، تیر). قرن ترانزیت. ماهنامه‌ی پیام دریا (شماره‌ی پیاپی ۱۳۹).
۶. سالنامه‌ی آمار شیلات (۱۳۸۱). تهران: شیلات ایران.
۷. قهرمانی، بهروز (۱۳۸۵، تیر). ایران و پل ترانزیت. ماهنامه‌ی پیام دریا (شماره‌ی پیاپی ۱۳۹).
۸. کریمی پور، یدالله. مقدمه‌ای بر تقسیمات کشوری ایران (جلد دوم). منتشر نشده.

فصل پنجم

چشم انداز محیط زیستی کرانه‌های خزر

بشقاب برنج ایران

بارش فراوان، خاک رسوبی یا گیاخاک خوب، هوای معتدل با نم بالا و تبخیر اندک دست به دست هم داده‌اند تا تنها نوار حاصل خیز در مقیاس ایران خشک و نیمه خشک را به وجود آوردند. میانگین بارش‌های خزر ۱۲۶۲ میلی‌لیتر است که ۴۰ درصد آن در پاییز ۲۰ درصد در تابستان و ۱۴ درصد در بهار می‌بارد. میانگین بارندگی خزر خاوری ۵۳۹ میلی‌لیتر است که بیشتر آن در زمستان می‌بارد و تابستان با پنج درصد بارش خشک‌ترین فصل سال است. (علیجانی، ۱۳۸۷) پهنه جلگه‌های خزری، تنها ۲ درصد خاک کشاورزی کشور را در بر دارد اما این نوار کم‌پهنه به عنوان بشقاب برنج ایران بیش از ۹۰ درصد برنج کشور را بر سر سفره‌ی ایرانیان می‌آورد.

ساحل جنوبی خزر: یک گام تا اشباع

کرانه‌های گیلان در برگیرنده سه ساحل شمال باختری، مرکزی و سفید رود و دو ساحل خاوری است. تراکم جمعیت در ساحل شمال باختری شامل شهرستان‌های آستارا، رضوانشهر و تالش، ۵/۵ برابر تراکم نسبی استان گیلان و ۳۲ برابر تراکم نسبی کشور است. این تراکم بی‌شبهت به تراکم‌های بالای جمعیتی در شلوغ‌ترین ساحل‌های آسیای خاوری، جنوبی و جنوب خاوری آسیا نیست.

تراکم نسبی جمعیت در بخش‌هایی از شهرستان‌های رشت و انزلی و ساحل‌های کنار پیربازار و کیاشهر نیز در مقیاس استانی و کشوری بالا است. اما در ساحل خاوری، دره سفید رود که دربرگیرنده شهرستان‌های آستانه اشرفیه، لاهیجان، لنگرود و رودسر است، پهنه جلگه نسبت به بخش مرکزی کاهش یافته و تراکم نسبی جمعیت در این بخش به رقم ۲۰۰۰ نفر در هر کیلومتر مربع نزدیک می‌شود. تراکم نسبی جمعیت در شهرستان‌های ساحلی استان مازندران که در برگیرنده شهرستان‌های رامسر، تنکابن، چالوس، نوشهر، نور، فریدون‌کنار، ساری، محمودآباد و قائم‌شهر است نسبت به ساحل گیلان کاهش چشمگیری پیدا می‌کند. هر چند گاه تراکم‌های نسبی حثب به مقیاس ملی نزدیک می‌شود، اما این تراکم در ساحل باختری مازندران آن‌جا که کانون‌های شهری ساحلی جای گرفته‌اند از حدود اندازه‌های ملی، استانی و حتی مقیاس سرزمین‌های خزری نیز بیشتر می‌شود.

تراکم نسبی جمعیت در بخش ساحلی استان گلستان به دلیل شرایط نامساعدتر آب و هوایی، کاهش چشمگیر می‌یابد به نحوی که تراکم جمعیت در دهستان جعفرابای غربی شهرستان ترکمن به کمتر از نصف مقیاس ملی می‌رسد.

به هر روی، فشار جمعیت نوار ساحلی جنوب خزر از سال ۱۳۶۵ به این سو به گونه‌ای افزایش یافته است که از نظر گاه سند ملی توسعه‌ی استان گیلان، نخستین تنگنا و محدودیت توسعه‌ی این استان، تراکم بالای

جمعیت شناخته شده است. بر همین پایه، تراکم بالای جمعیت در استان گیلان از سویی موجبات فرسایش شدید منابع خاک، ویرانی منابع آب به ویژه ویرانی سفره‌های آب زیرزمینی و از سوی دیگر زمینه و بستر نرخ بالای بیکاری، فرسودگی شبکه‌های زیربنایی و گسترش سکونتگاه‌های غیر استاندارد شده است. فشرده‌گی و تراکم بالای جمعیت ساحلی به ویژه در چشم‌انداز کانون‌های شهری ساحل خزر آشکار است.

گام به گام تا نابودی جلگه‌ی ساحلی

تنها در فاصله ۳۰ ساله ۶۵-۱۳۳۵، شمار کانون‌های شهری در جلگه‌های ساحل کشور از ۳۸ به ۹۸ شهر رسید، همچنین در همسایگی شهرهای کوچک زیر ۲۵ هزار نفر، مادر شهرهای ناحیه‌ای متوسط و بزرگ با بیش از ۲۵۰ هزار نفر شکل گرفت. «پر واضح است که این تراکم شهرداری در نواحی جلگه‌ای کشور که نزدیک به ۲۰ درصد از کل شهرها را شامل می‌شود، در شرایطی است که جلگه‌های ساحلی مساحت ناچیزی از وسعت کل کشور را تشکیل می‌دهند» (رهنمایی، ۱۳۷۱، ۱۱۴) بر پایه‌ی آمارهای رسمی تا سال ۱۳۸۰، ۱۱۳ شهر در ارتفاع کمتر از ۳۰۰ متر قرار داشته‌اند که ۱۴/۶۶ درصد از کل جمعیت شهری کشور را در خود جای می‌دادند.

شمار رسمی کانون‌های شهری در استان‌های خزری ۶۶ نقطه اعلام شده است که ۳۳ شهر در ارتفاع کمتر از صفر با ۳/۶۶ درصد جمعیت شهری ایران و ۳۳ شهر نیز در ارتفاع پایین‌تر از ۳۰۰ متر قرار گرفته‌اند که ۳/۸۹ درصد از کل جمعیت شهری کشور را در خود جای داده‌اند.

آمارهایی از این دست، بیانگر تمام واقعیت رشد و گسترش کانون‌های شهری در جلگه‌های ساحلی خزر نیستند. در این گونه آمارها، شهرک‌های ویلایی ساحلی و جنگلی، از نوع خصوصی و سازمانی و نیز مجتمع‌های مسکونی از این دست به کلی نادیده گرفته می‌شود. چنان که تا بهمن ماه ۱۳۸۴، در برابر ۶۶ کانون شهری خزری، دست کم ۱۹۹ شهرک و مجتمع ویلایی ساحلی در سه استان خزری شناسایی شده‌اند که جمعیت برخی از آنها در برخی ماه‌های سال از مرز ۳۵۰۰ نفر نیز می‌گذرد. برخی از این شهرک‌ها و شبه سکونتگاه‌ها بیرون از حریم شهرها بوده و هویت مستقلی دارند. تعداد این واحدها دست کم سه برابر کانون‌های شهرهای رسمی است.

آخرین نفس‌های یک دریا

در سند‌های ملی توسعه استان گیلان و گلستان که در قالب تبصره ماده ۷۲ و ماده ۱۵۵ برنامه چهارم توسعه به تایید هیأت وزیران نیز رسیده است، هیچ گونه اشاره مستقیمی به آلودگی‌های دریای خزر به عنوان تنگنا یا محدودیت توسعه این دو نشده است. در واقع چنانچه دولتمردان و مردم پنج کشور ساحلی پیرامون خزر به ژرفای آلودگی‌های همه جانبه این دریا آگاهی داشتند، محال بود دمی آسوده نشسته و تنها تماشاگر آخرین نفس‌های منحصر به فردترین دریاچه‌ی دنیا باشند. اما واقعیت آن است که این دریا آلوده است و هر روز و هر

ساعت و هر لحظه نیز آلوده‌تر از پیش می‌شود. ابعاد آلودگی خزر را می‌توان از جمله در خاویار با ارزش آن و امکان عالی گردشگری آن یافت:

۱. خاویار در آستانه‌ی فراموشی

خاویار در کنار شعر، قالی، پسته و زعفران بخشی از شناسنامه‌های ایران نزد بیگانگان است. بیشتر این فسیل‌های زنده عصر ژوراسیک که ۲۵۰ میلیون سال در این کره جای داشته‌اند، زندگی در آکواریوم رو به زوال خزر را برگزیده‌اند. گرچه، از ۲۷ گونه و زیرگونه ماهیان استروژن تنها پنج گونه فیل ماهی، قره برون یا تاس ماهی، جالباس یا گلد، شیب ماهی و اوزون برون در خزر می‌زیند، اما تقریباً تمام خاویار طبیعی جهان از همین دریا به دست می‌آید. این در حالی است که برخی برآوردها حاکی از آن است که ۹۰ درصد ماهیان خاویاری نابود شده و یا در حال نابودی‌اند.

پیامد این نابودی را می‌توان در تولید و صدور خاویار یافت چنان که میان سال‌های ۷۸ - ۱۳۶۹، تولید خاویار ۳۰۰ درصدی کاهش یافته است. این کاهش در هر یک از سال‌های این دوره، ۱/۴۰، ۸/۳۹، ۵۱/۳۲، ۳۶/۳۶، ۴۷/۱۳، ۴۶/۱۵، ۵۴/۱۹، ۶۶/۰۱، ۶۵/۴۸ درصد بود. این کاهش در ۱۱ ساله منتهی به ۱۳۷۹، در میزان تولید گوشت ماهیان خاویاری، نسبت به ۱۳۶۹، حدود ۴۰۰ درصد بوده است.

در ژانویه ۲۰۰۶، کنوانسیون تجارت بین‌المللی گونه‌های جانوری و گیاهی در خطر انقراض نسل، تجارت خاویار و دیگر فرآورده‌های خاویاری را که نسل آنها در خطر انقراض قرار دارد تا اطلاع ثانوی ممنوع اعلام کرد. این سازمان ضمن رد هر گونه سهمیه‌های پیشنهادی برای صید ماهی خاویار در ۲۰۰۶، صید آن را نیز غیرقانونی اعلام نمود.

روندهای کاهش بهره‌برداری تنها شامل ماهیان استروژنی نمی‌شود، بلکه کاهش ۳۰۰ تا ۴۰۰ درصدی در مورد گونه‌های دیگر آبزیان خزری نیز به چشم می‌خورد. چنان که روند صید کیلکا از ۱۳۶۸ تا ۱۳۷۸، از ۷۹۰۲ تن به ۸۵۰/۰۸۰ تن رسید. یعنی افزایش حدود ۱۰۲۲ درصدی را طی یک دهه تجربه نمود. اما از این سال (۱۳۷۸) روند سریع رشد صید کیلکا متوقف و حتی منفی شد. چنان که افت صید در سالهای ۱۳۷۹ و ۱۳۸۰ به ترتیب ۲۵ و ۳۵ درصد بود. و این کاهش در سال ۱۳۸۱ نسبت به سال ۱۳۸۰، به حدود ۶۳ درصد رسید (سالنامه‌ی آماری شیلات، ۱۳۸۲).

کاهش بهره‌برداری ماهیان سبب شده است تا کارگاه‌های تولید کنسرو ماهی در استان گیلان، ماهی مورد مصرف خود را از خلیج فارس و دریای عمان یا از ماهیان وارداتی ترکیه تامین نمایند.

۲. شناگاه‌های آلوده‌ی آینده

بعید نیست تا حداکثر سال ۱۴۰۰، در سرتاسر ساحل زیباکنار، مروارید، جفرو، بابلسر، رامسر و ... تابلوهای «دریا آلوده است. شنا ممنوع» نصب شود. در واقع با ادامه روند کنونی آلودگی خزر، تصمیم برای برپایی این تابلوها، ممکن است در سال ۱۳۹۵ گرفته شود.

بر پایه برآوردهای بانک جهانی ۱ سالیانه بیش از یک میلیون متر مکعب فاضلاب صنعتی پالایش نشده از طریق ولگا، کورا، اورال و دیگر رودخانه‌های خاورری و جنوب خاوری وارد این دریای بسته می‌شود. آذربایجان و قزاقستان دست کم از نظرگاه وارد کردن آلوده‌سازهای صنعتی و شیمیایی رتبه نخست را در اختیار دارند. چنان که در قزاقستان بیماری‌های خونی و سل در میان ساحل نشینان چهار برابر بیشتر از میانگین‌های سایر مناطق در این کشور است. میزان THC_2 در ساحل مازندران، ساحل باکوی جمهوری آذربایجان به ترتیب 3ug/g و 560ug/g برآورد شده است (غفارلی، ۲۰۰۳). ۳۰۰ رودخانه‌ای که از ایران وارد خزر می‌شوند، بیشتر وارد کننده سم‌ها و کودهای شیمیایی مانند فسفر، نترات و فسفات به این دریا هستند.

بر پایه اندازه‌گیری‌هایی که میان سال‌های ۱۳۷۰ تا ۱۳۷۵ از میزان آلودگی میکروبی در ۲۱ ایستگاه ساحل جنوبی خزر انجام شد، تمامی رودخانه‌ها و آب‌های ساحلی کرانه‌ی جنوبی این دریا به دلیل ورود فاضلاب‌های شهری، کشاورزی و صنعتی به شدت آلوده شمرده شدند. با ادامه روند موجود میزان آلودگی‌های میکروبی تا ۱۴۰۰ می‌تواند به چهار تا ۱۲ برابر نیز برسد حتی هم اکنون شنا در محدوده‌های ساحلی ایران به دلیل احتمال ابتلا به بیماری‌های متعدد پر خطر اعلام شده است (فاطمی، ۱۳۸۴). اما این آلودگی‌ها از کجا منشأ می‌گیرد؟

نگاهی گذرا به منشأ آلاینده‌های خزر

آلودگی ناشی از منابع مستقر در خشکی، حفاری در دریا، تخلیه زباله کشتی‌ها، اتمسفر و حفاری در زیر کف و بستر دریا، ۶ منبع آلاینده عمومی در تمام دریاها معرفی شده‌اند. ارزیابی هر یک از این منابع آلوده‌ساز در دریای خزر نیازمند پژوهش‌های میدانی در تمام گستره و ساحل این دریا است. اما نتیجه هر چه باشد، موقعیت ایران بس شکننده‌تر از چهار کشور دیگر است. با وجود آن که استان‌های سه گانه خزری ایران، تنها کمتر از ۴ درصد از کل سرزمین کشور را تشکیل می‌دهند، بیش از ۴۰ درصد از کل سرزمین کشور را تشکیل می‌دهند، بیش از ۴۰ درصد از فعالیت‌های کشاورزی پیرامون کل سواحل خزر در همین استان‌ها به انجام می‌رسد. این

۱. World Bank

۲. Tetrahydrocannabinol ($\text{C}_{21}\text{H}_{30}\text{O}_2$)

۳. Micro – gram/ gram

استان‌ها هم چنین حدود ۱۲ درصد جمعیت ایران را در خود جای داده‌اند. بنابر این شناسایی و طبقه‌بندی منابع آینده برای ایران ضروری‌تر از چهار ۴ کشور دیگر است. نگاهی گذرا به منشا برخی آلاینده‌های خزر، حاکی از آن است که نقش و کارکرد ایران در آلودگی این دریا در برخی زمینه‌ها اندک و در برخی زیاد و در برخی همپایه‌ی سایرین است.

فعالیت‌های نفتی

بیشترین منابع آلودگی نفتی این دریا را باید به ترتیب در کشورهای جمهوری آذربایجان، روسیه، ترکمنستان و ایران جست. سالانه ۱۵ هزار تن نفت تنها از حوضچه‌های نفتی آذربایجان وارد دریای بسته خزر می‌شود. از آنجا که گفته می‌شود. فلات قاره و منطقه ساحلی دریای خزر پس از خلیج فارس و سیرری سومین منطقه از نظر گاه ذخیره نفت - گاز جهان به شمار می‌آید، برآوردها حاکی از آن دست که با آغاز گسترش فعالیت‌های استخراج نفت در کشورهای ایران، ترکمنستان، قزاقستان و جمهوری آذربایجان، آلودگی‌های نفتی به ۸ تا ۳۲ برابر کنونی افزایش یابد.

هجوم فاضلاب‌ها به رودخانه

ولگا و رودخانه‌هایی که از خاک جمهوری آذربایجان وارد دریای خزر می‌شوند، موجب ۸۰ درصد آلودگی‌های این دریا شمرده شده‌اند. بر پایه اندازه‌گیری رسمی در سال ۱۹۹۱ در دلتای ولگا، بر اثر فعالیت‌های کشاورزی ۲۳/۲۵ تن مواد ارگانیک، ۰/۴۸ تن نیترات آمونیوم و ۰/۰۱۸ تن نیترات نیتروژن وارد خزر شده است. هفت رودخانه قره‌سو، تجن، بابل رود، چالوس، نشتارود، سفید رود و آستارا، نیز در برابر وارد کردن ۵/۲۳۷ میلیون متر مکعب آب، حدود ۲/۲۸۸ تن نیترات و فسفات وارد این دریا کرده‌اند. (مهندسین مشاور سازه‌پردازی ایران، ۱۳۸۴).

خزر: انبار زباله‌ی کشورهای ساحلی

خزر تبدیل به زباله‌دان سکونتگاه‌های شهر پیرامون خود شده است. تا جایی که به ساحل ایران بر می‌گردد از ۳۳ کانون شهری، دست کم زباله‌های ۲۲ کانون به طور مستقیم یا غیر مستقیم وارد این دریا می‌شود. محدودیت‌های زمین، نبود یا کمبود امکانات فنی و مشکل فناوری جمع‌آوری زباله و بازیافت آن، باعث شده تا بخش بزرگی از زباله‌ها حتی به صورت مستقیم به دریا یا رودخانه‌ها ریخته شده و شیرابه‌ی آن‌ها سرانجام به دریا سرازیر می‌شود. از سوی دیگر همین شیرابه با رخنه در زمین به علت بالا بودن سطح آب‌های زیرزمینی، باعث آلودگی گسترده‌ی آب‌های زیرزمینی جلگه‌ای به ویژه در نوار ساحلی شده است. در سند توسعه‌ی ملی سه

استان که رسمیت قانونی یافته است، دفع زباله و یا اثر تخریبی آن بر محیط زیست در شمار مهم‌ترین مشکلات استان به شمار آمده است.

گونه‌های مهاجم وارداتی: تروریست‌های محیط زیست

در چهار سال منتهی به ۲۰۰۵، میزان صید آبزیان از جمله ماهیان کیلکا توسط پنج کشور ساحلی خزر، دست کم ۵۰ درصد کاهش یافت. یکی از مهمترین زمینه‌های کاهش صید، ورود گونه‌های مهاجم غیربومی از دریای سیاه از طریق آب تعادل شناورهایی است که از دریای سیاه و کانال دن-ولگا وارد خزر می‌شوند. یکی از این گونه‌ها *Mnemiopsis leidyi* که یک شانه‌دار دریایی است و در یک روز وزنش به دو برابر می‌رسد. این شانه‌دار بومی ساحل خاوری ایالات متحده که از پلانکتون‌ها و نیز تخم‌ها و لاروهای ماهیان استروژن و کیلکا تغذیه می‌نماید، سرعت تکثیر بسیار شگفت‌انگیزی دارد. به طوری که از هر کدام از این موجود دو جنسی، تنها کمتر از دو هفته هشت هزار تخم تکثیر می‌شود.

تنها در سال ۱۹۹۰ وزن توده بیولوژیکی این موجود در دریای سیاه به ۹۰۰ میلیون تن رسید که بیش از ده برابر کل آبزیانی است که در طول یک سال از تمام اقیانوس‌ها صید می‌شود. به همین دلیل از این شانه‌دار دریایی به تروریست دریایی یا قطره‌ای که دریای سیاه را خورد یاد می‌شود. این تروریست هم اکنون وارد خزر شده است، یعنی دریای بسته‌ای که کانون زیست گرانترین و اشرافی‌ترین ماهیان جهان یا ماهیان خاویاری است. گونه‌ای دیگر به نام «آزولا ۱» که در دهه فتاد خورشیدی برای تکثیر وارد کشور شد، مشکل بزرگ دیگری برای محیط زیست منطقه شده است. بذر این گیاه به وسیله پرندگان به تالاب انزلی برده شد و «در تالاب انزلی زمینه رشد برای گیاه فراهم آمد و آزولا امروز در برخی نواحی با چند سانتی متر ضخامت سطح تالاب را پوشانده و مانع رسیدن نور خورشید به زیر آب می‌شود و در نتیجه میزان اکسیژن کاهش یافته است» (فرج‌زاده و دیگران، ۱۳۸۴).

از دیگر سو در خاور دریای خزر صدف زبرا اکوسیستم‌های دریایی و آبراهه‌های اقتصادی این پهنه‌ی آبی را هدف قرار داده است. غذای اصلی این گونه مهاجم نیز پلانکتون و سرعت تکثیر آن بی‌شباهت به آزولا نیست، تکثیر سریع و حالت چسبندگی صدف باعث گرفتگی لوله‌های جذب آب شیلات شده و این صنعت را با خطر جدی تهدید کرده است. این صدف با چسبیدن به ته قایق‌ها، به کانون‌های تخم‌ریزی ماهیان رفته و به صورت گروهی تخم‌ها را مورد هجوم قرار می‌دهند. به نظر می‌رسد گونه‌های مهاجم حتی به تنهایی و بدون در نظر گرفتن سایر آلوده‌سازها می‌توانند اکوسیستم دریای خزر را تا سال ۲۰۱۵ به سوی نابودی سوق دهند.

گردشگران و زباله

آسیب‌های گردشگری بدون راهبرد مدیریت، سازوکار و سازه‌های مناسب، نوعی کنش انسانی سرمایه‌باور و ضد محیطی است. از جمله از یک سو حجم زباله را افزایش می‌دهد و از سوی دیگر شرایط ورود انواع زباله جامد و کمتر قابل تجزیه به ساحل‌ها و دریاها را فراهم می‌آورد. در بازدیدهایی که از ۱۲ نقطه ساحلی در استان‌های گیلان، مازندران و گلستان از جمله ساحل جفروود، زیباکنار، آستارا، سی‌سنگان، بابلسر و نوشهر، نور و نکا و میانکاله توسط پژوهشگران میان سال‌های ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۷ به عمل آمد، از زباله‌های زیر یادداشت برداری شد:

* انواع کیسه‌های پلاستیکی شفاف و تیره؛

* ظرف‌های معیوب پلاستیکی یکبار مصرف مانند: فنجان، لیوان، بشقاب، قاشق، کارد و بطری آب و

نوشابه؛

* وسایل پلاستیکی و کاغذی مانند: توپ، حلقه نجات، شانه تخم‌مرغ، طناب لاستیکی، حلقه‌های بازی،

بادبادک، منسوجات و الیاف نخی، کفی و پارچه‌ای، انواع شیشه مانند بطری‌ها و ظرف‌های شکسته.

علاوه بر این وسایل که زباله‌های ویژه گردشگری است، در این ساحل‌ها، وسایل معیوب ماهیگیری مانند

تور، طناب، تله، نوار و تسمه‌های پلاستیکی، تیوپ‌ها و لاستیک‌های مستعمل نیز و به وفور یافت شد.

به هر روی فشار ناشی از جمعیت و شیوه‌ی تولید در خزر و سواحل آن بیش از ظرفیت تحمل اکوسیستم

است. این فشارها از یک سو زمینه و بستر ویرانی محیط زیست را مهیا می‌سازد و از سوی دیگر رقابت را برای

تسلط بر فضای ساحل‌ها و دریا افزایش داده است.

منابع فصل پنجم

۱. رهنمایی، محمد تقی (۱۳۷۱). توان‌های محیطی ایران. تهران: مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و

معماری ایران.

۲. سالنامه‌ی آماری شیلات ۱۳۸۱ (۱۳۸۲). تهران: مرکز شیلات ایران.

۳. علیجانی، بهلول (۱۳۸۷)، آب و هوای ایران. تهران: پیام‌نور.

۴. غفارلی، مهمان (۲۰۰۳، ۱۰، ۲۰). دریای خزر یک مین که چاشنی آن نفت است. (سیامک سلطانی،

مترجم) روزنامه‌ی نووید ایزوستیا.

۵. فاطمی، م. (۱۳۸۴، ۰۸، ۱۹). بازیابی در ۱۳۸۵، ۰۵، ۱۴، از سایت خبری مازندنومه:

<http://www.mazandnume.com/?PNID=M۸۴۰۸>

۶. فرج‌زاده، نواری، پاک، مجد، منوچهر، مهدی، علی و فرهاد (تیر و مرداد ۱۳۸۴). بررسی جوانب مختلف مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی در ایران. مجله‌ی بندر و دریا (شماره‌ی ۱۲۷ - ۱۲۶).
۷. مهندسین مشاور سازه‌پردازی ایران (شهریور ۱۳۸۴). مطالعه و بررسی جوانب مختلف یکپارچه مناطق ساحلی در ایران ICZM (جلد اول). تهران: سازمان بنادر و دریانوردی.

فصل ششم

یک ساحل، ده مساله

در جهان نو ساحل‌ها تنها از کشش و جاذبه اقتصادی و سرمایه‌داری برخوردار نیستند بلکه محور و نواری برای گذراندن اوقات فراغت نیز به شمار می‌روند. اما ساحل‌های جنوب خود برای عرضه‌ی خدمات بیشمار اکولوژیک و اقتصادی از آمادگی مناسب برخوردار نیستند. این نتیجه‌گیری شتابزده نیست، زیرا ساحل جنوبی خزر، دست کم برای چنین کارکردهایی با ده مشکل و مسأله روبرو است.

۱. ساحلی که دیده نمی‌شود.

«از کجا میشه رفت دریا؟»، این پرسش عمومی آن گروه از گردشگران غیر بومی است که استان‌های ساحلی خزر به ویژه مازندران و گیلان مرکزی را برای گردش انتخاب کرده‌اند. آن‌ها در خیابان‌ها و جاده‌های شهرهای ساحلی می‌رانند، تم دریا را حس می‌کنند، گاه گاهی از لابلاهی ویلاها و شهرک‌هایی که همچون دژی میان دریا، ساحل و جاده حایل شده‌اند، گوشه‌ای از دریا را می‌بینند، اما کمتر راهی به ساحل می‌یابند.

۲. ساحل جنوبی خزر: کرانه‌ای اشغال شده

نظر سنجی گروه‌های پژوهش طرح ICZM در سال‌های ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۶ نشان می‌دهد که، حدود ۹۰ درصد از گردشگران با انگیزه‌ی گذراندن اوقات فراغت به استان مازندران سفر می‌کنند. از این شمار بیش از ۷۵ درصد استفاده از دریا را دلیل سفر خود اعلام کردند. اما تا سال ۱۳۸۵ تنها ۲۰ درصد از مسافران موفق به ورود بدون مشکل به نوار ساحلی شده و ۱۰ درصد نیز توانسته‌اند در دریا شنا نمایند.

تا سال ۱۳۸۵ از ۳۳۷ یا ۳۳۸ کیلومتر نوار ساحلی استان مازندران تنها ۱۵ کیلومتر برای گردشگران آزاد بود. آمارها نشان می‌دهند که در ۲۴۸ کیلومتر یا ۷۴ درصد ساحل استان مازندران ساخت و ساز انجام شده است که از این مقدار ۲۸ درصد دولتی، ۲۴ درصد خصوصی و بقیه نیز وابسته به مراکز نظامی، صنعتی و آموزشی است. این در حالی است که بنابر قانون اراضی مستحدث و ساحلی مصوب ۱۳۵۴، نه تنها کلیه اراضی ساحلی خلیج فارس و دریای عمان، دریاچه‌ی ارومیه و دریای خزر حریم به حساب آمده و در این محدوده هر نوع ساخت و سازی ممنوع است که بر پایه ماده ۷ همین قانون، این حریم نمی‌تواند قابل تملک و تصرف بخش خصوصی باشد ولو آن که متصرفین این قبیل اراضی اسناد مالکیت گرفته باشند.

ماده ۳ همین قانون نیز تصریح دارد که کلیه اراضی مستحدث کشور متعلق به دولت است و اشخاص حق تقاضای ثبت آن را ندارند. از سوی دیگر تمام سندهای مالکیتی که برای حاشیه دریای خزر صادر شده برخلاف تبصره ماده ۳۱ اصلاحی فصل پنجم قانون جنگل‌ها و مراتع است. البته در تاریخ ۲۲ آبان ماه ۱۳۸۶، از سوی استاندار مازندران اعلام شد که ۱۶۰ کیلومتر نوار ساحلی استان مازندران آزاد شده است.

۳. ساحل خصوصی است، وارد نشوید

۹۰ کیلومتر از ساحل مازندران به شهرک‌های خصوصی و دولتی چسبیده به ساحل اختصاص دارد و در ۱۰۱ کیلومتر دیگر نیز ویلاهای شخصی پهن شده‌اند. این شهرک‌ها و ویلاهای گاه مجلل به چه منظور ساخته شده و با یاری چه کسانی ساحل‌ها را به انحصار خود در آورده‌اند؟

شهرک‌ها و ویلاهای شمال کشور را می‌توان در چهار گروه جای داد:

در گروه نخست، شهرک‌ها و مجتمع‌های ویلایی متعلق به نهادها و سازمان‌های لشگری و کشوری قرار می‌گیرد که برای استفاده اختصاصی مدیران و کارکنان این نهادها ساخته شده و دیگران حق بهره‌برداری از آن‌ها را ندارند.

در گروه دوم ویلاهای شخصی شمار اندکی از دست اندرکاران ارگان‌های دولتی و وابسته به آن و حکومتی جای می‌گیرند که از قدرت سیاسی و پشتوانه‌ی مالی مناسب برخوردارند. این ویلاها که در طول ساحل‌های گیلان و به ویژه مازندران و یا در دل جنگل‌های شمال پراکنده‌اند، مدت کمی از سال مورد استفاده قرار گرفته و در بقیه روزها و ماه‌های سال توسط سرایدار و یا مستخدمین اداره می‌شوند. روشن است که گروه مزبور به هر روی مواد قانونی را نادیده گرفته و به حریم دریا وارد شده و بخشی از ساحل را خصوصی کرده‌اند. اما رویارویی مسئولان محلی و ناحیه‌ای با این گروه که اهرم‌های قدرت و تصمیم‌گیری را گاه در مقیاس ملی در اختیار دارند، به سختی امکان‌پذیر است. اما مهمترین نکته در این ارتباط، روند رو به فزونی این گونه ساخت و سازها در نوار ساحلی است.

در گروه سوم ویلاهای شخصی ثروتمندانی قرار می‌گیرد که دست کم به ظاهر اهرم‌ها و قدرت سیاسی را در اختیار ندارند، اما این گروه با نفوذ گسترده در دستگاه‌های اجرایی و اداری آن‌ها را در مسیر خواست‌های خود قراردادده و در صورت بروز برخی مخالف‌ها، با بهره‌گیری از اهرم‌های مالی با کمک گرفتن از واسطه‌ها همه چیز را به نفع خود تمام می‌کنند (کیهان، ۱/۵/۸۴). صاحبان این ویلاها ضمن رقابت با یکدیگر با گروه دوم نیز بر سر تصرف ساحل‌ها از نقطه نظر چشم‌انداز ژرفای دریا و پاک‌تر بودن آب‌ها، در رقابتی دائمی هستند. در گروه چهارم ویلاهای شخصی کوچکترین متعلق به طبقه متوسط به بالای جامعه شهری ایران به ویژه ساکنان تهران قرار دارد. زمین با ساختمان این قبیل ویلاها اغلب از افراد بومی خریداری شده و بیشتر دارای سندهای محلی است. این ویلاها از نظر تعداد پرشمارتر از شهرک‌ها و ویلاهای سه گروه دیگر است.

۱- برهم زدن بافت اجتماعی و پایه‌های فرهنگی جوامع بومی ساحلی و

۲- اختلال در هزینه‌ها و قیمت‌ها و

۳- افزایش آن‌ها در کار رخنه به حریم دریا،

۴- تصاعدی کردن روند آلودگی و

۵- افزایش رقابت و تنش بر سر مالکیت فضا،

پنج کارکرد این شهرک‌ها و ویلاها به شمار می‌روند. اما علت وجودی شکل‌گیری این نوع ساخت و سازهای ساحلی را باید در نبود سازه‌های گردشگری متناسب با سلیقه‌ها و توانایی مالی چهار طبقه نامبرده دانست. در واقع چنان هتل‌ها و اقامتگاه‌ها، فضاهای متناسب با توانایی مالی، فرهنگی این چهار گروه را بر پایه‌ی یک استراتژی جامع در اختیار آنها قرار می‌دادند و آن‌ها توانایی انتخاب داشتند چه بسا تعداد و حجم این ویلاها به مراتب از حجم کنونی کمتر می‌شد. اما مهمترین پیامد کنونی این ویلاها دست کم به نمایش گذاشتن نوعی شکاف فرهنگی - اقتصادی در جلگه‌های جنوب دریای خزر است.

۴. یک ساحل، صد آمار

تا آن‌جا که به منطقه ساحلی جنوب خزر بر می‌گردد، دسترسی به آمار و اطلاعات بایسته و یکسان برای پژوهش سخت است. چنین کمبودی دست پژوهشگران را برای ارزیابی موشکافانه و دقیق محیطی از پشت می‌بندد و آن‌ها را ناگزیر به کلی‌نگری و کلی‌گویی می‌کند. در دسترس نبودن مجموعه‌های اطلاعاتی، امکان پردازش و تحلیل فضایی را در درازای ساحل‌ها ناممکن ساخته و باعث سردرگمی برنامه‌ریزان شده است. چندگانگی آمار و اطلاعات خام حتی گزنده‌تر و ویران‌کننده‌تر از نبود آن‌ها است. به چند نمونه زیر نگاه کنید:

* از مجموع ۹۰۰ ساحل دریای خزر تنها ۱۵ کیلومتر آن به طرح سالم‌سازی دریا اختصاص دارد (همشهری، ۱۳۸۴/۳/۲۴).

* ساحل ۶۰۰ کیلومتری خزر در ایران عمدتاً با ساخت و ساز ... (همشهری، ۱۳۸۸/۵/۲۱).

* بر پایه‌ی آمارهای منتشر شده از مجموع ۷۴۰ کیلومتر ساحل دریای خزر در کشورمان، فقط ۱۵ کیلومتر آن به طرح سالم‌سازی دریا اختصاص دارد (کیهان، ۸۴/۵/۲).

* طبق اظهارات مسئولان استان مازندران از ۳۱۰ کیلومتر نوار ساحلی این استان، فقط ۴ کیلومتر آزاد باقی مانده است. (کیهان، ۱۳۸۴/۵/۲).

* براساس آمارهای رسمی، ۹۶ درصد از وسعت ۳۳۸ کیلومتری نوار ساحلی مازندران در مالکیت دستگاه‌های دولتی و بخش خصوصی می‌باشد (روزنامه ایران، ۱۳۸۳/۱۱/۱۴).

* براساس اظهارات مقامات مسئول در استان مازندران، حدود ۹۸ درصد از نوار ساحلی دریای مازندران در انحصار وزارت خانه‌ها، سازمان‌ها، نهادها و اشخاص قرار دارد (کیهان، ۸۴/۵/۱۰).

* از مجموع ۳۳۷ کیلومتر ساحل دریای مازندران، تنها ۱۵ کیلومتر برای گردشگری آزاد اعلام شده است (برشهرک‌های خصوصی مازندران نظارت نمی‌شود، ۱۳۸۴).

* آمارهای موجود نشان می‌دهند که طول نوار ساحلی مازندران ۳۳۸ کیلومتر است که ۲۴۸ کیلومتر یا ۷۴ درصد در حریم آن ساخت و ساز انجام شده است (آزادسازی سواحل خزر رویایی ظاهراً دست نیافتنی!، ۱۳۸۵). طبق آمارهای سال گذشته، استان مازندران دارای ۳۳۸ کیلومتر خط ساحلی است که ... (قائم مقام معاونت دریایی سازمان محیط زیست ۸۶۰)

در واقع با نبود یا دقیق نبودن داده‌ها و ناگزیر نادرستی تحلیل و تفسیر فضا، تعریف قلمروهای مدیریت سیاسی نیز ناممکن خواهد شد.

۵. کاربری علمی اراضی: روندی ناممکن

چنانچه هدف اصلی کاربری مطلوب اراضی ساحلی، مهیاسازی بستر اجرایی مدیریت سرزمینی در منطقه‌ی ساحلی یا نظم و نسق دادن به انواع فعالیت‌های فضا بر در جهت دستیابی به توسعه پایدار تعریف شود تا جایی که به ساز و کارهای کنونی چیره بر ساحل جنوبی خزر بر می‌گردد، دستیازی به چنین دانش و وسیله‌ای ناممکن است.

* بخشی‌نگری به دلیل حاکمیت نظام برنامه ریزی بخشی در کشور، سد اصلی در برابر کاربری مطلوب اراضی است در شیوه نهاد و دستگاهی تنها برای رسیدن به مأموریت‌ها و هدف‌های خود برنامه‌ریزی می‌نماید و از دریچه‌ی ضوابط و شاخص‌های خود به ساحل می‌نگرد گاه و بلکه بیشتر اوقات حتی منافع ملی نیز برای دستیابی به این مأموریت‌ها فدا می‌شود. بخشی‌نگری را به وضوح می‌توان در بیشتر دستگاه‌ها و نهادهای کشوری و لشگری ساحل به روشنی یافت.

* در بهترین حالت نتیجه باورمندی صادقانه به نظام بخشی، ناهماهنگی سازمان‌ها، نهادهای لشگری و کشوری در پهنه ساحلی و رویارویی رقابت‌آمیز آن‌ها با یکدیگر است.

* در نظام بخشی محور و بخشی‌نگر، وجود سازمان یا نهادی هماهنگ کننده حیاتی است و تا جایی که به پهنه‌های ساحلی بر می‌گردد، تاکنون دستگاه هماهنگ کننده‌ای به ظهور نرسیده است.

