



چابهار دروازه اقتصاد اقیانوسی ایران

هادی اعظمی^۱، میترا یار احمدی^۲

۱- دانشیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه فردوسی مشهد

۲- دانشجوی کارشناسی جغرافیا و برنامه ریزی روستایی، دانشگاه فردوسی مشهد،

mi.yarahmadi@stu.um.ac.ir

چکیده

امروزه، دریاهای آزاد یکی از موثرترین و مهمترین ابزارهای توسعه و رشد ترانزیت، حمل و نقل و تجارت خارجی است. سواحل مکران واجد مزیت‌های ژئوپلیتیکی، اقتصادی، امنیتی، دسترسی، ارتباطات منطقه ای و بین المللی برای ایران است که این کشور را به عنوان وزنه ای در سیستم بین المللی و جهانی در قرن ۲۱ مطرح می‌نماید نتایج بررسی ها نشان می دهد مجموعه ای از عوامل ژئوپلیتیکی، جغرافیایی، امنیتی و سیاسی از مهمترین موانع توسعه نیافتگی سواحل مکران و به تبع آن منطقه آزاد چابهار می باشد. از طرفی، بندر چابهار تنها بندر و منطقه آزادی می باشد که علاوه بر متصل بودن به آب های آزاد به مرزهای زمینی نیز راه دارد. منطقه آزاد چابهار با توجه به موقعیت استراتژیک و پتانسیل های بالقوه و بالفعلی که دارد می تواند باعث ایجاد فرصتهای اشتغال، رشد تجارت خارجی، کسب درآمدهای ارزی از طریق توسعه صادرات محصولات صنعتی و ترانزیت کالا، جذب سرمایه های خارجی به فعالیتهای صنعتی، انتقال تکنولوژی شود. متأسفانه، زیرساخت های توسعه و بسترهای ترانزیتی آن با سطح استاندارد جهانی، فاصله‌ای چشمگیر دارد. از این رو، در این مقاله، سعی شده است با روش توصیفی- تحلیلی به بررسی ظرفیت های اقتصادی موجود در منطقه و سپس ارائه راهکارهایی جهت بهبود و ارتقای سطح توسعه ترانزیت، حمل و نقل و تجارت خارجی بپردازد. در راستای توسعه و گسترش فعالیتهای بندر راهبردی چابهار لازم است توجه دولتمردان به مواردی چون اتصال بندر چابهار به راه آهن سراسری ایران، احداث خط آهن چابهار- مشهد، تقویت زیربنای منطقه آزاد چابهار، توسعه و تجهیز فرودگاه چابهار و توسعه گمرک چابهار بیشتر معطوف گردد.

واژه‌های کلیدی: مکران، چابهار، ژئوپلیتیک، ژئواکونومی، ترانزیت.

۱-مقدمه

توسعه داخلی در هر کشور، به تناسب شرایط اقلیمی، جغرافیایی و انسانی از تعریف خاصی برخوردار می باشد. به همین جهت تبیین و تعیین شاخصه های دست یابی به توسعه ای متوازن و پایدار از اهم و ظایف دولت ها و حکومت ها بشمار می رود. آنچه که بعنوان فصل مشترک ادبیات توسعه مطرح بوده و در اکثر کشورهای دنیا به زبان مشترک تبدیل شده است، نگاه ساختاری به توسعه می باشد. به عبارت روشن تر توسعه امری تک بعدی نیست، توسعه در شرایطی محقق خواهد شد که ابتدا ساختارهای سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، بعنوان زیر بنای امر توسعه مورد توجه قرار گرفته و سپس اهداف قابل دسترس و ملموس احیا و برای وصول آن ها فعالیت ها شکل دهی شوند. (عریضی، ۱۳۹۱: ۱)



انجمن جغرافیا و مناطق مرزی ایران

نهمین گنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران «توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران»



