

آمایش سرزمین دریای عمان

بنادر چابهار، جاسک، کنارک

(چشم اندازی به سوی توسعه و سازندگی مناطق محروم جنوب شرق کشور)

ماهنامه خلیج فارس و امنیت

نویسنده: روزبه پارساپور

انتشار از مرکز مطالعات خلیج فارس

خرداد ۱۳۸۹



چکیده

امروزه مناطق آزاد موفق تجاری دنیا با شفاف سازی فرآیندها و توجه به نیازهای کشور، خواسته های مشتریان و تحولات جهانی، محیط های امن و مجهزی را برای حضور فعالان اقتصادی و تجاری بین المللی و در واقع سرمایه گذاران مختلف فراهم آورده اند. در این بین، با تاکید بر اینکه کشور جمهوری اسلامی ایران در میان دو قطب بزرگ انرژی دنیا یعنی دریای خزر و خلیج فارس قرار گرفته است و همچنین دسترسی بی دغدغه به آبهای آزاد بین المللی در دریای عمان و دارا بودن پشتوانه نیروی کاری جوان، متأسفانه به دلایل گوناگونی همچون: هشت سال جنگ تحمیلی، فشارهای اقتصادی و سیاسی چند کشور صنعتی، تغییرات سیاسی خاورمیانه، عدم ثبات سیاسی کشورهای همسایه، گسترش تروریسم در منطقه و کم توجهی به مدیریت کارآمد ملی طی سالهای گذشته، موجب آن گردیده است که جمهوری اسلامی ایران نتواند با وجود پتانسیل های بالقوه فراوان به جایگاه ۱۰ یا ۱۵ کشور برتر اقتصادی و صنعتی جهان تبدیل گردد و نقش برتر منطقه ای خود را به نحو کامل ایفا نماید. از این رو تلاشهای سالهای اخیر برای احیای این خواست کلان ملی در برنامه ریزی های کشوری تبیین گردیده است. سند چشم انداز ایران ۱۴۰۴ و توجه به طرح ملی آمایش سرزمین با نگاهی روبه جلو در راه تبدیل شدن ایران به الگویی برای کشورهای در حال توسعه جهان میتواند موجبات پیشرفت اقتصادی، سیاسی و اجتماعی کشور و استانهای مختلف آنرا فراهم سازد. توسعه و رونق بنادر جنوب و مناطق محروم کشور نیز در راستای همین امر بشمار می آید. نقش تعیین کننده بنادر ایرانی دریای عمان و به ویژه بندر چابهار در زمینه توسعه حمل و نقل دریایی و ترانزیت کشور به عنوان دروازه ورودی توسعه کریدور شرق، بارها از سوی مسوولان سازمان بنادر و دریانوردی مورد تاکید قرار گرفته است، اما همچنان اقدامات کافی برای رسیدن به "بندر هاب" و جایگاه بندر برتر اقتصادی بندر چابهار و همچنین سرمایه گذاری قابل توجه در بنادر جاسک و کنارک صورت نگرفته و در بلاتکلیفی به سر می برند. در حقیقت باید اذعان داشت که ایران تاکنون نتوانسته است از ظرفیت های متعدد دریایی خود در مرزهای آبی جنوب بهره لازم را ببرد. این پتانسیل بالقوه که میتواند عامل مهمی در جهت رونق تجارت کل کشور باشد، متأسفانه هنوز از عدم توسعه مناسب و جایگاه نامطلوب جهانی رنج میبرد. هدف از این تحقیق بررسی طرح آمایش سرزمین، پتانسیلهای موجود و چالشهای پیش رو در اجرای توسعه پایدار در مناطق چابهار، جاسک، کنارک و در نگاه کلان تر منطقه سواحل جنوب شرقی (دریای عمان) می باشد.

مقدمه

جمهوری اسلامی ایران؛ به دلیل موقعیت ترانزیتی بسیار مناسب و قرار گرفتن در موقعیت ژئوپلیتیک خاورمیانه، در مقایسه با کشورهای همجوار، دارای شبکه حمل و نقل و ناوگان مناسب و کارآمدی است. قرار داشتن در محدوده مناطق نفت خیز جهان از جمله حوزه نفتی خزر و خلیج فارس ایفای نقش به عنوان پل ارتباطی میان کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه و قفقاز و افغانستان با آبهای آزاد و همچنین قرار داشتن در مسیر دالان شمال-جنوب و میانجی برقراری ارتباط ترانزیتی کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای میانه و قفقاز از یک سو و آسیای جنوبی، جنوب شرقی، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای حاشیه خلیج فارس از سوی دیگر و همچنین قرار گرفتن در مسیر ترانزیتی شرق-غرب یا جاده ابریشم و قابلیت برقراری ارتباط ترانزیتی خاور دور آسیای میانه با اروپا و آسیای غربی و شمال آفریقا تنها بخشی از مزایای ترانزیتی ایران با جهان آزاد میباشد. در این راستا به برخورداری از مرز خشکی و دریایی با ۱۵ کشور جهان و یا قرار گرفتن در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاری‌های اقتصادی اکو نیز میتوان اشاره نمود.

با توجه به سیاست دولت خدمتگزار در ایجاد توازن در امر توسعه کشور و در نگاه کلان تر افزایش جایگاه و مقام و منزلت جهانی ایران با تکیه بر ظرفیت های مختلف کشور، عزم دولت جمهوری اسلامی ایران در توسعه محور شرق کشور و بهبود وضعیت اقتصادی، اجتماعی و امنیتی راسخ گردید و تأثیرات آن در توسعه محور ترانزیت کریدور شمال-جنوب، توسعه صادرات و واردات کشور، توسعه صنایع پایه در منطقه آزاد چابهار، امکان صدور فرآورده های نفتی، تامین امنیت منطقه با ایجاد اشتغال و کاهش قاچاق، امکان تبادل تجاری فعال بین کشورهای همجوار و افزایش ضریب امنیت نظامی، اقتصادی کشور با در نظر گرفتن احتمال خطرات ناخواسته برای بنادر خلیج فارس، نمود می یابد. بر اساس آماری که وزارت صنایع و معادن، برای شفاف سازی و رده بندی استانهای کشور از نظر توسعه یافتگی صنعتی و معدنی تهیه نموده است، متأسفانه استان سیستان و بلوچستان رتبه آخر را در امر توسعه و صنعت به خود اختصاص داده است. (وزارت صنایع و معادن، ۱۳۸۸) همین امر به عنوان یکی از چالشهای مهم در اجرای برنامه های درازمدت ایران توسعه یافته بشمار می رود. اگرچه تنها سیستان و بلوچستان نیازمند اجرای طرحهای توسعه و سازندگی در کشور محسوب نمی شود و مناطقی همچون هرمزگان، بوشهر، خراسان جنوبی، کهگیلویه و بویراحمر، کردستان نیز به عنوان استانهای محروم و نیمه محروم شناخته می شوند که به الطبع مشمول طرح های سازندگی و رفاه

اجتماعی و تقسیم عادلانه منابع می شوند، اما باتوجه به اقدامات چند سال اخیر دولت، به نظر می آید استان سیستان و بلوچستان در راس هرم سازندگی ایران اسلامی به عنوان محروم ترین منطقه از کشور قرار گرفته است و به همین منظور نیازمند بررسی و تحقیقات گسترده جهت رفع این نیازها و استفاده بهینه از ظرفیت های منطقه شرق می باشد. بی شک توسعه مناطق محرومی همچون سیستان و بلوچستان و هرمزگان به صورت زنجیر وار به چندین وزارتخانه دولتی همچون وزارت نفت، دفاع، مسکن، رفاه و راه و ترابری و همچنین برنامه ریزی کلان دولتی و البته همت ملی وابسته است، تا بتوان با همکاری یکدیگر ضمن فقرزدایی از منطقه موجبات توسعه آن را فراهم کنند. خوشبختانه مناطق دریایی جنوب ایران با همت دریادلان نیروهای مسلح در مقایسه با سایر نقاط دریایی جهان که گزارش های دزدان دریایی آن حتی از تنگه های معروف دنیا نیز شنیده میشود و در گزارش سازمان بین المللی دریانوردی نیز موجود است، از امنیت بسیار بالایی برخوردار است. البته حضور ناوهای نظامی ایالات متحده و مسائلی که برخی اوقات طبق مقررات و پروتکل های دریانوردی به عنوان مزاحمت های دریایی هرزگامی در دریای عمان و خلیج فارس برای ایران ایجاد میگردد، به عنوان یک چالش برای حضور مقتدرانه ایران در این مناطق محسوب میشود. اما با اینهمه این امنیت و آرامش پایداری که در آب های جنوب کشور حکمفرما می باشد، میتواند کلید توسعه و تجارت مناطق محروم جنوب، جنوب شرق و جنوب غرب کشور باشد. طبق تقسیمات جغرافیایی ۴ استان کشور در نوار ساحلی جنوب و ۳ استان در نوار ساحلی شمال قرار دارند که بالغ بر ۲۲/۵٪ جمعیت کل کشور را در خود جای داده اند هر چند درصد کمی از این جمعیت به طور مستقیم در جوار دریا زندگی کرده و از آن ارتزاق می کنند ولی زندگی بخش عمده ای از این جمعیت کم و بیش با دریا مرتبط بوده و از آن تاثیر می پذیرد که این امر جایگاه ویژه رونق و توسعه سواحل و بنادر جنوب کشور را نمایان می سازد. به طور کلی در سواحل مختلف کشورمان ۳۸۴ بندر وجود دارد که شامل بنادر و اسکله های بزرگ و کوچک و با کاربردهای مختلف است. اما بنادر بزرگ تجاری ایران شامل ۸ بندر (امیرآباد، انزلی، بوشهر، چابهار، امام، خرمشهر، نوشهر، شهید رجایی) با ۱۳۵ پست اسکله به طول ۲۳ کیلومتر است که بندر چابهار یکی از مهم ترین آنها می باشد. از آنجاکه سواحل، کرانه ای از آغاز تاریخ بشریت کانون و بستر تمدن ها و به لطف حضور انسان مرکز کسب و کار بوده اند، شایسته است با در نظر گرفتن سه مؤلفه اصلی مدیریت، بازاریابی و به دست آوردن بازارهای صادراتی، موفقیت در امر تجارت جهانی را برای کشور کسب نموده و موجبات پیشرفت و صعود جایگاه جهانی ایران اسلامی را مهیا نمود. به همین جهت استفاده بهینه از ظرفیت های دریای عمان و توسعه و سرمایه گذاری های آزاد در بنادر آن بایستی در چشم انداز طرح های کلان کشور قرار داشته باشد.

