

Policy Paper

The Necessity of Adopting a Maritime Strategy and Land Use Planning for the Development of Makran Region (Makran: Gateway of Hope and Future Development of Iran)



*Hadi Veicy¹

1. Associate Professor, Department of Political Geography, Payame Noor University, Tehran, Iran.



Citation Hadi Veicy. (2023). [The Necessity of Adopting a Maritime Strategy and Land Use Planning for the Development of Makran Region (Makran: Gateway of Hope and Future Development of Iran) (Persian)]. *Journal Strategic Studies of Public Policy*, 12(48), 206-223. <https://doi.org/10.22034/sspp.2023.1989621.3387>

<https://doi.org/10.22034/sspp.2023.1989621.3387>



Received: 13 Feb 2023

Accepted: 06 May 2023

Available Online: 01 Nov 2023

Key words:

Maritime strategy, Land use planning, Makran region, Chabahar port, Sustainable

ABSTRACT

Generally, the development process in Iran is unbalanced and unstable. The aim of the current research is to present a strategy and model of development based on the principles of land use planning, maritime orientation and coastal economy based on the ability and capacities of the coasts of Makran, which can have positive effects at the national level in addition to local and regional development. The main research question is what are the advantages of Makran region and how can its capacities be used for regional development and Iran? The results of the research show that Makran region have a very high capacity and ability for economic, industrial, service, urban and tourism development programs due to direct access to ocean waters, virginity and strategic location and corridor. This region can be the gate of hope and the driver of Iran's sustainable development. In the framework of the development program and based on the principles of land use planning and maritime and coastal strategy of Iran, the necessity of creating population and industrial centers on Makran coasts, port and transit hubs (corridors), creating tourism and entertainment hubs, locating and establishing processing industries Oil, gas, refining, petrochemical and mining, and the establishment of large water desalination industries are the most important infrastructures necessary for development in the Makran coast.

* Corresponding Author:

Hadi Veicy, Associate Professor.

Address: Department of Political Geography, Payame Noor University, Tehran, Iran.

E-mail: hadiveicy@pnu.ac.ir

گزارش سیاستی

ضرورت اتخاذ راهبرد دریایی و آمایش سرزمین برای توسعه منطقه مکران (مکران دروازه امید و توسعه پایدار ایران)

* هادی ویسی^۱

۱. دانشیار، گروه جغرافیای سیاسی، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران.

چکیده

به‌طور کلی، روند توسعه در ایران، نامتوازن است. هدف پژوهش حاضر ارائه راهبرد و مدلی از توسعه براساس اصول آمایش سرزمین، دریاگرایی و اقتصاد بر پایه دریا براساس توانایی و ظرفیت‌های سواحل مکران است که می‌تواند علاوه بر توسعه محلی و منطقه‌ای، تأثیرات مثبتی در سطح ملی داشته باشد. پرسش اصلی پژوهش این است که «مزیت‌های منطقه مکران چیست؟» و «چگونه می‌توان از ظرفیت‌های آن برای توسعه منطقه‌ای و ایران استفاده کرد؟». نتایج این گزارش نشان می‌دهد منطقه و سواحل مکران به‌دلیل دسترسی مستقیم به آب‌های اقیانوسی، بکر بودن و موقعیت راهبردی و کریدوری از ظرفیت و توانمندی بسیار بالایی برای برنامه‌های توسعه اقتصادی، صنعتی، خدماتی، شهری و گردشگری برخوردار است که می‌تواند دروازه امید و پیشران توسعه پایدار ایران شود. در چارچوب برنامه توسعه و براساس اصول آمایش سرزمین و راهبرد دریایی و ساحلی ایران، ایجاد کانون‌های جمعیتی و صنعتی در سواحل مکران، خدمات و هاب بندرگاهی و گذرگاهی (کریدور)، ایجاد قطب صنعت گردشگری و سرگرمی، مکان‌یابی و استقرار صنایع فرآوری نفت، گاز و پالایشی و پتروشیمی و معدنی و استقرار صنایع بزرگ آب شیرین‌کن، مهم‌ترین زیرساخت‌های لازم برای توسعه در سواحل مکران است.

تاریخ دریافت: ۲۴ بهمن ۱۴۰۱
تاریخ پذیرش: ۱۶ اردیبهشت ۱۴۰۲
تاریخ انتشار: ۱۰ آبان ۱۴۰۲

کلیدواژه‌ها:

راهبرد دریایی، آمایش سرزمین، منطقه مکران، بندر چابهار، توسعه پایدار

* نویسنده مسئول:

هادی ویسی

نشانی: تهران، دانشگاه پیام نور، گروه جغرافیای سیاسی.

پست الکترونیکی: hadiveicy@pnu.ac.ir

مقدمه

مخاطرات زیست‌محیطی، تنش‌های آبی، چالش‌های هیدروپلیتیکی، فرسایش منابع زیستی و اکولوژیک ایران که با سیاست‌های تحریم، تنش‌های بین‌المللی، تورم و گرانی توأم شده است، روند توسعه در ایران را با چالش‌های زیادی مواجه کرده است. حل این بحران‌ها و به‌ویژه در حوزه محیط‌زیست و آب، راه‌حل ساده و فوری ندارد، اما می‌توان برنامه‌هایی برای کم‌اثر کردن پیامدهای آن و ورود به دوره جدید برای ایجاد امید و نقطه بازساخت و بازگشت برای قرارگیری در مسیر رسیدن به تعادل ارائه کرد.

با این مقدمه این پرسش به وجود می‌آید که برای ورود به فرایندهای حل بحران و پیدا کردن راه‌حل مواجهه با برچالش‌های ایران چه باید کرد و اولویت‌های نخست و برنامه‌ای و سیاست‌گذاری ایران چه باید باشد. پاسخ به این سؤال‌ها آسان و ساده نیست. برای پاسخ به آن‌ها باید ملاحظات گسترده داشت و ده‌ها و بلکه صدها مؤلفه و متغیر مهم را مطالعه و واکاوی کرد. اما سرآغاز و رکن همه آن‌ها اتخاذ رویکرد و راهبرد مناسب برای توسعه است که تاکنون به‌درستی برای ایران تبیین نشده است.

برای ارائه الگوی توسعه و براساس اصول آمایش سرزمین، تمرکز این پژوهش بر منطقه مکران و ظرفیت‌های منحصربه‌فرد آن است. مکران در جنوب شرقی ایران و منطبق بر کران‌ها و پس‌کرانه‌های سواحل ایران در دریای عمان است که از سیریک در جنوب میناب شروع می‌شود و تا مرز ایران و پاکستان در خلیج گواتر ادامه می‌یابد. این محدوده ساحلی بیش از ۶۰۰ کیلومتر طول دارد که حدود ۳۰۰ کیلومتر آن در جنوب استان سیستان و بلوچستان و در چهار شهرستان دشتیاری، چابهار، کنارک و زراباد و حدود ۳۰۰ کیلومتر دیگر در استان هرمزگان و در شهرستان جاسک و سیریک

آمایش سرزمین^۱، برنامه‌ریزی فضایی و جغرافیایی برای رسیدن به توسعه است. آمایش سرزمین، سازوکاری مهم برای پاسخ به عدم تعادل‌های فضای ملی و ناحیه‌ای و اصلاح و سازماندهی روند توسعه در کشور است. درحقیقت، آمایش سرزمین پاسخی به محدودیت‌های طبیعی و نیاز برای بهبود شرایط زندگی اجتماعی است که بر حل مسائل براساس هماهنگی بین رشد جمعیت، شبکه‌های حمل‌ونقل، استقرار صنایع، حفاظت از محیط‌زیست و توجه به مسائل آبی تمرکز دارد (مورفت، ۲۰۰۱: ۶-۷). در این زمینه، مترنیخت معتقد است که آمایش سرزمین به‌صورت فزاینده به‌عنوان ابزار یا فرایندی مهم برای حل چالش‌های فضایی و به‌عنوان ابزاری کارآمد برای آمایش ابعاد فضایی سیاست‌های استراتژیک با هدف تجمیع و هماهنگی همه فعالیت‌های فضایی مصرفی در سرزمین واحد (مانند کشور) به کار می‌رود (مترنیخت، ۲۰۱۸: ۸). بر همین اساس است که اتحادیه اروپا برای تعیین و توزیع فعالیت‌های آینده در فضای جغرافیایی خود از آمایش سرزمین استفاده می‌کند (کراسوف، ۲۰۲۲: ۲۷۴).

