

اهمیت راهبردی پل خلیج فارس در تأمین امنیت و آمایش مرزی (حوزه‌ی ساحلی منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی قشم)

علی ولیقلی‌زاده^۱

چکیده

اگر چه به لحاظ ژئواکونومیکی غالباً از سواحل، تحت عنوان دروازه‌های اقتصادی به سوی بازارهای بین‌المللی و خط مقدم شکوفایی اقتصادی یا به عبارتی ورود توسعه در عمق سرزمین یاد می‌شود؛ اما معمولاً، از مهم‌ترین ویژگی‌های مناطق مرزی به‌ویژه سواحل، دوری زیاد آنها از مرکز ثقل جغرافیایی سرزمین مادر است که عموماً کانون‌های اقتصادی و قلب تپنده‌ی رشد و توسعه‌ی دولت‌ها در آنها شکل می‌گیرد. در واقع این موضوع جغرافیایی که از طبیعت مناطق مرزی ناشی می‌شود، پیامدهای نامطلوبی را برای مناطق مرزی به همراه دارد که مهم‌ترین آن، محرومیت شدید اقتصادی و حاشیه‌ای بودن این مناطق و قرار نگرفتن آنها در مسیر امواج توسعه است. با این حال، بحث قابل توجه، تأثیرات کاملاً نامطلوب محرومیت‌های شدید اقتصادی در مناطق مرزی، در ابعاد متنوع و متفاوت در حوزه‌ی امنیت مرزی است. در این ارتباط، ظاهراً با توجه به پتانسیل‌های انسانی، طبیعی و شرایط جغرافیایی و سیاسی مناطق مرزی، فرصت‌های مطلوبی جهت استفاده از پتانسیل‌های محلی در تأمین امنیت و آمایش مناطق مرزی وجود دارد که در این حوزه می‌توان از طرح ساخت پل خلیج فارس در سواحل جنوبی ایران نام برد که جزو مهم‌ترین طرح‌های راهبردی - آمایشی است که بر محور بهره‌گیری از پتانسیل‌های جغرافیایی - محلی در جهت تأمین امنیت و آمایش مرزی حوزه‌ی ساحل - مرزی ایران در دروازه‌ی راهبردی خلیج فارس در حال اجرا است. طبق نتایج این پژوهش، با توجه به دورنمای قابل پیش‌بینی از اقتصاد جزیره و منطقه آزاد تجاری - صنعتی قشم، قطعاً ساخت پل خلیج فارس خالق این پتانسیل است که تحت عنوان مکمل ساختاری - کارکردی جزیره و منطقه آزاد قشم بسترهای لازم برای نقش‌آفرینی ژئواکونومیکی قشم در حوزه رقابت منطقه‌ای در خلیج فارس را فراهم آورد. در واقع به طور کلی می‌توان اهمیت راهبردی ساخت پل خلیج فارس در تأمین امنیت و آمایش حوزه ساحل - مرزی ایران در جزیره قشم و دروازه ارتباطی خلیج فارس را در شکل‌گیری کانون جدید تجارت منطقه‌ای و تقویت توان رقابت اقتصادی ایران در منطقه خلاصه کرد. اهمیت این موضوع در آن است که اکنون در حوزه‌ی بین‌الملل، دیپلماسی غالباً با نقش اقتصاد تعریف می‌شود. علی‌الخصوص این که اقتصاد در ذات خود کاملاً پویا و ارگانیکی امنیت و ارتقاء سرزمینی را هم به همراه دارد.

واژگان کلیدی

پل خلیج فارس، امنیت مرزی، آمایش سرزمین، قشم، منطقه آزاد، ژئواکونومی



مقدمه

مناطق مرزی به دلیل تماس جغرافیایی - فضایی با محیط‌های گوناگون داخلی و خارجی، ویژگی‌های خاصی دارد. به همین دلیل، وجود مبادلات و پیوندهای فضایی دو سوی مرز بین کشورهای مجاور و آسیب‌پذیری‌ها و تهدیدات مختلف در این مناطق، اهمیت ویژه‌ای را در فرایند برنامه‌ریزی‌های توسعه، امنیت و آمایش سرزمین به مناطق مرزی داده است. حتی، بر اساس مطالعات و تحقیقات به انجام رسیده در طی سال‌های اخیر، ظاهراً به‌خاطر وجود اهمیت و حساسیت‌های ویژه‌ی مناطق مرزی، توجه خاصی در جهان به مطالعات آمایشی در این مناطق معمول شده که می‌توان آن را در دو بعد علمی و تجربی مورد نظر قرار داد.

در جنبه‌ی نخست، نتایج مطالعات انجام شده نشان می‌دهد که کشورهایی با مساحت گسترده و وسیع همچون ایران، بین مناطق مرکزی و مرزی، تفاوت‌ها و عدم تعادل‌های منطقه‌ای و فضایی مشهودی وجود دارد که این عدم تعادل‌ها، تأثیرات عمده‌ای در دو جهت بر جای گذاشته است: یکی حرکت توسعه را (به مفهوم توسعه همه‌جانبه) با کندی مواجه ساخته و در مرحله‌ی بعدی نیز به‌عنوان پیامد تبعی، به گسترش ناامنی در مناطق مرزی منجر شده و کل نظام توسعه، امنیت و مدیریت این مناطق را تحت تأثیر قرار داده است. این تأثیرات به نوبه‌ی خود، روند توسعه و امنیت تمام سرزمین را نیز متأثر ساخته است. به این ترتیب نظریات اخیر بر رابطه‌ی میان امنیت و توسعه در مناطق مرزی تأکید داشته و همچنین از ارتباط آنها با توسعه و امنیت ملی، پشتیبانی و حمایت نموده و به این جهت بایستی تأثیر فضایی آن را بیش از پیش مد نظر قرار داد.

از جنبه‌ی دیگر هم، همین نظریه مورد تأیید قرار گرفته است. چنانچه کشورهایی که درگیر مسائل ناامنی در مناطق مرزی خود هستند، دریافته‌اند که عمده‌ترین مسائل مربوط به این ناامنی‌ها، ناشی از شرایط توسعه نیافتگی و پیامدهای تبعی آن بوده است. به گونه‌ای که شرایط فقر و تنگدستی در این مناطق، پتانسیل آن را دارد که محیط مناسبی جهت بروز ناامنی‌ها و تحریک دشمنان در بهره‌برداری از سرپل‌های به‌وجود آمده در این مناطق گردد (عندلیب، ۱۳۸۰: ۲-۱).

بنابراین، طبق نتایج تحقیقات فوق، عدم توسعه‌ی مناطق مرزی، ارتباط مستقیمی با میزان توسعه نیافتگی و در اصل عدم تعادل بین مناطق مرزی و مرکزی دارد. همچنین با گسترش ناامنی و توسعه نیافتگی در مناطق مرزی، نتایج آن به طور مستقیم و بلافاصله به کل سرزمین منتقل می‌شود. در واقع از این موضوع می‌توان



چنین استنباط نمود که ابعاد توسعه‌ی مناطق مرزی، با ابعاد توسعه‌ی سرزمینی در هم گره خورده‌اند. به عبارت دیگر، رابطه‌ای متقابل بین توسعه‌ی مناطق مرزی و توسعه‌ی ملی وجود دارد. همچنین، مناطق مرزی محل تلاقی برنامه‌های توسعه‌ی داخلی با برنامه‌های توسعه‌ی کشورهای مجاور است. بدین جهت تأثیرات متقابل منفی (تهدید) و یا مثبت (فرصت) این برنامه‌ها، بایستی همزمان مد نظر قرار گیرند. در عین حال، مناطق مرزی علاوه بر تأثیرپذیری از شرایط و ویژگی‌های مربوط به کل سرزمین، متأثر از مسائل و ویژگی‌های خاص مناطق مرزی هستند، خصوصیات همچون دوری از مرکز، انزوای جغرافیایی، تنوع قومیت‌ها، مذاهب و خرده فرهنگ‌ها و کاهش میزان نظارت و کنترل دولت مرکزی بر آنها که این عوامل نیز در فرایند توسعه‌ی مناطق مرزی تأثیرگذارند (همان: ۱۰).

بنابراین با توجه به آنچه که بحث شد، می‌بایستی با عوامل اصلی ناامنی و عدم توسعه در مناطق مرزی به طور بنیادی مقابله شود تا از این طریق توان دفاع و ثبات امنیت در مناطق مرزی تقویت و تأثیرات فضایی آن مورد توجه قرار گیرد. در همین خصوص، طبق نظر اغلب کارشناسان ویژه‌ی آمایش سرزمین در مناطق مرزی، با توجه به پتانسیل‌های انسانی، طبیعی و شرایط جغرافیایی و سیاسی مناطق مرزی در روند توسعه‌ی ملی، به راحتی می‌توان از طریق طرح نظامی منسجم، برنامه‌ریزی مبتنی بر بهره‌گیری از پتانسیل‌های محلی در تأمین امنیت و آمایش مناطق مرزی را در اولویت قرار داد که برای مثال طرح احداث پل راهبردی خلیج فارس در حوزه‌ی ساحلی منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی قشم، جزو طرح‌های مهم راهبردی - آمایشی است که بر محور بهره‌گیری از پتانسیل‌های محل در جهت تأمین امنیت و آمایش مرزی حوزه‌ی ساحلی ایران در حال اجرا است.

بر همین اساس، سؤال این پژوهش این است که پتانسیل‌های راهبردی پل خلیج فارس در راستای تأمین امنیت و آمایش مرزی حوزه‌ی ساحلی منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی قشم چیست؟ به عبارت دیگری، هدف این پژوهش تبیین اهمیت راهبردی پل خلیج فارس در دورنمای امنیت و آمایش مرزی منطقه‌ی آزاد قشم است.

روش تحقیق

روش تحقیق این پژوهش با توجه به ماهیت نظری آن، توصیفی - تحلیلی است و بخش اعظم آن تحلیل انتزاعی است؛ به عبارتی، این پژوهش موضوعی را تحلیل می‌کند که هنوز وجود خارجی ندارد. بنابراین با توجه به شرایط موجود و واقعیت‌های قابل تصور،



با تحلیل‌های انتزاعی، دورنمای اهمیت راهبردی پل خلیج فارس در تأمین امنیت و آمایش مرزی حوزه‌ی ساحلی منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی قشم را به نمایش می‌گذارد. این در حالی است که بخش اصلی مطالب این پژوهش با استفاده از اطلاعات کتابخانه‌ای و به‌ویژه پایگاه‌های اینترنتی گردآوری و بررسی شده است. در عین حال، در این پژوهش از روش تحلیل آماری نیز استفاده شده است.

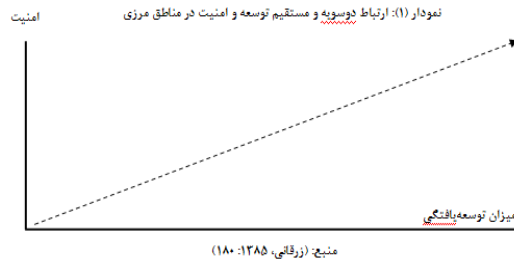
مبانی نظری پژوهش

اگر چه به لحاظ ژئواکونومیکی، غالباً از مناطق ساحلی تحت عنوان دروازه‌های اقتصادی به سوی بازارهای بین‌المللی و خط مقدم شکوفایی اقتصادی یا به عبارتی ورود توسعه در عمق سرزمین یاد می‌شود؛ اما معمولاً، از مهم‌ترین ویژگی‌های مناطق مرزی به‌ویژه مناطق ساحلی، دوری و فاصله‌ی زیاد آنها از مرکز ثقل جغرافیایی کشورها است که عموماً کانون‌های اقتصادی و قلب تپنده‌ی رشد و توسعه‌ی دولت‌ها در آنها شکل می‌گیرد. در واقع این موضوع جغرافیایی که از طبیعت مناطق مرزی ناشی می‌شود، پیامدهای نامطلوبی را برای مناطق مرزی به همراه دارد که مهم‌ترین آن، محرومیت شدید و حاشیه‌ای بودن این مناطق و قرار نگرفتن آنها در مسیر امواج توسعه‌ی کشور است. به عبارتی، دوری از مرکز جغرافیایی کشور که در حکم دوری از مراکز تصمیم‌گیری‌های سیاسی، اداری، قضایی و اجرایی است، باعث می‌شود که مناطق مرزی به‌خاطر دوری از مرکز و نبود قابلیت‌های جمعیتی و صنعتی در این مناطق، کم‌تر در جریان برنامه‌های توسعه‌ی داخلی قرار گیرند؛ بنابراین معمولاً این مناطق از محرومیت شدیدی رنج می‌برند.