رقابت میان نهادها و سازمان‌ها بر سر کنترل هر چه بیشتر فضای ساحلی، تنگنای دسترسی به قلمرو مناسب برای سالم‌سازی دریا برای گردشگران و اصولاً مسالهی تملک اراضی و تداخل نقش‌ها و مسئولیت‌ها در حوزه ساحلی، جلوه‌هایی روزمره و همیشگی در سه استان ساحلی جنوب خزر به شمار می‌روند که نتیجه‌ی آن آماده نبودن فضای ساحلی برای برنامه‌ریزی جامع، علمی و خردمندانه است.

۶. طرح‌های پر خسارت

تاکنون ساخت و سازهای پر هزینه‌ی ساحلی در کرانه‌های جنوبی خزر بدون شناخت کافی فرآیندهای ساحلی خسارت‌های هنگفتی به منابع مالی وار نموده است به عنوان نمونه، ساخت هر سازه ساحلی مانند بندرگاه، موج‌شکن و اسکله می‌تواند با تغییر در رژیم رسوبی، زمینه‌های شتاب‌دهی و افزایش روند رسوب‌گذاری یا فرسایش ساحل را مهیا سازد. بندرترکمن و بندرگز دو نمونه از چنین سازه‌هایی هستند که با وجود هزینه‌های هنگفت به دلیل نادیده انگاشتن و یا کمتر شناختن فرآیند رسوب‌گذاری هم اکنون با مشکل انبوهی ته نشست‌ها در حوضچه‌ها مواجه شده‌اند. هنوز از ساخت این دو بندر زمان زیادی نگذشته بود که حوضچه‌های آرامش آن‌ها پر شده و به سرعت در حال تبدیل شدن به بنادر متروک هستند.

نادیده انگاشتن این فرآیندها، در ساخت صدها سازه ساحلی مانند سازه‌های صیادی کیشهر، بندرگاه بابلسر و موج‌شکن‌های نیروگاه نکا به خوبی آشکار است (طرح مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی، ۱۳۸۳).

۷. قربانگاه تابستانی

خزر در فصل تابستان قربانگاهی برای ده‌ها و گاه صدها گردشگری است که قصد دارند تنی به آب بزنند، این نمایشی است که هر سال تکرار می‌شود. حتی نویسندگان صفحه‌ی حوادث روزنامه‌ها و منتقدان به این حوادث از بهار هر سال می‌توانند نوشته‌ها و انتقادهای خود را از زمین و زمان درباره افزایش تعداد غرق شدگان در ساحل خزر آماده چاپ برای تابستان آتی نمایند. در تمام این نوشته‌ها و یادداشت‌های انتقادی به درستی چند زمینه برای نا امنی بی‌نظیر ساحل خزر در مقیاسی جهانی برای گردشگران اعلام و تکرار می‌شود:

- * نوار ساحلی محدود برای بهره‌برداری انبوه گردشگران و تراکم بسیار بالای آن‌ها در نقاط محدود؛
- * شمار اندک پهنه‌های سالم‌ساز دریا و پناه بردن گردشگران به ساحل‌های پرت، دور افتاده و نا امن برای استفاده از نقاط خلوت؛

- * نا امنی برخی ساحل‌های پیرامون طرح‌های سالم‌سازی، به دلیل وجود چاه‌های خانگی زیر آب که پس از پیشروی دریا هنوز باقی مانده است؛

- * تمایل برخی خانواده‌ها به استفاده از ساحل‌های خلوت و دور از طرح‌های سالم‌سازی، که متضمن جدا شدن اعضای زن و مرد خانواده از یکدیگر است؛
- * ضعف شدید سیستم نجات غریق ساحلی؛
- * آشنا نبودن شمار زیادی از هموطنان به فن شنا.

به هر روی ساحل جنوبی خزر به عنوان محور و نوار گردشگری ملی نسبت به استانداردهای ساحلی جهانی و حتی استانداردهای برخی کشورهای در حال توسعه همچون ترکیه، قبرس، لبنان و مصر نه تنها ساماندهی نشده

که در همه زمینه‌های مرتبط با این صنعت رها شده است. این رها شدگی نه تنها در مورد صنعت گردشگری هویدا است که در مورد امنیت پایدار سکونتگاه‌های ساحلی نیز به خوبی مشاهده می‌شود.

۸. ساحلی برای جهان چهارمی‌ها

درآمد ارزی ترکیه از گردشگری در سال ۲۰۰۵ میلادی، بیش از ۱۸ میلیارد دلار بود؛ ترکیه از این نظر جایگاه پنجم را در جهان بدست آورد. ترک‌ها برای پنج گروه و طبقه با درآمدهای متفاوت اقتصادی از اشراف که اقامت در قصرهای باشکوه ساحلی را بر می‌گزینند تا گردشگرانی که تنها توانایی بیتوته در چادرها را دارند، به تجهیز سواحل خود پرداخته‌اند. قبرس، امارات متحده و حتی برخی کشورهای افریقایی نیز در همین مسیر گام‌های بزرگی برداشته‌اند. به طوری که ساحل تجهیز شده‌ی دبی حتی پذیرای گردشگرانی از پیشرفته‌ترین کشورهای جهان است.

مهیا سازی زمینه‌ها برای سرمایه‌گذاری‌های گوناگون و بسیار سودآور در ساحل‌ها با یک استراتژی، طراحی و کاربری مشخص، رکن و پایه‌ی توفیق این کشورها در جذب گردشگران محسوب می‌شوند. بدون تردید تا زمانی که جمهوری اسلامی ایران نتواند چنین فضایی را برای کشاندن سرمایه‌ها به ساحل‌ها مهیا سازد، سواحل کشور همچنان فضایی مطلوب تنها برای سلیقه‌های جهان چهارمی خواهد ماند.

به عبارت دیگر، با وجود:

- * روند رو به فزونی آلودگی‌های ساحلی و دریایی؛
 - * بهره‌برداری بدون راهبرد از منابع ساحلی؛
 - * بهم ریختگی برخاسته از ساخت و سازهای بی‌رویه؛
 - * چیرگی اندیشه جهان چهارمی برای طراحی فقیرانه، کهنه و ویرانگر ساحلی در متولیان برنامه‌ریزی ملی و محلی؛
 - * باور نداشتن جهان سرمایه‌داری و حتی دشمنی با نقش سرمایه‌گذار داخلی و خارجی برای انجام طرح‌های کلان ساحلی؛
 - * نبود قوانین و مقررات مناسب برای سرمایه‌گذاری‌ها؛
 - * ناهماهنگی میان سازمان‌ها و نهادهای مختلف و نگاه و مسئولیت‌های متفاوت آن‌ها در درازای ساحل‌ها.
- و دهها مساله و محدودیت، چگونه ممکن است سرمایه‌ها را برای ساختن چشم‌انداز ساحلی تجهیز شده و پیشرفته و در عین حال هماهنگ با شاخص‌های محیط زیستی به این محورها هدایت کرد؟

۹. محروم

جلگه‌ها و نوارهای ساحلی جنوب خزر از نظر شاخص‌های توسعه یافتگی حتی در مقیاس ملی محروم مانده است؛ اما سرسبزی طبیعی این سه استان این محرومیت را پوشانده است. بنگرید به برخی از تنگناها و مسایل زیر بنایی و ساختاری این استان‌ها:

* ضعف شبکه‌های حمل و نقل جاده‌ای و هوایی و نبود شبکه ریلی در مسیر راهگذرهای بین‌المللی؛ چنان که گیلان همانند استان‌های ایلام، سیستان و بلوچستان و بوشهر و فارس، فاقد شبکه ریلی است و ریل خطی بدون پخش شعاعی استان‌های مازندران و گلستان با قدمت ۷۰ ساله، تنها کارآیی دسترسی دارد و از کارکرد توسعه‌ای خالی است؛

* ناچیز بودن و ضعف بنیادهای بندری، فرودگاهی و شبکه‌های نوین مخابراتی متناسب با نیازها؛
* وابستگی شدید تا بحرانی منابع مالی بخش ورزشی به درآمدهای عمومی؛
* نبود یا نامناسب بودن فعالیت آبخیزداری در اراضی بالا دست و وقوع پیامدهایی از قبیل سیلاب‌های ویرانگر؛

* گهنگی و خارج از رده بودن صنایع سه استان و برخوردار نبودن آن‌ها از سیستم‌های منابع دفع فاضلابت؛
* فرسودگی و ظرفیت کم حمل و نقل جاده‌ای با حجم ترافیک بالا و کندی روند تکمیل زیرساخت‌های مرتبط؛

* نبودن فضا و فن آوری نوین و مناسب برای جمع‌آوری و دفن زباله‌های شهری؛
* ناکافی بودن و پایین بودن سطح استاندارد فضاها و ابزار فرهنگی، هنری و ورزشی؛
* بکارگیری روش‌های سنتی و ناکارآمد در تولید کشاورزی، از جمله کوچک بودن مقیاس زمین‌ها و فضاهای بهره‌برداری و پایین بودن تولید در واحد گشت؛

* تک محصولی بودن این استان‌ها به ویژه گیلان و مازندران در تولید کشاورزی؛
* نبودن امکانات و تاسیسات زیربنایی متناسب با نیازهای واحدهای صنعتی در شهرک‌ها و نواحی صنعتی؛
* کمبود فضاهای آموزشی و مجهز نبودن این فضاها؛
* برخوردار نبودن مناسب مراکز استان‌ها از خدمات سطح برتر؛
* کمبود امکانات اجرایی سیستم قرنطینه‌ای - بهداشتی؛
* کمبود مخازن ذخیره آب آشامیدنی؛
* کمبود و مجهز نبودن سیستم آتش‌نشانی استان‌ها با توجه به آتش‌سوزی‌های دوره‌ای جنگل‌ها؛

* نبود یا ضعف ساخت و ساز تجهیزات برای صنایع تبدیلی و نگهداری فرآورده‌های کشاورزی و ناکارآمدی سیستمی در بازاریابی این فرآورده‌ها.

۱۰- فضای ژئوپلیتیکی: نا امنی راهبردی

پیامد اصلی چیرگی رقابت آمیز برای دستیابی به منافع ملی در مناطق با منافع مشترک بین‌المللی، تولید فضای ژئوپلیتیک است، فضایی که تنش، تشنج و ویران‌زایی، جای هماهنگی، همکاری و اتحاد را می‌گیرد. به هر روی زایش و تولید فضای ژئوپلیتیک که قرین بحران‌زایی منطقه‌ای است، دست کم تا جایی که به صلح منطقه‌ای بر می‌گردد، فضایی ناپسند و غیر قابل پذیرش است.

آن چه هم اکنون بر فضای پیرامونی دریای خزر و میان پنج کشور همسایه آن احساس می‌شود، حاکی از آن است که این دریا نیز مانند خلیج فارس، در حال تبدیل شدن به یک منطقه ژئوپلیتیک است.

کهنه شدن، پیچیدگی و دامنه‌دار شدن اختلاف‌ها بر سر چگونگی رژیم حقوقی حاکم بر خزر، توجهات را به خود جلب کرده است. بزرگترین پیامد قرار گرفتن رژیم حقوقی خزر در کانون توجه دولت‌ها و حتی ملت‌ها، نادیده انگاشته شدن توسعه اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی و بهره‌جویی از این رویکردها در جهت پایان دادن یا کم رنگ ساختن فضای رقابت آمیز بوده است. به اغلب احتمال این پدیده بزرگترین مساله کنونی در پیرامون دریای خزر است که پیامدهای زیر از آن ناشی می‌شود:

- * افزایش دامنه‌ی ناامنی و بالا رفتن میزان ریسک‌پذیری برای سرمایه‌گذاری کلان خارجی و داخلی؛
- * بی‌اعتمادی راهبردی دولت‌های پیرامون این دریا و رقابت آن‌ها با یکدیگر به ویژه در تقسیم بستر، که سدی بزرگ برای انجام طرح‌ها و برنامه‌های مشترک و کلان تجاری - اقتصادی است؛
- * تشدید روند نظامی شدن دریای خزر؛

* بستر سازی برای ورود قدرت‌های فرا منطقه‌ای به این دریا و پیرامون آن.

به نظر می‌رسد مناسب‌ترین راهبرد برای جمهوری اسلامی ایران آن است که ضمن تاکید بر حقوق تاریخی ایران، توجه اصلی و پایدار خود را در وهله‌ی نخست بر توسعه بنادر به ویژه سه بندرانزلی، نوشهر و امیرآباد و بنادر درجه دو و سه متمرکز نماید. به هر روی چنان چه بتوان انزلی را به پایتخت اقتصادی - تجاری خزر تبدیل نمود، زمینه برای کشیده شدن سرمایه‌ها به ساحل جنوبی خزر مهیا خواهد شد.

نتیجه: بگذار گل‌ها بشکفند

بر پایه آمارهای رسمی تا سال ۱۳۷۵، سه استان جنوبی خزر بیش از ۲۳/۴ درصد یا اندکی کمتر از یک چهارم بیکاران کشور را در خود جای داده بودند. بر پایه‌ی همین آمار دولتی، مجموع بیکاران سه استان به ۲۰۵ هزار نفر می‌رسید. در این میان سهم استان‌های مازندران و گلستان ۹/۷ درصد بود (مرکز آمار ایران، ۱۳۷۵). اما بر پایه‌ی نرخ‌های اعلام شده توسط استانداری‌های این استان‌ها و رشد جمعیت، به نظر می‌رسد چنانچه نرخ بیکاری در همان حد سال ۱۳۷۵ باقی بماند، تعداد بیکاران سه استان تا پایان سال ۱۳۸۷ به بیش از ۴۵۰ هزار نفر افزایش می‌یابد. در سند توسعه‌ی استان‌های ساحلی خزر نیز نرخ بالای بیکاری از جمله میان دانش‌آموختگان دانشگاه‌ها، در شمار مسایل پایه‌ای به حساب آمده است.

ضمن این که که نرخ‌های بالای بیکاری به نوبه خود پیامدهای محیط زیستی پرشماری در بر دارد. فشار بر جوامع پرنندگان مهاجر و کشتار آن‌ها و فشار بر محیط زیست جنگلی و ساحلی در شمار این پیامدها است. با این حال چالش‌های توسعه‌ی این استان‌ها به حدی گسترده است که برای پر کردن آن می‌توان برای بیش از دو میلیون نفر شغل تصور نمود. حرکت در جهت دستیابی به هدف‌های زیر، نوید پایان بیکاری خواهد بود. (برگرفته از سندهای توسعه استان‌های گیلان، گلستان و مازندران):

- * طراحی، توسعه و گسترش زیرساخت‌های گردشگری با الگو قرار دادن کشورها و سواحل موفق؛
- * توسعه و گسترش زیرساخت‌ها و زیر بناهای ریلی و جاده‌ای؛
- * ارتقای سطح تبادلات و مبادلات بازرگانی با کشورهای آسیای میانه، قفقاز، روسیه و اروپا؛
- * بازسازی و نوسازی بنادر و سازه‌های زیربنایی با توجه به موقعیت این استان‌ها در راهگذرهای بین‌المللی؛
- * پاسداری، توسعه و بهره‌برداری از توانمندی‌های محیط زیستی و منابع طبیعی با تاکید بر توسعه‌ی پایدار و نگاهداشت اکوسیستم‌های ویژه‌ی این استان‌ها؛

- * افزایش ایمن سازی و مقاوم سازی مراکز زیست و فعالیت در برابر حوادث طبیعی؛
- * نوسازی و گسترش سیستم جمع‌آوری زباله و دفع فاضلاب؛
- * توسعه سرمایه‌گذاری در بخش صنایع تبدیلی، تکمیلی و پاک؛
- * گسترش کشت‌های تخصصی و نوین و دارای مزیت نسبی متناسب با شرایط اقلیمی این استان‌ها؛
- * ساماندهی شبکه‌ی توزیع و نگهداری فرآورده‌های کشاورزی و دامی؛
- * تقویت توان فنی؛ اعتباری و علمی آموزشکده‌های عالی فنی و حرفه‌ای وابسته به وزارت کار و گسترش مراکز خصوصی فنی و حرفه‌ای با تاکید بر فناوری اطلاعات (IT)؛

- * تقویت و تجهیز شبکه‌ی بازرگانی و بازارچه‌های مرزی با اولویت بازرگانی خارجی؛

* مهرباب سیلاب‌ها از طریق گسترش آبخیزداری؛

* نوسازی واحدهای بهره‌برداری و بزرگ مقیاس نمودن اراضی کشاورزی و محدود نمودن کاربرد سموم

دفع آفات و گرایش به سوی مبارزه‌ی بیولوژیک با آفات.

فهرست فرصت‌های شغلی واقع‌بینانه در شمال کشور حتی چنانچه به نوار ساحلی محدود شود، بس بلند بالاتر از این چکیده است و تنها توسعه‌ی خدمات بازرگانی در این استان‌ها می‌تواند بیش از ۴۸ هزار فرصت شغلی ایجاد نماید. اما به فعلیت رسیدن این برنامه‌های توسعه‌ای نیازمند شکوفایی و بکارگیری تمام استعدادهای نیروی جوان و فعال و آن نیز به توبه خود مستلزم فراگیری سرمایه و ایده‌های نو است. نخستین و بزرگترین پیامد ایجاد فرصت‌های شغلی و شتاب یافتن برنامه‌های توسعه‌ای به ویژه در نوارهای ساحلی، پیش‌بینی فزونی روند ویرانی‌های محیط زیستی است. اما بدون در اختیار داشتن یک استراتژی همه‌جانبه‌نگر و سازوکارهای متناسب با این استراتژی، چشم‌اندازهای محیطی دگرگون و آشفته‌تر خواهد شد.

منابع فصل ششم

۱. آزادسازی سواحل خزر رویایی ظاهرادست نیافتنی! (۱۳۸۵، ۵، ۲۵). بازیابی در ۱۳۸۶، ۷، ۲۶، از مازند

<http://www.mazandnume.com/?PNID=۷۳۷۹۳>

نومه:

۲. بر شهرک‌های خصوصی مازندران نظارت نمی‌شود (۱۳۸۴، ۰۵، ۰۲). بازیابی در ۱۳۸۶، ۱۰، ۱۲ از

مازندنومه:

<http://www.mazandnume.com/?PNID=۷۳۷۹۳>

۳. روزنامه‌ی ایران. ۱۳۸۳/۱۱/۱۴.

۴. روزنامه‌ی کیهان. ۱۳۸۴/۵/۱.

۵. روزنامه‌ی کیهان. ۱۳۸۴/۵/۱۰.

۶. روزنامه‌ی کیهان. ۱۳۸۴/۵/۲.

۷. روزنامه‌ی کیهان. ۱۳۸۴/۵/۲.

۸. روزنامه‌ی همشهری. ۱۳۸۸/۵/۲۱.

۹. روزنامه‌ی همشهری. ۱۳۸۴/۳/۲۴.

۱۰. مهندسین مشاور سازه‌پردازی ایران (۱۳۸۳). مطالعات طرح مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی کشور،

مرحله‌ی اول طرح تحقیقاتی ICZM تهران: سازمان بنادر و دریانوردی.

۱۱. نتایج کلی سرشماری ۱۳۷ (۱۳۷۶). تهران: مرکز آمار ایران

فصل هفتم

ایران: سه ساحل، سه چشم انداز

همانگونه که اشاره شد، کرانه‌های دریایی در درازی تاریخ، بستری پر جاذبه برای نشیمن انسان بوده است؛ اما این محورها از آغاز انقلاب دریانوردی در سده‌ی شانزده میلادی و به ویژه پس از انقلاب صنعتی، آرام آرام و بیش از هر جای دیگر زمین، جمعیت‌ها و فعالیت‌ها را به سوی خود کشانده است. پیامدهای انبوهی در حال اشباع جمعیت در این نوارها که پایه و شیوه‌ی عمومی معیشت خود را تولید سرمایه‌داری بنیاد کرده است، از سویی ساخت و سازهای بی‌در و پیکر و کمتر برنامه‌ریزی شده و از سوی دیگر به مثابه این سخن خدای حکیم که فرمود: *ظهر الفساد فی البر و البحر بما کسبت اید الناس* (فساد توسط انسان در خشکی و دریا آشکار شد) کاهش گوناگونی‌های زیستی و هدر رفتن مقیاس گسترده‌ی منابع طبیعی، بوده است. پاسخ بشر برای چیرگی بر این مشکلات دست کم تا آن جا که به جهان و انسان نو بر می‌گردد، بازگشت دوباره به طبیعت و سازش با آن است. به همین دلیل طرح اعمال مدیریت یکپارچه بر کرانه‌های اقیانوسی و دریایی در کانون توجه دولت‌ها قرار گرفته است.

دولت‌های ایران نیز از دهه‌ی چهل خورشیدی، در اندیشه‌ی چیرگی بر تنگناهای کرانه‌ای به ویژه کرانه‌ی دریایی جنوب خزر افتادند؛ اما پس از سه دهه تاخیر در اجرا و حتی نگاه به کرانه‌ها، سرانجام از سال‌های واپسین دهه هفتاد خورشیدی، نتیجه‌ی سال‌ها پژوهش و دلسوزی نهادها و سازمان‌های پیشین در قالب بند پنج از ماده‌ی ۱۰۴ برنامه‌ی سوم توسعه‌ی اقتصادی - اجتماعی کشور، (۱۳۸۳ - ۱۳۷۹) خود را نشان داد. گرچه این نخستین بار پس از انقلاب اسلامی بود که در یکی از موارد برنامه، تکلیفی برای ساحل تعیین می‌شد (دانه کار، ۱۳۸۴)، اما پیامدهای اجرایی این ماده که مقرر می‌کرد: «به منظور جلوگیری از آلودگی و ساماندهی ساحل دریای خزر، دولت موظف است نسبت به آزادسازی حریم دریا اقدام کند». بنا به دلایل گوناگون در عمل تقریباً هیچ بود. سرانجام ضرورت‌های اجتناب‌ناپذیر و عینی رسیدگی به کرانه‌ها به عنوان محورهای حیاتی کشور در قالب ماده‌ی ۶۳ برنامه‌ی چهارم توسعه (۱۳۸۸ - ۱۳۸۴) خود را نشان داد و مجلس، دولت را موظف به ساماندهی و جلوگیری از تخریب سواحل با اولویت دریای خزر نمود.

در این میان برای غلبه بر نابسامانی و درهم ریختگی‌های ساحلی و در نهایت برقراری روند و فرآیندهای توسعه‌ی پایدار در این نوارها، مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی به عنوان مناسب‌ترین رویه مطرح شد. مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی به عنوان ساز و کارهای فرابخشی و فراسازمانی در نخستین گام، کوشش خود را معطوف به شناسایی ساحل و تشابهات و تفاوت‌های آن می‌نماید.

در واقع موفقیت مطالعات طرح ICZM در گروه دستیابی به نتایج همپوش با واقعیت‌های نوارهای ساحلی است و این مهم خود وابسته به درک درست تفاوت‌ها و تشابهات این نوارها است سه ساحل جنوبی، جنوب خاوری و شمالی ایران در کرانه‌های خلیج فارس، دریای عمان و خزر از نظر فضاهای اقلیمی، منابع آب، مسائل

اجتماعی - فرهنگی، سیاسی - امنیتی و اقتصادی از چنان تفاوت‌های شگرفی برخوردارند که در وهله‌ی نخست به نظر می‌رسد جز در ساحل بودن وجه مشابهی ندارند. در این فصل ضمن اشاراتی کلی به تفاوت‌های همه جانبه‌ی این سه ساحل، تأثیرات این تفاوت‌ها در پدیده‌های سیاسی - امنیتی چیره بر فضای ساحلی مورد بررسی قرار خواهد گرفت. لازم به یادآوری است که این بررسی از منظر کلی، عمومی و راهبردی صورت می‌گیرد.

۱- پیامدهای سیاسی تفاوت‌های محیط زیستی کرانه‌ها

پراکنش ناهمسان منابع آب‌های سطحی و زیرزمینی، خاک‌ها؛ پوشش گیاهی و قابلیت‌های بالقوه و بالفعل اراضی که پیوستگی مستقیمی با رژیم بارش‌ها دارد، سه چشم‌انداز متفاوت در سه ساحل کشور را خلق می‌کند. این در حالی است که توجه اندک به ناهمسانی این منابع طبیعی در مرزبندی میان واحدهای سیاسی، از سویی موجب محرومیت برخی از استان‌ها، شهرستان‌ها و بخش‌ها و دهستان‌ها شده و از سوی دیگر هماهنگی و وحدت در فرآیند مدیریت‌های محیط زیستی را با مشکل مواجه ساخته است، چنان که بسیاری از گونه‌های گیاهی و جانوری کمیاب و یا در حال انقراض، به دلیل قرار گرفتن میان چند واحد سیاسی در حال تخریب و با مشکلات اداری جدی از نظر گاه مدیریت واحد مواجه هستند. پارک ملی گلستان در این خصوص نمونه خوبی است. بسیاری از مراتع غنی و پر بار، به دلیل نبود هماهنگی میان مدیریت‌ها (از جمله قرار گرفتن میان چند واحد سیاسی و یا وجود اختلاف میان بهره‌برداران و حافظان مرتع که اغلب دو یا چند واحد سیاسی هستند) به شدت در حال تخریب می‌باشند و هر ساله درگیری‌های متعددی در این مورد به وقوع می‌پیوندد.

تا جایی که به فضای محیط طبیعی کرانه‌های کشور بر می‌گردد، بایسته است که در برنامه‌ریزی‌های محیطی، تفاوت‌های ناشی از شرایط آب و هوایی، آب‌های سطحی، سیل، زلزله و خشکسالی و پیامدهای سیاسی ناشی از آن‌ها در دستور کار قرار گیرد. در اینجا ضمن اشاراتی کوتاه به این تفاوت‌ها، نتایج سیاسی هر یک مورد بررسی قرار می‌گیرد.

الف. تفاوت رژیم بارش کرانه‌ها و نتایج سیاس آن

همان گونه که در جدول ۸ دیده می‌شود، در حالی که در استان گیلان و مازندران در منطقه‌ی نیمه مرطوب کشور جای گرفته‌اند، بخش بزرگی از استان گلستان و تمام خوزستان در منطقه نیمه خشک و استان‌های سیستان و بلوچستان، هر مزگان و بوشهر در منطقه‌ی خشک جای دارند. اما این جدول تنها بخشی از واقعیت را منعکس می‌نماید؛ به عنوان نمونه ساحل جنوبی خوزستان در منطقه خشک جای می‌گیرد و بیشتر سکونتگاه‌های شهری و روستایی استان گلستان به ویژه در نواحی کوهپایه‌ای و مرکزی در منطقه نیمه مرطوب قرار دارد. مهمترین نتیجه سیاسی تفاوت شدید پراکنش جغرافیایی بارش در کرانه‌ها، در دلمشغولی‌های تصمیم سازان هویدا می‌شود.

چنان که کمبود دسترسی به آب شیرین از منابع سطحی و زیرزمینی که تا حدود زیادی تحت تاثیر رژیم بارش است، در شمار دغدغه‌های پایدار در استان‌های سیستان و بلوچستان، بوشهر و هرمزگان است؛ این مساله آنجا حاد و مشکل ساز می‌شود که جیره بندی آب شرب شهری در استان‌های مذکور گریزناپذیر شود. این در حالی است که چگونگی مقابله با بارش‌های پی در پی و گاه چند روزه در استان‌های جنوبی خزر، به ویژه در شکل برف زمستانی موجبات نگرانی تصمیم‌سازان این استان‌ها را فراهم می‌آورد.

جدول ۸: میزان ریزش‌های آسمانی استان‌های ساحلی

استان‌های ساحلی	میزان بارش سالانه (میلی متر)	رتبه
گیلان، مازندران	بیش از ۵۰۰	۱
گلستان، خوزستان	۳۰۰ تا ۵۰۰	۲
بوشهر، سیستان و بلوچستان	کمتر از ۳۰۰	۳

ماخذ: سالنامه‌های آماری ۱۳۶۵ و ۱۳۷۵ استان‌های ساحلی

ب. منابع آب سطحی و زیرزمینی

جدول ۹ میزان آب‌های سطحی و جدول ۱۰ میزان آب‌های زیرزمینی استان‌های ساحلی را نشان می‌دهد. این جدول‌ها به خوبی نمایانگر تفاوت‌های ژرف این استان‌ها از نظر میزان آب‌های سطحی و زیرزمینی در دسترس است؛ به طوری که میان خوزستان که حدود یک سوم آب شیرین کل کشور در آن جاری است و استان‌های ساحلی بوشهر و سیستان و بلوچستان که میزان آب‌های سطحی جاری در آن‌ها بین ۱ تا حداکثر ۵ میلیون متر مکعب است، تفاوتی بین ۱۰ تا ۲۰ برابر به چشم می‌خورد.

جدول ۹: میزان آب‌های سطحی قابل برداشت استان‌های ساحلی

میزان سطحی به میلیون متر مکعب	استان‌های کرانه‌ای	رتبه
بیش از ۱۰۰	خوزستان	۱
۳۰ تا ۵	گیلان، مازندران، هرمزگان	۲
۱ تا ۵	بوشهر، سیستان و بلوچستان، گلستان	۳

ماخذ: طرح جامع تقسیمات کشوری، ۱۳۷۸

جدول ۱۰: رتبه بندی استان‌های ساحلی از نظر گنجایش تغذیه آب‌های زیرزمینی

رتبه	استان‌های ساحلی
۱	سیستان و بلوچستان، گیلان، گلستان، مازندران، هرمزگان
۲	بوشهر، خوزستان

ماخذ: خلاصه گزارش منابع آب، سال‌های ۱۳۷۵، ۱۳۸۰، ۱۳۸۲، بدون تاریخ

جدول ۱۱: طبقه‌بندی استان‌های ساحلی از نظر ضریب تغذیه سفره‌های آب

رتبه	استان‌های ساحلی
۱	گیلان
۲	مازندران
۳	گلستان
۴	هرمزگان
۵	بوشهر، خوزستان، سیستان و بلوچستان

ماخذ: خلاصه گزارش منابع آب، سال‌های ۱۳۷۵، ۱۳۸۰، ۱۳۸۲، بدون تاریخ

این چشم‌انداز نمایان‌کننده تا همپوشی مرز حوضه‌های آبریز یا محدوده‌های تقسیمات کشوری است. به عبارت دیگر تقسیمات کشوری در برخی مناطق کشور و یا حتی در بیش از ۷۰ درصد وسعت کشور، باعث ایجاد تشدید کمبود منابع آب در سطح استان‌ها شده است. پراکنش فضایی نامتناسب آب میان ۳۰ استان کشور از جمله میان استان‌های ساحلی، گاه حتی زمینه‌ساز تنش میان نمایندگان مردم در مجلس شورای اسلامی بوده است. چنان‌که نمایندگان استان خوزستان دست کم در چهار دوره اخیر مجلس، نسبت به طرح‌های انتقال آب از سرشاخه‌های کارون، کرخه و دز و به استان‌های اصفهان، یزد و قم، گاه به شدت معترض بوده‌اند. از سوی دیگر در حالی که استان‌های بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان به عنوان سه استان ساحلی از نظر آب شیرین در تنگنای شدید تا بسیار شدید قرار دارند و حتی گاه توانایی تامین آب شرب دائمی شهروندان را ندارند، سه استان خوزستان، گیلان و مازندران از این نظر از وضعیت و چشم‌انداز مناسبی برخوردارند.

با وجود این در فاصله سال‌های ۱۳۷۵-۱۳۴۶ استان‌های گیلان و خوزستان نیز، یک بار خشکسالی شدید را تجربه کرده‌اند. این در حالی است که خشکسالی بسیار شدید در استان‌های هرمزگان، سیستان و بلوچستان در مدت مذکور سه بار و در استان‌های بوشهر و گلستان و مازندران دو بار بوده است.

به هر روی، میان هفت استان ساحلی، سه استان بوشهر، سیستان و بلوچستان و هرمزگان حتی برای رفع نیاز آب شیرین به ویژه در سکونت‌گاه‌های ساحلی و جزایر به شدت وابسته به منابع آب برون استانی هستند. چنان که بوشهر از این نظر وابسته به خوزستان، سیستان وابسته به کشور افغانستان است و مهمترین تنگنای توسعه‌ای بلوچستان جنوبی به ویژه چابهار نیز کمبود آب شیرین شمرده شده است. قابل ذکر است که حتی استان‌های گلستان و مازندران نیز با کمبودهای متناوب آب شیرین برای مقاصد کشاورزی مواجه‌اند.

پ. سیل و زلزله

پیامدهای آبی و کوتاه مدت سیاسی بلایای طبیعی که در قالب اغتشاش‌ها، تنش‌های اجتماعی، تظاهرات و شورش‌ها جلوه‌گر می‌شوند، حتی از پیامدهای ناشی از تنگناهای آب شیرین نیز اثر گذارتراند. از سوی دیگر کرانه‌ها به دلیل هموار بودن و شیب اندک و به عنوان محورهای دلتای رودخانه‌ها، قابلیت سیل‌خیزی بالایی دارند. به همین دلیل است که از هفت استان ساحلی، پنج استان گلستان، مازندران، گیلان، خوزستان و بوشهر از نظر ضریب وقوع سیل در شمار استان‌های بسیار پرخطر تا پرخطر به شمار می‌روند.

جدول ۱۲: منطقه‌بندی وقوع سیل خیزی استان‌های ساحلی

استان‌های کرانه‌ای	میزان وقوع سیل (درصد)
گلستان، مازندران	۹ درصد به بالا
گیلان، خوزستان	۶ تا ۹ درصد
بوشهر	۳ تا ۶ درصد
سیستان و بلوچستان، هرمزگان	تا ۳ درصد

ماخذ: طرح تقسیمات کشوری، ۱۳۷۸

از لحاظ ضریب وقوع زلزله بر پایه‌ی دوره آماری ۲۵ ساله کشور، هرمزگان و خوزستان پس از فارس میان استان‌های ساحلی، بیشترین تعداد زلزله را تجربه کرده‌اند و از این نظر در شمار مناطق زلزله‌خیز پرشدت به شمار می‌روند، سیستان و بلوچستان، بوشهر، گلستان و مازندران نیز در شمار مناطق با زلزله‌خیزی شدید تا ضعیف قرار می‌گیرند. در حالی که استان گیلان از این نظر در شمار مناطق زلزله‌خیز پرشدت به شمار می‌روند، سیستان و بلوچستان، بوشهر، گلستان و مازندران نیز در شمار مناطق با زلزله‌خیزی شدید تا ضعیف قرار می‌گیرند. در حالی

که استان گیلان از نظر گاه وقوع سیل در شمار مناطق خیلی ضعیف به شمار می‌رود. اما این وضعیت مناطق کوهستانی را در بر نمی‌گیرد، چرا که زلزله رودبار گیلان و شدت بالای آن این استان را نیز در شمار مناطق پرخطر قرار داده است.

جدول ۱۰: رتبه بندی استان‌های ساحلی از نظر گنجایش تغذیه آب‌های زیرزمینی

رتبه	استان‌های کرانه‌ای	تعداد زلزله‌های ثبت شده
۱	هرمزگان، خوزستان	۱۵۰ - ۳۰۰
۲	سیستان و بلوچستان	۱۰۰ - ۱۵۰
۳	بوشهر	۵۰ - ۱۰۰
۴	گلستان، مازندران	۱۵ - ۵۰
۵	گیلان	زیر ۱۵

ماخذ: خلاصه گزارش وضعیت زلزله خیزی ایران، ۱۳۷۹

در یک جمع‌بندی کلی از پیامدهای بررسی مختصر تفاوت‌های محیطی - زیستی کرانه‌ها چند نکته زیر حاصل می‌شود:

* تطابق پهنه‌بندی برخی مشخصه‌های طبیعی مانند بارش‌ها، آب‌های سطحی و زیرزمینی، نشان دهنده ناهمپوشی آن میان هفت استان ساحلی به ویژه گیلان، مازندران و سه استان سیستان و بلوچستان، بوشهر و هرمزگان است به عبارت بهتر هر سه استان از نقطه نظر چگونگی پراکنش این منابع در وضعیت‌های متفاوت و حتی متضادی قرار دارند.

* برخی از بحران‌های اقتصادی - اجتماعی استان‌های ساحلی کشور ریشه در ناهمپوشی مرزبندی‌های سیاسی و طبیعی دارد. چنان که بزرگترین تنگنای توسعه در بلوچستان جنوبی، بوشهر و هرمزگان کمبود آب شیرین شمرده می‌شود. در حالی که خوزستان و گیلان از منابع کافی و حتی اضافی آب شیرین برخوردارند. به طور اصولی مدیریت هماهنگ مناطق ساحلی باید بتواند برای چیرگی بر بحران‌های ناشی از تقسیم نامتناسب منابع طبیعی، طرح‌های کلان مقیاسی را در حوزه‌ی اختیارات خود ارائه دهد.

موقعیت استان‌های ساحلی در کارکردهای اقتصادی

۱. مدیریت هماهنگ ساحلی، بدون دستیابی به درک درستی از چگونگی ارتباط میان سیاست، تصمیم‌سازی و رویکردهای اقتصادی بس دشوار است. امروز روز، دلیل این پیوند بدیهی به نظر می‌رسد؛ زیرا برآیند این سه (سیاست، اقتصاد و تصمیم‌سازی‌های مدیریت‌های سیاسی) در عمل چگونگی و نحوه مدیریت

سرزمینی را شکل می‌دهد. از سوی دیگر، آرایش جغرافیایی منابع نیز خود زمینه‌ساز خلق چشم‌اندازهای ویژه در قلمرو سرزمین و در تناسب با توانمندی‌های مناطق است.

به عبارت دیگر در حالی که شدت تفاوت‌ها یا برعکس همگنی میان کارکردهای سرزمینی، از جمله کرانه‌ها، بستگی زیادی به وضعیت ساختارهای زمین‌شناسی، ژئومورفولوژی، ویژگی‌های آب و هوایی، خاک، پوشش گیاهی و جانوری دارد، نقش و اندرکنش سبک‌های مدیریتی و نظام‌های سیاسی، ساختار سیاست‌گذاری، ویژگی‌های قدرت محلی و زیرساخت‌های فیزیکی در سطوح مختلف مدیریتی و برنامه‌ریزی را با عناصر طبیعی مذکور، نمی‌توان نادیده انگاشت.

شاید بهترین الگوی ناشی از عملکرد برآیندی عناصر مذکور را بتوان در کارکردهای متفاوت کرانه‌های سه گانه کشور یافت؛ جایی که کارکردهای اقتصادی منطقه‌ای نه تنها هماهنگ، همگن و مشابه نیست که هر ساحلی در مسیری خاص گام نهاده است.