با وجود این، روند توسعه و استقرار فضایی پدیدارهای انسان‌ساخت (مراکز سکونتگاهی، مراکز صنعتی، خدماتی، تجاری و شبکه‌های حمل‌ونقل) در سرزمین ایران متناسب با اصول آمایش سرزمین نبوده و بر همین اساس باعث چالش‌های فضایی و زیست‌محیطی فراوانی در سرزمین ایران شده است. شهرگرایی، نظام نخست شهری، مهاجرت، حاشیه‌نشینی، تمرکزگرایی شدید، توسعه نامتوازن و نابرابری فضایی، مصرف‌گرایی،

1. Land Use Planning

گذار قدرت آبرامو اورگانسکی^۴ (۱۹۶۸)، نظریه چرخه قدرت رابرت گیلپین^۵ (۱۹۸۱)، و نظریه چرخه‌های بلند قدرت جهانی جرج مودلسکی^۶ (۱۹۸۷) است، وجه مشترک تأکید بر راهبرد دریایی و گسترش حوزه‌های نفوذ و قدرت در فراساحل و تسلط بر مناطق استراتژیک ساحلی است که موجب بر آمدن قدرت جهانی و در مقابل کاهش حوزه نفوذ در دریاها و کم‌توجهی و بی‌توجهی به ساحل و فراساحل موجب افول و زوال قدرت‌های جهانی بوده است. به دیگر سخن، سرنوشت قدرت‌های جهانی و افول و صعود آن‌ها در ساختار هندسه جهانی قدرت در دریاها رقم خورده است.

ازمنظر اقتصادی نیز، آب‌های اقیانوسی و کران‌های آن به‌عنوان بستر شبکه حمل‌ونقل ارزان‌قیمت دریایی، انبار بزرگ پروتئین (شیلات) و تأمین‌کننده امنیت غذایی، منابع بزرگ انرژی و به‌ویژه انرژی‌های نو و تجدیدپذیر (امواج، جزرومد و بادی)، مراکز بزرگ اکوتوریسم و گردشگری دریایی و در مجموع به‌عنوان حوزه بزرگ کارآفرینی و اشتغال‌زایی است که از آن به‌عنوان «اقتصاد آبی»^۷ و حتی «اقتصاد سبز آبی»^۸ یاد می‌کنند که انطباق زیادی با توسعه پایدار دارد (مگا، ۲۰۱۵: ۱۸۶؛ برنامه محیطی ملل متحد، ۲۰۱۲).

تردیدی نیست که مهم‌ترین سکونتگاه‌های جمعیتی جهان، بسیاری از شهرهای جهانی، مراکز بزرگ صنعتی و خدماتی، مراکز اصلی گردشگری و تفریحی، مراکز بزرگ حمل‌ونقل (باراندازها، اسکله‌ها، بندار، فرودگاه‌ها، ایستگاه‌های راه‌آهن)، مراکز بزرگ نظامی و

است. این ۶ شهرستان و نوار ساحلی مکران روی هم حدود ۳۲ هزار کیلومتر مربع مساحت دارند که نزدیک به ۳ برابر کشور قطر و حدود ۹ برابر شیخ‌نشین دبی است.

باتوجه‌به موقعیت سواحل مکران و اتصال سرزمین ایران به اقیانوس هند، ایران را باید به‌عنوان کشوری با ظرفیت دریایی و اقیانوسی شناخت، اما به‌صورت سنتی و در عمل ایرانیان تمدن خود را براساس کشور خشکی پایه طراحی کردند و در روح ملی ایرانیان، هویت دریایی دیده نمی‌شود و انعکاسی در برنامه‌های ملی نداشته است. این در حالی است که اهمیت دریا و دریاگرایی بر صاحب‌نظران پوشیده نیست و راهبرد تمدن دریایی و اقیانوسی اساس توسعه و قدرت در جهانی کنونی به حساب می‌آید. براین‌اساس، ۱۳۳ سال قبل آلفرد تایر ماهان در کتاب «تأثیر قدرت دریایی بر تاریخ»^۲ (۱۸۹۰)، اقتدار و برتری ژئوپلیتیکی بریتانیا را ناشی از قدرت دریایی آن کشور دانست. او لازمه قدرتمند شدن یک کشور را موقعیت جغرافیایی مجاورت با دریا و اقیانوس و داشتن طول سواحل مناسب به‌ویژه از نظر لنگرگاه و بندرگاهی، جمعیت و نیروی انسانی کافی، فرهنگ و خصوصیات ملی گرایش به دریا و دریانوردی و خط‌مشی حکومت و رهبران سیاسی کشور براساس امور دریا و دریانوردی معرفی کرد (ماهان، ۱۸۹۰: ۲۸، ۲۹). براساس نظریه ماهان، سواحل مکران بستر مناسب برای شکل دادن به هسته قدرت و تمدن دریایی ایران دارد.

همچنین در واکاوی نظریه‌های چرخه قدرت که مهم‌ترین آن‌ها نظریه موج‌های بلند نیکلای کندراتیف^۳ (۱۹۳۸) (گلدستین، ۱۹۸۷)، نظریه

4. Abramo Organski

5. Robert Gilpin

6. George Modelski

7. Blue Economy

8. Blue Green Economy

2. Influence of Sea Power upon History

3. Nikolai Kondratiev

و غرب با ۲۷۰۰ کیلومتر دسترسی به آب‌های آزاد و مشرف بر تنگه هرمز و به‌ویژه در اختیار داشتن حدود ۶۰۰ کیلومتر از سواحل اقیانوسی در مکران تاکنون نتوانسته است از ظرفیت‌ها و فرصت‌های عظیم ساحلی و دریایی خویش استفاده کند. اگرچه شواهدی از تمرکز و توجه ایرانیان در دوره باستان به دریاها وجود دارد و در سده‌های نخستین اسلامی نیز بازرگانان ایرانی در مسیر جاده ابریشم باعث رونق بندر سیراف و ریشهر شده بودند، اما به‌طور کلی، تمدن ایران براساس ارزش‌های خشکی پایه و تمرکز حکومت و دولت‌ها ایران براساس راهبرد توسعه تمدنی در درون فلات مرکزی ایران بوده است و ظرفیت‌های ساحلی و دریایی ایران و به‌ویژه در جنوب شرق ایران در سواحل مکران مغفول واقع شده است.

در نیم‌سده اخیر، سیاست‌های فزاینده رشد جمعیت، شهرگرایی، صنعتی و کشاورزی و سبک زندگی مصرف‌گرایی انبوه و نیازهای فزاینده به منابع آب بدون توجه به اصول توسعه پایدار در بخش کم‌آب و خشک فلات مرکزی ایران باعث شده است تا در سال‌های اخیر پیامدهای جبران‌ناپذیری متوجه امنیت زیست‌محیطی و اکولوژی ایران شود و با تهدید منابع پایدار آب و روند فزاینده تنش آبی در دشت‌ها و شهرهای مرکزی ایران علاوه‌بر تهدید امنیت ملی حتی پایداری و بقای مدنیت در هسته مرکزی و حوزه تمدنی ایران تهدید شود.

در این شرایط دشوار، ناحیه مکران و سواحل آب‌های آزاد و اقیانوسی جنوب شرق ایران «دروازه امید» است. جایی که در چارچوب نظام سیاسی تک‌ساخت متمرکز و نظام مرکز پیرامون و راهبرد ارزش‌های تمدنی خشکی پایه ایران به‌عنوان ناحیه دور از مرکز و حاشیه‌ای و مورد غفلت تلقی می‌شد و

پشتیبانی، گلوگاه‌های بزرگ تجاری و بازرگانی، دروازه کریدورهای بین‌المللی، بیشترین حجم بار و ارزش کالاهای صادراتی و وارداتی در سواحل و شهرهای بندری آب‌های آزاد و اقیانوسی مستقر شده‌اند. در سده‌های اخیر، در عرصه تمدنی و هندسه جهانی قدرت کشورهایی توانسته‌اند نقش مهمی در تحولات جهانی ایفا کنند که توجه و تمرکز ویژه بر بنادر و دریاها داشته‌اند و مرزهای ژئوپلیتیکی خود را فراتر از ساحل و در پهنه‌های اقیانوسی و شبکه‌های بزرگ ارتباطی در آب‌های آزاد تعریف کرده‌اند.