طرح آمایش سرزمین و ضرورت‌های آن

آنچه مسلم است بسیاری از مسائل و مشکلاتی که هم اکنون در زندگی شهری، افراد با آن برخورد دارند، ناشی از اعمالی است که آنها بر خلاف طبیعت منطقه خود انجام داده اند، بدین معنا که بدون آن که به اقتضای منابع طبیعی منطقه عمل کنند، به میل و خواسته خود به فعالیت پرداخته اند، نتیجه این امر آن شده است که اولاً منابع موجود در طبیعت را ضایع کرده اند، در صورتی که منابع به صورت نامحدود در دسترس انسان وجود ندارد. ثانیاً سیمای زیبای طبیعی منطقه به نحوی دگرگون شده، تغییر یافته که با ماهیت بافت و اقلیم آن جا مطابقت ندارد. ثالثاً، آداب و رسوم و سنن قدیمی منطقه با آداب و رسوم و ارزش هایی که بر اساس فعالیت های جدید به آن جا وارد شده برخورد داشته است و این موجب شده که فرهنگ اصیل و خودی مردم رو به زوال و نابودی به اصطلاح جامعه شناسان افراد در منطقه دچار از خود بیگانگی فرهنگی- معضلات اخلاقی و اجتماعی گوناگون شوند که این نیز می تواند افراد را دچار مشکلات روانی کند. برنامه ریزی آمایش استان ها به عنوان راحل مسائل و مشکلات اقتصادی، اجتماعی و توزیع نابرابر منابع و امکانات در چشم اندازی جمهوری اسلامی ایران مطرح می باشد. برنامه ریزی آمایشی به بررسی و مطالعه خصوصیات و ویژگی های کلی فضای استان و بازیافت قابلیت ها در نواحی مختلف آن راحلی برای ایجاد توزیع مناسب الگوهای توسعه و استقرار فعالیت های اقتصادی اجتماعی و فضایی را ارائه می نماید. آمایش سرزمین باید مشارکت جویانه، جامع نگر، کل گرا، هدفمند، دورنگر، آینده نگر، انعطاف پذیر، معطوف به اراده و دارای نگرش کیفی و استنتاج فضایی یا جغرافیایی باشد. آمایش سرزمین باید به شیوه ای اجرا شود که مشارکت اقشار مردم و نمایندگان سیاسی آنها را تضمین کند. (مومنی، دفتر برنامه ریزی منطقه ای)

الزامات تحقق طرح آمایش سرزمین در جهت توسعه بلندمدت کشور و مبتنی بر اصول مصوب آمایش سرزمین می باشد که شامل ملاحظات امنیتی و دفاعی، کارآیی و بازدهی اقتصادی، وحدت و یکپارچگی سرزمین ایران، گسترش عدالت اجتماعی و تعادل های منطقه ای، حفاظت محیط زیست و احیای منابع طبیعی، حفظ هویت اسلامی، ایرانی و حراست از میراث فرهنگی، تسهیل و تنظیم روابط درونی و بیرونی اقتصاد کشور، رفع محرومیتها، بخصوص در مناطق روستایی کشور تنظیم شده است. (ظوابط ملی آمایش سرزمین، ۱۳۸۳)

آنچه که از این سند چشم انداز تبیین می گردد، نوع نگاه آینده نگری دولت جمهوری اسلامی ایران بر اساس اصلاحات و پیشرفت کشور و ارتقای سطح اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی مردمان ایران می باشد که تنها در سایه تلاش و مدیریت بهینه در استفاده از منابع و تقویت زیرساختها میسر میگردد. در غیر این صورت باید اعتراف نمود که این طرح بی نتیجه و تنها به صورت یک تئوری ناکام باقی خواهد ماند. باتوجه به اینکه مهمترین خصوصیات آمایش سرزمین، جامع‌نگری، دوراندیشی، کل‌گرایی، کیفیت‌گرایی و سازماندهی فضای کل کشور است، میتوان گفت که اصلی‌ترین هدف آن نیز، توسعه پایدار کشور می باشد. توسعه به مفهوم متداول کنونی آن، پس از جنگ جهانی دوم رواج پیدا کرد که مصادف با بروز تغییرات گسترده در دیدگاه‌های نظری فلسفی و ظهور فیلسوفانی از آلمان و فرانسه و انگلیس و یا حتی آمریکا، رواج پیدا کرد. تمام این نظریات متفق القول اند که باید اوضاع و شرایط موجود کشور بهبود پیدا بکند و لذا همه تعاریف، مفاهیم و فرایندها نیازمند یک بازنگری اساسی است. درمبحث توسعه دو واژگان معنای متفاوتی دارد. "توسعه اقتصادی" و "رشد اقتصادی". اگرچه هر دو به توسعه‌ی فیزیکی نظر دارند. اما توسعه اقتصادی همه جوانب توسعه و تاثیر پذیری و تاثیر گذاری از محیط و مفاهیم دیگر را نیز به عنوان مکمل مورد بررسی قرار می دهد. در سنجش سطح توسعه نیز شاخص‌های کمی مد نظر است. همه‌ی این بررسی‌ها نهایتاً به توسعه شاخص‌های اجتماعی منجر می شود. برخی البته توسعه را پدیده‌ای چند بعدی، پویا و شامل جنبه‌های گوناگون اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی جامعه می دانند و هرگونه طرح را که براساس آن باید شاخص‌ها را در مسیر تغییر قرار دهد می بیاستی بر این تعریف کلی استوار باشد. این تعریف از دیدگاه این صاحب نظران هیچ تقدم و تاخیری را در ارتباط با فرهنگ و اقتصاد قبول ندارند و این دو را لازم و ملزوم یکدیگر تلقی می کنند.

روند شتابان رشد جمعیت ایران به ویژه در دهه ۵۰ و ۶۰ شمسی، دولتمردان و برنامه ریزان کشور را در مقابل انبوهی از نیازهای اساسی، خدماتی و زیربنایی قرار داد که به تبع آن سیاست‌ها و برنامه‌های متعددی در قالب طرح‌های عمرانی در کشور برای پاسخگویی به این نیازها به اجرا در آمد که بازخوانی آن به صورت فعالیت‌ها و سکونتگاه‌های متعدد در پهنه سرزمین نمایان شده است. به این ترتیب چشم اندازهای توسعه کشور در خلال چند دهه اخیر و تحت تاثیر این تحولات کمی و کیفی، دگرگونی‌های عمیقی را تجربه کرده و جغرافیایی را متفاوت تر از گذشته در کشور رقم زده است. حاصل این تحولات باعث توزیع ناموزون فعالیت‌ها و سکونتگاه‌ها در کشور شده است که تحلیل آنها در برنامه ریزی‌های آمایش حائز اهمیت است.

البته در تحلیل ساختار فضایی کشور نمی‌توان تنها سیاست‌ها و برنامه‌های گذشته را مقصر قلمداد کرد زیرا بخشی از این عدم تعادل‌های فضایی ناشی از شرایط طبیعی حاکم بر کشور (شرایط اقلیمی و توپوگرافیک کشور) نیز هست. در واقع عوامل اصلی شکل‌دهی به ساختار فضایی کشور را در دو گروه عوامل غیر ارادی و ارادی میتوان طبقه‌بندی نمود. عوامل غیر ارادی به آن گروه از عوامل اطلاق میشود که اراده بشر حداقل در شرایط حاضر نقش تعیین‌کننده‌ای در دگرگونی و تحول آن ندارد. این عوامل نیز به نوبه خود به دو گروه جغرافیای طبیعی و پیشینه تاریخی طبقه‌بندی میشود. عوامل ارادی به عواملی اطلاق میشود که تحت تاثیر اراده آدمی و تبعیت از سیاست‌ها و برنامه‌های اتخاذ شده باعث تکوین، تکامل و مکان‌گزینی فعالیت‌ها در پهنه سرزمین میشوند. این عوامل به نوبه خود به سه گروه اقتصادی و اجتماعی، الزام‌های امنیتی و دفاعی و عوامل منبعت از تحولات فراملی طبقه‌بندی میشوند. بر اساس این، توزیع جمعیت و فعالیت‌ها در کشور تحت تاثیر مجموعه‌ای از عوامل ارادی و غیر ارادی قابل توجیه است. توزیع ناموزون فعالیت‌ها در پهنه سرزمین که گاه ناشی از عدم قابلیت‌های طبیعی یا به دلیل سیاست‌های ارادی چنده دهه گذشته دولت بوده است، موجب عدم تعادل در توزیع فضایی جمعیت در بین مناطق و درون مناطق در کشور شده است. این عدم تعادل‌ها چه در بعد کیفی و چه در بعد کمی بین جوامع شهری و جوامع روستایی به طور کامل مشهود است. (گزارش توجیهی اصول آمایش، ۱۳۷۷، ۸۰). به تبعیت از تحولات یادشده توزیع و پراکنش جمعیت در پهنه کشور، دوگانگی زیادی را نمایان می‌سازد. حدود ۹۰٪ جمعیت ایران در دامنه‌های دو سلسله جبال البرز و زاگرس در منطقه‌ای حدود ۴۵ درصدی از کل سرزمین ساکن هستند و ۱۰٪ بقیه در ۵۵٪ از نواحی خشک مرکزی، جنوبی و شرقی سکونت دارند. (تحلیل وضع آمایش، ۱۳۷۷)

همچنین در سطح کلان حدود ۱۷.۵٪ از کل جمعیت شهرنشینی کشور به صورت نامناسب در شهر تهران متمرکز شده‌اند و قریب به ۴۰٪ از جمعیت شهری کشور نیز در ۹ شهر بزرگ، حدود ۴۰٪ در شهرهای متوسط و ۲۰٪ جمعیت نیز در شهرهای کوچک کمتر از ۵۰ هزار نفر سکونت کرده‌اند. توزیع فعالیت‌ها نیز در پهنه کشور به دلیل سیاست‌های اتخاذ شده در گذشته مانند توزیع مراکز جمعیتی عدم تعادل‌های زیادی را نمایان می‌سازد. اتخاذ سیاست‌های توسعه قطب‌های رشد در برنامه‌های گذشته موجب قطبی شدن فضای کشور و تمرکز صنایع در بخش‌های خاصی شده است. همین امر نیز موجب عدم رضایت ملی در توزیع برابر منابع میگردد و به الطبع رشد نرخ مهاجرت از شهرستانها به استانهای بزرگ را به شدت افزایش میدهد. این روگام نهادن در راه مدیریت بهینه منابع و استفاده از ظرفیت‌های مختلف کشور امری ضروری می‌باشد. بررسی ساختار فضایی کشور حکایت از آن دارد که هرچند موضوع بهره‌برداری بهینه از سرزمین، استفاده

از قابلیت های مناطق مختلف کشور در چارچوب تقسیم کار ملی و تمرکززدایی از مناطق پرتراکم کشور در قالب برنامه ریزی آمایش سرزمین همواره یکی از مهم ترین دغدغه های برنامه ریزان کشور ما بوده است، اما در حقیقت این برنامه ها تا امروز نتوانسته است در چارچوب برنامه های میان مدت توسعه کشور به شکل مناسب عملیاتی شود.