شناخت این کارکردها و پیامدهای سیاسی ناشی از آن‌ها (رویکرد سیاسی - اجتماعی) اساس این بررسی را تشکیل می‌دهد.

کرانه‌ی خزر: ساحل کشاورزی - گردشگری

در مقیاس ملی، پراکنش فضایی فعالیت‌های کشاورزی به ویژه در محدوده‌های کشت آبی در شمال کشور یا به عبارت بهتر در حاشیه‌ی جنوبی دریای خزر قرار دارد. در واقع بخش‌های گسترده‌ای از جلگه‌های ساحلی استان‌های گیلان، مازندران و گلستان به این کاربردی اختصاص یافته است. از سوی دیگر از آن‌جا که بیشترین اراضی جنگلی کشور که دربرگیرنده جنگل‌های تجاری و حفاظتی است، در دامنه‌های شمالی البرز و کناره‌های دریای خزر واقع شده، بخشی از فعالیت‌ها نیز به این سو کشیده شده است (باری‌یر، ۱۳۶۳، ۳۹).

کارکرد پایه‌ای و غالب کشاورزی در اقتصاد استان‌های ساحلی شمال را از جمله می‌توان در نرخ اشتغال جمعیت فعال یافت؛ چنان که میان استان‌های کشور، تنها در استان گیلان بیش از ۴۰ درصد شاغلین در بخش کشاورزی مشغول فعالیت هستند.

از سوی دیگر یکی از بهترین روش‌ها برای تشخیص فعالیت‌های پایه‌ای استان‌های کشور، استفاده از ضریب مکانی است. بر پایه‌ی این روش، چنان‌چه حاصل فرمول بیش از یک باشد، نشان دهنده‌ی تخصص آن استان در آن زمینه‌ی فعالیت است. میان ۲۸ استان کشور تا سال ۱۳۸۳، تنها چهار استان گیلان، مازندران، گلستان و زنجان دارای ضریب مکانی بالاتر از ۱/۵ بوده‌اند و در این میان استان گیلان با ضریب ۱/۷ بالاترین رتبه را میان استان‌ها کسب کرده است. این در حالی است ضریب مکانی در استان‌های خوزستان و بوشهر حدود ۰/۵ و در دو استان کرانه‌ای دیگر بین ۱ تا ۰/۵ بود (طرح جامع تقسیمات کشوری، ۱۳۷۸).

از سوی دیگر پراکنش فضایی ضریب مکانی در بخش صنعت، نشان دهنده‌ی ضعف و فقر آشکار پنج استان ساحلی گیلان، مازندران، سیستان و بلوچستان، هرمزگان و بوشهر است.

اما در نوار ساحلی جنوبی خزر، بخش توریسم کارکرد پایه‌ای اقتصادی را تشکیل می‌دهد. لازم به یادآوری است که بر اساس آمارهای سازمان جهانی جهانگردی ۱ در سال ۱۹۹۹، تعداد جهانگردان بین‌المللی در جهان ۶۲۵ میلیون نفر و درآمد حاصل از آن به ۴۲۵ میلیارد دلار رسید که درآمدهای ناشی از آن یک سوم ارزش تجارت جهانی در بخش خدمات بود. به نحوری که ۱۱/۷ درصد از تولید ناخالص جهانی در این سال را به خود اختصاص داد. این در حالی است که درآمد حاصل از این صنعت در سال ۲۰۰۵ به ۷/۲ تریلیون دلار رسید.

بر پایه‌ی آمارهای سال ۱۹۹۹، از ۶۲۵ میلیون نفر تنها ۱/۶ به ایران سفر کرده‌اند که حاصل اقتصادی آن حدود ۴۰۰ میلیون دلار بوده است و رتبه‌ی جهانی ایران از نظر جذب گردشگر در جهان هفتم بود. این موقعیت تا نیمه‌ی اول سال ۱۳۸۶ بهبود نسبی پیدا کرده است، اما تا رسیدن ایران به جایگاه واقعی و مطابق با توانمندی‌هایش فاصله‌ی زیادی وجود دارد.

در این میان کرانه‌ی جنوبی خزر که در برگیرنده سه استان ساحلی است تا سال ۱۳۷۸، با داشتن ۱۶۵۰ کانون جذب گردشگر که شمار آن در سال ۱۳۸۴ از مرز ۳۲۰۰ کانون گذشت، نقش اصلی را در جلب گردشگران داخلی در اختیار دارد. استفاده از ساحل به ویژه در فصل تابستان دلیل اصلی برای سفر به استان‌های شمالی است.

به موازات دو کارکرد پایدار مذکور، بخش ماهیگیری و شیلات و فعالیت‌های بندری، با فاصله‌ی زیاد پس از آن‌ها قرار می‌گیرند. ضمن آن که ماهیگیری در خزر، پدیده‌ای فصلی و به دلیل آلودگی گسترده‌ی این دریا به شدت رو به افول است.

کرانه‌ی خلیج فارس: ساحل نفتی - گازی و تجاری

بر پایه‌ی داده‌های آماری، پراکنش فضایی فعالیت‌های غالب اقتصادی کشور، استان‌های ساحلی هرمزگان و بوشهر، در منطقه‌ی خدمات قرار دارند. به عبارت بهتر فعالیت غالب اقتصادی در این دو استان در اختیار بخش خدمات است. چنانچه مقیاس مطالعه از سطح استانی به شهرستان‌ها و یا بخش‌ها و دهستان‌های ساحلی منتقل شود، آنگاه می‌توان با اطمینان غلبه بخش خدمات را در تمامی کرانه‌های دریای عمان و خلیج فارس مشاهده نمود.

در نمایی جزیی تر و دقیق تر، در طول کرانه‌های خلیج فارس از شهرستان بندرعباس تا خرمشهر، سه نوع فعالیت بیش از هر فعالیتی دولت و مردم را به سوی ساحل کشانده است. به عبارت دیگر، در سازمان فضایی فعالیت‌ها در گستره، نقش ارتباطات و حمل و نقل دریایی ناشی از تجارت ملی و بین‌المللی، قانونی و غیرقانونی، فعالیت‌های ناشی از نفت و گاز و ماهیگیری و شیلات سه رویکرد اصلی اقتصادی در این نواحی است. زمینه و بستر چنین رویکردهایی را می‌توان در طبیعت و سرشت این منطقه جستجو نمود. از جمله:

محور اصلی صادرات - واردات کشور

تا سال ۱۳۵۰، چهاربندر اصلی خرمشهر، امام خمینی، بوشهر و بندرعباس در خلیج فارس و در مقیاس بسیار کوچکتر، بندرهای انزلی و نوشهر در دریای خزر در مجموع یا ۳۰ پُست اسکله و پهلوگیری با طولی بالغ بر ۴۷۱۸ متر در خدمت صادرات و واردات کالا بودند. این وضع تا ۱۳۵۵ ثابت ماند. در سال ۱۳۵۶ با حفظ موقعیت همان ۶ بندر اصلی، بر تعداد اسکله‌ها و طول آن‌ها افزوده شد. (۳۳ اسکله به طول ۵۴۳۸ متر) این افزایش ناشی از افزایش تعداد پهلوگیرهای بندر خرمشهر به میزان ۳ پست در آن سال بود.

برپایه‌ی آمار و اطلاعات رسمی سرشماری عمومی ۱۳۷۵، ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر کشور در سال ۱۳۷۵، به حدود ۳۶/۲ میلیون رسید که بندرعباس و چابهار بیش از ۵۰/۷ درصد این ظرفیت را به خود اختصاص دادند. هم‌چنین بنادر استان خوزستان به ویژه بندر امام ۳۴/۶۴ درصد ظرفیت و بندر شهر ۳/۷ درصد ظرفیت کل کشور را در اختیار داشت. به عبارت دیگر بنادر مستقر در محور جنوبی و چابهار، حدود ۹۰ درصد ظرفیت تخلیه و بارگیری کشور را در اختیار داشتند.

محور اصلی تولید و صدور نفت - گاز

تمام نفت خام مورد نیاز پالایشگاه‌های کشور، نفت صادراتی و بخش اصلی گاز مصرفی داخلی در بخش‌های خانگی و صنعتی و صادراتی از میدان‌های نفتی خشکی و دریایی کشور در جنوب غرب، جنوب و غرب کشور به دست می‌آید. این در حالی است که کانون‌های صادرات نفت خام به طور انحصاری در پایانه‌های خارک، خارکو، لاوان و سیری قرار دارد.

در همین ارتباط، به اعتبار میزان ذخیره، استان خوزستان با در اختیار داشتن ۷۴/۴۲ درصد از نفت خام موجود و نیز ۷۸/۵۲ درصد ذخیره قابل استحصال اولیه و ۶۷/۲۸ درصد از ذخایر قابل استحصال ثانویه، میان ۳۰ استان کشور، رتبه‌ی نخست را به خود اختصاص داده است. پس از خوزستان، استان کهگیلویه و بویراحمد نیز با اختصاص ۱۴/۱۴ درصد نفت خام موجود، ۱۵/۷ درصد ذخیره‌ی قابل استحصال اولیه و ۲۴/۶ درصد ذخایر قابل استحصال ثانویه، میان میدانی نفت خشکی کشور، جایگاه دوم را بین استان‌ها در اختیار دارد.

استان خوزستان در زمینه تولید گاز همراه میدان‌های نفتی کشور از موقعیت ممتازی برخوردار است. به عبارت دیگر خوزستان با در اختیار داشتن ۸/۶۵ درصد میدان‌های گاز و ۱۲/۸۴ درصد تولید، مقام نخست را در تولید گاز از مناطق خشکی کسب نموده است. استان‌های خوزستان و کهگیلویه و بویراحمد بر روی هم ۲۴/۹۷ درصد از تولید گاز همراه نفت مناطق خشکی کشور را عهده‌دار می‌باشند.

میان استان‌های دارای میدان‌های مستقل گاز، دو استان خوزستان و هرمزگان حدود ۳۵ درصد از میدان‌های مستقل گاز کل کشور و حدود ۴۴ درصد از میدان‌های مستقل گاز خشکی کشور را به خود اختصاص داده‌اند. این در حالی است که سهم استان بوشهر در تولید گاز بیش از هر استان دیگر است. به عبارت دیگر، این استان به دلیل برخورداری از منابع گاز گنکان و و نار ۳/۳۱ درصد از میزان گاز موجود در جای اولیه و ۸/۳۳ درصد از ذخایر باقی‌مانده قابل استحصال میادین گاز طبیعی، رتبه‌ی نخست را در تولید گاز طبیعی در اختیار دارد.

به طور کلی استان‌های بوشهر، فارس، ایلام، هرمزگان، خراسان و خوزستان به عنوان مناطق عمده‌ی تولید گاز طبیعی کشور شناخته می‌شوند، اما فعالیت‌های ناشی از اکتشاف، تولید و استخراج و صدور، گرایش ساحلی دارند. از سوی دیگر، محور جنوبی به دلیل صادرات نفت خام، دست کم از ۱۳۳۲ به این سو، منبع نزدیک به مطلق در آمد ارزی کشور بوده است.

هم چنین تمرکز فعالیت‌های صادرات - واردات ملی در ساحل خلیج فارس که در قالب شکل‌گیری ده‌ها بندر بزرگ و کوچک سیمای اصلی فعالیت‌ها را در این ساحل شکل داده و تکوین چندین منطقه آزاد تجاری و همجواری با شیخ‌نشین‌های جنوبی خلیج فارس که بازارهای بزرگ بین‌المللی تجاری را در اختیار دارند، زمینه‌ی شکل‌گیری تجارت غیرقانونی را در این کرانه‌ها به ویژه در استان هرمزگان مهیا کرده است.

محور ماهیگیری

ماهیگیری در قالب سنتی و صنعتی، سومین فعالیت پایه‌ای را در ساحل شمال خلیج فارس تشکیل می‌دهد که موجب ادامه حیات اقتصادی ده‌ها سکونتگاه روستایی و تولید ده‌ها هزار شغل شده است. برخلاف خزر صید اغلب آبریان در خلیج فارس محدودیت زمانی و فصلی ندارد.

کرانه دریای عمان: ساحلی در حاشیه

کرانه‌های شهرستان‌های چابهار و کنارک از منظر موقعیت جغرافیایی و طبیعی، موقعیت نسبی، ژرفای آب‌های ساحلی، تعدد خورها، نزدیکی بدون واسطه به بنادر اصلی آسیا و ده‌ها امتیاز دیگر، بهترین ساحل ایران به ویژه از نقطه نظر تجارت و بازرگانی بین‌المللی، شیلات و صنایع ویژه می‌باشد. اما این ساحل به رغم همه این برتری‌ها تاکنون و در تمام عصر مدرنیزه شدن دولت یعنی در سده بیستم، هرگز به طور شایسته در کانون توجه قرار نگرفته است.

این ساحل طولانی در حال حاضر به دلیل پرت بودن، دورافتادگی، در حاشیه بودن و نیز ضعف زیربناهای سیستم حمل و نقل به ویژه نبود راه ریلی هنوز نتوانسته است نقش غالب ویژه و درخوری در اقتصاد ملی به عهده گیرد. روستاهای پراکنده ساحلی از گواتر تا سدیچ و گابریک، حول محور ماهیگیری و تجارت غیر قانونی به حیات خود ادامه می‌دهند. چابهار به عنوان بزرگترین کانون بندری در خاور بندرعباس، مرکز ثقل فعالیت‌های متنوع و کوچک مقیاسی است که به رغم سرازیر شدن سرمایه‌های ملی به سوی آن هنوز نتوانست نقش مهمانند بندرعباس و بندر امام برای استان سیستان و بلوچستان بیافریند.

پیامدهای استراتژیک رویکردهای اقتصادی ساحلی

رویکردهای غالب و بسیار متفاوت اقتصادی در سه کرانه‌ی دریایی ایران، زمینه‌ساز پیامدهای متفاوت راهبردی در این ساحل‌ها برای ایران بوده است؛ نگاهی بسیار کوتاه به این پیامدها، راه را برای برنامه‌ریزی‌های کلان ساحلی به ویژه ICZM مهیا می‌سازد.

الف. محور حیاتی ایران

دست کم از نیمه‌ی دوم سده بیستم میلادی، کرانه‌های خلیج فارس از خرمشهر تا بندرعباس به دلیل تمرکز منافع و منابع نفتی - گازی ایران، به تدریج و با سرعت تبدیل به محور کلیدی حیاتی ایران شده‌اند. با این تفاوت که از جهت تمرکز فعالیت‌های بندری از جمله صدور نفت خام و واردات کالا از بنادر خرمشهر و آبادان به سوی خورموسی و پس از ۱۳۶۰ خورشیدی به سوی بندرعباس کشیده شد.

در مجموع از نیمه دوم سده بیستم میلادی، خوزستان و محور ساحلی خلیج فارس، بنا به ملاحظات ژئواکونومیک و ژنراستراتژیک، تبدیل به ستون و محور اقتصادی برای استمرار بقای ملی ایران بوده است. تبدیل این ساحل به محور حیاتی کشور از نقطه نظر ملاحظات اقتصادی، عمق استراتژیک کشور را نسبت به تهدیدهای گسترده نظامی و حتی عملیات محدود هوایی بسیار کاهش داده و حتی به صفر نزدیک ساخته است. به عبارت دیگر حتی تک‌های محدود هوایی از ناحیه محور تهدید جنوبی قادر است دست کم موجبات اختلال جدی در روند صادرات - واردات شده و یا استخراج و تولید گاز را در مناطقی مانند عسلویه، و کنگان متوقف نماید.

ب. ساحل خفته ایران

کرانه ممتاز ایران از خاور بندرعباس تا خلیج زیبای گواتر در ضلع شمالی اقیانوس هند که فاقد محدودیت‌های طبیعی خلیج فارس و دریای خزر است و به نسبت خلیج فارس ساحلی امن محسوب می‌شود، هنوز نتوانسته است در کانون توجه تصمیم‌سازی راهبردی قرار گیرد؛ و ارزش‌های پالایش را منعکس نماید. این

ساحل و خورها و خلیج‌های متعددش، با وجود خفتگی تاریخی، امید آینده‌ی ایران برای شکوفایی تجاری - بندری به ویژه در زمینه ترانزیت بین‌المللی است.

پ. ساحل روستا

هویت و رویکردهای اقتصادی نوار ساحلی خزر از آستاراچای تا مرز مشترک ایران - ترکمنستان با رویکرد عمومی توریسم، کشاورزی و شاخه‌های آن نیز حاکی از آن است که این ساحل همانند ساحل عمان از منظر میزان توسعه یافتگی بر پایه‌ی استانداردهای بین‌المللی در زمینه حجم فعالیت‌های تجاری - بندری کمتر توسعه یافته محسوب می‌شود. در آینده نزدیک، رقابت میان بنادر باکو، اکتاو، آستراخان، ماخاچ قلعه و انزلی برای تبدیل شدن به محور و پایتخت اقتصادی خزر گسترش خواهد یافت؛ ساحل جنوبی تنها زمانی موفق خواهد شد به دبی خزر تبدیل شود که علاوه بر زیرسازهای گسترده در زمینه گسترش ابعاد حمل و نقل، پشتیبانی و بندرسازی، سازوکارهای قانونی مناسبی را برای تسهیل صادرات - واردات در دستور کار خود قرار دهد.

پیامدهای استراتژیک تضاد تراکم‌های جمعیت

هیچ عنصر و پدیده‌ای همچون جمعیت به ویژه نرخ‌های تراکم آن، بر روند و فرآیندهای مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی تأثیرگذار نیست. از سوی دیگر میزان تراکم جمعیت ساحلی تأثیر کاملاً مستقیم و همه‌جانبه‌ای بر پدیده امنیت دارد. نگاهی بسیار کوتاه به تضاد تراکم‌های جمعیتی در سه ساحل ایران و پیامدهای سیاسی - امنیتی آن و تأثیر آن بر ICZM، هدف این بررسی است.

الف. ساحل در حال اشباع

چنانچه اشباع جمعیت ۱ به سطح تعادل دقیق جمعیت یک ناحیه و بیشترین تعداد جمعیتی که یک سرزمین می‌تواند در خود جای دهد (ظرفیت برد ۲) گفته شود، آن‌گاه می‌توان گفت جلگه‌های ساحلی جنوب خزر بر پایه‌ی داده‌های جدول ۱۴ هنوز به چنین سطحی نرسیده است، اما در حال نزدیک شدن به آن است.

۱. Saturation

۲. Carrying Capacity

جدول ۱۴: روند افزایش جمعیت استان‌های ساحلی خزر

دوره ناحیه	۱۳۳۵	۱۳۴۵	۱۳۵۵	۱۳۶۵	۱۳۷۵	۱۳۸۵
جمعیت کل کشور	۱۸۹۵۴۷۰۴	۲۵۷۸۸۷۲۲	۳۳۷۰۸۷۴۴	۴۹۴۴۵۰۱۰	۶۰۰۵۵۰۰۰	۶۷۵۰۰۰۰۰
جمعیت استان‌های	۲۲۲۴۵۲۲	۳۱۳۹۰۶۳	۳۹۶۲۲۳۹	۵۵۰۰۳۸۳	۶۲۷۰۰۰۰	۷۲۰۰۰۰۰
درصد جمعیت استان‌های خزری در کل کشور	۱۱/۷۳	۱۲/۱۷	۱۱/۷۵	۱۱/۱۲	۱۰/۴۴	۱۰/۶

نسبت جمعیتی استان‌های ساحلی خزر در کل کشور تا آن‌جا که به پنج سرشماری عمومی سال‌های ۱۳۳۵، ۱۳۴۵، ۱۳۵۵، ۱۳۶۵ و ۱۳۷۵ بر می‌گردد، تقریباً همواره یکسان بوده است. در صد تغییرات جمعیتی استان‌های جنوب خزر نیز در فاصله سرشماری‌های ۶۵-۱۳۵۵ و ۷۵-۱۳۶۵ به ترتیب ۲۷ و ۱۱/۱ درصد بود. در حالی که در این مدت تغییرات جمعیتی کل کشور به ترتیب ۸/۳۱ و ۶/۱۷ بوده است. چنین نمایی، بیان‌کننده نوعی تعادل در رشد جمعیتی استان‌های خزری نسبت به کل کشور است. اما رشد مطلق جمعیت، تراکم نسبی و افزایش‌های آن، چشم‌انداز جمعیتی این ناحیه را در مقیاس ملی، ناهمگن جلوه می‌دهد. چنان‌که تراکم جمعیت استان گیلان در فاصله سال‌های ۷۵-۱۳۳۵، بیش از ۴/۵ برابر شده است.

جدول شماره ۱۵: افزایش تراکم جمعیت استان‌های ساحلی خزر

درصد افزایش تراکم جمعیت نسبت به ۱۳۷۵	درصد جمعیت در نسبت به کل کشور	۱۳۳۵	۱۳۴۵	۱۳۵۵	۱۳۶۵	۱۳۷۵
کل کشور	۱۱/۵	۱۵/۶	۲۰/۴	۳۰/۲۸	۳۶/۸	۱۰۰
گیلان	۳۳/۵	۸۸	۱۰۷/۵	۱۴۰/۴۳	۱۵۱/۲۸	۳/۷
مازندران و گلستان	۱۰/۹	۳۹	۵۰/۴	۷۳/۳	۸۶/۳۵	۶/۷

ماخذ: جوان، ۱۳۸۰، ص ۷۶

تراکم نسبی جمعیت گیلان تا سال ۱۳۷۵ بیش از ۴/۵ برابر تراکم نسبی کشور بود. بارش‌های خوب به ویژه پراکنش هماهنگ فضایی آن، دسترسی به آب فراوان، خاک به نسبت مرغوب، آب و هوای معتدل و کشت‌های اشتغال‌زا، بستری طبیعی برای جلب جمعیت و توزیع همگن آن در جلگه خزری بوده است. چنان‌که این جلگه بدون در نظر گرفتن کلانشهر تهران، رتبه نخست را در تراکم‌های مطلق و نسبی جمعیت در شمال

خاوری گیلان شامل شهرستان‌های آستارا، تالش و رضوان‌شهر، بسیار بالا است. در این جلگه کم عرض که گاه پهنای آن به کمتر از چند صد متر می‌رسد، تراکم نسبی بیش از ۵/۵ برابر استان گیلان و حدود ۳۲ برابر تراکم نسبی کشور است. این تراکم بی‌شبهت با تراکم‌های جمعیتی در شلوغ‌ترین سواحل خاوری، جنوبی و جنوب خاوری آسیا نیست.

در ساحل خاوری یا خاور دره‌ی سفید رود که شهرستان‌های آستانه اشرفیه، لاهیجان، لنگرود و رودسر را در بر می‌گیرد، تراکم نسبی جمعیت حتی از بخش شمال باختری یا محور تالش - آستارا نیز بیشتر است و به رقم شگفت‌انگیز ۲۰۰۰ نفر در هر کیلومتر مربع نزدیک می‌شود (به عنوان مثال تراکم نسبی شهرستان رودسر) که بیش از ۷۴ برابر تراکم نسبی جمعیت کشور است.

هر چند این تراکم‌ها در شهرستان‌های ساحلی استان مازندران مانند رامسر، تنکابن، چالوس، نوشهر، نور، فریدون‌کنار، محمودآباد و قائم‌شهر، کاهش می‌یابد. اما در ساحل باختری مازندران، آنجا که کانون‌های شهری ساحلی جای گرفته‌اند، از حد و اندازه‌های ملی، استانی و حتی مقیاس‌های سرزمین‌های خزری نیز فاصله می‌گیرد.

به هر روی، تراکم بالای جمعیت در استان گیلان، از سویی موجبات فرسایش شدید منابع خاک، ویرانی منابع آب به ویژه ویرانی سفره‌های آب زیرزمینی و از سوی دیگر زمینه‌ساز بالا رفتن نرخ‌های بیکاری، فرسودگی شبکه‌های زیربنایی و گسترش سکونت‌گاه‌های غیر استاندارد شده است.

ب. ساحل تهی

میزان جمعیت ساحل نشین شهرستان‌های چابهار و جاسک در کرانه‌ی دریای عمان، نه تنها ده‌ها برابر از تراکم نسبی در جلگه خزری کمتر است، بلکه نسبت به تراکم نسبی ملی نیز اندک و حتی ناچیز می‌باشد. به عبارت بهتر تراکم نسبی جمعیت ساحل نشین ایران در ساحل شمالی دریای عمان، حتی از تراکم‌های خاورمیانه و شمال آفریقا نیز کمتر بوده و بی‌شبهت به ساحل مناطق شمال کانادا، روسیه، فنلاند و نروژ نیست.

بر پایه‌ی اطلاعات سرشماری سال ۱۳۷۵، تراکم نسبی جمعیت در دهستان‌های ساحلی شهرستان جاسک کمتر از ۱/۳ نفر در هر کیلومتر مربع یا ۳۳ نفر در هر ۱۰۰۰ کیلومتر مربع می‌باشد. این تراکم نیز بی‌شبهت به تراکم ناحیه‌های قطبی، صحرای شمالی آفریقا و حاشیه لوت و دشت کویر نیست.

جدول ۱۶: تراکم نسبی جمعیت در دهستان‌های شهرستان چابهار

رتبه	نام دهستان	جمعیت (۱۳۷۵)	مساحت KM ^۲	تراکم نسبی (نفر در کیلومتر مربع)
۱	نگور	۹۹۷۴	۹۸۳	حدود ۱۰ نفر
۲	کمبل سلیمان	۹۴۳۲	۱۰۶۱	حدود ۸/۸ نفر
۳	جهلیان	۱۳۴۳۰	۲۵۸۷	حدود ۵/۱۹ نفر
۴	سند میرثوبان	۷۷۲۳	۱۷۷۳	حدود ۴/۳۵ نفر
۵	زرآباد غربی	۸۲۰۱	۲۰۳۷	حدود ۴/۰۲ نفر
۶	زرآباد شرقی	۳۰۰۸	۱۱۰۳	حدود ۲/۷۲ نفر
۷	کهریز	۶۱۴۸	۳۲۴۲	حدود ۱/۸۹ نفر

ماخذ: خلاصه‌ی گزارش جمعیت و وسعت شهرستان چابهار، ۱۳۸۵

نگاهی به تراکم نسبی در هفت دهستان شهرستان چابهار تا سال ۱۳۷۵، نشان دهنده تراکم نسبی بسیار پایین آن‌ها نسبت به تراکم ۳۶/۸۵ نفر در هر کیلومتر مربع کشور در سال ۱۳۷۵ است. خاک‌های قلیایی و شور با گیاخاک اندک، بارش بسیار کم از نوع رژیم بارش نواحی خشک و بیابانی، میانگین‌های بالای دما همراه با شرجی در تمام طول ساحل و کم پهنا بودن نوار ساحلی از دلوار تا گواتر، عواملی طبیعی نامساعدی برای گریز جمعیت به شمار می‌روند.

سواحل، همبستگی‌های فرهنگی و پیامدهای استراتژیک

فرهنگ و ویژگی‌های فرهنگی، مهمترین شاخصی است که می‌تواند زمینه انسجام مردم و یا برعکس شکاف آن‌ها با یکدیگر و یا از سایرین شده و در نهایت حوزه‌های فرهنگی را به وجود آورد. دلیل آن روشن است، ویژگی‌های مشترک فرهنگی به ویژه زبان، قومیت و دین و مذهب، بستری برای پیوند و انسجام مردم با یکدیگر و ایجاد هویت میان آن‌ها را مهیا می‌سازد؛ برعکس ناهمگنی‌های ژرف فرهنگی، بستر و زمینه پایه‌ای برای اختلاف‌ها و شکاف‌های ناحیه‌ای است. تا آن‌جا که به قومیت بر می‌گردد، تجربه ثابت کرده است ناهمگنی قومی ایالت‌ها، استان‌ها و نواحی حداکثر بین ۱۰ تا ۱۵ درصد نمی‌تواند مشکل عمده‌ای از نظر ایجاد بحران‌ها و تنش‌ها به وجود آورد. به ویژه در جایی که همگنی مذهبی خلا ناشی از ناهمگنی قومی را پوشاند. از سوی دیگر هر چه پیوستگی قومی، مذهبی و زبانی میان هسته‌ی مرکزی تشکیل دهنده‌ی دولت و اقوام حاشیه‌ای زیادتر باشد، میزان آرامش و امنیت ملی و منطقه‌ای نیز بیشتر خواهد بود. در نمایه‌ی پیش روی میزان همبستگی‌های قومی، زبانی و مذهبی در هفت استان ساحلی ارایه می‌شود.

استان‌های ساحلی و همگنی‌های قومی

برخلاف چشم‌اندازهای طبیعی، جمعیتی و کارکردهای اقتصادی که حاکی از تفاوتی ژرف میان شمال - جنوب بود، در مورد میزان همگنی‌های قومی نمی‌توان خطی شمالی - جنوبی برای آسان کردن تفاوت‌ها کشید. بدین ترتیب که از سه استان با همگنی قومی بسیار بالا، دو استان بوشهر و هرمزگان در جنوب و مازندران در شمال قرار دارد. خوزستان، گیلان و گلستان از نظر ترکیب قومی، ناهمگن‌ترین استان‌های کرانه‌ای به شمار می‌روند. این در حالی است که سیستان و بلوچستان با اختلاط قومی ۱۵-۲۰ درصد استانی نیمه همگن به شمار می‌رود.

جدول ۱۷: پهنه‌بندی استان‌های کشور از نظر میزان آشنایی به زبان فارسی

منطقه	توانند فارسی صحبت کنند	استان‌های کشور	تعداد	درصد
۱	۸۵ - ۹۹ / ۲	سمنان، تهران، مرکزی، مازندران، فارس، کرمان، خراسان، اصفهان، چهارمحال و بختیاری، بوشهر، یزد، هرمزگان، گلستان و قم	۱۴	۵۰
۲	۷۰ - ۸۵	گیلان، خوزستان، همدان و لرستان	۴	۱۶ / ۶
۳	۵۴ - ۶۹	کرمانشاه، سیستان و بلوچستان، کهگیلویه و بویراحمد، زنجان و قزوین	۵	۱۶ / ۶
۴	۳۷ - ۵۳	آذربایجان شرقی، غربی، کردستان، ایلام و اردبیل	۵	۱۶ / ۶

ماخذ: افروغ، ۱۳۷۸

میزان همبستگی زبانی با هسته‌ی مرکزی

آن چه زمینه‌ی کاهش واگرایی نسبت به هسته‌ی مرکزی به نفع نیروی ثقل مرکزی و نیروهای متمایل به مرکز می‌شود و درست خلاف جهت ناهمگنی‌های قومی - مذهبی عمل می‌کند، میزان همبستگی‌ها و پیوندهای زبانی با هسته‌ی اصلی تشکیل دهنده دولت و حاکمیت است.

به عنوان نمونه بیش از ۸۵ درصد جمعیت شهری و روستایی چهار استان ساحلی مازندران، گلستان، هرمزگان و بوشهر قادر به درک و گفتگو به زبان فارسی هستند؛ این پیوند زبانی با هسته مرکزی دولت، می‌تواند ناهمگنی مذهبی سه استان هرمزگان، گلستان و مازندران با هسته‌ی مرکزی را تا حدودی خنثی ساخته و زمینه وحدت و انسجام ملی را میان این استان‌ها و هسته مرکزی مهیا سازد.

این در حالی است که در دو استان ساحلی گیلان و خوزستان، میان ۷۰ تا ۸۵ درصد مردم قادر به درک و گفتگو به زبان فارسی هستند. گرچه میزان ۳۰ درصدی مردمی که توانایی سخن گفتن به زبان ملی را ندارند،

رقم قابل توجهی است، اما همگنی بسیار بالای مذهبی این دو استان ساحلی با مذهب ملی و رسمی، این ناهمگنی را تحت تاثیر قرار داده است.

این در حالی است که بیشترین شکاف از نقطه نظر همبستگی و پیوندهای زبانی با هسته‌ی مرکزی دولت در استان سیستان و بلوچستان خود را نمایان می‌سازد، آن‌جا که شکاف مذهبی نیز در بالاترین سطح قرار دارد.

میزان همبستگی‌های مذهبی با هسته مرکزی

بیشترین شکاف‌ها در زمینه‌ی ناهمگنی مذهبی از شهرستان کنگان در منتهی‌الیه جنوب خاوری استان بوشهر آغاز و تا شهرستان چابهار ادامه می‌یابد. هر چند میزان همبستگی مذهبی با هسته مرکزی دولت در شهرستان ساحلی بندرعباس و جاسک تا حدودی تعدیل می‌شود.

نست مسلمانان اهل سنت از باختر شهرستان کنگان تا خرمشهر به عنوان آخرین شهر ساحلی وابسته به خلیج فارس به صفر نزدیک می‌شود.

میان استان‌های جنوب خزر، گیلان و مازندران دارای بیشترین پیوند مذهبی با هسته‌ی مرکزی حکومت کشور است؛ در حالی که در استان گلستان نسبت اهل تسنن بیش از ۱۸ درصد برآورد می‌شود.

پیامدهای استراتژیک

در حالی که هیچگونه پیشینه بحران و تنش با مقیاس کلان در استان‌های بوشهر، گیلان، مازندران، و خوزستان با منشأ اختلاف و شکاف مذهبی دیده نمی‌شود، سه استان ساحلی دیگر از این نظر وضعیت متفاوتی دارند. به عبارت دیگر پیشینه اعتراض، تنش و بحران با منشأ و ریشه اختلاف مذهبی در استان‌های سیستان و بلوچستان، گلستان و هرمزگان کم نیست. این پدیده‌ای نیست که به آسانی بتوان آن را در هر نوع برنامه‌ریزی محیطی که با مردم سروکار خواهد داشت، نادیده انگاشت. برنامه‌ی مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ایران در طراحی‌های منطقه‌ای به ویژه تا آن‌جا که به کرانه‌های شهرستان‌های چابهار، جاسک، بندر لنگه و بندرترکمن بر می‌گردد، می‌بایست آداب و رسوم و قواعد مورد احترام مردم اهل تسنن را در نظر داشته باشد. به ویژه این که ترکمن‌ها همانند بیشتر اهل تسنن چابهار و جاسک حنفی بوده، در حالی که اهل تسنن قشم، لنگه و کنگان، شافعی هستند.

در صد بالایی از شهروندان بلوچستانی، خوزستانی و گیلانی قادر به درک و گفتگو به زبان ملی نیستند، این پدیده حاکی از ضعف سیستم آموزش ملی یا به عبارت دیگر شمار بالای بیسوادی در این استان‌ها است. چنان که میزان افراد با سواد در استان‌های هرمزگان، خوزستان و سیستان و بلوچستان، پایین‌تر از متوسط کشور و در گیلان با حدود ۷۹ درصد در حد متوسط ملی است.

جدول ۱۸: پهنه‌بندی درصد باسوادان کشور

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

ماخذ: افروغ، ۱۳۷۸

در کرانه‌هایی که تنوع قومی به تنوع مذهبی نیانجامیده، پدیده قومی نمی‌تواند از حساسیت بسیار بالایی برخوردار باشد. این پدیده در خوزستان با تنوع بالای قومی - زبانی اما با همگنی ممتاز مذهبی به خوبی به چشم می‌خورد. در این استان در کنار فارس زبان‌ها، عرب‌ها، لرهای بختیاری و بهمئی، لک‌ها و بهبهانی‌ها، در گوشه گوشه استان پراکنده‌اند؛ اما همگنی مذهبی شهروندان با بیش از ۹۹ درصد، مانعی در تداوم بحران‌های قومی بوده است.

برعکس در کرانه‌هایی که تنوع قومی به تنوع زبانی و به ویژه گوناگونی مذهبی منجر شده حداکثر واگرایی قابل نمود است. در این کرانه‌ها، طراحان و تصمیم‌سازان باید نهایت دقت را در برنامه‌ریزی محیطی به کار گیرند تا به افزایش حساسیت‌ها منجر نشود؛ برعکس بتوان اعتماد شهروندان را نسبت به طرح‌ها و برنامه‌های ملی به دست آورد.

برنامه‌ریزی متمرکز دراز مدت دولت‌ها برای کسب و بالا بردن اعتماد شهروندان استان‌های ساحلی، از آن‌جا اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که هفت استان مذکور، در شمار استان‌های مرزی به شمار می‌روند. همان‌گونه که پیش از این گفته شده است، مناطق مرزی مانند پوست کشورند که هر نوع آسیب به آن‌ها، منجر به آسیب‌های درونی و بدقوارگی خواهد شد. پهنه‌بندی میزان مشارکت شهروندان استان‌های ساحلی در انتخابات ریاست جمهوری نشان می‌دهد که از هفت استان ساحلی، میزان مشارکت چهار استان سیستان و بلوچستان، هرمزگان، خوزستان و گیلان کمترین میزان بود. این میزان در مورد سه استان دیگر ساحلی نیز متوسط ارزیابی شد.

به هر روی بیشترین فشردگی بحران‌ها و تنش‌های قومی میان هفت استان کرانه‌ای به ترتیب در استان‌های خوزستان، سیستان و بلوچستان و گلستان دیده شده است. استان‌هایی که علاوه بر مرزهای دریایی، دارای مرز

بین‌المللی خشکی نیز هستند. امتداد پیوندهای قومی تا آن سوی مرزهای بین‌المللی و داشتن عقبه حمایتی در کشورهای جانی، دلیل اصلی فراوانی بحران‌ها در این استان‌های ساحلی است.

تفاوت‌های ژرف در فضای راهبردی پیرامونی

مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور به منزله‌ی طرح و برنامه‌ای دراز مدت که سرنوشت کرانه‌های سه گانه ایران را رقم خواهد زد، در وهله‌ی نخست، ناچار به درک روند و سازوکارهای فضای راهبردی پیرامونی است. زیرا هر نوع سرمایه‌گذاری کلان مقیاس در ساحل بدون در نظر گرفتن شناسنامه‌ی امنیتی کرانه‌ها و تشخیص درجه‌ی ریسک، به منزله‌ی هدر دادن سرمایه‌های ملی است.

