

آمایش سرزمینی و توسعه سواحل مکران با تأکید بر مکان‌یابی و احداث شبکه‌های حمل و نقل در راستای ارتقای موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک منطقه

سید جمال الدین دریاباری

دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، واحد تهران شمال، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

سیاوش هارون بحری^۱

دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی آمایش سرزمین، واحد تهران شمال، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

شقایق خانجان زاده کاکرودی

دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی آمایش سرزمین، واحد تهران شمال، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

محمد حاجی محمدلو

دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی آمایش سرزمین، واحد تهران شمال، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

مهدی پزشکی

دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، واحد گرمسار، دانشگاه آزاد اسلامی، گرمسار، ایران

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۱۱/۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۶/۱۲

چکیده

آمایش سرزمینی یک از مهم‌ترین لوازم توسعه و پیشرفت محلی، منطقه‌ای و ملی محسوب می‌شود. در واقع می‌توان گفت که آمایش سرزمینی به نوعی پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی مناطق را بالفعل می‌کند. یکی از مناطق مهم ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ایران سواحل مکران است. هدف این مقاله تحلیل و بررسی رابطه آمایش سرزمینی و توسعه سواحل مکران با تأکید بر مکان‌یابی و احداث شبکه‌های حمل و نقل در راستای ارتقای موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک این منطقه است. سؤال اصلی مقاله این است که آمایش سرزمینی چگونه می‌تواند با استفاده از ابزار شبکه‌های حمل و نقل و توسعه آن‌ها در منطقه سواحل مکران باعث توسعه این سواحل شود؟ علاوه بر این سؤال اصلی سؤالات فرعی دیگری نیز در این مقاله مطرح می‌شود از جمله این که ابزارهای آمایش سرزمینی کدام‌اند؟ و اینکه منطقه مکران دارای چه پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی ای به ویژه شبکه‌های حمل و نقل می‌باشد؟ نتایج این مقاله نشان می‌دهد که با توجه به این که مهم‌ترین قابلیت‌های سواحل مکران مجاورت آن با آب‌های آزاد بین‌المللی در سرتاسر مرز جنوبی، همسایگی مستقیم با کشورهای پاکستان و افغانستان و به طور غیرمستقیم با کشورهای آسیای مرکزی (از طریق ترکمنستان) است یک راه غیر قابل چشم‌پوشی برای این کشورهای محصور در خشکی (به جز پاکستان) به دریاهای آزاد محسوب می‌شود. با توجه به این مقدمه در این مقاله تلاش خواهد با استفاده از منابع کتابخانه و مقالات علمی و پژوهشی و نیز اسناد و مدارک و نیز جداول و نقشه‌ها نقش آمایش سرزمینی با تأکید بر مکان‌یابی و احداث شبکه‌های حمل و نقل در توسعه و ارتقای موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک سواحل مکران تحلیل و تبیین شود.

واژگان کلیدی: آمایش سرزمینی، سواحل مکران، شبکه‌های حمل و نقل، موقعیت ژئوپلیتیک، توسعه.

مقدمه

پس از انقلاب اسلامی همواره لزوم توجه و توسعه‌ی سواحل مکران توسط دولت‌ها مورد تأکید قرار گرفته است که متأسفانه این توجه صرفاً بر روی کاغذ بوده و به بهانه‌ی عدم توانایی در جلب سرمایه‌گذاری‌های خارجی و خصوصی جهت تأمین مالی طرح‌ها و زیرساخت‌های لازم اقدامی صورت نگرفته است. با تأکید مکرر مقام معظم رهبری بر فقرزدایی سواحل بلوچستان و کشف استعدادهای این مروارید پنهان، دولت مکلف شد تمام توان خود را به منظور توسعه‌ی مبتنی بر اقتصاد مقاومتی و با اولویت سواحل مکران در دستور کار قرار دهد.

به منظور پیشبرد و ساماندهی توسعه‌ی سواحل مکران ستادی که در رأس آن معاون اول رئیس جمهور است تشکیل شده که در راستای سیاست‌گذاری‌های راهبردی توسعه‌ی پایدار و بالفعل ظرفیت‌ها و توانمندی‌های منطقه در مسیر سیاست‌های کلان منطقه فعالیت می‌کند لذا با برگزاری جلساتی با حضور وزرای اقتصاد، صنعت، بازرگانی، راه، نفت و پتروشیمی و دیگر دستگاه‌ها، میزان پیشرفت طرح‌های مربوط به توسعه‌ی سواحل جنوب شرق در آن مجموعه‌ها گزارش و مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. از دیگر اقدامات در دستور کار، مصوبه‌ی مجلس مبنی بر تأسیس سازمان سواحل مکران است تا به شکل سازمانی و مستمر وضعیت منطقه اعم از سواحل و جزایر را مدیریت کند. همچنین طرح یکپارچه‌سازی سواحل^۱ و آمایش منطقه و مراحل قانونی تبدیل بندر جاسک به منطقه‌ی آزاد نیز توسط نهادهای ذی‌ربط در حال انجام است. اقدام دیگر طرح فرودگاه بین‌المللی و عملیاتی منطقه در چابهار است که آماده و مجوز آن نیز اخذ شده که قرار بر این است ظرف ۱۸ ماه آینده به بهره‌برداری می‌رسد.

در حال حاضر چند بندر عمده و مهم شامل جاسک، کنارک، تنگ، تیس، زر آباد، پزم، بریس، چابهار، گوادر، جد و پسا بندر در کرانه‌های سواحل مکران فعالیت می‌کنند که از این میان بندر چابهار به عنوان مهم‌ترین بندر ترانزیت و ترانشیت کالا، پیشانی توسعه‌ی تجارت و بازرگانی جنوب شرق و جزء ده بندر مهم دنیا محسوب می‌شود منطقه‌ی آزاد چابهار دارای دو بندر و چندین اسکله می‌باشد - بندر شهید بهشتی با چند اسکله‌ی عمومی و چند منظوره و یک اسکله‌ی نفتی و بندر شهید کلاتری با اسکله‌های بتنی، سنتی و محلی. طرح توسعه‌ی بندر چابهار در ۵ مرحله از سال ۸۸ آغاز شده و قرار است تا پایان سال ۹۶ به بهره‌برداری برسد با اتمام این ۵ فاز تعداد اسکله‌های بندر به ۳۰ پست و ظرفیت بندر به ۸۶ میلیون تن افزایش پیدا می‌کند. با وجود این که ۸۰ درصد مردم دنیا در سواحل زندگی می‌کنند اما در کشور ما به رغم وجود مرزهای آبی وسیع این رقم کمتر از ۵ درصد کل جمعیت کشور است که در سواحل عمان به ۳ درصد هم نمی‌رسد و این چالشی عمده بر سر راه توسعه‌ی همه جانبه‌ی منطقه است (Turkan & Shahbazi, 2015: 41).

دریا در دهه‌های گذشته و به خصوص در سال‌های اخیر به عنوان نقطه تهدید و فرصت برای ایران محسوب شده است. در ۴ دهه گذشته خلیج فارس کانون تحولات و درگیری‌های بسیاری بوده که ایران با بیشترین سهم، مرکز این تحولات بوده است. حضور ایران در دریای عمان می‌تواند نقش ایران در خلیج فارس را قدرتمندانه‌تر و مؤثرتر سازد؛ ضمن اینکه بر دریای عمان مسلط شده، با همسایه‌های شرقی و آسیای مرکزی می‌توانیم تفاهم‌های اقتصادی و

^۱. ITCZ

دفاعی برقرار سازیم. از این رو توسعه سواحل مکران به عنوان یک توسعه راهبردی شناخته می‌شود که در ضوابط ملی آمایش سرزمین نیز به آن توجه شده است. در این ضوابط آمده است که با فراهم آوردن شرایط اقتصادی، اجتماعی و امنیتی باید به ایجاد تعادل نسبی در توزیع و ترکیب جمعیت پرداخت که نقاط استراتژیک و کانون‌های دارای قابلیت توسعه مورد تأکید هستند. آمایش سرزمینی که بر توسعه جنوب شرق کشور و سواحل مکران تأکید دارد، ظرفیت‌های بسیاری را برای توسعه کشور فراهم می‌سازد و از این رو کشور می‌تواند جمعیت خود را افزایش دهد و در رابطه‌ای همسو قدرت اقتصادی کشور رشد یابد. تمرکز بر شمال و غرب کشور، علاوه بر غفلت از ظرفیت‌های جنوب شرق و شرق، بحران‌های جمعیتی، محیط زیستی و اقتصادی را متوجه مردم و این مناطق خواهد ساخت (Azami & Mousavi Zare, 2016: 34).

یکی از مهم‌ترین قابلیت‌های این منطقه، مجاورت آن با آب‌های آزاد بین‌المللی در سرتاسر مرز جنوبی، همسایگی مستقیم با کشورهای پاکستان و افغانستان و به طور غیرمستقیم با کشورهای آسیای مرکزی (از طریق ترکمنستان) است که یک راه غیرقابل چشم پوشی برای این کشورهای محصور در خشکی (به جز پاکستان) به دریاهای آزاد محسوب می‌شود. استان سیستان و بلوچستان در مسیر دو کریدور از سه کریدور ترانزیتی بزرگ دنیا قرار دارد. این امر، منطقه مکران را به عنوان محور ترانزیتی طرح توسعه جنوب شرق مطرح می‌کند. در سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه کشور نیز توجه ویژه به توسعه سواحل مکران مورد توجه مقام معظم رهبری قرار گرفته است و تمام سازمان‌ها و وزارتخانه‌های کشور موظف‌اند همکاری‌های لازم برای این مهم را در برنامه ششم توسعه کشور به کار بگیرند.

بی‌شک یکی از ضروریات توسعه در هر عرصه‌ای، توسعه زیر ساخت‌های ارتباطی و شریانی و ایجاد امکان حمل و نقل و ترانزیت آسان افراد و کالاها به آن منطقه است. همچنین توجه به لزوم استقرار و اسکان در منطقه و تهیه زیر ساخت‌های سکونتی و ایجاد شرایط زیست و سکونتگاه‌های مناسب برای فعالان اقتصادی در منطقه از دیگر ضروریاتی است که می‌بایست مورد توجه گیرد؛ به عبارت دیگر، ایجاد سکونتگاه‌های زیستی امن و راحت در کنار ایجاد محورهای ارتباطی زمینی (راه و راه آهن)، هوایی و دریایی و نیز احداث و تأسیس فرودگاه‌ها و بنادر مورد نیاز در منطقه مکران، از ضروریات اولیه توسعه و ترقی این منطقه است. این منطقه در حال حاضر از زیر ساخت‌های چندان مناسبی در این حوزه (چه در بخش سکونتگاهی و چه در بخش زیرساخت‌های ارتباطی) برخوردار نیست و این در حالی است که وجود سواحل دریای عمان که امکان ارتباط منطقه و کشور را با آب‌های آزاد و اقیانوس هند فراهم آورده و نیز استقرار مبدأ ورودی کریدور شمال- جنوب به خاک ایران در این منطقه، شرایط منحصر به فردی را در جهت توسعه زیرساخت‌های زمینی و دریایی در منطقه فراهم آورده و از دیگر سو، استقرار شهرها و مراکز سکونتگاهی جدید و توسعه فعالیت‌های اقتصادی و صنعتی در منطقه، لزوم ایجاد یک فرودگاه بین‌المللی جدید با استانداردهای بین‌المللی را نیز، اجتناب ناپذیر می‌نماید و این همه، مشمول حیطه کارکردی و فعالیتی وزارت راه و شهرسازی است.

هدف این مقاله تحلیل و بررسی رابطه آمایش سرزمینی و توسعه سواحل مکران با تأکید بر مکان‌یابی و احداث شبکه‌های حمل و نقل در راستای ارتقای موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک این منطقه است. سؤال اصلی مقاله این

است که آمایش سرزمینی چگونه می‌تواند با استفاده از ابزار شبکه‌های حمل و نقل و توسعه آن‌ها در منطقه سواحل مکران باعث توسعه این سواحل شود؟ علاوه بر این سؤال اصلی سؤالات فرعی دیگری نیز در این مقاله مطرح می‌شود از جمله این که ابزارهای آمایش سرزمینی کدام‌اند؟ با توجه به این مقدمه در این مقاله تلاش خواهد با استفاده از منابع کتابخانه و مقالات علمی و پژوهشی و نیز اسناد و مدارک و نیز جداول و نقشه‌ها نقش آمایش سرزمینی با تأکید بر مکان‌یابی و احداث شبکه‌های حمل و نقل در توسعه و ارتقای موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک سواحل مکران تحلیل و تبیین شود.