انجمن ژئوپلیتیک ایران

دانشگاه سیستان و بلوچستان زاهدان - آبان ۱۳۹۵

موقعیت و ویژگی های جغرافیایی یکی از مهمترین شاخص های قدرت بخشی مناطق می باشد امروزه دریا ها به عنوان موثرترین، با صرفه ترین و گسترده ترین راه ارتباطی- نظامی، تجاری، سیاحتی و اقتصادی بین کشورهای مختلف است. سواحل مکران در جنوب خاوری ایران، به دلیل موقعیت و ویژگی های استراتژیک آن از اهمیت زیادی برخوردار است از این رو منطقه دریایی شمال اقیانوس هند و نواحی غربی آن یعنی، دریای عمان، خلیج فارس، خلیج عدن و دریای سرخ به دلیل دارا بودن جایگاه سوق الجیشی و حد فاصل راه های مواصلاتی غرب و شرق، همواره مورد توجه قدرت های بزرگ بوده است(حیدرزاده، ۱۳۹۱: ۲) این سواحل دارای قابلیت ها و توانمندی های ژئوپلیتیکی، ژئواستراتژیکی و ژئواکونومیکی مهمی است. لکن در طی دهه های اخیر به دلیل تمرکز بیشتر بر بنادر و سواحل خلیج فارس از این قابلیت ها استفاده نشده است. حال آنکه توسعه آینده کشور و به ویژه در نیمه شرقی تا حد زیادی به موقعیت های جغرافیایی و ساحلی دریای عمان وابسته است و این امر منوط به طراحی و برنامه ریزی سیاست های کارآمد و بهره گیری بهینه از کارکردهای منطقه می باشد.(زرقانی، ۱۳۹۱: ۱)

۲- ضرورت و اهمیت پژوهش

ناحیه ساحلی چابهار دارای ۸۵،۶۳۳ نفر جمعیت است. (مرکزآمار ایران ۱۳۹۰) سطح زندگی مردم پایین، نوع معیشت آنها ناپایدار و درآمد خانواده ها پایین است به همین دلیل مردم تا آنجا که بتوانند ناحیه را ترک نموده که از یک طرف به توسعه نیافتگی محلی کمک کرده و از طرف دیگر در شهرهای داخلی کشور مناطق حاشیه نشینی را افزایش می دهند و یا راهی دیارغربت (پاکستان و کشورهای حاشیه خلیج فارس) شده و مشکلات اجتماعی امنیتی می آفرینند. مشکلات بالا در صورتی است که ناحیه توان و استعداد های محلی بالقوه مناسبی دارد و در صورت استفاده بهینه از آنها نه تنها از بروز مشکلات مزبور جلوگیری می شود، بلکه به توسعه پایدار ناحیه کمک کرده و در رشد تولید ملی اثری مثبت بر جای می گذارد. بررسی و شناخت وضعیت نواحی، قابلیت ها و تنگناهای آن در برنامه ریزی ناحیه ای از اهمیت بسزایی برخوردار است. امروزه بهره گیری از توان های محلی به عنوان یکی از ابعاد توسعه پایدار، از جمله مهم ترین مسائلی است که در تمامی برنامه های توسعه ناحیه ای اعم از شهری و روستایی مورد توجه و تاکید می باشد. (افراخته، ۱۳۹۱: ۱) از این رو در تحقیق حاضر به بررسی نقش توان های محیطی، موقعیت جغرافیایی و ایدئولوژی های حاکم در منطقه بر توسعه همه جانبه منطقه مورد مطالعه می پردازیم.

۳- روش تحقیق

روش تحقیق این مقاله توصیفی _تحلیلی است. همچنین اطلاعات مورد نیاز با استفاده از روش کتابخانه ای و با مراجعه به منابع معتبر، کتب و مقالات و استفاده از سایت های معتبر گردآوری شده است.



نهمین گنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران

«توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران»