جالب آن که، فضای راهبردی پیرامونی کرانه‌های سه گانه‌ی ایران هر یک از مختصات و مشخصات بسیار متفاوتی برخوردارند. نگاهی فهرست‌وار به فضای استراتژیک پیرامونی این سواحل، در درک تفاوت‌های محیطی آن‌ها موثر است:

الف. کرانه خلیج فارس: دریای جنگ

در ۳۰ سال گذشته، خلیج فارس در مقیاس جهانی تبدیل به دریای جنگ شده است. برخی از نمودهای فضای بحرانی و جنگی حاکم بر این خلیج در سه دهه‌ی گذشته چنین بوده است:

- * خسارت جنگ هشت ساله به دو کشور ایران و عراق حدود ۸۷۱ میلیارد دلار برآورد شده است؛
- * جنگ نخست ایالات متحده - عراق حدود ۲۳۰ میلیارد دلار هزینه در برداشت؛
- * خسارت‌های ناشی از جنگ دوم ایالات متحده و حمله به کویت که تاکنون بیش از ۲۰۰۰ میلیارد دلار برآورد شده است؛

- * تنها در طول هشت سال جنگ تحمیلی ۴۸۰ کشتی، ۳۳۵ فروند نفتکش و ۱۴۵ فروند شناور تجاری مورد حمله هوایی قرار گرفت؛

- * در جنگ دوم ایالات متحده - عراق، بغداد در اقدامی تاکتیکی ۱۴ میلیون بشکه نفت خام را در خلیج فارس رها کرد، که از این نظر رکوردی در تمام تاریخ بود؛

- * صدها چاه نفت و چند پایانه صادرات نفت خام در ۳۰ ساله اخیر به آتش کشیده شده؛
- * دست کم ۶۳ درصد نخلستان‌های عراق و ایران که بزرگترین قطب‌های نخل جهان بودند (در حاشیه اروندر) نابود شدند؛

- * عرصه‌های جنگلی مانند جنگل امغر و دهها اکوسیستم محلی در طول این جنگ تخریب شدند و یا به کلی از بین رفتند.

بیشتر عواملی که زمینه‌ساز بحران‌زایی خلیج فارس می‌شوند، هنوز و تا آینده قابل‌تصور پیش روی دست‌اندرکاران است؛ بنابر با سازوکارهای کنونی، امکان دستیابی به صلحی پایدار، فراگیر و همه‌جانبه، با مشارکت هشت واحد سیاسی پیرامونی خلیج فارس، دور از انتظار است.

ب. کرانه‌ی دریای خزر: امنیت تاریخی

در حالی که در سده‌ی بیستم فضای حاکم بر مدیترانه و شاخه‌های آن شامل دریای سیاه، اژه، آدریاتیک، مرمره و نیز اقیانوس هند و شاخه‌های آن شامل دریای سرخ، دریای عمان و خلیج فارس، همواره با تنش، بحران و جنگ همراه بود، خوشبختانه خزر از این قافله جدا ماند. به عبارت بهتر در تمام سده‌ی بیستم، در ادامه همین هزاره، امنیت تاریخی حاکم بر خزر همچنان پایدار ماند.

چنین فضایی باعث شده بود که این بزرگترین دریاچه زمین تنها حیاط خلوت روس‌ها باقی بماند. ایرانیان نیز به رغم آسیب‌های جبران‌ناپذیر تاریخی از ناحیه تهدید روس‌ها در سده نوزده و بیستم، از ناحیه خزر تهدید بزرگی را تجربه نکردند. در تمام این مدت، خزر دریای خاویار، حمام آفتاب و گردشگری باقی‌ماند و رقابت‌های نظامی نتوانست به این محدوده راه یابد.

پس از فروپاشی اتحاد شوروی، زایش چهار واحد سیاسی مستقل در پیرامون این دریاچه و ورود بازیگران فرامنطقه‌ای به این حوزه، خزر را به آرامی در راهی نو و رقابت‌آمیز قرار داده است. پیامد فضای جدید رقابت‌آمیز، پیدایش نوعی نظامی‌گری در پیرامون این دریاچه بوده است؛ اما هنوز تا تبدیل خزر به دریای جنگ، روندی طولانی پیش‌رو است.

ج. کرانه دریای عمان: پرت و در حاشیه

با وجود وابستگی، پیوستگی و نزدیکی جغرافیایی خلیج فارس و دریای عمان، دریای اخیر و سواحل پیرامونی آن از نقطه نظر ملاحظات ژئواستراتژیک آرام‌تر، با ثبات‌تر و امن‌تر باقی مانده است. به ویژه تا آن‌جا که به کرانه‌های مکران برمی‌گردد، به دلیل پرت بودن، دور افتادگی و در حاشیه ماندن این ساحل نسبت به مراکز ثقل سیاسی و جمعیتی ایران به عنوان سرپل برای نفوذ عمقی مورد استفاده بیگانگان قرار نگرفته است. طولانی بودن مسیر، ضعف زیر بناهای حمل و نقل، به ویژه نبود شبکه ریلی و درجه دو بودن راه‌های شوسه منتهی به این کرانه، دلایل دیگری بر بهره‌برداری نکردن گسترده برای نفوذ به داخل ایران از ناحیه تهدیدهای دریایی بوده است. در سناریوهای گوناگونی که برای تهدید نظامی جمهوری اسلامی ایران از سوی ایالات متحده مطرح می‌شود، کرانه‌های این دریا به اعتبار ملاحظات جغرافیای نظامی، نمی‌تواند به عنوان سرپل نفوذی

به داخل فلات مورد بهره‌برداری جدی قرار گیرد. بنابر این میزان امنیت این کرانه نسبت به کرانه‌های خلیج فارس بسیار بالاتر است. امنیتی که مرهون پرت بودن و دورافتادگی آن است.

یک پیامد استراتژیک

بنابه ملاحظات ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک، میزان ریسک هر نوع سرمایه‌گذاری دراز مدت در کرانه‌های خزر و عمان به مراتب کمتر از کرانه‌های خلیج فارس به ویژه از بندرعباس تا خور موسی است.

تفاوت‌های ژرف در پراکنش و توانمندی‌های نیروهای نظامی

میل و کشش قوای استراتژیک دریایی و هوا-دریایی دولت‌ها به سمت کرانه‌هایی است که بیشترین تهدید در آن‌جا متمرکز شده است. همین اصل، زمینه میزان پراکنش بسیار متفاوت قوای نظامی استراتژیک ایران در سه ساحل شمالی، جنوبی و جنوب‌خاوری شده است. درک و شناخت همه‌جانبه این نوع پراکنش فضایی، برای توفیق ICZM کلیدی است.

نیروهای دریایی کشورهای ساحلی، سه وظیفه کلاسیک بر عهده دارند:

* اعمال قوانین عادی دولت‌ها در آب‌های ساحلی؛

* مانور برای آمادگی؛

* جنگ یا دیپلماسی.

اما دولت‌های ساحلی که دارای نیروی دریایی هستند. به دلیل امکانات محدود و تعریف شده برای این نوع سازمان نظامی، تمایل دارند تنها در مناطق و محورهایی قوای استراتژیک خویش را به صورت نهادی و دائمی گسترش دهند که تهدید بیشتری از آن سو درک می‌شود. به ویژه آن که تهیه، نگهداری و مانور نیروهای دریایی نسبت به دو نیروی دیگر بسیار پر هزینه‌تر، ظریف‌تر و فن‌آورانه‌تر می‌باشد.

از سوی دیگر لازمه حضور نهادینه شده و دائمی نیروهای دریایی و پشتیبانان آن به ویژه نیروی هوایی و قوای هوا-دریا، نیازمند اشغال فضاهای گسترده و گرانبهای ساحلی است. در عین حال حتی در شرایط غیر جنگی میان شمار مانورها و آزمایش و تحقیقات معمول این قوا برای آمادگی و میزان تخریب‌های محیط‌های ساحلی ارتباطی مستقیم برقرار است. بنابر این تمیز سواحل از نقطه نظر نوع امنیت حاکم بر آن‌ها برای تصمیم‌سازی‌های کلان ملی کلیدی است.

تا آن‌جا که به کرانه‌های سه گانه ایران بر می‌گردد، تشخیص این سواحل چندان مشکل نیست.

الف. کرانه خلیج فارس: فضای تمرکزی قوای استراتژیک

از چهار منطقه‌ی نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران، دو منطقه در خلیج فارس متمرکز شده است و جهت‌گیری منطقه سوم مستقر در چابهار نیز پشتیبانی عملیاتی از همین محدود است. تمرکز منابع کلیدی هیدروکربنی در فلات قاره و استان‌های ساحلی خلیج فارس استقرار بنادر اصلی صادرات - واردات در این خلیج کوچک و نیز فشردگی تهدیدهای منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای که ایران را نشانه گرفته‌اند، بستری برای تمرکز قوای استراتژیک ایران در حاشیه‌ی این نوار ساحلی شده است.

ب. کرانه‌ی دریای عمان: پشتیبان خلیج فارس

ساحل مکران محوریت خلیج چابهار و منطقه‌ی کنارک، در طرح‌های بلند پروازانه‌ی نظامی پهلوی دوم، سکویی برای نفوذ و حتی چیرگی بر اقیانوس هند به شمار می‌رفت. سکویی که از یک سو می‌بایست تضمینی قوی‌تر برای امنیت صادرات نفت خام از خلیج فارس و تنگه‌ی هرمز باشد و از سوی دیگر بستری را برای نفوذهای فرامنطقه‌ای ایران تدارک ببیند. با فروپاشی رژیم پهلوی، ساحل مکران و طرح‌های بلند پروازانه نظامی کنارک محدود شد و وظیفه اصلی و ذاتی این ساحل محدود به پشتیبانی در حفظ و تأمین جناح و ساحل غربی یعنی خلیج فارس گردید.

پ. کرانه جنوبی خزر: پراکنش بسیار محدود و محلی

با فروپاشی اتحاد شوروی، زایش چهار کشور مستقل جدید در حوزه‌ی خزر از دل بقایای آن و تکوین منطقه‌ی جدید ژئوپلیتیک در پیرامون این دریا، نظامی شدن این دریا در دستور کار دولت‌ها قرار داده شد. این روند که پس از ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ میلادی تهاجم ایالات متحده و ناتو به افغانستان تشدید یافت، دارای چندین پیامد در قالب‌های زیر بود:

- * احداث اسکله‌های جدید نظامی و نوسازی اسکله‌های قدیمی؛
- * تقویت امور لجستیک؛
- * گسترش فرآیند تقویت مرزبانی؛
- * حضور و استقرار ناوچه‌های سریع‌السیر و مجهز به امکانات الکترونیکی؛
- * استقرار پایگاه‌های هوایی در چند نقطه و تشدید کنترل‌های دریایی با دستگاه‌های مدرن از سوی دولت‌های قزاقستان و آذربایجان؛
- * گسترش سازمان‌ها و نهادهای ویژه جمع‌آوری اطلاعات و اخبار مستمر از وضعیت مرزها؛
- * سرازیر شدن کمک‌های نظامی ایالات متحده، ترکیه و اسرائیل به سوی برخی از این کشورها؛

* تلاش ایالات متحده برای باز کردن جای پای نظامی در ساحل خزر.

تا آن‌جا به سواحل جنوبی خزر بر می‌گردد، نوعی نظامی‌گری در این کرانه نیز در حال تکوین است که به نظر می‌رسد با جهت‌گیری‌های استراتژیک چندان هماهنگ نباشد. برخی پیامدهای نظامی‌گری در جنوب خزر را می‌توان در چهار پدیده زیر یافت:

- ۱- احداث و تصمیم به ساخت ده‌ها پاسگاه ساحلی با هزینه‌ی صدها میلیاردی؛
- ۲- گسترش کنش‌ها، مانور و ساخت و سازهای نظامی در درازای ساحل؛
- ۳- بهره‌برداری بدون پیوند مستقیم با نقش و مسئولیت سازمان‌های نظامی - انتظامی از زمین‌های ساحلی؛
- ۴- ناهماهنگی سازمان‌ها و نهادهای نظامی - انتظامی با نهادهای کشوری از جمله منابع طبیعی برای کنترل نوار و زمین‌های ساحلی.

اما با وجود دگرگونی چشم‌اندازها در پیرامون خزر، قدرت مانور ایران و سایر دولت‌های خزری برای گسترش بنیه نظامی در درازای ساحل به ویژه تا آن‌جا که به نیروی دریایی بر می‌گردد، نسبت به روسیه محدود است؛ زیرا:

- ۱- این کشورها از جمله ایران دست کم تا سال ۲۰۰۹ توانایی دستیابی مستقل به فناوری ساخت و تجهیز شناورهای پیشرفته را نداشتند. برعکس روس‌ها پشتوانه، مدیریت و منابع بسیار مناسبی برای حفظ برتری کلاسیک دریایی در خزر را در اختیار دارند.
- ۲- خرید و وارد کردن شناورهای جدید نظامی از جمله ناوچه‌های مجهز سریع‌السير با استانداردهای بالا، تنها از طریق آب‌های روسیه از جمله کانال دُن - وُلگا امکان پذیر است؛ همین پدیده، دیگر کشورهای ساحلی را وابسته به فدراتیو روسیه کرده است، به عبارت دیگر، روس‌ها می‌توانند بر روند نظامی کشورهای منطقه در زمینه تکنولوژی نظامی دریایی کنترل همه‌جانبه‌ای داشته باشند. در مورد ایران این وابستگی محدودتر است.
- ۳- پیوندهای دیرینه و نهادینه شده روسیه با قزاقستان، ترکمنستان و تا حدی جمهوری آذربایجان و نیز تو در تویی منافع این کشورها، به ویژه تا آن‌جا که به امور نظامی در صحنه خزر بر می‌گردد، می‌تواند زمینه‌ی انزوای ایران در این میدان باشد.
- ۴- تنگناهای جغرافیایی ایران در خزر از جمله وابستگی جغرافیایی به فدراتیو روسیه از نقطه نظر وارد کردن شناورهای مدرن به این دریاچه، قدرت رقابت ایران در مسابقه تسلیحاتی با روسیه و حتی قزاقستان را ضعیف‌تر کرده است؛ مضافاً این که روس‌ها با سه کشور حاشیه‌ی باختری و خاوری، پیوندهای تو در تو و نهادینه شده‌ای هستند.

۵- از سوی دیگر، چهار مسئله‌ی مشترک پنج کشور ساحلی خزر شامل: آلودگی گسترده‌ی خزر، نوسان تراز آب، رژیم حقوقی و تکوین و رشد روز افزون نفوذ قدرت‌های فرامنطقه‌ای رقیب روسیه و ایران به این دریا، مجال و فرصت چندانی به مسکو و تهران برای وارد شدن به یک مسابقه تسلیحاتی نمی‌دهد.

۶- به نظر می‌رسد تا جایی که به منافع جمهوری اسلامی ایران بر می‌گردد، بهترین گزینه راهبردی برای ایران در خزر، کمک و تشویق دیگر دولت‌ها به غیرنظامی باقی مانده‌اند: بنابراین زمینه و شرایط در این کرانه‌ها برای اجرای طرح‌های محیط زیستی، ساخت و سازهای تجاری، شیلاتی و صنایع مرتبط مهیا است. از سوی دیگر در این سواحل اجرای هدف‌های مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی از جمله طرح کاربری اراضی، آسان‌تر و کم هزینه‌تر است.

مساله اصلی و غیرراهبردی سواحل

دستیابی به مساله‌ی پایه‌ای کرانه‌های سه گانه کشور که زمینه‌ی دلمشغولی تصمیم سازان استان‌های ساحلی است، برای هر نوع برنامه‌ریزی محیطی به ویژه در طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور ضرورتی انکار ناپذیر است. در واقع بدون درک مساله یا مسایل اصلی و محوری سواحل، بعید است، ICZM بتواند در درازمدت به هدف‌های خود نایل شود.

این در حالی است که در پیش گرفتن سازو کار مناسب برای تشخیص مساله‌ی اصلی از مسایل فرعی به اندازه‌ی اصل پرسش مهم است. پژوهشگران این مجموعه با دستیابی به سه روش، مسایل اصلی کرانه‌های سه گانه را تمیز دادند:

۱- مصاحبه‌های متعدد با کارشناسان با سابقه اداره کل امور مرزی وزارت کشور، کارشناسان منطقه از جمله استانداری‌های گیلان، خوزستان، بوشهر و هرمزگان، مازندران و فرمانداری چابهار، با محوریت همین پرسش همچنین گفتگو با مقامات و کارشناسان سیاسی - انتظامی فرمانداری‌های رضوانشهر، انزلی، دیلم، گناوه، بوشهر، بندرعباس، جاسک، لنگه و چابهار؛

۲- بررسی و جمع‌بندی نامه‌ها و گزارش‌های ارسالی استان‌های ساحلی به اداره‌ی کل مرزی و معاونت سیاسی وزارت کشور در سه دهه‌ی اخیر مبنی بر طرح مسایل و مشکلات مرزی ساحلی؛

۳- گفتگوهای متعدد با مردم ساحل نشین چهار استان ساحلی از جمله ساحل نشینان روستاهای خشکه اصطلاح، امین‌آباد، حاجی بکنده و ساحل نشینان کانون‌های شهری چابکسر، رامسر، چمخاله، رضوانشهر، دیلم، گناوه، برده خون، دیر، لنگه، کنارک و چابهار؛

جمع بندی زیر که برای تشخیص مساله‌ی اصلی یا مشکل غالب و عمومی سواحل سه گانه پس از طی فرآیندهای مذکور حاصل شده است، در عین حال از نظر گاه متخصصان سابقه‌ی ساحلی اداره‌ی کل مرزی با واقعیات کنونی حاکم بر ساحل کاملاً سازگار است.

الف- قاچاق کالا: مساله‌ی همیشگی کرانه‌های شمالی خلیج فارس

تردد های غیر مجاز مرزی؛ تجاوز شناورهای صیادی به مناطق دریایی، قاچاق مواد مخدر، قاچاق احشام و اشیای عتیقه و ربایش و قاچاق انسان به شیخ نشین‌های جنوبی، بخشی از مسایل و مشکلاتی است که در طول ساحل دریایی خلیج فارس مشاهده می‌شود. اما هیچ یک از این پدیده‌ها به اندازه‌ی قاچاق کالا زمینه‌ساز دلمشغولی تصمیم‌سازان امنیتی استان‌های شمالی خلیج فارس به ویژه در استان‌های بوشهر و هرمزگان نشده است.

به رغم همه تلاش‌ها و تلف شدن سرمایه‌های فکری، اقتصادی و انسانی دولت و ملت به ویژه تشدید واگرایی‌ها از طریق نارضایتی‌های عمومی مردم ساحل‌نشین استان‌های ساحلی به ویژه هرمزگان، حرکت یا چرخه قاچاق بدون وقفه همچنان ادامه دارد. شناخت سازوکار، علل شکل‌گیری، ابعاد و آینده این پدیدار برای اقتصاد ملی دارای اهمیت ویژه‌ای است. اهمیت مساله قاچاق در مرزهای ساحلی استان هرمزگان به عنوان قاچاقگاه ملی به ویژه ریشه و پیامدهای امنیتی آن، خود موضوع یک مطالعه‌ی مستقل است.

ب. درهم ریختگی: مساله‌ی اصلی کرانه‌های خزر

قاچاق مشروبات الکلی به آب‌های ایران، حریم شکنی شناورهای صیادی دولت‌های همسایه، آلودگی‌های رو به گسترش، نوسان تراز آب، پراکندگی گسترده ویلاها، آلاچیق، اتاق‌های ساحلی اجاره‌ای و دهها مساله و مشکلات اخلاقی و انتظامی ناشی از آن، غرق شدن هر ساله ده‌ها نفر در دریا، درگیری‌های فردی و دستجمعی میان گردشگران و شهروندان استان‌های ساحلی در نوار ساحلی، نبود تناسب سازه‌های خدماتی استان‌های ساحلی به شمار گردشگران در طول آخرین ماه بهار و فصل تابستان و مشکلات ناشی از آن، نبود اسکله‌های ویژه برای قایق‌ها و شناورهای تفریحی و توریستی، کمبود طرح‌های سالم سازی دریا و کمبود بسیار زیاد کرانه‌های آزاد برای گردشگران و حتی شهروندان بومی استان‌های ساحلی، نبود تجهیزات و سازه‌های مناسب برای جمع‌آوری و حمل و دفن یا استحاله زباله‌های ساحلی به ویژه در روزهای آخر هفته و تعطیلات تابستانی، کمبود و ضعف کلی زیربنای حمل و نقل ساحلی، مانند جاده‌های مناسب ساحلی، پارکینگ برای خودروها، کمبود هتل‌ها و اقامت‌گاه‌ها و غیر مجوز بودن آن‌ها، بخشی از مشکلات کرانه‌های خزر می‌باشد که پیامدهای آن بخش

عمده‌ای از توان و ظرفیت‌های تصمیم‌سازان استانداری‌ها و فرمانداری‌های ساحلی به ویژه در استان مازندران و بخش‌هایی از گیلان را پی در پی به ویژه در طول تابستان به خود معطوف می‌سازد. مجموعه این تنگناها (طبیعی) و مسایل را می‌توان در عنوان کلی به هم ریختگی و بی‌سامانی ژرف کرانه‌های خزر از آستارا تا جنوب دهانه اترک جای داد. در واقع بیشتر مسایل مذکور و دهها مساله کوچک و بزرگ جاری و روزمره در نوار ساحلی جنوب خزر را می‌توان در عنوان کلی و واقعی درهم ریختگی ساحلی جای داد.

پ. عقب ماندگی: مساله پایه‌ای کرانه مکران

در کرانه‌های گسترده‌ای که از خلیج گواتر آغاز و تا باختر شهرستان جاسک کشیده می‌شود، چونان دیگر کرانه‌های جنوب با مقیاسی کوچکتر قاچاق کالا و مواد مخدر در ابعاد گوناگون آن در جریان است. علاوه بر این، مساله ورود شناورهای صیادی پاکستانی به حریم دریایی ایران، قاچاق آبریان، درگیری‌های قومی و دست جمعی نیز گهگاه بستری برای مسایلی در مقیاس محدود و محلی می‌شود؛ اما واقع مطلب آن است که مشکل پایه‌ای و اساسی این کرانه‌ها، عقب‌ماندگی‌های همه‌جانبه فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی است که در قالب ضعف زیر بناهای حمل و نقل، بهداشت و درمان، آب و برق و گاز و تلفن (خدمات زیربنایی) زیرساخت‌های صنعتی، کار و آموزش خود را نشان می‌دهد.

پیامدهای امنیتی

- * کارکرد عمده و پایه‌ای نیروهای انتظامی در کرانه‌های شمالی خلیج فارس به ویژه کرانه‌های هرمزگان که بیشترین انرژی پرسنلی و سازمانی این نهاد را به خود معطوف می‌سازد، مبارزه با قاچاق است.
- * در حالی که نیروهای انتظامی در کرانه مکران کارکرد عمده کلیدی، گسترده و تعریف شده‌ای غیر از مبارزه با انواع قاچاق در مقیاس کوچک ندارند.
- * در کرانه‌های خزر نیز کاری عمده، اصلی و محوری برای نیروی انتظامی نمی‌توان تعریف کرد. مبارزه با قاچاق کالا و مشروبات در این خطه بیشتر گرایش به سمت مرزهای خشکی دارد؛ هزینه بالای قاچاق دریایی و دور بودن سواحل از مراکز اصلی ارسال قاچاق (جمهوری‌های آذربایجان و ترکمنستان) زمینه کشش قاچاقچیان به سمت مرزهای خشکی شده است.
- در عین حال بیشترین فشار کاری بر نیروهای انتظامی از جمله پاسگاه‌های بخش‌ها، دهستان‌ها و شهرستان‌های ساحلی و نیز دادسراها، دادگاه‌ها و پلیس راهنمایی و رانندگی، از خرداد ماه تا پایان شهریور ماه و حداکثر تا نیمه‌های مهرماه است. یعنی زمانی که گردشگری رونق گرفته به اوج می‌رسد.

ساحل‌ها و تفاوت‌های ژرف در جایگاه‌های بازرگانی

هیچ نوعی همگنی، تجانس و حتی قرابتی میان کرانه‌های خلیج فارس، خزر و مکران در نقش و جایگاه بازرگانی خارجی به چشم نمی‌خورد. چشم‌اندازها نیز به هیچ روی حاکی از چنین تناسبی نیست. در واقع وزن و حجم بندرهای خلیج فارس در صادرات - واردات به این خلیج و کرانه‌های آن نقشی ملی و بین‌المللی داده است. در حالی که نقش و جایگاه بندری‌های خزر و مکران، کارکردی محلی و حداکثر ناحیه‌ای به آن‌ها داده است.

جدول ۱۹: کالای تخصیص یافته به بنادر در سال ۱۳۹۴ در سناریوی چند قطبی (برحسب میلیون تن)

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

ماخذ: طرح جامع بنادر در بازرگانی ایران، ۱۳۸۷

جدول ۲۰: کالای تخصیص یافته به بنادر در سال ۱۳۸۸ در سناریوی چند قطبی (برحسب میلیون تن)

نام بندر	صادرات / واردات	ترانزیت	ترانشیب	کابوتاژ	مجموع
امام خمینی	۲۶/۲	۰/۱	۱/۱	۰/۷	۲۸/۱
خرمشهر	۱/۶	*	*	۰/۱	۱/۷
آبادان	۰/۱	*	*	*	۰/۲
شهید رجایی	۳۱/۲	۷/۵	۱/۸	۰/۵	۴۱/۰
شهید باهنر	۱/۶	۰/۲	*	۰/۴	۱/۹
لنگه	۰/۵	*	*	۰/۶	۱/۱
بوشهر	۱/۷	*	*	۰/۱	۱/۹
چابهار	۰/۵	۰/۹	*	*	۱/۴

۵/۵	*	*	۱/۱	۴/۴	انزلی
۲/۰	*	*	۰/۶	۱/۳	نوشهر
۶/۱	*	*	۵/۱	۱/۰	امیرآباد
۰/۵	*	*	*	۰/۵	فریدونکنار
۲/۰	۱/۳	*	*	۰/۷	سایر
۹۳/۲	۳/۴	۲/۹	۱۵/۵	۷۱/۴	کل

ماخذ: طرح جامع بنادر در بازرگانی ایران، ۱۳۸۷

چنان که بر پایه جدول ۲۰ براساس پیش‌بینی‌ها، کالای تخصیص یافته به بنادر خلیج فارس برای صادرات – واردات، ترانزیت، ترانشیپ، کابوتاژ، برای سال ۱۳۸۸، حدود ۹۰ درصد پیش‌بینی شده است، این میزان برای چابهار حدود یک درصد پیش‌بینی شده است. حتی در افق سال ۱۳۹۴ که تمهیداتی برای ایجاد توازن جایگاه و نقش بنادر بازرگانی شمال، جنوب و جنوب خاوری در نظر گرفته شده است، بنادر خلیج فارس همچنان با بیش از ۸۶ درصد همچنان نقش ملی خود را حفظ خواهند کرد.

پیامدهای راهبردی

* وابستگی نام به خلیج فارس از نظر صادرات – واردات، تهدیدی استراتژیک برای ایران است. تجربه جنگ ایران – عراق گویای بخشی از این خطر است. در دهه ۶۰ سده بیست میلادی، دولت ایران با درک این واقعیت که وابستگی به بنادر خرمشهر و آبادان در صورت تهدید عراق، خطری کلیدی برای اقتصاد ملی محسوب می‌شود، به تجهیز زیربنایی و گسترده بندرهای مشرف بر خور موسی (بندر امام) پرداخت. در تیررس بودن این خور برای هواپیمای بمب افکن عراقی در جریان جنگ تحمیلی، زمینه‌ساز، توانمندتر شدن بندرعباس و اسکله‌های شهید رجایی و باهنر شد. خارک به عنوان پایانه تقریباً انحصاری صادرات نفت خام کشور به دلیل تیررس بودن برای جنگنده‌های عراقی، بارها هدف قرار گرفت. به نظر می‌رسد با توجه به ابعاد کوچک خلیج فارس و فشردگی و تراکم تهدیدها علیه ایران، حفظ وابستگی نزدیک به مطلق به خلیج فارس، با منطق ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک سازگار نیست.

* از سوی دیگر جهتگیری استراتژیک برای تمرکز فعالیت‌های بندری در حاشیه خلیج فارس، به بهای حفظ روند توسعه نیافتگی کرانه‌های مکران و کرانه‌های جنوب خزر است.

* گسترش بنادر در سواحل مکران، همزمان با تقویت و توانمند ساختن زیربنای حمل و نقل به ویژه ایجاد شبکه ریلی، ضرورتی انکارناپذیر برای دسترسی ایران به بازار دو میلیارد نفری اقیانوس هند محسوب می‌شود. بازاری که آینده‌ای پر رونق برای آن پیش‌بینی شده است.

* ضرورت نفوذ و مشارکت عمیق اقتصادی در بازار ۳۰۰ میلیونی حاشیه خزر نیز می‌بایست زمینه‌ای برای گسترش اقدامات بندری در حاشیه‌ی جنوبی این دریا باشد. پیش‌بینی در این مورد که کدام یک از بنادر هفت گانه از جمله باکو، آستاراخان، ماخاچ قلعه، اوکتاو، نوشهر و یا انزلی تبدیل به پایتخت و محور تجاری و اقتصادی خزر خواهد شد، تا حدود زیادی به برنامه‌های ایران برای نوسازی و ساماندهی سواحل بستگی دارد.

* لازمه‌ی تبدیل ایران به گذرگاه تجاری شمال - جنوب و خاور - باختر که طی آن روسیه و اروپا، از طریق ایران، آسیای جنوبی و نیز آسیای مرکزی و قفقاز به خلیج فارس پیوند خواهد خورد، افزایش کلان مقیاس حجم بنادر مکران و جنوب خزر و زیربنای حمل و نقلی پسرکانه‌ها است.

ساحل‌ها: نابرابری‌های اجتماعی و پیامدهای سیاسی

مروری بر داده‌های موجود و قابل دسترس مرتبط با نابرابری اجتماعی، امکان شناخت ژرف و در نتیجه برنامه‌ریزی به منظور توزیع عادلانه و بهینه‌تر امکانات را مهیا می‌سازد. یکی از ویژگی‌های ایران به عنوان کشوری کم‌تر توسعه یافته، دوگانگی و یا حتی چندگانگی سطح توسعه‌ی اقتصادی - اجتماعی و یا اقتصادی - فرهنگی از نقطه نظر بخشی و ناحیه‌ای است. به عبارت دیگر فضای جغرافیایی ایران از نقطه نظر اندازه‌ی توسعه یافتگی یکسان، همگن و یکدست نیست. در کنار تهران بزرگ و استان‌های درون فلات مانند اصفهان و سمنان که در مقیاس ملی از سطح توسعه قابل قبولی برخوردارند، بیشتر استان‌های پیرامونی از جمله استان‌های ساحلی از نظر گاه شاخص‌های توسعه یافتگی در نوعی عقب ماندگی مضاعف به سر می‌برند. نگاهی به این شاخص‌ها و پیامدهای دراز مدت سیاسی ناشی از آنها و به ویژه بررسی تفاوت استان‌های کرانه‌ای از نظر گاه نابرابری‌های اجتماعی بستری برای شناخت بهتر کرانه‌های دریایی در چهارچوب هدف‌های ICZM است.

الف. کرانه‌ها و عقب ماندگی فرهنگی

بر پایه‌ی داده‌های آماری ۱۳۷۵ و ۱۳۸۵ پنج استان سیستان و بلوچستان، هرمزگان، خوزستان، گلستان و مازندران در شمار عقب مانده‌ترین واحدهای سیاسی، از نظر میزان شهروندان با سواد بالاتر از ۶ سال کشورند. گیلان از این نظر رتبه‌ی متوسطی را در اختیار دارد و تنها بوشهر نرخی بالاتر از متوسط را همانند استان‌های تهران، سمنان و اصفهان به خود اختصاص می‌دهد. لازم به یادآوری است که میانگین افراد باسواد کشور بر پایه‌ی سرشماری ۱۳۷۵، حدود ۷۹ درصد بوده است.

ب. کرانه‌ها و عقب ماندگی تخصصی

یکی دیگر از شاخص‌های نابرابری اجتماعی وضعیت مشاغل و گروه‌های شغلی است. با توجه به اطلاعات موجود در جدول ۲۱، همان گونه که از میان گروه‌های شغلی نه گانه، (شامل مقامات عالی رتبه، متخصصان،

تکنسین‌ها، کارمندان، کارکنان خدماتی، کشاورزی، صنعتگران، متصدیان و کارگران) بر می‌آید، استان تهران بیش‌ترین سهم را در برخورداری از گروه‌های شغلی یا منزلت بیشتر داراست. در میان گروه‌های شغلی مقامات عالی رتبه، تکنسین‌ها و متخصصان، کم‌ترین سهم متعلق به استان‌های آذربایجان غربی و چهارمحال بختیاری است (افروغ، ۱۳۷۸).

بر پایه‌ی جدول ۲۱ از هفت استان ساحلی، پنج استان هرمزگان، سیستان و بلوچستان، گیلان، مازندران و گلستان از نظر درصد گروه‌های شغلی مربوط به کل شاغلین یا به عبارت بهتر همبستگی میان تخصص و شغل، در ردیف کمتر از متوسط کشور قرار دارند. تنها دو استان خوزستان و بوشهر از این نظر در ردیف بالاتر از متوسط کشور جای گرفته‌اند. لازم به یادآوری است که رقم متوسط کشور ۱۳/۲۴ است. چ

جدول ۲۱: پهنه‌بندی گروه‌های شغلی مقامات عالی رتبه، متخصصان و تکنسین‌ها در کشور

منطقه	درصد گروه‌های شغلی مربوط به کل شاغلین در استان	استان‌های کشور	تعداد	درصد
۱	بیش از متوسط کشور (۱۳/۲۴+)	تهران، یزد، ایلام، بوشهر، خوزستان، سمنان، فارس کهگیلویه و بویراحمد، لرستان و کرمان	۱۰	۳۸/۴۶
۲	متوسط کشور (۱۳/۴۲)	اصفهان	۱	۳۵/۸
۳	کمتر از متوسط کشور (۱۳/۲۴-)	زنجان، مرکزی، هرمزگان، همدان، آذربایجان شرقی، غربی، اردبیل، چهارمحال و بختیاری، خراسان، سیستان و بلوچستان، گیلان، مازندران، قم، کردستان و کرمانشاه	۱۵	۵۷/۵۹

ماخذ: افروغ، ۱۳۷۸

پ. کرانه‌ها و خدمات زیربنایی

میزان برخورداری از امکانات و تسهیلات برق، تلفن و آب لوله‌کشی یکی دیگر از شاخص‌های تشخیص توسعه یافتگی است، در این زمینه استان تهران مانند بیش‌تر شاخص‌ها، ردیف نخست را در اختیار دارد. در حالی که استان سیستان و بلوچستان به عنوان یکی از استان‌های ساحلی از نظر برخورداری از امکانات زیربنایی مذکور، پایین‌ترین رتبه را به خود اختصاص می‌دهد. در عین حال استان‌های هرمزگان و سیستان و بلوچستان و بخش‌های زیادی از استان بوشهر تا ۱۳۸۷ از گاز لوله‌کشی محروم بودند.

در واقع چهار استان ساحلی سیستان و بلوچستان، هرمزگان، گیلان و مازندران از نظر دسترسی شهروندان به خدمات زیربنایی، زیر حد متوسط ملی قرار دارد. به طور متوسط ۴/۶۸ درصد مردم کشور تا سال ۱۳۷۵ به امکانات زیربنایی سه‌گانه‌ی مذکور دسترسی داشتند.

جدول ۲۲: پهنه‌بندی برخورداری از امکانات و تسهیلات حداقل برق، تلفن و آب لوله‌کشی در سطح کشور

منطقه	درصد برخورداری از امکانات مذکور	استان‌های کشور	تعداد	درصد
۱	بیش از متوسط کشور (۶۸/۴+ درصد)	تهران، زنجان، مرکزی، یزد، آذربایجان شرقی، اصفهان، ایلام، بوشهر، چهارمحال و بختیاری، سمنان، فارس، قم و کرمانشاه	۱۴	۵۳/۸۴
۲	متوسط کشور (۶۸/۴ درصد)		-	-
۳	کمتر از متوسط کشور (۶۸/۴- درصد)	هرمزگان، همدان، آذربایجان غربی، اردبیل، خراسان، سیستان و بلوچستان، کهگیلویه و بویراحمد، گیلان، لرستان، مازندران، کردستان و کرمان	۱۲	۴۶/۱۶

ماخذ: افروغ، ۱۳۷۸

ت. کرانه‌ها و درآمد سالیانه خانوارها

همچنین از نقطه نظر شاخص بسیار پراهمیت میانگین درآمد خانوارهای شهری و روستایی، دست کم تا سال ۱۳۷۵ میانگین درآمد خانوارهای شهری در استان‌های ساحلی گیلان، مازندران و سیستان و بلوچستان کمتر از متوسط ملی یا کمتر از ۱۳/۰۲۲/۵۴۳ ریال در سال برای یک خانواده‌ی بیش از ۵ نفر بوده است. در این ارتباط درآمد خانوارهای استان‌های خوزستان، بوشهر، هرمزگان و گلستان، بیش از متوسط ملی بوده است. همچنین درآمد سالیانه‌ی خانوارهای روستایی، استان‌های گیلان، مازندران، گلستان، خوزستان و هرمزگان بالاتر از متوسط ملی بود و دو استان بوشهر و سیستان و بلوچستان زیر حد متوسط ملی جای گرفته بودند. متوسط درآمد سالیانه خانوار روستایی تا سال ۱۳۷۵ حدود ۸۸۹۳۶۱۴ ریال اعلام شد.

پیامدهای سیاسی

* استان ساحلی سیستان و بلوچستان به ویژه شهرستان چابهار از نقطه نظر شاخص‌های نابرابری‌های اجتماعی تا ۱۳۸۷، پایین‌ترین رتبه‌های ملی را به خود اختصاص داد. با توجه به این که این استان از نظر شاخص‌های سیاسی - امنیتی، واگراترین استان کشور به شمار می‌رود، روی هم افتادگی این دو، زمینه‌های نامناسبی را برای بیش‌تر کردن شکاف‌های شهروندان بلوچستان نسبت به هسته‌ی مرکزی دولت فراهم می‌آورد.

* توفیق هدف‌های ICZM در عمل، نیازمند ارتقای سطح فرهنگی شهروندان استان‌های ساحلی است؛ این در حالی است که کم‌ترین میزان سود عمومی منطبق بر شهرستان‌های استان‌های ساحلی است.