این موضوع از آن جهت در مباحث جغرافیای سیاسی، آمایش سرزمین و به‌ویژه مدیریت حوزه‌های مرزی اهمیت ویژه‌ای دارد که غالباً وجود محرومیت‌های شدید اقتصادی و بیکاری فراوان در مناطق مرزی، در افزایش عبور غیر مجاز افراد، قاچاق کالا و اموری دیگر که به نحوی بر امنیت مرز تأثیر نامطلوبی دارند، تأثیر شگرفی دارد. در واقع طبق تحقیقات به انجام رسیده، امنیت و توسعه در مناطق مرزی با ضریب همبستگی بالایی دارای ارتباط مستقیم و دوسویه با یکدیگر هستند. به عبارت دیگر توسعه و امنیت، تأثیرات متقابلی در مناطق مرزی بر هم دارند، به گونه‌ای که هر اقدامی در فرایند تحقق توسعه، تأثیرات مستقیمی بر فرایند تحقق امنیت می‌گذارد و بالعکس. این بدین معنی است که مناطق مرزی دارای شاخص‌های بالای توسعه و



جهش اقتصادی، نسبت به مناطق مرزی توسعه نیافته‌تر، ضرایب امنیتی بالاتری دارند (عندلیب، ۱۳۸۰: ۱۹۶).



در واقع طبق نتایج تحقیقات علمی و تجربی بین عوامل کالبدی و عوامل غیر کالبدی امنیت و توسعه، تأثیرات مستقیم و متقابلی وجود دارد. لذا تأثیرات پیچیده و متقابل این عوامل بر هم، سیستمی را تشکیل می‌دهد که هر گونه اقدامی در تقویت هر یک از عوامل مزبور، تأثیرات متقابلی را بر عوامل دیگر می‌گذارد. این بدین معنی است که هرگاه در منطقه‌ای طرح‌های توسعه‌ی فیزیکی، همچون احداث تأسیسات تولیدی صنعتی، کشاورزی، تجاری و خدماتی به مورد اجرا گذاشته می‌شود، شاخص‌های توسعه‌ی غیر فیزیکی همچون همگرایی اجتماعی و فرهنگی، همگرایی با دولت مرکزی و نیز شاخص‌های امنیت، همچون بزهکاری و عبور غیرقانونی از مرز و آنچه را که به طور عمومی ناامنی خوانده می‌شود، تحت تأثیر قرار می‌دهد.

در نتیجه می‌توان تصریح نمود که هرگاه ناامنی در منطقه‌ای گسترش یابد و جو آرام و امن لازم برای توسعه‌ی آن مناطق محقق نشود، عوامل و عناصر مؤثر بر توسعه از آن منطقه کوچ کرده و منطقه با شرایط توسعه نیافتگی مواجه می‌گردد. علاوه بر این، امنیت و توسعه در مناطق مرزی، ارتباط مستقیم و متقابلی با توسعه و امنیت ملی دارد، به عبارتی دیگر هر اقدام مؤثر بر امنیت یا توسعه‌ی مناطق مرزی، تأثیراتی با نسبت‌های متفاوت بر توسعه و امنیت ملی می‌گذارد و در مقابل، اقداماتی هم که بر توسعه یا امنیت ملی اثرگذار هستند، به نسبت‌های متفاوت در توسعه و امنیت مناطق مرزی نقش‌آفرین هستند (عندلیب، ۱۳۸۰: ۱۹۷).

حال، با توجه به آنچه تاکنون از نحوه‌ی رابطه‌ی توسعه و امنیت بیان گردید و بر اساس نتایج حاصل از یافته‌های مطالعات انجام شده، وجود چنین رابطه‌ای روشن می‌گردد. لیکن پرسش دیگر آن است که چرا و به چه دلیل چنین رابطه‌ای بین توسعه و امنیت در آمایش مناطق مرزی برقرار است؟ به عبارت دیگر علت وجودی آن چیست؟



بر اساس چنین تفکری و با توجه به نگرش سیستمی، می‌توان مسائل مربوط به مناطق مرزی را تجزیه و تحلیل کرد. طبق این نگرش، امنیت و توسعه، عناصر اصلی نظام آمایش مناطق مرزی هستند که با یکدیگر روابطی معین و منظم دارند و مشروط به برقراری تعادل در سیستم، ساختار خاصی را با عملکردهای ویژه شکل می‌دهند. بر این اساس ملاحظه می‌شود که مناطق مرزی همچون جزئی از کل سرزمین، در صورتی می‌تواند هماهنگ و متعادل به وظایف خود عمل کند که اجزا و عناصر درونی آن قادر به برقراری تعاملات متداول لازم بین خود باشند. در این صورت مناطق مرزی همچون پوستی شاداب در بدن سالم، از نشاط، شادابی و استحکام لازم در مقابله با خطرات احتمالی برخوردار می‌شوند. بدین ترتیب می‌توان میزان برخورداری این مناطق از شاخص‌های توسعه و امنیت در ابعاد کالبدی و غیرکالبدی را در افزایش ضریب دفاعی آنها مؤثر و تعیین کننده دانست (همان: ۱۹۹).

بنابراین می‌توان ارتباط توسعه و امنیت در آمایش مناطق مرزی در راستای تأمین سلامتی، رفاه، نشاط، پویایی حیات اقتصادی - سیاسی و صلح در مناطق فوق را در علت وجودی این شاخص‌ها در پویایی حیات و آرامش سیاسی - اقتصادی سرزمین (کشور) خلاصه کرد. همچنین به‌خاطر این که مناطق مرزی، محل تلاقی سیستم کشور با سیستم‌های خارجی است، بایستی امکانات لازم جهت انجام مبادلات سالم و جلوگیری از مبادلات غیرسالم و زیان‌آور را در اختیار این مناطق گذاشت.

داده‌ها و یافته‌های پژوهش

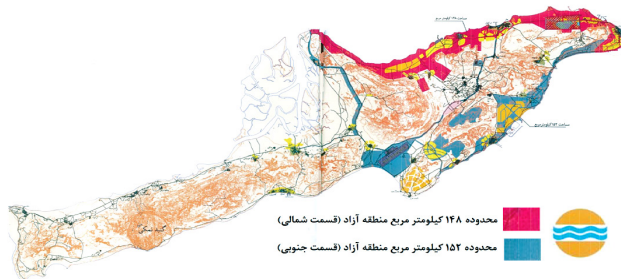
نگاه اجمالی به پتانسیل‌های جغرافیایی - اقتصادی منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی قشم از مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار در خصوص آمایش سرزمین، موضوع پتانسیل‌های جغرافیایی - اقتصادی حوزه‌های سرزمینی است. چرا که در بحث آمایش سرزمین، اصل بر این است که ارتقای سرزمینی بایستی بر محور پتانسیل‌های موجود در خود سرزمین ایجاد شود، به عبارت دیگر ارتقای سرزمینی بایستی بومی، شکل بگیرد. در واقع در بحث آمایش سرزمین تلاش بر آن است در سازمان‌دهی ارتقای سرزمین، حوزه‌های مختلف سرزمین بر محور پتانسیل‌های بومی با تخصص‌های متنوع و متفاوت بومی ظاهر شود تا بدین ترتیب در گستره‌ی سرزمین تعامل متقابل بین عوامل انسانی و عوامل محیطی در راستای ایجاد سازمان سرزمینی عقلایی مبتنی بر بهره‌گیری بهینه



از استعداد‌های انسانی و محیطی از طریق افزایش کارایی و بازدهی اقتصادی، گسترش عدالت اجتماعی، رفع فقر و محرومیت و برقراری تعادل و توازن در برخورداری از سطح معقول توسعه و رفاه در نقاط و مناطق جغرافیایی، ایجاد نظام کاربری اراضی متناسب با اهداف توسعه‌ی متعادل و حفظ محیط زیست، ایجاد و تحکیم پیوندهای اقتصادی درون و برون منطقه‌ای و هماهنگ‌سازی تأثیرات فضایی - مکانی راهبردهای رشد و توسعه‌ی سرزمینی در ابعاد مختلف محلی، فرامحلی و ملی، در چارچوب اصل وحدت سرزمینی، ملاحظات امنیتی و دفاعی و حفظ هویت ملی شکل گیرد.

حال، با توجه به آنچه که ذکر شد، در این پژوهش قبل از پرداختن به اصل موضوع، لازم است پتانسیل‌های محیطی جزیره‌ی قشم و سواحل اطراف آن (حوزه‌ی میزبان طرح آمایشی پل خلیج فارس) مورد بحث قرار گیرد.

جزیره‌ی قشم در جنوب ایران و در حساس‌ترین حوزه‌ی خلیج فارس در شمال تنگه‌ی راهبردی هرمز واقع شده و منطقه‌ی آزاد تجاری- صنعتی قشم حدود ۳۰۰ کیلومتر مربع از وسعت آن را به خود اختصاص داده است. قشم با عنوان بزرگ‌ترین جزیره‌ی خلیج فارس، از موقعیت ویژه‌ای بین خلیج فارس و اقیانوس هند بهره می‌برد. خطوط کشتیرانی تمام کشورهای پیرامونی (ایران، عراق، کویت، عربستان سعودی، بحرین، قطر، امارات و عمان) از سواحل جنوبی آن عبور کرده و بخش عمده‌ای از ترافیک هوایی شرق و غرب، از نزدیک محدوده‌ی فضائی آن می‌گذرد. قشم با تمام خصوصیاتش، دریچه‌ای است به سوی خلیج فارس؛ بنابراین این جزیره بر بلندای کانالی ایستاده است که حجم وسیعی از نفت و گاز جهان از آن طریق به بازارهای جهانی حمل می‌شود و همین موقعیت ویژه، قشم را از سایر جزیره‌های خلیج فارس متمایزتر می‌نماید.



منبع: دفتر امور مناطق آزاد، ۱۳۸۹:



جزیره‌ی قشم به دلیل موقعیت مکانی خاص خود و همجواری با جزیره‌های هرمز، لارک، هنگام، تنب بزرگ، تنب کوچک و ابوموسی، از دوره‌های گذشته تا عصر کنونی دارای کاربرد ژئواستراتژیکی بوده و در هر دوره‌ای به لحاظ راهبردی و ژئوپلیتیکی، اهمیت ویژه‌ای داشته است. علی‌رغم این، متناسب با مقتضیات زمان، بایستی از انتخاب این جزیره جهت استقرار منطقه‌ی آزاد قشم در سال ۱۹۹۰ با عنوان نقطه عطف تاریخی در حوزه‌ی سازماندهی و آمایش سرزمینی قشم و سواحل جنوب ایران در حاشیه‌ی تنگه‌ی راهبردی هرمز یاد کرد که باعث شد این جزیره‌ی باستانی در نوزایش تاریخی خود در دهانه‌ی خلیج فارس به صورت قطب بزرگ صنعتی، تجاری و سیاحتی درآید و از این لحاظ نویدبخش آینده‌ای روشن از پیشرفت و شکوفایی و ارتقای سرزمینی در منطقه باشد. به نوعی که سمت و سوی سیاست دولت جمهوری اسلامی ایران در ارتباط با جزیره‌ی قشم این بوده است که قشم را به منطقه‌ی آزاد تجاری- صنعتی و نهایتاً به بزرگ‌ترین قطب اقتصادی و صنعتی کل منطقه تبدیل سازد. در حال حاضر، مقیاس عملکرد منطقه‌ی آزاد قشم در خصوص انواع فعالیت‌های اقتصادی، حمل و نقل و ترانزیت و جذب سرمایه را می‌توان متوسط رو به رشد ارزیابی نمود. اما بر اساس توضیحات داده شده، با توجه به پتانسیل‌های بالای جزیره‌ی قشم به‌ویژه در زمینه‌ی موقعیت جغرافیایی راهبردی در ورودی تنگه‌ی هرمز و همچنین مکان‌یابی منطقه‌ی آزاد تجاری- صنعتی قشم در این جزیره و مزیت‌هایی که به لحاظ موارد قانونی و تسهیل انواع فعالیت‌های اقتصادی قابل پیش‌بینی است، امید می‌رود که در آینده‌ای نزدیکی، ابعاد عملکرد منطقه‌ی آزاد قشم در رده‌های بزرگ مقیاس، بعد بین‌المللی به خود گیرد (دفتر امور مناطق آزاد، ۱۳۸۹: ۱۳-۱۲).

