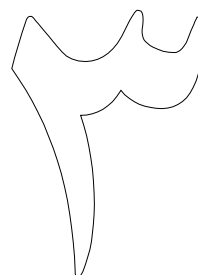


بایستگی‌های ژئواکونومیک توسعه منطقه جنوب شرق ایران

* محسن خلیلی

** مرتضی منشادی

*** فهیمه آزموده



* محسن خلیلی استادیار علوم سیاسی دانشگاه فردوسی مشهد می‌باشد.
mohsenkhalili1346@yahoo.com

** مرتضی منشادی استادیار علوم سیاسی دانشگاه فردوسی مشهد می‌باشد.

*** فهیمه آزموده کارشناس ارشد علوم سیاسی می‌باشد.

تاریخ تصویب: ۱۳۹۰/۸/۲۳

تاریخ دریافت: ۱۳۹۰/۳/۱۰

فصلنامه روابط خارجی، سال سوم، شماره چهارم، زمستان ۱۳۹۰، صص ۱۲۴-۸۱.

چکیده

گسترش امنیت و رسیدن به توسعه پایدار، به عنوان کارویژه اصلی دولت‌ها، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. در واقع «امنیت» و «توسعه» دو مفهوم به هم پیوسته هستند. جنوب شرق ایران با دارا بودن ظرفیت‌های ژئوپلیتیک فوق‌العاده‌ای همچون اقتصادی، امنیتی، وحدت ملی، دسترسی، ارتباطات منطقه‌ای و بین‌المللی، واجد کارکردهای تولیدکننده قدرت در کشور است. ایران در مرزهای شرقی خود با وجود امکانات اقتصادی و موقعیت ژئواکونومیک ویژه، با اختلافات قومی/مذهبی، ناامنی و فقر روبروست. بنابراین، امنیت و به همراه آن، توسعه پایدار در این منطقه نیز، با تهدید مواجه شده است. به نظر می‌رسد، توسعه آینده کشور با توجه به موقعیت جغرافیایی و ساحلی دریای عمان، به طراحی و برنامه‌ریزی سیاست‌های کارآمد و بهره‌گیری بهینه از کارکردهای منطقه جنوب شرق کشور وابسته شده است. در این مقاله، پس از طرح پرسشی با این مضمون که در تدوین راهبرد توسعه جنوب شرق، جایگاه کریدور شمال/ جنوب چگونه ارزیابی می‌شود، این فرضیه مورد پژوهش قرار می‌گیرد که رونق کریدور شمال/ جنوب، سرآغاز توسعه پایدار جنوب شرق ایران است که در نهایت به برقراری و گسترش رفاه و امنیت منجر می‌شود. حاصل آنکه توسعه پایدار در ایران، منوط به آن است که زمامداران ایران، با وجهه نظر مثبت و با گزینش رفتارهای مسالمت‌جویانه، ایران را به یک کشور بین‌المللی تبدیل کنند. کریدور شمال/ جنوب، فرصت بسیار مساعدی برای رفع فقر در منطقه سیستان و بلوچستان، فراهم می‌آورد که در پرتو آن، ایران نیز به یکی از مهم‌ترین حلقه‌های استراتژیک این گذرراه، مبدل می‌شود.

واژه‌های کلیدی: ژئواکونومی، مرزهای جنوب شرقی، ناهمسانی رفاهی،

توسعه پایدار، امنیت، جاده ابریشم جدید و کریدور شمال و جنوب

مقدمه

ایران کشوری است که در همزیستی با کشورهای همسایه از موقعیت‌های همسان/ناهمسان ژئوپلیتیک، ژئواستراتژیک، ژئواکونومی^۱، ژئوکالچر و هیدروپلیتیک برخوردار است. واقعیت کنونی در مرز جنوب شرق کشور بیانگر یک دشواری است؛ مشکلی که عملکردهای زمامدارانه را با پیچیدگی‌های ویژه‌ای روبرو ساخته است. باطن نمای توسعه در منطقه سیستان و بلوچستان بر پاره‌ای از ناهمگنی‌ها، استوار شده است، از قبیل ناهمسانی مذهبی مرزنشینان با مذهب رسمی کشور و همسانی مذهبی با ساکنان کشورهای همسایه که همسانی قومی نیز آن ناهمسانی و این همسانی را تشدید می‌کند. علاوه بر این، ناهمسانی، رفاه میان شهرهای مرزی با شهرهای مرکزی که نوعی حاشیه و متن را ایجاد کرده است، بر ضرورت چاره‌اندیشی می‌افزاید. توسعه پایدار نشانگر هم‌افزایی مؤلفه‌های داخلی سیاست خارجی و به معنای برخورداری از زندگی انسانی‌تر در میان شهروندان یک کشور است. از جنبه درون‌مایه‌های داخلی، فرض بر آن است که باید حیثیت اقتصادی را بر جنبه‌های امنیتی و فرهنگی چیره گردانید. بر این اساس، توسعه محور ترانزیتی جنوب شرق و اتصال شمال به جنوب ایران، به افزایش همزاد رفاه و امنیت در جنوب شرق کشور کمک می‌کند. پیوستگی‌های اقتصادی بر سرعت به‌هم‌پیوستگی و اتحاد مناطق مرزی با شهرهای مرکزی خواهد افزود.

گشایش یک «جاده ابریشم جدید»^۲ که آسیای مرکزی را به دریای عمان پیوند دهد، می‌تواند نقش محوری جنوب شرق کشور را در توسعه پایدار ارتقا دهد و به افزایش امنیت در منطقه کمک کند. بهبود نگرش‌ها و جداسازی دو مقوله امنیت نظامی/ رفاه اقتصادی، سبب می‌شود «محور شرق» به نقطه قوت امنیت/ توسعه،

تبدیل شود. از حیث مؤلفه‌های بین‌المللی، منطقه آزاد چابهار به عنوان یکی از دروازه‌های تجارت ایران، تنها زمانی می‌تواند به توسعه پایدار کشور منجر شود که ایران بتواند نقش محوری خود را در خلیج فارس، دریای عمان و شبه جزیره هند، بازیابی کند؛ زیرا بی‌گمان، سیاست خارجی هر کشور، دستاورد تأثیر و تأثر متقابل پارامترهایی است که بخش عمده آن به ایدئولوژی سیاست‌پردازانه در دستگاه زمامداری یک کشور بازمی‌گردد. لازم به ذکر است که کوشش در راه حل و فصل بسیاری از مسائل امنیتی و اقتصادی یک کشور، در حقیقت به رفتار آن کشور با نظام بین‌المللی گره خورده است. بنابراین، درباره توسعه پایدار در ایران می‌توان اذعان کرد که این امر به رفتار ایران در نظام بین‌المللی وابسته شده است. حال، این امر زمانی میسر می‌شود که دستگاه سیاست‌گذاری ایران بتواند ضمن طراحی برنامه‌ای برای ارتقای ایران به یک قدرت منطقه‌ای، مشکلات خود را با ساختار نظام بین‌الملل برطرف کند.

ناگفته نماند که کریدور شمال/ جنوب، هم در سطح بین‌المللی و هم در سطح داخلی (از یک سو، راهرو بین‌المللی شمال/ جنوب شامل ارتباط کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه از طریق ایران با کشورهای حوزه خلیج فارس، حوزه اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا و از دیگر سو، راهرو داخلی شمال/ جنوب در ایران که سرخس را به چابهار متصل می‌کند)، همگی حکایت از اهمیت یافتن فوق‌العاده شرق ایران در فضای کنونی ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک جهانی دارد. بنابراین طراحی یک سیاست داخلی/ خارجی کارآمد در جنوب شرق کشور، به منظور فراهم آوردن زمینه‌های توسعه پایدار در منطقه شرق کشور، در گرو اهمیت یافتن مقوله توسعه پایدار و نیز رفع دشواری‌های سیاسی/ امنیتی با قدرت‌های بزرگ جهانی است.

در این مقاله، به‌طور همزمان، از دانش‌های علوم سیاسی، جغرافیای سیاسی، روابط بین‌الملل، مدیریت دولتی و اقتصاد، بهره گرفته می‌شود تا ویژگی یک مقاله میان‌رشته‌ای را به خود بگیرد. بنابراین، نگارندگان در این مقاله، ابتدا ویژگی‌های ژئوپلیتیک مرزهای شرقی ایران و تهدیدات موجود در این منطقه را مورد بررسی قرار می‌دهند. سپس به نقش توسعه پایدار بر گسترش امنیت، خواهند پرداخت. در

نهایت با توجه به اهمیت راه‌اندازی فعالیت‌های اقتصادی در مرزهای جنوب شرقی، از طریق توسعه محور ترانزیتی جنوب شرق، اتصال کریدور شمال به جنوب را که نوعی جاده ابریشم جدید تلقی نموده‌ایم، تبیین خواهیم کرد تا فضای بحث، به مثابه تمهیدی برای ارائه راهکارهایی جهت رسیدن به توسعه پایدار و ایجاد امنیت در منطقه مذکور مهیا گردد.

به‌منظور روشمند ساختن متن مقاله، و با در نظر داشتن این فرض که جنوب شرق ایران، منطقه‌ای کمابیش محروم از نظر اقتصادی در قیاس با بقیه نقاط کشور است، این پرسش مطرح می‌شود که در تدوین راهبرد توسعه جنوب شرق، جایگاه کریدور شمال/ جنوب چگونه ارزیابی می‌شود؟ روش مورد استفاده در این مقاله توصیفی/تحلیلی است. نگارندگان، چارچوب نگارش را بر پژوهش سه متغیره اقتصاد و سیاست و جغرافیا، استوار ساخته‌اند. از دانش اقتصاد، نظریه توسعه پایدار، مورد استفاده قرار گرفته؛ از دانش علوم سیاسی، نظریه سیاست خارجی کارآمد و همگنی آن با سیاست داخلی توسعه‌گرا، گزینش شده و در دانش جغرافیا، از نظریه برتری مزیت ژئواکونومیک در رقابت‌های بین‌المللی و منطقه‌ای، بهره گرفته شده است. همچنین، شیوه جمع‌آوری اطلاعات بر اساس روش کتابخانه‌ای (از طریق یادداشت‌نویسی، بررسی اسناد و مدارک و استخراج داده‌ها از بانک‌های اطلاعاتی) است. فرض اصلی این است که رونق کریدور شمال/ جنوب، سرآغاز توسعه پایدار جنوب شرق ایران می‌شود و در نهایت به برقراری و گسترش رفاه و امنیت منجر می‌شود و در عین حال ایران را به یک قدرت منطقه‌ای متصل به نظام بین‌المللی، مبدل می‌سازد.

۱. توسعه پایدار^۱

امروزه توسعه پایدار یکی از مفاهیم مهم عرصه علوم اجتماعی محسوب می‌شود، به‌گونه‌ای که این پیش‌فرض مقبولیت همگانی یافته است که پیشرفت در هر حوزه، تأثیر متقابلی در زمینه‌های دیگر به جای می‌گذارد. در مورد مفهوم توسعه پایدار، تعاریف متعددی وجود دارد. بر اساس تعریف کمیسیون محیط زیست و توسعه

وابسته به سازمان ملل متحد، توسعه پایدار عبارت است از: توسعه‌ای که نیازهای نسل کنونی را بدون ایجاد اشکال در توانایی نسل‌های آینده در برآوردن احتیاجات خود تأمین می‌کند (اولاف لانگ، ۱۳۸۴: ۲۰۲). مطابق این تعریف، توسعه پایدار الگویی از تحولات اقتصادی، ساختاری و اجتماعی است که مزایای اقتصادی و دیگر مزایای اجتماعی زمان حاضر را بدون به‌خطر انداختن مزایای بالقوه آینده فراهم می‌سازد. همچنین توسعه پایدار بر اهمیت وجود چشم‌انداز بلندمدت در مورد نتایج فعالیت‌های امروز و همکاری جهانی بین کشورها برای رسیدن به راه‌حل‌های ماندگار تأکید می‌کند (زاهدی، ۱۳۸۶: ۲۳). بنابراین، توسعه پایدار را می‌توان به عنوان هدفی ویژه در سیاست‌گذاری‌های ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی در نظر گرفت. در این میان، آموزش، اثربخش‌ترین سازوکار جامعه برای مقابله با بزرگ‌ترین چالش این قرن، یعنی توسعه پایدار است. توسعه پایدار به انسان‌های کل‌نگر، دارای ذهن و تفکر سیستمی، دارای بینش میان و فرارشته‌ای آگاه و خلاق و مشارکت‌جو نیاز دارد (موسایی، ۱۳۸۸: ۲۰۹). از این رو برای تحقق توسعه پایدار، لازم است که تغییرات عمده‌ای در حوزه‌های مختلف اقتصادی/سیاسی صورت گیرد.

بی‌شک یکی از مهم‌ترین اهداف سیاست‌گذاری‌های کلان کشورها، دستیابی همه شهروندان به شاخص‌های توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و کاهش محرومیت‌ها و نابرابری‌های اجتماعی است. وجه مشترک همه تعاریف ارائه شده از مفهوم توسعه، آن است که در مجموع، کیفیت زندگی انسان در ابعاد اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی بهبود می‌یابد. یکی از معیارهای اساسی توسعه پایدار، کاهش نابرابری و محرومیت در بهره‌مندی از منابع، دستاوردها و امکانات است. در این راستا، بین عدم امنیت اجتماعی و نابرابری‌های شهری روابط متقابل وجود دارد، به این ترتیب که امنیت، سبب افزایش توسعه‌یافتگی و کاهش نابرابری‌ها می‌شود. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که در مباحث مربوط به توسعه پایدار در جنوب شرق، ایجاد امکانات و افزایش سطح رفاه، اشتغال، آموزش، راه و ترابری و بهداشت و به‌طور کلی کاهش نابرابری‌ها، مورد تأکید قرار دارد که ایجاد امنیت و کنترل مرزها، از اولین نتایج آن خواهد بود.

۲. ژئواکونومی

در جهان نقاط جغرافیایی خاصی وجود دارد که تسلط بر آنها به طور ویژه‌ای موجب افزایش ثروت و قدرت یک کشور می‌شوند. بسیاری از صاحب‌نظران از تفوق ژئواکونومی بر ژئوپلیتیک در قرن بیست و یکم سخن به میان آورده‌اند (عزتی، ۱۳۸۳: ۲۱۵). تغییر مفهوم سستی ژئوپلیتیک و مناطق ژئوپلیتیک به مضمون‌های جدید قدرت‌یابی کشور و مناطق ژئواکونومیک، نقش و تأثیر عامل اقتصادی را در نظام بین‌الملل به همراه داشته است. راهبرد مبتنی بر ژئواکونومی، به‌عنوان یک ابزار سیاسی برای دولت‌ها محسوب می‌شود. هدف اصلی ژئواکونومی، کنترل سرزمین‌ها و دستیابی به قدرت فیزیکی نبوده؛ بلکه دست‌یافتن به استیلای فناوری و بازرگانی است که در نهایت شکل نوینی از هژمونی را در قالب توان اقتصادی در عرصه بین‌المللی پدید می‌آورد (عزتی، ۱۳۸۰: ۱۰۶). بنابراین مسائل اقتصادی در این زمینه اهمیت زیادی پیدا می‌کند.