* کمبود تخصص به ویژه در استان‌های حوزه‌ی خزر به ویژه کمبود معنی‌دار کامل تخصص‌های مرتبط با ICZM، مشکل بزرگ در اجرا به ویژه نظارت بر روند و فرآیندها و جریان مدیریت است. جذب متخصص از کشورهای با سابقه در این زمینه در کوتاه مدت می‌تواند این کمبود را جبران نماید، اما در میان مدت، استان‌های ساحلی نیازمند خود کفایی در این زمینه هستند.

* شاخص‌های نابرابری‌های اجتماعی نشان می‌دهد که استان‌های ساحلی جنوب خزر در شمار نواحی کمتر توسعه یافته کشور به شمار می‌روند. آب و هوای معتدل و فضای سبز محیطی و جنگلی تا حدود زیادی فقر و کمتر توسعه یافتگی این استان‌ها را پوشانده است.

میان سه کرانه‌ی دریایی ایران تفاوت‌های گوناگونی از نظر گاه شاخص‌های طبیعی، اقتصادی، اجتماعی و استراتژیک وجود دارد. هر برنامه ریزی جامع محیطی به ویژه طرح مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی، ناگزیر به درک و شناخت این تفاوت‌های ژرف و برخی تشابهات میان آنهاست. جدول ۲۳ این تفاوت‌ها را در قالبی بسیار کوتاه عرضه می‌کند.

جدول ۲۳: تفاوت‌های سه کرانه‌ی دریایی ایران

خلیج فارس	خزر	عمان
فضای استراتژیک پیرامونی	امنیت تاریخی/ در حال گذر	پرت و در حاشیه
گسترده، فشرده و دارای مقیاس	بسیار محدود و محلی	پشتیبان خلیج فارس
استراتژیک	درهم ریختگی و نابسامانی	عقب ماندگی تاریخی
قاجاق کالا	محدود	محدود
ملی و بین‌المللی (حیاتی)	کشاورزی، گردشگری	تعریف نشده
نقش - گازی، بازرگانی، تجاری، ماهیگیری	در حال اشباع	خلوت تا نهی، بسیار پایین
تراکم نسبی جمعیت		
خلوت با تراکم پایین		

دست کم سه نتیجه استراتژیک از مقایسه کارکردها و هویت این ساحل‌ها به دست می‌آید که در برنامه‌ریزی‌های محیطی به ویژه برای غله بر چندگانگی توسعه اقتصادی - اجتماعی ملی و نیز کاستن از نیروی واگرایی و توانمندتر ساختن همگرایی می‌توان از آن سود برد:

۱- کرانه‌های دریایی عمان (مُکران) از گواتر تا خاور جاسک و سیریک نه تنها کمتر توسعه یافته‌ترین کرانه دریایی ایران است. بلکه به اغلب احتمال بر پایه شاخص‌های همه جانبه توسعه اقتصادی - اجتماعی، عقب

افتاده‌ترین ناحیه ایران به شمار می‌رود. طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی برای دسترسی به هدف‌های خود مبنی بر ساماندهی ساحل‌های کشور، این مهم را باید در صدر اولویت‌های خود قرار دهد.

۲- کرانه خزر از آستار تا کیشهر پر تراکم‌ترین و شلوغ‌ترین کرانه ایران و از نقطه نظر جمعیتی به مرحله اشباع جمعیتی نزدیک شده است. این محدوده برخلاف چشم‌انداز سرسبز طبیعی از نقطه نظر برخی شاخص‌های اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی منطقه‌ای کمتر توسعه یافته محسوب می‌شود؛ اما آن چه بیش از هر پدیده دیگری در نوار ساحلی خزر به چشم می‌خورد، به هم ریختگی و بی‌سامانی همه جانبه این کرانه است.

۳- وابستگی همه جانبه کشور به خلیج فارس و کرانه‌های آن، از نقطه نظر شاخص‌های ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک برای ایران دارای اهمیت راهبردی است. به گونه‌ای که در طرح و برنامه‌های کلان ملی تعدیل آن به نفع دو کرانه دیگر می‌بایست مد نظر قرار گیرد.

منابع فصل هفتم

- ۱- افروغ، عماد (۱۳۷۸). طرح جامع تقسیمات کشوری: گزارش اجتماعی - فرهنگی تهران: اداره‌ی کل تقسیمات کشوری وزارت کشور.
- ۲- باری‌یر، جولیان (۱۳۶۳). اقتصاد ایران. (تقوی، تیموری، نفیسی، مترجمین) تهران: موسسه‌ی حسابرسی سازمان صنایع ملی و سازمان برنامه.
- ۳- جوان، جعفر (۱۳۸۰). جغرافیای مشهد: جهادی دانشگاهی مشهد.
- ۴- خلاصه گزارش جمعیت و وسعت شهرستان چابهار (۱۳۸۵). اداره‌ی کل تقسیمات کشوری وزارت کشور جمهوری اسلامی ایران.
- ۵- خلاصه‌ی گزارش منابع آب سال‌های ۱۳۷۵، ۱۳۸۰، ۱۳۸۲، تهران: وزارت نیرو (بدون تاریخ انتشار).
- ۶- خلاصه‌ی گزارش وضعیت زلزله خیزی ایران (۱۳۷۹). تهران: سازمان انرژی اتمی ایران.
- ۷- دانه‌کار، افشین (تیر و مرداد ۱۳۸۴). طرح مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی کشور (ICZM): راه طی شده و چشم‌انداز آینده. مجله‌ی بندر و دریای (شماره‌ی ۱۲۷ - ۱۲۶).
- ۸- سالنامه‌های آماری ۱۳۶۵ و ۱۳۷۵ استان بوشهر. مرکز آمار ایران.
- ۹- سالنامه‌های آماری ۱۳۶۵ و ۱۳۷۵ گیلان. مرکز آمار ایران.
- ۱۰- سالنامه‌های آماری ۱۳۶۵ و ۱۳۷۵ مازندران. مرکز آمار ایران.
- ۱۱- سالنامه‌های آماری ۱۳۶۵ و ۱۳۷۵ هرمزگان، مرکز آمار ایران.
- ۱۲- سالنامه‌های آماری ۱۳۶۵ و ۱۳۷۵ خوزستان، مرکز آمار ایران.
- ۱۳- طرح جامع بنادر بازرگانی ایران (۱۳۸۷)، تهران: سازمان بنادر و دریانوردی، اداره‌ی کل مهندسی سواحل و بنادر کشور.
- ۱۴- طرح جامع تقسیمات کشوری (۱۳۷۸)، تهران: اداره‌ی کل تقسیمات کشوری وزارت کشور.

فصل هشتم

پیامدهای محیط زیستی جنگ و

نظامی گری در

خلیج فارس

چیرگی بر چالش‌های کرانه‌های ایران بدون در نظر گرفتن چشم‌اندازهای استراتژیک - امنیتی آن امکان‌پذیر نیست. جاذبه‌های ژئوپلیتیک، ژئواستراتژیک و به ویژه ژئواکونومیک خلیج فارس، بسترها و ضرورت‌های کشتی‌نروهای نظامی - دفاعی را به سوی این کرانه‌ها مهیا ساخته‌اند. همین پدیده نیز به نوبه خود زمینه‌ای برای چالش‌های خاص محیط زیستی شده است. در این بخش، طی دو فصل پیامدهای جنگ و نظامی‌گری در کرانه‌های کشور مورد بررسی قرار گرفته است.

براساس دیدگاه سازمان ملل متحد، منابع اصلی آلودگی‌های دریایی را می‌توان در پنج رده‌ی بسیار کلی

جای داد:

۱- دفع فاضلاب خانگی، صنعتی و مواد زاید کشاورزی؛

۲- دفع ارادی مواد زاید و یا ناشی از فعالیت شناورها؛

۳- اختلال در محیط دریا از طریق اکتشاف و استخراج مواد نفتی و معدنی؛

۴- دفع مواد زاید رادیواکتیو ناشی از مصارف صلح‌آمیز انرژی هسته‌ای؛

۵- بهره‌برداری‌های نظامی از دریا. (چرچیل ولو، ۱۳۶۷، ۴۱۱)

تا آنجا که به نیروهای نظامی و انتظامی به ویژه نیروی دریایی بر می‌گردد، این نیروها کارکردهای گوناگون اما شناخته شده‌ای دارند. نظامیان از طریق مانور و آزمایش تسلیحات، مین‌گذاری سواحل و بنادر به هنگام ضرورت، جنگ، بمباران‌های ساحلی و انهدام نفت کشتها، استفاده از بستر دریا برای شنود، استفاده از قوای بازدارنده هسته‌ای در شناورهای سطحی و زیر سطحی، آزمایش تسلیحات به ویژه استقرار گسترده در درازای کرانه‌ها بر محیط زیست دریایی و ساحلی تأثیر می‌گذارند.

اما کارکرد بخش نظامی در آلودگی دریاها و کرانه‌ها پنهان نبوده و از جمله تحت تأثیر ۳ عامل اساسی

است:

۱- میزان توانایی‌های نظامی دولت‌ها؛ آشکار است که میان این توانایی و شعاع عملکرد نیروهای نظامی

پیوند مستقیمی برقرار است. بر این پایه می‌توان قدرت‌های نظامی را از نظر شعاع آلوده سازی‌ها در چهار گروه

قدرت‌های فرا منطقه‌ای، ملی و محلی جای داد. چنان که شعاع عملکرد نیروهای نظامی ایالات متحده به ویژه

نیروی دریایی استراتژیک آن کشور دارای ابعادی جهانی است؛ اما توانایی مانور نیروهای دریایی فدراتیو

روسیه، بریتانیا، فرانسه و چین محدودتر است. باید در نظر داشت که میان کشورهای ساحلی تنها کمتر از ۱۰۰

کشور دارای نیروی دریایی می‌باشند که توانایی و شعاع عملکرد بیشتر آن‌ها محلی و در حد گارد ساحلی است

۲- میزان آسیب‌پذیری دریاها و کرانه‌ها از ناحیه تهدیدها و رویدادهای نظامی، تحت تأثیر مستقیم میزان ثبات و آرامش منطقه‌ای است بر این پایه، اقیانوس‌ها، دریاها، خلیج‌ها و دریاچه‌ها را می‌توان در گروه مناطق با ثبات بسیار، با ثبات شکننده، بحرانی و در حال جنگ جای داد.

۳- از سوی دیگر برخی از دریاها و کرانه‌های پرت و دور افتاده در حاشیه‌های اقیانوس‌های منجمد شمالی و جنوبی و مرکز اقیانوس آرام، محل آزمایش انواع تسلیحات بوده و از این نظر خارج از طبقه‌بندی مذکور قرار می‌گیرند.

اما تا آنجا که به دریاها و کرانه‌های سه گانه ایران یعنی خلیج فارس، دریای عمان و تا حدودی دریای خزر بر می‌گردد، همه عوامل دست به دست داده‌اند تا بر میزان آسیب‌پذیری و شکنندگی این دربارها و کرانه‌هایشان بیفزایند. نظر گاه اصلی این فصل، بررسی همه جانبه پیامدهای نظامی‌گری در خلیج فارس و دریای خزر و سواحل این دریاست.

پیامدهای ساحلی نظامی‌گری در خلیج فارس

فضای سیاسی و اجتماعی هشت کشور پیرامونی خلیج فارس، به دلایل گوناگون، امنیتی است. در این زمینه فرمانده پیشین سپاه پاسداران انقلاب اسلامی ایران، ضمن بررسی وضعیت نظامی کشورهای منطقه‌ی خلیج فارس در سال ۱۳۸۰ می‌نویسد.

" ایران اسلامی با داشتن جمعیت ۶۵ میلیون نفری و موقعیت برتر جغرافیایی و نظام مقتدر و انقلابی و داشتن نیروهای مسلح کارآمد و با تجربه هشت سال دفاع مقدس و حدود ۷ میلیون نفر بسیجیان وفادار و داشتن صنایع فن‌آوری نظامی بومی که قادر است تجهیزات مورد نیاز نیروهای مسلح را تولید کند و دانشگاه‌های نظامی که مشغول تربیت و آموزش نیروهای مسلح می‌باشند، از قدرت نظامی کافی برای دفاع از کشور ایران و کمک به تأمین صلح و امنیت پایدار در منطقه حساس خلیج فارس برخوردار است.

شورای همکاری خلیج فارس از حیث واگذاری بالاترین بودجه برای خرید تجهیزات نظامی و تبدیل کردن کشورهای جنوبی خلیج فارس به انبارهای تسلیحاتی خارج از ظرفیت منطقه، مقام ردیف اول را به خود اختصاص داده است." (صفوی، ۱۳۸۰، ۸۴ - ۸۳).

پایگاه‌های نظامی و پیامدهای محیط زیستی

نقش و کارکرد اصلی نظامی در حوزه خلیج فارس از ۱۹۹۰ به ویژه پس از ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ در اختیار ایالت متحده بوده است. نخستین پیامدهای نظامی‌گری در پیرامون خلیج فارس از بندرعباس تا الغنم را می‌توان

به عنوان واقعیتی قابل لمس، عینی و بس آشکار در چشم‌انداز پایگاه‌های پر شمار نظامی یافت. پایگاه‌های نظامی بزرگ و کوچک در پیرامون خلیج فارس (غیر ایران)، تا مارس ۲۰۰۸ عبارت بود از:

الف) امارات متحده عربی: ابوظبی ۱، دلما ۲، بندر زید ۳، عجمان ۴، بندر راشد ۵، جبل علی ۶، فجیره ۷، سکر ۸، شارجه ۹، خورفکا ۱۰ و بندر طویلا ۱۱؛
 ب) بحرین: جفیر ۱۲ و منامه ۱۳؛
 ج) عراق: بصره ۱۴ و ام‌القصر ۱۵؛

-
۱. Abu Dhabi
 ۲. Daima
 ۳. Zayed
 ۴. Ajman
 ۵. Rashid
 ۶. Jebel Ali
 ۷. Fujariah
 ۸. Sakkar
 ۹. Sharjah
 ۱۰. Khor Fakkan
 ۱۱. Tawila
 ۱۲. Al Juffayr
 ۱۳. Manama
 ۱۴. Basra
 ۱۵. Umm Qasr

د) عربستان: جبیل ۱۶، القطیف ۱۷، ظهران ۱۸، رأس التنوره ۱۹، الدمام ۲۰، رأس المشیاب ۲۱. علاوه بر این در ساحل دریای سرخ (بحر احمر) پایگاه‌های جدّه ۲۲، الواجه ۲۳ و ینبع ۲۴ نیز دایر است. پایگاه بزرگ هوایی شاهزاده سلطان نیز به عنوان بزرگترین پایگاه هوایی منطقه، در اختیار نیروهای ایالات متحده است؛

ه) عمان: سب و دام، رایسات، جزیره ی غنم، خصب ۱، اکوی و مسقط؛

و) قطر: دوحه ۲ و عدید؛

ز) کویت: الدامی، شوخیخ و فیلکه.

بیشتر این پایگاه‌ها در اختیار تفنگداران ایالات متحده و بریتانیا است. از جمله:

* پایگاه‌های بحرین - ایالات متحده؛

* پایگاه ظهران - ایالات متحده؛ این پایگاه یکی از پایگاه‌های بزرگ خلیج فارس است که وظیفه پاسداری از شمال خاوری عربستان را که دارای تأسیسات حیاتی مانند: پالایشگاه‌های رأس التنوره و الفجی با تأسیسات رأس التنوره به عنوان بزرگترین بندر صادراتی نفت جهان، تأسیسات بندر تجاری و نفتی الدمام، آب شیرین کن‌ها، خطوط لوله نفتی ظهران به ینبع و در مجموع تأسیسات بسیار بزرگ استخراج، تولید و حمل نفت خام عربستان به سراسر جهان را به عهده دارد؛

* پایگاه‌های اطلاعاتی و کنترل جزیره الغنم و خصب در دهانه تنگه هرمز که در اختیار بریتانیا است؛

* پایگاه نظامی مصیره که پیش از این در اختیار بریتانیا بود و از ۱۹۷۷ به ایالات متحده واگذار شد.

۱۶. Al Jubayl

۱۷. Al Qatif

۱۸. Al Zahran

۱۹. Ra's Tannura

۲۰. Ad Dammam

۲۱. Ra's Al Mishab

۲۲. Jeddah

۲۳. Al Wajh

۲۴. Yanbo

۱. Al Khasab

۲. Doha

باید در نظر داشت که: " آمریکا و قدرت‌های دریایی غرب، اجازه بهره‌برداری از کلیه پایگاه‌های دریایی و هوایی کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس را دارند. چنانکه در بحر ان عراق و کویت شاهد بودیم که نیروهای غربی اعم از دریایی و هوایی از پایگاه‌های عربستان، امارات متحده عربی، بحرین، قطر و عمان استفاده کردند." (صفوی، رحیم، ۱۳۸۰).

روشن است که حضور فشرده ایالات متحده و بریتانیا در پایگاه‌های پیرامونی خلیج فارس که از روندی گسترش یابنده نیز برخوردار است، پدیده‌ای زودگذر و تنها در پیوند با تحولات اخیر به ویژه پس از ۱۱ سپتامبر نیست. موضع‌گیری ایالات متحده در ارتباط با حضور نظامی در پایگاه هوایی شاهزاده سلطان در پادشاهی سعودی و پایگاه عدید قطر بر این برداشت و پیش‌بینی صحه می‌گذارد.

* هنگامی که در ماه‌های پایانی سال ۲۰۰۲، خبرهایی درباره پایان دادن به حضور نظامیان ایالات متحده در پایگاه هوایی شاهزاده سلطان منتشر شد، هر بار هم ایالات متحده و هم سعودی‌ها منکر این رویداد شدند. حتی هنگامی که در ژانویه ۲۰۰۳، فرماندهی مرکزی ارتش ایالات متحده اعلام کرد که از این پس سربازان زن آمریکایی موظف نیستند در بیرون از پایگاه نظامی از پوشش چادر استفاده کنند، سعودی‌ها بر خلاف فضای حاکم بر جامعه سنتی عربستان، حاضر به رویارویی با این اقدام نشدند. حتی هنگامی که وزیر دفاع ایالات متحده در ماه دسامبر ۲۰۰۲ برای عقد قرارداد امنیتی استفاده از پایگاه عدید به دوحه رفت و شایعات فراوانی پیرامون انتقال وظایف پایگاه شاهزاده سلطان به پایگاه عدید قطر منتشر شد، تحلیل‌گران معجب هرگز شایعات مرتبط به پایان حضور ایالات متحده در عربستان را جدی نگرفتند. آشکار است که بر پایه‌ی منطق ژئوپلیتیک، قطرن می‌تواند جایگزین عربستان شود. زیرا واشنگتن برای پاسداری از منطقه و گذرگاه‌های نفت خام، به عمق استراتژیک عربستان نیازمند است.

* اما ایالات متحده در عین پیوندهای ویژه با سعودی‌ها، برای متنوع ساختن پایگاه‌های نظامی در دسترس برای مقاصد استراتژیک می‌کوشد. خطر فروپاشی سعودی‌ها به ویژه با افزایش تهدیدها از جانب بنیادگرایان و یا کاستن از روند موج نفرت از ایالات متحده در عربستان، واشنگتن را وادار کرده است تا در پی یافتن پایگاه‌های جدید خارج از مرزهای این هدایت کننده شورای همکاری نیز باشد. پایگاه عدید از آن جمله است.

پایگاه عدید از سال ۲۰۰۰ در اختیار آمریکایی‌هاست، اما از ۲۰۰۳ در پی دیدار وزیر دفاع ایالات متحده از دوحه و امضاء موافقت‌نامه‌ی امنیتی، استفاده آمریکایی‌ها از عدید و در پایگاه دیگر قطر جنبه‌ی رسمی یافت. به جز عدید، پایگاه بزرگ "اسیلیه" قطر نیز در اختیار تفنگداران آمریکایی است و مانور نگاه به درون، در همین پایگاه به اجرا در آمد. از سوی دیگر سلطان نشین عمان نیز در سال ۲۰۰۱ موافقت‌نامه نظامی ۱۰ ساله‌ای با واشنگتن منعقد نمود که بر پایه‌ی آن تفنگداران آمریکایی حق استفاده از تمام پایگاه‌های عمان را به دست

آوردند. هم اکنون سلطان نشین عمان در استان "المصنغه" در حال ساخت پایگاه بزرگی است که برای بمب افکن‌ها و هواپیماهای سوخت رسان قابل استفاده است. در عین حال کویت نیز علاوه بر پایگاه‌های موجود، در حال آماده‌سازی اردوگاه ویژه‌ای برای تمرینات نظامی آمریکاییان در جنوب کشورش است. (سلامه، ۲۰۰۳، ۵۰-۲۱).

در یک جمع‌بندی کوتاه در مورد حضور نیروهای ایالات متحده به ویژه پس از ۱۱ سپتامبر در خلیج فارس می‌توان گفت: نخست آن که سیستم، نوع آرایش و ساختار استقرار ارتش ایالات متحده در این منطقه کاملاً برای جنگ با ارتش کلاسیک تدارک دیده شده و هیچ شباهتی برای جنگ علیه تروریسم ندارد. این نوع آرایش پس از جنگ با عراق همچنان به قوت خود باقی است. دوم آن که چنین حضوری نمی‌تواند موقت و ناپایدار باشد. به عبارت دیگر ابعاد این حضور به شکلی است که نشان دهنده حضوری دائمی است. اما ویژگی‌ها و پیامدهای محیط زیستی اسن پایگاه‌ها در کرانه‌های دریای کوچک فارس، گوناگون و در عین حال ویرانگر است.

الف) اشغال فضا

میانگین فاصله فضایی میان پایگاه‌های نظامی در شمال و جنوب خلیج فارس اندکی بیش از ۶۰ کیلومتر است. در واقع خلیج فارس از نقطه نظر تراکم نسبی پایگاه‌های نظامی اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی حتی در اوج نظامی‌گری این کشور، ۴/۸ برابر بیشتر از این میزان بوده است. میانگین‌های فاصله پایگاه‌های نظامی ایالات متحده نیز تا مارس ۲۰۰۶ در جنوب خاوری این کشور به عنوان نظامی‌ترین منطقه ایالات متحده، بیش از ۵ برابر میانگین‌های خلیج فارس است.

تراکم بالای اشغال کرانه‌ها از سوی نظامیان برای مقاصد امنیتی، ضمن آن که بهترین کرانه‌ها را از نقطه نظر شاخص‌ها و چشم‌اندازهای طبیعی در بر می‌گیرد، پیامدهای محیط زیستی فراوانی نیز در بردارد که در ادامه همین نوشته بررسی خواهد شد.

ب) رشد نظامی‌گری

دولت‌های پیرامونی خلیج فارس، بخش عمده‌ای از درآمد گرانبها و تجدید ناپذیر ناشی از فروش نفت خام را در شکل‌های گوناگون در اختیار بخش نظامی قرار می‌دهند. از این نظر این کشورها رتبه‌ی نخست را میان تمام کشورهای کمتر توسعه یافته و یا در حال توسعه دارا هستند. به عنوان نمونه: "نرخ رشد هزینه‌های نظامی در خاورمیانه در سال ۲۰۰۳، بیش از ۱۰ درصد ارزش واقعی آن بوده است" (لطیفیان، ۱۳۸۳، ۲۰-۱). مهمترین افزایش، در هزینه‌های تسلیحاتی کویت که هم پیمان استراتژیک آمریکا در خلیج فارس می‌باشد، رخ داد.

کویت هزینه‌های نظامی خود را در سال ۲۰۰۳، ۳۶ درصد نسبت به ارزش واقعی سال پیش از آن افزایش داد. (پیشین، ۱۹).

بودجه رسمی و مستقیم عربستان سعودی در سال ۲۰۰۲، حدود ۳/۲۱ میلیارد دلار بوده که این میزان، در صورت استفاده درست، بیسواد را در تمام کشورهای عرب و آفریقای ساوان ریشه کن می‌نمود. ایران نیز تنها در سال‌های ۱۹۸۰ تا ۱۹۸۸، حدود ۱۶۷۰ میلیون دلار سلاح، تنها از کشور چین خریداری کرد. این رقم میان سال‌های ۱۹۸۷ - ۱۹۹۰ به رقم ۲۳۰۰ میلیون دلار رسید (Cordesman, ۱۹۹۶).

جدول ۲۴: قراردادهای واردات تسلیحات به ایران طی سال‌های ۱۹۸۳-۲۰۰۲ بر مبنای میلیون دلار آمریکا

کشور مبدا	چین		روسیه		بریتانیا، فرانسه آلمان، ایتالیا		سایر کشورهای اروپایی		سایر کشورها		مبلغ کل	
	واردات	قرارداد	واردات	قرارداد	واردات	قرارداد	واردات	قرارداد	واردات	قرارداد	واردات	قرارداد
۱۹۸۶-۱۹۸۳	۱۱۶۵	۱۸۴۵	۱۰۰	۱۰	۴۶۰	۸۶۵	۳۲۸۵	۳۸۳۵	۲۲۵۰	۲۳۸۵	۷۲۶۰	۸۹۴۰
۱۹۹۰-۱۹۸۸	۲۵۰۰	۲۳۰۰	۱۱۰۰	۳۵۰۰	۵۰۰	۲۰۰	۱۹۰۰	۱۲۰۰	۱۸۰۰	۱۶۰۰	۷۸۰۰	۸۸۰۰
۱۹۹۴-۱۹۹۱	۱۱۰۰	۴۰۰	۲۴۰۰	۱۲۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۳۰۰	۹۰۰	۳۰۰	۹۰۰	۳۹۰۰	۲۷۰۰
۱۹۹۷-۱۹۹۴	۸۰۰	۹۰۰	۷۰۰	۲۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۲۰۰	۳۰۰	۱۹۰۰	۱۶۰۰
۱۹۹۹-۱۹۹۶	۷۰۰	۸۰۰	۷۰۰	۲۰۰	—	۰	۳۰۰	۱۰۰	—	۰	۱۷۰۰	۱۱۰۰
۲۰۰۲-۱۹۹۹	—	۱۰۰	۴۰۰	۱۰۰	—	۳۰۰	—	۱۰۰	۳۰۰	۴۰۰	۷۰۰	۱۰۰۰

ماخذ: Cordesman, ۱۹۹۶

اما پیامد اصلی نظامگیری در این منطقه که با افزایش تلاش‌ها برای ایجاد پایگاه‌های جدید و بانوسسازی پایگاه‌های قدیمی همراه است، حاکمیت فضای امنیتی براندیشه دولتمردان، تصمیم‌سازان، برنامه‌ریزان و در مجموع دولت - ملت‌های منطقه است. این حاکمیت به ویژه در میان دولت - ملت‌های استقلال‌گرا، مانند ایران به چشم می‌خورد. چنین فضایی رشد و توسعه اقتصادی را در مرتبه‌های پایین‌تر از مقوله امنیت قرار می‌دهد و دست نظامیان را برای دخالت همه جانبه در امور باز می‌گذارد.

پ) افزایش حساسیت‌های منطقه

استقرار ایالات متحده در پایگاه‌های نظامی کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان، موجبات افزایش حساسیت‌های مردم منطقه شده است. چنین روندی، چشم‌اندازهای امنیتی را در کشورهای منطقه ناپایدار و زمینه‌های رشد تروریسم را مهیا کرده است در حین حال موج خشونت و مبارزه با ایالات متحده را افزایش خواهد داد. این موج را می‌توان در رویدادهای پس از ۱۱ سپتامبر در منطقه در قالب چندین رویداد مشاهده کرد. از جمله:

- * رویداد حمله به ناو فرانسوی (لیمبورگ) در نزدیکی ساحل یمن؛
- * حمله به ناو نظامی ایالات متحده مستقر در بندر عدن و کشته شدن تفنگداران آمریکایی؛
- * حمله به تفنگداران آمریکایی در جزیره فیلکه کویت؛
- * حملات بی‌وقفه به تفنگداران آمریکایی در عراق.

با افزایش حساسیت‌ها و مخالفت‌ها، دولت‌های شورای همکاری خلیج فارس، اقدامات بیشتری را برای امنیت نیروهای آمریکایی و بریتانیایی به عمل می‌آورند. چنان که کویت در نیمه دوم سال ۲۰۰۲، منطقه‌ای برابر با یک چهارم مساحت کشورش را به خاطر پاسداری از سلامت نیروهای آمریکایی، منطقه منع آمد و شد اعلام کرد. این بزرگترین طرح یک کشور مستقل برای پاسداری از نظامیان کشوری دیگر در خاک خود طی ۶۰ سال گذشته بوده است.

ارزش‌های استراتژیک کرانه‌های خلیج فارس برای ایران

میان هفت استان ساحلی ایران، سه استان خوزستان، بوشهر و هرمزگان، نه تنها از موقعیت راهبردی برخوردارند، بلکه منطقه حیاتی ایران به خاطر کارکردهای اقتصادی به شمار می‌روند این منطقه در مقیاس کلی به دو بخش تقسیم می‌شود؛ از جزیره قشم تا خاور بی بی حکیمه، در طول خشکی و فلات قاره خلیج فارس، میدان‌های گاز طبیعی، فشردگی و تراکم قابل ملاحظه‌ای دارند؛ چنان که میدان گاز پارس جنوبی، بزرگترین میدان گاز جهان به شمار می‌رود. اما از بی بی حکیمه تا دهلران و دشت عباس، میدان‌های نفتی جایگزین میدان‌های گازی می‌شوند. استان هیدروکربنی کشور به ویژه خوزستان مرکزی و جنوب باختری، گچساران (دوگنبدان) و فلاق قاره خلیج فارس، دست کم از ۱۳۳۲ خورشیدی تاکنون، نقشی حیاتی در اقتصاد و سیاست کشور داشته است (کریمی پور، ۱۳۸۱، ۸-۱۴۷).

دلایل نقش حیاتی استان هیدروکربنی کشور، در نیمه سده‌ی اخیر را می‌توان در کارکردهای زیر جستجو

نمود:

منبع اصلی ارزآوری

در حالی که در فاصله سال‌های ۱۳۳۴ تا ۱۳۴۱، عواید نفت حدود ۶۲/۵ درصد از سرمایه مالی قابل استفاده به ارز خارجی را تشکیل می‌داد، درصد نفت در ترکیب صادرات کل کشور طی ۱۳۴۱، ۱۳۵۱ و ۱۳۵۶ به ترتیب ۷۷ درصد، ۸۵ درصد و ۹۸ درصد بود (کاتوزیان، ۱۳۶۸، ۲۵۶). از ۱۳۵۸ تا ۱۳۸۷ نیز نسبت عایدی نفت در ترکیب صادرات کشور، هیچ‌گاه از ۷۵ درصد پایین‌تر نرفت. در واقع چنان چه فرض شود در آمد ارزی نفت قطع می‌شد، ایران برای تحقق ۳۰ میلیارد دلار هزینه‌های نفتی مصوب مجلس برای سال مالی ۱۳۸۵ کل کشور

(تله تکست شبکه سوم، ۱۳/۱۲/۸۴)، که سود خالص به شمار می‌رود، به صادرات کالای غیر نفتی به میزان دست کم ۲۸۰ میلیارد دلار در این سال نیازمند بود. این در حالی است که استان نفتی ایران، منبع تمام این درآمدهای ارزی است.

در این منطقه، منابع و ذخایر زیرزمینی فشرده و حوضچه‌های هیدروکربنی گسترده‌ای قرار گرفته‌اند که تقریباً تمام منابع شناخته شده ایران را در بر می‌گیرند. ارزش این ثروت ملی در حال حاضر ده‌ها برابر بیشتر از تمام درآمدهای گوناگون غیر نفتی است که به زحمت به ۶ یا ۷ میلیارد دلار می‌رسد.

محور صادرات – واردات کشور

در مجموع حدود ۹۱ درصد واردات و بیش از ۹۳/۷ درصد صادرات کشور از نقطه نظر وزنی، در دوره بیست سال ۱۳۶۴-۱۳۸۴، از پایانه‌های دریایی مستقر در سه استان نفتی – گازی ایران بارگیری و تخلیه شد (کریمی‌پور، ۱۳۸۴، ۱۱). پایانه‌های خارک و خارکو، سیری و لاوان، به طور مطلق صادرات نفت را در اختیار دارند. همچنین از ۱۲ بندر اصلی اختصاص یافته به صادرات – واردات کالاهای غیر نفتی خام کشور، هشت بندر در کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان قرار گرفته‌اند. در فاصله سال‌های ۱۳۷۷ – ۱۳۸۲، سهم نسبی کالا در بنادر جنوب و شمال، به ترتیب ۷۵ و ۲۵ درصد بود. این در حالی است که کالاهای تخصیص یافته به بنادر جنوب در ۱۳۹۴ بر پایه‌ی سناریوی چند قطبی، ۱۳۹/۶ میلیون تن از مجموع ۱۵۸/۸ میلیون خواهد بود (طرح جامع بنادر بازرگانی، ۱۳۸۷)

جدول ۲۵: پیش‌بینی وزن و ارزش صادرات و واردات کالاهای غیرنفتی در الگوهای مختلف در سال

۱۳۹۴ خورشیدی

سال ۱۳۹۴	ارزش / وزن	صادرات غیر نفتی	واردات	جمع صادرات و واردات	کسری تراز بازرگانی
ارزش (به میلیون دلار)	۲۱۱۵۰ / ۱	۵۲۶۱۲	۳۹۶۳۲ / ۳	۶۰۷۸۲ / ۴	۱۸۴۸۲
الگوی VAR	وزن کل (هزار تن)	۴۳۸۲۲	۵۳۱۲۶	۱۰۵۷۲۸	—
	وزن تجارت دریایی	۱۰۴۹۱ / ۶	۵۰۴۲۵	۹۴۳۴۷	—
الگوی نسبت‌ها	ارزش (به میلیون دلار)	۲۶۰۹۹	۴۴۹۵۷ / ۹	۵۵۴۴۴۹ / ۵	۳۴۴۶۶ / ۳
	وزن کل (هزار تن)	۲۱۹۰۴	۶۰۲۶۵	۸۶۳۶۴	—
	وزن تجارت دریایی	۳۱۵۲۷ / ۵	۵۷۲۰۱	۷۹۱۰۵	—
الگوی رشد شتابان	ارزش (به میلیون دلار)	۷۸۴۳۷	۶۰۶۱۶ / ۵	۹۲۱۴۴ / ۱۰	۲۹۰۸۹
سازمان مدیریت و برنامه ریزی	وزن کل (هزار تن)	۶۵۸۲۰	۸۱۲۵۵	۱۵۹۸۶۲	—
	وزن تجارت دریایی	۷۷۱۲۴	۱۴۲۹۴۴	۱۴۲۹۴۴	—

ماخذ: طرح جامع بازرگانی، ۱۳۸۷.

قطب تامین انرژی داخلی

تقریباً تمام نفت خام مورد نیاز پالایشگاه‌های کشور، غیر از نفت شهر و نیز بخش اصلی گاز مصرفی طبیعی داخلی در بخش‌های خانگی و صنعتی و نیز گاز و فرآورده‌های گازی صادراتی کشور، از همین منطقه به دست می‌آید.

قطب تولید کشاورزی و شیلات

استان هیدروکربنی کشور در عین حال بزرگترین تولید کننده‌ی فرآورده‌های شیلاتی و تنها قطب تولید نیشکر و یکی از سه قطب اصلی تولید غلات کشور است. اما استان هیدروکربنی کشور با وجود داشتن این مزیت‌های نسبی به اعتبار مقوله‌ی تهدید، منطقه‌ای شکننده محسوب می‌شود؛ زیرا:

الف. دست کم در نیمه‌ی سده‌ی اخیر محور اصلی تهدیدهای خارجی کشور بوده است؛
ب. به اعتبار ملاحظات ژئواستراتژیک و جغرافیای نظامی، مناسب‌ترین و مساعدترین منطقه برای تحت فشار قرار دادن ایران است؛

پ. به اعتبار شاخص‌های زبانی - قومی در شمار مناطق آسیب‌پذیر کشور است. همین ملاحظات، زمینه‌ی جذب بیشترین قوای راهبردی ایران را به سوی کرانه‌های جنوبی فراهم ساخته است. این یکی نیز در قالب پایگاه‌های پرشمار نظامی - انتظامی، به هر دلیل محیط جغرافیایی کرانه‌های جنوبی را تحت تأثیر قرار داده است. از بررسی پراکنش جغرافیایی و ابعاد حضور نیروهای نظامی - انتظامی، این نیروها در خلیج فارس و بخشی از دریای عمان نتایج زیر به دست آمد.

خوزستان و پایگاه‌های نظامی ساحلی

در ازای نوار مرزی این استان ۵۳۰ کیلومتر است که ۳۰۰ کیلومتر آن را مرز مشترک زمینی (رودخانه‌ای، خشکی و هورها) با عراق تشکیل می‌دهد. ۲۳۰ کیلومتر دیگر نیز مرز مشترک با خلیج فارس است (شناسنامه‌ی امنیتی خوزستان، ۱۳۷۸: ۱۹) در ازای مرز از فکه تا بستان حدود ۶۰ کیلومتر می‌باشد که مرزی زمینی و متشکل از میله‌های مرزی است.

از بستان تا پاسگاه مرزی برزگر محدوده‌ی ۸۰ کیلومتری هور الهویزه، مرز بین المللی خشکی میان ایران - عراق است از این پاسگاه تا پاسگاه مرکزی به طول ۸۵ کیلومتر، مرز زمینی بار دیگر نمایان می‌شود. از این پاسگاه تا دهانه‌ی اروند (کانال روکا) و روبروی فار، مرز رودخانه‌ای به درازای ۷۵/۶ کیلومتر (اروند رود) قرار

گرفته است و از دهانه‌ی اروند تا کرانه‌های هندیجان یا خور حماد، مرز دریایی خوزستان به درازای ۲۳۰ کیلومتر کشیده شده است.

مرزهای خشکی و دریایی خوزستان، در مجموع نظامی‌ترین مرزهای کنونی کشور می‌باشند. در طول ۵۳۰ کیلومتری مرزهای خشکی - دریایی این استان تا اسفند ماه ۱۳۸۴، ۶۵ پاسگاه مرزی و دست کم ۱۰۸ برجک دیده‌بانی مرزی مستقر بوده است. در حالی که تا این تاریخ، از فکته تا چزابه در کنترل عملیاتی قرارگاه مقدم نیروی زمینی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی در جنوب (کربلا) بود. نیروی انتظامی نیز از تیرماه ۱۳۷۲، در پاسگاه‌های سازمانی خود مستقر شد.