دانشگاه سیستان و بلوچستان زاهدان - آبان ۱۳۹۵

۴- پیشینه تحقیق

محقق و سال	نام تحقیق	خلاصه نتایج
طاوسی، اسکندری ثانی و حسینزاده کرمانی ۱۳۹۱	قابلیت ها و تنگناهای توسعه محور شرق در شرایط امروز ایران و منطقه	این مقاله در پی آن است با استفاده از برنامه ریزی راهبردی که روشی نظام یافته برای اخذ تصمیمات و اجرای فعالیت ها در خصوص شکل دهی و رهنمود یک سیاست محسوب میشود، به تأثیر اجرای این سیاست بر توسعه شرق کشور به ویژه استان سیستان و بلوچستان بپردازد. نتایج حاصله نشان می دهد اتخاذ و اجرای این سیاست به افزایش نقش و سهم کشور در ترانزیت کالا و حمل و نقل بین المللی، تقویت پیوندهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و امنیتی با کشورهای همجوار شرق و شمال شرقی، ارتقاء سطح متوسط درآمد و شاخص های توسعه در نواحی شرق کشور، کاهش فعالیت های غیررسمی اقتصادی و جلوگیری از قاچاق کالا و مواد مخدر، افزایش سهم چابهار در بازرگانی داخلی و خارجی و ترانزیت کالا و غیره کمک شایانی می نماید.
خالصی، غلامی و میرزایی ۱۳۹۱	تبیین پتانسیلهای ارتباطی سواحل مکران در راستای افزایش وزن ژئوپلیتیکی ایران	سواحل مکران واجد مزیت های ژئوپلیتیکی اقتصادی، امنیتی، دسترسی، ارتباطات منطقه ای و بین المللی برای ایران است. توسعه آینده کشور با توجه به موقعیت جغرافیایی و سواحل مکران؛ وابسته به طراحی سیاست های کارآمد و استفاده بهینه از کارکردهای این منطقه از کشور میباشد. این مقاله در پی تبیین واقعیت های جغرافیایی و پتانسیل های ژئوپلیتیک سواحل مکران و تأثیر آن بر وزن ژئوپلیتیک ایران است. براساس یافته های تحقیق برآیند ظرفیت های ارتباطی سواحل مکران، الטרانیتو خروج نسبی ایران را از تنگنای تنگه هرمز، اتصال کشورهای شمال ایران و ترانزیت کالا به دریاهای آزاد و سایر مناطق جهان و انتقال انرژی نفت و گاز را به دنبال دارد. به دلیل نقش ارتباطی ایران در همه زمینه ها به ویژه نقش سواحل مکران در پروژه های انتقال انرژی و کالا و خطوط ریلی، ایران میتواند به ساماندهی نهادهای منطقه ای و بین المللی بپردازد و از این طریق منافع کشورهای دیگر را با ساحل عمان پیوند دهد و هم منزلت ژئوپلیتیکی خود را در جهان و منطقه افزایش دهد و نیز با بسترسازی اجماع منطقه ای و جهانی، فرصت های جدیدی را برای تضمین امنیت ملی خود تولید نماید.
ستاری فر، احمدی و نصیری ۱۳۸۸	تعامل ملی، منطقه ای و جهانی، راهبردی برای پایداری توسعه محور شرق	نتایج تحقیق نشان می دهد که محور شرق موقعیتی ارتباطی دارد و چابهار با استعداد های بالقوه بسیاری به ویژه در زمینه های بازرگانی و ترانزیتی گرانگه ایجاد تحولاتی در زمینه کسب و کار اشتغال درآمد و انباشت سرمایه و در نتیجه توسعه پایدار کشور است. این داد و ستد عظیم با عبور از محور شرق علاوه بر ایجاد رونق اقتصادی و اجتماع محیط با تولید نقش های مکمل برای شمال و جنوب سیستان بلوچستان و شکل دهی به بستری پایدار برای پیوند منافع همزیستی و مدارای تاریخی را در منطقه نهادینه خواهد کرد. تحقق این فرآیند مستلزم توجهی دوباره توسعه بندر راه های پسرکرانه و بهسازی و تکمیل آنها و روز آمد کردن تجهیزات و قوانین است از این رو ایران با توجه به ملاحظات ژئوپلیتیک و ژئواکونمیک منطقه می تواند جایگاه خود را برای اتصال شمال - جنوب و شرق - غرب در نظام نوین بین المللی تثبیت و ارزش موقعیت استراتژیک خود را ارتقاء بخشد.
افشارسیستانی ۱۳۹۴	نگاهی به دریای مکران و کرانه های آن به عنوان کلید حیاتی ارتباط ایران با جهان	دریای مکران که از بازون اقیانوس هند به شمار میرود، در پیمایش تاریخ خاورمیانه ارزشمند ترین راه بازرگانی میان خاور و باختر جهان بوده و جلوه گاه بسیاری از سرافرازی های ملی، تاریخی و فرهنگی گذشته ما می باشد و امروزه نیز به جای شاهرگ زندگی اقتصاد و سیاست ایران است منطقه مکران و کرانه های آن در جغرافیای جهان، حساس ترین منطقه به شمار میرود و جغرافیای استراتژیک آن جنبه های گوناگونی دارد بنابراین می توان گفت دریای مکران از دید جایگاه استراتژیک، کلید حیاتی ارتباطی برای ایران و دیگر کشورهای منطقه میباشد و کرانه های آن از دید برگیرندگی توانایی های اقتصادی، پیوندی و نظامی دارای ارزش بسیار است.