حال، پرسش اصلی پژوهش این است که مزیت‌های منطقه مکران چیست و چگونه می‌توان از ظرفیت‌های آن برای توسعه منطقه‌ای و ایران استفاده کرد؟

در بررسی پیشینه پژوهش، شاخص‌ترین آن‌ها را می‌توان پژوهش حافظ‌نیا و رومینا (۱۳۸۴)، محمودی (۱۳۸۴)، خلیلی و همکاران (۱۳۹۰)، متقی و همکاران (۱۳۹۴)، احمدی و احمدی (۱۳۹۶)، اسلامی و یوسف‌زهی (۱۳۹۷)، امیری (۱۳۹۹) و حافظ‌نیا و همکاران (۱۳۹۹) دانست که تقریباً همگی بر اهمیت راهبردی و ظرفیت‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک چابهار یا سواحل مکران اشاره کرده‌اند. تمایز پژوهش حاضر با پیشینیان، ارائه بسته راهبردی و مدلی نظام‌مند از توسعه براساس آمایش سرزمین برای منطقه مکران است که علاوه‌بر اثرات وسیع محلی و منطقه‌ای می‌تواند نقطه عطفی برای توسعه در سطح ملی نیز باشد.

۱. سواحل مکران دروازه امید و توسعه ایران

کشور پهناور ایران، با موقعیت منحصربه‌فرد جغرافیایی و ژئوپلیتیکی در شمال غربی اقیانوس هند، در جدار نازک ریملند در تلاقی اقیانوس هند و ابر قاره اوراسیا و پل ارتباطی و میانه تمدن شرق

آن فعال گردد. در سالهای اخیر، اگرچه اقداماتی در جهت فعال سازی و بهره گیری از ظرفیتهای بندر چابهار صورت گرفته است اما توفیق چندانی متناسب با اهداف تعیین شده به دست نیامده است. نقطه محوری چابهار و توسعه زیرساختهای کریدور شمالی-جنوبی اوراسیا به شبه قاره هند پیشرفت لازم نداشته و یا به رغم گذشت بیش از سه دهه از توافقنامه اولیه ایجاد خط لوله گاز ایران-پاکستان-هند موسوم به خط لوله صلح عملا این پروژه از دستور کار خارج شده است. اگرچه اخیراً نیز مطالعات و تبلیغاتی در خصوص بندر جاسک و اهمیت آن صورت گرفته اما کافی نبوده و هنوز به باور ملی تبدیل نشده و استراتژی مناسبی برای توسعه برای منطقه مکران طراحی نشده است.

در هر صورت، از یک سو ایران به دلیل عدم تعادل‌های فضایی و نابرابری و تهدیدات اکولوژیک در بخش مرکزی ایران نیازمند آمایش سرزمین برای جذب اضافه بار جمعیتی و مراکز شهری و صنعتی و تفریحی به سمت سواحل است و از سوی دیگر برای جبران عقب ماندگی و زمینه سازی جدید برای سرمایه گذاری و توسعه نیازمند سواحل اقیانوسی مکران به عنوان پیشران توسعه و دروازه امید است. با این نگاه در برنامه توسعه منطقه مکران، باید سیاستها و اقدامات زیر مورد توجه قرار گیرد.

۱-۱. ضرورت ایجاد کانون‌های جمعیتی و صنعتی در سواحل مکران

مهم‌ترین سکونتگاه‌ها و قطب‌های جمعیتی جهان در بخش سواحل دریایی و اقیانوسی هستند (مگا، ۲۰۱۵: ۸). به دیگر سخن، مهم‌ترین شهرها و مادرشهرها و شهرهای جهانی در لبه تلاقی خشکی‌ها و دریاها استقرار یافته‌اند. براساس گزارش،

با محرومیت، عقب‌ماندگی و حتی ناامنی گره خورد بود؛ امروزه در صورت تغییر ریل نظام حکمرانی براساس ارزش‌های دریایی و راهبرد نگاه بندری و اقیانوسی می‌تواند سکوی توسعه و نجات‌بخش ایران باشد.

جنوب شرق ایران یکی از مناطق محروم در ایران است و براساس آمارهای ملی دارای پایین‌ترین شاخص‌های توسعه در کشور است. درجه توسعه‌یافتگی و میزان محرومیت موضوع پژوهش‌های مختلفی در ایران بوده است که تقریباً نتیجه مشترک همه آن‌ها بر محرومیت و عقب‌ماندگی استان سیستان و بلوچستان و شرق هرمزگان تأکید داشته‌اند (زیاری، ۱۳۷۹؛ احمدی پور و همکاران، ۱۳۸۶؛ متقی و متقی، ۱۳۹۲). بیکاری، کم سواد، وضعیت نامناسب بهداشتی و درمانی، کم‌درآمدی، وضعیت نامناسب راه‌ها، عدم وجود صنایع متوسط، بزرگ و مادر، کشاورزی سنتی، قاچاق کالا و مواد مخدر، ضریب امنیتی پایین نسبت به مرکز ایران برخی از شاخص‌های مهم عقب‌ماندگی و توسعه‌نیافتگی این منطقه از ایران است. دوری از مرکز ایران (پایتخت)، بی‌توجهی به سیاست‌های آمایش سرزمین، سیاست‌های تمرکزگرایانه و ساختار مرکز پیرامون، شرایط جبر محیطی (کم‌آبی و کمی بارش) و کم‌کاری مدیران محلی و منطقه‌ای شاید برخی از دلایل این عقب‌ماندگی باشد.

این منطقه که به تعبیر حافظ‌نیا و رومینا (۱۳۸۴) «فضای مورد غفلت» نامیده شده است، امروز زمان آن رسیده است که به‌عنوان منطقه‌ای مهم در سیاست‌های آمایش سرزمین و نظام منطقه‌ای ایران و قطب رشد در حوزه تولید قدرت ملی، نظامی، اقتصادی، بندرگاهی، تجاری و بازرگانی، گردشگری و بعد بین‌المللی مورد توجه قرار گیرد و ظرفیتهای

مرکزی و خشک ایران بوده است. سیاست‌گذاران و تصمیم‌سازان بر اساس برخی شاخص‌های اقتصادی صرف و براساس جغرافیای قدرت و حمایت (اشخاص و نهادهای صاحب نفوذ) و با توجه نگاه امنیتی، این صنایع را در دشت‌های خشک فلات مرکزی ایران مستقر کرده‌اند. طبیعی است که صنایع بزرگ، جاذب نیروی کار و جمعیت خواهد بود و شهرنشینی را در بخش خشک مرکزی ایران گسترش داده است. تهران، کرج، قم، اصفهان، کاشان، شیراز، یزد، کرمان، سیرجان، مشهد، سبزوار و نیشابور که جزء قطب‌های مهم جمعیتی ایران هستند، در بخش خشک و مرکزی ایران قرار دارند و از قضا نیز صنایع بزرگ و به‌خصوص فولاد، پتروشیمی و صنایع ساختمانی و سرامیک در همین بخش از ایران گسترش یافته است. در مقابل سواحل جنوب شرق ایران یکی از کم‌تراکم‌ترین مناطق جمعیتی کشور است و تقریباً هیچ‌گونه صنایع مادر و حتی متوسط و مراکز خدماتی در آن دیده نمی‌شود.

بر مبنای اصول آمایش سرزمین و نگاه راهبردی دریایی، می‌بایست اضافه‌بار جمعیتی و مکان‌گزینی صنایع آب‌بر در سواحل مکران استقرار یابند. سواحل مکران در صورت فراهم کردن زیرساخت‌های شهری می‌تواند به‌جای ۳۰۰ هزار نفر جمعیت، در فاز نخست جاذب ۳ میلیون نفر جمعیت و در مراحل بعد تا ۶ میلیون نفر جمعیت باشد.