در تعریف لوت‌واک از مفهوم ژئواکونومی، وی بر این باور است که رویارویی‌های تسلیحاتی و یا نبردهای داخلی به دلایل منطقه‌ای یا داخلی ادامه می‌یابد و افول جنگ سرد به‌آرامی اهمیت قدرت نظامی در امور جهان را کاهش می‌دهد. با این توصیف می‌توان بر این امر تأکید کرد که روش‌های تجاری، جایگزین روش‌های نظامی می‌شوند (اخباری، ۱۳۸۷: ۱۴). به عبارت دیگر، با ظهور عصر ژئواکونومی، کانون‌ها و مسیرهای تجاری بیش از گذشته مورد توجه کشورها قرار گرفته است. ژئواکونومی مفهومی است که ورود موضوع اقتصادی را به صحنه جهانی، به‌ویژه به‌لحاظ انگیزه سودگرایی تأیید می‌کند. در واقع، هرزمان رقابت میان قدرت‌ها در نظام جهانی، موضوع برداشتن مرزهای اقتصادی باشد، صحبت از ژئواکونومی است. این قدرت‌ها هستند که سیاست‌های اقتصادی را در فضای نظام جهانی اعمال و رهبری می‌کنند؛ براینکه این فرایند، ژئواکونومی است که به‌عنوان پدیده‌ای سیال و جهت پوشش‌دادن به فضای جدید رقابتی در نظام جهانی و روشی برای توجیه و تحلیل سیاست‌های جهانی اکثر قدرت‌های غربی تبدیل شده است.

در عصر ژئواکونومی، وسایل و علل مناقشه‌ماهیتی اقتصادی پیدا می‌کنند و در صورتی که منازعات و اختلافات تجاری منجر به کشمکش سیاسی شوند، چنین

درگیری‌هایی را باید با استفاده از ابزار اقتصادی حل و فصل کرد که از این جمله می‌توان به محدودیت واردات، در نظر گرفتن یارانه در خصوص صادرات، تأمین اعتبارات فناوری، طرح‌های رقابتی حمایت از روش‌های آموزشی، شرایط زیرساخت‌های رقابتی و غیره اشاره کرد (ویسی، ۱۳۸۸: ۹۶). امروز اقتصاد یکی از عوامل قدرت است و منافع سیاسی کشورها تابع منافع اقتصادی آنها در نظر گرفته می‌شود. از این رو برای حفظ منافع ملی، دستگاه سیاست خارجی منافع اقتصادی را در برنامه‌های خود در نظر می‌گیرد. برخورداری از فناوری پیشرفته و به دست آوردن بازارها در حال حاضر به مراتب بیشتر از فتح سرزمین‌ها دارای اهمیت است. بنابراین، ژئواکونومی به پیوند بین قدرت و موقعیت‌های اقتصادی/تجاری توجه ویژه‌ای دارد.

جنوب شرق ایران و شهرهای مرزی استان سیستان و بلوچستان، دارای موقعیت ژئواکونومی ویژه‌ای هستند. این منطقه، از دیرباز به دلیل جایگاه ویژه جغرافیایی - اقلیمی، هم‌جوار بودن با رود هیرمند و هامون، همسایگی با افغانستان (به عنوان کشوری که مدت زمانی طولانی است که مورد توجه قدرت‌های بزرگ است، چه در عصر سنتی تاریخ دیپلماسی و چه در روزگار نوین تاریخ روابط بین‌الملل) و اشراف آن به دریای عمان و اقیانوس هند مورد توجه بوده است. همچنین دسترسی به آب‌های آزاد بین‌المللی بیرون از تنگه هرمز و امکان ارتباط با کشورهای آسیای خاوری، هند، شیخ‌نشین‌های عرب و بازارهای افریقایی، بر اهمیت این منطقه افزوده است (حافظ‌نیا، ۱۳۸۴: ۱۰).

۳. ژئوپلیتیک مرزهای جنوب شرقی

مرز یک کشور با تعیین حدود و تأمین امنیت مرتبط است. مرز مفهومی است که موجودیت یک سرزمین سیاسی یا یک کشور و خط پیرامونی جداکننده آن از دیگر سرزمین‌های سیاسی را می‌رساند (مجتهدزاده، ۱۳۸۵: ۳۱). در واقع ابعاد حاکمیت یک واحد سیاسی دیگر را مرز تعیین می‌کند. مرزها، هم تعیین‌کننده حدود قلمرو و حاکمیت یک دولت یا نظام سیاسی بوده و کشورها و دولت‌ها را از یکدیگر جدا و متمایز می‌کنند و هم، دارای کارکردهای امنیتی، اجتماعی، اقتصادی، ارتباطی، سیاسی و فرهنگی هستند (اخباری و عبدی، ۱۳۸۶: ۷). مرزهای کنترل شده، حاکمیت دولت را

در تمامی قلمرو آن کشور تثبیت می‌کند و هر گونه ضعفی در مرزها موجب وارد شدن خدشه بر حاکمیت کشور و درنهایت، موجب تضعیف حاکمیت دولت می‌شود. یکی از ارزش‌های اساسی و پایه‌ای که نقش اساسی در تأمین امنیت ایفا می‌کند، حراست از مرزها، تمامیت ارضی و امنیت مرزها است (دهشیر، ۱۳۸۲: ۳۵).

درواقع ژئوپلیتیک بیشتر به روابط قدرت میان سرزمین‌ها و همچنین به مطالعه پارامترهای بی‌شماری از جمله تاریخ، فرهنگ، جمعیت و دیپلماسی می‌پردازد (سنجابی، ۱۳۷۵: ۱۲۷). بنابراین در سیاست جغرافیایی یا ژئوپلیتیک، نقش عوامل محیط جغرافیایی بر روابط کشورها در نظر گرفته می‌شود. بدون تردید یکی از متغیرهای مؤثر در شکل‌گیری خط‌مشی سیاست خارجی و همچنین مباحث استراتژیک و سیاست دفاعی هر کشور، محیط منطقه‌ای و ابعاد مختلف آن است. اگرچه امروزه منافع ملی کشورها مهم‌ترین معیار برای تصمیم‌گیری سیاسی است؛ اما باید در نظر داشت که منافع ملی واقع‌بینانه در ارتباط با ظرفیت و اقدام دولت‌ها تعریف می‌شود و جوهر ژئوپلیتیک را قدرت و توان ملی شکل می‌دهد (قوام، ۱۳۷۰: ۵۷). به عبارت دیگر، کشورها سعی می‌کنند از طریق بررسی عوامل ژئوپلیتیک و ظرفیت توانایی‌های خود، زمینه دستیابی به قدرت بیشتر را جهت به‌دست آوردن منافع و امنیت ملی خود فراهم نمایند. امروزه نقش هر کشور در سیاست جهانی تحت تأثیر عوامل ژئوپلیتیکی آن است. ژئوپلیتیک به‌عنوان عنصر تعیین‌کننده در مناسبات خارجی و بین‌المللی در تمام معادلات حضور دارد (سجادپور، ۱۳۸۳: ۷۱)، به‌گونه‌ای که از دیدگاه جغرافی‌دانان سیاسی، قدرت هر کشور به شدت از ژئوپلیتیک و موقعیت جغرافیایی آن تأثیر می‌پذیرد.

بنابراین مرزهای هر کشور، حافظ امنیت و استقلال یک نظام سیاسی است. مرزهای سیاسی ایران، در طول تاریخ همواره پرتنش بوده است. همسایگی ایران با پانزده کشور، داشتن مرزهایی به طول بیش از هشت هزار کیلومتر، همچنین وجود تنوع در نحوه تعامل با هریک از کشورها از گذشته تا حال موجب شده است موضوع مرزهای کشور از اهمیت ویژه‌ای برخوردار باشد. ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی آن، وضعیت ژئوپلیتیک منحصربه‌فردی را داراست. این موقعیت، ایران را تبدیل به کشوری بین‌المللی کرده است که همواره در معادلات جهانی نقش برجسته‌ای به آن داده است. موقعیت

ژئوپلیتیک ایران با انزوگرایی سازگار نیست و نوعی سیاست خارجی برون‌گرا و فعال را به سیاست‌گذاران توصیه می‌کند (دهقانی فیروزآبادی، ۱۳۸۸: ۹۴). نخست، ایران کشوری بین‌المللی است که همواره مورد توجه قانون‌های قدرت بین‌المللی بوده و در معادلات جهانی نقش برجسته‌ای داشته است. این موقعیت به دو صورت مستقیم و غیرمستقیم، بر سیاست خارجی ایران تأثیر می‌گذارد و به رفتار خارجی آن شکل می‌دهد. این موقعیت با بی‌طرفی و انزوگرایی سازگاری ندارد و به نظر می‌رسد، باید نوعی سیاست خارجی برون‌گرا و فعال را پیشه امر زمامداری کرد. از این‌رو، ایران به دلیل دسترسی به تمامی مناطق اطراف و دلان‌های عبوری، فرصت‌های جدیدی برای گسترش ارتباطات با کشورهای همسایه خود در اختیار دارد. به عبارت دیگر، عوامل جغرافیایی تأثیر عمده‌ای بر اقتصاد سیاسی ایران، منطقه و بین‌الملل می‌گذارد و اتخاذ سیاست‌های خاص دولت‌ها در حوزه اقتصاد را ایجاب می‌کند (سنجایی، ۱۳۷۵: ۱۴۰). از این‌رو، با توجه به وجود این موقعیت ارتباطی سوق‌الجیشی که میان شمال و جنوب کشور برقرار شده است، ایران می‌تواند به عنوان بازیگری منطقه‌ای از مزیت‌های اقتصادی و تجاری در این منطقه نیز برخوردار شود.

در سال‌های اخیر، خاورمیانه با تحولات زیادی روبرو شده است. بسیاری از این تحولات، بدون آنکه دولت ایران مستقیماً در آن دخیل باشد، در جهت افزایش نفوذ ایران در منطقه بوده است. در واقع سقوط طالبان در افغانستان در پایان سال ۲۰۰۰ و سقوط حکومت حزب بعث در عراق در آغاز سال ۲۰۰۳، دو حادثه‌ای بودند که نقش استراتژیک ایران را افزایش دادند (حسینی، ۱۳۸۷: ۸۶۸). ضرورت‌های ژئوپلیتیک ایجاب می‌کند که از یک سو، روابط ایران با دولت‌های منطقه در روند عادی‌سازی قرار گیرد و از سوی دیگر، زمینه برای حمایت ایران از بازیگران فراملی نیز فراهم شود (محمدی و متقی، ۱۳۸۴: ۱۷۹). بنابراین برای دستیابی به سیاست خارجی مبتنی بر شاخص‌های توسعه پایدار، لازم است که تغییراتی عمده در رویکردهای اقتصادی سیاسی در حوزه جنوب شرق کشور صورت گیرد. به عبارت دیگر، ژئوپلیتیک مرزهای شرقی، باعث می‌شود تا منافع ژئواکونومیک بیشتر مورد توجه قرار گیرد. تقویت و گسترش علایق اقتصادی در این منطقه، رفتار عقلانی طرفین را به دنبال خواهد داشت که با برقراری و تأمین امنیت در منطقه همراه می‌شود و با توسعه پایدار در سراسر ایران درهم خواهد آمیخت.

۴. امنیت

امنیت به عنوان مقوله‌ای مهم و حیاتی محسوب می‌شود که مفاهیم پیچیده و متنوعی دارد. تعریف امنیت و ترسیم عرصه و دامنه آن، از یک سو، پیوندی مستقیم با ذهنیت و درک نخبگان و مردم از آسیب‌پذیری و تهدید دارد و از سوی دیگر، متأثر از پیش‌فرض‌های آنان در مقولاتی چون منافع ملی، مصالح ملی، قدرت ملی و مانند آن است (تاجیک، ۱۳۸۱: ۳۵). از این رو، در بررسی مفهوم امنیت همواره باید به نسبی بودن آن توجه داشت. در واقع امنیت، تابعی از دو متغیر فرصت و همچنین مؤلفه دیگری به نام تهدید است. دو متغیر یادشده همواره با یکدیگر مورد محاسبه قرار می‌گیرند. تهدیدات را باید به عنوان زیان‌های امنیتی دانست. در حالی که فرصت‌ها، به عنوان سودمندی کشورها در روند تعامل بین‌المللی تلقی می‌شوند (متقی، ۱۳۸۳: ۹). بنابراین امنیت، عبارت است از: توان یک ملت در حفظ ارزش‌های داخلی از تهدیدهای خارجی و ایجاد فرصت جهت حفظ و بهره‌گیری از فرهنگ و ارزش‌ها. مفهوم امنیت، به عنوان یکی از شاخص‌های توسعه پایدار نیز می‌تواند در نظر گرفته شود، به عبارت دیگر، میان دو مفهوم امنیت و توسعه پایدار شباهت‌های قابل توجهی دیده می‌شود. از جمله اینکه هر دو بر مسائل مشترک جامعه، اقتصاد و محیط زیست با تأکیدات متفاوت توجه دارند (قاسمی، ۱۳۸۷: ۲۰۲). در واقع امنیت و توسعه پایدار، ابعاد به هم پیوسته و تجزیه‌ناپذیری هستند. امنیت، توسعه است و توسعه یکی از شروط مهم برای رسیدن به امنیت، به ویژه در جهان سوم به شمار می‌رود. امنیت غالباً بر حسب روابط قدرت میان دولت‌ها و حتی به نحو مشخص‌تر به عنوان دفاع نظامی در برابر تهدیدات خارجی مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته است. با این حال، برای بسیاری از کشورها، امنیت پدیده‌ای به مراتب پیچیده‌تر است. برای کشورهایی که گرفتار توسعه‌نیافتگی زیربنایی / اقتصادی، شکاف‌های نژادی / اجتماعی و سیستم‌های بی‌ثبات سیاسی هستند، طیف گسترده‌ای از مسائل می‌تواند زاینده تهدیدات امنیتی باشد. امنیت یکی از پیش‌شرط‌های توسعه است (بایبوردی، ۱۳۸۸: ۱۷۴). توسعه پایدار، ابزاری کارآمد برای دستیابی به اهداف امنیتی دولت‌ها محسوب می‌شود. در عین حال مبنای امنیت ثبات اقتصادی است. زمامداران هر کشوری که بخواهند امنیت ایجاد کنند، باید کانون توجه اندیشه و نظر

و کانون برنامه‌ریزی آنها، در پی تثبیت ثبات اقتصادی باشد (سریع‌القلم، ۱۳۸۶: ۸۹). بنابراین با پذیرش این نکته اساسی که امنیت منجر به افزایش ثبات و توسعه می‌شود، حفظ امنیت یکی از اهداف اصلی جوامع و نظام‌های سیاسی است.

۵. چالش‌های امنیتی در استان‌های شرق کشور

۵-۱. ناهمسانی مذهب و قومیت

موضوع تنوع قومی و مذهبی در مورد ملت‌هایی مصداق دارد که مرکب از اقوام مختلف باشند؛ اقوامی که به دلایل مختلف از جمله اسطوره مشترک، فرهنگ عمومی، معیشت اقتصادی واحد و حقوق و تعهدات مشترک برای همه، به شکل ملت درمی‌آیند (صالحی امیری، ۱۳۸۵: ۴۴). در این میان، اقلیت‌های قومی، نژادی و مذهبی، خواستار برابری کامل با سایر شهروندان جامعه هستند. اقلیت چه داوطلب و چه اجباری، خواهان حذف تبعیض از سوی دولت مرکزی، رفتار برابر با اکثریت و عدم انکار و فراموشی نسبت به خود هستند و منشأ تنش قومی یا تنش‌های اقلیت در روابط ناسازگارانه آنها با دولت مرکزی ناشی از تقاضای مشارکت برابر در قدرت و زدودن نابرابری‌هاست (خلیلی، ۱۳۸۷: ۷۷). این مسئله، مهم‌ترین چالشی است که در ارتباط با اقلیت‌های قومی، مذهبی ایجاد می‌شود. بررسی این وضعیت در شرق ایران امکانات و تنگناهای موجود را آشکار می‌سازد.

ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی خود که محل تعاملات اقوام گوناگون در تاریخ بوده است، دارای اقلیت‌های قومی، مذهبی است. اکثریت مردم ایران، پیرو دین اسلام هستند، به گونه‌ای که در قانون اساسی، اسلام دین رسمی ایران و مذهب جعفری اثنی‌عشری، مذهب رسمی شناخته شده که تا ابد غیرقابل تغییر است. یکی از عوامل بنیادین شکل‌دهنده هویت ملی در ایران، مذهب شیعه است. در کنار اکثریت شیعه، مهم‌ترین اقلیت مذهبی ایران، اهل سنت است. پیروان این مذهب در میان قومیت‌های مختلف از جمله فارس‌ها، کردها، ترکمن‌ها و بلوچ‌ها دیده می‌شوند. در برخی مناطق، نظیر شرق، شمال‌غربی، غرب و جنوب، دنباله‌های قلمرو سنی‌نشین به ماورای مرزهای سیاسی ایران کشیده می‌شود، اما در برخی مناطق شرقی، شمال‌شرقی، شمال‌غربی و جنوب‌شرقی کشور، فضای محدودی به مسلمانان

اهل سنت اختصاص یافته است. این فضاها به‌ویژه در جنوب شرقی، غرب و شرق کشور به لحاظ خصیصه‌های زبان‌شناختی و قومی با ایرانیان شیعه شباهت و پیوستگی دارند (حافظنیا، ۱۳۸۱: ۱۶). با توجه به اینکه دنباله‌های قومی، مذهبی بیشتر ساکنان مناطق مرزی ایران در آن سوی مرز قرار دارد، در صورت واگرایی این گروه‌ها از دولت مرکزی و هم‌گرایی آن سوی مرز، مشکلات امنیتی فراوانی در مناطق مرزی ایران، به‌ویژه در مرزهای شرقی ایجاد می‌شود (کریمی‌پور، ۱۳۸۱: ۱۶۸). این مسئله، تأمین امنیت مرز را با مشکل جدی مواجه می‌سازد. به عبارت دیگر، محیط مرزهای شرقی ایران طی سال‌های آینده با نمادهایی از بی‌ثباتی همراه خواهند بود. این امر را می‌توان به عنوان واقعیت ژئوپلیتیک حوزه مرزهای شرقی ایران طی سال‌های آینده دانست (محمدی، ۱۳۸۴: ۱۷۷).

استان سیستان و بلوچستان واقع در جنوب شرقی ایران، منطقه‌ای از کشور است که با ایالت بلوچستان در جمهوری فدرال پاکستان و ناحیه بلوچ‌نشین افغانستان، پیوند فضایی و جغرافیایی دارد. پیوندهای قومی، قبیله‌ای میان مردم ساکن در مرزهای جنوب شرق ایران با مردم پاکستان و افغانستان وجود دارد. این امر منجر به خیزش‌های جدایی‌خواهانه و مسلحانه قومی، حرکت‌های چریکی و جنگ‌های جهادی شده است (ابراهیم‌زاده، ۱۳۸۹: ۱۴۱). در مرزهای جنوب شرقی کشور، اقلیت بلوچ با مذهب تسنن زندگی می‌کنند. بنابراین، بلوچستان ایران و پاکستان در سه متغیر مذهب، زبان و قومیت با یکدیگر شباهت دارند (حافظنیا، ۱۳۸۱: ۱۶). ترکیب این سه متغیر همسو، بر همگرایی دو بخش بلوچ‌نشین پاکستان و ایران تأثیر دارد. با توجه به تنوع زبانی، فرهنگی، مذهبی (تسنن/ تشیع) و اقلیت‌های دینی در جامعه ایران، امکان گسترش ناامنی‌های ناشی از خرده‌فرهنگ‌های واگرا، تجزیه‌طلب و رویکردهای ناسیونالیست‌های افراطی وجود دارد که به نظر می‌رسد در صورت بروز برخی بحران‌های بین‌المللی که می‌توانند دامنگیر مناطق مجاور ایران شوند، به بالکانیزه شدن کشور می‌انجامد. این امر هویت فرهنگی را تضعیف می‌کند. گسترش خرده‌فرهنگ‌های قومی، مذهبی، تباری، منطقه‌ای، گروهی و زبانی موجب غلبه خرده‌هویت‌های فروملی بر هویت ملی می‌شود و در نتیجه بحران‌ها و تنش‌های قومی گسترش می‌یابند (دهشیری، ۱۳۸۸: ۸۲).

از نظر مذهبی اقلیت بلوچ ساکن در شرق ایران، اهل سنت هستند. در مورد

جمعیت اهل سنت در شرق کشور (سیستان و بلوچستان) بنا به مصاحبه با نخبگان این منطقه، در برخی از شهرها مانند چابهار، سراوان و ایرانشهر، حدود ۹۵ درصد جمعیت اهل تسنن هستند، در حالی که این نسبت در شهرهایی مانند زاهدان کمتر است (اسماعیل زاده، ۱۳۸۶: ۲۲۴). از این رو شهرهای مرزی این استان، با بلوچ‌های پاکستان و قلمرو جغرافیایی، مذهبی اهل سنت پاکستان، شباهت داشته و با بخش مرکزی ایران تفاوت قابل توجهی دارند. این نکته اگر مورد توجه دقیق قرار نگیرد، می‌تواند به ضدتوسعه‌سازی، ضدبرابری، و ضدامنیت عمومی، بدل شود.

علاوه بر عامل مذهبی، آگاهی نژادی، قومی نیز، به صورت عامل منسجم‌کننده ملی‌گرایی محسوب می‌شود. قومیت به اشتراک اعضای یک قوم به افسانه اجدادی مشترک، خاطرات مشترک، عناصر فرهنگی و پیوند با یک سرزمین تاریخی اشاره دارد و از منابع قدیمی و طبیعی اتحاد میان یک جامعه است (احمدی، ۱۳۸۶: ۲۴). نژاد و قومیت نقش بنیادینی در ایجاد همبستگی ایفا می‌کند. در میان کشورهای خاورمیانه، ایران، دارای بیشترین تنوع قومیتی است. ایران دارای اقوام مختلف (ترک، کرد، عرب، لر و بلوچ) با عقاید و سلیقه‌های سیاسی و فرهنگی گوناگون است. عده‌ای بر این باورند که بر اساس شواهد تاریخی، در طول پنج هزار سال گذشته، ایران هیچگاه مسکن قوم واحدی نبوده است، بلکه اقوام گوناگونی در کنار هم در این سرزمین زندگی می‌کرده‌اند (اسماعیل زاده، ۱۳۸۶: ۲۰۹). ترکیب گرایش‌های قومی با عامل زبان، گستره وسیعی به خواست‌های قومی داده است که در صورت مهار نشدن آن و تحقق شعار «یک ملت، یک زبان» می‌تواند امنیت ملی و جهانی را به مخاطره اندازد (افتخاری، ۱۳۷۷: ۳۴). در میان کلیه مسائل قومی که پیش روی ایران قرار دارد، چالش‌های قومی شیعه و سنی و ایده آنان در خصوص تشکیل دولت مستقل، یکی از دغدغه‌های اصلی محسوب می‌شود.

در چنین شرایطی، اجرای سیاست خارجی بر مبنای توسعه پایدار با محدودیت‌های قابل توجهی همراه می‌شود. در واقع در محیط‌های ناپایدار منطقه‌ای، رفتارهای سیاسی با فرایندهای پیش‌بینی‌ناپذیر روبرو هستند. اختلافات قومی، مذهبی می‌تواند منجر به چالش‌ها و مشکلات امنیتی شود. اهمیت این موضوع زمانی آشکار می‌شود که نوعی ناهمسانی از حیث رفاه اقتصادی نیز بر مناطقی حاکم شود که دست‌کم پتانسیل‌های گسست از دولت مرکزی را به هر دلیل در خود دارد.

۲-۵. ناهمسانی رفاهی

یکی از ویژگی‌های اصلی مناطق مرزی، دوری از بخش مرکزی است. فرایند عدم توجه و رسیدگی به مناطق مرزی، به گونه‌ای است که این مناطق، عدم تعادل شدیدی را با مناطق مرکزی پیدا کرده و به شدت در محرومیت باقی مانده‌اند (سعیدی، ۱۳۸۶: ۲۶۰). این مسئله جغرافیایی که از طبیعت مناطق مرزی ناشی می‌شود، پیامدهای نامطلوبی برای مناطق مرزی دارد. مهم‌ترین آن، محرومیت شدید و حاشیه‌ای بودن این مناطق و قرار نگرفتن آنها در مسیر امواج توسعه‌ای کشور است. دوری از مرکز جغرافیایی کشور که به معنی دوری از مراکز تصمیم‌گیری سیاسی، اداری، قضایی و اجرایی کشور است، موجب می‌شود مناطق مرزی هم به دلیل دوری از مرکز و هم به دلیل نبود قابلیت‌های جمعیتی و صنعتی در این مناطق، کمتر در جریان برنامه‌های توسعه داخلی قرار گیرند (عندلیب، ۱۳۸۰: ۲۰۲). ناهمسانی در توان اقتصادی میان شهرهای مرزی و مرکز، منجر به تفاوت قابل توجه در حاشیه و مرکز می‌شود.

ناهمسانی رفاهی میان مرکز و حاشیه، نابرابری در فرصت‌های فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی را نیز با خود دارد. درحقیقت نوعی نابرابری در توزیع درآمد و استمرار تبعیض در توزیع درآمدهای عمومی و ثروت‌های اجتماعی مشاهده می‌شود (اسماعیل‌زاده، ۱۳۸۶: ۲۳۲). بررسی شاخص‌های مختلف آماری کشور نشان دهنده تفاوت‌های آشکار بین سیستان و بلوچستان با دیگر مناطق کشور است. بررسی شاخص باسوادی با نرخ ۵۷/۱، باسوادی زنان با نرخ ۴۸/۷۷، درصد شاغلان بخش صنعتی با ۴ نفر، بالاترین نرخ بیکاری کشور با رقم ۲۶/۷، پایین‌ترین نرخ شهرنشینی بعد از هرمزگان با نرخ ۴۶/۱۲، پایین‌ترین نرخ‌های موجود در بین استان‌های کشور است. سیستان و بلوچستان با ضریب توسعه اجتماعی ۰/۱۱۶-، ضریب توسعه اقتصادی ۰/۰۴۰ و ضریب توسعه اجتماعی و اقتصادی ۰/۰۹۳-، در رتبه اول کشور در زمینه‌های یادشده قرار گرفته است و وضعیت بحرانی شدیدی را به تصویر می‌کشد، بیشتر این ضریب‌ها بیانگر مدیریت ناکارآمد در این منطقه هستند (حافظ‌نیا و رومینا، ۱۳۸۵: ۴۸).

حدود ۵۵ درصد از جمعیت غیرفارسی‌زبان کشور، فقط حدود ۵ درصد از مطبوعات کشور را به زبان‌های قومی خود منتشر می‌کنند، که این ۵ درصد به ترتیب در اختیار ترک‌های آذربایجان، کردها، عرب‌ها و ترکمن‌هاست. سهم بلوچ‌ها در این

عرصه تقریباً صفر است. معنای دیگر این عبارت آن است که ۴۵ درصد جمعیت فارس کشور، ۹۵ درصد مطبوعات کشور را در اختیار دارند. این امر هم در حوزه سخت‌افزاری و هم نرم‌افزاری صدق می‌کند (اسماعیل‌زاده، ۱۳۸۶: ۲۳۰). این مسئله همراه با اختلافات مذهبی و ماهیت طبیعی بحران‌زای کشورهای همسایه ایران، به این معناست که افغانستان و پاکستان که منجر به حضور قدرت‌های بزرگ بین‌المللی در همسایگی ایران شده‌اند، زمینه بی‌ثبات کردن ایران را فراهم می‌کنند.

در میان مراکز استان‌ها، زاهدان دورترین فاصله را با تهران دارد. بعد مسافت، برهم‌کش فضاها و حجم ارتباطات را تقلیل می‌دهد و در نتیجه فرایند ادغام اجتماعی اقوام مختلف ملت و نیز اتصال فضاهای جغرافیایی را دچار مشکل می‌سازد، به‌طوری که بلوچستان، سرزمین فقر، عقب‌ماندگی، اعتیاد، قاچاق مواد مخدر، گرما و کم‌آبی شناخته می‌شود. در کنار عوامل مذکور، انزوای جغرافیایی موجب شده است که بلوچ‌ها خود را در سرنوشت ملی کمتر شریک بدانند. قرارگرفتن فضاهای گسترده و مثلثی شکل کویرهای داخلی ایران (قم، سبزوار و ایرانشهر) میان بلوچستان و بخش مرکزی کشور، باعث دورافتادگی جغرافیایی این منطقه شده و به آن موقعیت کاملاً حاشیه‌ای داده است (حافظ‌نیا، ۱۳۸۱: ۱۷۴). به عنوان نمونه، برخی از آمارها در دو سه زمینه هم‌پیوند با توسعه پایدار و مقایسه درون‌کشوری آن، نشان می‌دهد که از یک سو، شرق کشور به نسبت با دیگر مناطق کشور، در مجموع کمتر توسعه یافته است و از دیگر سو، به ویژه، سیستان و بلوچستان و جنوب خراسان، از وضعیت نامساعدتری برخوردارند.

جدول ۱. انواع راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و ترابری (به کیلومتر)

استان	آزاد راه	بزرگراه	راه اصلی	راه فرعی
اصفهان	۳۰۵	۹۳۸	۴۹۰	۱۵۸
ایلام	۰	۱۰	۱۳۹	۱۹۵
تهران	۱۸۳	۲۸۵	۱۳۱	۸۹
خراسان رضوی	۴۰	۳۷۲	۹	۷۰۳
سمنان	۰	۴۱۳	۴۲	۹۰
سیستان و بلوچستان	۰	۲۰	۶۶	۶۰
کردستان	۰	۱۷	۲۰	۳۳۷
کهگیلویه و بویراحمد	۰	۳	۲۵۷	۲۸۷

منبع: سالنامه آماری کشور، ۱۳۸۴

جدول ۲. انواع راه‌های تحت حوزه استحفاظی وزارت راه و ترابری

استان	آزاد راه	بزرگراه	راه اصلی	راه فرعی
اصفهان	۳۶۵	۹۹۳	۲۲۲۵	۱۰۵۰
ایلام	۰	۲۴	۶۰۸	۷۹۷
تهران	۱۸۳	۳۳۷	۳۹۱	۳۷۳
خراسان رضوی	۴۰	۶۸۵	۱۰۱۳	۳۷۹۴
سمنان	۰	۴۹۵	۳۲۴	۶۶۸
سیستان و بلوچستان	۰	۲۰	۱۵۰۶	۴۰۰۷
کردستان	۰	۴۱	۳۴۳	۱۲۰۲
کهگیلویه و بویراحمد	۰	۱۴	۳۴۷	۷۳۳

منبع: سالنامه آماری کشور، ۱۳۸۷

جدول ۳. نرخ مشارکت اقتصادی و نرخ بیکاری بر حسب استان (درصد)

استان	۱۳۵۸		۱۳۸۶		۱۳۸۷	
	نرخ بیکاری	نرخ مشارکت اقتصادی	نرخ بیکاری	نرخ مشارکت اقتصادی	نرخ بیکاری	نرخ مشارکت اقتصادی
اصفهان	۱۱/۰	۴۳/۱	۱۲/۷	۴۰/۳	۱۴/۶	۳۷/۴
ایلام	۱۳/۶	۳۷/۵	۱۲/۷	۴۰/۳	۱۴/۶	۳۷/۴
تهران	۱۳/۰	۴۰/۶	۱۱/۳	۳۹/۳	۱۱/۰	۳۷/۴
خراسان رضوی	۸/۶	۴۰/۵	۸/۰	۴۲/۷	۸/۳	۴۱/۴
سمنان	۱۰/۶	۳۶/۹	۸/۴	۳۵/۶	۸/۳	۵/۳۳
سیستان و بلوچستان	۱۰/۹	۳۸/۱	۱۲/۰	۳۵/۳	۱۱/۲	۲۸/۶
کردستان	۱۰/۷	۳۹/۱	۹/۱	۳۷/۹	۱۲/۵	۴۰/۲
کهگیلویه و بویراحمد	۱۵/۶	۳۴/۳	۱۷/۶	۳۳/۶	۱۴/۹	۳۱/۰