یگان‌های گوناگون نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران مستقر در کرانه‌های ماهشهر، پادگان عین خوش، پادگان تپ یکم لشکر ولی عصر (عج)، پادگان تپ ۲ لشکر ۹۲ زرهی، پادگان حمید، پادگان دز، پایگاه منطقه سوم دریایی امام حسین (ع)، پایگاه نیروی دریایی خرمشهر، ۲۳۹ پایگاه بسیج و ... نوار مرزی و ساحلی خوزستان را تا سال ۱۳۸۵ به نظامی‌ترین استان کشور تبدیل کرد.

غیر از پیامدهای جنگ هشت ساله تحمیلی، نقاط و تأسیسات حساس مستقر در حاشیه‌های مرزی یکی از بسترهای گرایش نیروهای نظامی و انتظامی در منطقه است. استقرار بزرگترین پالایشگاه کشور در آبادان، تجمع کارخانجات و کارگاه‌های پتروشیمی بندر امام، آبادان، فارابی و دهها شرکت وابسته و استقرار تصفیه‌خانه‌های آب، تأسیسات گمرک، صدا و سیما و اداره‌های مرزی و تراکم میدان‌ها و شبکه‌های لوله‌ای نفت و گاز داخلی و صادراتی، تلمبه‌خانه‌ها و پالایشگاه‌های گاز (بید بلند)، نیروگاه‌های برق (رامین اهواز)، شبکه‌های ریلی شوسه‌ای و پایانه‌های اصلی واردات مواد غذایی کشور (بندر امام) و نیز استقرار مجتمع‌های فولاد شامل، مجتمع فولاد اهواز، گروه ملی صنعتی فولاد، نور لوله و نورد کاویان، لوله‌سازی شرکت نفت، کاغذسازی پارس و صنایع تهیه نیشکر که بیشتر آن‌ها جهت و توجیه مرزی و ساحلی دارند، بر حساسیت و حیاتی بودن استان به ویژه محورهای کرانه‌ای آن افزوده است (کریمی‌پور، ۱۳۷۹).

بوشهر و پایگاه‌های نظامی

طول مرزهای استان بوشهر ۶۲۵ کیلومتر است (شناسنامه‌ی سیاسی استان بوشهر، ۱۳۷۵، ۱۸) که تنها شامل مرزهای دریایی است. تمام شهرستان‌های این استان به استثنای دشتستان، دارای مرز دریایی‌اند. در این میان شهرستان‌های بوشهر ۱۱۲، کنگان ۱۲۰، گناوه و دیلم در مجموع ۱۴۰، دیر ۹۵، تنگستان ۹۸ و دشتی ۲۵ کیلومتر از کل مرزهای بین‌المللی این استان را در اختیار دارند.

استقرار پایانه‌های اصلی نفت صادراتی کشور در جزیره‌های خارک و خارکو، استقرار تنها نیروگاه اتمی در حال ساخت ایران در شبه جزیره بوشهر، استقرار کارخانجات منطقه دوم دریایی ارتش، شرکت صنعتی

دریایی ایران (صدر)، پالایشگاه نهم عسلویه، اسکله صدور مایعات گازی و مخزن‌های ذخیره مایعات در بندر طاهری، فرودگاه عسلویه، پالایشگاه گاز ولی عصر (عج)، تأسیسات نفتی امام حسن و گوره، سیستم تزریق گاز به چاه‌های هیدروکربنی در منطقه سیاه‌مکان و تأسیسات بزرگ و در حال گسترش پارس جنوبی منطقه عسلویه، محورها و نقاط حساس و امنیتی استان را تشکیل می‌دهند. همین تأسیسات به ویژه پایانه‌های خارک، خارکو، پالایشگاه‌های گاز و نیروگاه اتمی، کرانه‌های این استان به ویژه شبه جزیره کوچک و ۳۶ کیلومتر مربعی بوشهر را به منطقه‌ای راهبردی تبدیل کرده است.

استقرار منطقه دوم دریایی ارتش و پایگاه دریایی خارک شامل تفنگداران دریایی و هوا - دریا، منطقه دریایی سیاه، پایگاه ششم شکاری شامل گروه پدافند هوایی بوشهر، گروه پدافند هوایی خارک، گروه پدافند هوایی راهبردی نیروگاه اتمی، گروه پدافند هوایی عسلویه و پارس جنوبی، گروه پدافند هوایی طاهری و نیز استقرار هشت پایگاه بسیج در شهرستان‌های استان و ناحیه انتظامی بوشهر، شامل منطقه انتظامی در سرتاسر استان، بخشی از جلوه‌های حضور نیروهای امنیتی در کرانه‌های دریایی بوشهر است (کریمی‌پور، ۱۳۷۹).

هرمزگان و پایگاه‌های نظامی

استان هرمزگان با ۹۰۷ کیلومتر، بیشترین طول مرز دریایی را میان هفت استان ساحلی داراست. چنان‌چه مرز جزیره‌ها به آن اضافه شود، طول تقریبی کرانه‌های هرمزگان به ۱۴۲۲ کیلومتر بالغ می‌شود. هرمزگان با کشورهای عمان و امارات متحده، دارای مرز دریایی است و میان ۱۶ استان مرزی، دارای بیشترین همسایه بین‌المللی است. شهرستان‌های بندرعباس، لنگه، جاسک، قشم، ابوموسی و میناب دارای مرز ساحلی‌اند.

پالایشگاه بندرعباس، نیروگاه‌های برق، کارخانه آلومینیوم المهدی (عج)، پایانه‌های شهیدان رجایی و باهنر بندرعباس و بنادر خمیر، پل، گچین، لنگه، سیری، ابوموسی و لاوان، شهرک‌ها و مجتمع‌های صنعتی ساحلی، در شمار نقاط حساس استان به شمار می‌روند (کریمی‌پور، ۱۳۷۹).

منطقه یکم دریایی ارتش و تیپ تفنگداران ارتش و سپاه مستقر در باختر شهر بندرعباس در جوار اسکله باهنر، پایگاه هوا - دریا در حد فاصل نیروگاه‌های حرارتی اسکله شهید باهنر، منطقه‌ی یکم دریایی سپاه پاسداران، پایگاه‌های مختلف بسیج، پایگاه نهم شکاری واقع در خاور بندرعباس، پادگان‌های مختلف آموزشی و مقرهای نیروهای انتظامی، در شمار یگان‌های عامل نظامی و انتظامی هستند که برای پاسداری از نقاط حساس مذکور و به ویژه پاسداری از مرزهای دریایی و جزایر در این استان استقرار یافته‌اند.

به هر روی، در چشم‌انداز عمومی و کلی می‌توان گفت:

حدود ۸۹ درصد یگان‌های دریایی و ۴۸ درصد یگان‌های عامل زمینی ۴۵ درصد پایگاه‌های هوایی کشور

در سه استان ساحلی شمال خلیج فارس و چابهار مستقرند.

جنگ و نفت خام

خلیج فارس از ۱۹۸۰ تا ۲۰۰۳، یعنی در فاصله بیش از دو دهه، میدان چهار جنگ تمام عیار بود. به عبارت دیگر، این دریای کوچک در ۳۰ سال گذشته، رکورددار شمار جنگ در تمام پهنه‌های آبی جهان بوده است. پیامدهای این جنگ‌ها بر اقتصاد ملی و محیط زیست، ویران کننده و شگفت آور است:

الف. جنگ نفت کشها

در طول هشت سال جنگ تحمیلی (۱۹۸۷ - ۱۹۸۰) در مجموع ۴۷۰ کشتی مورد حمله هوایی قرار گرفت که ۳۳۵ فروند آن نفتکش و ۱۴۵ مورد دیگر تجاری بود. نفت خام بسیاری از این نفت کشها مستقیماً وارد آبهای خلیج فارس شد (صفوی، ۱۳۸۰، ۸۳).

ب. جنگ و چاه‌های نفت

تنها در طول جنگ هشت ساله، عراق تلاش می نمود با حملات هوایی جنگ را به دورترین نقاط خلیج فارس بکشاند، نتیجه این تاکتیک جنگی، بمباران‌های مکرر ترمینال نفتی خارک، سیری و لاوان بود. ایران نیز در اقداماتی تلافی جویانه تأسیسات نفتی البکر و الامیه و نیز میدان‌ها و چاه‌های نفتی شمال و جنوب عراق را هدف قرار داد.

پ. رهاسازی نفت خام

از هنگام اشغال کویت توسط عراق در اوت ۱۹۹۰ تا اشغال عراق در آوریل ۲۰۰۳ (اردیبهشت ۱۳۸۲) توسط نیروهای آمریکا و بریتانیا، میزان نفت خام رها شده عمدی در خلیج فارس به عنوان واکنشی دفاعی از سوی عراق، رکوردهای جهانی در تمام درازای تاریخ بشر به جای گذاشت از جمله:

* عراقی‌ها از شب هنگام ۱۸ ژانویه ۱۹۹۱، با پمپاژهای بسیار قوی و در مدتی کوتاه، با رها سازی نفت خام ۵ نفت کش غول پیکر بیش از ۱۵۰ هزار تنی را به خلیج فارس آغاز کردند و تقریباً تمام نفت این شناورها را به داخل این دریای نیمه بسته ریختند.

* در فاصله ۲۰ تا ۳۰ ژانویه ۱۹۹۱ نیز تمام دریچه‌های ترمینال نفتی میناء الاحمدی و دو ترمینال کوچکتر دیگر را باز و به مدت حدود ۲۶۰ ساعت نفت خام را وارد دریا کردند. میزان نفت تخلیه شده از این طریق به شمال باختری خلیج فارس، دست کم ۹ برابر رخداد نخست بود.

* عراقی‌ها همچنین در فاصله‌ی زمانی ۲۲ تا ۲۸ فوریه ۱۹۹۱، ۶۹۵ حلقه چاه نفت کویت را منفجر کرده و به آتش کشیدند. این چاه‌ها بیش از ۲۴۳ روز می سوخت و پیامدهای آن حتی در هیمالایا و هندوکش به صورت

بارش برف سیاه، مشاهده شد. نتیجه‌ی این سه تاکتیک جنگی، ورود چندین میلیون تن نفت خام به خلیج فارس بود.

به هر روی مجموعه تاکتیک‌های جنگی در خلیج فارس در دو دهه منتهی به ۲۰۰۲، بر روی هم چندین میلیون تن نفت خام را وارد این دریا کرد که از مجموع آلودگی‌های نفتی اقیانوس‌های جهان در نیمه دوم سده بیستم نیز فراتر رفت. همه‌ی این عوامل دست به دست هم داده‌اند تا آلودگی‌های نفتی در خلیج فارس را ده‌ها برابر استانداردها سازند (مطالعات ICZM، ۱۳۸۴).

اقتصاد و چهار جنگ خلیج فارس

خلیج فارس به عنوان انبار انرژی جهان از نظر گاه بسیاری از شاخص‌های اقتصادی، کم توسعه یافته‌ترین دولت‌ها را در پیرامون خود جای داده و این در حالی است که این کشورها روزانه حدود ۲۰ تا ۲۴ میلیون بشکه نفت را روانه بازارهای جهان می‌کنند. به عبارتی سالانه دست کم ۱۴۰ میلیارد دلار صرفاً از محل صادرات نفت، وارد سیستم سیاسی - اقتصادی منطقه می‌شود (نصری، ۱۳۸۴). اما دلارهای نفتی، همواره طی سازو کارهایی مشابه، یا صرف خرید تسلیحات شده و یا در اثر پدیده‌های پی در پی بحران و جنگ به باد رفته است. از جمله بنگرید به آمار و پیامدهای زیر:

* در جریان جنگ تحمیلی هشت ساله عراق علیه ایران، بنا به گزارش‌های رسمی دولت جمهوری اسلامی ایران، ۸۷۱ میلیارد دلار به زیرساخت‌های اقتصادی کشور خسارت وارد شد. ۲۳۳ هزار نفر بی خانمان شدند، حدود ۱۹۰ هزار تن جان باختند، ۲/۵ میلیون تن آواره شدند و بیش از ۶۰ شهر و ۴ هزار روستا به ویرانه تبدیل شد و ۱۳ هزار خانه در اثر جنگ آسیب کلی دید (Kamrava, ۲۰۰۰).

در آن سوی میدان نبرد، خسارت‌های عراق نیز بس هنگفت، ارزیابی شده است. GDP عراق که در سال ۱۹۷۹ یعنی پیش از تحمیل جنگ به ایران با قیمت‌های سال ۲۰۰۲ حدود ۹۰۰۰ دلار برآورد می‌شد، پس از جنگ به حدود ۱۰۰۰ تا ۱۲۰۰ دلار کاهش یافت. به عبارت دیگر در آمد سرانه این کشور حدود یک نهم پیش از جنگ شد. در عین حال استانداردهای زندگی نیز حدود ۹۰ درصد کاهش یافت (Nordhaus, ۲۰۰۲, ۴). جنگ موجب هدر رفتن بخش بزرگی از موجودی سرمایه‌های عراق شد. تولید و صادرات نفت کاهش یافت و ذخیره خارجی کشور به پایان رسید. هزینه‌های مستقیم این جنگ برای بغداد ۴۵۰ میلیارد دلار یعنی ۸ برابر GDP (تولید ناخالص ملی) عراق در آن زمان برآورد شده است.

میزان خسارت‌های عراق در نخستین جنگ با ائتلاف غرب دست کم ۲۳۰ میلیارد دلار بود. بدین ترتیب که در فاصله ۱۹۹۱ تا ۲۰۰۲. به دلیل تحریم‌های نفتی، عراق روزانه ۱/۶ میلیون بشکه نفت صادراتی را از دست داد که برابر با ۱۵۰ میلیارد دلار در همین دوره برآورده شده است.

* بنا به برآوردی به نسبت دقیق، از تهاجم اوت ۱۹۹۰ عراق به کویت تا حمله نیروهای ائتلاف به عراق، جنگ دست کم ۶۵۰ میلیارد دلار هزینه بر جای گذاشت (تا ۲۰۰۳) (Max, ۲۰۰۳, ۴۳). در آخرین جنگ منطقه نیز گفته شده است که ۸۰ میلیارد دلار به اقتصاد عراق زیان وارد شده است. این در حالی است که در همین مدت، یعنی از سال ۱۹۹۰ تا ۲۰۰۳، حجم صادرات مالزی از ۴۰ میلیارد دلار به ۸۲ میلیارد دلار رسید و تولیدات مالزی به ارزش ۲۰ میلیارد دلار روانه بازار آمریکا شد (نصری، ۱۳۸۴).

* نتیجه پایانی چهار جنگ در خلیج فارس میان سال‌های ۱۹۸۰ تا ۲۰۰۲ که بغداد همواره در یک سوی آن قرار داشته است در چشم‌انداز کنونی عراق، آشکارا هویدا است؛ کشوری با ۱۲۷ میلیارد دلار بدهی خارجی، ۳۲۰ میلیارد دلار غرامت تعهد شده غیر از جنگ ایران و عراق از جمله ۱۷۲ میلیارد دلار غرامت پرداخت نشده و ۱۴۸ میلیارد دلار غرامت پرداخت شده، ۵۷/۲ میلیارد دلار قراردادهای به تعلیق در آمده و دولتی ورشکسته و کشوری ویران (Cordesman, ۱۹۹۶).

* در دیگر سوی میدان نیز ایالات متحده تا مارس ۲۰۰۶ بیش از ۲۰۰ میلیارد دلار صرف هزینه‌های جنگ دوم خود در عراق کرد. واشنگتن ناچار است برای حفظ موقعیت سیاسی خود در عرصه بین‌المللی، بازسازی، پایداری صلح، ملت‌سازی، کمک‌های بشر دوستانه و ادامه اشغال خویش، هزاران میلیارد دلار دیگر نیز هزینه نماید (Nordhaus, ۲۰۰۲).

به هر روی در حالی که هزاران میلیارد دلار در سه دهه گذشته صرف هزینه‌های تسلیحاتی برای و تداوم جنگ‌ها، نابودی و ویران شدن سازه‌های شهری، ارتباطی و تولیدی و زیست بوم‌ها شده و هزاران نیروی فعال از چرخه تولید خارج شده و باعث افزایش نرخ سرباری گشته است و به ویژه فرصت‌های ممتاز برای همگرایی منطقه‌ای از دست رفته است؛ در آن سوی جهان در آسیای خاوری و جنوب خاوری، شبه قاره و حتی در آمریکای مرکزی، اراده‌ی دولت - ملت‌ها برای پایان دادن به کشمکش‌ها و غیر فعال کردن بحران‌های فعال شگفت‌آور است. به عنوان نمونه‌ای کوچک در ۲۶ سال اخیر یعنی از ۱۹۸۰ تا ۲۰۰۶، میزان صادرات چین از ۲۶ میلیارد دلار در سال ۱۹۷۸ یعنی تقریباً برابر با میزان صادرات ایران در همین سال، به بیش از ۴۰۰ میلیارد دلار رسید.

جنگل‌ها و نخلستان‌های ویران

ویرانی‌های به جا مانده از جنگ‌های چهارگانه تنها مختص به پهنه‌های آبی نیست، بلکه برخی ابعاد را می‌بایست در نابودی جنگل‌ها و نخلستان‌های کشورهای منطقه جستجو نمود. عراق تا پیش از آغاز جنگ‌های چهارگانه ۹۰ درصد صادرات خرما را در اختیار داشت. در واقع بیش از یک چهارم زمین‌های قابل کشت عراق را نخلستان‌ها پوشانده بودند. از دهانه فاو تا بغداد در حاشیه رود دجله و فرات و نیز در پیرامون

اروند، نخل‌ها مهمترین جلوه‌ی کشاورزی - فرهنگی بودند. در عکس‌های ماهواره‌ای نیز که از مرکز و جنوب عراق تهیه شده است در چشم‌انداز عمومی این ناحیه، بارزترین پدیده پس از هورها (تالاب‌ها) که یک چهارم خاک عراق را در بر می‌گیرند، نخلستان‌ها خودنمایی می‌کردند. اما یکی از دستاوردهای جنگ‌های چهارگانه، نابودی، ویرانی و یا رها شدن بیش از ۶۰ درصد نخلستان‌های تاریخی این کشور بوده است.

تا آن‌جا که به جلگه خوزستان به ویژه خوزستان غربی و حاشیه اروند رود نیز بر می‌گردد. موج ویرانی در هنگام جنگ هشت ساله، نخلستان‌های پرتراکم و گسترده این ناحیه را نیز در بر گرفت. خوزستان تا پیش از جنگ بیش از ۷۵ درصد نخلستان‌های کشور را در خود جای داده بود. اما نخلستان‌های خوزستان از بستان، هویزه، یزدنو، سوسنگرد، حمیدیه تا خرمشهر و به ویژه آبادان، در طول جنگ هشت ساله، میدان بمباران‌ها، عملیات جنگی، شلیک توپخانه، نیروهای زمینی و مین‌گذاری‌ها بود و به ویژه به دلیل مهاجرت اهالی از میدان جنگ، رها شده و بخش عمده‌ای از آنها سوخته و یا بدون بازده اقتصادی شد.

با وجود این هم اکنون از کل ۳۰ میلیون نخل نهال و بارور کشور حدود ۳۰ درصد آن در این استان قرار دارد و تولید محصول آن به ۷۰ هزار تن می‌رسد (مطالعات طرح مدیریت یک پارچه‌ی مناطق ساحلی کشور ICZM، ۱۳۸۴).

علاوه بر ویرانی نخلستان‌های تاریخی در مرکز و جنوب عراق و خوزستان در طول جنگ هشت ساله، زیست بوم‌های هزاران ساله خوزستان باختری و جنوب باختری ویران شد. عرصه‌ی جنگلی بسیار زیبای امغر به دلیل حرکت و مانور دائمی زیر شنی‌های تانک‌ها، نفربرها، گلوله توپ‌ها و بمباران‌ها و دیگر تخریب‌های انسانی بسیار تُتک و حتی در برخی نقاط به کلی از بین رفت. این جنگل و اکوسیستم‌های نادر آن که بیشترین تراکم آن در قالب درختان تاغ و گز در مناطق شیب نیشان، تپه دو قلو، چژابه، جنوب فکه و شمال بستان مشاهده می‌شد، محل زیست گوزن زرد و دهها گونه جانوری کمیاب بود. در بازدیدی که در دی ماه ۱۳۸۴ از منطقه به عمل آمد مشاهده شد که گستره و تراکم جنگل امغر نسبت به سال‌های ۱۳۵۶ و ۱۳۵۷ در دو نقطه شیب نیشان و تپه دو قلو، بسیار تُتک و گاه به کلی تهی شده است.

جنگ هشت ساله با بهانه لغو قرار داد ۱۹۷۵ الجزیره که در آن تالوگ رودخانه اروند رود مبنای مرز دو کشور اعلام شده بود و بازگرداندن فضای حقوقی به قراردادهای پیش از آن به ایران تحمیل شد. اما در کنار تمام مذاکرات دو کشور پیرامون حل اختلاف رودخانه‌ی مرزی اروند، هنگام گفتگوهای الجزیره و پیش و پس از آن و حتی پس از پذیرش قطعنامه ۵۹۸ از سوی ایران، چگونگی لایروبی اروند پایه‌ی دوم جدل‌ها و گفتگوها و تعارض‌های دو کشور را تشکیل می‌داد. چنان که در نخستین دور مذاکرات صلح میان ایران - عراق تحت

نظارت سازمان ملل متحد در سوم شهریور ۱۳۶۷ در ژنو، لایروبی اروند، یکی از دو پیش شرط عراق برای صلح بود.

اروند رود شطی بسیار رسوب آور است. به نحوی که سالانه حدود ۳۵ میلیون تن رسوب وارد اروند می‌شود و در صورتی که مدام لایروبی نشود این رسوبات آن را غیر قابل کشتیرانی می‌کند (جعفری ولدانی، ۱۳۷۱، ۱۳۴).

بر اساس ماده ۳ پروتکل تعیین حدود مرز رودخانه‌ای مصوب ۲۶ دسامبر ۱۹۷۵، ایران و عراق متعهد شدند که طرح برنامه‌ی مشترک برای تأمین امنیت و تداوم کشتیرانی را ارایه و اجرای آن را پس از تصویب، به عهده دو دولت قرار دهند. بر همین اساس در انجام عملیات کشتیرانی، لایروبی نیز به عنوان جزئی لاینفک در نظر گرفته شده بود. همچنین در ماده ۶ این موافقت نامه کلیدی عملیات لایروبی به عهده‌ی طرفین گذاشته شده بود. اهمیت لایروبی اروند رود برای تسهیل آمد و شد شناورها به حدی است که بدون آن حتی کشتی‌های متوسط نیز توانایی عبور از این مسیر نخواهند داشت. در عین حال هزینه‌ها برای لایروبی نیز بسیار بالا است؛ به نحوی که بر پایه‌ی برآوردهای سال ۱۳۶۷، هزینه‌ی لایروبی مجدد آن پس از تعطیلی شناورهای لایروب در کانال روکا از آغاز سال ۱۳۵۹ تا این سال، میان ۵ تا ۱۰ میلیارد دلار با قیمت‌های سال ۱۳۶۷ برآورد شد.

اما دستاورد جنگ هشت‌ساله و سپس سه جنگ دیگر، نه تنها باعث تعطیلی لایروبی‌های پی در پی در کانال روکا در دهانه اروند رود شد بلکه طی ۲۶ سال استقرار فضای بحرانی و جنگ در فضای پیرامونی این تنها رودخانه‌ی قابل کشتیرانی در خاور نیل و باختر سند، دهها شناور کوچک و بزرگ غرق شد و به تنگناهای طبیعی آمد و شناورها افزود. در عین حال تمام مسیر این رودخانه مملو از مین‌ها، گلوله‌های منفجر نشده و قایق‌های غرق شده‌ای است که امنیت آمد و شد شناورهای بزرگ را مختل می‌سازد و تنها لنج‌ها و کشتی‌های با گنجایش ۱۰ تا ۱۵ هزار تن قادر به رفت و آمد با خطر در آن هستند.

بر پایه‌ی بررسی‌های میدانی از طریق تماس با خُبرگان محلی در شهرستان‌های آبادان و خرمشهر که پیش از انقلاب در منطقه حضور داشته و خود شاهد یا کارشناس لایروبی در کانال رودها بوده‌اند، هزینه‌های برقراری دوباره‌ی این فعالیت شامل خرید شناورهای لایروب و استمرار لایروبی اروند، برای ایران و عراق، با قیمت‌های سال ۲۰۰۸، دست کم ۱۲ میلیارد دلار خواهد بود. آشکار است که علت وجودی و یا تداوم حیات بندر شهرهای آبادان، خرمشهر و بصره و دهها شهر - بندر و روستا - بندر به آبراهه‌ی اروند و تسهیل رفت و آمد در آن بسته است. از سوی دیگر، لایروبی اروند نیز همانند پیش از جنگ تحمیلی باید از روند و ساز و کاری دائمی و نهادینه شده برخوردار باشد. به عبارت دیگر هر لحظه توقف روند لایروبی اروند با افزایش هزینه‌ها همراه است.

پیامدهای منطقه‌ای و ساحلی تهدیدها

پیامدهای تعدد و تراکم منابع تنش و تهدید و یا دست کم نبود و ضعف هماهنگی میان ایران و همسایگان عرب حاشیه جنوب خلیج فارس و دریای عمان و نیز استقرار نیروهای نظامی ایالات متحده در خلیج کوچک و نیمه بسته‌ی فارس را می‌توان به صورت روزمره مشاهده نمود. بخشی از پیامدهای منطقه‌ای، دریایی و ساحلی ناهماهنگی میان ایران و همسایگان جنوبی که در دو دهه گذشته در شمار مشکلات و مسائل این کرانه‌ها بوده است در فهرست زیر، ردیف شده‌اند:

- ۱- سرقت قایق‌ها و لنج‌ها در خلیج فارس و انتقال آن‌ها به عمان و پاکستان؛
- ۲- توقیف شناورهای دولت‌های همسایه از سوی یکدیگر؛
- ۳- تهدید ناوچه‌ها، پرنده‌ها (بالگردها و هواپیماها) و شناورهای غیر نظامی ایران از سوی نیروهای چند ملیتی به ویژه ناوهای ایالات متحده؛
- ۴- نقض مستمر محدوده‌ی آب‌های ایران (در دریای سرزمینی) از سوی ناوهای جنگی ایالات متحده؛
- ۵- غرق شدن شناورها در اروند به دلیل آلودگی این رودخانه به انواع سلاح‌های باقی‌مانده از جنگ و لایروبی نکردن آن؛
- ۶- غرق شدن متناوب لنج‌ها در خلیج فارس و کشته شدن صیادان، ملوانان و دیگر خدمه و وارد آمدن خسارت‌های مالی و جانی به شهروندان ایرانی و عرب، به دلیل نبود هماهنگی مناسب میان ایران و کشورهای عرب حوزه‌ی خلیج فارس؛
- ۷- نبود و یا ضعف سیستم اطلاع رسانی و نهادینه شده میان ایران و کشورهای جنوب خلیج فارس در ارتباط با اطلاعات آب و هوایی، کشتیرانی، پشتیبانی از لنج‌های آسیب دیده و ...؛
- ۸- ضعف بارز کشتیرانی دو و چند سویه میان ایران و کشورهای نامبرده؛
- ۹- قاچاق آبریان از سوی صیادان و مسائل متعدد ناشی از آن؛
- ۱۰- ناپدید شدن گاه به گاه نیروهای نظامی - انتظامی و ملوانان در خلیج فارس و نبود سیستم هماهنگی نهادینه میان ایران و کشورهای مذکور در زمینه‌ی پیگیری این مسایل؛
- ۱۱- دزدی دریایی از نوع آبریان از سوی شناورهای اماراتی و ...؛
- ۱۲- پایداری تنگناهای دیپلماتیک جزایر سه گانه و حل نشدن مسایل مهمانان عرب زبان ابوموسی؛
- ۱۳- قاچاق مواد هیدروکربنی از سوی شناورهای بیگانه از سواحل ایران؛
- ۱۴- آلودگی دائمی دریا توسط شناورها و نبود و یا ضعف هماهنگی مناسب میان ایران و کشورهای عرب در این زمینه؛

- ۱۵- تعمیر و نگهداری شناورها در ایران و امارات و مشکلات مرتبط با هزینه‌های تعمیر و نبود سازوکار مناسب برای حل و فصل این گونه مسائل؛
- ۱۶- تعرض شناورهای عراقی به شناورهای ایرانی که میان کویت و بنادر ایران در ترددند؛
- ۱۷- صید غیر قانونی اتباع بیگانه از جمله اتباع هندی، شارچه‌ای و ... در آب‌های ایران، برخورد نیروهای نظامی و انتظامی با آن‌ها و مسائل و پیامدهای برخاسته از آن؛
- ۱۸- مسائل متعدد اروند رود، همچون غرق شناورها، ربایش اتباع ایرانی، قاچاق، حرکات چریکی و ...؛
- ۱۹- تنش‌های گوناگون میان ایران و ایالات متحده در سرتاسر خلیج فارس؛
- ۲۰- تعرض شناورهای صیادی عراقی به آب‌های خوزستان به ویژه از منطقه‌ی خور عبدالله تا خور موسی؛ در مناطقی چون بوسیف سلیچ، اروند تا دهانه‌ی بهمن؛
- ۲۱- صید بی‌رویه کشورها به دلیل نبود هماهنگی مناسب که برخی گونه‌ها را در معرض انقراض قرار داده است؛

۲۲- قاچاق در ابعاد گوناگون و با روش‌های مختلف، پیچیده و متنوع و نبود هماهنگی میان کشورهای ساحلی.

این فهرست تنها بخش مهم مشکلات منطقه‌ای است. در واقع مقامات و مسئولان لشکری و کشوری و کارشناسان استانداری‌ها و فرمانداری‌ها به صورت روزمره و مستمر با دهها جرم ناشی از نبود سیستم هماهنگ کننده میان کشورهای حوزه خلیج فارس دست به گریبانند. باز کردن هر کدام از این موارد و ریشه‌یابی آن‌ها پژوهش‌هایی مستقل را می‌طلبد.

دیگر میراث‌های جنگ

- بیش از ۸۰ درصد خسارت‌های ناشی از جنگ تحمیلی، متوجه سه استان ساحلی شمالی خلیج فارس به ویژه خوزستان شد. به جز آن چه در سطرهای پیشین آمد، پیامدهای جنگ در محدوده‌ی اداری - سیاسی استان‌های نامبرده به ویژه در محیط‌های کرانه‌ای را می‌توان در نمایه‌های زیر خلاصه نمود:
- ۱- قطع روند توسعه بندر - شهرهای خرمشهر و آبادان به عنوان کانون‌های درجه یک شهری و عقب افتادگی آشکار آن‌ها پس از جنگ نسبت به دیگر کانون‌های شهری همتراز ملی پیش از آغاز جنگ؛
- ۲- تخریب کامل و یا با میزان بالای زیربناها و ساختارهای اقتصادی در بندر - شهرهای خرمشهر، آبادان و اروند کنار؛

۳- لایروبی نشدن اروند که موجب رکود بندرهای خرمشهر و آبادان شده است؛

- ۴- تخریب کامل و یا با میزان بالای فرودگاه‌ها، شبکه‌های ریلی، شوسه‌ای، لوله‌ای، مخابراتی، آبرسانی و تصفیه خانه‌های آب؛
- ۵- آلودگی شدید کشتزارها و مراتع شهرستان‌های مرزی به ویژه دشت آزادگان و آبادان به انواع مین و سلاح‌های منفجر نشده و استمرار رکود فعالیت‌های دامی و زراعی در برخی از این مناطق؛
- ۶- برهم خوردن سازمان، نظم و بافت اجتماعی و فرهنگی در استان‌های ساحلی به ویژه در کانون‌های شهری به دلیل تکوین و گسترش پدیده‌ی مهاجرت؛ این پدیده، پیامدهای بزرگی در مبدأ و مقصد مهاجرت را به دنبال داشت که آثار آن تا چند دهه‌ی دیگر استمرار خواهد داشت؛
- ۷- کندی گرایش بخش‌های دولتی و خصوصی به سرمایه‌گذاری کلان مقیاس تولیدی در شهرستان‌های مرزی خوزستان به ویژه کرانه‌ی اروند نسبت به قابلیت‌های آنها به دلیل احساس و یا درک خطرهای ناشی از بر باد رفتن سرمایه‌ها در درگیری‌های آینده. پیامدهای این احساس و تلقی برای دستگاه‌های تصمیم ساز و روند توسعه‌ی این شهرستان‌ها حتی عواقب خطرناکتری نسبت به جنگ هشت ساله دارد؛
- ۸- برهم خوردن تعادل‌های محیط زیستی و ویرانی اکوسیستم‌های محلی و منطقه‌ای و اثرات آن در عرصه‌های کشاورزی (نخلستان‌ها)، اکوتوریسم، آب شرب شهری و روستایی؛
- ۹- وارد آمدن خسارت‌های کلان مقیاس به میدان‌ها و چاه‌های نفت و گاز، از استان هرمزگان تا نفت شهر پیامدهای محیط زیستی آن؛
- ۱۰- انتقال جهت جغرافیایی سرمایه‌گذاری‌ها از استان‌های ساحلی خوزستان و بوشهر به دیگر نواحی به دلیل احساس و یا تلقی بالا بودن ضریب ریسک سرمایه‌گذاری‌ها در این دو استان؛
- ۱۱- کم‌رنگ شدن فعالیت‌های بندری خرمشهر، آبادان و اروند کنار تا سال ۱۳۷۲ و آهنگ کند سرعت بازسازی آن‌ها در این سال‌ها. در مقابل افزایش سرعت انتقال کارکردهای بندرهای مذکور به بندر دریایی. البته از سال ۱۹۶۰ بنیادهای چنین انتقالی پی ریزی شده بود.
- ۱۲- توقف و یا رکود تعاملات اقتصادی مرزی میان ایران و عراق و گسترش انواع قاچاق تا ۱۳۸۰؛
- ۱۳- گسترش دیگر کارکردهای نامناسب مرزی، از جمله تحرکات چریکی، جاسوسی، ربایش اتباع، خرابکاری در عرصه اروند رود و آب‌های شمال باختری خلیج فارس؛
- ۱۴- بالا بودن ضریب آسیب‌پذیری در تمام سواحل و جزایر خلیج فارس ناشی از احساس و تلقی درگیری‌های احتمالی میان ایالات متحده و ایران و پیامدهای متعدد آن در عرصه‌های اقتصاد کلان منطقه‌ای؛
- ۱۵- وارد شدن خسارت‌های عمده به پایانه‌های خارک و خارکو، بندر امام و مجتمع‌های صنعتی خوزستان و بوشهر و هزینه‌ی بالای بازسازی آنها در سال‌های گذشته.

در مجموع در دو دهه‌ی گذشته، مناسبات اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی استان‌های ساحلی شمال خلیج فارس به شدت و بیش از هر عنصر دیگری تحت تأثیر جنگ هشت ساله، درگیری با ایالات متحده و بریتانیا و پیامدهای آن در کانون‌های شهری خوزستان مرکزی و باختری بوده است.

کانون‌های شهری ساحلی و نظامی‌گری

در حالی که آب فراوان، حاصلخیزی خاک، جلگه‌ای بودن، منابع بزرگ نفت و گاز و دسترسی به کرانه‌های رودخانه‌های قابل کشتیرانی و خورهای ژرف، بسترهایی ممتاز برای استقرار شهرها در جلگه‌ی خوزستان بوده‌اند، در دیگر کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان مانند بوشهر و هرمزگان، کمبود آب شیرین، اقلیم گرم و کم بارش و خاک نامساعد، تنگنهایی طبیعی برای مکان‌گزینی شهرها می‌باشند. به همین دلیل از خاور خور موسی تا گواتر، فضای استان‌های شمالی خلیج فارس و شهرستان چابهار، از نظر گاه پراکنش و تراکم شهرها و جمعیت شهری نه تنها موزون و متعادل نیست، بلکه از تفاوت‌های فضایی شگرفی برخوردار است.

در طول نوار ساحلی استان‌های هرمزگان و بوشهر به جز بندر عباس و بوشهر و در درجه‌های بعدی گناوه و لنگه، شهر به مفهوم واقعی هنوز شکل نگرفته است. به عنوان نمونه در استان بوشهر در طول نوار ساحلی، جمعیت شهری بندر بوشهر تا سال ۱۳۷۵، حدود ۱۴۳۶۴۱ نفر بود، و پس از آن گناوه با ۵۲۲۲۵ نفر رتبه‌ی بعدی را در اختیار داشت. این در حالی است که جمعیت هر یک از کانون‌های شهری ولایت، دلوار، بندر ریگ و خارک تا این سال، به ۱۰۰۰۰ نفر هم نرسیده بود.

در استان هرمزگان نیز چشم‌انداز مشابهی به چشم می‌خورد. در واقع تا سال ۱۳۷۵، غیر از بندرعباس با جمعیت شهری ۲۷۳۵۷۸ نفر و سه بندر شهر لنگه، کنگ و قشم به ترتیب با ۲۱۰۷۳، ۱۱۹۲۰ و ۱۳۵۵۶ نفر، بقیه‌ی بندر شهرهای استان یعنی سیریک، چارک، کیش، گاوبندی، هرمز، جاسک، خمیر و ابوموسی، جمعیتی نزدیک به ۱۰۰۰۰ نفر داشتند. اما در جلگه‌ی شمال غرب یعنی در استان کرانه‌ای خوزستان، شمار و جمعیت کانون‌های شهری و حتی دهستان‌های مرزی و ساحلی بسیار چشم‌گیرتر از محور میانی و خاوری است. به عنوان نمونه جمعیت شهرهای آبادان، ماهشهر، بندر امام، خرمشهر، شادگان و هویزه تا سال ۱۳۷۵ به ترتیب ۲۰۶۰۷۳، ۸۸۳۹۴، ۵۵۹۳۶، ۱۰۶۳۶، ۴۱۸۳۶ و ۱۴۰۳۲ نفر بوده است. اما به رغم تفاوت‌های آشکار در کرانه‌های استان‌های بوشهر، هرمزگان و شهرستان چابهار از این منظر، می‌تون گفت: کانون شهرهای اولاً تمایل مرزی - ساحلی دارند؛ ثانياً تعداد و حجم کانون‌های شهری در کرانه‌های خلیج فارس و شهرستان چابهار، تابعی از نقش راهبردی آن‌ها است.