رویکرد نظری

واژه و مفهوم ژئوپلیتیک^۱ از زمان وضع آن به لحاظ مفهومی و نیز موقعیت اجتماعی و علمی دچار فراز و نشیب‌هایی بوده است؛ و در موضوعات مختلف توسط جغرافیدانان، اقتصاددانان، سیاستمداران حرفه‌ای، نظامیان و متخصصان علوم سیاسی و روابط بین‌الملل رواج داشته و دارد. البته بدان معنی نیست که تاکنون برای ژئوپلیتیک تعریفی ارائه نشده است. بلکه می‌توان گفت تعاریف ارائه شده از جامعیت لازم برخوردار نیست. ضمن اینکه در بسیاری از نوشته‌ها بجای ارائه تعریف، اقدام به تعبیر و تفسیر و انجام توصیف‌های گوناگون شده است نظیر دانش کسب قدرت، دانش رقابت، دانش برخورد دولت‌ها، دانش شناخت و کنترل مکان‌ها و مناطق استراتژیک، نگرش جامع به جهان، دانش تحلیل موقعیت‌های جغرافیایی و نظایر آن که بعضاً آمیخته با اغراض و سلیقه‌های شخصی و نیز اغراق‌ها می‌باشد. با نگرشی ژئوپلیتیکی به جهان، روش‌های مختلف افزایش قدرت و حل منازعات و بحران‌ها مورد بررسی قرار می‌گیرد. مبنای ژئوپلیتیک قدرت است و همه برداشت‌ها، رویکردها، مصادیق و موارد ژئوپلیتیک حول محور قدرت می‌چرخند و عنصر قدرت به صورت نهان و آشکار خود را در ژئوپلیتیک نشان می‌دهد؛ بنابراین، ژئوپلیتیک بدون قدرت مفهوم و معنا ندارد. در گذشته عمدتاً پتانسیل قدرت زایی، عوامل و عناصر ثابت جغرافیایی، قدرت نظامی و برخورداری از سرزمین‌ها و فضاها بیشتر بود، به عبارت دیگر مفهوم برخورداری و قدرتمندی، داشتن ارتش‌های انبوه و سرزمین‌های پهناور بود. لکن امروز ژئوپلیتیک به عنوان شاخه‌ای علمی در جغرافیای سیاسی، موضوعات مختلفی را در بر می‌گیرد. پیتر تایلور^۲ جغرافی‌دان مشهور انگلیسی و سردبیر فصلنامه معروف «جغرافیای سیاسی» موضوع ژئوپلیتیک را قدرت دانسته و می‌نویسد؛ «ژئوپلیتیک عبارت است از؛ مطالعه توزیع جغرافیایی قدرت بین کشورهای جهان، به ویژه رقابت بین قدرت‌های بزرگ» دکتر عزتی در کتاب ژئوپلیتیک، موضوع ژئوپلیتیک را مترادف با سیاست‌های جغرافیایی می‌داند. او معتقد است در ژئوپلیتیک، نقش عوامل محیط جغرافیایی در سیاست ملل بررسی می‌شود (Hafeznia, 2005: 36).

واژه ژئواکونومی در اواخر دهه ۱۹۹۰ میلادی مطرح شد که برخی به اشتباه آن را جایگزین ژئوپلیتیک می‌دانند و گروهی هم به اشتباه فکر می‌کنند که دوران ژئوپلیتیک به سر آمده است و دوران ژئواکونومی مطرح است. درحالی‌که این یک اشتباه در تغییر مفاهیم است؛ زیرا واژه ژئواکونومی، در واقع تغییر نام و هدف واژه استراتژی است. در

^۱. Geopolitics

^۲. peter Taylor

حقیقت در مفهوم ژئواکونومی، اهداف با دخل و تصرف در استراتژی‌های اقتصادی با بهره‌گیری از بستر ژئوپلیتیک به اهداف استراتژیک تغییر شکل دادند (Nemati Anaraki, 2009: 159).

ژئواکونومی در واقع، اقتصاد و رابطه بین جغرافیا و قدرت کشورها را مورد مطالعه قرار می‌دهد. زمانی که بخشی یا تمام قابلیت‌های اقتصادی کشورها در گرو مسائل جغرافیایی باشد، اقتصاد جغرافیایی یا ژئواکونومی شکل می‌گیرد؛ یعنی آنجا که اقتصاد انگیزه رقابت‌های قدرتی است، ژئوپلیتیک قرائتی اقتصادی از شرایط موجود را ارائه می‌دهد و جنبه ژئواکونومیکی به خود می‌گیرد؛ بنابراین ژئواکونومی، اثرگذاری عوامل یا زیربنای اقتصادی در محیط کشوری، منطقه‌ای یا جهانی در تصمیم‌گیری‌های سیاسی و رقابت‌های قدرتی و اثرگذاری این عوامل در ساختار شکل‌گیرنده ژئوپلیتیک منطقه‌ای یا جهانی را مورد مطالعه قرار می‌دهد (Rafi, 2008: 95).

در یک جمع‌بندی عوامل ژئواکونومیک که در فرایند همکاری و همگرایی منطقه‌ای تعیین‌کننده بوده‌اند و از نظر اقتصادی مورد توجه قرار گرفته‌اند بایستی به عوامل زیر اشاره کرد:

۱. سطح توسعه اقتصادی در منطقه و تمایزات بین کشورهای عضو
۲. سطح توسعه اقتصادی و سایر روابط متقابل در بین کشورهای عضو
۳. بهینه مناطق اقتصادی که به‌تازگی تشکیل شده است
۴. مکمل بودن منابع و عوامل تولید به‌علاوه ظرفیت توسعه به‌عنوان یک واحد کامل
۵. ماهیت روابط اقتصادی با کشورهای ثالث و جای گرفتن موضوعات اقتصادی خارجی در اقتصاد ملی این گروه‌ها
۶. ثبات پذیری مدل‌های منتخب و تعیین‌کننده نوع سیاست‌های همگرایی از منظر شرایط موجود (Sadjadpour & Sadeghi, 2010: 67).

از نظر اقتصادی اهمیت حمل و نقل آن قدر زیاد و گسترده است که می‌توان آن را بستر توسعه اقتصادی خواند. برنامه‌ریزی مناسب و دقیق در این زمینه و بهبود و ساماندهی زیرساخت‌های حمل و نقل باعث کاهش هزینه‌های بهره‌برداری و تولید می‌گردد و اثرات مطلوبی را بر اقتصاد یک جامعه می‌گذارد. حمل و نقل و عوامل اقتصادی به راحتی از یکدیگر تأثیر می‌پذیرند. رشد بازرگانی و تجارت، بهبود وضعیت کشاورزی، گسترده‌گی خدمات و تولیدات موجب افزایش تقاضای حمل و نقل در جامعه می‌گردد. کارآیی بخش حمل و نقل هم در افزایش بهره‌وری نظام اقتصادی جامعه تأثیرگذار است. این دو به طور پیوسته یکدیگر را تقویت می‌کنند. در بررسی اقتصاد کلان کشورها، سرمایه‌گذاری در بخش حمل و نقل در افزایش تولید ناخالص ملی و ارزش افزوده، نقش به‌سزایی دارد (Roosbeh, 1351: 86).

در روابط بین الملل^۱، ارتباطات یکی از شرایط لازم برای همکاری است. گفته می‌شود ارتباطات بین المللی به مذاکرات بین المللی، مذاکرات بین المللی به همکاری بین المللی و همکاری بین المللی به همگرایی بین المللی می‌انجامد. از آن جا که همگرایی مرحله‌نهایی فرآیند همکاری است، فرآیند ارتباطی باید ذاتاً متضمن رابطه متقابل یا

^۱. International relations

بازخوران بین واحدهای تشکیل‌دهنده یک نظام بین المللی باشد. رویکرد ارتباطات با وام گرفتن از ایده‌های لیبرالیسم^۱ و بهره‌گیری از مفهوم ارتباطات، سه اثر مهم بر روابط بین الملل دارد: اولاً رویکرد ارتباطات دیگر به قدرت به عنوان متغیر اساسی در تبیین پدیده‌های سیاسی نمی‌نگرد. بلکه از این منظر، جوهره سیاست به وجود هماهنگی مطمئنی بین تلاش‌ها و انتظارات انسان‌ها برای دستیابی به اهداف جامعه می‌پردازد. دوماً روی ماهیت تجربی مفاهیم تأکید زیادی می‌شود و سعی بر این است تا تمام مفاهیم از طریق سنجش و نگاشت، عملیاتی شوند (mottaghi et al., 2015: 57).

نظریه‌پردازان ارتباطات همه انواع ارتباطات را به طور برابر برجسته می‌کنند و هر چه آنچه را آمار اجازه اندازه‌گیری بدهد اندازه می‌گیرند. در همین زمینه، یکی از مزیت‌های کار کارل دویچ^۲ به عنوان نظریه پرداز اصلی رویکرد ارتباطات در روابط بین الملل، شاخص سازی برای همکاری بین المللی است. به عنوان مثال وی در کتاب فرانسه، آلمان و اتحاد غرب ۱۹۶۷ میلادی برای تعیین گستره و سطح همکاری به بررسی پنج دسته شواهد می‌پردازد: مصاحبه‌های نخبگان، نظرسنجی‌های عمومی، تحلیل محتوای مطبوعات، بررسی پیشنهادات مربوط به کنترل تسلیحات. سوماً رویکرد ارتباطات به هیچ یک از سطوح تحلیل محدود نمی‌شود. به عنوان مثال، کاب^۳ و الدر^۴ بر اساس رویکرد ارتباطات، مدلی را برای مطالعه همکاری بین‌المللی ارائه می‌کنند. این مدل میان عوامل زمینه‌ای مختلف از یک سو و ایجاد مناسبت‌های رفتاری متقابل بین دو ملت (از طریق مبادلات و تعاملات آن‌ها) و آنگاه سطوح همکاری بین المللی از سوی دیگر پیوند برقرار می‌کند. این مدل در هر دو بافت جهانی و منطقه‌ای مورد آزمون تجربی قرار گرفته است (Basiri et al., 2012: 103).

موقعیت ژئوپلیتیک و ژئوآکونومیک سواحل مکران

مکران، مکران یا مکوران^۵، از نظر تاریخی سرزمینی ساحلی در جنوب شرقی ایران و جنوب غربی پاکستان است که در طول خلیج عمان از رأس‌الکوه در غرب جاسک تا لاس بلا در جنوب غربی ایالت بلوچستان پاکستان گسترده است. در بعضی منابع اروپایی قرن‌های ۱۶ تا ۱۸ میلادی از ایالت مکران نام برده شده است. در دوره‌های مختلف تاریخی این منطقه خودمختار و تحت اداره خوانین محلی بوده است که گاهی خود را رعایای دولت ایران می‌نامیدند. امپراتوری بریتانیا در قرن هجده این منطقه را جزو هند و مستعمره بریتانیا نمود. امروزه در هند و در پاکستان شهرهایی بنام مکران وجود دارد. مکران در دوره‌های مختلف تاریخی بخشی از قلمرو ایران بوده است (Amirahmadi & et.al, 2013: 1363).