جدول ۴. عملکرد اعتبارات هزینه‌ای (جاری) دستگاه‌های اجرایی در استان‌ها از محل درآمد عمومی بر حسب استان^۳ (میلیون ریال)

استان	۱۳۷۰	۱۳۷۵	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷
اصفهان	۱۱۳۶۱۶	۵۷۳۵۸۲	۷۰۰۷۷۹۸	۶۹۳۶۱۱۰	۱۳۶۹۰۹۰
ایلام	۲۴۶۹۶	۱۱۸۰۵۶	۱۳۸۸۶۴۴	۱۵۰۵۴۲۷	۵۰۲۹۲۴
تهران	۲۳۴۲۷۲	۱۲۵۱۱۸۱	۱۴۰۳۳۸۰۱	۱۳۹۳۸۷۷۰	۲۴۲۹۳۲۹
خراسان رضوی	۱۶۴۸۹۹	۸۶۶۱۰۰	۸۸۵۳۵۰۱	۸۷۰۶۰۲۶	۱۶۲۳۷۱۱
سمنان	۲۶۴۰۱	۱۱۵۸۸۴	۱۱۹۰۱۵۲	۱۱۸۱۹۱۷	۴۷۰۶۶۷
سیستان و بلوچستان	۵۱۸۱۶	۲۲۱۹۴۶	۲۹۶۳۸۰۱	۲۹۲۵۸۳۹	۲۹۲۶۰۷۲
کردستان	۴۰۳۷۴	۲۰۵۰۶۰	۲۴۷۹۷۸۶	۲۵۳۲۹۵۰	۶۴۹۶۴۹
کهگیلویه و بویراحمد	۲۶۳۷۰	۱۳۳۲۰۲	۱۴۸۸۵۸۰	۲۵۷۱۳۶۵	۷۱۸۱۲۲

منبع: سالنامه آمار کشور، ۱۳۸۷

بدون تردید، وجود محرومیت‌های شدید اقتصادی، اجتماعی و بیکاری فراوان در مناطق مرزی در افزایش عبور غیرمجاز افراد، قاچاق کالا و امور دیگری که به گونه‌ای بر امنیت مرز، تأثیر نامطلوبی دارند، مؤثر است. بر اساس تحقیقات انجام‌شده، امنیت و توسعه در مناطق مرزی با ضریب همبستگی بالا دارای رابطه مستقیم و دوسویه با یکدیگر هستند. به بیانی دیگر، توسعه و امنیت تأثیرات مستقیمی بر فرایند تحقق امنیت می‌گذارند. به گونه‌ای که مناطق دارای شاخص‌های بالای توسعه، از مزیت امنیتی بالاتری نسبت به مناطق توسعه‌نیافته‌تر برخوردارند و در کشورهایی که درگیر مسائل ناامنی در مناطق مرزی خود بوده‌اند، عمده‌ترین مسائل مربوط به این ناامنی‌ها ناشی از شرایط توسعه یافتگی و پیامدهای پیرو آن بوده است (عندلیب، ۱۳۸۰: ۲۰۲).

شرایط فقر و تنگدستی می‌تواند به محیط مناسبی برای بروز ناامنی‌ها در این مناطق تبدیل شود. بنابراین اتخاذ تدابیر و راهبردهایی اساسی در سطح ملی ضروری است. استان سیستان و بلوچستان در بین ۲۸ استان، از نظر توسعه یافتگی، در رتبه ۲۸ قرار دارد که با توجه به ویژگی‌ها و قابلیت‌های استان، نیاز به توسعه در همه زمینه‌ها دارد که این امر مستلزم استفاده بهینه از قابلیت‌های استان است (اخباری، ۱۳۸۶: ۸۴). به نظر می‌رسد

که همین نابسامانی‌های اقتصادی، یکی از عوامل اصلی تحریک‌گر نارضایتی‌های قومی باشد. همچنین همسایگی این منطقه با پاکستان را نیز نباید نادیده انگاشت. این هم‌جواری با توجه به وجود مشکلات اقتصادی می‌تواند در تهییج و فعال‌سازی شکاف مؤثر باشد (افتخاری، ۱۳۷۷: ۴۵). بنابراین تلاش در جهت تضعیف عوامل واگرایی و تقویت عوامل همگرایی وحدت‌بخش ضروری است.

از سوی دیگر، کمبود زیرساخت‌های توسعه و ضعف بنیان‌های اقتصادی این مناطق، تنوع تهدیدات امنیتی از سوی همسایگان وابسته به قدرت‌های فرامنطقه‌ای، باعث تشدید محرومیت و توسعه نیافتگی مناطق مرزی ایران و بروز وضعیت نابرابری‌های اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی این مناطق نسبت به مناطق مرکزی شده است (شریف‌نژاد، ۱۳۸۶: ۱۲۰). با عنایت به آنچه ذکر شد، کمتر می‌توان تردید کرد که توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی در مناطق مرزی می‌تواند به رفع مشکلات این مناطق کمک کرده و تفاوت مشهود میان مرکز و حاشیه را کاهش دهد. بنابراین تأکید بر توسعه پایدار در این منطقه، می‌تواند راه‌حلی برای مشکلات باشد.

۳-۵. تهدیدهای امنیتی در مرزهای جنوب شرقی

در روابط میان دولت‌ها ممکن است از یک سو، عواملی برای رقابت وجود داشته باشد و از سوی دیگر، عواملی برای همکاری یافت شود. روابط ایران با کشورهای حوزه مرزهای شرقی در عین ثبات و تعادل با چالش‌ها و مشکلاتی نیز روبه‌رو بوده است. بنابراین، ضرورت اتخاذ یک سیاست خارجی برون‌گرا مبنی بر توسعه روابط با کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای دیده می‌شود (دهقانی فیروزآبادی، ۱۳۸۸: ۹۵). در واقع بررسی اهمیت نسبی چالش‌هایی که موجب رقابت و همکاری کشورهای منطقه می‌شوند، برای مطالعه سطح همکاری ضرورت دارد.

۱-۳-۵. حضور قدرت‌های فرامنطقه‌ای در مرزهای شرقی

چالش‌های امنیتی در مناطق شرقی در قالب‌ها و مؤلفه‌های مختلفی دیده می‌شود، به گونه‌ای که در شرق ایران، کشور پاکستان و افغانستان در شرایط ناپایدار و زوال سیاسی به سر می‌برند. تأسیس پایگاه نظامی در افغانستان، در بی‌طرفی افغانستان در سیاست و تبدیل افغانستان به پایگاه نظامی یک ابرقدرت جهانی، عواقب غیرقابل

پیش‌بینی و خطرناکی برای منطقه و جهان به دنبال دارد (علیزاده، ۱۳۸۸: ۲۸). درواقع، توسعه در منطقه خاورمیانه، برای ایالات متحده امریکا علاوه بر اهمیت استراتژیک، اهمیت ژئواکونومیک ویژه‌ای نیز دارد. بنابراین با بروز تحولات جدید ژئوپلیتیک در منطقه، ایران به عنوان نقطه اتصال اصلی مسائل سیاسی، امنیتی خاورمیانه از لحاظ مکانی و ماهیتی، باید زمینه‌های بهره‌گیری از فرصت‌های نوین در منطقه را در نظر داشته باشد (برزگر، ۱۳۸۷: ۶۲۱).

نیروهای نظامی امریکا طی سال‌های آینده در افغانستان حضور دارند. این نیروها همان‌گونه که از سال ۲۰۰۱ به بعد، زمینه ایجاد ثبات در افغانستان را به وجود آوردند، طی سال‌های آینده دارای کنش‌ها و کارویژه‌های دیگری خواهند شد. این امر می‌تواند زمینه لازم برای ظهور جدال جدید را فراهم آورد. نیروهای بنیادگرا به عنوان نمادی از چالش درون‌ساختی در افغانستان و پاکستان محسوب می‌شوند. جدال موجود و همچنین حضور نیروهای نظامی امریکا منجر به افزایش ستیزهای متقابل خواهد شد. اگرچه نظامیان در پاکستان تلاش دارند تا روندهای بنیادگرا را کنترل کنند، اما واقعیت‌های محیط منطقه‌ای به گونه‌ای است که می‌توان نشانه‌هایی از روندهای گریز از مرکز را مشاهده کرد (محمدی، ۱۳۸۴: ۱۷۹). بنابراین عملیات نظامی از سوی گروه‌های بنیادگرا به عنوان یکی از چالش‌های منطقه‌ای محسوب می‌شود. مناطق مرزی اصولاً در معرض انواع تهدیدات خارجی قرار دارند.

بی‌ثباتی در مرزهای شرقی ایران را می‌توان ناشی از فقدان توسعه‌یافتگی و همچنین ناپایداری نهادهای سیاسی و اجتماعی کشورهای منطقه دانست. در چنین شرایطی زمینه برای مداخله قدرت‌های بزرگ فراهم می‌شود. قدرت‌های بزرگ عموماً در محیط‌های توسعه نیافته و همچنین در مناطقی که فاقد نهادمندی‌های سیاسی، اجتماعی هستند به عملیات نظامی مبادرت می‌ورزند (محمدی، ۱۳۸۴: ۱۷۷). به عنوان نمونه، حرکت‌های کور تروریستی گروهک ریگی، به طرز دقیق، نشان داد که ناامنی‌های برآمده از چنین حرکت‌هایی، تا حدود زیادی، بر نبود امکانات رفاهی و عدم تأمین همه‌جانبه زیرساخت‌های توسعه اقتصادی، استوار و به نوعی غریزی توجیه می‌شده است. بنابراین تهدیدات مشترک امنیتی در حوزه مرزهای جنوب شرقی، نیازمند گسترش همکاری ایران با کشورهای منطقه می‌باشد.

ایران در همجواری با کشورهای افغانستان و پاکستان با تهدیدات عمده‌ای روبرو است. نامشخص بودن وضعیت حقوقی آب هیرمند در مرزهای ایران و افغانستان، احتمال افزایش قاچاق مواد مخدر از افغانستان به خاک ایران، احتمال افزایش فعالیت‌های جاسوسی آمریکا علیه مراکز نظامی و هسته‌ای ایران از طریق اعزام نیروهای پاکستان به ایران برای شناسایی مراکز نظامی و هسته‌ای، امکان طرح مجدد مطالبات قومی، مذهبی در استان سیستان و بلوچستان، افزایش تحریکات فرقه‌ای از سوی وهابیت و نیز نیروهای القاعده از خاک پاکستان، از جمله تهدیداتی است که از همجواری با کشورهای افغانستان و پاکستان برای ایران امکان ظهور و بروز دارد (دهشیری، ۱۳۸۸: ۴۴۵). از این رو، ایران باید از توانایی‌ها و فرصت‌های موجود در منطقه بهره گیرد. ایران توان تأثیرگذاری همزمان بر مسائل افغانستان و پاکستان را دارد، چنین فرصتی اهرم چانه‌زنی مناسبی در اختیار ایران برای متعادل کردن روابط خود، به‌ویژه با غرب و قدرت‌های بزرگ ایجاد می‌کند. همچنین مطلوبیت‌های ژئواستراتژیک ایران ایجاب می‌کند که موقعیت قدرت‌های بزرگ در سرنوشت ملی افغانستان به‌گونه قابل توجهی کاهش یابند (محمدی، ۱۳۸۴: ۱۷۹). این مسئله نیازمند گسترش و توسعه همکاری‌های اقتصادی و سیاسی میان کشورهای منطقه و حل منازعات خود است.

بحران‌های ناشی از کمبود آب، در مباحثی که در آن پیوند میان سیاست و جریان‌های آبی، بررسی و هیدروپلیتیک نامیده می‌شود، مورد بحث قرار می‌گیرد. در رویکردهای گوناگون درباره هیدروپلیتیک بیشتر بر عواملی مانند درگیری و همکاری دولت‌ها و حضور در حوضه‌های آبریز بین‌المللی تأکید می‌شود (عبدی، ۱۳۸۷: ۱). نگاهی به نقشه جغرافیای طبیعی و سیاسی جهان حکایت از عدم تطابق مرزها سیاسی با حوضه‌های آبریز دارد. به نحوی که امروزه بیش از ۴۰ درصد از مردم جهان در مناطقی زندگی می‌کنند که حوضه‌های آبریز آنها بین دو یا چند کشور مشترک قرار گرفته است (مختاری، ۱۳۸۷: ۳۸). به عبارت دیگر، هیدروپلیتیک به بررسی درگیری‌های مربوط به برنامه‌ریزی آب و استفاده از آن اشاره دارد.

اختلاف ایران با افغانستان در مورد آب رودخانه هیرمند از دیرباز وجود داشته است.^۴ آب رودخانه هیرمند از نظر آبیاری استان سیستان و بلوچستان برای ایران

حائز اهمیت است. افغانستان با احداث سد بر روی این رودخانه و انحراف مسیر آن از میزان آب وارد شده به ایران کاسته و در برخی سال‌ها آن را به‌طور کلی قطع کرده است. این مسئله از قرن نوزدهم تاکنون یکی از مسائل مهم در روابط خارجی ایران با افغانستان بوده است (جعفری ولدانی، ۱۳۸۲: ۳۹). بنابراین فرض بر این است که حل اختلافات مربوط به این حوزه آبی و ایجاد همکاری میان ایران و افغانستان اهمیت دارد؛ به‌ویژه از آن‌جهت که می‌توان به‌خوبی درک کرد که وضعیت خطرناک پشتونستان و وزیرستان، سبب می‌شود اهمیت موضوع امنیتی اختلاف مرزی بر سر آب رود هیرمند، حالتی سینرژیک بیابد و خطیر بودن موضوع حل و فصل اختلافات مرزی را اهمیتی دوچندان بخشد.

افغانستان بخش مهمی از محیط استراتژیک ایران را تشکیل می‌دهد، بنابراین، طبیعی است که منافع ملی ایران زمانی تأمین می‌شود که در این منطقه، ثبات وجود داشته باشد؛ ثباتی که یکی از شاخص‌هایش، ایجاد روابط تجاری سالم با این کشور است. بنابراین ضرورت‌های امنیتی منطقه ایجاب می‌کند که این تضادها به حداقل رسیده و ایران بتواند از طریق توسعه روابط اقتصادی خود در شرق، گسترش سرمایه‌گذاری، افزایش همکاری‌های تجاری و ایفای نقش ترانزیتی به حداکثر مطلوبیت‌های مورد نظر دست یابد (محمدی، ۱۳۸۶: ۱۸۲). در این ارتباط، ایران می‌تواند به گسترش گفت‌وگوهای امنیتی با مقامات سیاسی و نظامی کشورهای جنوب شرق در راستای نزدیک‌شدن دیدگاه‌های طرفین در حوزه‌های مختلف امنیتی اقدام کند. به عبارت دیگر، ایران برای حل چالش‌های موجود در مناسبات خود با کشورهای جنوب شرق، نیازمند برنامه‌ریزی مناسب برای به حداقل رساندن اختلافات است.