جایگاه ویژه اقتصادی بنادر دریای عمان

دریای عمان دریای جنوب شرقی ایران است که در حقیقت ادامه اقیانوس هند بشمار میرود. از شمال به سواحل مکران ایران و از جنوب به دریای عربستان و کشور عمان محدود است و مدار رأس السرطان از جنوب آن می گذرد. عرض آن از دماغه حد، در شمال شرقی کشور عمان، تا بندر گواتر، در منتهی الیه جنوب شرقی ایران (در مرز ایران و پاکستان)، حدود ۳۲۰ کیلومتر و طول آن حدود ۵۶۰ کیلومتر است. در شمال غربی از طریق تنگه استراتژیک هرمز، در شمال شبه جزیره مُسندَم (رأس مسندم)، به خلیج فارس یکی از مهم ترین کانونهای تامین انرژی جهان می پیوندد. بندرهای ایران در دریای عمان شامل جاسک و چابهار و کنارک می شود و در قسمت جنوبی (در سواحل کشور عمان) صُور، مسقط، مَطْرَح، خابورَه و صُحار است. جزایر قشم و هرمز در جانب شمال غربی آن، در مدخل خلیج فارس، و بندرعباس در ساحل ایران در چهارده کیلومتری شمال غربی جزیره هرمز قرار دارد. از قدیم در ساحل جنوبی آن، کشور مَزُون (نام فارسی عمان) قرار داشت که مرکز آن صحار بود و ظاهراً نخستین ساکنان آن از اقوام غیر عرب بودند.

موقعیت جغرافیایی و استراتژیک سواحل دریای مکران به دلیل قرار گرفتن در خارج از خلیج فارس و تنگه هرمز که آنرا کمتر در معرض تنش های منطقه ای و بین المللی خلیج فارس قرار می دهد و همچنین به دلیل آنکه دریای عمان، بخشی از راه مواصلاتی خلیج فارس و مناطق نفت خیز آن با اقیانوس هند، شرق دور، آفریقای شرقی، دریای مدیترانه و اروپاست، از نظر اقتصادی و سوق الجیشی اهمیت بسیار دارد. سه بندر چابهار، جاسک، کنارک که به صورت خطی در سواحل مکران ایران قرار گرفته است به عنوان بنادر آبهای آزاد ایران شناخته و دارای اهمیت ویژه ای می باشند. بندر چابهار بعنوان یکی از بنادر مهم در جنوب ایران و در بخش شمالی دریای عمان قرار گرفته است. این بندر بعلت موقعیت استراتژیک و دستیابی به آبهای آزاد بین المللی و ظرفیت ۷۰۰۰۰ تنی پس از بندر ۸۰۰۰۰ تنی شهید رجایی میتواند از جایگاه ویژه ای در مبادلات ایران با سایر کشورهای منطقه برخوردار باشد و به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران شناخته میشود. از سوی

دیگر این بندر بعثت نزدیکی به کشورهای نظیر افغانستان، پاکستان و آسیای میانه، در آینده ای نزدیک با اتصال به شبکه ریلی کشور اهمیت ویژه ای در ترانزیت کالا به این کشورها خواهد داشت. همچنین این بندر بعنوان تنها بندر اقیانوسی ایران، یکی از نقاط کلیدی در حاشیه خلیج فارس و دریای عمان بوده و در کریدور شمال-جنوب نقش مهمی ایفا خواهد کرد. همچنین این بندر در مسیر ترانزیتی شرق-غرب قرار گرفته و فوریت‌های مختلف اقتصادی و جغرافیایی در زمینه ترانزیت و ترانشیب می باشد. باتوجه به موقعیت ویژه این منطقه که به آن اشاره گردید، به جرات میتوان گفت که توسعه بنادر دریای عمان و تبدیل کردن آنها به بنادر هاب منطقه ای، میتواند آغازی برای پایان و خروج شرق کشور از بن بست های موجود اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی باشد. در این راستا میتوان به برخی از مزیت های اختصاصی سرمایه گذاری این بنادر در زیر اشاره نمود:

- ۱- موقعیت جغرافیایی مناسب به جهت قرار گرفتن در کنار آب راه های بین المللی
 - ۲- نزدیکترین مسیر به کشورهای افغانستان و آسیای میانه برای ترانزیت کالا
 - ۳- دسترسی به امکانات حمل و نقل هوایی از طریق فرودگاه با پذیرش هواپیماهای پهن پیکر
 - ۴- دسترسی به بازار ۳۵۰ میلیون نفری کشورهای افغانستان و پاکستان و آسیای میانه
 - ۵- قابلیت پهلوگیری کشتی های بزرگ در اسکله های موجود
 - ۶- وجود آب و برق، ارتباطات و سوخت ارزان قیمت
 - ۷- پایین بودن دستمزدها و امکان تامین نیروی انسانی از منطقه
 - ۸- پایین بودن اکثر تعرفه ها در مقایسه با مناطق آزاد مشابه
 - ۹- دسترسی به سردخانه و انبارهای بزرگ مسقف
 - ۱۰- فراهم بودن زمینه های مناسب تولید و پردازش کالاهای صنعتی و تبدیلی برای صادرات
 - ۱۱- مجاورت شهرستان چابهار و کنارک با جمعیت حدود ۲۲۰ هزار نفر و مردمی سازگار و مهمان نواز
 - ۱۲- امکان بهره مندی از سند مالکیت رسمی کشوری برای خریداران اراضی منطقه
 - ۱۳- قابلیت استفاده از تسهیلات بانکی با استفاده از اسناد اراضی و یا قراردادهای سه جانبه
 - ۱۴- مکان خریداری زمین و سوله به صورت اقساط بدون کارمزد
 - ۱۵- صدور قبض انبار تفکیکی و قابل معامله در منطقه
 - ۱۶- اعطاء تخفیف ویژه برای واردات کالا از طریق چابهار به داخل کشور به استناد مصوبه هیات وزیران
- (رحیمی، ۲، ۱۳۸۸)

بنادر چابهار، جاسک، کنارک

منطقه آزاد چابهار با مساحت ۱۴ هزار هکتار در منتهی‌الیه جنوب شرقی ایران در ۲۵ درجه و ۲۰ دقیقه عرض شمالی و ۶۰ درجه و ۲۷ دقیقه طول شرقی در شرق خلیج چابهار و در کنار آبهای دریای عمان قرار دارد. این منطقه به‌وسیله شبکه حمل و نقل زمینی و هوایی از شمال به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، از شرق به پاکستان و از جنوب به اقیانوس هند اتصال می‌یابد. دسترسی مستقیم به آبهای آزاد و قراردادن در خارج از خلیج فارس و همین‌طور عدم آسیب پذیری در مواقع بروز بحران، موقعیت استراتژیکی را برای ایجاد یک گذرگاه ارتباطی بین کشورهای آسیای میانه و سایر کشورهای جهان فراهم آورده‌است. بندر چابهار به دلیل موقعیت راهبردی، که نزدیکترین راه دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه (افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان) به آبهای آزاد است از اهمیت فراوانی برخوردار است و سازندگی و سرمایه‌گذاری فراوانی مد نظر است که در آن صورت گیرد؛ از جمله ساخت اسکله و افزایش گنجایش بارگیری کشتی‌های اقیانوس پیما و ساخت راه‌آهن به سوی آسیای میانه و احداث فرودگاه بین‌المللی. این بندر یکی از مهمترین چهارراه‌های کریدور شمال-جنوب بازرگانی جهانی است. ویرانه قلعه پرتغالی‌ها در یکی از روستاهای این بندر (تیس) در پنج کیلومتری چابهار واقع شده است، گواه رونق دریانوردی و اهمیت استراتژیکی این خطه از بلوچستان در روزگاران است که دول استعمارگر و تجارت پیشه اروپا بازارهای چین، هندوستان و بطور کلی شرق را جایگاه مناسب عرضه کالا و مصنوعات خود دانسته و حفظ و تسلط بر آنها را جزئی از سیاستهای استعماری و سلطه جویانه خود قلمداد می‌کردند. در سال ۱۳۵۲ طرح جامع تاسیس بندر چابهار مطرح و قراردادهای تاسیس با پیمانکاران مربوطه منعقد شد و پس از انقلاب اسلامی به دلیل کمبود منابع مالی بخشی از طرح به تعویق افتاد و بخشی از طرح شامل اسکله نصب سریع و موج شکن آغاز و به انجام رسید. عملیات اجرایی بندر شهید کلانتری که یکی از دو بندر مهم چابهار میباشد، از سال ۶۲ بطور جدی آغاز و با تکمیل ۴ پست اسکله فلزی در سال ۶۲ عملاً به بهره برداری رسید و بندر شهیدبهبشتی نیز به عنوان دومین بندر مهم چابهار در سال ۶۱ با توجه به شرایط خاص حاکم بر خلیج فارس (جنگ تحمیلی عراق بر علیه ایران) و با تاکید دولت بر لزوم داشتن بندر در خارج از تنگه هرمز و خلیج فارس احداث گردید. شایان ذکر است که این بندر در زمان جنگ تحمیلی به دلیل واقع شدن در کرانه دریای عمان و دوری از مرکز بحران نقش مهمی در صادرات ایفا نمود. به طور کلی بنادر جنوبی استان سیستان و بلوچستان به دلیل استقرار بر کرانه دریای عمان و اقیانوس هند از دیرباز کانون داد و ستد و آمد و شد دریایی بوده است. از زمان حضور پرتغالیها از نخستین دهه های قرن ۱۶ در آبهای جنوب تا ظهور انگلیس بعنوان