برای ورود و زمینه‌سازی برای اجرای این برنامه، تکمیل و اتصال چابهار به شبکه راه‌آهن سراسری ایران و اتصال آن به شهرهای شمالی و مرکزی ایران و احداث اتوبان و بزرگ راه ساحلی چابهار به بندرعباس و همچنین شهری فرودگاهی بین‌المللی در نوار ساحلی نیاز است تا پیوند تمام سرزمین ایران با سواحل مکران تقویت و گسترش یابد.

مرکز برنامه محیطی سازمان ملل (یونپ)^۹، نیمی از جمعیت جهان در نوار باریک ناحیه ساحلی جهان به عرض ۶۰ کیلومتر زندگی می‌کنند و سه‌چهارم همه شهرهای بزرگ جهان در مناطق ساحلی قرار دارند (یونپ، ۲۰۱۱). طبیعی است که دریاها به‌عنوان بزرگ‌ترین منبع غذایی و پروتئین، ارزان‌ترین و پر حجم‌ترین شبکه حمل‌ونقل، جذابیت‌های طبیعی و تفریحی، فعالیت‌های گسترده تجاری و بازرگانی، موقعیت دسترسی و راهبردی و اشتغال‌زایی بستر مناسبی برای استقرار سکونتگاه‌ها در بخش ساحلی به وجود آورده‌اند. برخلاف تجارب بسیار موفق و بزرگ بسیاری از کشورها، سکونتگاه‌های بزرگ جمعیتی و شهرهای ایران در وسط خشکی بزرگ فلات مرکزی ایران استقرار یافته‌اند. کلان‌شهرهای ایران در بخش خشک فلات مرکزی ایران هستند. منطقه کلان‌شهری تهران و کرج و پایتخت ایران که قریب ۲۱ درصد جمعیت و ۴۰ درصد سرمایه‌های ملی، مالی و صنعتی ایران را دربر می‌گیرد (مدنی‌پور، ۱۳۸۱: ۳۲؛ پاپلی‌یزدی، ۱۳۷۲: ۱۹۳-۱۹۴) در قلب منطقه نیمه‌بیابانی و خشک فلات مرکزی ایران قرار گرفته است. یکی از چالش‌های اساسی در روند توسعه در ایران، سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی براساس رشد کمی اقتصادی و بی‌توجهی به بنیادهای زیستی و توان‌های محیط‌زیستی در سرزمین ایران بوده است. مکان‌گزینی صنایع و فعالیت‌های اقتصادی بزرگ در ایران از دورنمای رعایت شاخص‌های محیط‌زیستی و دسترسی به منابع آب پایدار برخوردار نبوده است. نهضت توسعه صنایع و کارخانجات فولاد و پتروشیمی در ایران و حتی صنایع سرامیک و فراوری سنگ که همگی نیاز به آب فراوان دارند، منطبق بر بخش

9. Centre of the United Nations Environment Programme (UNEP).

۲-۱. خدمات بندرگاهی و گذرگاهی (کریدور)

بهترین سواحل ایران، در منطقه جنوب شرق ایران است. سواحل مکران با نقطه کانونی آن، بندر چابهار، در بهترین موقعیت راهبردی و ژئوپلیتیکی قرار دارد. بندر چابهار در نزدیکی قطب‌های اقتصادی شبه‌قاره هند و در مرحله بعد جنوب شرق آسیا و به‌خصوص چین و حد واسط و پل ارتباطی شبه‌قاره هند و جنوب شرق جنوب آسیا با آسیای مرکزی و روسیه است (ویسی، ۱۳۹۶: ۱۰۱).

هند برای ادامه روند رو به رشد اقتصاد خود «استراتژی نگاه به شمال» را برای دستیابی به بازارهای بزرگ اوراسیا اتخاذ کرده است (ویسی، ۱۴۰۰: ۲۱۷). به‌صورت سنتی، روابط تجاری و بازرگانی کشورهای جنوب آسیا به‌طور مشخص هند با کشورهای شمال اوراسیا و به‌طور مشخص روسیه از مسیر اقیانوسی صورت می‌گیرد. به‌گونه‌ای که مسیر دریایی بین بندر بمبئی با بندر سن‌پترزبورگ یا آرخانگلسک از مسیر اقیانوس هند، خلیج عدن، دریای سرخ، کانال سوئز، دریای مدیترانه و دریای سیاه و یا در ادامه از مسیر تنگه جبل‌الطارق و شمال اروپا و سواحل غربی روسیه صورت می‌گیرد و قریب به ۱۶ هزار کیلومتر طول دارد. این در حالی است که مسیر خشکی‌ای که بتواند شمال و جنوب اوراسیا را به هم متصل بکند می‌تواند مسائل هزینه‌ای و زمان را کاهش دهد و به‌صرفه‌تر باشد. نزدیک‌ترین فاصله و امن‌ترین مسیر در فضای آشفته و ناامن خاورمیانه مسیر ایران است که علاوه‌بر اتصال شمال و جنوب اوراسیا می‌تواند کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی را نیز به بازارهای بین‌المللی و آب‌های آزاد متصل کند. نزدیک‌ترین نقطه و استراتژیک‌ترین بندرگاه در جنوب ایران به دلیل عدم وابستگی به تنگه هرمز و قرارگیری بر کرانه‌های اقیانوسی و

نزدیکی به شبه‌قاره هند، بندر چابهار است که نقطه مبدأ در کریدور ابرخشکی اوراسیا برای اتصال به شمال است. ارتباط کشورهای شاخ آفریقا و شرق آفریقا با کشورهای مرکزی اوراسیا نیز نیازمند گذر از این کریدور است.

مشارکت هند در پروژه کریدور جنوبی‌شمالی ایران و توسعه بندر چابهار به هند کمک می‌کند تا صادرات خود را به ایران افزایش دهد و درعین حال از هزینه ترابری کالاهای صادراتی خود از طریق این کریدور به آسیای مرکزی، روسیه و اروپای شرقی به میزان ۳۰ تا ۴۰ درصد کاهش دهد. اتصال بندر بمبئی هند به کشورهای مستقل مشترک‌المنافع از طریق سرزمین ایران برای هر ۱۵ تن کالا حدود ۲۵۰۰ دلار صرفه‌جویی ارزی نسبت به مسیر اقیانوسی خواهد داشت (پاتنایک، ۲۰۱۶). همچنین وارد کردن فراورده‌های معدنی از کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان از این مسیر، دیگر هدف هندی‌ها از سرمایه‌گذاری در چابهار و فعال‌سازی کریدور جنوب‌شمال است. قرابت فرهنگی و وابستگی فضایی کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان به فضای سرزمینی ایران و منطقه مکران ضرورتی غیرقابل‌انکار است (فاطمی‌نژاد و هاشمی، ۱۳۹۵؛ یوسف‌زهی و سینایی، ۱۴۰۰). در این میان، دولت ایران امیدوار است با تکمیل پروژه کریدور جنوبی‌شمالی از مبدأ چابهار درآمدهای ارزی پایداری را برای ایران در پی داشته باشد و علاوه‌بر ارتقای جایگاه بین‌المللی ایران، باعث توسعه شرق ایران شود.

در مجموع، اهمیت استراتژیک کریدور چابهار به‌گونه‌ای است که ۲ منطقه ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی جنوب آسیا و ۲ قلمرو سازمان همکاری سارک و شانگهای را به قلمرو آسیا مرکزی، اکو و دریای خزر و اروپای شرق متصل