۴-۵. تحریکات قومی و مذهبی

پیوندهای قومی، قبیله‌ای فراوانی میان مردم ساکن در مرزهای جنوب شرق ایران با مردم پاکستان و افغانستان وجود دارد. این امر منجر به خیزش‌های جدایی‌خواهانه و مسلحانه قومی، حرکت‌های چریکی و جنگ‌های جهادی شده است (ابراهیم‌زاده، ۱۳۸۹: ۱۴۱). به‌ویژه، وجود مدارس مذهبی سلفی‌پروری که نیروی بی‌انتهای جهادگران را از حیث عقبه دانش دینی و آموزش‌های کاربردی و مسلحانه تأمین

می‌کند، سبب گسترش ناامنی در منطقه‌ای شده است که در عین همانندی با یکدیگر، با آنچه در ایران سیطره سیاسی و مذهبی یافته، به طور کامل متفاوت است. با توجه به ویژگی‌های طبیعی مرزها، دولت‌ها، برای اعمال حاکمیت قوی در منطقه سرزمینی خود نیازمند گسترش همکاری با یکدیگر هستند. بنابراین، اگر یکی از کشورهای همسایه به علل مختلف، از جمله ناآرامی‌های داخلی، مشکلات اقتصادی، فساد اداری و مالی و یا وجود حکومت‌های ملوک‌الطوایفی، نتواند در سراسر مرزهای خود اعمال حاکمیت قوی کند، کشور همسایه نیز نمی‌تواند به نتیجه مطلوبی در تأمین امنیت مرز برسد (شریف‌نژاد، ۱۳۸۶: ۱۲۱). بدیهی است هر گونه همکاری دو کشور همسایه در تأمین امنیت مرز مشترک مؤثر است. در مقابل، سرکوب، محرومیت اقلیت‌های قومی و منزوی ساختن عده‌ای که دارای اشتراکات زبانی و دینی هستند، می‌تواند زمینه مناسبی برای احیای گرایش‌های قومی تلقی شود (افتخاری، ۱۳۷۸: ۵۰ و ۵۱). از این‌رو توجه به خواسته‌ها و نیازهای مردم ساکن در مناطق مرزی و پذیرفتن هویت فرهنگی و قومی آنان به عنوان جزئی از هویت فرهنگی و قومی ملی، می‌تواند به تقویت روابط فرهنگی و قومی میان مردم مرزنشین و مرکزین کمک کرده و از تأثیر تهدیدات خارجی بکاهد (شریف‌نژاد، ۱۳۸۶: ۱۴۹). بنابراین رفع اختلافات سیاسی و پذیرفتن هویت‌های قومی، مذهبی بر گسترش امنیت و کاهش تحریکات قومی مؤثر است.

اقلیت بلوچ ساکن در جنوب شرقی ایران، دارای ویژگی‌های بارزی چون کمبود امکانات رفاهی و معیشتی و سنی بودن هستند. البته یک اقلیت ۲ تا ۳ درصدی از شیعه نیز وجود دارد که در مقایسه با کل اهل تسنن، فاقد پتانسیل‌های لازم و قدرتمند برای برهم زدن واقعیت موجود هستند (افتخاری، ۱۳۷۷: ۴۳). فقر عمومی و تبلیغ علیه نظام مرکزی و نظام اجتماعی در این منطقه، موجب هدایت گرایش مردم به سمت افراط‌گرایی می‌شود. همچنین ادامه جنگ و ناامنی در ورای مرزهای شرقی ایران، خطر بالقوه‌ای برای امنیت کشور محسوب می‌شود. بنابراین همکاری ایران با کشورهای همسایه شرقی و بهبود امکانات رفاهی و معیشتی در مناطق مرزی ضروری است.



۵-۵. تبادلات مرزی غیرقانونی (قاچاق کالا)

تبادلات مرزی غیرقانونی یکی از عمده‌ترین چالش‌های موجود در مرزهای شرقی محسوب می‌شود. در واقع استان سیستان و بلوچستان به لحاظ ساختاری و به دلیل همجواری با کشورهای افغانستان و پاکستان دارای زمینه‌های مساعدی برای رشد اقتصاد زیرزمینی و توسعه قاچاق کالا است. قاچاق کالا به معنای خرید و فروش، حمل و نگهداری کالاهایی که به موجب قانون ممنوع است و ورود و صدور آنها از مرزهای کشور بدون رعایت قوانین و مقررات موضوعه مربوط به آنها صورت می‌گیرد (پهلوانی، ۱۳۷۹: ۳۸۲). تبادلات مرزی غیرقانونی زمینه‌ساز ناامنی در مناطق مرزی می‌شود. یکی از دلایل عمده وجود قاچاق کالا در سطح گسترده در شهرهای مرزی، نبودن اشتغال مولد و کافی در آن مناطق، سود سرشار و بادآورده از طریق قاچاق کالا و نیاز شدید مردم دو سوی مرز به کالاهای وارده و صادره است. همچنین وجود تفاوت فراوان در قدرت اقتصادی دو کشور همسایه که منجر به تفاوت قابل توجه قیمت کالا و خدمات در دوسوی مرز می‌شود، باعث قاچاق کالا و تردد غیرقانونی از مرز و در نتیجه ناامنی در منطقه مرزی می‌شود (شریف‌نژاد، ۱۳۸۶: ۱۲۴).

همچنین طولانی‌بودن مرزهای شرقی ایران با کشورهای افغانستان و پاکستان و فقدان عوارض طبیعی که بتوانند مانعی جدی در مرز محسوب شوند، کنترل مرز را در تبادلات مرزی غیرقانونی با مشکل روبرو کرده است. از این رو، پدیده گسترش مبادلات اقتصادی در مناطق مرزی، چنانچه با ابزار قانونی کنترل نشود، بی‌نظمی اقتصادی و اجتماعی در فعالیت‌های اقتصادی و رواج مبادلات غیرقانونی را موجب می‌شود (سعیدی، ۱۳۸۶: ۲۶۰). این امر، تأثیرات گسترده‌ای بر امنیت مناطق مرزی می‌گذارد. به عبارت دیگر، ورود و خروج هر گونه کالای قاچاق، اشخاص، مواد مخدر و وسایل غیرقانونی دیگر باعث اختلال در سیستم اقتصادی، فرهنگی، امنیتی و بهداشتی می‌شود و اگر کنترل مطلوبی در مرزها انجام شود، نه تنها امنیت مرزها، بلکه در داخل کشور نیز امنیت تأمین خواهد شد. از این رو ایجاد امکانات رفاهی و خدماتی در مناطق مرزی می‌تواند تخلفات و جرائم در این منطقه را کاهش دهد. ایجاد تسهیلات و امکاناتی از جمله بازارچه‌های مشترک مرزی، امکانات بهداشتی، درمانی و خدماتی، بازار کار و شرکت تعاونی و تسهیلات در صدور پروانه گذر مرزی در چارچوب توافقات مرزی

دو کشور به حل مشکلات در این منطقه کمک می کند (شریف نژاد، ۱۳۸۶).

با توجه به وجود چالش ها و آسیب پذیری های مختلف در مناطق مرزی شرق کشور، برنامه ریزی های توسعه ای و استفاده از فرصت های موجود در این مناطق جهت ایجاد امنیت و توسعه ضروری می نماید. توسعه بخش اقتصادی می تواند مشکلات مناطق مرزی را کاهش داده و زمینه تقویت سایر حوزه های اقتصادی و اجتماعی را فراهم آورد. کاهش بحران ها و تنش های اقتصادی و اجتماعی منطقه و تحلیل هزینه های امنیتی دولت در منطقه را منجر می شود. به نظر می رسد، یکی از مهم ترین، تأثیرگذارترین و درعین حال قابل دسترس ترین راه حل ها برای مسئله سامان بخشی به منطقه جنوب شرق ایران، گسترش بازرگانی و پیوندهای حاصل از منافع آن باشد. بخش قابل ملاحظه ای از تاریخ اقتصادی ایران با ترانزیت کالا آمیخته است. تجارت میان شرق و غرب از مسیر جاده ابریشم انجام می شد. بنابراین، هم ایران و هم همسایگان شرقی آن، از زمینه تاریخی و زیرساخت های ارتباطی برای مراودات و ترانزیت کالا برخوردارند.

۶. جاده ابریشم

موقعیت جغرافیایی ایران علی رغم تغییر و تحولات فراوان که در مرزها و وسعت این سرزمین روی داده است، همواره راه ارتباط میان شرق و غرب جهان و مسیر مراوده میان اقوام و فرهنگ های مختلف بوده است. از این منظر، فضای جغرافیایی ایران در مسیر عمومی ارتباط قاره های آسیا، آفریقا و اروپا قرار دارد. به همین دلیل کشور ما در معرض دائمی تعاملات، استراتژی ها، جابجایی های جمعیتی و پدیده هایی قرار دارد که به نحوی با این موقعیت ارتباطی پیوند دارند. با توجه به این موقعیت، سرزمین ایران در طول تاریخ از جنبه های اقتصادی و سیاسی (ترانزیت کالا و مصالح سیاسی) مورد توجه همسایگان و قدرت های بزرگ بوده است (حافظنیا، ۱۳۸۱: ۱۵ و ۳۹). توجه به این موقعیت که علاوه بر جنبه اقتصادی و سیاسی، ابعاد فرهنگی هم دارد کاملاً ضروری است. موقعیت ژئواکونومیک ایران علت استمرار توجه خودی و بیگانه به این مرز و بوم را مشخص می کند. راه ترانزیت کالا از شرق به غرب جهان و بالعکس که به جاده ابریشم معروف بود از ایران می گذشت.

جاده ابریشم پیوند بین کشورهای ثروتمند و تولیدکننده و متمدن جهان یعنی چین، ایران، هند، مصر و بابل را برقرار می‌کرد. در مسیر جاده ابریشم، امپراطوری‌های بزرگ و حکومت‌های قدرتمندی چون امپراطوری چین، حکومت ایران و امپراطوری روم به‌وجود آمده بودند. در مراکز و شهرهایی که در مسیر جاده ابریشم واقع شده بودند، ادیان بزرگ با پیروان فراوان (بودا، مسیحیت و اسلام) متولد شدند. علاوه بر بازرگانی در مسیر جاده ابریشم بسیاری از فعالیت‌های مهم سیاسی و نظامی در مسیر این جاده انجام می‌شد. تعداد زیادی از ابداعات بزرگ و افکار پیشرفته و بااهمیت، از طریق این جاده در مناطق مختلف جهان پخش می‌شد. به‌طور کلی، جاده ابریشم که سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا را به یکدیگر پیوند می‌داد، از عرصه انحصاری تجاری فراتر رفته و به مسیر مبادلات همه‌جانبه اقتصادی، سیاسی، فکری و فرهنگی تبدیل شده بود. نکته قابل تعمق این است که اگرچه جاده ابریشم مسیری دریایی نیز داشت و وجود آبراه خلیج فارس سرزمین ایران را با اقیانوس هند در شرق و اقیانوس اطلس در غرب متصل می‌کرد، اما ایرانیان کمتر به تجارت از راه دریا تمایل نشان داده‌اند (موریه، ۱۳۸۶، ج ۲: ۳۶).

جاده ابریشم را باید شاه‌رگ ارتباطی و پویایی ایران دانست. شهرهای واقع در مسیر جاده ابریشم به نوعی خودکفایی رسیده بودند و نیازی به گسترش ارتباطات خود با شهرهای خارج از مسیر کاروان‌های تجاری احساس نمی‌کردند. از دوره هخامنشیان تا فروپاشی حکومت ساسانیان، رونق اقتصادی ایران ارتباط مستقیمی با حجم ترانزیت کالا در مسیر جاده ابریشم داشت (راوندی، ۱۳۸۲، ج ۵، ۳۳؛ گیرشمن، ۱۳۸۰: ۳۳۷ و ۳۳۹). با فروپاشی حکومت ساسانیان، دورانی طولانی از بی‌ثباتی در کشور به وجود آمد که تا روی کار آمدن صفویان ادامه یافت. در طول این دوران نیز تأثیرپذیری اقتصاد ایران از رونق و کساد تجارت در جاده ابریشم مورد تأکید محققان قرار دارد (راوندی، ۱۳۸۲: ۵۸ و ۵۹؛ لمبتون، ۱۳۸۲: ۳۵۵-۳۵۷).

با روی کار آمدن صفویان شیعه مذهب، سرنوشت جاده ابریشم دگرگون شد و به دنبال خود سرنوشت ایرانیان را دگرگون کرد. از یک سو، اروپائیان با توجه به راه‌های دریایی و استفاده تجاری از دریا، از رونق راه‌های زمینی کاستند و از سوی دیگر، منازعات میان امپراطوری شیعه‌مذهب صفوی و امپراطوری سنی‌مذهب

عثمانی مجال چندانی برای تجارت زمینی باقی نگذاشته بود. با این همه، دوره حکومت صفویان دوره شکوفایی اقتصادی ایران محسوب می‌شود. تجارت ابریشم و تولید منسوجات در ایران رونق فراوان داشت. اما این شکوفایی با رکود جابجایی کالا از طریق جاده ابریشم، سقوط اقتصاد ایران را تسریع کرد. به عبارت دیگر، در دوران صفویان جریان‌های تجارت بین‌المللی تاحدی در ایران به هم رسیدند. بازرگانی با ملیت‌های گوناگون در اصفهان به تجارت می‌پرداختند. «بر اساس یک برآورد، دوازده‌هزار بازرگان هندی، تاتار، ترک، یهودی، ارمنی، گرجی، انگلیسی، هلندی، فرانسوی، ایتالیایی و اسپانیایی در اصفهان به عمده‌فروشی و خرده‌فروشی اشتغال داشتند» (فوران، ۱۳۷۸: ۶۷؛ لمبتون، ۱۳۸۲: ۳۵۵-۳۷۴).

در یک جمع‌بندی می‌توان مدعی شد که در دوران صفویان با توجه به انحصار دولت بر منابع و تجارت عمده، جهت‌گیری اصلی فعالیت‌های بازرگانان به مصرف فردی معطوف بود (نویدی، ۱۳۸۶: ۵۲). به همین دلیل ثروت مازاد خود را از گردونه تجارت خارج می‌کردند. در همین دوران اروپائیان با به‌کارگیری فناوری نوین دریایی توانستند مسافرت‌های طولانی و سریع دریایی را انجام دهند. دشمنی میان دو حکومت رقیب، یعنی صفویان و عثمانیان، تجارت زمینی را برای بازرگانان ایرانی بسیار مشکل کرده بود. به این ترتیب، رونق تجارت دریایی اروپائیان با افول تجارت زمینی ایرانیان همراه شد. در زمان تسلط نادرشاه افشار بر ایران، فرزندش رضاقلی میرزا از راه تجارت ثروت هنگفتی به‌دست آورد (آرونو و اشرفیان، ۱۳۵۶: ۴۹-۵۲، ۷۰، ۷۲، ۱۱۲ و ۱۱۳).

اما سقوط حکومت صفوی و افول قدرت حکومت مرکزی به‌معنی آغاز مجدد بی‌ثباتی و ناامنی بود. حکومت‌های بعدی دیگر نتوانستند قاطعانه انحصار دولتی تجارت ابریشم را اعمال کنند. حجم تجارت ابریشم به‌شدت کاسته شد و روابط خارجی ایران که از زمان شاه عباس اول رو به گسترش بود، کاهش یافت (فوران، ۱۳۷۸: ۱۶۰-۱۶۲). در دوران حکومت قاجاران اوضاع دگرگون شد. ارتباط ناخواسته با اروپا و کشانده شدن اقتصاد ناتوان ایران به مبادلات جهانی، زمینه‌ای بود که ایرانیان آمادگی آن را نداشتند و نظام سیاسی و اقتصادی ما نیز کارایی لازم برای مواجهه با آن را نداشت. در این دوره وجود موانع متعدد باعث شد در بسیاری موارد، بازرگانان، واسطه‌گری و دلالی

را عرصه مناسب کارهای تجاری بدانند. بنابراین در موارد زیادی تاجران، دلالتی برای شرکت‌های اروپایی را به انجام فعالیت‌های مستقل در اقتصاد داخلی ترجیح دادند (سعیدی و شیرین‌کام، ۱۳۸۴: ۲۴).