۵ هدف تحقیق

با توجه به اهمیت و نقش سواحل مکران در توسعه کشور هدف تحقیق حاضر بررسی نقش سواحل و بنادر مکران در توسعه اقتصادی ایران و ظرفیت ها و مولفه های تاثیر گذار در توسعه ترانزیت و بازرگانی ناحیه جنوب شرق می باشد.

۶ سوال های تحقیق



انجمن جغرافیا و مناطق مرزی ایران

نهمین گنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران «توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران»



انجمن ژئوپلیتیک ایران

دانشگاه سیستان و بلوچستان زاهدان - آبان ۱۳۹۵

در این پژوهش بر آن شدیم تا با بررسی اثرات عوامل تاثیر گذار بر توسعه اقتصادی منطقه مورد مطالعه پاسخگوی سوالات زیر باشیم:

- قابلیت‌ها و محدودیت های بنادر جنوب شرق در ترانزیک کالا و خدمات چیست؟
- توسعه بندار و راه های ارتباطی دریایی چه تاثیر در توسعه منطقه دارد؟
- دسترسی به آب های آزاد چه تاثیری بر حمل و نقل، ترانزیت و توسعه تجارت خارجی کشور داشته است؟
- تامین امنیت مرزهای دریای عمان چه تاثیری در گسترش ترانزیت و بازرگانی در منطقه داشته است؟
- استراتژی های حاکم در منطقه چه تاثیری در توسعه تجارت دارد؟
- سرمایه گذاری های مشترک بین المللی چه تاثیری در توسعه ترانزیتی بندر اقیانوسی چابهار دارد؟

۷ تعاریف و مفاهیم

۷-۱ محدوده پژوهش

مکران سرزمینی ساحلی در جنوب خاوری ایران و جنوب باختری پاکستان است که در طول خلیج عمان از رأس‌الکوه در باختر جاسک تا لاس بلا در جنوب خاوری ایالت بلوچستان پاکستان گسترده است. (زرقانی، ۱۳۹۱: ۳) و ناحیه ساحلی چابهار در جنوب شرق کشور، بر روی جلگه ساحلی دریای عمان در استان سیستان و بلوچستان، تنها بندر اقیانوسی ایران می‌باشد که به لحاظ وضعیت استقرار جغرافیایی نزدیکترین بندر کل منطقه خلیج فارس و دریای عمان به آبهای بین المللی و اقیانوس است، بنابر این بندر چابهار را می توان به عنوان بندری مهم در جهت تامین و توزیع کالا و همچنین ارتباط دریایی منطقه با جهان به شمار آورد. (شیرافکن، ۱۳۹۱: ۵)



شکل ۱: چابهار و سواحل مکران (Google Earth)



۷-۲ کشور محصور در خشکی، دولت ترانزیتی، تردد ترانزیتی

براساس ماده ی ۱۲۴ کنوانسیون حقوق دریاها، دولت بدون ساحل دولتی است که ساحل دریایی ندارد و دولت ترانزیتی دولتی است که بین یک دولت بدون ساحل و دریا واقع شده و تردد ترانزیتی از قلمرو آن صورت می گیرد، اعم از آن که خود، ساحل دریایی داشته باشد و یا نداشته باشد. تردد ترانزیتی به معنی عبور اشخاص، بار، کالا و وسایط حمل و نقل، در قلمرو یک یا چند دولت ترانزیتی در هنگامی است که عبور از چنین قلمرویی با جابه جایی کالا، انبار داری، باز کردن محموله ی کشتی یا تغییر در نحوه ی حمل و نقل، یا بدون آن ها، تنها بخشی از یک مسافرت کامل را تشکیل دهد که در داخل قلمرو دولت بدون ساحل از آغاز یا در آنجا ختم می شود. (زرقانی، ۱۳۹۱: ۳)

۷-۳ لجستیک

لجستیک به کلیه فعالیت های هماهنگی اطلاق می شود که جهت بررسی، تحقیق، مطالعه و برآورد نیازها و احتیاجات اولیه در زمینه وسایل و تجهیزات، ماشین ها و ابزارآلات، تأسیسات و قطعات از هر نوع و کلیه امور مربوط به تهیه، تولید، بیمه، نگهداری، انبارداری، توزیع، حمل و نقل، تنظیم و تهیه روش انجام کار، طراحی سیستم و دستور العمل و نظارت بر موارد فوق انجام می گیرد. (سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۵: ۷)