جدا از پتانسیل‌های اقتصادی - طبیعی - جغرافیایی جزیره‌ی قشم، بعضی از پتانسیل‌های ویژه و پنهان و پوشیده از چشم، از جمله ثبات سیاسی، اجتماعی، سابقه‌ی مکانی از دیدگاه تجاری، وجود نهادها و پائین بودن هزینه‌ها (فخرالدین، ۱۳۸۴: ۱۲)، از جمله مواردی است که باید آنها را در معادله‌ی مزیت‌های ژئواکونومیکی جزیره و آماده‌سازی آن برای تبدیل به یک سکوی صادراتی و کسب مکان شایسته در بازارهای منطقه‌ای در نظر گرفت. علاوه بر موقعیت راهبردی، یکی از مهم‌ترین مزایای ژئواکونومیکی منطقه‌ی قشم، دسترسی به بازار بالای ۷۰ میلیونی ایران و نزدیکی به بازار بالای ۳۰۰ میلیونی جغرافیای پیرامونی است و با توجه به این که جزیره‌ی قشم



منطقه‌ی آزاد تجاری- صنعتی است، در این حوزه رفع محدودیت بندری و امکان سرویس‌دهی به کشتی‌های بزرگ از مدت‌ها پیش در طرح‌های ارتقای سرزمینی منطقه قرار داشته است.

جزیره‌ی قشم، در نظام اقتصاد ملی به‌لحاظ مکانی، در منتهی‌الیه جنوبی ایران واقع شده است و شاید به نظر برسد که این محل استقرار، موقعیتی پیرامونی را در فضای سیاسی و اقتصادی ایران برای این جزیره موجب گردد. اما برخلاف انتظار، موقعیت ژئواستراتژیکی و ژئوپلیتیکی این جزیره در تنگه‌ای که محل عبور بخش اعظم سوخت مورد نیاز جهان است، به‌لحاظ ژئواکونومیکی، پتانسیل‌های بالایی را برای قشم به ارمغان آورده است. مکان‌یابی منطقه آزاد تجاری - صنعتی قشم در این جزیره و تسهیلات و مزایای قانونی که از حیث فعالیت‌های اقتصادی بر این حضور مترتب است، موجب شده تا میزان اثرگذاری منطقه در نظام اقتصاد ملی و منطقه‌ای، وسعت بیشتری یافته و غیرقابل اجتناب باشد. همچنین، در حالی که امروزه بیش از ۸۰٪ تجارت جهان از طریق دریاهای آزاد به انجام می‌رسد، جزیره‌ی قشم در دروازه‌ی راهبردی دهلیز خلیج فارس که نزدیک‌ترین و مهم‌ترین مرکز ارتباطی جهان میان قاره‌ی اروپا، آسیای جنوبی و جنوب شرقی به شمار می‌رود، واقع شده است. شایان ذکر است کریدور بین‌المللی شمال - جنوب که از کشورهای اروپای مرکزی آغاز می‌شود، نهایتاً از طریق خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند، به آسیای جنوبی و جنوب شرقی متصل می‌شود.

طبق برآوردهای صورت گرفته، هزینه‌ی حمل و نقل هر کانتینر از این مسیر ۳۰٪ ارزان‌تر از حمل و نقل از طریق مسیر کنونی (دریای سرخ، کانال سوئز و دریای مدیترانه) و نیز مدت زمان آن ۵۰٪ کمتر از مسیر کنونی است. بنابراین، قشم علاوه بر موقعیت مکانی استثنایی در دهانه‌ی تنگه راهبردی هرمز و وجود منابع هیدروکربن در این جزیره و اطراف آن، در ساحل ارتباطی محور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب هم از موقعیت راهبردی برخوردار است. به عبارتی، این جزیره با بهره‌گیری از مزیت مناطق ساحلی در زمینه حمل و نقل مستقیم و غیر مستقیم کالا، به‌لحاظ قرار گرفتن در مسیر کشتیرانی بین‌المللی (با تواتر عبور هر ۱۲ دقیقه یک کشتی) و با دارا بودن سواحل عمیق (بندر کاوه با عمق بیش از ۲۳/۵ متر) و امکانات بالقوه برای تبدیل شدن به مرکز تولید و تجارت منطقه، امتیازها و برتری‌های ویژه‌ای دارد که این موضوع



را می‌توان در دورنمای توسعه‌ی تجاری - صنعتی و ارتقای سرزمینی حوزه‌ی جنوب ایران مد نظر قرار داد (دفتر امور مناطق آزاد، ۱۳۸۹: ۶-۶۵).

همچنین، جزیره‌ی قشم بعد از استقرار منطقه‌ی آزاد قشم در این جزیره، در کریدور پروازهای بین‌المللی شرق به غرب جهان قرار گرفته و با توجه به ارزانی نسبی بهای سوخت هواپیما، با ایجاد هاب هوایی بین‌المللی در جزیره، پیش‌بینی می‌شود امکان ارائه‌ی کلیه خدمات هوایی در منطقه (نظیر فروش سوخت، تعمیر و نگهداری هواپیماها، حمل و نقل بار، خدمات مسافرتی و ...) فراهم گردد. از سوی دیگر، با توجه به تراکم زیاد امور مشابه در مناطق آزاد کشورهای پایین دست و به تبع آن آلودگی زیست محیطی این مناطق و مغایرت آن با قوانین و مقررات بین‌المللی، مزیت ارائه‌ی خدمات در سوی جزیره‌ی قشم را در این خصوص قوت بخشیده و امکان انتقال بخشی از فعالیت‌های مورد اشاره، به این جزیره وجود خواهد داشت. محور اصلی فعالیت سازمان منطقه آزاد قشم، توسعه‌ی اقتصادی و ارتقای سرزمینی منطقه است و بر همین اساس سازمان منطقه‌ی آزاد قشم، تکمیل زیرساخت‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری را جزو اولویت‌های مهم خود قرار داده تا بدین طریق فضای مناسبی را برای مهم‌ترین بازیگران اقتصادی خود در بخش‌های اصلی اقتصادی منطقه آماده نماید.

حال، به‌رغم تمام مباحثی که پیرامون پتانسیل‌های جغرافیایی - اقتصادی یا سرزمینی جزیره‌ی قشم بیان شد، واقعیت این است که بر اساس آمارهای دفتر امور مناطق آزاد، هر چند صادرات مناطق آزاد ایران در فاصله‌ی سال‌های ۸۰ تا ۸۸، از ۱۳/۷ میلیون دلار به ۷۷۴/۶ میلیون دلار در سال ۸۶ افزایش یافته است؛ یعنی در طول این مدت صادرات مناطق آزاد ایران ۵۶ برابر شده است (در حالی که صادرات غیرنفتی ایران طی همین دوره حدوداً ۴ برابر شده است)، با این حال این میزان صادرات بر حسب پتانسیل‌های موجود در مناطق آزاد، رضایت‌بخش نیست. از طرف دیگر، آمارها حاکی از آن است که در طول این مدت، رشد واردات در مناطق آزاد ایران به مراتب شتاب بیشتری از رشد واردات در سرزمین اصلی داشته است؛ به نحوی که واردات مناطق آزاد از ۴۸۴/۵ میلیون دلار در سال ۸۰، به ۴ میلیارد و ۶۸۴/۶ میلیون دلار در سال ۸۸ رسیده و ۱۰ برابر شده است.



آمار صادرات مناطق آزاد ایران طی سالهای ۸۰ تا ۸۸

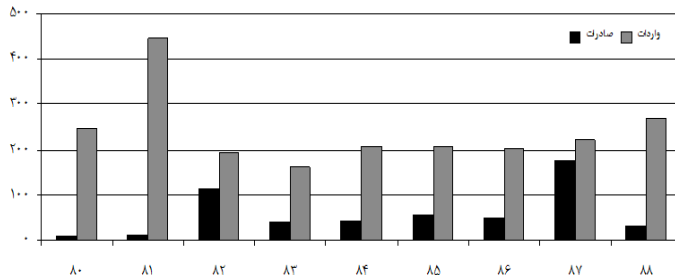
| شرح | ۸۰ | ۸۱ | ۸۲ | ۸۳ | ۸۴ | ۸۵ | ۸۶ | ۸۷ | ۸۸ |
|--------|------|------|-------|------|------|-------|-------|-------|-------|
| کیش | ۴.۱ | ۳ | ۴ | ۶.۳ | ۲۵۸ | ۱۵۰ | ۸۲ | ۹۵ | ۱۲۰ |
| فشم | ۹.۵ | ۱۱.۴ | ۱۱.۴ | ۴۰.۵ | ۴۴ | ۵۸ | ۴۸ | ۱۷.۵ | ۳۱.۲ |
| چابهار | ۰.۱ | ۰.۳ | ۰.۲ | ۰.۲ | ۰.۲ | ۱.۵ | ۰.۲ | ۵.۶ | ۸ |
| انزلی | - | - | - | - | ۷۲ | ۹۸ | ۱۱۳ | ۸۶ | ۱۱۷.۶ |
| اروند | - | - | - | - | - | ۴۴۵ | ۵۲۸ | ۱۹۴ | ۲۳۰.۴ |
| ارس | - | - | - | - | ۱۰.۸ | ۳.۶ | ۳.۴ | ۱.۳ | ۲۲.۸ |
| جمع | ۱۳.۷ | ۱۴.۷ | ۱۱۸.۲ | ۴۷ | ۳۸۵ | ۷۵۶.۱ | ۷۷۴.۹ | ۵۵۶.۹ | ۵۳۰ |

آمار واردات مناطق آزاد ایران طی سالهای ۸۰-۸۸

| شرح | ۸۰ | ۸۱ | ۸۲ | ۸۳ | ۸۴ | ۸۵ | ۸۶ | ۸۷ | ۸۸ |
|--------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|
| کیش | ۱۳۶.۶ | ۱۳۵.۲ | ۸۲ | ۶۸.۲ | ۷۴ | ۱۴۱ | ۱۸۷ | ۲۲۰ | ۲۳۶.۴ |
| فشم | ۲۴۷.۸ | ۴۴۵.۱ | ۱۹۴.۵ | ۱۶۲.۲ | ۲۰.۶ | ۲۰.۶ | ۲۰.۳ | ۲۲۲ | ۲۷۰ |
| چابهار | ۱۰۰.۱ | ۱۰۲.۳ | ۷۳.۸ | ۱۰۵.۲ | ۰.۲ | ۲۹۴.۳ | ۳۵۳.۸ | ۴۳۵ | ۳۸۱.۶ |
| انزلی | - | - | - | - | ۱۳۵.۷ | ۴۳۷۳.۶ | ۴۳۱۶ | ۴۷۰۵.۴ | ۳۱۸۷.۲ |
| اروند | - | - | - | - | ۱۴ | ۴۰.۴ | ۴۶۱ | ۵۰.۱ | ۳۳۹.۶ |
| ارس | - | - | - | - | - | - | - | - | ۲۶۸.۸ |
| جمع | ۴۸۴.۵ | ۶۸۲.۶ | ۳۵۰.۳ | ۳۳۵.۸ | ۱۶۵۱.۲ | ۵۰۵۴.۹ | ۵۵۲۰.۸ | ۶۰۸۳.۴ | ۴۶۸۳.۶ |

منبع: دفتر امور مناطق آزاد

نمودار (۲): صادرات- واردات منطقه آزاد قشم از سال ۸۰-۸۸ (میلیون دلار)



در این بین، سهم منطقه‌ی آزاد قشم از کل صادرات سال ۸۸ مناطق آزاد، تنها ۳۱/۲ میلیون دلار (حدود ۶ درصد از کل) و سهم آن از کل واردات سال ۸۸ از طریق مناطق آزاد ۲۷۰ میلیون دلار (حدود ۶ درصد از کل) است. یعنی در مجموع، بر حسب تمام پتانسیل‌های موجود در منطقه‌ی آزاد قشم و تعریفی که از فلسفه‌ی وجودی این منطقه در سند چشم‌انداز آن دیده می‌شود، عملکرد فعلی منطقه در حوزه‌ی تجاری، به هیچ وجه رضایت‌بخش نیست، اگر چه این ضعف کماکان در مورد تمام مناطق آزاد ایران وجود دارد. برای مثال طبق آمار وزارت اقتصاد ترکیه، میانگین مبادلات تجاری منطقه آزاد تجاری-



صنعتی استانبول که از موفق‌ترین مناطق آزاد ترکیه محسوب می‌شود، بیش از ۴ میلیارد دلار با تراز تجاری مثبت است (Türkiye Ekonomi Bakanlığı, 2010).