در این کرانه‌ها، شمار کانون‌های شهرک اندک و فاصله‌ی آن‌ها از یکدیگر زیاد است. در این کارنه‌ی طولانی، شهرها تنها در جاهایی سر برآورده‌اند که مقتضیات سیاسی - امنیتی و یا ضرورت‌های اقتصادی

توانسته‌اند بر تنگناهای طبیعی چهره شوند. در مجموع شش عامل عمده در پیدایش و توسعه‌ی ۷۳ کانون شهری در استان‌های ساحلی شمال خلیج فارس و شهرستان چابهار، شناسایی شده است:

وجود تأسیسات بندری، وجود منابع نفت و گاز و تأسیسات مرتبط با آنها، سیاست دولت‌ها در تکوین مراکز شهری برای تسهیل در خدمات رسانی، سودهای ناشی از تجارت، شرایط مناسب جغرافیای و کنش‌های نظامی، در شمار این عوامل هستند. بندرعباس و بوشهر به عنوان مادر شهرهای منطقه‌ای با تنگنا و یا مشکل برخاسته از محدود بودن فضا برای توسعه روبرو هستند. این محدودیت را می‌توان در ماهشهر، طاهری و جاسک نیز یافت. یکی از مهمترین مشکلات در این ارتباط از ناحیه‌ی فضاهای اشغال شده توسط بخش نظامی است. چنان که، استقرار پایگاه ششم شکاری، منطقه‌ی دوم دریایی ارتش و سپاه، پدافند هوایی و نیروگاه اتمی و چندین مرکز نظامی دیگر، شبه جزیره‌ی کوچک و ۳۶ کیلومتر مربعی بوشهر را با کمبود فضای توسعه روبرو کرده است. این تأسیسات که در اصل برای امنیت شهروندان در قبال تهدیدهای بیگانه تکوین یافته‌اند، هم اکنون خود تبدیل به عاملی در جهت کند شدن توسعه درون شهری شده‌اند.

بندرعباس نیز در چنبره‌ی آماده‌گاه‌ها و تأسیسات فشرده و متراکم نظامی است؛ استقرار آماده‌گاه ابوالفضل، منطقه‌ی یکم نداجا وزیر مجموعه‌های آن شامل تیپ تفنگداران، مرکز پشتیبانی، پادگان هوا - دریا، ناو تیپ شناوری، کارخانجات و مراکز پرسنلی و اداری آنها و نیز پایگاه نهم شکاری، گروه‌های مختلف پدافند، منطقه‌ی یکم نیروهای دریایی سپاه، پادگان آموزش قدس، پایگاه هوا - دریا و پایگاه‌های بسیج و سپاه پاسداران، در واقع بندرعباس را در چنبره‌ی بخش‌های نظامی قرار داده‌اند. همین چشم‌اندازها را می‌توان در مقیاس کوچک‌تر در بندر شهرهای جاسک، کنارک و نیز در ابوموسی یافت.

این در حالی است که استقراء برخی از این پایگاه‌ها در کانون‌های شهری بویژه در بوشهر چه از نقطه نظر ملاک‌های مکان‌گزینی استراتژیک و چه به اعتبار ملاحظات امنیت شهری چندان مناسب به نظر نمی‌رسد.

در مجموع می‌توان گفت: کمبود فضاهای مناسب برای توسعه‌ی شهری در مادر شهرهای منطقه، سبب گرانی زمین برای ساخت و سازها و افزایش رقابت برای تسلط بر این فضاها شده است. همین شرایط باعث شده تا یکی از تقاضاهای عمده و طبیعی برخی مقامات محلی و شهروندان، انتقال برخی از پایگاه‌های نظامی به بیرون از محدوده‌ی شهرها باشد.

منابع فصل هشتم

- ۱- تله تکست (۱۳/۱۲/۱۳۸۴). شبکه‌ی سوم سیمای جمهوری اسلامی ایران.
- ۲- جعفری ولدانی، اصغر (۱۳۷۷). کانون‌های بحران در خلیج فارس. تهران: سازمان انتشارات کیهان.
- ۳- چرچیل ولو، رابین و آلن (۱۳۶۷). حقوق بین الملل دریاها. (بهمن آقایی، مترجم) تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
- ۴- سلامه، مقنر (۲۰۰۳). التفاعلات الخلیجیه. الشارقه: دار الخلیج، مصاحفه و الطباعه و النشر.
- ۵- شناسنامه‌ی امنیتی خوزستان (۱۳۷۸). اهواز: استانداری خوزستان، معاونت سیاسی - امنیتی.
- ۶- شناسنامه‌ی سیاسی بوشهر (۱۳۷۵). بوشهر: استانداری (معاونت سیاسی).
- ۷- صفوی، سید یحیی (۱۳۸۰). مقدمه‌ای بر: جغرافیای نظامی ایران (جلد دوم). تهران: سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.
- ۸- طرح جامع بندر بازرگانی ایران (۱۳۸۷). اداره‌ی کل مهندسی سواحل و بندر کشور، تهران: سازمان بندر و دریانوردی.
- ۹- کریمی پور، یدالله (۱۳۸۶). نقش مسایل سیاسی - امنیتی در ICZM - کتاب دوم. تهران: سازمان بندر و دریانوردی، پروژه‌ی ICZM.
- ۱۰- کاتوزیان، همایون (محمدعلی) (۱۳۶۸). اقتصاد سیاسی ایران (جلد دوم). (محمد رضا نفیسی و کامبیز عزیزی، مترجم)، تهران: پایروس.
- ۱۱- کریمی پور، یدالله (۱۳۷۹). طرح‌های مطالعات جامع مرزها کشور - استان‌های بوشهر، خوزستان و هرمزگان. تهران: اداره‌ی کل امور مرزی وزارت کشور.
- ۱۲- کریمی پور، یدالله (۱۳۸۱). مقدمه‌ای بر: تقسیمات کشوری ایران (جلد نخست). تهران: انجمن جغرافیایی ایران.
- ۱۳- لطیفیان، سعیده (پاییز و زمستان ۱۳۸۳). واردات اسلحه و هزینه‌های نظامی در خاورمیانه پس از جنگ عراق. فصلنامه مطالعات خاورمیانه (شماره‌ی ۳ و ۴)
- ۱۴- مطالعات طرح مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی کشور ICZM (مرحله‌ی اول) (۱۳۸۴). اداره کل مهندسی سواحل و بندر کشور، تهران: سازمان بندر و دریانوردی.
- ۱۵- نصری، قدیر (۱۳۸۴). نفت و معمای امنیت در خاورمیانه جدید. فصلنامه‌ی راهبرد دفاعی (سال سوم).

فصل نهم

پیامدهای نظامی گری در

کرانه‌های خزر

پیامدهای محیط زیستی نظامی‌گری در کرانه‌های خزر

تا پیش از ۱۱ سپتامبر، فضای تازه‌ای بر حوزه‌ی آسیای مرکزی خزر از نقطه نظر تحولات نظامی رخ داد. در واقع از این تاریخ به بعد ترکیب رقابت‌های ژئوپولیتیک و رقابت‌های نفتی و اقتصادی، شرایط ویژه‌ای در این مناطق به وجود آورده و حضور نیروهای نظامی ایالات متحده و تأسیسات پایگاه‌های نظامی در سرزمین‌هایی که حیاط خلوت روسیه به حساب می‌آید، موجبات تحولات سیاسی و امنیتی جدیدی را مهیا ساخت که اگر مورد توجه و نظارت قرار نگیرد، می‌تواند نوع جدیدی از تهدیدات را علیه امنیت ملی کشورمان به وجود آورد (موسوی، ۱۳۸۴).

در حال حاضر روند نظامی‌گری در دریای خزر و پیرامونش رویه افزایش است و تمام کشورهای ساحلی به نوسازی نیروهای نظامی خود در پیرامون این دریا پرداخته‌اند. بررسی اطلاعات مربوط به خریدهای نظامی، دریافت کمک‌های نظامی، مانورهای نظامی و مطالب مطروحه در همایش‌های بین‌المللی که در خصوص دریای خزر برگزار می‌گردد. موید این نکته است که ظرفیت احتمالی درگیری و مقابله‌ی نظامی در این دریا رو به افزایش است.

جدول ۲۶: میزان تسلیحات نظامی کشورهای قفقاز جنوبی در پایان سال ۲۰۰۱

نفرات (پرسنل)	نفربر زرهی	تانک	توپخانه	چرخ بال	هواپیما
۷۷۰۰۰	۳۱۰		۲۸۲	۱۵	۴۸
حد اقل ۲۳۴۰۰	۱۱۳-۱۸۵	۷۹-۹۰	حدود ۱۱۰	۳	۹-۶
-----	۱۴۶	۱۱۰	۲۲۹	۱۳	۸

ماخذ: نامه دفاع، ۱۳۸۴

فرایند نظامی شدن پیرامون خزر در بستری جریان دارد که بر خلاف تمام سده و بلکه هزاره‌ی پیش، نا آرام و کمتر پایدار است. نخست آن که پنج کشور پیرامونی این بزرگترین دریاچه‌ی زمین، هنوز نتوانسته بر سر یک رژیم حقوقی برای این دریای بسته به یک اجماع دست یابند. در نتیجه قانونی هماهنگ و مشابه برای بازی به کار گرفته نمی‌شود. دوم آن که میان برخی از این کشورها تعاملی پر تنش و حتی تهدیدآمیز برقرار است. به عنوان مثال ترکمنستان و آذربایجان / ایران و آذربایجان / ایران و ترکمنستان، بر سر مالکیت حوزه‌های نفتی جنوب این دریا اختلاف دارند. چنان چه در آگوست ۲۰۰۱، نیروهای هوا - دریای ایران در قلمروهای آبی مورد اختلاف با آذربایجان در پی تجاوز با کوبه حریم آبی ایران تحرکاتی انجام دادند که باعث خروج موقت شرکت نفتی بریتیش پترولیوم از این منطقه شد. نکته‌ی سوم آن که ایالات متحده با در اختیار داشتن مهم‌ترین پروژه‌های نفتی در آذربایجان و قزاقستان قصد دارد نقش تعیین‌کننده‌ای را در این منطقه داشته باشد. ضمن این

که واشنگتن آشکارا در پی سرنگونی رژیم کنونی ایران و برقراری دموکراسی به شیوه‌ی خودش در این کشور می‌باشد (غفارلی، ۲۰۰۳).

به هر روی، شکل‌گیری و رشد روزافزون رقابت و حتی احتمال رویارویی کشورهای پیرامونی خزر با یکدیگر از یک سو و تلاش‌های مداخله‌گرانه ایالات متحده از سوی دیگر و نیز علایق ترکیه و اسرائیل به این حوزه، زمینه‌های مناسبی را برای میلیتاریزه شدن این دریا مهیا ساخته‌اند. نمونه‌هایی از روند نظامی شدن دریا را می‌توان در استراتژی خزری کشورهای پیرامونی مشاهده کرد.

روسیه و نظامی‌گری خزری

ویکتور کالوژنی جانشین وزیر امور خارجه وقت فدراتیو روسیه در سخنرانی اجلاس عشق‌آباد در ماه سپتامبر سال ۲۰۰۳ گفت: برای حفظ صلح در منطقه‌ی دریای خزر، لازم است که روسیه از ارتشی با تجهیزاتی مدرن در دریا برخوردار باشد (غفارلی، ۲۰۰۳).

پس از فروپاشی شوروی تا سال ۲۰۰۲، هیچ رزمایش نظامی مهمی در این دریا انجام نشده بود. اما روس‌ها از تاریخ ۱۵ آگوست ۲۰۰۲ و با شرکت بیش از ۱۰۰ هزار نیرو، ۶۰ ناو، ناوچه و کشتی و بیش از ۳۰ فروند جنگنده، بزرگترین رزمایش را در پهنه‌ی آبی خزر برگزار کردند. مرحله نخست رزمایش، از اول تا هفتم آگوست، (۱۰ تا ۲۴ مرداد ۱۳۸۱) شامل آموزش تئوری و مرحله‌ی دوم از هشتم تا ۱۵ آگوست (۱۷ تا ۲۴ مرداد ۱۳۸۱) شامل مرحله‌ی علمی نظامی بود. در این رزمایش برای نخستین بار در تاریخ روسیه، سازمان‌های نظامی و برخی سازمان‌های غیرنظامی مشارکت داشتند روس‌ها از تمامی کشورهای حاشیه‌ای دریای خزر دعوت کردند تا نمایندگانی به عنوان ناظر به این رزمایش اعزام کنند. در این رزمایش راه‌های مبارزه با تروریسم، قاچاق مواد مخدر و نیز چگونگی رویارویی با قاچاق غیر قانونی منابع محیط زیستی به نمایش گذاشته شد (ضیایی پرور ۱۳۸۲).

در این رزمایش، قزاقستان و آذربایجان با اعزام چند ناو جنگی و جنگنده مشارکت کردند. ایران نیز نماینده‌ای به عنوان ناظر فرستاد. گویا روس‌ها اجازه‌ی حضور چهار ناو مستقر ایرانی در خلیج فارس برای شرکت در مانور را ندادند. ترکمنستان نیز در این مانور شرکت نکرد.

فدراتیو روسیه و پنج کشور قزاقستان، تاجیکستان، ارمنستان و بلاروس در پایان ماه آوریل ۲۰۰۳ (۱۰ اردیبهشت ۱۳۸۲) پیمان امنیت جمعی ده ساله‌ی خود را به یک پیمان دفاعی منطقه‌ای تمام عیار تغییر دادند. محتوی این پیام "عدم تهاجم به کشورهای عضو" است.

در حال حاضر ناوگان دریایی روسیه در دریای خزر شامل، ۲ فروند ناو جنگی، ۱۲ فروند ناوچه گشت‌زنی و نگهبان و ۵۰ قایق کوچک عملیاتی می‌باشد. اما روس‌ها نیز مانند دیگر کشورها و در صدر آن‌ها نمی‌خواهند

برتری سنتی خود را در این دریا از دست بدهند. در همین راستا است که روس‌ها قصد دارند تا ۲۰۱۰، پایگاه دریایی آستراخان را به مهم‌ترین مرکز نظامی خود در جنوب روسیه تبدیل کنند و پایگاه هوایی کاسپسک در داغستان را برای قبول انواع هواپیماها نوسازی نمایند. روس‌ها قصد دارند با وارد کردن ده‌ها کشتی جنگی جدید به خزر در سال‌های آینده، برتری دریایی خود را تحکیم بخشند.

آذربایجان و نظامی‌گری خزری

آذربایجان و قزاقستان نیز از طریق گسترش همکاری خود با آمریکا و ترکیه در زمینه‌هایی چون خرید شناور، رادار، شیوهی جمع‌آوری اطلاعات و آموزش نیروهایشان کوشش می‌کنند، توانمندی‌های نظامی خود در خزر را افزایش دهند. مسئولیت اصلی آموزش نیروهای مخصوص برای پشتیبانی از حوزه‌های نفتی آذربایجان، به ایالات متحده واگذار شده است. در همین ارتباط است که مانور جمهوری آذربایجان و ایالات متحده انجام گرفت.

در این رزمایش که در آخرین هفته‌ی مرداد ماه سال ۱۳۸۲ برگزار شد، ۱۸ نظامی آمریکایی، ۴۵ نظامی آذری، دو فروند بالگرد و قایق گشت زنی شرکت کردند. هدف این رزمایش، به ظاهر ارتقای سطح آموزش و تجربه‌ی نیروی دریایی جمهوری آذربایجان برای پاسداری از تأسیسات نفت و گاز باکو در برابر حملات احتمالی تروریستی ذکر شد (خراسان، ۱۳۸۲). لازم به تذکر است که پس از هشدار جنگنده‌های ایرانی به کشتی کاوشگر بریتانیایی شرکت نفتی BP، جمهوری آذربایجان از ترکیه و ایالات متحده برای تقویت نیروی دریایی خویش استمداد جست. سفر دستیار وزیر دفاع ایالات متحده به باکو و اعلام این که واشنگتن قصد دارد ناوگان دریایی آذربایجان را تقویت نماید، در همین ارتباط بوده است.

در همین ارتباط در تابستان ۱۳۸۴ باکو یک فروند ناوچه‌ی گارد ساحلی نو از ایالات متحده دریافت کرد؛ هم اکنون دو فروند کشتی جنگی دیگر در آذربایجان نیز تحت تعمیرات اساسی قرار دارند؛ آذربایجان همچنین دارای ۸ فروند ناوچه است که می‌بایست به طور کامل بازسازی شوند (غفارلی، ۲۰۰۳).

ترکمنستان و نظامی‌گری خزری

ترکمنستان نیز با اختصاص ۲۰۰ میلیون دلار برای بازسازی و تجهیز نیروهای نظامی‌اش در حوزه‌ی خزر، اقدام به افزایش حضور نظامی خود در این پهنه‌ی آبی کرده است. نیاز آف رئیس جمهور ترکمنستان در همین ارتباط گفت: "ترکمنستان به نوسازی و تجهیز توانایی نظامی خود محتاج است، زیرا ضعف نظامی ترکمن‌ها در سده‌ی ۱۹، زمینه‌ی اصلی شکست سخت آن‌ها و از دست رفتن استقلال آنان شد." اُکراین

مهمترین منبع تأمین تسهیلات و تجهیزات نظامی ترکمنستان محسوب می‌شود که ادوات نظامی را در ازای گاز وارداتی به ترکمنستان تحویل می‌دهد.

قزاقستان و نظامی‌گری خزری

قزاقستان از ماه آگوست ۲۰۰۳، تشکیل نیروی دریایی مستقل خود را اعلام نمود. در صورت اجرای کامل طرح قزاقستان، کرانه‌های شمالی دریای خزر بیشتر به میدان مین شباهت پیدا خواهد کرد تا ساحل دریا. مختار آلیش بایف، وزیر دفاع قزاقستان در همین ارتباط اعلام کرد که: مرزهای جمهوری را هم پر آسمان و هم بر روی آب و هم در زیر آب‌های دریای خزر تحت کنترل قرار خواهیم داد. وی همچنین باورمند است که تأمین امنیت مرزهای قزاقستان و همچنین مناطق نفت خیز در دریای خزر که توسط شرکت‌های خارجی، سرمایه‌گذاری‌های کلانی در آن‌ها صورت گرفته است، از جمله وظایف نیروی دریایی می‌باشد (غفارلی، ۲۰۰۳).

در بهار سال ۱۳۸۱، قزاقستان مانور بزرگی را در نزدیکی شهر اکتاو با شرکت تمام نیروی مسلح خود برگزار کرد و پس از انجام مانور، بخش بزرگی از نیروها را در همان ساحل به طور دائم مستقر نمود. قرار است در آینده در کنار آکتاو یک شهرک نظامی احداث شود. همچنین براساس نظر سرهنگ ولادیمیر رایکل، رئیس برنامه‌های بین‌المللی قزاقستان از ژانویه ۲۰۰۴، ایالات متحده مسئولیت برنامه‌های گسترش و ارتقای توانمندی‌های نیروهای قزاق را در سواحل خزر بر عهده گرفت. در این ارتباط قزاقستان، چندین شناور جدید از اوکراین خریداری نمود. همچنین ایالات متحده، در همین سال کمک‌های نظامی خود را به آلمانی تا سقف ۱۱۳ هزار دلار افزایش داد. لازم به یادآوری است که در اکتبر سال ۲۰۰۳، مسئول بخش همکاری‌های نظامی سفارت آمریکا در آستانه اعلام نمود که واشنگتن به قزاقستان کمک می‌نماید تا در کرانه‌ی خزر در همسایگی روسیه، نخستین پایگاه دریایی خود را احداث نماید.

جدول ۲۷: آمار کمک‌های نظامی آمریکا به کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز در سال ۲۰۰۲ (هزار دلار)

کشور / محل بودجه	کمک‌های نظامی خارجی	آموزش‌های نظامی	صندوق عملیات نظامی اضطراری	جمع
آذربایجان	۴۰۰۰	۳۷	۰	۴۳۷۷
ارمنستان	۴۰۰۰	۷۵	۰	۴۰۷۵
گرجستان	۱۱۰۰۰	۸۸۹	۲۰۰۰۰	۳۱۸۸۹
قزاقستان	۲۷۵۰	۸۹۳	۲۰۰۰	۵۶۴۳
قرقیزستان	۲۰۰۰	۶۰۰	۹۰۰۰	۱۱۶۰۰
تاجیکستان	۷۰۰	۲۵۹	۳۰۰۰	۳۹۵۹
ازبکستان	۲۰۷	۸۸۰	۱۱۰۰۰	۱۲۵۸۷
ترکمنستان	۰	۳۸۸	۰	۳۸۸
جمع	۲۴۶۵۷	۴۳۶۱	۴۵۰۰۰	۷۴۵۱۸

منبع: وزارت امور خارجه آمریکا، ۲۰۰۲.

ایران و نظامی‌گری خزری

جمهوری اسلامی ایران نیز با تقویت پایگاه‌های دریایی خود در شمال کشور مانند پایگاه‌های انزلی، بابلسر و نوشهر و همچنین "با به کارگیری شناورهای جدید دو منظوره که هم دارای توانایی جا به جایی نیرو بوده و هم می‌توانند در مواقع اضطراری وارد منازعه و جنگ شوند، ظرفیت نظامی خود را در حوزه‌ی خزر افزایش داده است (موسوی، ۱۳۸۴).

برپایه داده‌های CIA، نیروی دریای ایران نیز دارای ۲۶ فرزند کشتی جنگی، ۳ فروند زیردریایی و ۱۷۰ فروند ناوچه جنگی می‌باشد که یک سوم آن‌ها در خزر مستقرند (غفارلی، ۲۰۰۳). البته ایران به محدودیت‌های خود در یک مسابقه‌ی تمام عیار تسلیحاتی واقف است و آن را غیر عملی و غیر لازم می‌بیند. لذا حد و میزان حضور نظامی ایران برای دفاع از تمامیت سرزمینی و حدود حاکمیتی کشور در خزر محدود و در عین حال دینامیک است و به همین دلیل ضمن دفاع از نظریه محدودسازی نظامی‌گری در این دریا، به نظر می‌رسد از نظرگاه روسیه در خصوص تشکیل نیروهای واکنش سریع پشتیبانی می‌نماید و همزمان نیز از طریق امضاء معاهده‌ی عدم تعرض با آذربایجان که دو کشور را متعهد می‌سازد تا اجازه ندهند از خاک خود علیه کشور دیگر عملیات نظامی انجام گیرد، تلاش می‌نماید سطح احتمالی درگیری‌ها را در خزر کاهش دهد.

ایالات متحده

اصول "راهبرد نگهبان دریای خزر" در سال ۲۰۰۳ در پنتاگون تعریف شد. "این راهبرد شبکه‌ای از واحدهای ویژه و نیروهای امنیتی و پلیس کشورهای ساحلی دریای خزر را پیش‌بینی می‌کند که می‌توانند در هنگام وضعیت‌های فوق‌العاده از جمله خطر حمله تروریست‌ها به واحدهای نفتی و خطوط لوله‌های نفت از خود واکنش نشان دهند. آمریکا مرکز فرماندهی نگهبان خزر را مقرر فرماندهی اروپایی آمریکا یعنی شهر اشتوتگارت آلمان دانسته و اتکای اصلی را در صحنه عملیاتی، جمهوری آذربایجان می‌داند که با تجهیز ایستگاه‌های رادار در باکو و دیگر شهرهای آذربایجان، می‌تواند تحولات و تحرکات در دریای خزر را نظارت کند. ایالات متحده مبلغ ۱۰۰ میلیون دلار برای اجرای این طرح در نظر گرفته که عمدتاً در آذربایجان هزینه خواهد شد و بخش کمی از آن برای قزاقستان در نظر گرفته شده است ... آذربایجان در اجرای این طرح به همکار استراتژیک آمریکا تبدیل می‌شود" (موسوی، ۱۳۸۴).

اما ایالات متحده در راستای نفوذ به مرزهای جنوبی فدراتیو روسیه و به ویژه در مرزهای شمالی، ایران در حال افزایش کمک‌های نظامی خود به کشورهای حوزه‌ی خزر - آسیای مرکزی است. نوآم چامسکی در این ارتباط باورمند است که: "۱۲ درصد نیروی هوایی اسرائیل در جنوب خاوری ترکیه مستقر شده‌اند؛ آن‌ها برای مشکل‌سازی علیه ایران آماده می‌شوند. هواپیماهای نیروی هوایی اسرائیل برای جمع‌آوری اطلاعات و تحریک ایرانی‌ها، در مرز ایران پرواز می‌کنند. ادعاهایی وجود دارد مبنی بر این که اسرائیلی‌ها می‌کوشند جدایی طلبی آذری‌ها را تحریک کنند. این همان کاری است که روس‌ها در سال ۱۹۴۶ در انجام آن کوشیدند. در نهایت این اقدامات باعث کوتاه شدن دست ایران با آن چه از ایران باقی می‌ماند از مراکز تولید نفت دریای خزر می‌شود. چه بسا همین سیاست نیز امروز در حال اجرا باشد. آن‌ها این هیاهو را به راه می‌اندازند که ایران می‌خواهد ما را نابود کند، پس باید امروز از شرش خلاص شویم. دست کم این رویه ظاهری کار آن‌ها است."

پادگان خزر

خزر از نقطه نظر نظامی گری در همان مسیری پیش می‌رود که خلیج فارس پیش از این آن را پیموده است. عبارت دیگر نیروهای نظامی بیگانه در حال مهیاسازی شرایط و بسترها برای نظامی کردن این پهنه آبی با بهانه حفظ امنیت و جلوگیری از بی‌ثباتی آن هستند. نشانه‌های نظامی گری را می‌توان در پدیده‌های زیر به خوبی مشاهده نمود:

* افزایش بودجه‌ی نظامی کشورهای منطقه؛ چنان که آذربایجان تا ۹۰ درصد معیار واقعی، بودجه نظامی خود را افزایش داده است.

* حضور فزاینده‌ی کشورهای بیگانه به ویژه ایالات متحده، ترکیه و اسرائیل در حاشیه‌ی این دریا؛ ساختارهای ضعیف و ناتوانی‌های مالی این کشورها برای تقویت نیروهای مسلح، با وجود روند رو به افزایش رقابت‌ها و رویارویی‌ها، زمینه و بستر این حضور و نفوذ بوده است.

* با وجود پایان یافتن عملیات مستقیم نظامی در افغانستان، ایالات متحده، نیروهای خود را از آسیای مرکزی خارج نساخته است؛ چنان که حدود ۹۵۰۰۰ تنگدار آمریکایی از ۲۰۰۱ تا آوریل ۲۰۰۶، در پایگاه هوایی گانسی در فرودگاه بین‌المللی مانس در قرقیزستان حضور داشتند. و ایالات متحده سالانه مبلغ ۵۰ میلیون دلار به بودجه دولتی بیشکک کمک کرد. البته فوریه ۲۰۰۹ قرقیزستان تصمیم گرفت با مهلتی شش ماهه آمریکاییان را اخراج نماید.

* رقابت‌های تسلیحاتی میان آذربایجان - ارمنستان از یک سو و آذربایجان - ترکمنستان، آذربایجان - ایران، از سوی دیگر در حوزه‌ی خزر در حال جریان است؛

* روس‌ها یا نوسازی و گسترش پایگاه‌های نظامی ساحلی نمی‌خواهند برتری تاریخی و سستی خود را در مقابل مهمانان یا کشورهای جوان از دست بدهند. راهبرد امنیتی نیروهای واکنش سریع مسکو در برابر طرح نگهبان خزر آمریکا، گوشه‌ای از این رویارویی استراتژیک به شمار می‌رود.

* گروه‌های پر شمار و در حال افزایش شبه نظامی در این حوزه به ویژه در قفقاز زمینه گسترش فضای نظامی‌گری را مهیا کرده است. توانایی تسلیحاتی و پرسنلی برخی از این گروه‌ها فراتر از قدرت نظامی دولت‌های پیرامونی است.

جدول ۲۸: میزان احتمالی تسلیحات نظامی هویت‌های شبه دولتی در پایان سال ۲۰۰۱

منطقه	نفرات (پرسنل)	نفربر زرهی	تانک	توپخانه	چرخ بال	هوایما
قره‌باغ	عادی ۱۸۰۰۰ هنگام بسیج ۴۰۰۰۰	۳۲۴	۳۱۶	۳۲۲	—	—
آبخازیا	عادی ۳۰۰۰ تا ۵۰۰۰ هنگام بسیج ۴۵۰۰۰	۳۵ تا ۵۰	۷۰ تا ۸۶	۸۰ تا ۱۰۰	۳	۶
اوستیای جنوبی	۲۰۰۰ تا ۶۰۰۰	۳۰	۱۰ تا ۵	۲۵	—	—

ماخذ: نامه دفاع، ۱۳۸۴

نتیجه

کشورهای پیرامونی خزر هر روز بیش از پیش به سمت میلیتاریزه کردن این دریا به پیش می‌روند. مسابقه‌ی تسلیحاتی در چنین منطقه‌ای که اوضاع امنیتی آن بی ثبات و ناپایدار است به همه کشورهای این حوزه سرایت

کرده است. این مسابقه در واقع خدمت افزایش وسوسه بازگشت به رادیکالترین شیوه‌ها در گفتگوهای مرتبط با رژیم حقوقی و دعاوی مالکیت بر مناطق نفتی، می‌باشند. اما باید دانست که بزرگترین بازنده پادگانی شدن خزر، هیچکس نیست، مگر محیط زیست بسیار شکننده‌ی آن. در واقع چنانچه در کنار روند رویه افزایش آلودگی‌های این دریا با منشأ نفتی، صنعتی، خانگی، کشاورزی، گردشگری، بهره‌برداری‌های بی‌رویه از آبزیان و ورود گونه‌های مهاجم، ساخت و سازهای بی‌برنامه‌ی ساحلی و ... نظامی‌گری نیز در مسیر تصاعدی به پیش رود، آن‌گاه باید فاتحه‌ی این دریا و ساحل رویایی آن را برای دهه‌های آتی خواند.

منابع فصل نهم

- ۱- موسوی، سید رسول (پاییز ۱۳۸۴). تحولات امنیتی - نظامی آسیای مرکزی و قفقاز و امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران. راهبرد دفاعی (شماره نهم).
- ۲- غفارلی، مهمان (۲۰، ۱۰، ۳، ۲۰). دریای خزر یک مین که چاشنی آن نفت است. (سیامک سلطانی، مترجم) روزنامه‌ی نووید ایزوستیا.
- ۳- ضیایی پرور، حمید. (۱۰، ۱۶، ۱۳۸۲). پادگان خزر. بازیابی در ۱۱، ۱۱، ۱۳۸۴، از کتابخانه دیجیتالی دید: <http://www.did.ir/catalog/index.aspx?cn=na00020043101310608>
- ۴- نامه‌ی دفاع (۱۳۸۴). تهران: مرکز تحقیقات راهبردی دفاعی.

فصل دهم

سواحل صلح

تاکنون کوشش این نوشته، نشان داد چشم‌اندازی عمومی و تا حدودی همه‌جانبه از منظر ژئوپلیتیک و مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی از کرانه‌های دریایی ایران بود. در یک جمع‌بندی کلی و فراگیر از آن چه آمد، توان گفت سواحل ایران، قابلیت‌ها و کارکردهای زیر را در سطح ملی به نمایش گذاشته‌اند.

- ۱- تقریباً تمام صادرات نفتی کشور را در اختیار دارند؛
- ۲- تقریباً تمام میدان‌های نفت کشور در دریاها و فضاها پیرامونی مناطق ساحلی قرار دارد؛
- ۳- تقریباً تمام میدان‌های گاز طبیعی کشور در دریاها و فضای پیرامونی مناطق ساحلی قرار دارند؛
- ۴- بیشتر واردات کالاهای صنعتی، واسطه‌ای، مصرفی و غذایی از مبادی بنادر، وارد کشور می‌شود؛
- ۵- بیشتر صادرات کالاهای غیرنفتی پر حجم، از مبادی بنادر بارگیری می‌شود؛
- ۶- بیشترین جریان‌های تهدید فعال و نیمه فعال خارجی علیه تمامیت سرزمینی و استقلال ایران، سمت و سوی دریایی دارند؛

- ۷- تاکنون بیشترین سرمایه‌گذاری مرزی بخش دولتی در نمایی کلی جهت‌گیری ساحلی داشته‌اند؛
- ۸- تمام یگان‌های راهبردی دریایی و بخش عمده‌ی یگان‌های هوایی و هوانیروز گرایش ساحلی دارند؛
- ۹- میان نقاط مرزی ایران، دریاها و ساحل‌ها، گردشگر پذیرترین محورهای کشورند؛
- ۱۰- کرانه‌های دریایی محور و دلتای ورود دست کم دو سوم آب‌های شیرین جاری (رودخانه‌ها) کشورند؛

- ۱۱- پرجمعیت‌ترین محور کشور جلگه‌ی ساحلی خزر است و در عین حال کم توسعه یافته‌ترین ناحیه پیرامونی کشور، محور ساحلی سیریک تا گواتر به استثنای کانون شهری چابهار است؛
- ۱۲- دریاها، منبع اصلی تولید خاویار و آبزیان طبیعی کشور بوده و بیش از هشتصد هزار صیاد در جنوب و شمال کشور وابسته به این نوع شیوه‌ی تولید هستند. صنایع شیلات نیز وابسته به این منبع تولید است؛
- ۱۳- تمام مسیرهای ترانزیت کالا از گذرگاه‌های آسیای مرکزی - قفقاز و برعکس به بنادر دریایی ختم می‌شوند؛

- ۱۴- فضای منطقه‌ی ساحلی مهم‌ترین محور تامین انواع انرژی مورد نیاز داخلی به شمار می‌رود. همین قابلیت‌ها و کارکردها، کرانه‌های دریایی ایران را محور اصلی توسعه‌ی اقتصادی ملی کرده است. با وجود این تنگناها و مسایل راهبردی زیر، سواحل را آسیب‌پذیر کرده است:

۱- آلودگی و تخریب فضای منطقه‌ی ساحلی و روند رو به گسترش آن به ویژه در جلگه‌های خزر، خوزستان و هرمزگان میانی؛

۲- روند رو به گسترش آلودگی دریاها و نتایج پر شمار آن برای ساحل نشینان ایران و اقتصاد ملی؛

- ۳- آلودگی رو به گسترش رودخانه‌ها به ویژه در بخش سفلی و دلتای آنها؛
 - ۴- اشغال و تصرف فضاهای ساحلی به ویژه در ساحل خزر؛
 - ۵- کمبود پایه‌ای آب شیرین در جلگه‌های ساحلی استان‌های بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان؛
 - ۶- آلودگی رو به تشدید آب‌های شیرین سطحی و زیرزمینی به ویژه در جلگه‌های ساحلی خزر، و نبود سیستم فاضلاب مناسب در تمام پهنه‌های ساحلی؛
 - ۷- ضعف آشکار و بنیادین سیستم جمع‌آوری و بازیافت زباله و پساب‌ها در تمام جلگه‌های ساحلی؛
 - ۸- ضعف کلی و بنیادی سیستم مواصلاتی؛ از جمله نبود سیستم ریلی عرضی در تمام هفت استان ساحلی
 - ۹- جمعیت رو به اشباع در برخی از نقاط جلگه‌ی ساحلی خزر و پیامدهای آن؛
 - ۱۰- تراکم پایین جمعیتی در فضای جلگه‌ی ساحلی سیستان و بلوچستان، هرمزگان شرقی و غربی و توسعه‌ای ۱۱- کمبود فضای توسعه‌ی شهری برای جمعیت و فعالیت به ویژه در مادر شهرهای ساحلی مانند بوشهر، بندرعباس و انزلی و فشار بر زیستگاه‌های تاریخی و ملی برای رفع کمبود آن؛
 - ۱۲- ضعف سیستمی و مدیریتی ساماندهی جمعیت - فعالیت در تمام عرصه‌های ساحلی؛
 - ۱۳- نبود راهبرد واحد شناخته شده و مورد پذیرش برای تمام سازمان‌دهی درگیر در ساحل.
- در مجموع می‌توان گفت: فضای منطقه‌ی ساحلی به ویژه در جلگه‌های خزری و خوزستان در معرض مخاطرات به نسبت شدید محیطی است.

مسایل راهبردی امنیت ساحلی

- همچنین یکی از دلمشغولی‌های راهبردی سواحل مقوله‌ی امنیت پایدار است. بدیهی است که جریان تهدید و کارکردهای امنیتی دولت‌ها، از چند نظر، سواحل دریایی و رودهای مرزی ایران با همسایگان را تحت تأثیر قرار داده است.
- ۱- جنگ؛ تا آنجا که به کرانه‌های خلیج فارس و اروندرود بر می‌گردد. دست کم از ۱۹۸۰ به این سو جریان تهدید در قالب چهار جنگ، پیامدهای بس بزرگی در بر هم زدن تعادل‌های اکولوژیک و نیز اندر کنش‌های انسان - محیط داشته است.
 - ۲- اشغال فضا؛ جریان متراکم تهدیدهای بین‌المللی در خلیج فارس و دریای عمان، موجب حضور فشرده نظامی و اشغال فضا در این کرانه‌ها و پیامدهای ناشی از آن شده است. روند اشغال فضا در ساحل جنوبی خزر و نیز به دلیل رشد ناگزیر نظامی‌گری آغاو در حال گسترش است.
 - ۳- نظامی‌گری؛ جریان تهدید، موجب تسلط فضای امنیتی بر کشورهای همسایه ساحلی شده است. این رویکرد به ویژه در سواحل جنوبی خلیج فارس مشاهده می‌شود.

۴- چالش‌های خزر؛ چالش رژیم حقوقی خزر، زمینه‌ی شکل‌گیری رقابت‌های نظامی و گسترش ابعاد نظامی‌گری در پیرامون این دریاست.

۵- تهدید مرزی؛ جریان تهدیدهای غیر راهبردی مانند جریان قاجاق، تردهای غیر مجاز مرزی، و دریایی و جاسوسی، موجب جلب و جذب گارد ساحلی و انتظامی به سوی کرانه‌های دریایی شده است.

۵- تهدید مرزی؛ جریان تهدیدهای غیر راهبردی مانند جریان قاجاق، تردهای غیرمجاز مرزی، و دریایی و جاسوسی، موجب جلب و جذب گارد ساحلی و انتظامی به سوی کرانه‌های دریایی شده است.

ریشه و مبنای حضور رو به گسترش بخش نظامی در کرانه‌های دریایی جمهوری اسلامی ایران و اروند، در وهله‌ی نخست تحت تأثیر جریان تهدیدهاست. این جریان دارای ابعادی پنجگانه می‌باشد:

۱- در گروه اول، تهدید ایالات متحده و ناتو به چشم می‌خورد که به ویژه در خلیج فارس ملموس می‌باشد. خلیج فارس از دو دهه گذشته، دریای جنگ بوده است.