در دوره حکومت پهلوی، اقتصاد ایران، به عنوان بخشی از اقتصاد غرب عمل کرد. استفاده از کالاهای اروپایی و غربی رونق فراوان یافت و اقتصاد ایران کاملاً متکی به درآمدهای نفتی شد. سیاست مرزهای سوخته باعث شد که دیگر اثری از جاده ابریشم باقی نماند. نتیجه چنین فرایندی عدم توسعه و فقر اقتصادی و فرهنگی مناطق مرزی و مرزنشینان بود. اما، می‌توان به تاریخ نگاهی نو داشت و از الگوهای کهن در شرایط و وضعیت‌های تازه، بهره‌گیری بهینه داشت. جاده ابریشم جدید به صورت کریدور شمال و جنوب ایران، راهی نو برای تعبیر یک اصطلاح قدیمی و کهن در جغرافیای تاریخی ایران است.

۷. کریدور شمال و جنوب

نگاهی به گذشته و حال جامعه بشری نشان می‌دهد که روستاها و شهرهایی که در مسیر شاهراه‌ها و گذرگاه‌های اصلی حمل و نقل بوده‌اند، بیش از دیگر مناطق رونق یافته‌اند و اکثر آنها امروزه مراکز عمده تجاری و تولیدی محسوب می‌شوند (ابراهیم‌بای سلامی، ۱۳۸۴: ۵۲). راه و مسیرهای حمل‌ونقل به عنوان یکی از ضروریات زندگی انسان مطرح بوده است. بدیهی است که نیازهای انسانی و درک و کاوش نسبت به این نیازها، موجب ایجاد شبکه راه‌های ارتباطی و سایل ارتباطات و پیام‌رسانی و همچنین وسایل حمل‌ونقل انسان و کالا شده است (ریاحی، ۱۳۷۹: ۴۰۳). ایران، دارای راه‌های مناسبی برای ترانزیت و حمل‌ونقل کالا است.

استان سیستان و بلوچستان در زمینه مبادلات و تجارت کالا از مهم‌ترین مسیرهای تجاری دنیای قدیم (جاده ابریشم) محسوب می‌شود و دارای توانمندی فراوانی در امر تجارت است (پهلوانی، ۱۳۷۹: ۳۶۹). بنابراین ایجاد رونق و گسترش فعالیت‌های بازرگانی در مرزهای جنوب شرقی، نیازمند توجه به توسعه راه‌ها و احداث راه‌آهن در جهت تبدیل منطقه به مرکز ترانزیت کالا است. بخش قابل توجهی از اقتصاد جهانی بر روی مناطق آزاد شکل گرفته است. برنامه‌ریزان و

سیاست‌گذاران بر این باورند که تأسیس مناطق ویژه اقتصادی در نقاط استراتژیک، از شیوه‌های مؤثری است که می‌تواند امکان دستیابی به اهداف توسعه اقتصادی، رشد صادرات، کمک به صنایع ملی در جهت تأمین نهاده‌های مورد نیاز، اشتغال، کاهش هزینه تولیدات صنعتی و در نهایت توسعه منطقه‌ای و ایجاد قطب‌های توسعه را فراهم کند (دهمرد، ۱۳۷۹: ۳۴۴). در ایران نیز مناطق آزاد و ویژه اقتصادی با توجه به کارکردهای جهانی و نیاز کشور با هدف دستیابی به صادرات و جذب سرمایه‌گذاری ایجاد شده‌اند. به طور کلی مناطق آزاد یکی از عناصر ساختار سیاسی فضا و دارای کارکرد و هویت اقتصادی و تجاری هستند. مناطق آزاد با اهداف خاصی شکل می‌گیرند که از آن جمله می‌توان به تولید و تحصیل درآمدهای ارزی، تولید اشتغال، جذب سرمایه‌های خارجی و فناوری پیشرفته، ایجاد حلقه‌های اتصال بین ناحیه آزاد با اقتصاد ملی بومی، اشاره کرد (حافظ‌نیا، ۱۳۸۱: ۴۱۹). در مجموع ایجاد مناطق آزاد تجاری، منجر به افزایش رفت‌وآمد به شهرهای مرزی و کمک به حفظ ثبات و امنیت در مرز می‌شود و در کنار امکانات و تأسیسات خدماتی، فرصت‌های شغلی زیادی را نیز برای افراد بومی ایجاد می‌کند.

کیش، قشم و چابهار از مناطق آزاد تجاری محسوب می‌شوند. چابهار جدیدترین منطقه تجاری است که در شمال منطقه اقیانوس هند و دریای عمان و در دهانه خلیج چابهار قرار دارد و به لحاظ جغرافیایی، این منطقه موقعیت بااهمیتی در مسیر ارتباط آسیای مرکزی به جهان خارج دارد. دسترسی به آب‌های آزاد، قرارگرفتن در خارج از منطقه خلیج فارس، قراردادن در مسیر راه‌گذر حمل‌ونقل شمال - جنوب، کمترین فاصله با آسیای مرکزی برای عبور ترانزیت کالا و برخورداری از زیرساخت‌های لازم، از مزیت‌های منطقه چابهار محسوب می‌شود. این منطقه آزاد تجاری، در مسیر آبراهه‌های بین‌المللی واقع شده است و همانند پل میان کشورهای عضو و سازمان همکاری اقتصادی اکو، اتحادیه کشورهای جنوب شرقی آسیا و دیگر کشورهای جهان برای تولید صادرات مبادله و انتقال کالا عمل می‌کند (سلطانی، ۱۳۸۴: ۱۲). از این‌رو، چابهار می‌تواند به عنوان نقطه مبدأ توسعه شرق محسوب شود. در این منطقه زمینه‌های مساعدی برای شکوفایی اقتصادی وجود دارد. شهر چابهار از کارکرد فعالیت‌های بندری به‌ویژه منطقه آزاد تجاری/



صنعتی چابهار برخوردار است. موقعیت استراتژیکی دریای عمان با آب‌های آزاد از یک سو و نیاز کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان به عنوان کشورهایی که دسترسی مستقیم به آب ندارند، از سوی دیگر، این بندر را درکانون توجه و دادوستد بین‌المللی و منطقه‌ای قراردادده است (باقری‌زاده، ۱۳۸۸: ۲). موقعیت ویژه چابهار موجب شده است این منطقه، به عرصه‌ای برای تمرکز فعالیت اقتصادی و تجاری تبدیل شود.

در این میان، اگرچه مرزهای جنوب‌شرقی با تهدیدات و آسیب‌پذیری‌های متعددی روبرو است، اما، نقاط قوت و فرصت‌های فراوانی در تأمین امنیت مرزها و توسعه بخش مذکور نیز وجود دارد. یکی از موقعیت‌های برتر این منطقه، بحث قرارگرفتن بر سر شاهراه ترانزیت کالا است. از این رو، با ایجاد شبکه ریلی شمال – جنوب در مجاورت شرق کشور و اتصال منطقه آزاد چابهار به سرخس در شمال شرقی کشور، ظرفیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرصت‌های ترانزیتی و سرمایه‌گذاری فراوانی برای این مناطق فراهم می‌شود. طرح گسترش راه‌ها منجر به کاهش هزینه حمل‌ونقل برای بازرگانان، انجام فعالیت‌های تجاری، رونق اقتصادی، اشتغال و در نهایت امنیت و به موازات آن توسعه، فراهم می‌شود. ایجاد کریدور شمال – جنوب، تجارت و ترانزیت کالا را تسهیل می‌کند.

کریدور جدید که کریدور شمال – جنوب نامیده می‌شود، علاوه بر برقراری ارتباط تجاری و ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، منطقه اسکاندیناوی و روسیه با سایر کشورهای اروپایی، از طریق عبور از قلمرو ایران و با استفاده از بنادر ایران در خلیج فارس، تا حوزه اقیانوس هند و کشورهای جنوب شرقی آسیا امتداد می‌یابد. با استفاده از مسیر کریدور شمال – جنوب، بخش وسیعی از کشورهای آسیایی و اروپایی می‌توانند به مبادله کالاهای تجاری خود بپردازند. تا پیش از شکل‌گیری کریدور شمال – جنوب، صاحبان کالا و بازرگانان حوزه خلیج فارس و اقیانوس هند، برای ارسال کالاهای خود به اروپای مرکزی، شمال اروپا و روسیه، عموماً از مسیر دریا و آب‌های آزاد استفاده می‌کردند. در این شیوه، کالاها از طریق اقیانوس هند، دریای عمان، خلیج عدن، دریای سرخ و کانال سوئز به دریای مدیترانه راه می‌یابند. کالاهایی که مقصد نهایی آنها جنوب روسیه و اوکراین است از طریق دریای سیاه به بندر اودسا و کالاهایی که مقصد آنها

اروپای شمالی و شمال روسیه است، با گذر از تنگه جبل الطارق، اقیانوس اطلس، دریای مانش و دریای بالتیک به شمال اروپا، هلسینکی و یا بندر سن پترزبورگ انتقال می‌یابند. این شیوه حمل، برای تبادل کالاهای تجاری بین کشورهای حوزه اقیانوس هند و شمال اروپا، شیوه‌ای بسیار زمان‌بر و پرهزینه است و استفاده از مسیر کریدور شمال - جنوب می‌تواند صرفه‌جویی قابل توجهی در زمان و هزینه حمل کالا میان این کشورها در پی داشته باشد. کشورهای آسیایی و اروپایی می‌توانند در مسیر کریدور شمال - جنوب کالای خود را با سرعتی حدود دو برابر در مقایسه با مسیر کانال سوئز مبادله کنند. این امر با توجه به ایجاد کشورهای جدید در منطقه آسیای مرکزی و نیز شکل‌گیری بازارهای جدید جهانی در حوزه اقیانوس هند و خلیج فارس، برای هر دو قاره آسیا و اروپا دارای اهمیت فراوانی است.

کریدور شمال - جنوب که بخش مهمی از آن از خاک ایران می‌گذرد، در حال حاضر مهم‌ترین و مناسب‌ترین حلقه ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به‌شمار می‌رود. این کریدور که در حال حاضر از حوزه اقیانوس هند (بندر بمبئی) آغاز و از طریق دریا به بندرعباس در جنوب ایران متصل می‌شود، در داخل خاک ایران کالاهای به‌وسیله حمل‌ونقل جاده‌ای و یا ریلی به بنادر شمال کشور (بندر انزلی و بندر امیرآباد) انتقال می‌یابند و سپس از طریق دریای خزر به بنادر آستاراخان و لاگان روسیه حمل می‌شوند. با تکمیل راه‌آهن قزوین - آستارا در قلمرو ایران، امکان دسترسی جاده‌ای و ریلی به کشورهای منطقه قفقاز و روسیه نیز میسر است. هزینه حمل کالاهای ترانزیتی میان کشورهای حوزه اقیانوس هند و شمال اروپا از طریق مسیر کریدور شمال - جنوب تا حدود ۳۰ درصد نسبت به مسیرهای سنتی موجود ارزان‌تر است و کشورهای جنوب شرقی آسیا، آسیای مرکزی، خاورمیانه، حوزه اقیانوس هند و خلیج فارس و نیز شمال اروپا با پیوستن به کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال - جنوب که از جمله کریدورهای چندوجهی است، می‌توانند از مزایای آن در حمل و نقل سریع و ارزان کالاهایشان بین آسیا و اروپا استفاده کنند.

محور توسعه شرق، که محور ترانزیتی شرق نامیده می‌شود، از بندر چابهار در استان سیستان و بلوچستان آغاز شده و پس از گذشتن از نیکشهر، ایرانشهر، خاش، زاهدان، بیرجند، گناباد، تربت حیدریه، به مشهد می‌رسد. سپس، به سبب نزدیکی با

همسایگان شمال خاوری، سه شاخه از آن جدا می‌شود و از یک سو به سرخس، و از سوی دیگر، به لطف‌آباد و باجگیران (در استان خراسان شمالی) می‌پیوندد. همچنین در این کریدور، دو خروجی نیز به نام‌های میلک و دوغارون در نظر گرفته شده است (حسین‌پورپویان و دیگران، ۱۳۸۹: ۱۵۷). افزون بر این، چنین کریدوری سبب می‌شود ایران، کشورهای خاور دور، آسیای جنوب شرقی، شبه قاره هند را به آسیای مرکزی، قفقاز و در نهایت اروپا متصل کند. از این‌رو، ایران یکی از کشورهای مهم و تأثیرگذار بر کریدور شمال - جنوب محسوب می‌شود. با توجه به محوریت ایران در کریدور شمال - جنوب و با توجه به همکاری‌های راهبردی ایران با هند، پاکستان و افغانستان، به نظر می‌رسد، منفعت ملی کشور ایران در وجود امنیت و ثبات در این منطقه و ایجاد روابط تجاری و همکاری با این بخش است. به عبارت دیگر، تقویت کریدور شمال - جنوب با توجه به موقعیت سوق‌الجیشی ایران و اهمیت ترانزیت کالا از خاک ایران باعث می‌شود این منطقه از جایگاه مرکزی در منطقه برخوردار شود که این مزیت اقتصادی و تجاری، می‌تواند قدرت چانه‌زنی ایران را در عرصه منطقه‌ای افزایش دهد (دهشیری، ۱۳۸۸: ۴۵۴).

بنابراین، با توجه به موقعیت ارتباطی میان شمال - جنوب، ایران می‌تواند به عنوان بازیگر منطقه‌ای از مزیت اقتصادی و تجاری برخوردار شود. پتانسیل‌های اقتصادی، موقعیت ترانزیت کالا و انرژی، ژئواکونومیک منطقه آزاد چابهار و ژئوپلیتیک کریدور شمال - جنوب، سبب شده است ایران در موقعیت‌های بین‌المللی نیازمند درپیش‌گرفتن رویه‌هایی نوین در سیاست‌های اقتصادی، علمی و فناوری شود. ایران با توجه به موقعیت استراتژیک و ژئوپلیتیک خود از زمان‌های دور، معبری مطمئن جهت عبور کاروان‌های مختلف تجاری بوده، تا آنجا که یکی از شاخه‌های مهم مسیر جاده ابریشم محسوب می‌شده است. این روند علاوه بر آنکه موجب اخذ حق ترانزیت کالا و کسب درآمد برای دولت می‌شده، سبب شکوفایی شهرهای مسیر حرکت این کاروان‌ها نیز بوده است. پس از فروپاشی شوروی و پیدایش کشورهای جدید، نقش ایران در ترانزیت کالا اهمیت فراوانی پیدا کرده است، زیرا کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی و حوزه قفقاز می‌توانند از طریق ایران به آب‌های آزاد جهان از جمله خلیج فارس یا از طریق ترکیه به اروپا راه

یابند. از این رو توجه به امر ترانزیت و در اولویت قراردادن آن در دستور کار تمام سازمان‌های حمل و نقل کشور قرار گرفته است. با توجه به اینکه ایران در مسیر کریدورهای بین‌المللی شمال - جنوب قرار گرفته و همچنین ارتباط مستقیم با آب‌های آزاد دارد، می‌توان به این نتیجه رسید که ایران از اولویت بالاتری در امر ترانزیت کالا و مسافر نسبت به سایر کشورهای منطقه برخوردار است. کریدور حمل و نقل بین‌المللی مهمی که در زمینه ترانزیت کالا بین کشورهای آسیایی و اروپایی تاکنون به وجود آمده است، کریدور شمال - جنوب است. این کریدور ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه را از طریق ایران با کشورهای حوزه خلیج فارس، حوزه اقیانوس هند و جنوب شرقی آسیا برقرار می‌سازد. این کریدور حمل و نقل که بخش مهمی از آن از خاک ایران می‌گذرد در حال حاضر کوتاه‌ترین، کم‌هزینه‌ترین و سریع‌ترین مسیر ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به شمار می‌رود. کریدور یاد شده در حال حاضر از بندر بمبئی در حوزه اقیانوس هند آغاز و از طریق دریا به بندرعباس در جنوب ایران متصل می‌شود. در داخل خاک ایران کالاهای ترانزیتی از طریق حمل و نقل جاده‌ای یا ریلی به بنادر شمالی کشور انتقال یافته و از مسیر دریای خزر به بنادر آستاراخان و لاگان روسیه حمل می‌شوند. هزینه حمل کالاهای ترانزیتی از طریق کریدور شمال - جنوب تا ۳۰ درصد نسبت به سایر مسیرهای سنتی ارزان‌تر است. به علاوه، این کریدور تقاطع‌های متعددی با کریدورهای موجود میان کشورهای آسیای مرکزی و اروپا از جمله «تراسکا» و «آلتید» دارد که این تقاطع‌ها به توزیع متوازن بار در سطح منطقه کمک فراوانی می‌کند. کریدور حمل و نقل شمال - جنوب از جمله ده کریدور ترانزیتی ریلی و ترکیبی تعریف شده در کنفرانس حمل و نقل اروپا - آسیا در سال ۱۹۹۳ است که در اتحادیه اروپا مشخص شده است. در این کریدورها قاره‌های آسیا و اروپا به همدیگر پیونده داده می‌شوند.