۷-۴ مدیریت لجستیک

مدیریت لجستیک بعنوان نقشی در زنجیره تامین است که وظیفه دار طراحی، نحوه اجرا، کنترل و افزایش بهره وری کلیه فرایندهای مرتبط با ذخیره سازی کالا و جریان های جلو برنده و یا عقب رونده موثر، ارائه سرویس ها و یا اطلاعات مرتبط از محل تولید تا نقطه مصرف به طوریکه نیازهای مشتریان را بر آورده سازد، می باشد. (مرجع مقالات ISI)

۷-۵ حمل و نقل چند وجهی (Multimodal Transport)

خدمات Multimodal Transport یا حمل و نقل چند وجهی به معنای جابجایی پیوسته کالا با استفاده از دو یا چند روش حمل و نقل می باشد. حمل و نقل چند وجهی انقلابی ترین تحولی بوده که در قرن گذشته در حوزه لجستیک به وقوع پیوسته. منظور از حمل و نقل چند وجهی اندیشه ای است که طی آن وجوه مختلف حمل و نقل به شکلی نظام مند و در تسلسلی زنجیر وار به یکدیگر پیوند داده می شود. (goldstarlogistics)

۸) اهمیت موقعیت جغرافیایی ایران در منطقه خاورمیانه

گسترش قابل ملاحظه ایران در طول و عرض جغرافیایی (۲۵ تا ۴۰ درجه عرض شمالی و ۴۴ تا ۶۴ درجه طول شرقی) ترکیب و تلفیق آن با پدیده های طبیعی دیگر، محیط طبیعی متنوعی را که از صفات بارز محیطی این سرزمین می باشد به وجود آورده است. در شکل گیری پیکره ایران علاوه بر در نظر گرفتن موقع ریاضی باید به موقعیت نسبی و عمومی آن نیز که در معادلات اقتصادی، نظامی و سیاسی نقش برجسته ای را ایفا میکند، توجه کرد. مزیت های این موقعیت ممتاز جغرافیایی بدین قرار است:

۸-۱ تمدن ایران حلقه ارتباطی میان دیگر کانون های متمدن باستانی بشریت مانند تمدنهای چین، دره سند از سمت شرق و بین النهرین و نیل از طرف غرب بوده است؛

۸-۲ دو خصیصه ذاتی جغرافیایی ایران کوهستانی بودن و قرار گرفتن در کمربند خشک نیمه حاره ای است. این موقع نامناسب جغرافیایی با کمک و مساعدت عوامل طبیعی دیگر، نقشش تعدیل یافته و در پیدایش اقالیم بیابانی و نیمه بیابانی



انجمن جغرافیا و مناطق مرزی ایران

نهمین گنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران

«توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران»



انجمن ژئوپلیتیک ایران

دانشگاه سیستان و بلوچستان زاهدان - آبان ۱۳۹۵

تأثیر زیادی داشته است. لذا تنوع اکولوژیکی موجود در محیط طبیعی ایران ناشی از عملکرد کنش متقابل این دو خصیصه ذکر شده است.

۳-۸ قرار گرفتن سرزمین ایران در ریملند اوراسیا و همچنین واقع شدن آن در معبر ارتباطی سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا و نیز وجود منابع عظیم نفت، گاز و فلزات استراتژیک، از جایگاه ویژه ای در منطقه برخوردار بوده و به آن نقش ژئواستراتژیک میبخشد.

۴-۸ دارا بودن هویت ایرانی باعث شده است که ایران با وجود اینکه بارها مورد هجوم دشمنان قرار گرفته و در مواردی تحت سیطره آنها درآمده است، بتواند وحدت سیاسی و تمامیت ارضی اش را با همه آداب و سنن ملی حفظ و حراست نماید. (خالدی، ۱۳۹۱: ۴)