نوسانات سطح آب دریا در طی زمان‌های مختلف زمین‌شناسی، فرایندهای هوازگی و فرسایش و نیز نیروهای زمین‌ساختی ناشی از زون فرورانش، ساختارها و پدیده‌های منحصربه‌فردی دارد. شاید بتوان گفت که در منطقه چابهار عوامل مختلف طبیعی دست به دست هم داده‌اند تا این ساختارها و پدیده‌های جذاب را ایجاد کنند. در بین اشکال و ساختارهای طبیعی، می‌توان از کوه‌های بد لند یا کلوت مانند، گل‌فشان‌ها، پادگانه‌ها و سواحل صخره‌ای، تپه‌های ماسه‌ای، اشکال قارچی‌شکل و کندویی، لایه‌بندی‌های متناوب و توالی‌های رسوبی، دودکش جن، تختگاه دیو و ده‌ها نمونه دیگر را نام برد که هریک خود نمایشی زیبا از فعالیت‌های رخ‌داده در طول سالیان دراز است (احراری رودی و خرگردی، ۱۳۸۷: ۴۷). دسترسی مستقیم به آب‌ها اقیانوسی و وجود موج‌های بلند و خروشان زمینه بسیار مساعدی برای ورزش‌های آبی و از جمله موج‌سواری را فراهم کرده است. از محدود نقاطی از منطقه بزرگ خاورمیانه و خلیج فارس که دسترسی مستقیم به آب‌های اقیانوسی دارد و می‌توان از آن برای برگزاری مسابقات بین‌المللی و جشنواره‌های بزرگ موج‌سواری و ورزش‌های آبی بادبانی استفاده کرد، سواحل مکران و چابهار است. در فصل زمستان و پاییز، زمانی که بسیاری از مناطق ایران سرد است و گردشگری رونقی ندارد این منطقه بهترین زمان برای فعالیت‌های گردشگری و رونق صنعت توریسم است. زمینه‌ها و توان‌های بسیار زیاد مرتبط با صنعت آبزیان، پرورش و صید و ایجاد زمینه برای گردشگری و نمایش آبزیان و آکواریوم‌های طبیعی دیگر ظرفیت طبیعی در این منطقه است که بکر مانده است. وجود منطقه آزاد تجاری، بازارهای خرید، خرده‌فروشی‌ها و اجناس باکیفیت می‌تواند انگیزه مضاعفی برای گردشگران ایجاد کند. علاوه بر آن، موقعیت مکانی

می‌کند. نزدیکی بندر چابهار به مهم‌ترین مسیر ترانزیت دریای جهان در تنگه هرمز و دریای عمان می‌تواند به‌عنوان هاب تجاری منطقه‌ای، ۳ منطقه بزرگ آسیای جنوبی، خاورمیانه و آسیای مرکزی را به هم پیوند دهد. بنابراین، ایران نیازمند اتخاذ نگاه راهبردی دریایی و بندری در سواحل جنوب شرق خود و جذب سرمایه‌گذاری‌های بین‌المللی برای توسعه زیرساخت‌های بندرگاهی است که می‌تواند عواید بسیار خوبی در وهله نخست در مسائل اقتصادی و بازرگانی و سپس در مسائل ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک و تأمین امنیت پایدار خود در پیوند با بازارهای جهانی برقرار کند.

۳-۱. قطب صنعت گردشگری و سرگرمی

گردشگری تنها مؤلفه توسعه‌ساز است که بخش بیشتری از جامعه را درگیر می‌کند و زمینه را برای توسعه همه‌جانبه و متوازن برای منطقه فراهم می‌کند. بازار گردشگری بسیار وسیع و همه‌جانبه است و باعث درگیر شدن بخش‌های مختلف حمل‌ونقل، بازار خرده‌فروشی، اقامتگاه‌ها، مراکز فروش مواد غذایی و رستوران‌ها، مراکز خدماتی، مراکز فرهنگی، مراکز ورزشی، مراکز مذهبی و نظایر آن برای تأمین نیازهای گردشگران می‌شود که این تأثیر مستقیمی بر رونق فراگیر منطقه‌ای خواهد داشت و عاملی مهم در توسعه متوازن منطقه‌ی به حساب خواهد آمد.

جاذبه‌های متعدد اکوتوریستی و طبیعی و جاذبه‌های فرهنگی و اجتماعی سواحل مکران و به‌خصوص در منطقه چابهار و کنارک زمینه مساعی برای رشد صنعت گردشگری فراهم کرده است. منطقه چابهار از جمله مناطقی از ایران است که به دلیل شرایط خاص اقلیمی و زمین‌شناسی از جمله

به بازارهای جهانی عرضه می‌کند. ایران صنایع مهم پالایشگاهی و پتروشیمی را عمدتاً در آبادان، بندر امام و عسلویه مستقر کرده است و بر همین اساس برای عرضه محصولات خود به بازارهای جهانی وابستگی کاملی به تنگه هرمز دارد. ایران تنها کشور منطقه خلیج فارس است که وابستگی صددرصد به تنگه هرمز برای صادرات محصولات نفتی دارد. چراکه سایر کشورهای منطقه خلیج فارس از طریق احداث خط لوله امکان صادرات بخشی از تولیدات نفتی خود به دریاهای اطراف نظیر دریای مدیترانه و دریای سرخ را دارند (حافظنیا، ۱۳۸۴: ۳۴۲). بنابراین، در صورتی که امنیت منطقه پرخطر خلیج فارس و به‌ویژه تنگه هرمز تهدید شود، منافع ایران بیش از دیگر کشورها به خطر خواهد افتاد. از منظر آمایش سرزمین و به لحاظ استراتژیک و بهینه بودن اقتصادی برای دسترسی به بازارهای بزرگ مصرف و کاهش وابستگی به خلیج فارس و تنگه هرمز به‌عنوان منطقه پرخطر، شایسته است ایران یکی از اسکله‌های بزرگ صادرات نفت خود و پردیس زنجیره فراوری نفت و گاز و صنایع پالایشگاهی و پتروشیمی را در سواحل مکران مکان‌یابی کند و آن را توسعه دهد. این یک فرصت عظیم است که فقط پیش‌روی ایران است و هیچ‌یک از کشورهای نفتی خلیج فارس و خاورمیانه چنین امکانی را ندارند. ایران می‌تواند با احداث خط لوله‌های بزرگ، نفت و گاز را از میادین نفت و گاز خلیج فارس و جنوب ایران به منطقه ساحلی اقیانوسی مکران (جاسک، کنارک و چابهار) انتقال دهد و یک مزیت ژئواکونومیکی برای دسترسی آسان و ارزان‌تر به بازارهای بزرگ مصرف آسیایی فراهم کند و از رقبای نفتی خود در منطقه پیشی بگیرد.

و واقع شدن بر سر راه کشورهای شبه‌قاره هند، جمهوری‌های آسیای مرکزی، افغانستان و همجواری با منطقه خلیج فارس و کشورهای عربی شبه‌جزیره عربستان می‌تواند به‌عنوان یک فرصت برای توسعه گردشگری در مناطق ساحلی چابهار و مکران باشد.

اگر قطر و امارات متحده عربی و به‌ویژه شیخ‌نشین دبی و ناحیه جبل علی می‌توانند در سواحل ماسه‌ای و سرزمین خشک و تفت‌داده جنوب خلیج فارس، تمدن شهری نوین و باشکوه و مراکز خدمات تفریحی و سرگرمی متنوع را ایجاد کنند که شهرت و اعتبار جهانی داشته باشد، سواحل مکران با اندازه‌های چندین برابر قطر و دبی و با موقعیت مکانی مناسب‌تر و سواحل بهتر اقیانوسی و استعداد اقلیمی و سرزمینی و تمدنی بهتر، ظرفیت بیشتری برای تبدیل شدن به قطب شهری و مرکز بزرگ گردشگری و تفریحی را دارد. فعال‌سازی آن‌ها نیازمند اتخاذ راهبرد و سیاست‌گذاری صحیح و کلان ملی و سپس سرمایه‌گذاری و جذب سرمایه‌های بین‌المللی است.