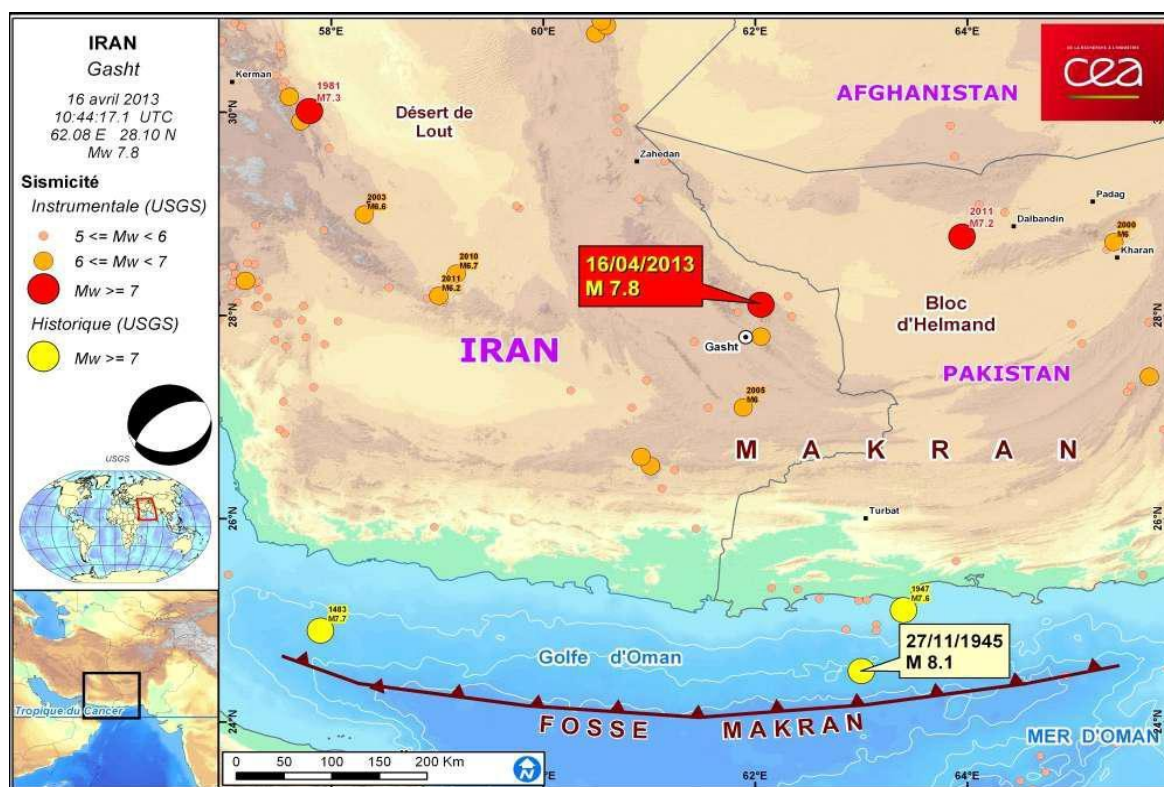
¹. Liberalism

². Karl Deutsch

³. Roger Cobb

⁴. Charles Elder

⁵. Makran is a semi-desert coastal strip in Balochistan, in Pakistan and Iran, along the coast of the Persian Gulf and the Gulf of Oman



نقشه شماره ۱- منطقه مکران

Source: (<http://makran766.blogfa.com>)

مکران در نوشته‌های مسالک و ممالک و التقویم اقلیم دوم و از کرمان تا رود مهران (ایندوس) نامیده شده است. (سفرنامه مارکوپولو نیز مکران را شرح داده است.) در بعضی اسناد و نقشه‌های تاریخی اروپایی و بعضی نوشته‌های عربی دریای عرب امروزی نیز بحر مکران بیان شده است (Foruzani, 2012: 173).

یکی از مهم‌ترین قابلیت‌های این منطقه، مجاورت آن با آب‌های آزاد بین‌المللی در سرتاسر مرز جنوبی، همسایگی مستقیم با کشورهای پاکستان و افغانستان و به طور غیرمستقیم با کشورهای آسیای مرکزی (از طریق ترکمنستان) است که یک راه غیرقابل چشم پوشی برای این کشورهای محصور در خشکی (به جز پاکستان) به دریاهای آزاد محسوب می‌شود (Imam Shushtari, 1969: 18).

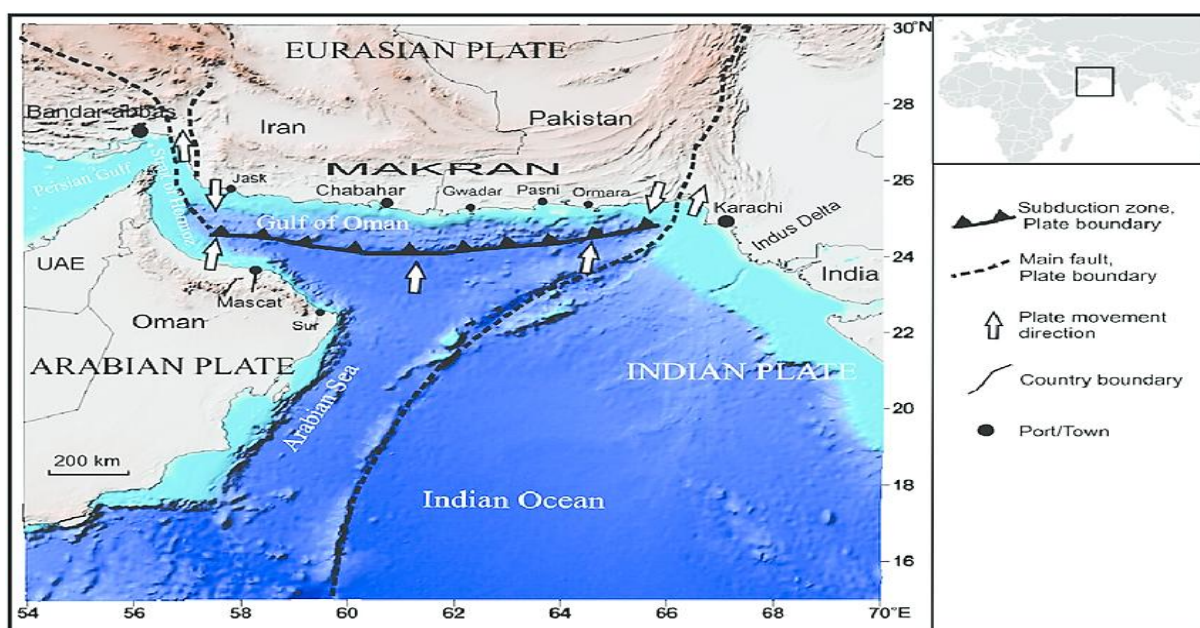
استان سیستان و بلوچستان در مسیر دو کریدور از سه کریدور ترانزیتی بزرگ دنیا قرار دارد. این امر، منطقه مکران را به عنوان محور ترانزیتی طرح توسعه جنوب شرق مطرح می‌کند. در سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه کشور نیز توجه ویژه به توسعه سواحل مکران مورد توجه مقام معظم رهبری قرار گرفته است و تمام سازمان‌ها و وزارتخانه‌های کشور موظف‌اند همکاری‌های لازم برای این مهم را در برنامه ششم توسعه کشور به کار بگیرند. اگر کریدور شمال - جنوب را مهم‌ترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپا فرض کنیم که به گفته کارشناسان در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر است؛ این کریدور می‌تواند یکی از مسیرهای مهم ترانزیتی در آسیای میانه باشد که کشورهای مسیر این کریدور را متفع می‌کند. اگرچه کریدور شمال - جنوب^۱ در سال ۱۹۹۳ متعاقب برگزاری اجلاس کمیسیون اروپا وزرای حمل و نقل کشورهای

^۱. NOSTRAC

عضو، تصویب شد، اما عملکردها نشان می‌دهد که کشورهای منطقه تحت تأثیر تحولات سیاسی نتوانسته‌اند از این ظرفیت به طور کامل استفاده کنند (Turkan & Shahbazi, 2015: 41).

بر اساس اطلاعات موجود، این کریدور ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا و روسیه از طریق ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب آسیا برقرار کرده و اتصال خلیج عمان و بندر چابهار در ساحل شرق دریای مکران یا دریای عرب به عنوان بندری استراتژیک به این کریدور در مبادله کالا به شرق کشور و همسایه‌های شرقی و آسیای میانه نقش مهمی ایجاد خواهد کرد (Ghofrani and shoja Ghaleh dokhtar, 2013: 151).

کارشناسان می‌گویند با راه‌اندازی کامل این مسیر کشورهای آسیایی و اروپایی می‌توانند در مسیر کریدور شمال - جنوب کالای خود را با سرعتی حدود دو برابر در مقایسه با مسیر کانال سوئز مبادله کنند. این امر با توجه به ایجاد کشورهای جدید در منطقه آسیای میانه و نیز شکل‌گیری بازارهای جدید جهانی در حوزه اقیانوس هند و خلیج فارس، برای هر دو قاره آسیا و اروپا دارای اهمیت فراوانی است.

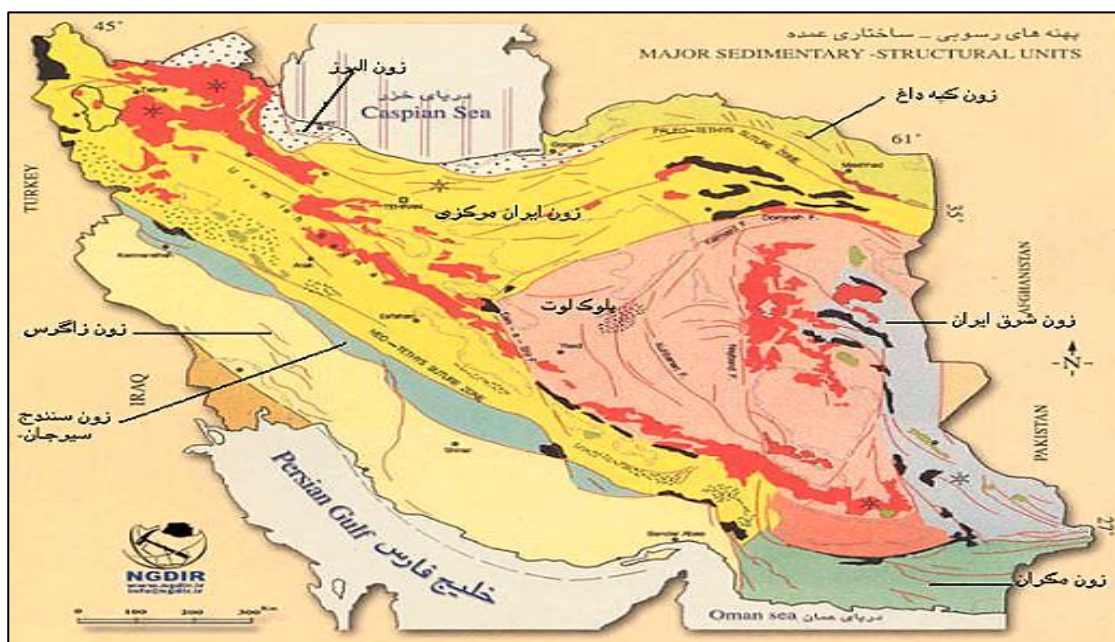


نقشه شماره ۲- موقعیت دقیق منطقه مکران

Source: (<https://www.researchgate.net>)

بخشی از توسعه نیافتگی سواحل مکران تاریخی است. از گذشته‌های دور به دلیل حضور انگلیسی‌ها در این مناطق و تاریخ استعمار انگلیسی رغبتی به توسعه در حکومت‌های مرکزی نبوده، البته شرایط آب و هوایی هم مزید بر علت بوده است. از سوی دیگر، یکی دیگر از دلایل عقب‌ماندگی در این مناطق، نبود منابع زیرزمینی و مزیت ملموس است که حتی پس از انقلاب اسلامی نیز توسعه این مناطق را با اختلال مواجه کرده است.

این در حالی است که پس از انقلاب استعمارگران غربی با توجه به سابقه ۵ هزارساله حضور ایران در عرصه دریا، علاقه زائدالوصفی برای دور کردن ایران از آب‌های آزاد داشته‌اند و در همین ارتباط کوشیده‌اند با ایجاد مسائل



مختلف انحرافی، نظر ایران را به سمت و سوی دیگر معطوف کنند؛ ماجرای که می‌تواند تأثیر مستقیمی در استحکام قدرت ملی کشور داشته باشد (Turkan & Shahbazi, 2015: 48).

نقشه شماره ۳- موقعیت منطقه مکران در نقشه ایران

Source: (<http://daneshnameh.roshd.ir>)

پس از پیروزی انقلاب اسلامی، اما هزینه‌های بالای سرمایه‌گذاری برای توسعه سبب شده تا دولت‌ها نتوانند از عهده توسعه این منطقه برآیند. برخی دولت‌ها برای توسعه این منطقه خواستار مشارکت سرمایه‌گذاران خارجی بودند، پیش‌شرطی که به دلیل محدودیت‌های قانون سرمایه‌گذاری و نبود سرمایه‌گذار مناسب عملاً توسعه این منطقه را از دستور کار دولت‌ها برای توسعه خارج کرده بود (Fathi et al., 2017: 116).