قدرت خلیج فارس در طول جنگ جهانی اول همواره بخشی از فعالیت‌های تجاری و دریانوردی رایج در آبهای جنوبی ایران در بنادر جنوبی استان سیستان و بلوچستان متمرکز بوده است و اولاً که در سالهای جنگ جهانی دوم نیابت کنسول فرانسه را در بوشهر به عهده داشته است، کشتی های موجود در چابهار را که در خطوط کشتیرانی فعالیت داشته اند را ۱۱۹ فروند ذکر میکند که از این تعداد ۵ فروند کشتی تجاری و ۶۴ فروند کشتی بادبانی بوده اند همچنین در سالهای مزبور در بنادر گواتر ، بریس و پسابندر دفاتر پستی و گمرکی وجود داشته که حاکی از رونق فعالیت‌های تجاری و دریایی در این بندر کوچک بوده است. وجود فعالیت‌های دریایی در بنادر جنوب استان در اواخر قرن ۱۹ و اوایل قرن ۲۰ نشانه این است که بنادر مزبور در داد و ستد کالاهای تولیدی و مورد نیاز بخش شرقی کشور و مبادله با بنادر پاکستان و هندوستان فعال بوده اند. خلیج چابهار با بریدگی طبیعی در حاشیه دریای عمان است، چابهار در مقایسه با دیگر مناطق ساحلی و جنوب ایران دارای موقعیت ممتازی در امر کشتیرانی و حمل نقل دریایی است. وجود آبهای عمیق در خلیج وسیع شرایط مناسبی را برای پهلوگیری کشتیهای بزرگ در این منطقه و ایجاد تاسیسات بندری با هزینه مناسب و صرفه اقتصادی فراهم کرده است. چابهار به عنوان مهمترین بندر تجاری در خارج از خلیج فارس از نظر سیاست و استراتژیکی ملی در مواقع جنگ و بحرانهای منطقه مجزا و نقطه ای کلیدی برای تنفس اقتصادی بازرگانی خارجی کشور و ضمانتی برای گردش کار صنایع و فعالیت های اقتصادی آن محسوب می شود قرار گرفتن چابهار در يك خلیج موقعیت بندری ایده آلی را برای توسعه فیزیکی آینده به آن می دهد که بسیاری از بنادر دنیا دارای این حسن نیستند. برخی از دلایل راهبردی بودن بندر چابهار به شرح زیر می باشد:

- ۱- در ورودی خلیج فارس و مدخل اقیانوس هند از موقعیت جغرافیایی حساس و مناسبی برخوردار است .
- ۲- تنها بندر اقیانوسی ایران است.
- ۳- بیش از ۳۰۰ کیلومتر مرز دریایی دارد.
- ۴- نزدیکترین فاصله زمینی تا کشورهای افغانستان ، پاکستان و آسیای میانه را داشته و ترانزیت کالا از طریق این بندر به مثابه اقتصادی ترین بندر برای انجام مبادلات بازرگانی با کمترین هزینه حمل به شمار می رود.
- ۵- بهترین راه ترانشیب کالا به بنادر دیگر خلیج فارس می باشد .
- ۶- مهم ترین کلید توسعه شرق کشور بشمار می رود.

(سازمان بنادر و دریانوردی <http://chabaharport.pmo.ir>)

بندر جاسک نیز در ارتفاع چهارمتری از سطح دریا قرار دارد. نام آن در منابع جاشک، چاسک و چاشک ضبط شده است. جاسک نو در انتهای خشکی در ساحل شمالی دریای عمان، میان دو خلیج کوچک قرار دارد و دارای فرودگاه نیز می باشد. این بندر با راه اصلی با شهر میناب، و با جاده های خاکی یا دیگر آبدیها و از طریق دریا با بنادر عباس، لنگه، کنارک و چابهار ارتباط دارد. این بندر قدیمترین و اولین نقطه از سواحل شرقی ایران است که در اوایل قرن یازدهم / هفدهم برای گسترش بازرگانی به انگلیسیها وگذار شد. تأسیسات این بندر را در حدود ۱۲۰ سال پیش، انگلیسیها بنا کرده اند که محلیها به آن «بَنگِلان» می گویند. در ۱۳۶۴، از تأسیسات جدید بندر جاسک به طور آزمایشی بهره برداری شد. از بندر جاسک پیش از اسلام اطلاع دقیقی در دست نیست، در ۳۲۶-۳۲۵ ق م، نئارخ /نئارک، فرمانده نیروی دریایی یونان، در سفر خود از دریای عمان به خلیج فارس، از آبادی «بادیس» (ناحیه ای که احتمالاً جاسک در آنجا یا نزدیک آن بنا شده) گذر کرده و نوشته است که اهالی آنجا خانه های خود را از استخوان نهنگ می ساختند و خوراک آنها ماهی بود. در سده اول، اجداد پارسیان با ناوگانی مرکب از هفت کشتی پارویی، از جاسک به سوی هند رفتند و در ساحل گجرات، بندری در هند، پیاده شدند. از آن تاریخ تا قرن هفتم اطلاعی از جاسک در دست نیست. به نوشته یاقوت حموی در قرن هفتم، جاشک یا جاسک «جزیره ای بین کیش و عمان است» که احتمالاً او آنجا را با جزیره لارک در تنگه هرمز یکی دانسته است. قزوینی نیز از آن نام می برد. جاسک نیز که ابن بطوطه در قرن هشتم در سفرنامه خود از آن نام برده، غیر از جاسک ایران و جاسک عمان است. در سالهای ۷۶۰-۷۶۷، نواحی جاسک، کیچ و بلوچستان، همه خراجگزار حکومت آل مظفر و شاه شجاع بودند. ظاهراً پس از انقراض حکومت آل مظفر، حکام سلسله ملوک هرمز، گاهی به استقلال و گاهی تحت تبعیت امرای فارس و کرمان و در اواخر با حمایت سلاطین پرتغال و اسپانیا بر جزایر و سواحل خلیج فارس و دریای عمان، از جمله جاسک، حکومت می کردند. در ۱۰۲۴، کمپانی هندشرقی موفق شد که با ایران مناسبات تجاری برقرار کند و بندر جاسک را با اجازه شاه عباس اول صفوی مرکز تجاری سازد. در ۱۰۲۵، اولین کشتی انگلیسی با کالای بسیار از سورات هند به جاسک آمد. در ۱۰۲۷، شاه عباس انحصار تجارت ابریشم ایران را به کمپانی هندشرقی واگذار کرد. یکسال بعد این کمپانی تجارتخانه ای در بندر جاسک دایر کرد و سال بعد کارخانه و قلعه ای در جاسک احداث شد. در ۱۰۳۱، امامقلی خان، والی فارس، محمود شاه، آخرین پادشاه ملوک هرمز را نابود کرد و بدین ترتیب حکومت آنها از میان رفت. در همین سال، به دنبال این فتوحات و بعد از شکست پرتغالیها از قوای انگلیس در نزدیکی جاسک، کم قدرت پرتغالیها بعد از ۱۱۹ سال تسلط بر سواحل خلیج فارس و دریای عمان رو به ضعف نهاد. در ۱۰۳۲، انگلیسیها به جای هرمز، جاسک را بندر تجاری خود ساختند. در زمان ناصرالدین شاه بندر جاسک جزو بیابان شمرده می شد. در ۱۲۷۹، انگلیسیها در

جاسک دفتر پستی دایر کردند و در ۱۲۸۱، خط تلگراف زیردریایی کراچی - فاو را در خلیج فارس برقرار کردند که از جاسک نیز می گذشت، اما در همین سال، بر اثر زمین لرزه ای شدید در گوادر، ظاهراً این خط تلگرافی قطع می شود و انگلیسیها مجدداً خط تلگراف کراچی - جاسک را دایر می کنند. در ۱۲۸۶، در جاسک اداره تلگرافخانه تأسیس شد. در ۱۲۹۵، دولت انگلیس گاردنظامی کوچکی برای مراقبت از تأسیسات فرستنده تلگراف در جاسک تشکیل داد و سال بعد، فرماندهی نظامی انگلیس از باسعیدو، شهری در جزیره قشم، به جاسک منتقل شد. از ۱۳۰۵، حسین قلی خان نظام السلطنه مافی مأمور گمرکات جنوب شد و در بنادر جنوب، از جمله جاسک، اسکله و ساختمانهای دولتی به وجود آورد در ۱۳۰۶، محمدمهدی ملک التجار به فرمان امین السلطان با سپاه ایران به جاسک رفت و پرچم ایران را در آنجا برافراشت و بدین ترتیب حاکمیت ایران در آنجا برقرار گردید، و بندر جاسک رسماً به بنادر خلیج فارس پیوست. از ۱۳۰۷ تا ۱۳۰۸، سعدالملک نظام مافی، حاکم جاسک شد. در ۱۳۰۹، اداره خطوط تلگراف انگلیس به دولت ایران تحویل داده شد. در ۱۳۱۶، به دنبال قتل مسئول تلگرافخانه انگلیس در جاسک، دولت انگلیس گروهی از سپاهیان هندی را برای حفاظت از تأسیسات به جاسک فرستاد. در ۱۳۱۹، دولت ایران کالاهایی را که برای تلگرافچیان جاسک وارد می شد از حقوق گمرکی معاف کرد. واحدهایی از پیاده نظام هند، سواحل جنوبی ایران، از جمله جاسک، را اشغال کردند. در ۱۳۲۳، قانون ولایات و ایالات تصویب شد و بندرعباس و توابع آن جزو استان فارس و بنادر گردید و سپس تحت اختیار حاکم کرمان قرار گرفت. در ۱۳۳۵، دولت ایران میان بنادر ایران و جاسک خط هوایی به منظور حمل مرسولات پستی برقرار کرد و در ۱۳۱۱ ش، عبور بدون اجازه هواپیماهای سلطنتی انگلیس و هلند از سواحل ایران، از جمله جاسک، ممنوع شد. (زنده دل، ۱۳۷۹، ۳۱)