۱-۴. استقرار صنایع نفتی، پتروشیمی و معدنی

ایران یکی از مهم‌ترین کشورهای جهان در زمینه ذخایر و تولید نفت و گاز طبیعی است. مجموع ذخایر نفت و گاز، ایران را در بین تمام کشورهای جهان بی‌همتا کرده است (بریتیش پترولیوم، ۲۰۲۲). ذخایر بزرگ معدنی مس، سنگ آهن، سرب، روی، زغال‌سنگ و سنگ‌های ساختمانی، ایران را به بهشت معادن تبدیل کرده است. در این میان، مهم‌ترین بازار مصرف و قطب اقتصادی و صنعتی جهان، شبه‌قاره هند، جنوب شرق آسیا، آسیای شرقی و به‌ویژه چین، ژاپن و کره جنوبی است. ایران به‌طور سنتی، وابستگی زیادی به خلیج فارس و تنگه هرمز دارد و صادرات نفت خود را از بندر خارک

بیش از اندازه از ذخایر و سفره‌های آب‌های زیرزمینی خود آب برداشت کرده است. ذخایر استراتژیک آب ایران به شدت تهدید شده و حبابه‌های زیستی در فلات مرکزی ایران از بین رفته است. براین اساس، ایران از دهه گذشته به فکر شیرین‌سازی و انتقال آب از خلیج فارس به شهرها و به‌ویژه صنایع بزرگ آب‌بر در کرمان و یزد بوده است و اکنون در این چارچوب انتقال آب به گل‌گهر و مس سرچشمه فعال شده است. برنامه صحیح‌تر می‌تواند این باشد که ما صنایع را در سواحل اقیانوسی مکران مستقر کنیم که نیازمند پروژه‌های انتقال آب نباشیم. جایی که آب‌های دریای عمان و سواحل آن از تاب‌آوری و پایداری بالاتری نسبت به آب‌های کم‌عمق خلیج فارس برخوردار است و آسیب‌پذیری آن از نظر محیط‌زیستی کمتر است. به علاوه اینکه تراکم صنایع آلاینده و صنایع آب‌شیرین‌کن در خلیج فارس زیاد است و می‌تواند اکوسیستم خلیج فارس را با خطر مواجه کند. دور از انتظار نیست که در آینده به کمک فناوری هسته‌ای بتوان مقدار بسیار بیشتری آب دریا را شیرین‌سازی کرد و در خدمت توسعه مناطق ساحلی به کار گرفت.

۲. بحث و نتیجه‌گیری

سرزمین، ملت و نظام حکمرانی ایران با چالش‌های عدیده‌ای مواجه هستند که برخی از آن‌ها دچار وضعیت حاد شده است. تحریم، فساد اداری و سازمانی، تورم، توسعه نامتوازن و نابرابری و تنش‌های ژئوپلیتیکی و چالش‌های بین‌المللی برخی از آن‌ها هستند. اما در میان بحران‌های مختلف، ناپایداری زیست‌محیطی و تنش‌های آبی و مخاطرات اکولوژیکی شاید مهم‌ترین چالش باشد که حتی موجودیت و بقای تمدنی ایران را تهدید می‌کند. خشکسالی‌های مستمر و تغییرات آب‌وهوایی و

این مسئله در صنایع معدنی و سنگی نیز صادق است. کالاهای حجیم و فراوری آن‌ها و آب‌بر بودن این‌گونه صنایع و بازارهای اصلی صادراتی ایران که چین و جنوب و شرق آسیاست، ایجاب می‌کند که ایران برنامه‌ای ویژه برای استقرار صنایع معدنی در جنوب شرق ایران داشته باشد.

۱-۵. استقرار صنایع بزرگ آب‌شیرین‌کن

ایران به‌عنوان یکی از خشک‌ترین کشورهای جهان که با نیازهای فزاینده آبی و تنش‌های آبی زیادی مواجه است، به ناگزیر نیازمند شیرین‌سازی آب دریای برای مصارف آبی خود است. شیرین‌سازی آب دریا اگرچه با هزینه و همراه با پساب است، اما یک ضرورت و الزام در دوره معاصر و به‌ویژه در منطقه خشک خاورمیانه است. به‌طور کلی، نمک‌زدایی از آب دریا پرکاربردترین روش برای دستیابی به کمبود منابع آب شیرین است (زهانگ و همکاران، ۲۰۲۲). براساس گزارش انجمن جهانی انرژی اتمی، ظرفیت تولید آب‌شیرین‌کن‌ها در خاورمیانه به‌صورت فزاینده رو به افزایش است. سه‌چهارم آب شیرین مصرفی در اسرائیل از فرایند نم‌زدایی از آب به دست می‌آید. عربستان سعودی در سال ۲۰۱۱ بیش از ۳ میلیون متر مکعب آب در روز از ۲۷ کارخانه شیرین‌سازی آب که ۷۰ درصد نیاز کشور است، به دست آورده است. در این میان بیشتر وابستگی به شیرین‌سازی آب دریا متعلق به امارات متحده عربی است (انجمن هسته‌ای جهان، ۲۰۲۰). براساس گزارشی دیگر، پیش‌بینی شده است که تولید آب شیرین‌شده از دریا در خاورمیانه تا سال ۲۰۴۰ تقریباً ۱۴ برابر افزایش یابد (اژانس بین‌المللی انرژی، ۲۰۱۸: ۷۳). بر همین اساس است که کشورهای عربی حاشیه جنوبی خلیج فارس تقریباً اکثر نیازهای آبی خود را از آب‌شیرین‌کن تأمین می‌کنند. در مقابل، ایران

صنایع فرآوری نفت، گاز و پالایشی و پتروشیمی و اسکله‌های صادراتی، سرمایه‌گذاری در حوزه‌های صنایع گردشگری و سرگرمی، توسعه و اتصال سواحل مکران به شبکه ریلی و احداث شهر بین‌المللی فرودگاهی و احداث آزادراه ساحلی چابهار بندرعباس و احداث صنایع بزرگ آب‌شیرین‌کن مهم‌ترین زیرساخت‌های موردنیاز برای توسعه در سواحل مکران است. در این چارچوب، برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری و جذب سرمایه‌های بین‌المللی برای فعال‌سازی ظرفیت‌ها مکران می‌تواند مکران را تبدیل به دروازه امید و توسعه پایدار ایران کند و ایران را از وضعیت فرسایشی کنونی نجات دهد.

انتخاب و اجرای آمایش سرزمین و راهبرد دریایی برای توسعه سواحل مکران نه‌تنها می‌تواند باعث تولید امنیت و توسعه در جنوب شرق ایران شود، بلکه می‌تواند باعث تقویت جایگاه و مناسبات بین‌المللی ایران شود که می‌توان از آن به‌عنوان «دروازه امید و توسعه ایران» یاد کرد.

۱-۳. پیشنهادات سیاستی

ایران برای رسیدن به توسعه و استفاده از ظرفیت‌های منحصربه‌فرد منطقه مکران نیازمند بازنگری در استراتژی و رویکردهای کلان ملی است. آمایش سرزمین و راهبرد دریایی می‌تواند اقتصاد و توسعه را در اولویت نخست برنامه‌های ایران قرار دهد و در این مسیر، علاوه بر هموار شدن فرایند توسعه، زمینه‌ساز صلح و افزایش منزلت سیاسی و اجتماعی ایران در منطقه و عرصه بین‌المللی خواهد شد و زمینه ورود سرمایه‌گذاران خارجی به کشور را فراهم خواهد کرد. سیاست‌گذاری و ریل‌گذاری این رویکرد در حوزه اختیارات نهادهای دولتی، عمومی و حاکمیتی است.

سیاست‌های تحریمی و همراهی جامعه بین‌المللی با سیاست‌های ایالات متحده علیه ایران، اثر خطرات زیست‌محیطی و تنش‌های آبی را تشدید کرده است. سیاست‌های خوداتکایی و خودکفایی صنعتی و کشاورزی بدون جذب فناوری‌های نوین بهینه‌سازی آب و تداوم اتکا به نظام کشاورزی سنتی و سبک زندگی شهرگرایی مصرف‌گرا و نظام شهری قطبی و نخست‌شهری باعث تقویت چالش‌های پایدار ایران شده است. در چنین شرایطی و با وجود تحریم‌ها، تغییر رویکرد از نگاه خشکی پایه به نگرش راهبردی دریاپایه و ساحلی و بیرونی یک برون‌رفت است.

یکی از مهم‌ترین برنامه‌های توسعه براساس آمایش سرزمین و اتخاذ راهبرد دریایی، توجه و تمرکز بر سواحل اقیانوسی مکران است. سواحل مکران که دربرگیرنده شهرستان‌های دشتیاری، چابهار، کنارک، زراباد، جاسک و سیریک است یکی از مناطق کمتر توسعه‌یافته ایران است که تاکنون از ظرفیت‌های بی‌شمار آن استفاده نشده است. ظرفیت‌های ژئواستراتژیکی و راهبردی، توان‌های اقتصادی و بازرگانی و ترانزیتی، موقعیت برتر ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک، پتانسیل‌های بالای صید و صنعت شیلات، ظرفیت‌های عظیم گردشگری، دروازه ورود به اوراسیا و اتصال جمهوری‌های آسیای مرکزی و افغانستان به کشورهای ساحلی جهان و نزدیک به بازارهای جهانی بزرگ شبه‌قاره هند و آسیای شرقی که برابند آن می‌تواند اشتغال‌زایی و کارآفرینی گسترده را ایجاد کند، تنها بخشی از استعدادهای این منطقه است که می‌توان آن‌ها را فعال کرد و در خدمت توسعه منطقه‌ای و ملی به کار گرفت.