با توسعه این سواحل ایران می‌تواند به گره‌گاه اصلی در مسیر ترانزیت اقیانوس هند به کشورهای آسیای مرکزی، روسیه و افغانستان تبدیل شود. کشورهای آسیای مرکزی محصور در خشکی هستند و از طرف دیگر هند یک اقتصاد صادرکننده کالا است که منافع بسیاری در بازار این کشورها دارد. توسعه سواحل مکران، هزینه دسترسی به بازار کشورهای نظیر آذربایجان، روسیه، افغانستان، ترکمنستان، قزاقستان، اوکراین و غیره را به شدت کاهش می‌دهد و این یک فرصت استثنائی برای ایران است تا خود را در کانون یک کریدور ترانزیتی بسیار مهم قرار دهد. کریدور حمل و نقل شمال جنوب که رویای افزایش ارتباط تجاری هند، ایران، روسیه، آسیای مرکزی و اروپا را در سر می‌پروراند نمی‌تواند بدون توسعه سواحل مکران، به یک مسیر ترانزیتی مهم تبدیل شود. فرصت‌های اقتصادی توسعه سواحل مکران، می‌تواند به تدریج انباشت شده و به یک ابزار ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک مهم برای کشور تبدیل شود (Ahmadi & Ahmadi, 2017: 235).

از این گذشته، توسعه سواحل مکران یک ضرورت اجتماعی نیز است. مناطق واقع شده در سواحل مکران از قافله توسعه عقب مانده‌اند و حق مردم ساکن در این مناطق است که اشتغال و توسعه پایدار را تجربه کنند و بتوانند از مزایای توسعه اقتصادی توأم با رفاه اجتماعی برخوردار شوند. در مجموع، منافع اقتصادی، ژئوپلیتیک و اجتماعی توسعه سواحل مکران باعث می‌شود تا امنیت ملی کشور نیز ارتقاء یابد.

چابهار (چاه‌بهار، چهاربهار) یکی از شهرهای جنوب خاوری استان سیستان و بلوچستان ایران و تنها بندر اقیانوسی کشور است که در کرانه دریای عمان و اقیانوس هند قرار دارد. لنگرگاه آن قابلیت پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما را دارد و از مناطق آزاد بازرگانی ایران است. 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 (Shakeri & Salimi, 2006: 95).



نقشه شماره ۴- بندر چابهار

Source: (<http://www.isna.ir>)

چابهار علاوه بر موقعیت بازرگانی، دارای جاذبه‌های فراوان تاریخی و طبیعی است. آب و هوای این شهر و پیرامون آن همیشه بهاری و معتدل است و به همین دلیل چابهار چهاربهار نامیده می‌شود. چابهار مرکز شهرستان چابهار است که در منتهی‌الیه جنوب شرقی ایران در کنار آب‌های گرم اقیانوس هند قرار دارد. چابهار تنها بندر ایرانی است که در ساحل اقیانوس قرار دارد و چون تحت تأثیر بادهای اقیانوسی است هوای آن در تمام فصل‌ها دلدیر است سردترین بندر ایران در تابستان و گرم‌ترین آن در زمستان است. سایر مناطق خلیج فارس به دلیل وجود صحرای شبه جزیره عربیا تحت تأثیر بادهای اقیانوس نیستند. بندر چابهار با مساحت یازده کیلومتر مربع هم عرض جغرافیایی بندر میامی در شبه جزیره فلوریدای آمریکا بوده و شرایط آب و هوایی آن نیز دقیقاً مشابه بندر میامی است (Musa Kazemi et al., 2016: 499).

منطقه چابهار به دلایل جغرافیایی، سیاسی، اقتصادی و حتی فرهنگی دارای ماهیتی استراتژیک برای تحرک و توسعه نیمه شرقی کشور و در نتیجه کل ایران، برای کشورهای هم‌جوار در منطقه و حتی برای ارتباطات اقتصادی جهانی است و به تناسب این امر، مقیاس تأثیرگذاری عملکرد منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار نیز در همین ابعاد خواهد بود که دلایل آن مختصراً مورد اشاره قرار می‌گیرد:

بر اساس آمارهای جهانی سازمان ملل در زمینه حمل و نقل بین‌المللی، حدود نیمی از حمل و نقل جهان، میان خاور دور با سایر نقاط دنیا صورت می‌گیرد. از مجموع ۳ کریدور حمل و نقل که برای این امر پیش بینی گردیده، ۲ کریدور از ایران می‌گذرد و در این بین چابهار نقطه عبور جنوبی‌ترین کریدور شرقی-غربی جهان محسوب می‌گردد که در مسیر جاده بین‌المللی ابریشم قرار دارد (Staryfar et al., 2009: 172).

همچنین چابهار نزدیک‌ترین راه به اقیانوس هند و آب‌های آزاد است که با ۱۸۰۰ کیلومتر فاصله تا سرخس، بهترین راه برای دستیابی آسان کشورهای آسیای میانه به دریای عمان محسوب می‌گردد. در این میان خلیج چابهار با بریدگی طبیعی و استثنایی خود، بزرگ‌ترین خلیج ایران در حاشیه دریای عمان و بزرگ‌ترین خلیج خاورمیانه در سواحل آن به شمار می‌رود. آب‌های ساحلی چابهار با برخورداری از عمق زیاد از موقعیت خاص استراتژیکی جهت پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس پیما برخوردار هستند (Ebrahimzadeh & Aghassizadeh, 2011: 26).

علاوه بر موقعیت دریایی-بندرگاهی منطقه چابهار، الزام صدور نفت از سواحل و جزایر خلیج فارس که دریای عمان را به معبر خروج نفت به دریاهای آزاد مبدل کرده، بار استراتژیکی-سیاسی خاصی را نیز به منطقه بخشیده است. در مجموع، موقعیت ویژه دریایی-بندرگاهی منطقه چابهار از نظر دارا بودن مرز آبی وسیع در دریای عمان و همچنین موقعیت استثنایی و استراتژیکی منطقه به لحاظ استقرار در خارج از تنگه هرمز، واقع بودن در دهانه اقیانوس هند و اهمیت آن به عنوان یک راه ترانزیتی و بازار اقتصادی برای کشورهای افغانستان و جمهوری‌های تازه استقلال یافته شوروی سابق، موجب گردیده تا منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار به لحاظ موقعیت استقرار، از سایر مناطق آزاد تجاری-صنعتی در کشور متمایز گردد (saliqeh Et al., 2008: 164).

از سوی دیگر، وجود منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار در این محدوده، علاوه بر مزیت‌هایی که منطقه چابهار همیشه در امر تجارت و واردات و صادرات کشور ایران داشته و دارد، می‌تواند نقش ویژه‌ای را از نظر ورود و خروج کالاها و همچنین ترانزیت کالاها و مواد برای سایر کشورهای منطقه و اطراف ایفا نماید و میزان اهمیت این منطقه از کشور را دو چندان سازد. به طور کلی ویژگی‌های منطقه آزاد چابهار را که در هم‌جواری با خلیج و بندر چابهار نهفته است، می‌توان در موارد زیر دانست:

۱. موقعیت جغرافیایی مناسب به لحاظ قرار گرفتن در حاشیه آب‌های آزاد (دریای عمان و اقیانوس هند) با دسترسی به آبراه‌های بین‌المللی، کشورهای جنوب خلیج فارس و خاور دور
۲. واقع شدن در مسیر ترانزیتی کریدورهای شمال-جنوب و شرق و غرب
۳. کوتاه‌ترین، اقتصادی‌ترین و امن‌ترین محور ترانزیت کالا به کشورهای افغانستان، چین و پنج کشور آسیای میانه
۴. دروازه ورودی به تنگه هرمز (گذرگاه تأمین ۴۸ درصد سوخت جهان و ۷۰ درصد سوخت چین و ژاپن)
۵. مرکز ثقل تجاری کشورهای اسلامی آسیا، آفریقا و اروپا

۶. دسترسی به شبکه راه‌های کشور برای صادرات به سرزمین اصلی و آسیای میانه
 ۷. برخورداری از فرودگاه موجود و فرودگاه بین‌المللی در دست اجرا
 ۸. پایین بودن سطح دستمزدها و امکان تأمین نیروی انسانی لازم
 ۹. وجود معادن و منابع طبیعی غنی و امکان استفاده بهینه از آنها
 ۱۰. وجود مواد اولیه ارزان و فراوان در استان و مناطق و کشورهای هم‌جوار
 ۱۱. وجود آب شیرین مصرفی، برق و ارتباطات ارزان قیمت
 ۱۲. دسترسی به انرژی‌های فسیلی
 ۱۳. دور بودن از کانون بحران در حوزه خلیج فارس که می‌تواند امنیت سرمایه‌گذاری‌های خارجی را بالا ببرد.
- منطقه آزاد چابهار یکی از مناطق استراتژیک ایران در بُعد امنیت ملی، اقتصادی و سیاسی است. جاذبه‌های چابهار در زمینه آب و هوا، دسترسی آن به اقیانوس و اتصال آن به پیکره اصلی سرزمینی، آن را نسبت به سایر مناطق آزاد کشور در جایگاه ممتازی قرار داده است. این منطقه به لحاظ تقسیمات اداری یکی از شش منطقه آزاد کشور است و زیر نظر شورای مناطق آزاد به صورت مستقل به عنوان یکی از نهادهای ریاست جمهوری فعالیت می‌کند. در واقع منطقه آزاد چابهار همانند سایر مناطق آزاد در ایران از قوانین جداگانه‌ای تبعیت می‌نماید که توسط مجلس شورای اسلامی به تصویب می‌رسد و اهم و پایه این قوانین قانون چگونگی اداره مناطق آزاد جمهوری اسلامی ایران می‌باشد (Afrakhteh, 2004: 21).
- محدوده منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار در یکی از استان‌های شرقی ایران به نام استان سیستان و بلوچستان و در ۷ کیلومتری شهر چابهار واقع در شهرستان چابهار استقرار یافته است و بنابراین به لحاظ تقسیمات سیاسی بر محدوده جدید شهرستان چابهار انطباق دارد. شهرستان چابهار به عنوان یکی از ۱۴ شهرستان استان سیستان و بلوچستان محسوب می‌گردد که بر اساس اطلاعات سالنامه ۱۳۸۷ استان، با ۱۳/۱۶۲ کیلومتر مربع وسعت (۷ درصد از مساحت استان) در منتهی الیه جنوب شرقی استان مذکور و کشور ایران و در جوار دریای عمان واقع شده است (Mehrabi & Amiri, 2013: 165).