۹- جایگاه جنوب شرق ایران در نظریات ژئوپلیتیک

به لحاظ موقعیت ارتباطی، فضای جغرافیایی ایران در محور شمال- جنوب، دو عرصه جغرافیایی آب و خشکی را به هم پیوند میدهد و در مسیر عمومی ارتباط قاره های اروپا و آسیا و اقیانوسیه، بویژه آسیای جنوبی و جنوب شرقی قرار دارد. از اینرو ایران در معرض تعاملات، استراتژیها و جایجایی هایی قرار دارد که به هر نحو با موقعیت ارتباطی ایران مرتبط باشند. ایران از لحاظ ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک، طی دو قرن اخیر، دقیقاً در حد فاصل استراتژیهای دو قدرت بزرگ جهانی رقیب قرار داشته و نقش حائل را در فرایند رفتارهای رقابت آمیز قدرتهای جهانی بازی کرده است بنابر این ایران در نظریه های ژئوپلیتیک از جایگاه و موقعیت مهمی برخوردار است. یکی از مناطق با اهمیت این کشور به لحاظ پتانسیلهای ژئوپلیتیکی سواحل دریای عمان و جنوب شرقی ایران است. که از جایگاه برجسته ای در نظریات ژئوپلیتیک برخوردار است. (همان)

۱۰) پیشینه تاریخی مکران

مکران سرزمینی واقع در ضلع جنوب شرقی فلات ایران به همراه دریایی که در بخش جنوبی این ناحیه قرار داشت و به اعتبار همجواری با این ناحیه دریای مکران نامیده میشد، نقش مهمی در حوادث منطقه جنوب و جنوب شرقی ایران داشته. ماکا، میکا، گدروزیا، ژدروزی و... نامهایی است که در دورههای مختلف تاریخی به این ناحیه اطلاق میشده است. عبور کشتیها و کاروانهای تجاری که کالاهای هند و چین را به نواحی غربی، بنادر سیراف و بصره میبردند و همچنین کشتیها و تاجران که از یمن، دریای سرخ و سواحل شرقی آفریقا برای مبادله کالا و تجارت به نواحی شرقی می آمدند، این ناحیه را به یکی از پررفت و آمد ترین مناطق تجارت دریایی و زمینی تبدیل کرده بود. شهرهای مکران همچون بندر تیز، فهرج، بمپور، کیج، ارمابیل و... از لنگرگاهها و استراحتگاه های مهم این راه ها محسوب میشدند. با از رونق افتادن تجارت منطقه مکران و ویرانی بنادر باستانی و بزرگ مکران، بنادر و بازارهای سرزمین عمان جایگزین آنها شدند و نام دریای مکران به دریای عمان تغییر یافت. (غفرانی، ۱۳۹۱: ۲)

۱-۱۰ اهمیت اقتصادی ناحیه مکران در طول تاریخ

۱-۱-۱-۱۰ راههای تجاری

قرار گرفتن مکران در مجاورت شبه قاره هند و دریای عمان از لحاظ تجاری به این ناحیه ارزش زیادی داده بود. رفت و آمد کاروانهای تجاری از این ناحیه، به رشد شهرهای بندری همچون بندر تیز و شهرهایی با عملکرد تجاری و بازرگانی چون



انجمن جغرافیا و مناطق مرزی ایران

نهمین گنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران

«توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران»



انجمن ژئوپلیتیک ایران

دانشگاه سیستان و بلوچستان - زاهدان - آبان ۱۳۹۵

قصدار، بمپور و فهرج و دیگر شهرهای بزرگ این ناحیه منجر شده بود. این ناحیه محل تلاقی بزرگترین راه های کاروانی آن زمان بود. از جمله این راه های تجاری می توان از راه های دریایی و زمینی نام برد.

الف) راه دریایی

تا پیش از حفر کانال سوئز، راه تجاری خلیج فارس که از بندرهای ایران می گذشت اهمیت فوق العاده ای داشت. کشتی هایی که در خلیج فارس و دریای عمان رفت و آمد میکردند تا جزیره سیلان و هند شرقی و حتی سواحل چین می رفتند از این رو شهرهای ساحلی این مسیر از اهمیت فراوانی برخوردار بودند. شهرهای ساحلی مکران چون بندر تیز، ارمابیل و کیج از استراحتگاه ها و لنگرگاه های مهم این راه دریایی محسوب می شدند. می توان گفت منطقه مکران به دو دلیل از پرفت و آمد ترین مناطق تجارت دریایی محسوب میشد: اول به سبب تردد کشتی های تجاری که کالاهای هند و چین را به نواحی غربی تر و بنادر سیراف و بصره میبردند، دوم کشتی ها و تاجران که از سمت یمن و دریای سرخ و سواحل شرقی آفریقا برای مبادله کالا و تجارت به شرق و این نواحی می آمدند.