در میان این کریدورهای ترکیبی تعریف شده، هشت کریدور مربوط به انجام تجارت و ترانزیت در داخل اروپا است و دو کریدور مهم ارتباط تجاری و ترانزیتی میان اروپا و قفقاز و آسیای مرکزی و اروپا و کشورهای اسکاندیناوی و جنوب روسیه را برقرار می‌سازد: ۱. کریدور غرب - شرق به «تراسیکا» معروف است و



ارتباط تجارت و ترانزیت اروپا و قفقاز و آسیای مرکزی را برقرار می‌سازد و ۲. کریدور شمال - جنوب که ارتباط کشورهای شمال اروپا و کشورهای اسکاندیناوی و جنوب شامل روسیه را برقرار می‌سازد. این کریدور به طور مستقیم و غیرمستقیم با موقعیت ترانزیتی کشور ایران مرتبط است و ایران در آن به عنوان پل ارتباطی بین آسیا و اروپا عمل می‌کند و نقش ممتازی را در اقتصاد حمل و نقل و ترانزیت کالا بین کشورها دارد. از طریق کریدور شمال - جنوب، کشورها می‌توانند از مزایای دسترسی به سه بازار و مرکز توزیع و حمل و نقل بار جهانی در آسیا شامل حوزه خلیج فارس، حوزه اقیانوس هند و حوزه کشورهای جنوب شرقی آسیا با جمعیتی حدود چندمیلیارد نفر برخوردار شوند. کریدور شمال - جنوب نیز برای اولین بار در سال ۱۹۹۲ در نشست کشورهای عضو اتحادیه اروپایی در هلسینکی به عنوان شاهراه ترانزیتی شماره ۹ به تصویب رسید. توافقنامه این کریدور در سپتامبر سال ۲۰۰۰ میلادی در سنت پترزبورگ میان سه کشور ایران، روسیه و هند به امضا رسید. در واقع سه کشور یادشده به عنوان مؤسسان کریدور شمال - جنوب شناخته می‌شوند که بعدها کشورهای قزاقستان، تاجیکستان، بلاروس و عمان به عضویت این کریدور درآمدند. در حال حاضر نیز کشورهای اوکراین، ارمنستان، بلغارستان، آذربایجان، ترکیه و سوریه درخواست‌های خود را برای عضویت در این کریدور ارائه داده‌اند که نشان می‌دهد شمار کشورهای عضو کریدور شمال - جنوب به زودی به سیزده کشور خواهد رسید. این مسئله اهمیت این کریدور را در تبدیل آن به یک پیمان منطقه‌ای بزرگ نشان می‌دهد و با فعال‌شدن آن می‌توان به اهداف زیادی از جمله توسعه مناسبات حمل‌ونقل، افزایش دسترسی به بازارهای جهانی، افزایش حجم حمل‌ونقل کالا و مسافر، ایمنی و حفظ محیط زیست، هماهنگ‌سازی سیاست‌های حمل‌ونقل بین کشورهای عضو، تدوین قوانین و مقررات موردنیاز، تأمین شرایط برابر جهت عرضه‌کنندگان خدمات حمل‌ونقل از جانب کشورها دست یافت. طرح مسیر حمل‌ونقل شمال - جنوب از اروپای شمالی آغاز می‌شود و به جنوب خلیج فارس می‌رسد. نقاط ابتدایی، انتهایی و میانی هریک به نوبه خود محل تجمع کالاهای مختلف به منظور صادرات یا واردات است.

موقعیت استراتژیک سیستان و بلوچستان به‌لحاظ قرارگرفتن در سومین کریدور

تجارت شمال - جنوب از یک طرف و اینکه این منطقه به عنوان دروازه تجارت پنج قاره دنیا از نظر زمینی، هوایی و به ویژه دریایی قرار دارد از سوی دیگر و قرار گرفتن این استان در مسیر جاده ابریشم با سابقه حدود پنج هزار سال که حمل و نقل کالاهای تجارتي و بازرگانی مردم کشورهای جنوب شرق آسیا از این جاده بوده، موجب شده است تا این منطقه از ارزش ویژه ای در این زمینه برخوردار باشد. چندین نقطه صفر نوار مرزی سیستان و بلوچستان با کشورهای افغانستان، پاکستان و حوزه خلیج فارس، از نقاطی است که می تواند محل فعالیت تجار و بازرگانان دنیا در ترانزیت کالاهای مورد نیاز کشورهای آسیایی و اروپایی باشد و از همه مهم تر موقعیت استراتژیک بندر چابهار در ساحل اقیانوس هند است که یکی از باراندازهای مهم ساحل اقیانوس هند به شمار می رود.

اتصال ایران به کریدور شمال - جنوب، مزیت های فوق العاده ای برای ایران دارد. برای اجرایی کردن طرح توسعه محور شرق که تحولات عظیم اقتصادی را برای چهار استان خراسان جنوبی، کرمان، سیستان و بلوچستان و هرمزگان به همراه دارد، باید تمام پروژه های زیربنایی و زیرساخت ها اعم از توسعه بندر چابهار، راه اندازی منطقه آزاد صنعتی و تجاری چابهار، احداث فرودگاه مستقل در حاشیه دریای عمان، احداث جاده ترانزیت نهصد کیلومتری چابهار به مرز سیستان با افغانستان در نقطه صفر مرزی میلک، ایجاد تأسیسات منطقه ویژه اقتصادی سیستان، ساخت خط آهن چابهار به مرز میلک و اتصال آن به راه آهن سرخس با گذر از شهرستان های نیکشهر، ایرانشهر، خاش، زاهدان، زابل، و شهرهای خراسان جنوبی و جنوب خراسان رضوی، ساخت تأسیسات و امکانات رفاهی و اجرای صدها پروژه مورد نیاز برای انجام پروژه ترانزیت کالا از بندر چابهار به دیگر نقاط کشور و کشورهای شرقی و شمال شرقی ایران، احداث شود تا از طریق اشتغال پایدار، مشکلات اقتصادی اقشار آسیب پذیر چهار استان برطرف شده و هزاران جوان بیکار، مشغول به کار شوند. بر این اساس، اگر قرار است از بندر استراتژیک چابهار به عنوان بارانداز ترانزیت کالاهای تجاری کشورهای شرق و شمال شرق کشور، استفاده شود، ایجاد تأسیسات و امکانات خدماتی برای سرمایه گذاران و فعالان اقتصادی به ویژه تجار و بازرگانان افغانستان که بارها تمایل خود را برای حضور در

چابهار جهت ترانزیت کالاهای خود از این منطقه که فاصله کشورشان با چابهار نسبت به بندرعباس هفت صد کیلومتر نزدیکتر است و هزینه حمل کالا، حدود پنج دلار در هر تن، ارزانتر تمام می‌شود، اعلام و مرتباً پیگیر آن هستند، ضروری است. موقعیت جغرافیایی ایران، اهمیت ویژه‌ای به این کشور به لحاظ ترانزیت کالا و عبور خطوط لوله‌های نفت و گاز در اقتصاد جهانی بخشیده است. ایران با بهره‌گیری از این مزیت، می‌تواند منافع بسیاری را به دست آورد و جایگاه اقتصادی خود را در سطوح منطقه‌ای و جهانی ارتقا بخشد. این مهم، مستلزم درک واقعیات، بهره‌گیری از فرصت‌ها و کسب آمادگی‌های لازم برای رقابت با رقبای منطقه‌ای و بین‌المللی است. طرح کریدور شمال - جنوب یک فرصت استثنایی و بی‌نظیر اقتصادی و تجاری برای ایران است. برای تقویت و حمل کالای ترانزیتی در اسرع زمان با هزینه کمتر و ایمنی بیشتر احداث خط آهن چابهار - سرخس ضروری به نظر می‌رسد. در صورت تحقق چنین امری، درآمد ترانزیت ریلی کشور از رقم ۹۴۲۳۹۸ دلار موجود به مرز ده میلیارد دلار خواهد رسید. برخی دیگر از آثار اجرای طرح کریدور شمال - جنوب را می‌توان به صورت زیر برشمرد: افزایش سرعت، تجارت و ترانزیت، افزایش حجم مبادلات کالا بین هند و پاکستان و کشورهای حاشیه اقیانوس هند با کشورهای روسیه و قزاقستان که بستر مناسبی را برای همکاری بیشتر این کشورها فراهم می‌کند و به طور کلی کاهش تنش بین کشورهای حاشیه خزر، درآمد بالغ بر یک میلیارد دلار در سال برای کشورهای که در مسیر این راهگذر هستند، کاهش وابستگی تجارت و ترانزیت کشورهای جنوبی آسیا به کانال سوئز و ایجاد قطب‌های خارجی جدید تولیدی، اقتصادی و تجاری در منطقه.

نتیجه‌گیری

توسعه امکانات پایه‌ای و گسترش زیربنای بندری در منطقه آزاد چابهار می‌تواند به رشد و توسعه جنوب شرقی ایران منجر شود. در واقع نکته مهم در این ارتباط وجود مناطق آزاد و بنادر تجاری دیگر ایران در خلیج فارس است. عدم توجه به این نکته، احتمالاً منجر به تغییر سرنوشت مناطقی چون بندرعباس، قشم، کیش و

بوشهر خواهد شد. به عبارت دیگر، باید طرح توسعه در این مناطق تکمیل‌کننده یکدیگر باشند. در غیر این صورت جز دوباره‌کاری و تداخل در امور و احتمالاً بروز مشکلات ناشی از آن و کم‌اثر شدن سرمایه‌های اقتصادی و انسانی نتیجه‌ای به دست نخواهد آمد. بنابراین پیشنهاد می‌شود، منطقه چابهار به عنوان راه ترانزیت کالاهای ماورای خزر و آسیای مرکزی به آسیای جنوب شرقی و شرق آسیا مورد توجه قرار گیرد. همچنین بندر چابهار می‌تواند به عنوان لنگرگاهی جذاب برای دریانوردانی که میان اقیانوس آرام و اقیانوس اطلس به تجارت می‌پردازند مورد استفاده قرار گیرد. در این زمینه می‌توان از برگزاری نمایشگاه بین‌المللی تجاری، اقتصادی با هدف ارتقای سطح فعالیت‌های منطقه چابهار و ایجاد تعامل و همکاری تجاری میان توسعه محور شرق (به‌ویژه استان سیستان و بلوچستان) به‌همراه توسعه و شکوفایی راه‌های ترانزیت چابهار استفاده کرد. چشم‌انداز و سیاست‌گذاری‌های فرهنگی از نوع برنامه‌ریزی راهبردی یا درازمدت هستند. از این‌رو ایران با مطرح کردن خود به عنوان فرهنگ برتر منطقه با سابقه تاریخی صلح‌طلبی و مشارکت در فعالیت‌های صلح‌طلبانه می‌تواند نقش مؤثری در تداوم سیاست تنش‌زدایی داشته باشد. ایران به واسطه اهمیت ژئوپلیتیک، ژئواکونومیک و ژئوکالچر خود یک واحد سیاسی بین‌المللی است، بنابراین هر تصمیم و اقدامی از سوی این کشور تأثیرات قابل توجهی در سطح جهانی خواهد داشت. تأسیس کریدور شمال - جنوب، نه تنها سبب خواهد شد که در ایران، سطوحی متوازن از رفاه و توسعه و در نتیجه امنیت پدیدار شود، بلکه سبب خواهد شد موقعیت بین‌المللی ایران به عنوان یک کشور با ویژگی‌های فرامنطقه‌ای، تثبیت شود. محور شرق ایران، برای توسعه و ماندگاری، نیازمند روالی تازه است و باید در این منطقه فقیر کشور، سرمایه و ثروتی افزون بر آنچه که تصور می‌شود، تزریق شود. روند ترانزیت شمال - جنوب، درکنار فقرزدایی و بهره‌گیری از توانمندی‌های گوناگون شرق ایران، سبب انسجام سرزمینی و بهبود شکل‌گیری و قوام هویت ملی می‌شود.

نگارندگان، سیاست داخلی همگن را زیربنای سیاست خارجی کارا به‌شمار آوردند و سیاست خارجی مؤثر و موفق را منوط و مشروط به همیاری و همکاری با مؤلفه‌های نظام بین‌المللی، در نظر آوردند. با پذیرش این دو پیش‌فرض، گمان



می‌رود فرضیه نگارندگان به دو دلیل تأیید شده باشد: الف) سیاست داخلی همگن، کسب نمی‌شود، مگر آنکه تمامی نقاط یک کشور به صورت عادلانه، به رشد و توسعه پایدار دسترسی پیدا کرده باشند. ب) سیاست خارجی کارآمد، به دست نمی‌آید مگر آنکه نخبگان تصمیم‌ساز و دولتمردان تصمیم‌گیر، در فضایی مسالمت‌جویانه، از امکانات بین‌المللی به نفع منافع ملی کشور بهره بگیرند. کریدور داخلی شمال - جنوب، شمال ایران را (خراسان شمالی، خراسان رضوی، خراسان جنوبی، کرمان، سیستان و بلوچستان و هرمزگان) از بن‌بست نجات می‌دهد، و آنها را به موقعیت‌های ممتاز داخلی و بین‌المللی (همسایگانی)، متصل می‌کند. گذرراه بین‌المللی شمال - جنوب نیز، ایران را در نقش حلقه واسط میان کشورهای نیم‌کره شمالی و کشورهای آسیای جنوب غربی و آسیای جنوب شرقی، قرار می‌دهد و به آن حیثیت و موقعیتی کاملاً بین‌المللی می‌بخشد. اکنون، نجات از بن‌بست‌ها و پیچیدگی‌های سیاست داخلی در ایران، منوط به تصمیم و رفتار ایرانیان در گشودگی بین‌المللی شده است و بی‌گمان، گشایش دروازه‌های ایران‌زمین، به‌سوی هم‌آوردی‌های اقتصادی بین‌المللی نیز، موجب رونق بازار توسعه در ایران، می‌شود و فقر و بیکاری و عقب‌ماندگی را در کشور، رو به زوال می‌برد. اکنون، به‌نظر می‌رسد، گشایش جاده ابریشم جدید و پیوستن همکاری‌جویانه ایرانیان بدان، سبب سرعت گرفتن کشور ما در تبدیل به یک قدرت قوی منطقه‌ای خواهد شد.*



یادداشت‌ها

۱. واژه ژئواکونومی، گرچه تازه‌پدید است و از سال ۱۹۹۰ میلادی وارد دانش‌واژه علوم سیاسی و روابط بین‌الملل و جغرافیای سیاسی شده است، ولیبه نظر می‌رسد که معنایی قدیمی دارد و محتوا و مضمون آن، با خود واژه همراه است. از آنجا که در این مقاله، واژه ژئواکونومی، زیاد به کار رفته است، بد نیست تعریف شود تا معنای آن بیش از آنچه هست، آشکار گردد. به جایگزین شدن هدف‌ها و عوامل اقتصادی به جای مؤلفه‌های نظامی‌گرانه در درگیری میان کشورها، ژئواکونومی گفته شده است؛ به عبارت دیگر زین پس در درگیری میان کشورها و در تمامی تنش‌ها، یک عامل اقتصادی نیز وجود دارد. به بیان دیگر، آمیزه‌ای از جغرافیا و قدرت و اقتصاد، ژئواکونومی را شکل می‌دهند که در آن مسائل اقتصادی، انگیزه رقابت‌های سیاسی/نظامی قدرت‌های بزرگ و کوچک را شکل می‌دهد. از آنجا که نبردها بر سر کمبودها و نوادر صورت می‌گیرند و منابع اقتصادی نیز پایان‌پذیر هستند، هرگونه رقابت بر سر منابع اقتصادی که زمین‌پایه هستند و بر موقعیت‌های جغرافیایی استوارند، ژئواکونومیک تلقی می‌شوند.