در چارچوب برنامه توسعه ایران براساس اصول آمایش سرزمین و راهبرد دریایی و ساحلی ایران، استقرار سکونتگاه‌های بزرگ شهری، مکان‌یابی

استقرار نیروی کار و سیاست‌های تشویقی مهاجرتی از کلانشهرهای مرکزی ایران برای انتخاب و استقرار در سکونتگاه‌ها و شهرهای ساحلی منطقه مکران بخشی از برنامه توسعه مکران خواهد بود.

ارائه خدمات پایانه‌ای، تعمیرگاهی و سوخت‌رسانی (بانکرینگ^{۱۰}) به شناورها و کشتی‌های بزرگ محدوده اقیانوس هند در سواحل مکران به هاب‌سازی این منطقه کمک شایانی خواهد کرد.

ترغیب و زمینه‌سازی جهت جذب سرمایه‌گذاری کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی، افغانستان و کشورهای هند و روسیه در زیرساخت‌های منطقه مکران به شرط استفاده از خدمات بندرگاهی و ترانزیتی سواحل و سرزمین ایران در دوره‌ای معین از سیاست‌های مهم برنامه توسعه مکران خواهد بود. وزارت خارجه و دیپلماسی اقتصادی در این تحقیق این امر دارای مسئولیت هستند.

خواهرخواندگی چابهار با بندر بزرگ و مهم اوراسیا و شبه‌قاره هند و جنوب شرق آسیا و آفریقا و تلاش برای ایجاد شبکه بندری با محوریت چابهار می‌تواند بر توسعه مکران تأثیرگذار باشد.

ملاحظات اخلاقی

پیروی از اصول اخلاق پژوهش

تمام اصول اخلاقی در این پژوهش رعایت شده است.

حامی مالی

بخشی از هزینه‌های این پژوهش با حمایت مالی دانشگاه پیام نور انجام شده است.

10. Bunkering

در راهبرد آمایش سرزمین و دریاگرایی، می‌بایست برنامه جامع توسعه سواحل مکران تهیه شود و فراخوان جذب سرمایه‌گذاری بین‌المللی داده شود. توسعه مگاپورت چابهار و جاسک، فرودگاه بین‌المللی و هاب هوایی کنارک، آزاد راه ساحلی چابهار - بندرعباس، راه‌آهن چابهار - مشهد، انتقال خط لوله انرژی از خلیج فارس به اسکله بزرگ صادرات نفتی و گازی در جاسک یا چابهار، توسعه زنجیره سکونتگاه‌های شهری، مراکز خدمات گردشگری، استقرار صنایع آب‌شیرین‌کن و استقرار صنایع غذایی دریایی در نوار ساحلی باید از ارکان برنامه جامع توسعه مکران باشد. جدیت، هماهنگی و هم افزایی وزارت صنعت و معدن و تجارت، وزارت نفت، وزارت مسکن و شهرسازی و سازمان مناطق آزاد برای تحقق این سیاست الزامی است.

بندر چابهار می‌بایست به‌عنوان پایتخت تجاری و بازرگانی ایران انتخاب شود و دفاتر مرکزی نهادها و سازمانهای تجاری و بازرگانی، مناطق آزاد تجاری، شیلات، کشتی‌سازی، کشتیرانی و دریانوردی در سطح ملی و دفاتر منطقه‌ای با اختیارات ویژه در حوزه گردشگری، راه و ترابری و انرژی جهت تصمیم‌سازی و تسهیل ارائه خدمات به‌دور از پیچیدگی بوروکراسی نظام متمرکز در این بندر مستقر شوند. در این راستا، باید موانع قانونی در مجلس شورای اسلامی برطرف شود و دولت اراده لازم برای اجرای آن را داشته باشد.

مدیریت یکپارچه سواحل مکران لازمه توسعه این منطقه است. مدل مدیریت یکپارچه یا در نظام مدیریت یکپارچه منطقه آزاد مکران و یا ارتقای تقسیمات سیاسی اداری این منطقه به سطح استان قابل تحقق است. توسعه منطقه مکران بدون مدیریت یکپارچه سواحل مکران دور از انتظار است.

تعارض منافع

بنابر اظهار نویسنده مقاله تعارض منافع نداشته است.

منابع فارسی

- زیاری، ک. (۱۳۷۹)، سنجش درجه توسعه یافتگی فرهنگی استانهای ایران. نامه علوم اجتماعی، ۱۶ (۱۶)، ۹۱-۱۰۴.
- فاطمی نژاد، س. ا.، و هاشمی، م. ر. (۱۳۹۵)، منطقه‌گرایی ایران و آسیای مرکزی در پرتو جهانی شدن: طرحی برای جامعه بین الملل منطقه‌ای؟، مطالعات راهبردی سیاستگذاری عمومی، ۲۱(۱۶)، ۱۴۴-۱۲۳.
- متقی، ا.، و متقی، س. (۱۳۹۲)، بررسی توسعه مکانی و فضایی خدمات بهداشتی و درمانی در استانهای مختلف کشور ایران. مطالعات توسعه اجتماعی ایران، ۵ (۲)، ۸۹-۸۳.
- متقی، ا.، افشار، ح.، و مالدار، ح. (۱۳۹۴)، اقتصاد سیاسی بین الملل و اهمیت سواحل مکران در منطقه‌گرایی ایران. فصلنامه جغرافیا، ۱۹(۸۵)، ۱۰۱-۸۵.
- محمودی، م. (۱۳۸۴)، راهبرد دریایی جمهوری اسلامی ایران. علوم و فنون نظامی، ۲(۴)، ۹۷-۸۰.
- مدنی پور، ع. (۱۳۸۱)، تهران ظهور یک کلاتشهر. تهران: انتشارات پردازش و برنامه ریزی شهری.
- مرکز آمار ایران. (۱۳۹۵)، سالنامه‌های آماری کشور. تهران: مرکز آمار ایران.
- یوسف زهی، ن.، و سینایی، و. (۱۴۰۰)، کشورداری اقتصادی ایران در قبال افغانستان (روایتی صدساله ۱۳۹۸-۱۲۹۸ش)، مطالعات راهبردی سیاستگذاری عمومی، ۱۱(۳۸)، ۱۵۴-۱۷۹.
- ویسی، ه. (۱۴۰۰)، بررسی رقابتهای ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک چین و هند در اوراسیا: کردیورهای ارتباطی و ژئوپلیتیک بنادر چابهار و گوادر. پژوهشهای جغرافیای انسانی، ۱(۱)، ۲۲۶-۲۱۳.
- ویسی، ه. (۱۳۹۶)، بررسی رقابتهای ژئوپلیتیکی و ژئواکونومی پاکستان و ایران در ایجاد کردیور جنوبی - شمالی اوراسیا: مزیتها و تهدیدها. ژئوپلیتیک، ۱۳(۴۵)، ۱۲۴-۱۰۱.
- احمدی پور، ز.، مختاری، ح.، افتخاری، ع. ر.، و وزین، ن. (۱۳۸۶)، بررسی روند شتاب توسعه یافتگی فضاهای سیاسی - اداری کشور مطالعه موردی: استانهای ایران در برنامه‌های اول تا سوم توسعه. فصلنامه ژئوپلیتیک، ۳ (۱)، ۴۹-۲۲.
- احمدی، س. ع.، و احمدی، ا. (۱۳۹۶)، بررسی توانمندی‌های راهبردی منطقه آزاد چابهار در راستای وزن ژئوپلیتیکی و قدرت ملی ایران (از منظر داخلی، منطقه‌ای و بین المللی). راهبرد، ۲۶(۸۳)، ۲۶۲-۲۳۵.
- اسلامی، ر.، و یوسف زهی، ن. (۱۳۹۷)، استراتژی‌های کارآمدسازی اقتصاد سیاسی منطقه‌ای افغانستان و ایران بر مبنای تحلیل سیستمی نقش بندر چابهار. مطالعات راهبردی سیاستگذاری عمومی، ۲۸(۲)، ۱۲۴-۹۵.
- امیری، ع. (۱۳۹۹)، تبیین نقش نیروی دریایی در قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران. فصلنامه ژئوپلیتیک، ۱۶ (۵۷)، ۱۸۲-۱۳۸.
- پاپلی یزدی، م. ح. (۱۳۷۲)، تمرکزگرایی و عدم تمرکزگرایی و اثرات آن: نمونه مسائل اداری. فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، ۲۹، ۱۹۱-۲۱۷.
- حافظ نیا، محمدرضا. (۱۳۸۴)، خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز. تهران: انتشارات سمت.
- حافظ نیا، م. ر.، و رومینا، ا. (۱۳۸۴)، تحلیل ظرفیتهای ژئوپلیتیک سواحل جنوب شرق ایران در راستای منافع ملی (فضای مورد غفلت). جغرافیا و توسعه، ۳(۶)، ۲۰-۵.
- حافظ نیا، م. ر.، علمدار، ا.، و رضایی سکه روانی، د. (۱۳۹۹)، نقش توسعه سواحل مکران و راهبرد دریازیرایی ایران بر توسعه محور شرق کشور. آمایش سیاسی فضا، ۲(۲)، ۸۱-۹۴.
- خلیلی، م.، منشادی، م.، و آزموده، ف. (۱۳۹۰)، بایستگی‌های ژئواکونومیک توسعه منطقه جنوب شرق. روابط خارجی، ۳(۴)، ۱۲۴-۸۱.