ب) راههای زمینی

بخش عمده تجارت شرقی ایران با هند و از طریق راههای زمینی صورت میگرفت، بطور کلی از ایران دو جاده مهم و بین المللی عبور میکرد، یکی جاده ابریشم و دیگری جاده ادویه. جاده ابریشم از چین آغاز میشد و پس از گذر از آسیای مرکزی به ماوراءالنهر و خراسان و سپس به ری، همدان، کرمانشاه و مداین میرسید و از آنجا به سوی باراندازهای دریای مدیترانه و اروپا میرفت. اما جاده ادویه از جنوب شرقی آسیا به هند میآمد و پس از عبور از سند و نواحی پنجاب وارد مکران و بخش جنوبی ایران میشد و از آنجا به سوی بین النهرین و نهایتاً دریای مدیترانه ادامه می یافت.

غیر از این مسیر مهم، چندین راه زمینی از مکران میگذشت که این راههای زمینی را میتوان به چهار شاخه اصلی تقسیم کرد

۱. راه شرقی: این راه از جنوب کرمان (جیرفت) به سند میرفت. این مسیر از بمپور فهرج به سمت شرق میرفت و اولین بارانداز آن شهر خروج (زابل فعلی) بود. سپس به پنجگور مرکز مکران میرسید.

۲. راه غربی: این راه درست در موازات راه اول بود ولی در جهت عکس آن سیر میکرد. این راه از قصدار به جی (نهر سلیمان) در بیست فرسخی شرق بم می رفت. این راه از قسمت بالاتر راه اول یعنی از شمال پنجگور میگذشت و از مشکی و جالق و خواش عبور میکرد

۳. راه پنجگور به بندر تیز که راه جنوبی بود و جمعاً هفت منزل داشت. شهر کیج در دو منزلی پنجگور بزرگترین شهر این مسیر بود.

۴. راه جنوبی بمپور به بندر تیز که کاروانهای قهستان و سیستان از طریق خواش و مناطق مرکزی از راه بم و نورماشیر و جیرفت از آن عبور میکردند. نخستین مرکز بزرگ و بارانداز این راه شهر اصفقه (اسپکه) در دو منزلی فهرج و سپس بند در یک منزلی اسپکه و پس از آن نیکشهر بود و از آنجا به بندرتیز میرفتند.

۱۰-۲ کالاهای صادراتی و وارداتی

نبود آب کافی برای کشاورزی و نیز فعالیتهای صنعتی گسترده در این منطقه گفته های جغرافیدانان و مورخان اسلامی را مبنی بر اهمیت مکران از نظر تجارت منطقه ای و بین المللی تأیید میکند و نشان میدهد که تنها راه زندگی و امرار معاش



انجمن جغرافیا و مناطق مرزی ایران

نهمین گنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران «توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران»



انجمن ژئوپلیتیک ایران

دانشگاه سیستان و بلوچستان زاهدان - آبان ۱۳۹۵

مردم این ناحیه در پایان سده سوم هجری و سده های پنجم و ششم هجری تجارت بوده است. عمده ترین کالاهایی که از مکران صادر میشد، محصولات بود که در این ناحیه تولید و کشت میشد. علاوه بر صادرات محصولات این ناحیه به نقاط مختلف، کاروانها و کشتیهایی که در شهرها و بنادر این ناحیه توقف میکردند کالاهای سایر نقاط را نیز به مکران میآوردند.

عمده ترین محصول صادراتی این ناحیه، پانیزد و نیشکر بود که در بیشتر شهرهای مکران و طوران کشت و از آنجا به سایر نقاط صادر میشد. برنج، نارگیل، لیمو، انبه، انگور از قصدار، گیاهان طبی، پارچه های زیبا، کفش، پوست و چرم و خرما از دیگر محصولات صادراتی این ناحیه بود. مشک و عنبر از جمله کالاهایی بود که هم از اقیانوس هند و دریای عمان و خلیج فارس و هم از راه خشکی جا به جا میشد و در مبادلات تجاری بسیار سودآور بود. گیاهانی که در این ناحیه میرویدند و به صورت ادویه مصرف میشدند نیز در سایر نقاط طرفداران زیادی داشتند.

۱۰-۳ شهرهای بزرگ تجاری:

در زمینه فعالیتهای تجاری و بازرگانی شهرهای بزرگی چون تیز، بمپور، فهرج، قصدار و پنجگور در مسیر راههای تجاری یاد شده را می توان نام برد.