بندر کنارک نیز به عنوان یکی از قدیمی ترین بنادر صیادی کشور در کرانه خلیج چابهار واقع شده است که مردم خونگرم و سختکوش آن از دیرباز شغل صیادی را پیشه ساخته و این حرفه سخت و پر مشقت را برای فرزندان خود نیز به میراث گذشته و همواره با توکل بر خدا برای امرار معاش دل به دریا زده و وسعت بیکران آب های نیلگون را در نور دیده و با زحمت فراوان قوت خود را از دل دریا بیرون کشیده اند. قرار گرفتن این شهر در کنار ساحل و گوشه این استان پهناور، نام کنارک را برای مردم این سامان به ارمغان آورده تا گوشه نشینی و نجابت مردم را گویا باشد. شهر بندری کنارک با جمعیتی بالغ بر ۳۰۷۱۶ نفر و ۶۰۴۸ خانوار دارای آب و هوای گرم و مرطوب در تابستان و معتدل در زمستان بوده، درجه حرارت شهر حداقل ۸ و حداکثر ۴۱ درجه سانتیگراد می باشد. این شهر از نظر موقعیت جغرافیایی یکی از مهم ترین و استراتژیک ترین بنادر کشور محسوب شده که از دیر باز مورد توجه حکومت های مختلف بوده که وجود مراکز مهم نظامی نیز

مبین همین مسئله می‌باشد. امکان ارتباط این منطقه با سایر نقاط جهان از طریق آبراه‌های بین‌المللی و همچنین وجود ذخایر فراوان دریایی در این نقطه و آب و هوای بسیار خوب در شش‌ماهه دوم سال از دیگر مزیت‌های این شهر بندری بوده و کانون جمعیتی مناسبی را در ساحل دریا به‌وجود آورده است و هر ذره خاک این دیار زر و هر قطره آب دریايش مراورید است. فقدان منابع درآمد پایدار، عدم شکل‌گیری زیر ساخت‌های توسعه عمرانی شهر، کمبود امکانات گذاران اوقات فراغت و تفریحی مردم، پائین بودن نرخ مشارکت شهروندان، مشکلات حمل و نقل و ارتباطات درون شهری برون شهری، مشکلات ناشی از دفن سنتی زباله و کمبود منابع انسانی مورد نیاز سیستم از مشکلات عمده اساسی شهر کنارک می‌باشد. مهم‌ترین جاذبه و پتانسیل‌های موجود و بالفعل آن داشتن فرودگاه، اسکله صیادی، ساحل بکر و آرام و منظره دلنشین دریای عمان، کارخانجات تولیدی و لنج شناورهای صیادی که سالیانه بیش از ۴۵ هزار تن ماهی از دریا صید و به مناطق و استان‌های کشور و حتی کشورهای خارجی صادر می‌گردد. (شهرداری زاهدان، ۱۳۸۶)

طرح‌های پیشنهادی

ایجاد فضای امن پایدار

امنیت در زندگی بشر يك پدیده حیاتی است که بدون آن، ادامه حیات انسان با دشواری‌های جدی روبه‌رو خواهد بود. به عبارتی می‌توان گفت امنیت نخستین گام در راه رسیدن به توسعه فرهنگی، اقتصادی و سیاسی یک کشور بشمار میرود. همچنین بقا و حفظ و یا افزایش قدرت، حفظ جان مردم، حفظ تمامیت ارضی، حفظ نظام اقتصادی و سیاسی و همچنین حفظ استقلال و حاکمیت کشور را می‌توان جوهره وجود امنیت ملی در کشور به‌شمار آورد. هر کشور بر اساس توان‌های اقتصادی و نظامی، استقلال سیاسی، پیشینه فرهنگی و تاریخی، اعتقادات ملی و مذهبی به‌گونه‌ای مقوله امنیت را برای خود تعریف و اجرایی می‌کنند. در منطقه راهبردی خاورمیانه، امنیت مسائله‌ای بسیار پیچیده و حساس شمرده می‌شود. برای ارتقای درجه امنیت در کشورهای منطقه، بیشتر کشورها مانند بحرین، قطر، کویت، عربستان سعودی، جمهوری آذربایجان، پاکستان، ترکیه، عراق و افغانستان روابط ویژه‌ای با قدرت‌های بزرگ برقرار کرده‌اند. با توجه به نظریات ارائه شده در بالا براحتی وابستگی این کشورها برای تامین امنیت خود و همچنین متزلزل بودن آنان مشهود می‌باشد. در

این میان چند کشور مانند پاکستان، بحرین و جمهوری آذربایجان نیز برای ایجاد تعادل و تعریف استاندارد روابط با آمریکا، به ناتو نیز نزدیک شده و به عنوان عضو همکار ناتو درآمده‌اند.

جمهوری اسلامی ایران در میان چنین کشورهایی واقع شده است و باتوجه به مبانی اصلی کشور که بر اساس استقلال و آزادی پایه گذاری شده است، به الطبع در مواجهه با چنین کشورهایی با چالشهای روبرو میگردد. اما در حوزه جغرافیایی کشور ایران، تلاشها یکپارچه در جهت همبستگی ملی و ایجاد امنیت بر پایه استقلال کشور طرح ریزی شده است. زیرا ملت ایران بر این مهم واقف هستند که با ایجاد گسست در مبانی اجتماعی و سیاسی و باورهای عمومی که نتیجه بلامعارض عدم پیوند و تعامل میان مردم و دولت است، امنیت ملی نیز در مقابل انواع آسیبها شکننده بوده و در واقع حساسیت‌هایی که باید به طور متعارف و طبیعی حل و فصل شود به تهدیدی مبدل می‌شود که کل نظام و یکپارچگی ملت را با مخاطره جدی روبرو می‌کند. از این رو تلاش برای ایجاد فضای امن پایدار از مؤلفه های اصلی طرح آمایش سرزمین کشور و به ویژه مناطق محروم به حساب می‌آید. استان سیستان و بلوچستان با توجه با موقعیت مرزی خود با کشور بی ثبات پاکستان از گذشته تا امروز دچار چالشهای امنیتی مختلفی بوده است. اما اخبار و وقایع امنیتی سال ۸۸ و اقدامات سازنده وزارت اطلاعات جمهوری اسلامی در دستگیری سرکرده تروریستهای شرق کشور (عبدالملک ریگی) و همچنین اجرای طرح آزادی حشمت الله عطارزاده دیپلمات ربوده شده ایرانی که چندین سال در منطقه پیشاور پاکستان به گروگان گرفته شده بود در درون مرزهای جغرافیایی پاکستان توسط سربازان گمنام امام زمان، از مهم ترین اقدامات امنیتی ایران طی چند دهه اخیر بشمار می رود که مسیر آبادانی و سازندگی منطقه جنوب شرق ایران را هموار نموده است.

تسریع در امر اتصال شبکه ریلی کشور به بنادر جنوب شرق

طرح اتصال بندر چابهار به شبکه ریلی کشور بیش از چهار سال است که از تاکید بر ضرورت اجرای آن میگذرد ولی متأسفانه هنوز اقدام جدی در اجرای آن صورت نگرفته است و ساخت این محور به دلیل عدم تمایل سرمایه گذاران آغاز نشده است. طرح ساخت خطوط ریلی چابهار، فهرج به طول ۶۰۰ کیلومتر که قرار بود از سال ۸۴ اجرایی شود به دلیل تصویب به صورت مشارکتی از طرف سرمایه گذاران مورد استقبال قرار نگرفت بر همین اساس قرار بود در قانون بودجه سال گذشته لفظ مشارکت از روی این طرح برداشته شود تا به صورت غیرمشارکتی در دستور کار قرار گیرد و با دادن اعتبار لازم که ۶۰۰ میلیارد دلار است عملیات اجرایی آن آغاز شود. اما همچنان این طرح مسکوت مانده و هیچ سرمایه گذاری به دلیل هزینه بر و

زمان بر بودن آن حاضر به سرمایه‌گذاری در این طرح نبوده و حتی از سوی دولت نیز اقدامی برای ساخت این محور تاکنون صورت نگرفته است. گفته می‌شود مشکل اصلی این طرح کمبود مالی است بر همین اساس تا به حال باید به صورت مشارکتی انجام می‌شد اما طرف خارجی خواستار استفاده از فاینانس است و تمایلی به انعقاد قرارداد به صورت BOT نداشته این در حالی است که توسعه بندر چابهار به شدت در گرو احداث این خط است. چراکه در هیچ کجای دنیا احداث خط ریلی به روش BOT صورت نمی‌گیرد و هیچ سرمایه‌گذاری تمایلی به اجرای چنین طرح‌هایی به روش یاد شده ندارد. حسن‌زیاری معان، وزیر راه و ترابری و مدیرعامل شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران نیز تاکید نموده است که: «احداث این محور از جمله مهم‌ترین طرح‌های ریلی به شمار می‌رود که باید به صورت هم‌زمان با توسعه بندر چابهار ساخته شود چرا که توسعه محور شرق بندر نیازمند توسعه خط آهن است و نمی‌توان به آن بی‌توجه بود. توسعه بندر بدون در نظر گرفتن خط ریلی به صورت ناقص خواهد بود. البته گفته می‌شود توافقاتی با طرف چینی صورت گرفته است اما از جزئیات آن خبری در دست نیست». (خبرگزاری سرمایه، ۱۳۸۸)