مکان‌یابی و احداث شبکه‌های حمل و نقل سواحل مکران

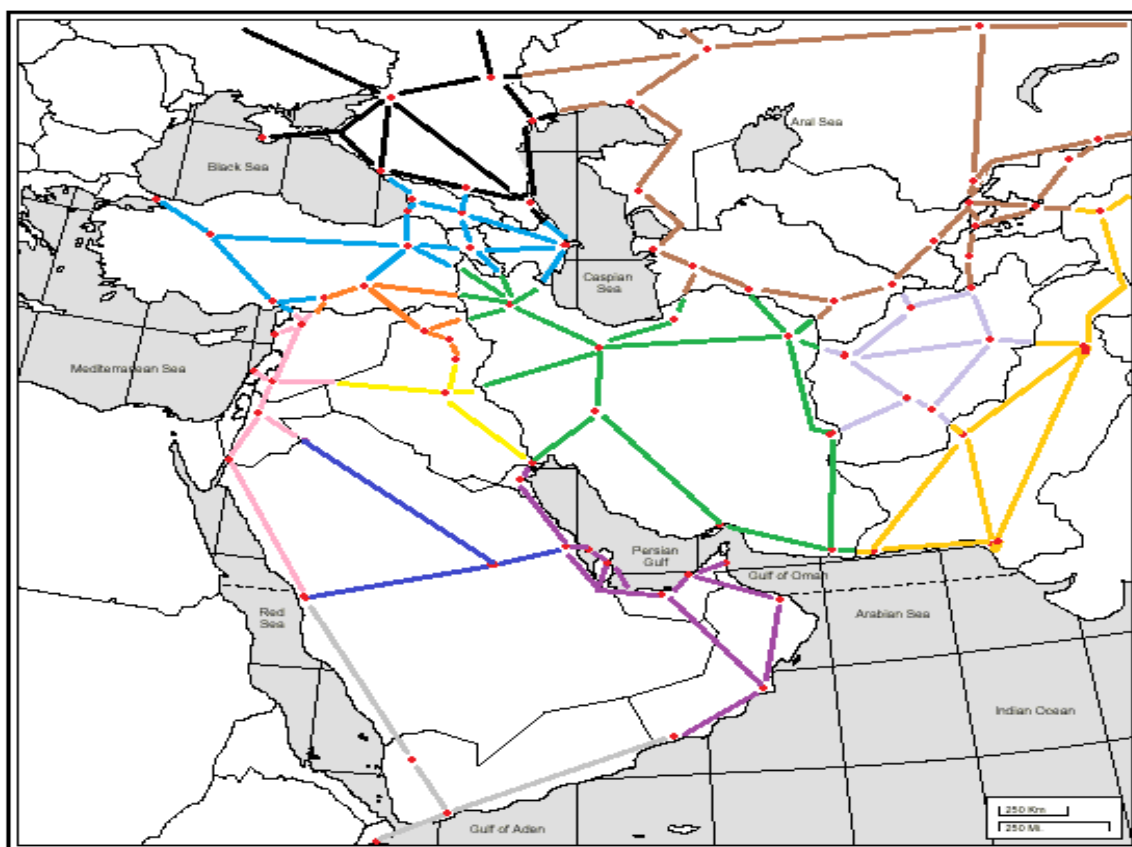
بی‌شک یکی از ضروریات توسعه در هر عرصه‌ای، توسعه زیرساخت‌های ارتباطی و شریانی و ایجاد امکان حمل و نقل و ترانزیت آسان افراد و کالاها به آن منطقه است. همچنین توجه به لزوم استقرار و اسکان در منطقه و تهیه زیرساخت‌های سکونتی و ایجاد شرایط زیست و سکونتگاه‌های مناسب برای فعالان اقتصادی در منطقه از دیگر ضروریاتی است که می‌بایست مورد توجه گیرد؛ به عبارت دیگر، ایجاد سکونتگاه‌های زیستی امن و راحت در کنار ایجاد محورهای ارتباطی زمینی (راه و راه آهن)، هوایی و دریایی و نیز احداث و تأسیس فرودگاه‌ها و بنادر مورد نیاز در منطقه مکران، از ضروریات اولیه توسعه و ترقی این منطقه است. این منطقه در حال حاضر از زیرساخت‌های چندان مناسبی در این حوزه (چه در بخش سکونتگاهی و چه در بخش زیرساخت‌های ارتباطی) برخوردار نیست و این در حالی است که وجود سواحل دریای عمان که امکان ارتباط منطقه و کشور را با آب‌های آزاد و اقیانوس هند فراهم آورده و نیز استقرار مبدأ ورودی کریدور شمال- جنوب به خاک ایران در این منطقه، شرایط منحصر به فردی

را در جهت توسعه زیرساخت‌های زمینی و دریایی در منطقه فراهم آورده و از دیگر سو، استقرار شهرها و مراکز سکونتگاهی جدید و توسعه فعالیت‌های اقتصادی و صنعتی در منطقه، لزوم ایجاد یک فرودگاه بین‌المللی جدید با استانداردهای بین‌المللی را نیز، اجتناب‌ناپذیر می‌نماید و این همه، مشمول حیطه کارکردی و فعالیتی وزارت محترم راه و شهرسازی است. شایان ذکر است، معرفی و تشریح دقیق فعالیت‌های این بخش، در ترغیب سرمایه‌گذاران سایر بخش‌ها نیز تأثیر انکارناپذیری خواهد داشت.

۱. بهسازی راه اصلی بندرعباس - کنارک
۲. احداث شبکه ریلی چابهار، ایرانشهر، زاهدان، مشهد، سرخس
۳. طرح توسعه بنادر شهید بهشتی
۴. احداث بزرگراه ساحلی میناب - جاسک - چابهار - گواتر
۵. توسعه فرودگاه‌های چابهار و تبدیل آن به فرودگاه هاب بار منطقه‌ای و ترانزیت مسافر و بار در مسیر اروپا - اقیانوسیه
۶. توسعه فرودگاه‌های جاسک
۷. شهر جدید تیس (Khosravi, 2006: 113).

ناظران اقتصادی بر این باورند که توسعه بندر چابهار، ایران را به کانون سرمایه‌گذاری‌ها و فعالیت‌های اقتصادی و ترانزیت در منطقه تبدیل خواهد کرد و جمهوری اسلامی ایران خواهد توانست از این مزیت بزرگ اقتصادی از یاد رفته استفاده کند. از این رو در سایه توافقنامه سه جانبه چابهار که اوایل خرداد امسال به امضای رئیس‌ان جمهوری ایران، افغانستان و هند رسید، مقدمات سیاسی و حقوقی لازم برای مشارکت هند در توسعه بندر چابهار با انجام ۵۰۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری فراهم شد تا با توسعه فاز یک آن بیش از ۶ میلیون تن به ظرفیت کنونی بندر چابهار اضافه شود. در صورت اجرایی شدن این توافقنامه و تفاهات پیشین، دسترسی هند به بازارهای آسیای میانه و به‌ویژه افغانستان محقق شده و در عین حال یکی از اهداف بلند ایران مبنی بر توسعه سواحل مکران که همواره مورد تأکید رهبر معظم انقلاب اسلامی بوده است، دست یافتنی می‌شود (partovi, 2006: 22). بر اساس توافق انجام شده، با توسعه بندر چابهار و اتصال این بندر تجاری به هرات افغانستان از طریق خطوط ریلی، ظرفیت‌های بالقوه ترانزیتی خطه سیستان و بلوچستان فعال می‌شود و می‌توان از این مسیر، جنوب آسیا و حوزه اقیانوس هند را با افغانستان و آسیای مرکزی پیوند داد.

همچنین چابهار در صورت توسعه می‌تواند از نظر جذب ترافیک دریایی و کشتی‌های تجاری علاوه بر رقابت با پاکستان و عمان، رقیب مقتدری برای سایر بنادر کشورهای عربی حوزه خلیج فارس باشد. هند از کشورهای واردکننده انرژی به شمار می‌رود و هرچند ایران رتبه ششم صادرات نفت به این کشور دارد، اما انتظار می‌رود ضمن افزایش تقاضای انرژی در این کشور، در دوران پسابرجام سهم ایران از بازار این کشور به نزدیک دو برابر میزان کنونی (۲۵۰ هزار بشکه در روز) افزایش یابد که در این میان ترانزیت انرژی از چابهار برای هند مقرون به صرفه خواهد بود (Arbabi, 2017: 255).



نقشه شماره ۵- کریدور مکران

Source: (<http://www-dase.cea.fr>)

از سوی دیگر توسعه بندر چابهار به هند کمک می‌کند تا صادرات خود را به ایران افزایش دهد و در عین حال از هزینه ترابری کالاهای صادراتی خود از طریق کریدور شمال - جنوب به میزان ۳۰ درصد بکاهد؛ زیرا تجارت هند با اروپا از طریق دریای سرخ، کانال سوئز و دریای مدیترانه انجام می‌شود که سریع‌ترین و باصرفه‌ترین راه مبادله کالا با اروپا نیست. همچنین وارد کردن فرآورده‌های معدنی از کشورهای آسیای میانه از جمله افغانستان با قیمت بهتر و مقرون به صرفه‌تر، دیگر هدف هندی‌ها از سرمایه‌گذاری در چابهار است (Asgari Kermani, 2016: 17).

از سوی دیگر، با توجه به افتتاح راه آهن اتصال ایران به آسیای میانه از مرز اینچه برون در استان گلستان که در سال ۱۳۹۳ با حضور رئیس‌ان جمهوری سه کشور ایران، ترکمنستان و قزاقستان صورت گرفت، توسعه بندر چابهار می‌تواند این کشورها را هم از مزیت‌های آن بهره‌مند کند. از این رو کشورهای آسیای میانه از جمله ترکمنستان، قزاقستان، قرقیزستان، ازبکستان و همچنین افغانستان که برای توسعه صادرات خود به آب‌های آزاد دسترسی ندارند، می‌توانند از طریق خطوط ریلی که به سیستم حمل و نقل ایران متصل شده و از بندر چابهار برای ترانزیت و صادرات کالاهای خود استفاده کنند (Zarqani & Ahmadi, 2016: 85).

انتظار می‌رود از این رهگذر علاوه بر افزایش درآمدهای ارزی و رونق کسب و کار، در بخش خدمات بندری، دریایی، فعالیت‌های پسرکانه و حمل و نقل در این منطقه عایدات زیادی نصیب ایران شود. در این میان کشورهای آسیای میانه به دلیل برخورداری از منابع معدنی فراوان، تمایل بسیاری برای تکمیل کریدور چابهار دارند زیرا می‌توانند از این مسیر صادرات معدنی خود را افزایش دهند (Mohammadi & Ahmadi, 2017: 307).

قرار گرفتن ایران در شاهراه ترانزیت بین‌المللی شرق - غرب و همچنین شمال و جنوب، موقعیت استثنایی را برای کشورمان رقم زده است که می‌توان آن را دلیل اصلی تمایل هند برای سرمایه‌گذاری در بخش زیربنایی این خطه ایران ارزیابی کرد. در این میان، چابهار تنها بندر اقیانوسی ایران است که در مرکز ثقل تجارت بین‌المللی ۲۴ دولت و ۱۵ کشور مستقل قرار دارد و اتصال این بندر به شبکه ریلی ایران می‌تواند تکمیل‌کننده پازل ظرفیت‌های ترانزیتی ایران باشد. توسعه ترانزیت از این بندر به کشورهای آسیا میانه در شرق دریای خزر و افغانستان و افزایش ترانزیت انرژی و کالا از ایران به کشورهای پاکستان و هند و بالعکس درآمدهای ارزی پایدار را برای ایران در پی دارد. در عین حال، افزایش پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس پیما و ساخت اسکله‌های بزرگ با عمق بیشتر، بندر چابهار را به یکی از بزرگ‌ترین بندر تجاری ایران تبدیل خواهد کرد. سابقه تلاش ایران به توسعه بندر چابهار و جنوب شرق کشور به بیش از دو دهه پیش بازمی‌گردد که دولت سازندگی در اوایل دهه ۷۰ خورشیدی این بخش را به عنوان منطقه آزاد تجاری تعیین کرد (Niakuyi & Bahrami Moghaddam, 2014: 123).

در دولت یازدهم هم توسعه سواحل مکران و محور شرق کشور با سه رویکرد تقویت و افزایش ظرفیت بندر شهید بهشتی چابهار، اتصال بندر چابهار به جاسک و اتصال بندر چابهار به خط ریلی در دستور کار وزارت راه و شهرسازی قرار گرفت. البته مذاکرات ایران و هند برای توسعه چابهار و راه آهن آن بیش از یک دهه سابقه دارد، اما سنگ اندازی تحریم‌ها مانع از به سرانجام رسیدن آن در سال‌های گذشته شده بود؛ اما با روی کار آمدن دولت یازدهم و موفقیت دولت در مذاکرات هسته‌ای به منظور رفع بخشی از تحریم‌های ظالمانه علیه ملت ایران، موضوع سرمایه‌گذاری هندی‌ها در جنوب شرق ایران بار دیگر مطرح شد و در نتیجه این رایزنی‌ها، اوایل سال گذشته شاهد سفر «نیتین گادکاری» وزیر حمل‌ونقل، کشتیرانی و بزرگراه‌های هند به ایران و امضای تفاهم‌نامه سرمایه‌گذاری این کشور در بندر چابهار بین دو کشور بودیم. با اجرای این توافق نامه ظرفیت بندر چابهار در مرحله نخست برنامه‌ریزی از ۲/۵ میلیون تن به ۸/۵ میلیون تن افزایش خواهد یافت و همزمان با اجرای این مرحله و با لایروبی اسکله کنونی شهید بهشتی، امکان پهلوگیری کشتی‌ها با ظرفیت بیش از ۸۰ هزار تن در این بندر فراهم می‌شود (Shafie et al., 2012: 152).