اهمیت ژئوپلیتیکی پل خلیج فارس در تأمین امنیت و آمایش مرزی مشخصات فنی و اجرایی پل خلیج فارس

ایده‌ی احداث پل خلیج فارس که مزیت‌های پرشماری برای ایران و منطقه به‌دنبال خواهد داشت، به دهه‌ی ۵۰ و زمان ایجاد نخستین بندر آزاد تجاری ایران در جزیره‌ی قشم بر می‌گردد. در این راستا قرار بود که با یک پل سنگی از ناحیه‌ی «لافت» در میانه‌ی شمالی جزیره تا ساحل مقابل که حدود ۲ کیلومتر فاصله دارد، ارتباط زمینی بین قشم و سواحل جنوبی ایران برقرار و جزیره‌ی قشم به یک مرکز توریستی و تجاری بزرگ در دهانه‌ی خلیج فارس و تنگه هرمز مبدل شود.

بنا به مستندات تاریخی به نظر می‌رسد طرح ساخت پل خلیج فارس در آن زمان بیشتر به برقراری اتصال سرزمینی بین جزیره‌ی قشم و بندر عباس، مرکز استان هرمزگان، منحصر بوده است و احتمالاً اهمیت راهبردی این طرح در مباحث کلان اقتصادی به هیچ وجه همچون امروز مورد توجه قرار نگرفته بود. در حقیقت با کلید خوردن و آغاز عملیات اجرایی این پروژه‌ی عظیم در ۲۳ اسفند ۸۹ می‌توان گفت که ایده‌ی ساخت پل خلیج فارس مرحله‌ی تئوری را پشت سر نهاده و با احداث این پل سواحل جنوب ایران در دروازه راهبردی خلیج فارس به‌ویژه سواحل تجاری جزیره‌ی آزاد قشم می‌رود تا شاهد ثمرات این اقدام به‌عنوان «دروازه‌ی نوین تجاری ایران» در آب‌های خلیج فارس باشد.

پل خلیج فارس بخشی از طرح جامع ارتباطی قشم با سرزمین اصلی ایران محسوب می‌شود که سازمان منطقه‌ی آزاد قشم با هماهنگی معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری و دبیرخانه‌ی شورای عالی مناطق آزاد، مجری این طرح عظیم اقتصادی است. این طرح جامع ارتباطی، قرار است در چهار بخش (احداث پل خلیج فارس، توسعه و تجهیز بندر بین‌المللی کاوه، احداث خط راه‌آهن از بندر کاوه تا شبکه راه آهن سراسری در محدوده بندر عباس و تکمیل و احداث بزرگراه زمینی از بندر کاوه تا بزرگراه سراسری در بندر عباس) با محوریت پل خلیج فارس اجرا شود (سایت دفتر امور مناطق آزاد، ۲۹ خرداد ۸۹).

پل خلیج فارس به‌لحاظ جغرافیایی در تنگه‌ی خوران، که کمترین فاصله بین جزیره‌ی قشم و سرزمین اصلی محسوب می‌شود، بین بندر پهل در بندرعباس به‌عنوان



سرزمین اصلی و بندر لافت در منطقه آزاد قشم ایجاد خواهد شد و پایه‌های آن در عمق صفر تا ۳۰ متر با دهانه‌های ۱۰۵ تا ۱۲۰ متر و در عرض ۲۲ متر احداث می‌شود. همچنین ارتفاع این پل از سطح آب امکان عبور تاسیسات زیربنایی و نیز عبور شناور از زیر آن را فراهم خواهد کرد. پل خلیج فارس به طول ۲۶۶۰ متر دارای چهار باند اتومبیل رو (دو خط رفت و دو خط برگشت) و یک خط راه‌آهن است و میزان سرمایه‌گذاری لازم برای این پروژه ۶۵۰ میلیون یورو ارزیابی شده است که ۱۵ درصد آن توسط دولت پرداخت خواهد شد و ۸۵ درصد آن از سوی سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی تامین خواهد شد (خبرگذاری فارس، ۲ خرداد ۹۰).

بنا به گزارش دفتر امور مناطق آزاد، زمان پیش‌بینی شده برای ساخت پل خلیج فارس سه سال است و زمان کلنگ‌زنی آن به قبل از شروع سال ۹۱ برمی‌گردد. در همین خصوص، شرکت‌های «پتروساحل توسعه‌ی خلیج فارس» و «هدایت سرمایه‌گذاری ایده پارس» متعهد شده‌اند به صورت کنسرسیومی طی این مدت مراحل ساخت این پروژه ملی را تکمیل نمایند (سایت دفتر امور مناطق آزاد، ۹ اسفند ۸۹).

با توجه به آنچه که در خصوص مشخصات فنی این پل راهبردی ذکر شد، نکته قابل توجه و کاملاً ویژه، مشخصات فنی - کارکردی این پل در تأمین امنیت و آمایش مرزی اینجاست که در عرصه‌ی بین‌المللی و رقابت‌های ژئواکونومیکی ساخت پل خلیج فارس، اماراتی‌ها را که با تامین ظرفیت پهلوگیری کشتی‌های ۲۵۰ هزار تنی در بنادر «جبل علی» و «فجیره»، گوی سبقت را از ایران ربوده‌اند، نگران کرده است. در حال حاضر، بنادر جنوبی ایران تنها می‌توانند کشتی‌هایی با ظرفیت حداکثر ۱۰۰ هزار تن پذیرش کنند. از این رو، کشتی‌های خارجی حامل کالا به مقصد ایران، به جای پهلوگیری در بنادر جنوبی ایران، راهی اسکله‌های امارات می‌شوند تا محموله‌ها را از آنجا مجدداً با کشتی‌های کوچک‌تر به ایران ارسال کنند و کالاهای صادراتی ایران نیز برای بارگیری به کشتی‌های بالای ۱۰۰ هزار تن، ابتدا راهی امارات شده و از آنجا به نام صادرات مجدد امارات، راهی نقاط مختلف جهان می‌شوند. بر اساس برخی از تحلیل‌ها، اجرای این پروژه باعث بهبود ۴۰ درصدی سرعت انتقال کالاها به ایران و از ایران به منطقه آزاد قشم جهت صادرات به بازارهای منطقه و نیز صرفه‌جویی ۳۰ درصدی در هزینه ورود کالاها به ایران خواهد بود؛ چرا که با بهره‌برداری از این پروژه، بارهای تخلیه شده در قشم، با سرعت زیاد



وارد ناوگان حمل و نقل جاده‌ای و ریلی ایران خواهد شد و محصولات صادراتی ایران نیز با همین سرعت از طریق بنادر دریایی منطقه‌ی آزاد قشم به نقاط مختلف دنیا صادر خواهد شد (روزنامه دنیای اقتصاد، ۱۳۸۹: ۵).

اهمیت پل خلیج فارس در ارتقای اقتصادی قشم

دستیابی به ارتقای اقتصادی متعادل در گستره‌ی سرزمین با روش‌های جاری در ایران که دولت بار اصلی ارتقای سرزمینی را بر دوش می‌کشد، اگر غیرمحمول نباشد، قطعاً بدون طرح‌های آمایش سرزمین، امری طولانی و زمان بر خواهد بود. به عبارتی، تجربه‌ی برنامه‌ریزی بخشی و سیاست محرومیت‌زدایی به شیوه‌ی رایج که عدم تعادل‌های موجود، نابرابری‌های جغرافیایی و گسترش شکاف روزافزون و گسل عمیق اقتصادی میان مناطق توسعه یافته و کمتر توسعه یافته را در پی داشته است، روشن‌ترین دلیل بر ناکارآمدی این روش‌ها در سازماندهی جریان ارتقای سرزمینی است. در همین خصوص، ارتقای اقتصادی متعادل بر گستره سرزمین، مستلزم آن است که دورنمای ساختار ارتقای سرزمینی (بر محوریت ارتباط مرکز - پیرامون) و ماهیت ساختار تمرکزگرا و به تبع آن ایجاد شکاف‌های اقتصادی - امنیتی در فضای پیرامونی در تمام فعالیت‌های عمرانی و رفاهی در راستای راهبردهای آمایش سرزمینی، مورد بازبینی قرار گیرد.

روی همین اصل، طرح ساخت پل خلیج فارس جزو معدود طرح‌های ملی است که می‌توان آن را به‌خاطر پتانسیل‌های خاص جغرافیایی - اقتصادی، در بین راهبردهای آمایش سرزمینی مورد بحث قرار داد.

در واقع آنچنان که قابل پیش‌بین است تحولی که با ساخت پل خلیج فارس در حوزه‌ی ارتباط مستقیم قشم با سرزمین اصلی ایران ایجاد خواهد شد، قطعاً نقش بسیار مهمی در ارتقای اقتصادی جزیره بازی خواهد کرد. چرا که اولاً ساخت این پل موجب خواهد شد که قشم از جزیره بودن خارج شود که این موضوع می‌تواند به نحو قابل توجهی حمل و نقل زمینی را متأثر سازد. از سوی دیگر، ساخت این پل موجب تردد و بازدید بیشتر گردشگران و مسافران داخلی با کمترین هزینه همراه با وسایل نقلیه شخصی به این جزیره خواهد بود. در واقع به‌لحاظ اقتصاد گردشگری، بدیهی است فراهم آوردن امکان حمل و نقل آسان، مطمئن و سریع، بین قشم و سرزمین اصلی، امکان بهره‌گیری از زیبایی‌ها و سواحل قشم را برای تعداد بیشتری از گردشگران



فراهم می‌سازد. گفتنی است در حال حاضر سالانه بیش از یک میلیون گردشگر از جزیره زیبای قشم دیدن می‌کنند که با توجه به جزیره‌ای بودن این سرزمین، ارتباط تنها از طریق دریای و هوای امکان‌پذیر است و از آنجا که هزینه‌ی سفرهای هوایی برای قشر گسترده‌ای از مردم ایران زیاد است، بیش از ۹۰ درصد مسافران با استفاده از لنج، قایق و کشتی خود را به جزیره می‌رسانند. بنابراین پیش‌بینی می‌شود ساخت پل خلیج فارس موجب افزایش امنیت ورود گردشگران داخلی به قشم، افزایش تعداد آنها در این جزیره (سایت سازمان توسعه تجارت ایران: ت. م ۹۰/۱۰/۲۷) و به تبع این روند، خروج این جزیره از انزوای جغرافیایی - انسانی در سیستم اقتصاد محلی، ملی و حتی فراملی به‌ویژه در حوزه‌ی اقتصاد گردشگر باشد.

همچنین، با ساخت این پروژه، پل خلیج فارس می‌تواند به عنوان یک مسیر ارتباطی و انتقال کالا، نقش بسیار مهمی در جهت دسترسی کشورهای محصور در خشکی به‌ویژه کشورهای حوزه‌ی آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی به گستره‌ی آب‌های گرم خلیج فارس ایفا نماید. بنابراین، پیش‌بینی می‌شود نقش پل خلیج فارس در حوزه‌های خدماتی، حمل و نقل، ترانزیت کالا و ورود و خروج جریان سرمایه خصوصاً به جزیره‌ی قشم، پررنگ‌تر شود. شایان ذکر است، با بهره‌برداری از این پروژه نه تنها می‌توان نسبت به تسریع و تقویت در روند ورود کالا و سرمایه از ایران و کشورهای حوزه‌ی شمالی ایران به جزیره‌ی قشم جهت صادرات به بازارهای منطقه امیدوار بود، بلکه انتظار می‌رود با بهره‌گیری از تمام امکانات و سیاست‌های کارا، پل خلیج فارس نقش مهمی در مبادلات تجاری - اقتصادی حوزه جنوبی خلیج فارس و حتی بازارهای بین‌المللی با حوزه آسیای مرکزی و قفقاز جنوبی بر عهده بگیرد. این در حالی است که علاوه بر پروژه‌ی پل خلیج فارس، ساخت راه آهن، اتوبان و اسکله‌ی کاوه نیز در این پروژه برنامه‌ریزی شده است که این امر به راحتی می‌تواند موجب شکوفایی و تقویت نقش آفرینی پل خلیج فارس در مسیر کریدور ارتباطی شمال - جنوب و نهایتاً ارتقای زیرساخت‌های اقتصادی - سرزمینی در سواحل مرزی جنوب ایران و جزیره‌ی قشم باشد.