گفتنی است فاصله بندر چابهار تا شبکه سراسری ریلی ۴۷۰ کیلومتر است که در صورت توسعه این منطقه، تنها بندر مهم خارج از تنگه هرمز به شمار می‌رود که نسبت به بندرعباس و نزدیکی به دریای آزاد باعث می‌شود برای کشتی‌هایی که در آنجا پهلو می‌گیرند به ازای هر تن بار دو دلار صرفه جویی به دنبال داشته باشد که رقم قابل توجهی خواهد شد به گونه‌ای که در سه میلیون تن بار جابه‌جا شده در سال حدود شش میلیون دلار صرفه جویی در پی خواهد داشت. به رغم اینکه در توسعه بندر چابهار تمامی زوایا از جمله مسائل آموزشی، اشتغال، توسعه زیرساخت حمل و نقلی و ... پیش‌بینی شده است اما از همه مهم‌تر اتصال بندر چابهار به شبکه سراسری ریلی است و چنانچه این مهم صورت نگیرد بسیاری از فرصت‌های اقتصادی کشور از دست خواهد رفت چراکه از دیدگاه اقتصادی چابهار در شاهراه اتصال کریدور شمال - جنوب نزدیک‌ترین راه زمینی و دریایی به افغانستان و کشورهای آسیای میانه و جنوب قفقاز است. به علاوه با توجه به نقش اتصال چابهار به راه آهن سراسری کشور در افزایش ترانزیت و هم‌مرز بودن کشور گرجستان با جمهوری آذربایجان در شمال می‌توان مبادلات بین بنادر چابهار و گرجستان را گسترش داد. این در حالی است که برای اتصال بندر چابهار به شبکه راه آهن کشور مذاکراتی در سال گذشته جهت اجرای طرح مزبور به صورت مشارکتی بین راه آهن جمهوری اسلامی ایران و کنسرسیومی متشکل از سه شرکت هندی صورت گرفته بود. اما با توجه به تصمیمات دولت قرار بود سرمایه‌گذاری این طرح به صورت مشارکتی انجام شود به گونه‌ای که ۵۰ درصد از سرمایه به وسیله راه آهن ایران و ۵۰ درصد از طریق طرف خارجی پرداخت

شود اما بعدها ساخت این محور برعهده وزارت راه و ترابری گذاشته شد. لازم به ذکر است با وضعیت بودجه های فعلی، توانایی فعلی ساخت خطوط ریلی کشور سالانه ۳۰۰ کیلومتر است و با در نظر گرفتن بودجه های مزبور مسوولان معتقدند این توانایی به یک هزار کیلومتر در سال خواهد رسید. همچنین شایان توجه است که در بودجه سال ۱۳۸۹ مجلس شورای اسلامی ۸۰۰ میلیارد ریال اعتبار جهت اتصال راه آهن چابهار به شبکه راه آهن سراسری اختصاص داده شده است. بی شک با اجرای خط آهن کرمان، زاهدان و اتصال آن به بندر چابهار، امکان دسترسی این بندر به راه آهن سراسری و در نتیجه کشورهای آسیای میانه و اروپا فراهم شده و موجب تقویت ترانزیت کالا از طریق آن خواهد شد. تسریع در اجرای این طرح موجب رونق روزافزون این بندر و مناطق محروم شرق میگردد.

مشارکت ملی

تقویت و تاکید بر مشارکت ملی یعنی افزایش امنیت ملی بدون هزینه های کلان، تعامل سازنده میان ملت و دولت و تقویت پایه های نظامی جمهوری اسلامی، ساخت و آبادانی کشور و به طورکل مشارکت مردم در طرحهای مختلف سازندگی ایران اسلامی. اجرای درست و قانونمند اصل ۴۴ بدون در نظر گرفتن روابط جانبی، میتواند پایه های مشارکت ملی را مستحکم و استوار نمایند. از این رو بایستی به ملت ایران اجازه داد تا در صنایع نفت و گاز و زیرساختهای کشور سرمایه‌گذاری کنند؛ یعنی بایستی طرق جدید فاینانس پروژه‌ها را بررسی نمود. اگر ملت ایران مشارکت مستقیم خود را در کشور لمس کنند و حتی اگر بر مبنای دلار سرمایه‌گذاری کنند، بی‌شک همان مقدار پولی که برای نمونه شرکت توتال سرمایه‌گذاری می‌کند، میتوان از داخل ایران جمع نمود. باتوجه به ابلاغیه ۴۵ ماده ای مقام معظم رهبری در سیاست های برنامه پنجم توسعه کشور میتوان به نقش ویژه مشارکت ملی در این سند چشم انداز پی برد. بند ۳۶ این سند تاکید بر تقویت حضور و مشارکت مردم در عرصه‌های سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی دارد. برخی از این زمینه های سرمایه‌گذاری مشارکت ملی را میتوان در پیشنهادات زیر خلاصه نمود:

- ۱- احداث صنایع خودروسازی و ساخت شناورهای دریایی، قطعات و لوازم یدکی آنها و کارخانه تعمیر کشتی
- ۲- سرمایه‌گذاری در بخش بنکرینگ. تامین سوخت کشتیهایی که در مسیر خلیج فارس و دریای عمان تردد می نمایند.
- ۳- خدمات رسانی به کشتیهای عبوری بین بندر عباس، گوادر، کراچی، عمان، امارات متحده عربی و سایر بنادر خلیج فارس

- ۴- احداث هتل و مراکز اقامتی مدرن و همچنین مسافرخانه های بین راهی
- ۵- ایجاد شهرکهای توریستی با توجه به وجود جذابیتهای تاریخی و طبیعی منطقه
- ۶- تاسیس شرکت های حمل و نقل بین المللی و مراکز ارائه خدمات بازرگانی
- ۷- تاسیس شرکت های بیمه و دفاتر حقوقی
- ۸- تاسیس شعب بانک های خارجی
- ۹- احداث مراکز تفریح و ورزشی و مراکز ارائه خدمات رفاهی و درمانی
- ۱۰- ساخت بیمارستانها، دانشکده و مدارس
- ۱۱- توسعه مناطق مسکونی و بازرگانی و ساختمان سازی
- ۱۲- احداث کارخانجات صنایع جانبی شیلات
- ۱۳- احداث کارخانجات تولید انواع مواد غذایی، دارویی و شیمیایی
- ۱۴- احداث صنایع کانی غیر فلزی و تولید مصالح ساختمانی
- ۱۵- پرورش و تولید گلخانه ای انواع گل و گیاهان گرمسیری و احداث کارخانجات صنایع از محصولات کشاورزی (سازمان بنادر و دریانوردی ایران <http://chabaharport.pmo.ir>)

گسترش مهارت های تخصصی

در دنیای کنونی که "عصر دانایی" و "عصر اطلاعات" نام گرفته است، تغییرات علمی، فناوری، اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی چنان سریع، پرحجم و فراگیر شده است که به ناچار باید همواره دانش و مهارت های جدیدی را کسب و یا به روزآوری نمود. در این میان آموزش بعنوان ابزار بهسازی سازمان و نیروی انسانی، مهمترین منبع تامین دانش و مهارت های جدید در برابر چالش های عصر دانایی است. در واقع جامعه ای می تواند همگام با رشد و تحولات علم و فناوری قرن حاضر صاحب قدرت شود که نیروی انسانی سازمان های خود را به همراه ساختار و امکانات و سایر منابع آن بهسازی نماید و با ارتقای بینش و نگرش بصورتی دقیق، پویا و مبانی نگر، زمینه های تحول عملکرد در محیط های پیچیده سازمانی و سایر منابع حاکمیتی را فراهم آورد. از این رو ایجاد و گسترش مراکز تخصصی مهارت های فنی با حمایت های سازمان های دولتی و تعرفه های پایین به نیروهای جوان بومی مناطق محروم، یکی از عوامل تاثیرگذار در جهت رشد اقتصادی و فرهنگ منطقه ای و در نگاه وسیع تر جهت پیشرفت و صنعتی شدن کل کشور می باشد. در حال حاضر مهارت های تخصصی همگام با صنعت جهانی، مهمترین نیاز کشور ما در جهت ارتقای سطح علمی و صنعتی کشور در سطح بین الملل محسوب می شود.

انتقال مراکز صنعتی

انتقال کارخانجات بزرگ از شهرهایی همچون تهران یا اصفهان و خروج از تمرکز صنعتی که در این دو شهر ایجاد شده است و هدایت آنها به سوی مناطق محروم و به خصوص بنادر جنوب کشور میتواند به عنوان یکی دیگر از عوامل تاثیر گذار در رشد و شکوفایی سواحل دریایی جنوب شرق ایران و همچنین تسریع در پروژه مهاجرت معکوس محسوب شود. در این زمینه طرح‌ها و موافقت‌های گفتاری نیز حاصل شده است که مهم‌ترین آنها استقبال مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در جهت انتقال کارخانه‌های بزرگی مانند ایران خودرو و سایپا در راستای پروژه مهاجرت معکوس از شهرهای بزرگ به بنادر می‌باشد. این طرح با تاکید ریاست محترم جمهوری نیز همچنان در حال پیگیری است و امید است به سرانجام برسد زیرا باتوجه به اینکه امکانات لازم در بنادر کشور برای استفاده مردم بومی و غیر بومی آماده است اما به دلیل مهاجرت مردم و کارگران بومی به پایتخت و شهرهای بزرگ بنادر ایران برخلاف بندرهای دیگر کشورهای جهان با محرومیت مواجه هستند. (صدر، ۱۳۸۹)

پردازش کالا در بنادر

باتوجه به اینکه دسترسی به آبهای آزاد یکی از عوامل مهم در تجارت آزاد و رونق اقتصادی در جهان می‌باشد، کشور ما نیز میتواند از این مهم بهره‌بردار و تجارت دریایی خود را افزایش دهد. لذا بایستی امکانات و تسهیلات در بنادر به باتوجه به عواملی محیطی همچون پتانسیل بالقوه منطقه، اکولوژی و امکانات موجود افزایش و مدیریت صحیح شود. آنچه در حال حاضر مطرح است به اصطلاح بنادر نسل دوم و سوم خوانده می‌شود که البته این طرح در سالهای گذشته مطرح شده است ولی متأسفانه هنوز به طور شایسته و درست در بنادر جنوب شرق کشور به اجرا در نیامده است. در حال حاضر میتوان گفت که بنادر ما در حال گذر از بنادر نسل اول به سمت نسل دوم و سوم می‌باشد. در واقع بنادر ما بایستی بنادری باشند که کالا در آنجا پردازش شود و ارزش افزوده در کالا ایجاد و بعد ورود و خروج کالا صورت بگیرد. ایجاد کارخانه‌های مختلف در کنار اسکله‌ها از جمله اهداف طرح پردازش کالا است که در این تغییر نسل اسکله‌ها از دوم به سوم ایجاد می‌شود و میتوان از مواد خام کم ارزش وارداتی، کالاهایی با ارزش اقتصادی بالا و حتی لوکس تهیه نمود. در واقع در این طرح تنها به بنادر به چشم محل ورود و خروج کالا نگاه نمی‌شود بلکه در پشت اسکله‌ها

محوطه‌هایی را برای سرمایه‌گذاری افراد و اشتغال جوانان بومی ایجاد می‌گردد که افراد در آن ایجاد ارزش افزوده کنند و با توجه به قوانین مناطق ویژه و آزاد مواد خام را وارد، پردازش و تولید می‌کنند و به صورت محصول در می‌آورند. در طرح اولیه میتوان هدف را به داخل کشور در نظر گرفت و در سطح کلان تر با ارتقای سطح کیفی و تکنولوژی تولید میتوان محصولات بنادر را به کشورهای منطقه و سپس به جهان صادر نمود.