۲. شاید نتوان از واژگان مرکب جاده ابریشم جدید، در شرایط کنونی نظام بین‌الملل که به کمک گسترش فناوری‌های ارتباطاتی، تغییری شگفت‌آور نموده است، بهره گرفت، ولی از آنجایی که در دوران قدیم، از این جاده به عنوان راهی که در آن زر و سیم فراوان و هنگفت خوابیده بوده است و تجارت عظیم موجود در این راه طولانی را گواه آن محسوب می‌کردند، نگارندگان از باب مسامحه و تنها برای بازآفرینی یک مقوله ژئوپولیتیک/ژئواکونومیک تاریخی، از این اصطلاح بهره بردند. ناگفته نماند که پس از امضای قرارداد «تاپی»، بسیاری از آن با نام جاده ابریشم جدید یاد کردند؛ قراردادی که میان چهار کشور ترکمنستان، افغانستان، پاکستان و هند به امضا رسیده است و به موجب آن خط لوله‌ای با هدف انتقال گاز از ترکمنستان به هند احداث می‌شود؛ طرحی که به احتمال زیاد با هدف رقابت با خط لوله صلح میان ایران و هند و پاکستان اجرایی می‌شود.

۳. لازم به ذکر است که آمار استان قم در سال‌های ۷۰ و ۷۵ در استان تهران و آمار استان خراسان جنوبی و شمالی تا سال ۱۳۸۳ در استان خراسان رضوی منظور شده است.

۴. با امضای موافقتنامه هیرمند در اسفند ۱۳۵۱، اختلافات دیرینه دو کشور در ارتباط با

معضل دیرین آب هیرمند تقریباً به پایان رسید. بر اساس این قرارداد، حق آب ایران، برابر ۲۶ متر مکعب در ثانیه در نظر گرفته و مقرر شد، تأسیساتی با توافق دو کشور روی رودخانه احداث شود و افغانستان تأمین حق آب را تضمین کرد. این قرارداد با یک معاهده در خصوص آب هیرمند در تاریخ ۲۲ اسفند ۱۳۵۱ به امضای طرفین رسید (جعفرنژاد، ۱۳۸۶: ۵). طبق مذاکراتی که بین مقامات دو کشور طی سال‌های اخیر صورت گرفت، دولت ایران خواستار اجرای قرارداد ۱۳۵۲ است.

منابع

- ابراهیم‌بای سلامی، غلام حیدر. ۱۳۸۴. «چشم انداز توسعه پایدار شرق ایران»، **تحقیقات جغرافیایی**، شماره دوم، سال بیستم.
- ابراهیم‌زاده، عیسی. ۱۳۸۹. «امنیت و توسعه در مرزهای جنوب خاوری ایران و برنامه‌ریزی راهبردی برای آن»، **اطلاعات سیاسی - اقتصادی**، سال بیست و چهارم، شماره‌های نهم و دهم، خرداد و تیر.
- احمدی، حمید. ۱۳۸۶. «ناسیونالیسم مشکل هویت و دولت ملی در تئوری اجتماعی»، **فصلنامه سیاست**، دوره ۳۷، شماره ۴، زمستان.
- اخباری، محمد و عطاالله عبدی. ۱۳۸۶. «بررسی پیامدهای انتقال آب رودخانه مرزی به حوضه‌های داخلی مورد: رودخانه زاب کوچک»، **مجموعه مقالات همایش مرز: چالش‌ها و فرصت‌ها**، ارومیه: انتشارات ادیبان.
- اخباری، محمد. ۱۳۸۷. «تحلیل روند ژئوپلیتیک در نظام بین الملل»، **راهبرد دفاعی**، سال ششم، شماره ۲۰، تابستان.
- آرونوا، م. ر. و ک. ز. اشرفیان. ۲۵۳۶. **دولت نادرشاه افشار**، ترجمه احمدامین، تهران: شبگیر.
- اسماعیل‌زاده، خالد. ۱۳۸۶. «مسئله قومیت و نابرابری‌های قومی»، **مجموعه مقالات همایش مرز چالش‌ها و فرصت‌ها**، ارومیه: انتشارات ادیبان.
- افتخاری، اصغر. ۱۳۷۷. «ظرفیت طبیعی امنیت (مورد مطالعاتی قومیت و خشونت در ایران)»، **مطالعات راهبردی**، شماره ۵۶، پاییز و زمستان.
- اولاف‌لانگ، هلیف. ۱۳۸۴. «توسعه پایدار کاوشی در اصول اخلاقی گزارش آینده مشترک ما»، ترجمه جمال محمدی، **راهبرد یاس**، سال اول، شماره دوم، بهار.
- باقری‌زاده (مدیر عامل سازمان منطقه آزاد تجاری/ صنعتی چابهار). ۱۳۸۸. «چابهار نقطه مبدأ طرح توسعه محور شرق»، نشریه تفاهم، اردیبهشت.
- بایبوردی، اسماعیل. ۱۳۸۸. «توسعه سیاسی و امنیت ملی (مطالعه موردی جمهوری اسلامی ایران)»، تهران: فرادید.
- برزگر، کیهان. ۱۳۸۷. «ایران، خاورمیانه و امنیت بین الملل»، **سیاست خارجی**، سال بیست و دوم، پاییز.
- پهلوانی، مصیب. ۱۳۷۹. «بررسی مسائل و مشکلات بازارچه‌های مرزی سیستان و



- بلوچستان»، مجموعه مقالات همایش شناخت استعدادهای بازرگانی / اقتصادی استان سیستان و بلوچستان، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.
- تاجیک، محمدرضا. ۱۳۸۱. *مقدمه‌ای بر استراتژی‌های امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران: رهیافت‌ها و راهبردها*، ج اول، تهران: فرهنگ گفتمان.
- جعفرنژاد، فضه. ۱۳۸۶. *روزنامه اعتماد*، شماره ۱۵۸۱، ۱۳ دی.
- جعفری ولدانی، اصغر. ۱۳۸۲. *روابط خارجی ایران بعد از انقلاب اسلامی*، تهران: آوای نور.
- حافظنیا، محمدرضا و ابراهیم رومینا. ۱۳۸۴. «تحلیل ظرفیت‌های ژئوپلیتیک سواحل جنوب شرق ایران در راستای منافع ملی»، *جغرافیا و توسعه*، شماره ۶.
- حافظنیا، محمدرضا و ابراهیم رومینا. ۱۳۸۵. «تحلیل ظرفیت‌های ژئوپلیتیک جنوب شرق و تأثیر آن بر منافع ملی ایران»، *مجموعه مقالات دومین کنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران*، تهران: انجمن ژئوپلیتیک ایران، صص ۳۵-۵۳.
- حافظنیا، محمدرضا. ۱۳۸۱. *جغرافیای سیاسی ایران*، تهران: سمت.
- حسین‌پورپویان، رضا؛ حمید صابرفرزاد و اسماعیل پارسایی. ۱۳۸۹. «ظرفیت‌های مکانی توسعه منطقه آزاد چابهار: فرصت‌ها، تنگناها و راهکارها»، *اطلاعات سیاسی / اقتصادی*، سال بیست و چهارم، شماره‌های نهم و دهم، خرداد و تیر.
- حسینی، محمدتقی. ۱۳۸۷. «تحول نقش ایران و چالش‌های پیش رو»، *سیاست خارجی*، سال بیست دوم، شماره ۴، زمستان.
- خلیلی، محسن. ۱۳۸۷. «قومیت در نگرش خبرگان قانون اساسی»، *پژوهشنامه علوم سیاسی*، سال سوم، شماره ۴، پاییز.
- دری نورگورانی، حسین. ۱۳۸۸. «تحلیل نظری امنیت ملی در توسعه پایدار کشور»، *راهبرد دفاعی*، شماره ۲۶، سال هفتم، پاییز.
- دهشیری، محمدرضا. ۱۳۸۸. *بازتاب مفهومی و نظری انقلاب اسلامی ایران در روابط بین‌الملل*، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- دهقانی فیروزآبادی، سیدجلال. ۱۳۸۸. *سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران*، تهران: سمت.
- دهمرد، نظر. ۱۳۷۹. «ضرورت تبدیل بازارچه مرزی زابل به منطقه آزاد چابهار»، *مجموعه مقالات همایش شناخت استعدادهای بازرگانی / اقتصادی استان سیستان و بلوچستان*، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی.
- راوندی، مرتضی. ۱۳۸۲. *تاریخ اجتماعی ایران*، جلد ۵، تهران: روزبهان.
- زارعی، بهادر. ۱۳۸۵. *نگرشی بر سیاست خارجی ایران در مناطق ژئوپلیتیکی خزر و آسیای جنوبی*، تهران: برنا.
- زاهدی، شمس‌السادات. ۱۳۸۶. *توسعه پایدار*، تهران: سمت.
- زرقانی، سیدهادی. ۱۳۸۶. *مقدمه‌ای بر شناخت مرزهای بین‌المللی*، تهران: نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران.
- سجادپور، سید محمدکاظم. ۱۳۸۳. *چارچوب‌های مفهومی و پژوهشی برای مطالعه*

سیاست خارجی ایران، دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی وزارت امور خارجه. سریع القلم، محمود. ۱۳۸۶. «ثبات سیاسی در عراق و امنیت ملی ایران»، مجموعه مقالات کنفرانس بین المللی تحولات عراق و چشم انداز منطقه ای، پژوهشکده مطالعات استراتژیک.

سعیدی، علی اصغر و خالد اسماعیل زاده. ۱۳۸۶. «نقش بازارچه های مرزی در تأمین امنیت مناطق مرزی»، مجموعه مقالات همایش مرز چالش ها و فرصت ها، ارومیه: ادیبان.

سعیدی، علی اصغر و فریدون شیرین کام. ۱۳۸۴. موقعیت تجار و صاحبان صنایع در ایران دوره پهلوی، تهران: گام نو. سلطانی، علیرضا. ۱۳۸۴. «سراب سرمایه گذاری»، مناطق آزاد، سال دوازدهم، شماره ۱۴۸، تیر.

سنجابی، علیرضا. ۱۳۷۵. استراتژی و قدرت نظامی، تهران: پازنگ. شریف نژاد، جواد. ۱۳۸۶. «تأثیر توسعه اقتصادی بر امنیت مرزها»، مجموعه مقالات همایش مرز چالش ها و فرصت ها، ارومیه: ادیبان.

صالحی امیری، رضا. ۱۳۸۵. مدیریت منازعات قومی در ایران، مرکز تحقیقات استراتژیک. عبدی، عطا الله. ۱۳۸۷. «تأثیر هیدروپلیتیک بر دگرگونی رویکرد قدرت های فرامنطقه ای»، راهبرد دفاعی. شماره بیستم، سال ششم.

عزتی، عزت الله. ۱۳۸۰. ژئوپلیتیک قرن ۲۱، تهران: سمت. عزتی، عزت الله. ۱۳۸۳. جایگاه خاورمیانه در تحولات ژئوپلیتیک قرن ۲۱ با تکیه بر خلیج فارس و جمهوری اسلامی ایران، تهران: مؤسسه فرهنگی مطالعات و تحقیقات بین المللی ابرار معاصر تهران.

عظیمی، میکایل. ۱۳۷۹. «بررسی عملکرد ده ساله طرح توسعه محور شرق و نقش آن در توسعه استان سیستان و بلوچستان»، مجموعه مقالات همایش شناخت استعداد های بازرگانی / اقتصادی استان سیستان و بلوچستان، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی.

علیزاده، امیر. ۱۳۸۸. «مطالعه سیاست خارجی در سند چشم انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴»، راهبرد یاس، شماره ۱۹، پاییز.

عندلیب، علیرضا. ۱۳۸۰. نظریه پایه و اصول آمایش مناطق مرزی جمهوری اسلامی ایران، تهران: دانشکده فرماندهی و ستاد سپاه پاسداران انقلاب اسلامی.

فوران، جان. ۱۳۷۸. تاریخ تحولات اجتماعی ایران، ترجمه احمد تدین، تهران: رسا. قاسمی، محمدعلی. ۱۳۸۷. «نسبت امنیت انسانی و توسعه پایدار»، مطالعات راهبردی، سال یازدهم، شماره سوم، پاییز.

قوام، عبدالعلی. ۱۳۵۷. اصول سیاست خارجی و سیاست بین الملل، تهران: سمت. کریمی پور، یدالله. ۱۳۸۱. ایران و همسایگان: منابع تنش و تهدید، تهران: تربیت معلم. گیرشمن، رومن. ۱۳۸۰. ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه محمد معین، تهران: علمی و فرهنگی.

- لمبتون، آن. ۱۳۸۲. *تداوم و تحول در تاریخ میانه ایران*، ترجمه یعقوب آژند، تهران: نشرنی.
- متقی، ابراهیم. ۱۳۸۳. «تهدیدات امنیت ملی در دوران عملیات پیشدستی‌کننده»، *علوم سیاسی*، پیش شماره دوم.
- محمدی، منوچهر و ابراهیم متقی. ۱۳۸۴. *دکترین تعامل سازنده*، راهبرد یاس، شماره چهارم، زمستان ۸۴.
- مختاری، حسین. ۱۳۸۷. «هیدروپلیتیک خاورمیانه در افق سال ۲۰۲۵»، *ژئوپلیتیک*، سال ۴، شماره اول.
- موریه، جیمز. ۱۳۸۶. *سفرنامه جیمز موریه*، ترجمه ابوالقاسم سری، تهران: توس.
- موسایی، میثم و مریم احمدزاده. ۱۳۸۸. «آموزش توسعه‌ای و توسعه پایدار»، *راهبرد یاس*، شماره ۱۸، تابستان.
- نویدی، داریوش. ۱۳۸۶. *تغییرات اجتماعی/اقتصادی در ایران عصر صفوی*، ترجمه هاشم آغاجری، تهران: نشرنی.
- ویسی، هادی. ۱۳۸۸. «جایگاه خلیج فارس در تحولات ژئواکونومی جهان، مطالعه موردی: صادرات گاز طبیعی»، *علوم سیاسی*، سال دوازدهم. شماره ۴۶، تابستان.