در واقع اجرای طرح پل خلیج فارس در قشم دارای مزایای فراوانی خواهد بود، با اجرای این پروژه، قشم در کریدور ترانزیت شمال - جنوب قرار خواهد گرفت و به انبار بزرگ تجاری و مرکز توزیع و پخش کالا تبدیل خواهد شد. از دیگر مزایای ساخت پل خلیج فارس می‌توان به کاهش هزینه‌های حمل و نقل حداقل به میزان ۳۰٪، کاهش



زمان سیر کالا به میزان ۴۰٪ و هماهنگی دو بندر کاوه در قشم و بندر شهید رجایی در بندر عباس با کارکردی مکمل اشاره کرد (ایرنا، ۱۳۸۹).

بر اساس پیش‌بینی‌های موجود، با ساخت پل خلیج فارس زمان زیادی سپر نخواهد شد تا قشم، پس از تثبیت موقعیت جدید ترانزیتی خود، با توجه به مزیت نسبی در مقررات و قوانین مناطق آزاد نسبت به سرزمین اصلی، با عنوان مرکز انبارداری و توزیع کالا و بار برای کشورهای آسیای مرکزی و بهره‌مند از مسیر ترانزیت، نقش مؤثر ایفا نماید. در این فرایند، به تدریج نقش پررنگ امارات متحده عربی به‌عنوان رقیب بلامنازع در منطقه در مقابل مزیت‌های ایجاد شده توسط این طرح، کم رنگ خواهد شد و قشم به همراه بندرعباس، به‌عنوان بازوهای اقتصادی ایران در دروازه‌ی خلیج فارس، این وظیفه‌ی خطیر را بر عهده گرفته و از مزیت‌های آن بهره‌مند خواهند شد (محمدی، ۱۳۸۹: ۲۱).

همچنین، اجرای این پروژه باعث افزایش حضور سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی در قشم می‌شود. اگر این منطقه در مسیر ترانزیت کالا قرار بگیرد، با شناسایی ظرفیت‌های صادرات کالا، درآمد سرانه‌ی ساکنان و فعالان اقتصادی در قشم افزایش می‌یابد. پیش‌بینی می‌شود پل خلیج فارس باعث کاهش فقر و افزایش رفاه اقتصادی و اجتماعی و افزایش درآمد منطقه‌ی آزاد قشم به واسطه رشد فعالیت‌ها و سرمایه‌گذاری‌های مرتبط، افزایش تمایل مسافران برای سفر به قشم از نقاط مختلف ایران و حتی خارج از کشور، شود (روزنامه سیاست روز، ۱۳۸۹: ۵). علاوه بر این، طبق گزارش دفتر امور مناطق آزاد ایران، طی ۶ ماه نخست سال ۱۳۹۰ تعداد ۴۶۸ مجوز فعالیت اقتصادی در منطقه آزاد قشم صادر شده که نسبت به مدت مشابه سال پیش از آن، با رشد ۶۴ درصدی مواجه بوده که بیشتر کارشناسان اقتصادی علت اصلی آن را آغاز فرایند اجرایی طرح پل خلیج فارس در منطقه آزاد قشم می‌دانند. طبق این گزارش این تعداد مجوز، به منظور فعالیت سرمایه‌گذاران در قشم در حوزه‌های مختلف بازرگانی، صنعتی و خدماتی صادر شده است که از مجموع ۴۶۸ مجوز صادر شده، ۲۱۶ مجوز تجاری، ۴۸ مجوز صنعتی و ۲۰۴ مجوز مربوط به حوزه خدماتی است (سایت دفتر امور مناطق آزاد، ۱۸ مهر ۹۰).

علاوه بر این، نتایج مثبت و چشمگیر این طرح در زمینه‌های کلان اقتصادی نیز قابل پیش‌بینی است که از آن جمله می‌توان به افزایش درآمد ملی از طریق پذیرش نقش ترانزیتی و مبادلاتی (مرکزیت انبارداری و توزیع کالا) در حوزه‌ی خلیج فارس،



بهبود بخشیدن به شاخص‌های کلان اقتصادی، اجتماعی و سیاسی در قالب یک طرح ملی، ایجاد یک تحول تاریخی در حوزه‌ی شمالی خلیج فارس از حیث صنعتی و تجاری و مشارکت در طرح پایلوت ورود ایران در سازمان تجارت جهانی با عنوان گام نخست از طریق قشم اشاره کرد.

همچنین، پیش‌بینی می‌شود با احداث این پل و برقراری ارتباط مستقیم بین جزیره‌ی قشم با سواحل جنوبی ایران و به تبع آن تسریع در روند توسعه‌ی اقتصادی جزیره‌ی قشم، با جذب جمعیت انبوه از نقاط مختلف ایران به این جزیره، به‌ویژه در صورت به‌کارگیری سیاست‌های اصولی و کاملاً ژئواکونومیکی، حتی می‌توان این جزیره را در موقعیت بالا دست تنگه‌ی راهبردی هرمز، به «هنگ کنگ» خلیج فارس تبدیل کرد. به‌گونه‌ای که هنگ کنگ خلیج فارس به‌خاطر موقعیت و وضعیت جغرافیایی خاص خود که در واقع اسکله یا سکوی پرتاب ارتباطی طبیعی در دروازه‌ی راهبردی خلیج فارس محسوب می‌شود، پتانسیل آن را دارد که در این موقعیت حساس با عنوان قانون جدید پردازش فعالیت‌های کلان اقتصادی در سطح منطقه ظاهر شود.

لازم به ذکر است که در حال حاضر هنگ کنگ از مهم‌ترین کانون‌های اقتصاد جهانی است که سرمایه‌گذاری هنگفتی در آن صورت گرفته است. به عبارتی هنگ کنگ مرکز تجارت جهانی در منطقه‌ی شرق آسیا و حوزه‌ی اقیانوسیه است و بسیاری از کشورها و شرکت‌ها، مرکز فعالیت‌های منطقه‌ای خود را در هنگ کنگ دایر کرده‌اند. از مهم‌ترین دلایل انتخاب این جزیره به‌عنوان مرکز منطقه‌ای فعالیت‌های تجاری توسط شرکت‌های خارجی می‌توان به ارتباط کارآمد این جزیره با سرزمین اصلی چین و انتقال آزاد سرمایه و ورود و خروج روان کالا اشاره کرد. در حالی که جزیره قشم نه تنها به‌لحاظ وسعت بلکه از جهات دیگری نیز نسبت به جزیره‌ی هنگ کنگ برتری نسبی دارد.

در واقع با احداث پل خلیج فارس و اتمام طرح‌های مکمل آن، نه تنها این جزیره ارتباط بسیار قوی با سرزمین اصلی دارد، بلکه موقعیت حساس ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی این جزیره در دروازه‌ی راهبردی خلیج فارس، مزیت بسیار مهم دیگری است که در دنیا به‌ویژه در عرصه‌ی شبکه‌ی تجارت منطقه‌ای و جهانی، کمتر جایی را می‌توان پیدا کرد که چنین موقعیت ممتازی داشته باشد.

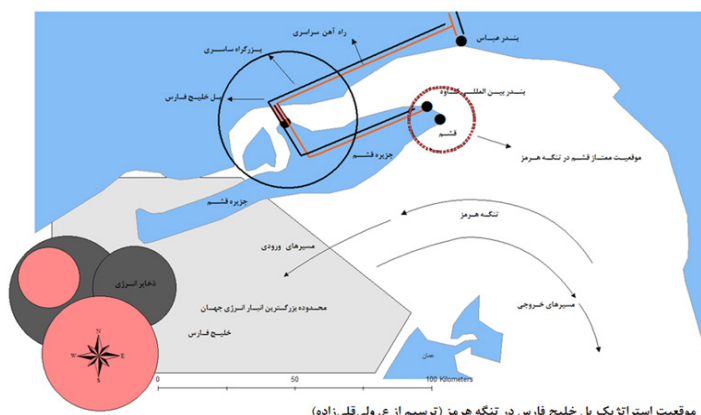
در کل، به‌لحاظ تئوری پیش‌بینی می‌شود با ساخت پل خلیج فارس و به تبع آن رشد و شکوفایی جزیره‌ی قشم، اجرای این پروژه‌ی ملی به نوعی نقطه‌ی شروعی برای



گسیل جریان توسعه از کانون ثقل جغرافیایی - سیاسی ایران به سمت منتهی الیه سواحل جنوبی ایران و به تبع آن شروعی برای رفع زمینه‌های ایجاد ناامنی به‌ویژه حذف تدریجی پدیده‌ی قاچاق کالا در مناطق ساحلی جنوب ایران شود؛ هر چند که بحث ارتقای سطح ناحیه‌ای در ایران موضوع بسیار پیچیده‌ای است که تابع علل و عوامل مختلف جغرافیایی، انسانی و علی‌الخصوص سیاسی است و تا این مشکلات حل و فصل نشود، شاید بحث در مورد هنگ کنگ ایرانی در خلیج فارس، محلی از اعراب نداشته باشد.

اهمیت راهبردی پل خلیج فارس

اصولاً وقتی که از اهمیت راهبردی فضاهای جغرافیایی بحث می‌شود، نقطه‌ی تمرکز تمام این مباحث تبیین ارتباط دو سویه بین فضای جغرافیایی مورد نظر با ارزش‌های سیاسی - اقتصادی و حتی امنیتی - نظامی است. به عبارتی اهمیت راهبردی فضاهای جغرافیایی به تبیین جایگاه جغرافیایی - سیاسی فضاهای مورد نظر، در بین فضاهایی می‌پردازد که ارزش سیاسی - اقتصادی - امنیتی - نظامی دارند. شایان ذکر است بار سیاسی - اقتصادی - امنیتی - نظامی فضاهای جغرافیایی، محصول کنش‌های متقابل رقابتی بین دولت‌ها یا بازیگران سیاسی برای مالکیت یا کنترل بر ارزش‌های جغرافیایی اعم از طبیعی یا انسانی است. بنابراین، با توجه به اینکه ارزش‌های جغرافیایی در زمره‌ی منافع ملی و جمعی محسوب می‌شوند، خالق نوعی بار سیاسی - اقتصادی یا نظامی برای فضاهای جغرافیایی هستند و این موضوع باعث می‌شود که فضاهای جغرافیایی در کانون رقابت‌های بین دولت‌ها، اهمیت راهبردی داشته باشند.





اهمیت راهبردی پل خلیج فارس بیش از همه محصول موقعیت جغرافیایی آن در قسمت بالا دست تنگه‌ی هرمز است که از آن به‌عنوان دروازه‌ی ورودی و خروجی خلیج فارس یاد می‌شود. اهمیت راهبردی تنگه‌ی هرمز با توجه به عبور حجم بالا و غیر قابل جایگزین حامل‌های انرژی از آن، غیر قابل انکار است. این مساله با توجه به کم عرض بودن مناطق قابل کشتیرانی در این تنگه که در حدود ۳ کیلومتر برای هر یک از خطوط رفت و برگشت است، اهمیت تسلط و کنترل بر این منطقه را دو چندان می‌نماید. بر اساس آمار اداره اطلاعات انرژی آمریکا، روزانه ۱۶/۵ تا ۱۷ میلیون بشکه نفت خام از منطقه‌ی خلیج فارس عمدتاً به مقصد ژاپن، آمریکا، اروپای غربی و دیگر کشورهای آسیایی صادر می‌شود که تمام آن از تنگه هرمز انتقال داده می‌شود و این خارج از حجم عظیم فرآورده‌های نفتی، گاز مایع و مایحتاج کشورهای منطقه است که از این تنگه عبور می‌کند. در واقع بر اساس آمارهای موجود، حداقل ۸۸ درصد نفت عربستان سعودی، ۹۰ درصد نفت ایران، ۹۸ درصد نفت عراق، ۹۹ درصد نفت امارات متحده عربی و ۱۰۰ درصد نفت کویت و قطر از تنگه‌ی هرمز ترانزیت می‌شود که در مجموع می‌توان گفت ۹۰ درصد صادرات نفت تولیدی خلیج فارس توسط تانکرهای نفتی از این مسیر انتقال داده می‌شود. به طور کلی، اداره‌ی اطلاعات انرژی آمریکا، عبور این میزان نفت خام از تنگه‌ی هرمز را به معنای عبور ۴۰ درصد از نفت عبوری از دریا و ۲۰ درصد از کل نفت دنیا از این آبراه راهبردی می‌داند (آقازاده، ۱۳۸۹).