بهره برداری از جاذبه های طبیعی و گردشگری

در راستای توسعه و سازندگی بنادر دریایی جنوب شرق کشور مقوله حفاظت از محیط زیست و صدمه خوردن به آن نیز مطرح می‌باشد تا بتوان از این نعمت الهی استفاده بهینه را انجام داد و این میراث گرانبها را به آیندگان نیز منتقل نماییم. مقوله آمایش سرزمین و ارزیابی زیست‌محیطی پروژه‌ها دو مطلب جدای از هم هستند و نمی‌توانند جایگزین هم شوند. طرح آمایش باید وجود داشته باشد، در کنار آن پروژه‌های عمرانی، صنایع، سدسازی و به‌طور کلی هر فعالیتی که قرار است در قالب توسعه صورت بگیرد باید پیش از هر چیزی مطالعات زیست محیطی آن انجام شود تا مشخص شود که احداث پروژه مورد نظر چه تبعات منفی دارد و در کنار ضرورت‌ها، به یک جمع‌بندی برسیم که نشان بدهد آیا وجود چنین صنعتی در منطقه مورد نظر ضرورت دارد یا آثار منفی جبران‌ناپذیری بر محیط زیست برجای می‌گذارد. بر این اساس می‌توان گفت طرح آمایش و ارزیابی زیست محیطی مکمل هم هستند.

امروزه باتوجه به محدود بودن منابع در جهان، استفاده بهینه از صنعت توریسم بر پایه معیارهای فرهنگی و سیاسی کشورها، یکی از ساده ترین و کم هزینه ترین طرحهای توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورها شناخته میشود و به همین جهت باتوجه به ظرفیتهای طبیعی منطقه چابهار بایستی به این امر نیز توجه ویژه ای نمود. برای نمونه بندر چابهار از خوش آب و هواترین بنادر جنوبی ایران به شمار می‌رود. قرار گرفتن در مسیر بادهای موسمی شبه قاره هند موسوم به "مونسون" در تابستان، چابهار را به خنک ترین و در زمستان آنرا به گرم‌ترین بندر جنوبی کشور تبدیل کرده است. بطور کلی آب و هوای چابهار دارای حداقل تغییرات در فصول چهارگانه سال است و درجه رطوبت فقط در دو ماه از سال (اردیبهشت و خرداد) بالا می‌رود. در قدیم به این منطقه نام چهار بهار اطلاق میشد که رفته رفته به چابهار تبدیل شده است. یکسان بودن و تغییرات اندک آب و هوایی در چهار فصل سال علت اصلی این نامگذاری بوده است. خلیج چابهار، اسکله تیس و رمین، تالاب لیپار، رشته ارتفاعات فرسایش یافته (land bad)، اسکله و موج شکن بریس، خلیج گواتر، جنگلهای حرا

(مانگرو)، پدیده گل افشان (Mud Volcano)، روستی قدیمی تیس، درختان کهنسال انجیر معابد، نسیمملایم و فرح بخش دریا، سواحل زیبای صخره‌ای و ماسه‌ای، دریی نیلگون باتنوع زیستی کم نظیر، ارتفاعات زیبا و دیدنی، طلوع و غروب آفتاب در دریا و محصولات گرمسیری متنوع از مهمترین جاذبه‌های طبیعی و گردشگری چابهار محسوب میگردد که میتوان با رونق و ایجاد محیط های مناسب توریستی، زمینه های گردش سرمایه در آن مناطق را فراهم ساخت و در نتیجه مسیر رونق تجاری و گردشگری چابهار را هموار نمود.

در مجموع سواحل مکران و به ویژه منطقه چابهار جزء معدود مناطق کشور است که مملو از جاذبه های بی نظیر و کم نظیر طبیعی و تاریخی است. به گفته بسیاری از مسئولان سازمان میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، دست اندرکاران عرصه طبیعت و گردشگران این منطقه، چابهار قابلیت تبدیل شدن به قطب طبیعت گردی کشور را داشته و از این حیث از بسیاری از مقاصد گردشگری کشور برتر است. وجود جاذبه های طبیعی در این نقطه از کشور، مرهون شرایط اقلیمی، موقعیت خاص مکانی و جغرافیای تاریخی در ادغام با تحولات زمین ساختی و سایر متغیرهاست. در این منطقه می توان پدیده های متعدد ژئوتوریستی همچون فرسایشی یا ساییدگی، دگرشیبی یا ناجوری، فرسایش تقاضی، هم شیبی، خوردگی، رخنمون یا برون زد و غیره را مشاهده کرد. جمیع این پدیده ها، خود می توانند به صورت منفرد، جاذبه های زیبایی محسوب شده و حجم انبوهی از اکوتوریست ها را به این منطقه سوق دهند. در خصوص جاذبه های تاریخی نیز می توان گفت، یکی از مراکز مهم باستان شناسی کشور نیمه فلات شرقی است. این منطقه شامل استان های خراسان، کرمان و سیستان و بلوچستان است که متاسفانه تاکنون بلااستفاده مانده است و از ظرفیت های گردشگری آن در جهت رونق اقتصادی این مناطق بهره کافی برده نشده است.

چالشهای پیش روی

مواد مخدر

ایران در قسمت شرق و جنوب شرق کشور بیش از یک هزار و هشتصد کیلومتر مرز جغرافیایی دارد که مشترک با دو کشور افغانستان و پاکستان به عنوان دو کشور بی ثبات و جنگ زده و مرکز صادرات مواد

مخدر به جهان شناخته می شود، می باشد و همچنین مسیر اصلی برای انتقال موادمخدر از این کشورها به اروپا و خاورمیانه بشمار می رود. براساس برآوردهای سازمان ملل، در سال ۲۰۰۸ متاسفانه حدود چهل درصد از هفت هزار و هفتصد تن موادمخدر تولید شده در افغانستان وارد ایران شده است و این امر جمهوری اسلامی را با مشکل جدی اعتیاد به موادمخدر در بین جمعیت هفتاد و چهار میلیونی عمدتاً جوان خود روبهرو کرده است. از این رو ایران چندین دهه با قاچاقچیان موادمخدر مبارزه کرده است و در جنگ بی‌وقفه خود در مرزهای شرقی این کشور سه هزار و هفتصد تن از نیروهای خود را از دست داده است و حتی در مبارزه با قاچاقچیان به کندن خندق، ساختن دیوار، تعقیب قاچاقچیان با استفاده از هلیکوپترهای جنگی متوسل شده و حتی برخی از آنها را برای چند کیلو تریاک به دار آویخته است و به همین منظور حتی در سه سال گذشته تعداد نیروهای مرزی خود را دو برابر کرده، دیوار سیمانی مجهز به سیم خاردار به طول هشتاد کیلومتر به ارتفاع سه متر احداث کرده، صد و شصت برج نگهبانی برقرار کرده و کانالی به طول چهار صد و شصت کیلومتر، و پهنای چهار متر و عمق پنج متر کنده است. همچنین باتوجه به ضدیت و عناد طولانی برخی کشورهای غربی که با جامعه ایرانی و منافع ملی کشور ما در طول تاریخ داشته اند، روند تولید و قاچاق جدیدترین مواد ویرانگر مخدر آزمایشگاهی به ایران از سوی این کشورها به شدت پیگیری می شود و به همین جهت توجه و حساسیت بسیار بالایی نسبت به این امر بایستی در میان مسئولین و جامعه ایرانی شکل گیرد تا در مواجهه با این بحران ویرانگر ایستادگی نمود. فقر، بیکاری و اعتیاد سه عاملی است که میتواند ریشه های یک ملت را بخشکاند و دین و هویت و تاریخ یک ملت را به یغما ببرد. از این رو همت و تلاش مضاعفی برای توسعه و اشتغالزایی مناطق سیستان و بلوچستان و هرمزگان نیاز است تا بتوان با این چشم انداز به رونق تجاری و سرمایه گذاری های کلان در بنادر مهم دریایی جاسک و چابهار و کنارک نیز جامعه عمل پوشاند.

ذهنیت منفی نسبت به سیستان و بلوچستان

متاسفانه ذهنیت نامناسبی از این استان در بین مردم کشور وجود دارد که باید با اطلاع رسانی رسانه های عمومی و تبلیغات گسترده این ذهنیت غلط چندین سده ای را از میان برد. در حقیقت سیستان و بلوچستان به دلیل دوری از مرکز و چالشهای امنیتی، اقتصادی، اجتماعی و همچنین کم کاری های صورت گرفته در سطح ملی هنوز نتوانسته است چهره واقعی خود را در میان دیگر مردمان سرزمین ایران بدست آورد. هم مرز بودن با افغانستان، پاکستان و قرار داشتن در حاشیه اقیانوس از طریق دریای عمان میتواند به عنوان یک فرصت بزرگ برای استان تلقی شود. اما از بدو انقلاب تاکنون شاهد ناامنی ها و جنگهای متعددی در دو کشور

افغانستان و پاکستان بوده ایم که قطعا به دلیل هم مرزی استان سیستان و بلوچستان با این کشورها و نزدیکی فرهنگی و تاریخی مردمان ما با این دو کشور، باری از نا امنی به این استان سر ریز می شود. باتوجه به چنین ذهنیتی و علیرغم اینکه این استان از وجود معادنی همچون معدن طلای ۱۵ تنی و معدن مس با درجه خلوص بالا و همچنین سایر منابع غنی استان برخوردار است ولی همچنان سرمایه گذار بخش خصوصی تمایلی به سرمایه گذاری در این منطقه ندارد و به عبارتی اقدامی با ریسک بسیار را پذیرا نمی باشد. به نظر میرسد شایسته باشد که این استان را از اجرای سیاست های اصل ۴۴ معاف نمود و در مرحله نخست با سرمایه گذاری و حمایت دولتی، زیرساختهای این استان را تقویت و سپس در راه اجرای اصل ۴۴ گام برداشت. با دستگیری تروریست و شرور معروف عبدالملک ریگی که با همکاری سرویس های اطلاعاتی کشورهای مخالف ناامنی هایی را برای استان رقم زده بود، امروزه به حول قوه الهی امنیت این استان همچون سایر شهرهای مرزی کشور و در ارتباط با بسیاری از شاخص های امنیتی بعضا بیشتر از دیگر استانها شده است و آماده طرحهای عمران و آبادانی گردیده است.