در واقع با افزایش ظرفیت بندر چابهار بخشی از ترانزیت دریایی کشور را از بندر شهید رجایی در بندرعباس به بندر شهید بهشتی چابهار انتقال خواهیم داد، می‌افزاید: همچنین گام‌های اولیه و اجرایی برای اتصال بندر چابهار به خط ریلی چابهار - زاهدان آغاز شده است. بخش دیگر حضور هند در چابهار به تأسیس مسیر ریلی چابهار - زاهدان باز می‌گردد که با اجرایی شدن موافقت‌نامه تأسیس کریدور بین‌المللی حمل و نقل و ترانزیت هند، ایران و افغانستان موسوم به کریدور چابهار، ایران از طریق شبکه ریلی می‌تواند به آسیای میانه تا چین و روسیه متصل شود. در این تفاهم‌نامه، هند برای سرمایه‌گذاری در این مسیر ریلی به ارزش یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار و به طول ۶۱۰ کیلومتر پیش قدم و موظف شده است در مدت چهار ماه طرح تأمین مالی مناسب برای این پروژه را به تصویب مراجع ذی صلاح از جمله وزارت راه و شهرسازی، وزارت امور اقتصادی و دارایی و بانک مرکزی برساند (Hataminasab et al., 2015: 205).

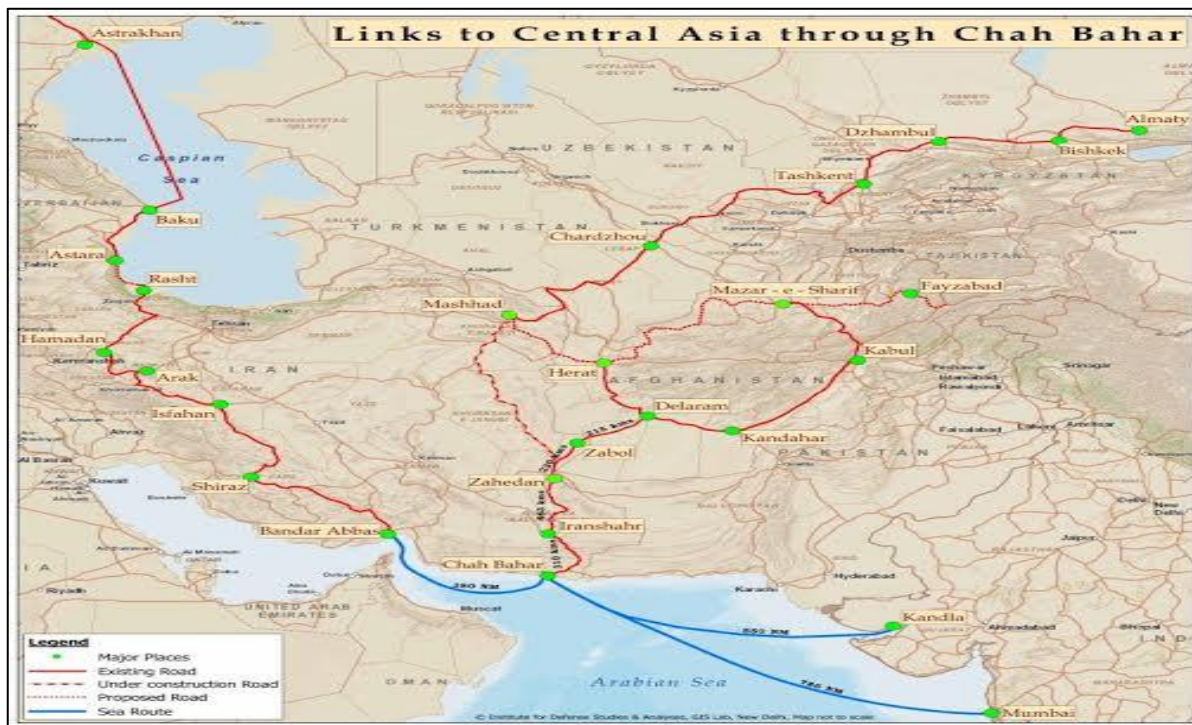
در صورت تصویب طرح تأمین مالی، مقرر شده است اسناد مهندسی مورد نیاز برای ارائه پیشنهاد فنی - مالی طرح از سوی طرف هندی در مدت سه تا چهار ماه ارائه شود و به تصویب کارفرما برسد، سپس در مدت دو ماه فرایند توافق قیمت قرارداد دنبال خواهد شد و طول مدت کل این فرآیند ۱۰ ماه در نظر گرفته شده است. البته وزارت راه و شهرسازی از سال گذشته اجرای این خط آهن را از محل بودجه داخلی وزارتخانه آغاز کرد و تاکنون زیرسازی پروژه در محدوده چابهار - ایرانشهر به میزان ۴۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارد. اجرای این پروژه از سمت زاهدان هم از چند ماه گذشته آغاز شده است و بنابراین، این مسیر تنها با حضور هندی‌ها اجرایی نمی‌شود. راه آهن چابهار - زاهدان در سه سال آینده به بهره برداری خواهد رسید تا بتوان کل بارهای مسیر افغانستان که از مرز میلک سیستان و بلوچستان عبور می‌کند، از این مسیر ترانزیت شود (Anonymous, 2005: 44).

در صورتی که طرح تأمین مالی طرف هندی مصوب شود، قرارداد پیمانکار ایرانی به عملیات زیرسازی محدود خواهد شد و طرف هندی موظف به تأمین مالی طرح در حوزه زیرسازی و روسازی، تأمین کالا و اجرای عملیات می‌شود. در بخش جنوبی مطالعات مسیر، پل‌های رودخانه‌ای به همراه تونل‌ها به طور کامل انجام شده و عملیات مطالعات ایستگاه‌ها، روسازی و علایم ارتباطات در حال انجام است و در زمان حاضر حدود ۸۰ کیلومتر از این مسیر در حال آماده سازی اولیه قرار دارد و ۲۳۰ کیلومتر از مسیر در دست اجراست. اتصال تنها بندر اقیانوسی ایران به شبکه ریلی کشور، مسیر تمام ریلی جدیدی را در کریدور ترانزیت بین‌المللی شمال - جنوب رقم می‌زند که این مسیر در سال‌های آینده نقش مهمی را در افزایش ترانزیت ریلی به کریدور شرق دریایی خزر ایفا خواهد کرد. توسعه بندر چابهار با سرمایه‌گذاری ایران و هند، جغرافیای کل منطقه را تغییر خواهد داد، چون این بندر در توسعه مناسبات حمل و نقل بین ایران و کشورهای آسیای مرکزی، روسیه و حتی اروپا را بیش از پیش تسهیل خواهد کرد. برای فعال کردن کریدور چابهار در حال حاضر برای ترانزیت زمینی حدود ۵۰ درصد هزینه ترانزیت تخفیف داده می‌شود، در بخش دریایی هم برای پهلوگیری و هزینه‌های ترمینالی تخفیف‌های ۳۰ درصدی و ۵۵ درصدی پیش بینی شده است. در مجموع به ثمر نشستن این مسیر ترانزیتی برای ایران اهمیت حیاتی دارد. زیرا قرار گرفتن ایران در دالان شرق به غرب و شمال به جنوب، کشورمان را به یک مسیر ممتاز ترانزیتی در جهان تبدیل کرده است و باید بتوان با برنامه‌ریزی‌های مناسب و تخصیص اعتبارات از این موقعیت ممتاز بیشترین بهره را برای اشتغال‌زایی جوانان و کسب درآمدهای ارزی کسب کرد (Shariati Far, 2008: 26). در شرایطی که آمارها نشان می‌دهد در سال گذشته بیش از ۱۲ میلیون تن کالای نفتی و غیرنفتی از طریق ایران به کشورهای همسایه ترانزیت شده، انتظار می‌رود با فعال شدن کریدور چابهار به سرعت مجموع کالاهای ترانزیتی ایران به بیش از ۵۰ میلیون تن در سال افزایش یابد.

۵- بندر استراتژیک چابهار

بندر چابهار یکی از چهارراه‌های اصلی کریدور جنوبی تجارت جهانی نیز محسوب می‌شود. این بندر به علت موقعیت استراتژیک خود و دست‌یابی به آب‌های آزاد بین‌المللی، جایگاه ویژه‌ای در مبادلات بین ایران و سایر نقاط منطقه دارد. چابهار در مقایسه با سایر نقاط ساحلی ایران، مزیت‌های خاص خود را دارد. آب‌های عمیق در خلیج چابهار شرایط پهلوگیری کشتی‌های بزرگ و ایجاد تأسیسات بندری را فراهم می‌کند. این بندر مهم‌ترین بندر تجاری

خارج از حوضه خلیج فارس است و در مواقع جنگ و بحران‌های منطقه‌ای می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای از نظر سیاسی و راهبردی ایفا کند. قرار گرفتن چابهار در یک خلیج، موقعیت بندری ایده‌آلی برای توسعه فیزیکی در آینده به آن می‌بخشد که بسیاری از بنادر دنیا از آن محروم‌اند (Yazdani et al., 2016: 163).



نقشه شماره ۶- موقعیت ارتباطی بندر چابهار در منطقه مکران

Source: (<https://en.dailypakistan.com.pk>)

این بندر می‌تواند ایران را از حاشیه‌های آب‌های خلیج فارس دور کند. در صورت افزایش ظرفیت پهلوگیری کشتی‌های سنگین و همچنین انتقال نفت خام از طریق لوله‌کشی به سواحل مکران، امکان بستن تنگه هرمز در ظرف چند ساعت بدون متضرر شدن وجود دارد؛ موضوعی که می‌تواند ما را از لحاظ اقتصادی و قدرت در منطقه تقویت کند؛ بنابراین دسترسی به آب‌های آزاد و مسیرهای کوتاه ایمن و ارزان، برای کشورهای منطقه به ویژه کشورهای آسیای مرکزی که محصور در خشکی هستند از دیگر ابعاد اهمیت سواحل مکران است. در واقع از حیث مؤلفه‌های بین‌المللی، سواحل مکران به عنوان یکی از دروازه‌های تجارت منطقه‌ای می‌تواند با اهتمام دولتمردان در مسیر توسعه پایدار نقش محوری خود را در خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند بازیابی کند و جمهوری اسلامی ایران به اعتبار همین ظرفیت‌های ملی و بهره‌گیری از فرصت‌های فراوان ناشی از سیاست‌های اقتصاد مقاومتی در حجم عظیم مبادلات کالا و ترانزیت انرژی جهانی و آثار گسترده توسعه اقتصادی، سیاسی و اجتماعی سهم گردد و منافع ملی و امنیت پایدار را به ارمغان آورد. از این رو توسعه سواحل مکران بالأخص ظرفیت‌های بندر چابهار و شبکه‌های ارتباطی منتهی به چابهار، پاسخگوی این نیازهای گسترده است که با عنایت به راهبرد کلان اقتصاد مقاومتی در سال جاری، انتظار بر آن است که دولت‌مردان با نگاه درون‌زا و توجه به استعداد و ظرفیت‌های داخلی در مسیر تولید قدرت و شکوفایی اقتصادی گام برداشته تا منافع عظیمی را برای ملت ایران تحصیل

نمایند. بدون شک با اتکاء به راهبرد اقتصاد مقاومتی و با تکیه بر توان و ظرفیت‌های داخلی می‌توان راه هرگونه اخلال در نظام اقتصادی کشور را مسدود نمود (Shafie & Faraji Nasiri, 2009: 133).

نتیجه‌گیری و دستاورد علمی و پژوهشی

از منظر ژئوپلیتیکی، هم‌جواری سواحل مکران با کشورهای پاکستان و افغانستان، ظرفیت‌های ارتباطی این سواحل به پهنه اقیانوس هند و امکان اتصال کشورهای آسیای مرکزی به دریاهای آزاد بستر مناسبی برای گسترش تعاملات منطقه‌ای و بین‌المللی فراهم نموده است. به گواه داده‌های معتبر، بخش قابل ملاحظه‌ای از عرضه و تقاضا عظیم جهانی، متوجه منطقه گسترده‌ای مشتمل بر آسیای مرکزی و اروپای شرقی است که ایران در مرکز توجه این مناطق می‌باشد. لذا ظرفیت‌های داخلی و قابلیت‌های بالقوه بومی به منظور دستیابی به تدابیر قابل حصول برای تعامل اقتصاد منطقه‌ای اهمیتی اساسی دارد که این مهم نیز با توجه به نیاز کشورهای محصور در خشکی چون کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد این سواحل فرصت‌های مناسبی را در راستای توسعه مناسبات بین‌المللی و جذب سرمایه برای تولید در منطقه جنوب شرق و سواحل مکران دارد. در واقع حجم بزرگی از مبادلات جهانی کالا و انرژی متوجه این منطقه است.