شواهد موجود حاکی از آن است که از همان روز پنجم فروردین ۱۳۵۴ که استاندار وقت استان هرمزگان اعلام کرد: «جزیره‌ی قشم، که بزرگترین جزیره‌ی خلیج فارس است، با نصب یک پل به هرمزگان متصل می‌شود»، نگرانی و اضطراب در دل اماراتی‌ها به‌وجود آمد و هنوز هم نام این پل برای اماراتی‌ها رعب‌آور است. چرا که در حال حاضر، بنادر جنوبی ایران تنها توان استقرار کشتی‌های با ظرفیت حداکثر ۱۰۰ هزار تن را دارند. این در حالی است که در خطوط کشتیرانی جهان، بسیاری از کشتی‌ها، با ظرفیت‌های بیش از این - که بعضاً به ۲۵۰ هزار تن می‌رسند - در تردد و اتفاقاً بخش عمده‌ای از تجارت بین‌الملل نیز بر محور این کشتی‌ها می‌چرخد. از سوی دیگر بنا به اعتقاد کارشناسان اقتصادی، توسعه نیافتگی بنادر ایران در پذیرش کشتی‌های غول‌پیکر، خواسته قلبی اماراتی‌هاست. زیرا آنها توانسته‌اند در سال‌های گذشته ظرفیت بنادر خود را گسترش دهند؛ حتی به گونه‌ای که کشتی‌های ۲۵۰ هزار تنی به راحتی در بنادر امارات همچون جبل علی و فجیره، پهلو می‌گیرند. این وضعیت باعث می‌شود بسیاری از کشتی‌های خارجی که حامل کالاهایی به مقصد ایران هستند، به جای پهلو



گرفتن در بنادر جنوبی ایران، راهی اسکله‌های اماراتی شوند تا در آنجا پس از تخلیه بار، محموله‌ها مجدداً با کشتی‌های کوچکتر به ایران ارسال شود. همچنین بسیاری از کالاهای صادراتی ایرانی هم برای بارگیری در کشتی‌های بالای ۱۰۰ هزار تن، ابتدا به امارات می‌روند و از آنجا در قالب صادرات مجدد امارات، راهی نقاط مختلف جهان می‌شوند. گذشته از این مورد، کشتی‌های عظیم‌الجثه باربری که در منطقه‌ی تنگه‌ی هرمز و خلیج فارس در حال تردد هستند، برای خدمات بندری همچون سوخت‌گیری، به جای رجوع به بنادر ایران (که از نظر مسافت مقرون به صرفه‌تر است) ناچاراً از بندرهای عربی استفاده می‌کنند. در همین خصوص، طبق برخی آمارها امارات تنها از رهگذر ارائه خدمات بندری به کشتی‌های مختلف، هر سال بیش از ۳ میلیارد دلار درآمد دارد، درآمدی که می‌توانست و هنوز هم پتانسیل آن وجود دارد که نصیب ایران شده و از این طریق در آبادانی و ارتقای سرزمینی و امنیتی سواحل جنوب ایران نقش‌آفرین شود. در واقع این رخداد جغرافیایی - اقتصادی درآمدی دائمی، بدون دردسر و البته فوق‌العاده را برای اماراتی‌ها رقم زده است. بنابراین هر تحول جدیدی که در این حوزه از آب‌های حساس بین‌المللی توان به چالش کشیدن این «درآمد رویایی» را داشته باشد، حکم خبری فوق‌العاده بد برای اماراتی‌ها در پی خواهد داشت (سایت تحلیلی خبری عصر ایران، ۱۳۸۸).

پس، بر حسب پتانسیل‌ها و قابلیت‌هایی که از توان ترانزیتی تنگه هرمز ذکر شد، پل خلیج فارس سرزمین اصلی ایران را مستقیماً به مهم‌ترین آبراه راهبردی انرژی جهان پیوند می‌دهد. این موضوع قطعاً در رقابت‌های سیاسی - اقتصادی و حتی نظامی، موجب تقویت توان عملکردی ایران در کنترل بر جریان ورود و خروج از خلیج فارس خواهد بود. در عین حال، با بهره‌برداری از پل خلیج فارس و برقراری ارتباط مستقیم و پایدار بین جزیره‌ی قشم و سرزمین اصلی ایران، می‌توان زیرساخت‌های مجهزتر و گسترده‌ای در سواحل جنوبی قشم برای ارائه‌ی انواع خدمات رفاهی، حمل و نقل، صنعتی، بیمه‌ای، بانکی، تکنولوژیکی و حتی لجستیک به کشتی‌های در حال عبور از تنگه ایجاد نمود. لازم به یادآوری است که تحقق چنین موفقیتی در عرصه‌ی حمل و نقل و خدمات، در دروازه راهبردی خلیج فارس، علاوه بر ابعاد آمایش سرزمینی و رفع خلأهای امنیتی در سواحل مرزی ایران در این حوزه جغرافیایی در مقابل پدیده‌ی قاچاق و انواع حرکت‌های غیرقانونی، قطعاً باعث تحول جدی در حوزه‌ی رقابت‌های سیاسی - اقتصادی ایران با حاشیه جنوبی خلیج فارس و به‌ویژه امارات متحده خواهد بود.



پیامدهای زیست محیطی احداث پل خلیج فارس

از مهم‌ترین اصول آمایش سرزمین آن است که رفع هر نوع نابرابری سرزمینی باید در راستای رعایت مسائل زیست محیطی صورت گیرد. در واقع آمایش سرزمین در پی تحقق ارتقای سرزمینی همه جانبه در بستر جغرافیا است. بنابراین در آمایش سرزمین، هیچ گاه نباید محیط زیست را قربانی طرح‌های توسعه‌ی اقتصادی کرد.

حال، با توجه به آنچه که ذکر شد، جزیره‌ی قشم، بزرگترین جزیره، خلیج فارس، غیر از برخورداری از موقعیت ویژه راهبردی و دیگر امتیازهای گوناگون، طبیعت بسیار متنوع و با ارزشی دارد. زیستگاه‌های ویژه، گونه‌های جانوری و گیاهی کمیاب، پدیده‌های زمین شناسی متنوع و چشم‌اندازهای بدیع در خشکی و سواحل جزیره به‌ویژه سواحل شمالی، به وفور یافت می‌شود (سایت سازمان منطقه آزاد قشم، ت. م ۹۰/۱۰/۲۷). در عین حال، طولانی‌ترین غار نمکی دنیا و نخستین ژئوپارک ایران در جزیره‌ی قشم قرار دارد. همچنین لاک پشت‌های دریایی، سواحل مرجانی، زیست‌گاه‌های میگو، ذخیره‌گاه زیست کره و جنگل‌های دریایی حرا، رویش گیاه‌های جلبکی و علف‌های دریایی و تالاب بین‌المللی خورخوران، از دیگر ظرفیت‌های زیست محیطی و اکوتوریستی جزیره‌ی قشم محسوب می‌شوند.

روی همین اصل، به‌رغم تمام مباحثی که پیرامون اهمیت ملی-راهبردی پل خلیج فارس در خصوص تأمین امنیت و آمایش حوزه‌ی ساحلی ایران در دروازه‌های ارتباطی- اقتصادی منطقه‌ی آزاد تجاری- صنعتی قشم مطرح شد، واقعیت بسیار مهمی که نگرانی بسیاری از کارشناسان را به سوی خود جلب کرده است، پیامدهای قابل احتمال زیست محیطی ساخت پل خلیج فارس در حوزه‌ای کاملاً مهم به‌لحاظ اکوسیستم دریایی بین خلیج فارس و دریای عمان است. طبق پیش‌بینی برخی از کارشناسان، با ساخت پل خلیج فارس، مرجان‌های زیبای دریایی به‌ویژه در سواحل شمالی جزیره با خطر نابودی روبه‌رو خواهند بود. به اعتقاد این دسته از کارشناسان، جزیره‌ی قشم حتی به‌لحاظ زیرساختی، ظرفیت پذیرش گردشگر زیاد را ندارد و با ساخت پل و افزایش حضور گردشگران در این جزیره اثری از محیط زیست زیبای قشم باقی نخواهد ماند و چنانچه تدبیری اندیشیده نشود، بایستی منتظر نابودی جنگل‌های حرا نیز باشیم (سایت خبری مردم سالاری، ۸۹/۷/۲۵). این در حالی است که طبق اخبار موجود، هنوز سند ارزیابی پیامدهای قابل احتمال زیست محیطی ساخت این پل، به سازمان حفاظت محیط زیست تحویل داده نشده است (سایت همشهری آنلاین، ۱۲ آذر ۱۳۹۰).



در مجموع، می‌توان گفت اگر در خصوص پیامدهای قابل احتمال زیست محیطی ساخت پل خلیج فارس چاره‌ای اندیشیده نشود این موضوع، برخلاف فلسفه‌ی وجودی و اقتصادی (آمایشی - امنیتی) پل، خیلی راحت و کاملاً در کوتاه مدت در کارکرد اقتصادی جزیره و منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی قشم اثرات منفی خواهد گذاشت. چرا که از طرفی تخریب محیط زیست جزیره موجب تخریب صنعت گردشگری این حوزه‌ی ساحل - مرزی خواهد بود و از طرف دیگری نباید فراموش کرد که با تصمیم‌ها و رفتارهای معقول، همزمان با رعایت اصول کاملاً منطقی زیست محیطی در ساخت پل خلیج فارس و تلاش برای درج نام قشم با عنوان ژئوپارک بین‌المللی در فهرست یونسکو، علاوه بر این که زمینه برای جذب گردشگر بین‌المللی و تبع آن ایجاد اشتغال و ترفیع وضعیت امنیتی در جزیره مهیا خواهد شد، این موضوع سبب حضور اقتصادی فعال نهادهای بین‌المللی به‌ویژه یونسکو در مواردی برای رفع معضلات احتمالی جزیره خواهد بود که این امر، امتیاز بزرگی در بحث تأمین امنیت و آمایش مناطق مرزی محسوب می‌شود.

تجزیه و تحلیل یافته‌های پژوهش

ایران به‌لحاظ محدوده‌های جغرافیایی، شرایط اقلیمی، مرزهای آبی و خاکی و ناهمواری‌های گسترده، دارای شرایط متنوعی است. بنابراین هر منطقه توانمندی‌های مخصوص به خود را دارد. در همین خصوص، راهبردهای آمایش سرزمین براساس اولویت‌بندی‌ها، نقش‌پذیری و قابلیت‌سنجی هر یک از مناطق، به‌ویژه بر محوریت حفظ یک‌پارچگی و انسجام ملی، حفظ هویت ملی و ملاحظات امنیتی کارکردها و نقش‌های مشخص و مناسبی را برای هر منطقه معین می‌کند.