References

- Ahmadi, S. A., & Ahmadi, E. (2017). [Examining the strategic capabilities of Chabahar Free Zone in line with Iran's geopolitical weight and national power (from domestic, regional and international perspectives) (Persian)]. *Rahbord*, 26(83), 235-262. [Link]
- Ahmadipour, Z., Mokhtari, H. H., Rokn, A., & Vazin, N. (2007). [Study of the pace of development of political-administrative spaces In Iran case study: Iran's Provinces In 1St To 3Rd Development Plans (1989-2004) (Persian)]. *Geopolitical Quarterly*, 3(7), 22-49. [Link]
- Ahrari Roudi, M., & Shahrokhi Khargardi, Zh. (2008). [Geotourism in Chabahar (Persian)]. *Geosciences*, 17(67), 46-53. [Link]
- Amiri, A. (2020). [Explaining the role of the navy in exercising the maritime power of the Islamic Republic of Iran (Persian)]. *Geopolitics Quarterly*, 16(57), 138-182. [Link]
- bp Statistical Review of World Energy. (2022). Statistical review of world energy 2022. Retrieved from: [Link]
- Eslami, R., & Yosofzei, N. (2018). [Strategy efficiency political economy regional between Afghanistan and Iran in the basic of analysis system SWOT Chabahar Port (Persian)]. *Strategic Studies of Public Policy*, 8(28), 95-124. [Link]
- Gilpin, R. (1981). *War and change in world politics*. Cambridge: Cambridge University Press. [DOI:10.1017/CBO9780511664267]
- Goldstein, J. S. (1985). Kondratieff waves as war cycles. *International Studies Quarterly*, 29(4), 411-444. [DOI:10.2307/2600380]
- Hafeznia, M. R., & Roumina, E. (2005). [The analysis of geopolitics capacity of South-East Coasts Of Iran along commonweal: (The neglected area) (Persian)]. *Geography and Development*, 3(6), 5-20. [Link]
- Hafeznia, M. R. (2015). [*Persian Gulf and strategic role of strait of Hormuz* (Persian)]. Tehran: SAMT. [Link]
- Hafeznia, M., Alamdar, E., & Rezaei Seke Ravani, D. (2020). [The role of developing the Makran coast and Iran's marine orienteering strategy on the development of the Eastern Axis of the Country (Persian)]. *Political Organizing of Space*, 2(2), 81-94. [Link]
- Hashemi, M. (2017). [Iran-Central Asia regionalism in the shadow of globalaization: An outline for regional international society. (Persian)]. *Strategic Studies of Public Policy*, 6(21), 123-144. [Link]
- International Energy Agency. (2018). *World energy outlook special report*. Paris: International Energy Agency. [Link]
- Khalili, M., Manshadi, M., & Azmodeh, F. (2011). [The geo-economic necessity for the development of South-eastern Iran (Persian)]. *Foreign Relations*, 3(4), 81-124. [Link]
- Krassov, O. I. (2022). *Land ownership right in European Countries*. Moscow: Norma. [Link]
- Madanipour, A. (2002). [*Tehran: The emergence of a metropolis* (Persian)]. Tehran: Urban planning and processing company. [Link]
- Mahan, A. T. (1890). *The influence of sea power upon history, 1660-1783*. Boston: Little Brown and Company. [Link]
- Mahmoodi, M. (2006). [The Islamic Republic of Iran's marine strategy (Persian)]. *The Military Science and Tactics*, 2(4), 80-97. [Link]
- Mega, V. P. (2015). *Conscious coastal cities: Sustainability, blue green growth, and the politics of imagination*. Berlin: Springer. [DOI:10.1007/978-3-319-20218-1]
- Metternicht, G. (2018). *Land use and spatial planning: Enabling sustainable management of land resources*. Berlin: Springer. [Link]
- Modelski, G. (1987). *Long cycles in world politics*. Berlin: Springer. [Link]
- Morphet, J. (2010). *Effective practice in spatial planning*. London: Routledge. [DOI:10.4324/9780203851838]
- Motaghi, A., & Motaghi, S. (2013). [The inquiry of locational and spatial development of health and medicinal services in different provinces of Iran (Persian)]. *Journal of Iranian Social Development Studies*, 5(2), 83-89. [Link]
- Motaghi, A., Afshar, H., & Maldari, H. (2015). [International political economy and the significant of the makran coasts in Iran's Regionalism (Persian)]. *Geography (Regional Planning)*, 5(3), 85-101. [Link]

- Organski, A. F. K. (1968). *World politics*. New York: Knopf. [\[Link\]](#)
- Papoli Yazdi, M. H. (1993). [Decentralization and lack of decentralization and its effects (Persian)]. *Geographical Research*, 8(2), 191-217. [\[Link\]](#)
- Patnaik, A. (2016). *Central Asia: Geopolitics, security and stability*. London: Routledge. [\[DOI:10.4324/9781315636894\]](#)
- Spykman, N. J. (1942). *America's strategy in world politics: The United States and the balance of power*. New York: Harcourt, Brace and Company. [\[Link\]](#)
- Statistical Centre of Iran. (2016). [*Statistical yearbooks of the country* (Persian)]. Tehran: Statistical Centre of Iran. [\[Link\]](#)
- UNEP. (2012). *Green economy in a blue world*. Nairobi: United Nations Environment Programme. [\[Link\]](#)
- Veicy, H. (2021). [A study of geopolitical and geo-economic competitions of China and India in Eurasia: Connection corridors and geopolitics of Chabahar and Gwadar Ports (Persian)]. *Human Geography Research*, 53(1), 213-226. [\[Link\]](#)
- Veicy, H. (2017). [Investigation of the Geopolitical and Geo-economic Competitions of Pakistan and Iran to Create South-North Corridor of Eurasia: Preferences and Threats (Persian)]. *International Quarterly of Geopolitics*, 13(45), 101-124. [\[Link\]](#)
- World Nuclear Association. (2020). *Desalination*. London: World Nuclear Association. [\[Link\]](#)
- Yosefzhey, N., & Sinaee, V. (2021). [The economic statecraft of Iran development in Afghanistan and its effect on the development of both countries (Persian)]. *Journal Strategic Studies of Public Policy*, 11(38), 154-179. [\[Link\]](#)
- Zhang, X., Jiang, J., Yuan, F., Song, W., Li, J., Xing, D., et al. (2022). Estimation of water footprint in seawater desalination with reverse osmosis process. *Environmental Research*, 204(Pt D), 112374. [\[PMID\]](#)
- Ziyari, K. (2000). [Measuring the degree of cultural development of Iran's provinces (Persian)]. *Journal of Social Sciences Letter*, 16(16), 91-04. [\[Link\]](#)