بنابراین دسترسی به آب‌های آزاد و مسیرهای کوتاه ایمن و ارزان، برای کشورهای منطقه به ویژه کشورهای آسیای مرکزی که محصور در خشکی هستند از دیگر ابعاد اهمیت سواحل مکران است. در واقع از حیث مؤلفه‌های بین‌المللی، سواحل مکران به عنوان یکی از دروازه‌های تجارت منطقه‌ای می‌تواند با اهتمام دولتمردان در مسیر توسعه پایدار نقش محوری خود را در خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند بازیابی کند و جمهوری اسلامی ایران به اعتبار همین ظرفیت‌های ملی و بهره‌گیری از فرصت‌های فراوان ناشی از سیاست‌های اقتصاد مقاومتی در حجم عظیم مبادلات کالا و ترانزیت انرژی جهانی و آثار گسترده توسعه اقتصادی، سیاسی و اجتماعی سهیم گردد و منافع ملی و امنیت پایدار را به ارمغان آورد. از این رو توسعه سواحل مکران بالأخص ظرفیت‌های بندر چابهار و شبکه‌های ارتباطی منتهی به چابهار، پاسخگوی این نیازهای گسترده است که با عنایت به راهبرد کلان اقتصاد مقاومتی در سال جاری، انتظار بر آن است که دولت‌مردان با نگاه درون‌زا و توجه به استعداد و ظرفیت‌های داخلی در مسیر تولید قدرت و شکوفایی اقتصادی گام برداشته تا منافع عظیمی را برای ملت ایران تحصیل نمایند. بدون شک با اتکا به راهبرد اقتصاد مقاومتی و با تکیه بر توان و ظرفیت‌های داخلی می‌توان راه هرگونه اخلال در نظام اقتصادی کشور را مسدود نمود.

بارها در صحبت‌های مقام معظم رهبری و همچنین برخی از فرماندهان نظامی ارشد در سال‌های اخیر به توسعه سواحل مکران که نقطه اتصال کریدور شمال- جنوب است، مورد تأکید قرار گرفته است. در سال‌های قبل از ظرفیت‌های این منطقه مهم و استراتژیک غفلت شده و این منطقه از کشور از رونق چندانی برخوردار نیست و معضلاتی مثل بیکاری، فقر، قاچاق و از همه خطرناک‌تر نفوذ برخی گروهک‌های تروریستی نیز از پاکستان نیز از مشکلات این مناطق به حساب می‌آید.

مقام معظم رهبری در دیدار خود با فرماندهان نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در تاریخ ۹ آذر ۱۳۹۳ فرمودند: مسئله آبداسازی سواحل مکران نیز جزء همین کارهای اساسی است که باید با همکاری دولت، برنامه‌های مورد نظر در این منطقه با سرعت بیشتری دنبال شود.

کریدور شمال - جنوب فرصتی استثنایی است، چه آنکه بخش مهمی از آن از خاک ایران می‌گذرد. در حال حاضر مهم‌ترین و مناسب‌ترین حلقه ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به شمار می‌رود. چه آنکه این کریدور از حوزه اقیانوس هند (بندر بمبئی) آغاز و از طریق دریا به بندرعباس در جنوب ایران متصل می‌شود. به طوری که کالاها می‌توانند در داخل خاک ایران به وسیله حمل و نقل جاده‌ای و یا ریلی به بنادر شمال کشور (بندر انزلی و بندر امیرآباد) انتقال یافته و سپس از طریق دریای خزر به بنادر آستاراخان و لاگان روسیه حمل شوند. با تکمیل راه آهن قزوین - آستارا در قلمرو ایران، امکان دسترسی جاده‌ای و ریلی به کشورهای منطقه قفقاز و روسیه نیز میسر می‌شود.

کارشناسان معتقدند هزینه حمل کالاهای ترانزیتی میان کشورهای حوزه اقیانوس هند و شمال اروپا از طریق مسیر کریدور شمال - جنوب تا حدود ۳۰ درصد نسبت به مسیرهای سنتی موجود ارزان‌تر است و کشورهای جنوب شرقی آسیا، آسیای مرکزی، خاورمیانه، حوزه اقیانوس هند و خلیج فارس و نیز شمال اروپا با پیوستن به کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب که از جمله کریدورهای چندوجهی است، می‌توانند از مزایای آن در حمل و نقل سریع و ارزان کالاهایشان بین آسیا و اروپا استفاده کنند.

یکی دیگر از قابلیت‌ها و کارکردهای بسیار مهم سواحل مکران، کارکرد ژئواکونومیک و ژئوپلیتیکی آن است. در عصر حاضر که اقتصاد نقش مهمی در جایگاه کشورها دارد و با توجه به تعریف واژه ژئواکونومیک، مناطقی حائز اهمیت هستند که دارای نقش اقتصادی می‌باشند. بر این اساس، در قرن حاضر جهان را به شش منطقه تقسیم می‌کنند و هر منطقه‌ای که خارج از این تقسیم‌بندی قرار بگیرد از اهمیت چندانی برخوردار نیست. این مناطق عبارت‌اند از ۱- آمریکای شمالی، ۲- اروپای غربی ۳- خاورمیانه (خلیج فارس) ۴- آسیای جنوب شرقی ۵- محور مسکو لنینگراد ۶- هند. هریک از این مناطق یک قدرت ژئواکونومی هستند. از این شش منطقه، چهار منطقه مصنوعات خود را به سایر کشورها صادر می‌کنند و از تولید انبوه برخوردار هستند. فقط یک منطقه است که مواد خام صادر می‌کند و این منطقه خلیج فارس است که مهم‌ترین گذرگاه حمل و نقل و ورود به آب‌های آزاد، مواد خام (نفت و گاز) از خلیج فارس به تنگه هرمز و از آنجا دریای مکران (عمان) است که به اقیانوس هند راه پیدا می‌کند. در واقع نقش ترانزیتی دریای مکران و سواحل آن، عامل اصلی ارتقای جایگاه استراتژیک این منطقه از بعد اقتصادی است.

واقعیت این است که اکنون نقاط استراتژیک، مناطق استراتژیک و قلمروهای ژئواستراتژیک بیشتر بر اساس معیارهای اقتصادی تعیین می‌شود، لکن قابلیت مناطق از جهت کاربرد نظامی هم مورد نظر است. این نکته بسیار حساسی است، یعنی عامل اقتصادی به تنهایی در کار نیست، بلکه پشتوانه‌ی قدرت نظامی و ملاحظات نظامی هم در کنار ملاحظات اقتصادی اهمیت دارد. پس برای تحقق یافتن ایده‌های اقتصادی، چنانچه نیاز به استفاده از قدرت نظامی باشد، باید دید فلان منطقه (سواحل مکران) ظرفیت مانور نظامی را دارد یا نه. بدین سان در ترتیب و اولویت‌بندی منافع و قدرت ملی و ابزارهای نفوذ جهانی، توان اقتصادی هر کشور مهم‌ترین جایگاه در سال‌های اخیر به خود اختصاص داده است.

در سده بیست و یکم، توانمندی اقتصادی در سطح بین‌المللی و کنترل تولید و عرضه‌ی مصرف‌کالاهای اقتصادی بسیار مهم است. مناطق ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیک منطبق بر مناطقی است که دارای منابع انرژی سرشار و همچنین تولید ناخالص هنگفت می‌باشد. حال اگر مناطق استراتژیک دوران جنگ سرد (ژئوپلیتیک) منطبق با عوامل اقتصادی (ژئواکونومی) گردد، آن مناطق موقعیتی بین‌المللی خواهند یافت که غیرقابل جایگزین بوده و نقشی محوری در تدوین استراتژی‌های جهانی پیدا خواهند کرد.

با طرح شدن ژئواکونومیک در ژئوپلیتیک مناطق جغرافیایی دوران جنگ سرد، از بعد دیگری، یعنی توزیع منابع مولد انرژی با محوریت نفت و گاز مطرح گردیدند؛ به عبارت دیگر در قرن بیست و یکم مناطقی که دارای انرژی هستند یا محل عبور آن، مورد توجه قرار می‌گیرند.

از این رو اهمیت ژئواکونومیک سواحل مکران در بحث مسیرهای انتقال انرژی نیز قابل توجه است و توجه به جایگاه سواحل مکران به عنوان یکی از مهم‌ترین مناطق عبور انرژی در تدوین راهبرد ملی امری انکارناپذیر و ضروری می‌باشد. در طرح یونیدو سواحل دریای عمان به عنوان نزدیک‌ترین راه و مسیر انتقال انرژی بین‌قاره‌ای شناخته شده است. در این طرح چابهار به عنوان بزرگ‌ترین ترمینال مایع سازی گاز و انتقال آن به بازار مصرف جنوب شرق آسیا از جمله چین و ژاپن در نظر گرفته شده است.

از دیگر قابلیت‌ها و کارکردهای ژئواکونومیک سواحل مکران، فضای بسیار مناسب موجود در این منطقه برای ایجاد بنادر، مناطق آزاد تجاری و صنعتی با هدف دسترسی کشورهای محصور در خشکی در آسیای مرکزی و قفقاز است. دسترسی به آب‌های آزاد علاوه بر جنبه‌های نظامی و ژئواستراتژیکی دارای مزیت‌های اقتصادی متعددی برای کشورهای ساحلی است که از جمله می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: حمل و نقل آبی ارزان‌ترین نوع حمل و نقل محسوب می‌شود، دریاها از غنی‌ترین منابع غذایی بشر به شمار می‌روند و از نظر منابع معدنی نیز مهم محسوب می‌شوند، سواحل دریاها از مناطق توریستی جذاب محسوب می‌شود و بنادر و مناطق آزاد ساحلی فرصت‌های تجاری زیادی را در اختیار کشورهای ساحلی قرار می‌دهند. کشورهای محصور در خشکی، کشورهایی هستند که به دلیل عدم دسترسی به آب‌های آزاد از تمامی این فرصت‌ها محروم هستند. از میان کشورهای در حال توسعه، ۳۱ کشور محصور در خشکی می‌باشند.

کشورهای محصور در خشکی به علت دوردستی، در امور بازرگانی خارجی به کشورهای همسایه وابستگی دارند و در نتیجه محکوم به پرداخت هزینه‌های گزاف تبادلات شده‌اند. هزینه‌های هنگفت حمل و نقل، زیرساختارهای غیر مؤثر و انواع مضیقه‌ها، علاوه بر الزامات صادرات و واردات می‌توانند، مانعی جدی در مسیر الحاق آنها به اقتصاد جهانی محسوب گردد که در عین حال به رقابت‌های صادراتی و جریان سرمایه‌گذاری خارجی در این مناطق آسیب جدی می‌زنند. طبق داده‌های بانک جهانی در قیاس‌ها با کشورهای دارای مرز آبی، کشورهای محصور در خشکی حدود ۵۰ درصد هزینه‌ی بیشتری برای حمل و نقل می‌پردازند، در مقابل حجم بازرگانی آنها ۶۰ درصد کمتر است. این آمار مؤید روند منزوی شدن کشورهای محصور در خشکی در اقتصاد جهانی است. در مقابل در مقایسه با کشورهای محصور در خشکی و اقتصادهای دریا محور هزینه‌ی حمل و نقل بسیار پایین‌تر،

تخصصی شدن و تقسیم نیروی کار قدرتمندتر و بهره‌وری بسیار بالاتر است. کشورهای ساحلی با آزادسازی اقتصادی، در فرآیند جهانی‌سازی وارد شده و از مزیت‌های اقتصاد مبتنی بر تجارت دریایی بهره‌مند شده‌اند. واقع شدن جنوب شرق ایران در دسترسی به راه‌های آبی و مسیرهای بزرگ ترانزیت کالا به اروپا، کشورهای مدیترانه و هندوستان، پتانسیل‌های بازرگانی را برای فعال شدن بخش اقتصادی در این منطقه فراهم آورده است که با وجود سازمان‌های منطقه‌ای همچون آسه آن و اکو چشم‌انداز بازرگانی روشنی می‌توان برای آینده‌ی بازرگانی این منطقه انتظار داشت.