با این حال، با توجه به آنچه که از واقعیت‌های سرزمینی و برنامه‌ریزی‌های فضایی ایران قابل تبیین است، در حوزه‌ی آمایش سرزمین در ایران به‌ویژه آمایش اقتصادی و امنیتی مناطق مرزی، در ادبیات جغرافیایی ایران، طی پنجاه سال گذشته مفاهیم، روش‌ها و اصول جغرافیای انسانی، اغلب به شکلی بدون انسجام مطرح شده و جغرافیای اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی نیز بسیار جسته و گریخته بیان شده و نه تنها در برنامه‌ریزی‌های ایران، بلکه در فضای آکادمیک نیز جای خالی آن بسیار محسوس است. اکنون با گذشت چهار برنامه‌ی توسعه پس از انقلاب که همه‌ی آنها کاملاً نگاه توسعه بخشی به توسعه دارند، ضرورت برنامه‌ریزی فضایی و آمایشی به‌ویژه



در مناطق مرزی کاملاً واضح است. در واقع در سایر کشورهای جهان هم ضرورت برنامه‌ریزی فضایی و آمایشی زمانی احساس شده است که رشد و توسعه بخشی موجب عدم توازن سرزمینی در مناطق مختلف شده، بنابراین در جهت متعادل و متوازن ساختن ارتقای سرزمینی در مناطق مختلف، رویکرد به توسعه بر طبق معیارها و قابلیت‌ها و محدودیت‌های منطقه‌ای در دستور کار قرار گرفته است. در واقع برنامه‌ی توسعه بخش اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی نیز از این قاعده مستثنا نیست و قطعاً با بررسی توزیع امکانات اقتصادی - فرهنگی و زیربنای اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی موجود در مناطق مختلف ایران، به این عدم توازن پی خواهیم برد. چرا که معیارهای تصمیم‌گیری در ایران با الگوی مرکز - پیرامونی صورت گرفته است و به تبع همین وضع، بیشترین امکانات اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی در شهرهای بزرگ و مناطق مرکزی ایران به‌ویژه تهران متمرکز شده است، در مقابل در مناطق پیرامونی - مرزی حتی مناطق ساحلی جنوب ایران یا به عبارتی دروازه‌های ارتباطی ایران با جهان خارج، با قطب‌های محروم اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی مواجه هستیم. روی همین بحث، بایستی توجه داشته باشیم که دلیل شکست بزرگترین و گسترده‌ترین برنامه‌ریزی‌ها در کشورهای مختلف آن است که این برنامه‌ها بدون توجه به شرایط طبیعی و اجتماعی محلی و ارتباط بین رفتارها و زیست‌بوم مناطق مختلف و محلی، تنظیم و تجویز شده‌اند.

حال، با نظری به برنامه‌های توسعه در ایران می‌توان دریافت که در این طرح‌های سرزمینی، ابعاد مختلف جغرافیایی اقتصاد - اجتماع و فرهنگ در ایران مورد غفلت واقع شده است. شاید یکی از دلایل موجه آن، محتوای جغرافیای اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی سرزمین ایران است که در چارچوب برنامه‌ریزی‌های کوتاه و حتی میان مدت نمی‌گنجد و تحقیقات دامنه‌داری را در قالب برنامه‌ریزی‌های بلندمدت طلب می‌کند. چرا که در بخش اهداف بلندمدت آمایش است که علاوه بر اقتصاد، اجتماع و فرهنگ عمومی، همزمان با در نظر گرفتن اغلب ملاحظات کشوری و امنیتی، اقتصاد و جوامع منطقه‌ای و همچنین فرهنگ‌های بومی و پراکندگی‌های آن‌ها در سرزمین و در عین حال زبان، دین و قومیت مناطق مختلف، مد نظر قرار می‌گیرد.

این در حالی است که در استان‌ها و مناطق سرزمینی مختلف ایران از نظر توسعه یافتگی اقتصادی - اجتماعی و فرهنگی، نابرابری فاحشی وجود دارد و شکاف میان آنها کاملاً مشهود است که عامل مهم در این عقب افتادگی، رویکرد حاکم بر نظام



برنامه‌ریزی ایران طی چند دهه‌ی گذشته بوده است. طوری که در تمامی این برنامه‌ها، دیدگاه‌ها و تصمیم‌گیری‌های متمرکز حاکم بوده و روند ارتقای سرزمینی در ایران بر محوریت الگوی توسعه‌ی مرکز - پیرامون ایجاد شده است که به تبع همین روند، در حال حاضر توپوگرافی ارتقای سرزمینی ایران با خلأها و شکاف‌های مختلف اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و امنیتی مواجه است.

روی همین اصل، ظاهراً لازم است الگوی توسعه با توجه به شرایط طبیعی، اجتماعی و فرهنگی مناطق مختلف انتخاب شده و در نظام برنامه‌ریزی ایران به برنامه‌ریزی فضایی (آمایش سرزمین) و در زمینه‌ی برنامه‌ریزی منطقه‌ای، مسائل به دور از برنامه‌ریزی بخشی، مورد توجه قرار گیرد. به بیان دیگر، با آنچه در برنامه‌های توسعه گذشته تحقق یافته، ضروری است تا جهت کاهش تفاوت‌های جغرافیایی ارتقای سرزمینی در ایران، به برنامه‌ریزی‌های آمایشی و تبعیت از راهبردهای متعادل در ایجاد فرصت‌های مساوی برای تمام مناطق و استان‌ها روی آورده شود. در همین خصوص، قطعاً در برنامه‌ریزی‌های آمایشی بایستی به مناطق محروم بیشترین توجه صورت گیرد. حال، با توجه به آنچه که در خصوص وضعیت توپوگرافی ارتقای سرزمینی و ضرورت‌های آمایش سرزمین در ایران بحث شد، می‌توان موضوع ساخت پروژه‌ی ملی پل خلیج فارس را از منظر همین ضرورت‌های آمایش سرزمین در ایران به‌ویژه در مناطق مرزی مورد بحث قرا داد. علی‌الخصوص آن که موقعیت انتخابی برای ساخت پل خلیج فارس، به‌رغم برخورداری از پتانسیل‌ها و قابلیت‌های راهبردی، جغرافیایی، اقتصادی و ارتباطی - مواصلاتی سطح بالا، بخش مهمی از هلال سرزمینی محروم در مناطق مرزی ایران را به خود اختصاص داده است. در این حوزه‌ی ساحل - مرزی ایران، از جمله موقعیت‌های خوب ایجاد شده در راستای ارتقای سرزمینی می‌توان به استفاده از راهبرد ایجاد منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی در سواحل قشم اشاره کرد. با این حال، در ارتباط با موضوع مناطق آزاد در ایران ذکر چند نکته کاملاً ضروری است. اصولاً، مناطق آزاد با توجه به فلسفه‌ی وجودی متمایز و نوع مدیریت ویژه، در صورت به‌کارگیری سیاست‌های کارا و اصولی می‌توانند به‌عنوان کانون‌هایی خاص، اما با نقش‌آفرینی‌های کلان اقتصادی حتی در حوزه‌ی معادلات ژئواکونومیک‌ی ظاهر شوند. اگر چه نمی‌توان نقش آشکار جغرافیا و پدیده‌های فضایی (جغرافیایی - انسانی) را در این امر نادیده گرفت. همچنین، علاوه بر موضوع مکان‌گزینی مناطق آزاد، موضوع دیگری که کاملاً در بحث موفقیت عملکردی این مناطق نقش‌آفرین است، موضوع



دسترسی و ارتباط با بازارهای تولید و مصرف است. در همین خصوص، کاملاً جای تأسف است که نه تنها منطقه‌ی آزاد قشم همچون سایر مناطق آزاد ایران به‌خاطر عدم اجرای فلسفه‌ی وجودی مناطق آزاد تجاری - صنعتی در ایران به حوزه‌ی کاملاً منفعل در عرصه‌ی تجارت و صنعت تبدیل شده است؛ بلکه به‌خاطر موقعیت جزیره‌ای، پتانسیل ارتباطی مناسبی به‌ویژه در مسیر سرزمین اصلی ندارد که قطعاً این بحث علاوه بر بعد اقتصادی و تجاری، از بعد امنیتی و افزایش پدیده‌ی قاچاق در موفقیت کارکردی منطقه آزاد قشم و به‌ویژه در تأمین امنیت و آمایش حوزه‌ی ساحل - مرزی جنوب ایران نقش خوبی نخواهد داشت. به همین دلیل، با توجه به پتانسیل‌های کارکردی که برای پل خلیج فارس قابل پیش‌بینی است، می‌توان از پل خلیج فارس به‌عنوان یک پدیده‌ی فضایی با کارکرد مواصلاتی - ارتباطی تحت عنوان شاه‌رگ حیاتی آتی جزیره و منطقه‌ی آزاد قشم یاد کرد.

در همین خصوص، اگر در این پژوهش صحبت از هنگ‌کینگ ایرانی در دروازه راهبردی خلیج فارس شد؛ یعنی هنگ‌کینگ دیگری که بتواند خود را تحت عنوان کانون جدید تجارت منطقه‌ای در تقاطع راه‌های مواصلاتی ارتباطی - تجاری بین اروپا و آسیای جنوبی مطرح سازد، قطعاً شکل‌گیری و موفقیت عملکردی آن منوط به ارتباط مستقیم جزیره و منطقه‌ی آزاد تجاری - صنعتی قشم با انواع کریدورهای ارتباطی است. علی‌الخصوص این که از سواحل جنوبی ایران در بالادست جزیره‌ی قشم با عنوان طولانی‌ترین و نزدیک‌ترین خط ساحلی ایستگاهی در مسیر ترانزیتی شمال - جنوب یاد می‌شود.

علاوه بر این، با توجه به دورنمایی که از اقتصاد جزیره و منطقه‌ی آزاد قشم، بعد از بهره‌برداری از پل خلیج فارس قابل پیش‌بینی است (البته، توجه داشته باشیم که تنها وجود پل خلیج فارس پتانسیل مکفی برای شکوفایی اقتصادی منطقه و به تبع آن ارتقای سرزمینی و تأمین امنیت حوزه‌ی ساحل - مرزی ایران در راهبردی‌ترین گلوگاه آبی جهان را نخواهد داشت، این امر مستلزم به‌کارگیری سیاست‌ها و برنامه‌ریزی‌های کارآمد و اصولی است و در واقع پل خلیج فارس می‌تواند به‌عنوان بستر و یکی از زیرساخت‌های اصلی شکوفایی اقتصادی - امنیتی منطقه مطرح باشد)، می‌توان گفت با توجه به پتانسیل‌های بالایی که در مناطق آزاد وجود دارد، علی‌الخصوص پتانسیل‌هایی که به‌لحاظ دسترسی به بازارهای تولید و مصرف، موقعیت ترانزیتی، واقع شدن در دروازه‌ی بزرگترین کانون انرژی جهان که از آن به‌عنوان طلای سیاه در حوزه‌ی



فعالیت‌های تجاری - اقتصادی یاد می‌شود و دیگر پتانسیل‌های ژئواکونومیکی که در بحث منطقه‌ی آزاد قشم به آن اشاره شد، حتی بسترهای کارکردی برای نقش‌آفرینی راهبردی قشم در عرصه‌ی رقابت‌های فضایی (تجاری - اقتصادی و دیپلماسی خارجی) در سطح منطقه‌ای حوزه خلیج فارس فراهم شود.

البته، بحث فوق به معنی ظهور مناطق آزاد در شکل واحدهای فضایی - سیاسی جدید به صورت مستقل در عرصه‌های ژئوپلیتیکی نیست؛ در واقع قشم می‌تواند با توجه به پتانسیلهایی که پل خلیج فارس قادر به خلق آن است، خالق فرصت‌ها و ابزارهایی با توانایی نقش‌آفرینی ژئوپلیتیکی - راهبردی یا توانایی خلق چشم‌اندازهای ژئوپلیتیکی برای ایران در عرصه رقابت با دولت‌های منطقه باشد. در این زمینه، می‌توان به نقش دومی در عرصه‌ی سیاست خارجی امارات تحت عنوان نقطه‌ی ثقل اقتصاد منطقه اشاره کرد. اهمیت این موضوع آنجاست که در جهان امروز وجهه‌ی اصلی سیاست جغرافیایی در عرصه رقابت بین دولت‌ها، با نقش‌آفرینی غالب اقتصاد و تجارت آزاد تعریف می‌شود که از آن با عنوان ژئواکونومی یاد می‌شود و در حوزه‌ی ژئواکونومی، برتری با دولت‌هایی است که از تمام پتانسیل‌های جغرافیایی سرزمین خود برای توسعه و انبساط حوزه‌ی فضایی فعالیت‌های تجاری - اقتصادی، استفاده‌ی بهینه نمایند.