ضعف مدیریتی

ضعف مدیریتی یکی از مؤلفه های مهم در عدم استفاده بهینه از فرصت ها و منابع در کشور ما است. مدیریت کارآمد و تعامل با سازمانهای تجارت جهانی و همچنین استفاده از تجربه کشورهای توسعه یافته بی شک میتواند راهگشای رسیدن به بسیاری از افق بلند کشورمان باشد. معضلات و ناتوانی برخی از مدیران مناطق آزاد ایران که ناشی از فاصله بسیار زیاد تفکر مدیران ایرانی با تفکرات استراتژیک مدیران بین المللی است، زمینه از دست رفتن فرصتهای بسیار طلایی در جذب سرمایه های خارجی را به ویژه در منطقه آزاد چابهار فراهم نموده است. موقعیت منحصر بفرد چابهار و منطقه آزاد قدرتمند آن می تواند این بندر را به عنوان نقطه مبدأ و ورود کریدورهای بین المللی حمل و نقل جهانی مبدل کند. زمانیکه منطقه آزاد چابهار به عنوان یکی از مناطق آزاد تجاری، صنعتی کشور متولد گردید روزنه های روشن امید در قلب سرزمینی سوخته و توسعه نیافته درخشید. بندری که در زمان جنگ تحمیلی یک تنه جور بسیاری از مبادلات بین المللی ایران را می کشید، پس از پایان جنگ یکباره فراموش گردید. آنهمه مزیت، اعتبار بین المللی و موقعیت راهبردی و لجستیکی می رفت تا در بوته فراموشی نابود گردد. اما شکل گیری منطقه آزاد چابهار چشم اندازی بسیار مطلوب را فراروی دیده مردم منتظر و محروم منطقه گشود و امیدها را در دل مردمان آن زنده کرد. متأسفانه با وجود این که در چند سال اخیر اخباری مبنی بر سرمایه گذاری داخلی و خارجی، جذب فاینانس و اختصاص

مبلغی از فاینانس ریلی به توسعه بندر چابهار مطرح شده است، ولی هنوز نتوانسته ایم جایگاه بندر ایرانی دریای عمان را در منطقه و جهان ترسیم کنیم و موجبات رشد و رقابت این بندر را با بندر جهانی فراهم سازیم. یکی از عوامل این عدم رشد و رقابت پذیری عدم مدیریت کارآمد در این مناطق می باشد.

نتیجه گیری

کشور ایران بامرزهای طولانی دریایی در جنوب و مرزهای آبی و زمینی در شمال و همسایگی با ۱۵ کشور جهان، می تواند پلی راهبردی برای داد و ستد حمل و نقل منطقه باشد که متأسفانه هنوز نتوانسته ایم از این ظرفیت های بالقوه خود استفاده بهینه نماییم. در این میان بندر همواره به عنوان مهمترین حلقه زنجیره حمل و نقل، موجب رشد و توسعه اقتصادی، کشورها بوده اند. توسعه بندر چابهار، جاسک و کنارک در سواحل دریای عمان میتواند به عنوان عامل اصلی افزایش سرمایه گذاری بخش خصوصی، گردش سرمایه های ملی، توسعه و گردشگری و عبور از مرحله توسعه نیافتگی به مرحله رونق اقتصادی در مناطق محروم کشور بشمار آید. فرآیند احیاء مناطق آزاد جمهوری اسلامی ایران علاوه بر تغییرات ساختاری و قانونی و حضور پررنگ بخش خصوصی، در گام نخست باید شاهد تکمیل و توسعه زیرساختها و الزامات اولیه باشد و البته در میان زیرساختهای مورد اشاره، بندر قدرتمند و کارآمد جایگاهی کاملاً شناخته شده دارند. با وجود موقعیت طلایی بندری همچون بندر چابهار، متأسفانه به دلیل ضعف در زیرساختها از قبیل جاده های استاندارد، راه آهن، عدم فرهنگ سازی و وجود فرودگاههای بین المللی مناسب، امروزه ما فقط از ۳۰ درصد ظرفیتهای بندری چابهار بهره می بریم و همین امر باعث رکود و کندی حمل و نقل دریایی و سرمایه گذاری داخلی و خارجی و توسعه نیافتگی مناطق مختلف منطقه جنوب شرق شده است. تقریباً همه کارشناسان حوزه اقتصادی بر این امر واقف هستند که پتانسیلهای فوق العاده مناطق آزاد ایران در حدی است که به محض تأمین الزامات و نیازمندیهای سخت افزاری و نرم افزاری مورد نیاز این حوزه، شاهد حضور گسترده فعالان اقتصادی و سرمایه گذاران و بازرگانان بین المللی در این مناطق خواهیم بود و این به معنی رشد و شکوفایی کل کشور می باشد.

همانگونه که اشاره شد طرح ملی آمایش سرزمین و برنامه ریزی شهری اقدامی روبه جلو برای توسعه و مدیریت بهینه از شرایط محیط کشور می باشد، که پایه های آن از سال ۱۳۲۷ بنانهاده شد و طبق آن، نظام برنامه ریزی کشور نخست به سمت برنامه ریزی جامع و سپس برنامه ریزی منطقه سوق داده شد. البته پس

از پیروزی انقلاب اسلامی این طرح دستخوش تحولات بنیادین انقلاب گردید و پس از آن با آغاز جنگ تحمیلی، فرار سرمایه ها و مهاجرت نیروی انسانی به چالش کشیده شد. اما با توجه به ضرورتها و شرایط کشور در سال ۱۳۶۵ طرح آمایش سرزمین بار دیگر با جدیت تصویب و به تمام دستگاههای اجرایی ابلاغ گردید. تجارب برنامه ریزی و اجرای برنامه های توسعه ملی در دوران قبل از انقلاب اسلامی و پس از آن نشان داده است که کم توجهی و عدم نگرش به بعد فضایی و نتایج مکانی تصمیم گیری ها موجب تشدید عدم تعادل های منطقه ای گشته و نابرابری های اجتماعی و اقتصادی را در سطح مناطق به شدت دامن زده است. این مسئله باعث شده است تا همه جوامع و مناطق کشور نتوانند متناسب با قابلیت های توسعه و مزیت های نسبی خود از مواهب توسعه ملی برخوردار گردند. لذا با رشد غیر اصولی مهاجرت به شهر های بزرگ، عدم تعادل در تقسیم سرمایه و بنگاه های صنعتی و توسعه نیافتگی برخی استان ایران اسلامی و به ویژه بنادر جنوب شرق کشور، ضرورت اجرای طرح آمایش سرزمینی امروز بیش از هر زمان دیگر ملموس می باشد. امید است با بررسی و شناخت هر چه بیشتر مردم غیور سیستان و بلوچستان که از اقوام کهن ایران به شمار می روند و ظرفیت های بالقوه و همچنین چالش های موجود منطقه، زمینه را برای ایجاد توسعه پایدار بنادر و سرزمین های ساحلی عمان فراهم سازیم.

منابع و مأخذ:

- ۱- مؤمنی، مصطفی (مترجم) منشور آمایش سرزمین اروپا سازمان برنامه و بودجه (سابق)، معاونت امور مناطق، دفتر برنامه ریزی منطقه‌ای.
- ۲- ظوابط ملی آمایش سرزمین، سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور، تصویب هیئت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۸۳/۸/۶ ماده یکم
- ۳- آمایش سرزمین؛ گذشته، حال و آینده <http://www.spac.ir/barnameh/345/p-2.htm>
- ۴- گزارش توجیهی و اصول و راهبردهای کلان آمایش سرزمین، شورای آمایش سرزمین و محیط زیست برنامه سوم، ۱۳۷۷ ص ۸
- ۵- تحلیل وضع موجود آمایش سرزمین، مطالعات نظریه پایه توسعه ملی، دفتر آمایش و برنامه ریزی منطقه ای، سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور (سابق) ۱۳۷۷
- ۶- دایره المعارف بزرگ اسلامی، بخش عمان یا مکران
- ۷- رحیمی، سعید، استراتژی سازمان منطقه آزاد چابهار بهمن ۱۳۸۸، ص ۲
- ۸- اداره کل بنادر و کشتیرانی سیستان بلوچستان، بندر چابهار <http://www.pso.ir>
- ۹- سازمان بنادر و دریانوردی ایران، دلایل استراتژیک بودن بندر چابهار <http://chabaharport.pmo.ir>
- ۱۰- زنده دل، حسن. مجموعه راهنمای جامع ایرانگردی: استان هرمزگان، تهران: نشر ایرانگردان، جهانگردان، ۱۳۷۹. ص ۴۲، ۳۱
- ۱۱- پورتال شهرداری زاهدان، بندرکنارک، ۸۶/۱۱/۲۱
- ۱۲- خبرگزاری سرمایه، چابهار در انتظار راه آهن، ۲۳/۰۱/۱۳۸۸
- ۱۳- سازمان بنادر و دریانوردی ایران، فرصتهای معلوم سرمایه گذاری بندر چابهار <http://chabaharport.pmo.ir>
- ۱۴- صدر، سید عطاالله، خبرگزاری پانا، ۸۹/۰۲/۱۸
- ۱۵- ابلاغیه سیاست‌های کلی برنامه پنجم توسعه توسط رهبر معظم انقلاب <http://farsi.khamenei.ir/message-content?id=5389>
- ۱۶- رده بندی استانهای کشور از نظر توسعه یافتگی صنعتی و معدنی <http://www.aamaayesh.ir/index.php?pag=radebandi&fa>