جنوب شرق ایران واجد مزیت‌های ژئواکونومیکی مهمی برای ایران است که ایران را به عنوان وزنه‌ای در سیستم بین‌المللی و سیستم جهانی در قرن ۲۱ مطرح می‌نماید. برخی از مزیت‌های این منطقه دارای اثرات درون کشوری است و برخی به موقعیت ایران در ساختار نظام جهانی مربوط می‌شود. از جمله این مزیت‌ها، سواحل مناسب ایران در دریای عمان برای ارتباط کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی و قفقاز به آب‌های آزاد به منظور استفاده از مزیت‌های حمل و نقل دریایی است. از آنجا که یکی از عناصر اصلی تشکیل دهنده‌ی قیمت کالا، هزینه‌ی حمل و نقل آن می‌باشد به این دلیل هزینه‌ی حمل و نقل به عنوان یک عامل اساسی در انتخاب نوع وسیله‌ی حمل و نقل مورد توجه قرار می‌گیرد. این عامل موجب اقبال بیشتر نسبت به استفاده از حمل و نقل دریایی به عنوان ارزان‌ترین راه با بیشترین ظرفیت می‌گردد. به طوری که بیشترین حجم کالا، در زنجیره‌ی حمل و نقل کنونی جهان، از طریق دریاها صورت می‌گیرد. ایران با وجود دسترسی به آب‌های آزاد از سمت جنوب و موقعیت ویژه‌ی جنوب شرق در مبادی ورودی و خروجی به آب‌های آزاد از پتانسیل فوق‌العاده‌ای در این زمینه برخوردار است. کرانه‌های دریای عمان به دلیل دارا بودن سواحل مناسب به ویژه در خلیج چابهار موقعیت نسبتاً خوبی جهت پهلو گرفتن کشتی‌های ظرفیت بالا برای اتصال حوزه‌های مختلف ژئوپلیتیکی در پیرامون ایران با سیستم تجارت جهانی دارد. نقشه زیر مهم‌ترین بنادر و اسکله‌های ساحلی مکران را نشان می‌دهد که در این میان بندر چابهار از اهمیت وافری برخوردار است.

با توجه به این شرایط، سواحل مکران می‌تواند فرصت طلایی را در اختیار کشورهای محصور در خشکی در منطقه آسیای مرکزی و همچنین قفقاز قرار دهد. در واقع سواحل مکران در قالب محور شمال و جنوب، مهم‌ترین مسیر اتصال کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد جهان است و همچنین این سواحل می‌تواند در قالب محور شرقی- غربی مسیر بسیار مناسبی را برای اتصال کشورهای جنوب شرق آسیا به اروپا فراهم می‌کند.

سواحل مکران این قابلیت را دارد که با ایجاد و گسترش بنادر و اسکله‌های وسیع امکان انتقال کالا از مسیر ایران به اروپا را فراهم کند. در مقایسه بین دو مسیر، یعنی مسیر دریایی از هند و جنوب شرق آسیا به دریای سرخ، مدیترانه و اقیانوس اطلس، مسیر مکران، آذربایجان، روسیه، اروپا ۴۰ درصد کوتاه‌تر است، حدود ۵۰ درصد در وقت صرفه‌جویی می‌شود و علیرغم ارزان بودن حمل و نقل آبی، این مسیر حدود ۳۰ درصد ارزان‌تر از مسیر آبی است که با رنگ قرمز در نقشه نشان داده شده است. در این بین بندر چابهار با داشتن موقعیت ممتاز دریایی و خشکی، می‌تواند تأمین‌کننده‌ی کالاهای مورد نیاز کشورهای محاط در خشکی، همچون افغانستان، قفقاز و آسیای مرکزی باشد.

منطقه‌ی چابهار یکی از ۵ نقطه‌ی جهان است که قابلیت تبدیل شدن به مگاپورت را دارد. با توجه به موقعیت این بندر در صادرات و واردات و رفع نیاز کشورهای آسیای جنوبی و ۱۱ کشور دیگر، منطقه‌ی چابهار نقطه‌ی استراتژیک، ارزان، مطمئن و سهل الوصول در مقایسه با دیگر کریدورهای ترانزیتی جهان به شمار می‌رود. این منطقه به وسیله‌ی شبکه‌ی حمل و نقل زمینی و هوایی از شمال به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، از شرق به پاکستان و از جنوب به اقیانوس هند متصل است. چابهار جزیره نیست، بلکه به سرزمین اصلی متصل است و در مسیر تجارت کشورهای خاور دور به خاورمیانه و شاخ آفریقا قرار گرفته است. به همین دلیل می‌تواند نقش مهم‌تری نسبت به دیگر مناطق آزاد در زمینه‌ی ترانزیت کالا داشته باشد. در این میان، اگرچه مرزهای جنوب شرقی با تهدیدات و آسیب‌پذیری‌های متعددی روبرو است، اما نقاط قوت و فرصت‌های فراوانی در تأمین امنیت مرزها و توسعه‌ی بخش مذکور نیز وجود دارد. یکی از موقعیت‌های برتر این منطقه، بحث قرار گرفتن بر سر شاهراه ترانزیت کالا است. از این رو، با ایجاد شبکه ریلی شمال- جنوب در مجاورت شرق کشور و اتصال منطقه‌ی آزاد چابهار به سرخس در شمال شرقی کشور، ظرفیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرصت‌های ترانزیتی و سرمایه‌گذاری فراوانی برای این مناطق فراهم می‌شود. طرح گسترش راه‌ها منجر به کاهش هزینه حمل و نقل برای بازرگانان، انجام فعالیت‌های تجاری، رونق اقتصادی، اشتغال و در نهایت امنیت و به موازات آن توسعه، فراهم می‌شود. ایجاد چنین کریدوری سبب می‌شود ایران، کشورهای خاور دور، آسیای جنوب شرقی، شبه قاره‌ی هند را به آسیای مرکزی، قفقاز و در نهایت اروپا متصل کند.

References

- Ebrahimzadeh, Issa and Abdollah Aghassizadeh (2011), The Impact of Chabahar Free Zone on Tourism Development in its Influence Area Using Regression Model and T - Test, Journal of Geography and Development, No. 21.
- Ahmadi, Seyyed Abbas and Ibrahim Ahmadi (2017), Study of strategic capabilities of Chabahar Free Zone in terms of geopolitical weight and national power of Iran (from internal, regional and international perspective), Strategic Quarterly, No. 83.
- Arbabi, Mohammad Saeed (2017), Relationship between Knowledge Management Strategies and Organizational Performance; (Case Study of Chabahar Port, Ports and Maritime Organization), New Quarterly Journal of Management and Accounting, No. 30.
- Azami, Hadi and Javad Mousavi Zare (2016), Exploring and Explaining the Importance of the Sea from the Viewpoint of Iran's Geopolitical Position, Journal of Research, No. 7.
- Afrakhteh, Hasan (2004), Regional Development Plan, Urban Growth and Social Pathology, Geographical Quarterly of the Territory, No. 4.
- Imam Shooshtari, Mohammad Ali (1969), Historical Research: Makran and Pars Sea, Historical Review Quarterly, No. 14.
- Amir Ahmadi, Abolghasem & Mohammad Ali Zanganeh Asadi & Niyaz Baluchi & Mahboubeh Kohistani & Sara Elahi (2013), Evaluation of Geotourism Potentials of Southern Makran (Southern Baluchestan) Slopes, Geospatial Thesis Quarterly, No. 14.
- Basiri, Mohammad Ali & Mina Ehsani Farid & Sadr Allah Hasani Beliani (2012), Convergence of the Arabic States of the Persian Gulf: Permanent or Temporary, Quarterly Political Research, No. 4.
- Anonymous (2005), Joint India Plans of Iran Opposition, Quarterly Report, No. 168.
- Partovi, Molok (2006), Barriers and Constraints of Development of Chabahar Port as a Free Zone, Quarterly Journal of Economic Magazine No. 63 and 64.
- Turkan, Akbar & Meysam Shahbazi (2015), Identification of the portfolio of Makran coastal development plans using two-level SWOT analysis, Economic Strategy Quarterly, No. 13.
- Hatami Nasab, Seyyed Hassan & Ali Sanaye'i and Seyyed Fatollah Amiri Aghdaei & Ali Kazemi (2015), Designing the Development Pattern of Dry Port in Iran, Novin Marketing Research Quarterly, Vol. 5, No. 4.

- Hafez Nia, Mohammad Reza (2005), Geopolitics A Philosophical Review, Geopolitical Quarterly, No. 1.
- Khosravi, Alireza (2006), the Position of the Information Society in Communication and Development Attitudes, Development Strategy Quarterly, No. 8.
- Rafi, Hossein (2008), Geopolitical Knowledge and Geostrategy in the Information World (Emphasizing Case of Iran), Quarterly Journal of Policy, Issue 7.
- Zarghani, Seyyed Hadi & Ebrahim Ahmadi (2016), Geopolitical Analysis of Iran-India Relations in the Framework of Interdependencies, Journal of Iranian International Politics Research Journal, No. 8.
- Stearifar, Mohammad & Hamid Ahmadi & Hossein Nasiri (2009), National Regional and Global Strategic Interaction for Sustainable Development of the Oriental Axis, Geography and Development Quarterly, No. 14.
- Sadjadpour, Seyed Mohammad Kazem & Shamsedin Sadeghi (2010), Iran Geoeconomic Situation and Considerations for Gas Export, Central Eurasian Studies Quarterly, No. 6.
- Saliqeh, Mohammad & Mohammad Khodabakhsh olyaei & vahed Aghaee and Hamid Zamani vahed(2008), Investigating ecotourism attractions using a cluster analysis model (Case study: Chabahar city), Geospatial Andishe Quarterly, No. 4.
- Shakeri, Abbas and Fereidoun Salimi (2006), Factors Influencing Investment Attraction in Chabahar Free Zone and Prioritizing them Using AHP Mathematical Technique, Journal of Economic Research (Allameh Tabataba'i University), No. 20.
- Shariati Far, Zahra (2008), Political and Economic Relations between Iran and India, Quarterly Report, No. 197.
- Shafiei, Nozar and Shahriar Faraji Nasiri & Afshin Mottaghi (2012), India's approach towards Afghanistan After Sept. 11, 2001, Looking at Iran, Geopolitical Quarterly, No. 26.
- Asgari Kermani, Hamed (2016), Chabahar and District, Foreign Relations Quarterly, No. 29.
- Ghofrani, Ali & Razieh Shoja Ghaleh Dawa (2013), Historical Geography of Makran Land, Journal of History and Culture, No. 91.
- Fathi, Mohsen and Majid Saeedi Rad and Kiumars Yazdanpanah daro & Mohsen Kalantari (2017), Explaining the Indicators and Priorities of Defense and Security Accountability in the Border Regions of Iran at 1404 Horizons Case Study: Southern Borders, Journal of Border Science and Technology, No. 20
- Foruzani, Seyed Abolghasem (2012), Historical Geography of Makran, Quarterly Journal of Historical Studies, No. 5.
- Mottaghi, Afshin & Raouf Rahimi & Mahmoud Eyvazlou (2015), The Strategic Role of the Silk Road in Cultural Development and the Establishment of Resistance Economics, Ma'aref Quarterly, No. 212.
- Mehrabi, Alireza & Hashem Amiri (2013), The role of political and security factors in the development of the Chabahar Free Zone, Geopolitical Quarterly, No. 31.
- Mohammadi, Hamid Reza & Ebrahim Ahmadi (2017), Explaining the Geopolitical Model of Iran-Pakistan Relationships, Quarterly Journal of Human Geography, Nineteenth Volume - No. 2.
- Musa Kazemi, Mehdi and Isa Ebrahimzadeh and Mostafa Taleshi and Isa Sheibani Amin (2016), The Process of Globalization and Its Impact on Urban-Regional Development (Case Study: Chabahar in Southeast Iran), Urban Management Quarterly, No. 43.
- Naimati Anaraki, Leila (2009), Geopolitics and Geo-Knowledge of Information, Interaction Interaction, Informatics Quarterly, No. 24.
- Niakuye, Seyyed Amir and Sajjad Bahrami Moghaddam (2014), Iran-India Relations: Opportunities and Constraints, Foreign Relations Quarterly, No. 21.
- Yazdani, Enayatollah and Ali Omid and Parisa Shahmohammadi (2016), Belt Initiative - Way: Qavam Hartland Theory, Central Asian Studies and Caucasus Studies, No. 96.
- <http://makran766.blogfa.com>
<https://www.researchgate.net>
<http://daneshnameh.roshd.ir>
<http://www.isna.ir>

<http://www-dase.cea.fr>

<https://en.dailypakistan.com.pk>