دلیل اهمیت ویژه‌ی این موضوع در مباحث جغرافیای سیاسی، آمایش سرزمین و به‌ویژه تأمین امنیت و آمایش حوزه‌های مرزی این است که غالباً در نبود ارتباطات قوی اقتصادی و تعاملات رسمی تجاری متقابل با فضاهای بیرونی در مناطق مرزی، معمولاً وجود محرومیت‌های شدید اقتصادی و بیکاری فراوان در این مناطق، در افزایش عبور غیر مجاز افراد، قاچاق کالا و اموری دیگر که به نحوی بر امنیت مرز تأثیر نامطلوبی دارند، تأثیر شگرفی دارد. در واقع تجارب مدیریتی در حوزه‌های مرزی، نشان دهنده‌ی آن است که تأمین امنیت در این فضاهای ارتباطی کاملاً در گرو شکوفایی پتانسیل‌ها و تعاملات رسمی تجاری - اقتصادی یا کارکردهای ذاتی مناطق مرزی است.

در همین خصوص، می‌توان از پل خلیج فارس تحت عنوان سازه‌ای فضایی (جغرافیایی - انسانی) در مقیاس کوچک اما با نقش‌آفرینی بزرگ یاد کرد که پتانسیل تضمین حیات و پویایی اقتصادی - امنیتی جزیره و منطقه‌ی آزاد قشم در سطوح مختلف سرزمینی را دارد. با توجه به این‌که نقش جغرافیایی - اقتصادی مناطق آزاد در پیوند اقتصاد داخل با اقتصادهای خارجی بهترین دلیل برای نقش‌آفرینی‌های



ژئواکونومیکی این مناطق محسوب می‌شود، قطعاً پل خلیج فارس پتانسیل آن را دارد که در این مسیر و در راستای تأمین امنیت و آمایش حوزه‌ی ساحل - مرزی ایران در دروازه راهبردی - ارتباطی خلیج فارس با بازارهای بین‌المللی جهان در حکم میان‌بر تعاملات تجاری منطقه‌ی آزاد قشم با اقتصاد داخلی و تعاملات تجاری اقتصادهای خارجی با اقتصاد داخل ایران، نقش‌آفرین شود. در واقع می‌توان با استفاده از پتانسیل‌های پل خلیج فارس، با وارد کردن این جزیره در کانون ثقل تعاملات تجاری - اقتصادی خلیج فارس، چرخه‌های دینامیکی و پویای ارتقای سرزمینی و امنیتی را در این بخش از حوزه‌ی ساحل - مرزی ایران به راه انداخت. با این وجود، فراموش نکنیم که اصل جغرافیایی در ارتقای سرزمینی، بر محور ارتقای همه‌جانبه‌ی سرزمین می‌چرخد؛ بدین معنی که در ارتقای سرزمینی و امنیتی، نایستی محیط زیست قربانی بی‌دفاع ارتقای اقتصادی و امنیتی سرزمین شود.

نتیجه‌گیری

پل خلیج فارس یکی از مهم‌ترین پروژه‌های ملی به شمار می‌رود که از سال ۱۳۵۱ وعده‌ی اجرایی آن داده شده بود، اما به دلایلی این پروژه مسکوت مانده بود تا این که بار دیگر در اسفند ماه ۸۹ از سر گرفته شد. با توجه به آنچه که در این پژوهش بحث شد، به هیچ وجه نمی‌توان از مزیت‌های راهبردی ساخت پل خلیج فارس در توسعه‌ی اقتصادی منطقه‌ی آزاد قشم و به‌ویژه ارتقای سرزمینی و تأمین امنیت حوزه‌ی ساحل - مرزی ایران در بخش بالادست گلوگاه راهبردی هرمز، چشم پوشید. با استفاده از این مزیت‌ها می‌توان در ابعاد اقتصادی و حتی ژئوپلیتیکی بسترهای لازم برای تبدیل جزیره و منطقه‌ی آزاد قشم به یک مرکز کاملاً فعال اقتصادی در سطح فراملی را فراهم آورد. حتی، به نظر می‌رسد با بهره‌برداری از این پل و نیز طرح‌های زیرساختی مکمل، به زودی حوزه‌ی ساحل - مرزی ایران در این بخش از سرزمین، شاهد تحول بزرگ تاریخی در حوزه‌ی فعالیت‌های ترانزیتی ایران در مسیر کریدور شمال - جنوب با محوریت جزیره‌ی قشم باشد. در واقع این فرایند قابلیت آن را دارد که همراه با ارائه‌ی انواع خدمات دپوسازی و صادرات مجدد کالاهای تجاری در مسیر شمال - جنوب، ضرورت‌های (تقویت تعاملات رسمی تجاری - اقتصادی متقابل با دولت‌های خارجی، کنترل و رفع بسترهای اصلی قاچاق، رفع انزوای جغرافیایی منطقه، رفع چالش توسعه نیافتگی و حاشیه‌ای بودن منطقه، رونق مبادلات اقتصادی و تقویت ارتباط با مرکز



ایران و سرزمین اصلی) تأمین امنیت و ارتقای اقتصادی قشم تحت عنوان کانون جدید فعالیت‌های تجاری- اقتصادی خلیج فارس را مهیا نماید. در عین حال، وجود منطقه‌ی آزاد قشم در این محدوده‌ی سرزمینی، به‌عنوان بخشی از واقعیت موجود در سطح ملی و به‌عنوان یک حوزه‌ی مشخص در چارچوب موقعیت اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و سیاسی ایران، قطعاً با تکمیل ساخت پل خلیج فارس و به‌ویژه به‌کارگیری سیاست‌های کارا و منطقی (هم‌راستا با فلسفه‌ی وجودی مناطق آزاد تجاری - صنعتی)، درپچه‌های تازه‌ای در جهت رونق، رفاه، رشد و پیشرفت اقتصادی منطقه و ایران خواهد گشود.

به طور کلی، می‌توان آثار بلند مدت اهمیت راهبردی ساخت پل خلیج فارس در تأمین امنیت و آمایش حوزه‌ی ساحل - مرزی ایران در جزیره‌ی قشم و دروازه‌ی ارتباطی خلیج فارس را در شکل‌گیری کانون جدید تجارت منطقه‌ای و تقویت توان رقابت ایران در منطقه خلاصه کرد. در واقع این اتفاق پس از تبدیل قشم به مرکزی اقتصادی - بین‌المللی به صورت کاملاً طبیعی می‌تواند فضای امنیتی دروازه‌ی راهبردی خلیج فارس را به یک فضای کاملاً اقتصادی با ماهیت رقابت ژئواکونومیکی تبدیل نماید. اگر چه به هیچ وجه نمی‌توان این موضوع را نادیده گرفت که به‌رغم تمام مباحث ذکر شده پیرامون پتانسیل‌های راهبردی پل خلیج فارس، حوزه‌ی عملکرد و موفقیت پل خلیج فارس در ارتقای نقش‌آفرینی ژئواکونومیکی منطقه‌ی آزاد قشم را کارکردها و میزان موفقیت این منطقه در تعریف، اجرا و حفظ فلسفه‌ی وجودی و کارکردی ویژه‌ی مناطق آزاد مشخص می‌کند. به عبارتی دیگر، در موقعیت فعلی، نقش‌آفرینی موفق پل خلیج فارس در ارتقای سرزمینی - امنیتی قشم، تا حد زیادی در گرو فلسفه وجودی منطقه آزاد قشم هم هست. در واقع در درجه‌ی نخست، استفاده از وجود پل خلیج فارس به‌عنوان فرصتی جغرافیایی - اقتصادی در راستای تأمین امنیت و آمایش حوزه‌ی ساحل - مرزی ایران در دروازه‌ی راهبردی خلیج فارس، مستلزم نقش‌آفرینی موفق منطقه‌ی آزاد قشم هم هست.



منابع و مأخذ:

- (۱) آقازاده، س (۱۳۸۹)، اقتصاد دنیا در دست تنگه هرمز،
<http://www.persiangulfstudies.com/fa/index.asp?p=pages&ID=695&Sub=280>
- (۲) خبرگزاری ایرنا (۱۳۸۹)، پل خلیج فارس دروازه نوین تجاری ایران، کد خبر: ۳۰۲۹۷۱۵۳
<http://irna.ir/NewsShow.aspx?NID=30297153>
- (۳) خبرگزاری فارس (۲ خرداد ۹۰)، فاز سوم بزرگراه خلیج فارس احداث می‌شود،
<http://www.farsnews.com/printable.php?nn=9003022041>
- (۴) دفتر امور مناطق آزاد ایران، آمار مربوط به مبادلات تجاری مناطق آزاد طی سال‌های ۸۸-۸۰.
- (۵) روزنامه دنیای اقتصاد (۱۳۸۹)، جزئیات پل عظیم خلیج فارس، شماره ۲۱۲۶ به تاریخ ۸۹/۴/۲۲.
- (۶) روزنامه سیاست روز (۱۳۸۹)، از قشم تا بندرعباس روی پل بزرگ خلیج فارس: تکمیل کردیدور شمال و جنوب با ساخت هزار و ۸۰۰ متر پل.
- (۷) زرقانی، هادی (۱۳۸۵)، «عوامل مؤثر در امنیت مرزی با تأکید بر مرز بین ایران و افغانستان»، فصلنامه علوم جغرافیایی، ش ۱، صص ۱۶۶ - ۱۹۱.
- (۸) سایت تحلیلی خبری عصر ایران (۱۳۸۸)، پل خلیج فارس در کشاکش عزم دولت ایران و کارشکنی لابی امارات، کد خبر ۱۰۴۱۰۰،
<http://www.asriran.com/fa/news/104100>
- (۹) سایت خبری مردم سالاری (۸۹/۷/۲۵)، احداث پل ارتباطی بندرعباس به قشم یک فرصت است یا تهدید؟
<http://www.mardomsalari.com/template1/News.aspx?NID=88434>
- (۱۰) سایت دفتر امور مناطق آزاد (۱۸ مهر، ۱۳۹۰)، احداث پل خلیج فارس موجب رشد ۶۴ درصدی سرمایه گذاری در قشم شد، ت. م ۹۰/۱۰/۲۱
<http://www.freezones.ir/Default.aspx?tabid=65&articleType=ArticleView&articleId=3323>
- (۱۱) سایت دفتر امور مناطق آزاد، (۲۹ خرداد ۸۹)، سرمایه گذاری ۶۵۰ میلیون یورویی در اجرای طرح پل خلیج فارس،
<http://www.freezones.ir/Default.aspx?tabid=65&articleType=ArticleView&articleId=543>
- (۱۲) سایت دفتر امور مناطق آزاد، (۹ اسفند ۸۹)، برنده نهایی مناقصه احداث پل خلیج فارس اعلام شد،



<http://www.freezones.ir/Default.aspx?tabid=65&articleType=ArticleView&articleId=1977>

سایت سازمان توسعه تجارت ایران: ت. م ۹۰/۱۰/۲۷

http://www.tpo.ir/samandehi/pdf/Qeshm_project.pdf

سایت سازمان منطقه آزاد قشم، جاذبه های زیست محیطی جزیره قشم، ت. م ۹۰/۱۰/۲۷

<http://tourism.qeshm.ir/?Lang=fa&Page=01-07-36>

سایت همشهری آنلاین (۱۲ آذر ۱۳۹۰)، ژئوپارک قشم در آستانه حذف از فهرست یونسکو،

<http://www.hamshahrionline.ir/news-152818.aspx>

سید فخرالدین، انوار (۱۳۸۴)، قشم و تجربیات توسعه - عملکرد، انتشارات سازمان منطقه آزاد قشم.

عندلیب، علیرضا (۱۳۸۰)، نظریه پایه و اصول آمایش مناطق مرزی جمهوری اسلامی ایران، تهران: دانشکده فرماندهی و ستاد دوره عالی جنگ.

محمدی، زهرالسادات (۱۳۸۹)، «سال ۸۹، سال تحقق شعار ترانزیت در مناطق آزاد»، دو هفته نامه آغاز، ش ۳۰، صص ۲۲ - ۲۰.

مرکز امور مناطق آزاد (۱۳۸۹)، فرصت های سرمایه گذاری منطقه آزاد قشم، تهران: شرکت ایده پردازان نگاه نو.

ولیعقلی زاده، علی (۱۳۸۹)، تحلیلی بر اهمیت استراتژیک پل خلیج فارس،

<http://www.freezones.ir/Default.aspx?tabid=346&articleType=ArticleView&articleId=2148>

21) Türkiye Ekonomi Bakanlığı (2010), http://www.ekonomi.gov.tr/upload/DB34665C-D8D3-8566-452098676F5BF929/sb_hacim.pdf