۲- در گروه دوم، تهدید ناشی از ناهماهنگی، تنش و حتی بحران‌های دوره‌ای یا گاه به گاه روابط متقابل، ایران و برخی اعضای شورای همکاری خلیج فارس را تیره کرد. همچنین اختلاف بر سر نوع رژیم حقوقی خزر، فضای حاکم بر این دریا را نیز می‌تواند به دریایی بین‌المللی از نقطه نظر اختلاف و تنش تبدیل سازد.

۳- در گروه سوم، تهدیدهای برگرفته از اختلاف‌های مرزی، سرزمینی و قلمروی ایران با کشورهای امارات متحده عربی و عراق، کویت و عربستان در پهنه‌ی خلیج فارس قرار دارد.

۴- در گروه چهارم، وجود زمینه‌های بالقوه و به نسبت پایدار واگرایی فرهنگی در برخی سواحل مانند کرانه‌های مکران، شمال استان گلستان، خوزستان و برخی جزایر و سواحل هرمزگان است.

۵- در گروه پنجم. جریان قاجاق و تردهای غیر قانونی مرزی و سایر کارکردهای مرتبط مانند جاسوسی، تحرکات چریکی، ربایش لنج‌ها، تجاوز شناورهای بیگانه به آب‌های داخلی ایران می‌باشد که اغلب دارای ابعادی محلی و یا ناحیه‌ای است.

رویارویی برای خنثی‌سازی و جریان‌های تهدید و ایجاد امنیت، سبب چنان رویکردهای ملی و منطقه‌ای (استانی) و محلی شده که بردار نهایی آن غفلت راهبردی از توسعه پایدار ساحلی بوده است. زیرا:

۱- تهدیدها آنگاه که در قالب تحمیل جنگ و برخورد به واقعیت تبدیل شدند، ویرانی‌های گسترده‌ای را در سواحل، جزایر و دریا به همراه آوردند. جنگ هشت ساله تحمیلی و بمباران‌های سکوه‌های نفتی از سوی ایالات متحده از آن جمله است.

۲- رویارویی با تهدید، سبب پیدایش فضای مسلط امنیتی یا به عبارت بهتر رویکرد غالب امنیتی در تصمیم سازی‌های راهبردی ملی شده است. چنین رویکردی زمینه‌های نادیده انگاری و یا کم توجهی به توسعه‌ی پایدار سواحل و ارزش‌های محیط زیستی این پهنه را مهیا کرده است. طبیعی است که با چنین رویکردی، سرمایه، هزینه، فعالیت و برنامه‌ها کمتر فرصت و سمت و سوی توسعه‌ای می‌یابد. بنابر این تلاش برای غلبه بر تنگناها و مسائل بنیادی سواحل کمتر در دستور کار قرار گرفته و یا دست کم کمتر در کانون توجه راهبردی قرار گرفته است.

هدف‌های راهبردی

توسعه‌ی پایدار ساحلی و ایجاد فضاهای آرام، با نشاط برای جمعیت‌ها و فعالیت‌ها، در گرو دستیابی به پنج هدف پایه‌ای است.

- ۱- دستیابی به آرامش پایدار؛
- ۲- ساماندهی دقیق و دراز مدت سواحل؛
- ۳- ارتقای سطح زندگی ساحل نشینان؛
- ۴- دسترسی به دریای پاک و عاری از آلودگی و حفظ و بهبود محیط زیست ساحلی و زیست بوم‌های آن؛
- ۵- ارتقای سواحل و بنادر به سکوها و مبادی ترانزیت کالاهای ایرانی و کشورهای همسایه. بدیهی است که دستیابی به چهار هدف آخر وابسته به تأمین امنیت پایدار در محیط پیرامونی است. تمرکز این بخش نیز بر مقوله‌ی امنیت و چارچوب‌های تأمین امنیت راهبردی است. از سوی دیگر امنیت سواحل در گرو امنیت منطقه‌ای و بین‌المللی است. به عنوان نمونه هیچ یک از کشورهای پیرامون خزر نمی‌توانند به تنهایی و بدون در نظر گرفتن استراتژی کشورهای دیگر، در صدد غیر نظامی کردن این دریا برآیند.

ضرورت امنیت پایدار

حل و فصل بسیاری از مسائل خلیج فارس، دریای خزر و دریای عمان در گرو همکاری‌ها و هماهنگی‌های بین‌المللی است. از جمله هماهنگی سیستمی و نهادینه دولت‌های پیرامونی این دریاها، زمینه‌ی اصلی چیرگی بر مشکلات زیر را مهیا خواهد ساخت:

- ۱- نبود ترتیبات و سازه‌ی امنیتی و دفاعی جامع میان هشت کشور پیرامونی خلیج فارس، پنج کشور حاشیه‌ی خزر و کشورهای پیرامونی دریای عمان و اقیانوس هند، بستر اصلی دخالت‌های گسترده و رو به افزایش ایالات متحده، اتحادیه‌ی اروپایی، ناتو، فدراتیو روسیه، چین و ژاپن است.
- ۲- ناهماهنگی دیدگاه‌ها بر سر نوع رژیم حقوقی خزر که متضمن منافع حداقلی پنج کشور پیرامونی باشد، زمینه‌ی تنش‌های رشد‌یابنده در محیط پیرامونی این دریا را مهیا کرده است.
- ۳- غلبه بر سه مشکل و تنگنای دیگر خزر شامل کنترل نوسان تراز آب، مقابله با آلودگی گسترده و نظامی‌گری در حال رشد، نیازمند همانگی مستمر، نهادینه شده و اقدام دسته جمعی پایدار است.
- ۴- احتمال حضور نظامی ایالات متحده و ناتو در خزر تا زمانی که سازه‌ای جامع در قالب سازمانی فراگیر پیرامون این دریا شکل نگیرد، به قوت خود باقی است؛ زیرا دولت‌های منطقه بر پایه تصمیمات ملی و یکجانبه در صدد دسترسی به هدف‌های خود بر می‌آیند.
- ۵- نبود تعامل سازمان یافته و نهادی پنج کشور پیرامون خزر و ناهماهنگی میان رویه‌ها، استراتژی‌ها و هدف‌های دستگاه و سازمان‌های دریایی هر یک از کشورها، مهم‌ترین عامل موفق نبودن طرح‌های محیط زیستی در این پهنه‌ی دریایی است.
- ۶- دستیابی به حل و فصل منطقی در زمینه‌ی مساله گذرگاه عبور نفت خام و شبکه‌ی لوله‌های گاز، نیازمند همکاری و اجماع پنج کشور پیرامون خزر است و چنین هماهنگی و اجماعی در قالب سازه و سازمانی - منطقه‌ای، امکان پذیر است.
- ۷- غلبه بر اختلاف‌های دیرینه و بحران‌زای بین‌المللی خلیج فارس و دریای عمان مانند کشمکش‌ها و اختلاف‌های ایران - امارات، عراق - کویت، ایران - کویت بر سر مرزها و قلمروهای دریایی، نیازمند استقرار سازه‌ای جامع، همه جانبه و فراگیر میان هشت کشور پیرامونی این دریای نیمه بسته است.
- ۸- در همین چارچوب، غلبه بر شش مشکل اساسی خلیج فارس و دریای عمان یعنی آلودگی نفتی رو به گسترش، ویرانی و تخریب زیست بوم‌های دریایی، انواع قاچاق، تردهای غیرقانونی مرزی، ربایش شهروندان و شناورها و به ویژه کنترل نظامی‌گری و رقابت‌های تسلیماتی، تنها در چارچوب سازه‌ای دسته جمعی و فراگیر قابل دستیابی است.
- ۹- در عین حال تلاش برای کاهش مستمر و گام به گام رقابت‌های نظامی و برچیدن پایگاه‌های نظامی بیگانگان در سواحل خلیج فارس و دریای عمان و در اقدامی فراگیرتر دستیابی به امنیت منطقه‌ای نیازمند هماهنگی هشت کشور پیرامونی خلیج فارس با خود و کشورهای پیرامونی اقیانوس هند است.

- ۱۰- رویارویی مؤثر با تروریسم رشد یابنده و پیامدهای آن و هماهنگی فعال و مشترک با جامعه‌ی جهان در وهله‌ی نخست نیازمند شکل‌گیری اتحادیه‌ای منطقه‌ای در آسیای جنوب باختری و حوزه‌ی خزر است.
- ۱۱- کنترل و نظارت دقیق، علمی و نهادینه صید و شناورهای ماهیگیری برای حفظ ذخایر آبزیان، نیازمند هماهنگی، همکاری و تعامل میان کشورهای پیرامونی خلیج فارس و پنج کشور حوزه‌ی خزر است.
- ۱۲- برای اجرای ارزیابی دایم و مستمر محیط زیست شکننده خلیج فارس و دریای خزر هماهنگی و همکاری روزانه و حتی لحظه‌ای سازمان‌های درگیر هر یک از هشت کشور پیرامونی خلیج فارس و پنج کشور حاشیه‌ی خزر، گریزناپذیر است.
- ۱۳- وادار کردن شرکت‌ها و کنسرسیوم‌های نفتی و گازی که مسئول اکتشاف، استخراج، تولید و حمل و نقل نفت - گاز در پهنه‌های خزر و خلیج فارس می‌باشند، برای حفظ محیط زیست این دریاها، نیازمند همفکری، هماهنگی و مدیریت واحد کشورهای پیرامونی بر این پهنه‌های آبی است.
- ۱۴- کمک شرکت‌های نفتی برای جبران خسارت‌های محیط زیستی، می‌بایست به نهاد فراگیر منطقه‌ای سپرده شود و نه دولت‌های ساحلی؛ نهادهایی که وظیفه‌ی هدایت کنوانسیون‌های محیط زیستی را به عهده داشته و بتوانند از این سرمایه‌ها به طور مؤثر استفاده نمایند.
- ۱۵- هماهنگی مستمر گاردهای ساحلی هشت کشور پیرامونی خلیج فارس و پنج کشورهای حاشیه‌ی خزر برای کنترل و نظارت بر امنیت در این پهنه‌های گسترده‌ی دریایی نیازمند همدلی، همسویی و همفکری دائمی و روزمره است.
- می‌توان نتیجه گرفت که امنیت و آرامش پایدار سواحل و دریاهای ایران تا حدود زیادی در گرو امنیت بین‌المللی و منطقه‌ای است، زیرا مسائل و تهدیدهای آنها بین‌المللی است. به عنوان نمونه هیچ یک از کشورهای پیرامون خزر نمی‌توانند به تنهایی و بدون در نظر گرفتن استراتژی دیگر دولت‌ها در صدد غیر نظامی کردن این دریا برآیند. همچنین غلبه بر سه مسئله‌ی عمده و پایه‌ای این پهنه‌ی آبی یعنی دستیابی به رژیم حقوقی جامع، مقابله‌ی مؤثر با آلودگی گسترده و نیز رویارویی با نوسان تراز آب، با یکجانبه‌گرایی و طرح‌های ملی، حاصل نمی‌شود.
- نقش همکاری و هماهنگی‌های منطقه‌ای و بین‌المللی در قالب دست کم چهار سازه‌ی زیر برای ایجاد امنیت و آرامش پایدار در خلیج فارس و دریای عمان و دریای خزر بدیهی می‌نماید و سالهاست مد نظر قرار دارد.

۱. سازمان یا شورای همکاری خلیج فارس

امنیت پایدار و با ثبات کرانه‌های خلیج فارس در گرو تشکیل سازه و نهادی فراگیر با شرکت هشت کشور ساحلی است. از جمله هدف‌های این نهاد ایجاد ترتیبات لازم برای تشویق همکاری‌ها و هماهنگی‌های نهادینه شده‌ی دفاعی و امنیتی جامع و فراگیر خواهد بود. این نهاد همچنین می‌بایست توانایی قانونی لازم برای سامان دادن، کاستن، هدایت و مدیریت بحران‌ها را در اختیار داشته باشد، در عین حال ضمن تضمین تولید و صدور نفت، دخالت قدرت‌های منطقه‌ای در روندی میان مدت در این عرصه به سوی حداقل‌ها هدایت نماید.

۲. شورای همکاری خزر

جلوگیری از نظامی شدن خزر، نظارت بر نظم و ثبات امنیتی، ایجاد توازن و تعادل‌های امنیت منطقه‌ای، هماهنگی و سامان دادن به سلسله مراتب کشورهای منطقه‌ی خزر در یک هژمونی درون‌زا، هماهنگ‌سازی راهبردی دولت‌های خزر در قبال دولت‌های برون منطقه‌ای مایل به سرمایه‌گذاری در این پهنه‌ی آبی، پاسداری از منافع عمومی و حفظ ارزش‌های حیاتی در چارچوب حفظ امنیت پایدار و چیرگی بر مشکلات و تنگناهای چهارگانه خزر، می‌تواند هدف‌های اصلی این شورا باشد.

۳. سازمان همکاری‌های اقیانوس هند

پاسداری و تضمین امنیت خطوط کشتیرانی، رویارویی با تروریسم از جمله دزدی دریایی، همکاری در زمینه‌ی محیط زیست ساحلی و دریایی و نیز گسترش تجارت، می‌تواند زمینه‌های اساسی برای تشکیل نهادی گسترده در حاشیه‌های اقیانوس هند باشد. هند و استرالیا دو قدرت بزرگ پیرامونی این اقیانوس می‌توانند محوری برای تجمع کشورهای سه قاره باشد این در حالی است که بر خلاف اقیانوس‌های آرام و اطلس، جای خالی چنین نهادی در پهنه‌ی اقیانوس هند، خالی است.

۴. هماهنگی با جامعه‌ی جهانی

توان بالفعل ایران برهم زدن هژمونی ایالات متحده اتحادیه‌ی اروپایی و ناتو، اندک است. ایران می‌تواند با مانور روی ابزارهایی همچون نفت، انرژی، تجارت و محروم کردن منطقه از نقش سازنده و مزیت‌های نسبی اقتصادی، با تصمیمات راهبردی جهانی و منطقه‌ای بازی کند، اما هژمونی قدرتمند مذکور نیز توانایی گسترده‌ای برای رویارویی با آن را دارد.

جمهوری اسلامی ایران گرچه می‌بایست در راهبرد سیاست خارجی خویش، اعتبار و وزن اروپا، روسیه، چین و ژاپن را در نظام بین‌المللی در نظر داشته باشد، اما اولاً ایالت متحده دست کم در دهه‌ی جاری و به اغلب احتمال تا بیست سال آینده، همچنان جایگاه ممتازی در خاورمیانه در اختیار خواهد داشت، ثانیاً دیگر قدرت‌های

فرمانطقه‌ای به طور معمول و در نهایت با تصمیمات و راهبردهای واشنگتن هماهنگی و هم‌نوایی راهبردی دارند. از سوی دیگر ایالات متحده توانایی زیادی برای بر هم زدن نظم جاری و ثبات ملی و منطقه‌ای در اختیار دارد. بنابر این جمهوری اسلامی ایران برای حفظ بقای ملی ایران و پاسداری از تمامیت سرزمینی، استقلال و ارزش‌های تاریخی، یگانگی ملی و توسعه‌ی اقتصادی، می‌تواند به نوعی هم‌نوایی و هماهنگی با ایالات متحده دست یابد. به هر روی بزرگترین چالش فراروی جمهوری اسلامی در سیاست خارجی، چگونگی رویارویی با سیاست خارجی منزوی سازنده‌ی واشنگتن است.

این چالش می‌تواند هر آینه به بحرانی فعال تبدیل شده و ایران را وارد درگیری سرنوشت‌ساز نماید. بحرانی که کرانه‌های جنوب‌نخستین قربانیان آن خواهند بود.

سواحل و ایده‌های پیشنهادی

هر سه ساحل ایران دارای چشم‌اندازها و نقش‌های متفاوت هستند. بنابر این شیوه و برنامه‌های توسعه آنها نیز نمی‌تواند یکسان باشد. این تفاوت‌ها تقریباً در تمام چشم‌اندازهای طبیعی فرهنگی اقتصادی به چشم می‌خورد، اما تا جایی که به چشم‌اندازهای ژئوپلیتیک بر می‌گردد. این تفاوت‌ها بسیار چشمگیرتر است. بنابر این جهتگیری در زمینه‌ی ایده‌های ژئوپلیتیک در مورد هر یک از این سه ساحل بر پایه‌ی قابلیت‌هایشان خواهد بود.

ساحل دریایی عمان: ایده‌های فراگیر توسعه

کرانه‌های دریای عمان از ناحیه ساحلی دهستان گابریک جاسک تا دهستان سند و میرثویان، بستری مناسب برای ایجاد و گسترش فعالیت سازه‌های نیروی دریایی و هوایی است. ساحل عمان به ویژه در پیرامون خلیج چابهار موقعیت و فضای ممتاز محیطی را برای طرح‌ها و برنامه‌های بلندمدت گسترده نظامی مهیا می‌سازد. چنین امتیازی ناشی از چند عامل زیر است:

* ساحل عمان، تنها کرانه دریایی ایران است که تماس مستقیم و بی‌واسطه‌ای با دریاهای آزاد و اقیانوس دارد. در حالی که خزر دریایی بسته و خلیج فارس نیز به دلیل وجود تنگه هرمز نیمه بسته است.

* کرانه عمان به دلیل دور بودن از صحنه تنش‌ها و بحران‌های دیرینه‌ی حاکم بر خلیج فارس، موقعیت ممتازی دارد. آرامش و امنیت کرانه عمان به دلیل شمار اندک همسایگان و دوری از صحنه درگیری‌های و مناقشات قدیمی است.

* کرانه دریای ایران در اقیانوس هند، در عین حال از نظرگاه موقعیت جغرافیایی، اشراف و کنترل ممتازی برای ورود و خروج نفت کشتها از خلیج فارس دارد. این موقعیت کرانه مکران را به صورت محور تضمین‌کننده صدور نفت جلوه‌گر می‌سازد.

* ایران می‌تواند با انتقال خطوط لوله نفتی از میدان‌های جنوب باختری به کرانه مکران، وابستگی مطلق خود را به خلیج فارس کاهش دهد.

* تراکم نسبی بسیار پایین جمعیت در این نوار ساحلی و به ویژه کمتر توسعه یافتگی ساحل مکران، بستری را برای ایجاد سازه‌های نظامی معنا می‌سازد به عبارت بهتر توسعه نظامی در این ساحل مبنایی برای گسترش شهرنشینی و ایجاد نقاط خدمات رسانی خواهد بود. چنان که علت توسعه و گسترش کانون‌های شهری کنارک و چابهار همین عامل بوده است.

* نقش کنترلی و نظارتی این ساحل نسبت به خلیج فارس و دهانه آن برتری ژئواستراتژیک قابل توجهی به ایران نسبت به کشورهای وابسته به خلیج فارس می‌دهد.

* کرانه مکران از بندرعباس تا خلیج گواتر به دلیل ژرفای کافی دریا و تیرگی آب‌ها موقعیت ممتازی به ایران برای به کارگیری شناورهای زیر سطحی می‌دهد. خلیج‌ها و خورهای گواتر، چابهار، بزم، پسابندر، کزدف، کهیر و جاسک شرایط مناسبی را برای پهلوگیری این شناورها مهیا ساخته است.

* اما تا جایی که به مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی پیوند دارد، توسعه بخش نظامی در این کرانه طولانی به دلیل تراکم پایین جمعیت، بکر بودن، دورافتادگی و پرت بودن نسبت به هسته اصلی جمعیت کشور، نه تنها مشکل عمده‌ای ایجاد نمی‌کند. بلکه در توسعه اقتصادی - اجتماعی این نوار ساحلی حاوی بیشترین تاثیر خواهد بود.

* ساحل شهرستان چابهار، کنارک و جاسک موقعیت جغرافیایی مناسبی برای ایجاد و تأسیس و نوسازی بنادر ترانزیت کالا در اختیار افغانستان و آسیای مرکزی قرار می‌دهد با توسعه خطوط ریلی و اتصال آن به خط آهن سراسری، سواحل جنوب ایران از انزوا و عقب ماندگی تاریخی نیز رها خواهد شد.

* محور جاسک - گواتر کریدور مناسبی برای خط لوله‌ی صلح است. این خط لوله کار انتقال گاز طبیعی پارس جنوبی به شبه قاره‌ی هند را به عهده دارد در این میان جاسک با معیارها و شاخص‌های مکان‌گزینی صنعتی، کانون مناسبی برای توسعه‌ی پتروشیمیایی می‌باشد.

* دریای عمان زرخیزترین منابع صید را نسبت به خلیج فارس و خزر در خود جای داده است سواحل همان از این نظر می‌تواند محور مناسبی برای توسعه‌ی شیلات همه‌ی ابعاد آن محسوب شود.

* به هر روی گام نخست در توسعه‌ی ساحل مکران ارتقای این ناحیه به یک واحد استانی است چابهار و کنارک و جاسک بیشتر شاخص‌های لازم برای استان شدن را در اختیار دارند.

ساحل خلیج فارس: راهکارها

خلیج فارس نظامی ترین کرانه ایران است. گرایش یگان‌های دریایی و هوایی به سوی این کرانه تا حدود زیادی منطقی بوده است. اما در بسیاری از موارد پراکنش جغرافیایی و به ویژه مکان‌گزینی این نیروها بر پایه شاخص‌های شناخته شده دفاعی نیست. در عین حال این نوع پراکنش و مکان‌گزینی، موانعی را در راه اجرای ICZM، فراهم می‌آورد. پیشنهادهای زیر تا حدودی می‌تواند راهگشای مناسبی در تعدیل شرایط به وجود آورد.

غیر نظامی کردن جزایر

تقریباً تمام جزیره‌های ایرانی خلیج فارس به دلیل وسعت کم، نزدیکی به ساحل، نداشتن عقبه دفاعی و به ویژه نوع و جریان تهدیدها، برای استقرار یگان‌های عمده دفاعی مناسب نیستند. زیرا شاخص‌ها و منطق دفاعی به هیچ روی نمی‌تواند به این جزایر هویت مستقل دفاعی بدهد.

این در حالی است که تلاش محوری و راهبردی جمهوری اسلامی می‌تواند بر جمعیت پذیر کردن این جزیره، شکوفایی اقتصادی و با نشاط و شاداب کردن جریان فعالیت‌ها از طریق شناسایی و طبقه‌بندی کارکردهای آن‌ها باشد. حتی قشم به عنوان بزرگترین جزیره خلیج فارس که بیش از دو برابر بحرین وسعت دارد نیز نمی‌تواند پذیرای یگان‌های راهبردی دریایی و دفاعی باشد.

چنین حکمی در برابر تهدید ناتو و ایالات متحده بدیهی بوده و در برابر تهدیدهای مستق جنوبی نیز نیازمند بررسی‌های عمیق‌تری خواهد بود. اما در عین حال با مسکونی شدن، پرتراکم شدن، ایجاد گسترش فعالیت‌های اقتصادی و از جمله دادن نقش توریستی به برخی از این جزیره‌ها، مناسب‌ترین شیوه دفاعی برای پاسداری از تمامیت سرزمینی است. انتخابی که فاقد ایجاد حساسیت‌ها و هزینه‌های گوناگون نظامی کردن این جزایر می‌باشد.

غیر نظامی کردن کانون‌های شهری

انتقال تمام یا بخشی از سازه‌ها و یگان‌های دریایی مستقر در کانون‌های شهری شمال خلیج فارس مانند بوشهر به محورهای مناسب‌تر جایگزین، ضرورتی انکارناپذیر و در عین حال راهبردی است، زیرا:

* نخست آن که برخی از این شهرها زیر فشار تاسیسات گوناگون و چندین پارچه نظامی قرار دارند. اشغال فضاهایی که می‌تواند و باید دارای کاربردهای گوناگون شهری باشد و اندک بودن فضا برای این کاربردها، یکی از تنگناهای پایدار این کانون‌ها شمرده می‌شود.

* تودرتویی، نزدیکی و یا فاصله بسیار کم سازه‌ها و یگان‌های نظامی به ویژه هوایی در شهرها و به ویژه ما در شهرهای ناحیه‌ای و بندری، ضریب آسیب‌پذیری و خسارت‌های احتمالی را در صورت وقوع حملات و جنگ تمام عیار افزایش خواهد داد. این خسارت‌ها به ویژه متوجه شهروندان غیر نظامی خواهد بود. این در حالی است که فضاهای بسیار مناسبی برای ایجاد سازه‌های دفاعی به ویژه در مورد یگان‌های زمینی، هوایی و هوانیروز در پیرامون ساحل وجود دارد. از سوی دیگر این فضاها مانند دشت پلنگ، فین و حاجی آباد، در پناه حصار طبیعی کوهستانی قرار دارند.

متنوع ساختن بنادر

نقش دو بندر شهید رجائی بندرعباس و امام خمینی ماهشهر در واردات و صادرات کالا، کلیدی و انحصاری است. خارک و خارکو نیز همین نقش انحصاری را در صدور نفت به عهده دارند. چنین تمرکزی نه تنها با شاخص‌های مکان‌گزینی از بعد استراتژیک فاصله دارد که زمینه‌ی فشار بیش از اندازه بر اکوسیستم‌ها را مهیا ساخته است. این در حالی است که چندین بندر روستایی در ساحل عقب افتاده‌ی مکران و نیز سواحل استان‌های هرمزگان و بوشهر می‌توانند بخشی از فشارهای وارده بر این دو بندر را تعدیل نمایند. با تخصصی شدن بنادر ضمن کاهش مسئولیت دو بندر نامبرده، توسعه‌ی ناحیه‌ای دیگر ساحل‌ها نیز تحقق خواهد یافت.

توسعه‌ی منابع آبی

تنگنای پایه‌ای سواحل خلیج فارس و دریای عمان از شهرستان دیلم در استان بوشهر تا خلیج گواتر در استان سیستان و بلوچستان، کمبود آب شیرین است. تمام طرح‌های توسعه‌ای از جمله در زمینه‌های نظامی - انتظامی نیازمند بستر سازی مناسب برای حل و فصل دائمی این تنگنا است. کنترل و ذخیره‌سازی سیلاب‌ها از طریق ایجاد سدها و بندرهای کوچک، شیرین کردن آب دریا در مقیاس گسترده، اعتماد به طرح‌های بومیان در زمینه ایجاد و گسترش آب انبارها، انتقال آب از منابع آبی مناطق پیرامونی، صرفه‌جویی در بخش کشاورزی از طریق تکنولوژی‌های نوین، بهره‌برداری از نم و رطوبت دائمی برای تهیه‌ی آب شیرین، بهره‌برداری گسترده از گیاهان شور پسند، جداسازی آب شیرین و شرب، جستجو برای یافتن منابع آب شیرین فسیلی و تصفیه مجدد فاضلاب، اقداماتی است که می‌توان برای غلبه بر تنگنای آبی از آنها سود برد. اما محور اصلی در این میان شیرین کردن آب دریا با حفظ معیارهای محیط زیستی در مقیاس بسیار گسترده است پخش نظامی با امکانات و توانمندی‌های خود می‌تواند در این زمینه پیشگام باشد.

ساحل خزر: ایده‌های راهبردی

تا جایی که به بخش نظامی و انتظامی و تعامل آن با ICZM بر می‌گردد، چند اقدام اساسی مفید به نظر می‌رسد.

یکپارچگی فرماندهی نیروهای دریایی سپاه و انتقال میدان‌های تیر ساحلی به نواحی دوردست‌تر کوهستانی یا رشته‌های میانکوهی از آن جمله است. اما تاجایی که به تنگناها و مسال راهبردی خزر بر می‌گردد و تا جایی که به سهم ایران برای رویارویی با آنها در پیوند است، اجرای چند طرح استراتژیک زیر نجات بخش است.

انتقال آب خزر

یکی از چهار مسائلی عمده‌ی خزر نوسان تراز آب به ویژه بالا آمدن آب دریا و قدرت ویران‌کننده‌ی آن برای نوار ساحلی و سازه‌های آن است. ایران برای کنترل این خطر قدرت ویران‌کننده‌ی آن برای نوار ساحلی و سازه‌های آن است. ایران برای کنترل این خطر بزرگ طی یک طرح بزرگ ملی با استفاده از سرمایه‌ها و فناوری‌های پیشرفته، می‌تواند آب خزر را به وسیله پمپاژ از دهلیزهای البرز از طریق شبکه‌ی لوله‌ای به فلات مرکزی انتقال دهد. بدین وسیله دو مشکل اساسی ملی بر طرف می‌شود. نخست مشکل اساس و دوره‌ای بالا آمدن آب خزر که سواحل را تهدید می‌کند بر طرف نماید، دوم کم‌آبی تاریخی فلات ایران را کاهش دهد. از سوی دیگر این پروژه بزرگ ملی می‌تواند با ایجاد تاسیسات و سازه‌های دائمی، دست کم برای ۵۰۰۰۰ هزار نفر به طور مستقیم شغل ایجاد نماید شغل‌های غیر مستقیم این پروژه شگفت‌آور خواهد بود. همان‌گونه که پیش از این نیز تشریح شده است، میزان شوری آب خزر نسبت به شوری خلیج فارس بسیار کم بوده و با اندکی تغییر می‌توان آن را به آب شیرین قابل استفاده در کشاورزی و صنعت تبدیل نمود.

تغییر فضای سیاسی خزر

از ۱۹۹۱ و در پی فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی تاکنون، مهمترین مساله سیاسی حاکم بر فضای سیاسی خزر چگونگی رژیم حقوقی جامعه و فراگیر خزر مورد پذیرش پنج کشور پیرامونی دریا بوده است. این در حالی است که با حل و فصل توافق‌های دو جانبه میان روسیه - قزاقستان و روسیه - آذربایجان و نیز احتمال توافق میان آذربایجان - قزاقستان، اختلاف پیرامون رژیم حقوقی خزر بیشتر به بخش جنوبی این پهنه‌ی بزرگ آبی منتقل شده است. اختلاف میان سه کشور ایران، آذربایجان و ترکمنستان متضمن آرامش و امنیت پایدار فضای حاکم بر جنوب خزر نیست.

تا تعیین رژیم حقوقی فراگیر که سالها و شاید برای دهه‌ها به درازا بکشد. ایران با تغییر فضای حاکم بر خزر قادر است روند امور را به نفع خود تغییر دهد. کوشش برنامه‌ریزی شده‌ی ایران برای مسلط کردن فضای

همکاری‌های تجاری و اقتصادی بر این دریا در راهبردی دراز مدت، موازنه را به نفع صلح و ثبات دگرگون خواهد کرد. در این مسیر با توجه به توانمندی‌های ایران و ایرانیان، انزلی می‌تواند در برنامه‌ای ۲۰ ساله به پایتخت اقتصادی - تجاری حوزه‌ی خزر تبدیل شود.

ساماندهی ساحل خزر

مسالهی عمده‌ی سواحل خزر از آستارا تا بندرترکمن، درهم ریختگی و نابسامانی این کرانه در ابعاد گوناگون است. ساماندهی ساحل طولانی خزر با استانداردهای اروپایی و آمریکای شمالی از جمله در زمینه‌ی شاخص‌های محیط زیست، گردشگری و هتلداری، این ساحل را به یکی از چهار ساحل بزرگ جهان از نظر گاه جلب گردشگر تبدیل خواهد ساخت. اما نخستین گام در این زمینه، پذیرفتن معیارهای پذیرفته شده مدیریت یکپارچه‌ی ساحلی (ICZM) خواهد بود.

سازه‌های مدیریتی

دریاها و کرانه‌های دریایی ایران راهبردی‌ترین بخش سرزمینی ایران به شمار می‌آید. به همین دلیل جمهوری اسلامی ایران می‌بایست ساحل‌ها و دریاهای پیرامونی را در کانون توجه و طرح و برنامه‌های خود قرار دهد. بر این پایه و برای دستیابی و تحقق هدف‌های طرح مدیریت یکپارچه‌ی مناطق ساحلی کشور تا جایی که به ژئوپلیتیک و آموزه‌های آن بر می‌گردد، چند توصیه برای تمام سواحل کشور و برای دستیابی به توسعه‌ی این قلمرو ارائه می‌شود:

شورای ملی توسعه پایدار سواحل و جزایر

این شورا در عین فراگیر بودن در تمام هفت استان ساحلی، الگویی مناسب برای هماهنگی بخش‌های مختلف سیاسی - اقتصادی و نظامی و انتظامی در پهنه ساحلی را منعکس می‌سازد. ترکیب این شورا و زیر مجموعه‌های استانی و شهرستانی آن به گونه‌ای خواهد بود که در عین فراگیر بودن، زمینه‌ها و بسترهای اجرایی برای تحقق هدف‌های ICZM را ممکن سازد.

پیشنهاد می‌شود در ترکیب ملی این شورا، علاوه بر معاون رییس جمهوری و ریاست سازمان محیط زیست، وزرای کشور، راه و ترابری، نفت، دفاع، رییس سازمان صدا و سیما و فرماندهی ناجا عضویت داشته باشند. لازم به یادآوری است که در سازمان‌ها و موسسه‌ها و یا شوراهای مشابه در کشورهای استرالیا و اندونزی، وزرای دفاع در شمار اعضای ثابت به شمار می‌روند.

در رده استانی نیز، علاوه بر استانداران استان‌های ساحلی و مدیر کل محیط زیست استان، مدیران کل راه و ترابری، صدا و سیما عضویت فرماندهن ناجا و نداجا و یان‌دسا، ضروری است.

به هر روی در ایجاد هر ساختاری برای تحقق هدف‌های ICZM، عضویت سه نهاد بدیهی و برای تداوم آن ضروری خواهد بود؛

۱- وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح؛

۲- وزیر کشور؛

۳- فرماندهی نیروی انتظامی؛

عضویت این نهادها و زیر مجموعه‌های آنها در مقیاس هفت استان ساحلی، زمینه‌ها و بسترهای اجرایی شدن هدف‌های ICZM را مهیا خواهد ساخت. در عین حال هماهنگی و همکاری بخش‌های سیاسی، نظامی و انتظامی را با سایر دست‌اندرکاران در مقیاس ملی، استان‌ها، شهرستان‌ها و بخش‌های ساحلی مهیا خواهد ساخت.

آموزش نیروهای نظامی - انتظامی

چندین دانشکده افسری، فرماندهی، ستاد و دوره‌های عالی جنگ در کشور، ذیل فرماندهی سپاه پاسداران، ارتش و نیروی انتظامی در حال تربیت کادرهای لازم برای ایفای مسئولیت در رده‌های مختلف است. تنها در دانشگاه امام حسین (ع) سپاه پاسداران، هفت دانشکده و ده‌ها رشته در حال آموزش نیروهای خود هستند. گنجاندن دو واحد درسی با عنوان مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، در کشوری که حیات اقتصادی، تهدیدهای محوریش و اصلی‌ترین دلمشغولی زیست محیطی‌اش دریاها و کرانه‌ها است، زمینه و بستر مناسبی است برای آمادگی هر چه بیشتر برای تصمیم‌سازان آینده کشور.

این درس با هدف‌ها، سرفصل‌ها و منابع مشخص می‌تواند با آشنا نمودن افسران، سرداران و امیران آینده به اهمیت کرانه‌های ساحلی و هدف‌های ICZM، زمینه و بستر مناسبی را برای شناخت ساحل در مقیاس تصمیم‌سازان آتی مهیا سازد.

دفتر سمینارهای شش ماهه

تاسیس دفتر یا مؤسسه‌ای برای برگزاری سمینارهای سالیانه یا شش ماهه برای آشنا نمودن استانداران، فرمانداران و فرماندهان ناداجا، ندسا و ناجا هفت استان ساحلی با انگیزه‌ها، هدف‌ها و کلیه برنامه‌ها و ارزش‌های ICZM زمینه‌ای مناسب را برای آشنایی نهادی و مستمر تصمیم‌سازان سیاسی - نظامی و انتظامی با این مفهوم حیاتی را مهیا می‌سازد. تجربیات سمینارهای سازمان بنادر و دریانوردی در استان‌های بوشهر، مازندران و گیلان و موفقیت آن‌ها دست کم در زمینه آشنا کردن تصمیم‌سازان استان‌های ساحلی دلیل بر توفیق این دفتر یا موسسه خواهد بود.

لایحه یا طرح ویژه

در هر لایحه یا طرح پیرامون مدیریت یکپارچه ساحلی که روندی گریزناپذیر خواهد بود، نقش و کارکرد بخش نظامی - انتظامی در چند زمینه نمی‌تواند نادیده انگاشته شود:

الف. تاکید بر محدودسازی و به ویژه تعریف کنش‌های بخش‌های نظامی - انتظامی در محیط ساحلی؛

ب. تاکید بر نقش اجرایی و ضمانت اجرایی نیروها؛

پ. و مهمتر از همه تاکید بر تعامل این بخش با سایر دست اندرکاران محیط ساحلی است که در لایحه

تنظیمی، نقش تعاملی این سازه سلسله مراتبی بوده و از نهادهای فراگیر و کشوری آغاز و تا سطح شهرستان و

بخش امتداد خواهد یافت.

واژه نامه

انگلیسی به فارسی

Access to the Sea	دسترسی به دریا
Accidental Pollution	آلودگی تصادفی یا غیر عمدی
Atghan War	جنگ افغانستان
Allowable Catch	صید مجاز
Amphibious Forces	نیروهای آبی خاکی
Antecedent Boundaries	مرزهای پیشین، مرزهای از پیش تعیین شده
Arab – Israeli War	جنگ‌های عرب و اسرائیل
Archipelagic Baselines	خطوط مبدا مجمع الجزایری
Archipelagic State	کشور مجمع الجزایری
Archipelagic Waters	آب‌های مجمع الجزایری
Archipelago	مجمع الجزایری
Area of Influence	منطقه نفوذ – منطقه اثر
Area of Operation	منطقه عملیات
Area of Responsibility (AOR)	منطقه مسئولیت
Armies	ارتش‌ها
Arms Control	مهار جنگ افزارها
Arms Races	مسابقه‌های تسلیحاتی
Arrest of Ship	توقیف کشتی
Artificial Islands	جزایر مصنوعی
Balance of Power	موازنه قدرت
Baseline	خط مبدا
Beach	ساحل ماسه‌ای، کنار دریا، ریگ و یا شن کنار دریا
Bourgeois	بورژوا
Breadth of Territorial Sea	عرض (پهنای) دریای سرزمینی
Buffer state	کشور حائل
Buoy	بویه