بنا بر این می توان گفت که اهمیت اقتصادی مکران در طول تاریخ به سبب عبور شبکه ای از راه های ارتباطی مهم زمینی و دریایی از مکران است که، اهمیت تجاری و نظا می خاصی به این ناحیه بخشیده بود. این راهها در جابجایی کالاهای مناطق مختلف نقش مهمی ایفا می کردند. علاوه بر صادرات کالاهای و محصولات که در این ناحیه تولید و کشت میشد، کالاهای هند و چین از شرق و یمن، دریای سرخ و افریقا از غرب از طریق مکران به ایران وارد و از آنجا صادر میشدند، به طوری که این منطقه به یک واسطه مهم در مبادلات بازرگانی تبدیل شده بود. به علاوه عواید گمرکی و مالیاتی که از تجار و کشتیهای تجاری گرفته میشد، درآمد قابل توجهی را به خزانه حاکمان آنجا سرازیر می کرد. از نظر نظامی نیز مکران یکی از معابر مهم برای رسیدن به سرزمین پر نعمت هندوستان بود که توجه جهان گشایان زیادی را در طول تاریخ به خود جلب میکرد. (غفرانی، ۱۳۹۱: ۴)

از این رو مطالعه و بررسی ظرفیت ها موانع و استراتژی های موثر در توسعه بنادر و راه های ارتباطی ناحیه مکران ضرورت می یابد.

۱۱- پتانسیلهای قدرت زای برخاسته از موقعیت جغرافیایی و ارتباطی جنوب شرقی ایران

۱۱-۱ دسترسی به دریای آزاد و امکانسازی تبدیل ایران به قدرت دریایی

از قدیمی ترین دوران تا امروز دسترسی به دریا یکی از عوامل مهم برای توسعه طلبی کشورها بوده است. تصور میشود در اختیار داشتن آبهای آزاد شرط ضروری برای رسیدن به یک قدرت جهانی است. استراتژی دریایی نقش اساسی سیاست دریایی را مشخص میسازد. توجه به دریا و مسائل و توسعه آن نقش اساسی در توسعه منطقه ای و پایدار دارد و دولت ها همیشه در تلاش بوده اند به نحوی به دریا دسترسی داشته باشند. جمهوری اسلامی ایران به دلیل نداشتن استراتژی دریایی و داشتن سیاست برّی (خشکی) در برنامه ها هنوز نسبت به توسعه قلمرو دریایی و جزایر و بنادر آن بی توجهی دارد و آثار این غفلت در جزایر و بندرها مشهود است. (خالدی، ۱۳۹۱: ۶)



انجمن جغرافیا و مناطق مرزی ایران

نهمین گنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران

«توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران»



انجمن ژئوپلیتیک ایران

دانشگاه سیستان و بلوچستان زاهدان - آبان ۱۳۹۵

جنوب شرقی ایران به لحاظ جایگاه نظامی میتواند در اتخاذ استراتژی های بحری، نقش ویژه ای برای ایران ایفا کند و آن را از توان و قابلیت تحرک میان اقیانوسی در فعالیت های نظامی برخوردار نماید. به لحاظ سیاسی و بین المللی، دریای عمان، ایران را در مجاورت دو سازه منطقه ای یعنی سازه دریای عمان و سازه میان قاره های اقیانوس هند قرار داده است. عضویت در این دو سازه، ظرفیت ژئوپلیتیک ایران را توسعه میدهد. از نظر اقتصادی ایران در سواحل دریای عمان با افزایش حد فلات قاره تا ۳۵۰ مایل دریایی از خط مبدا دریای سرزمینی و نیز تا ۲۰۰ مایل منطقه انحصاری اقتصادی طبق عهدنامه حقوق بین المللی دریاها، پتانسیل های مهمی در زمینه شیلات و منابع کف دریا و نیز ذخایر معدنی کف و زیر کف در این دریا نصیب ایران میشود. نیاز سازه های منطقه ای آسیای میانه، خلیج فارس، جنوب آسیا و ... میتواند موجب شکلگیری منطقه آزاد تجاری در سواحل جنوب شرق کشور با حوزه نفوذ منطقه ای و بین المللی گردد. واقع شدن جنوب شرق ایران و دسترسی به آن به راههای آبی و مسیرهای بزرگ ترانزیت کالا به اروپا، کشورهای مدیترانه و هندوستان، پتانسیل های بازرگانی را برای فعال شدن بخش اقتصادی در این منطقه فراهم آورده است که با وجود سازمانهای منطقه ای همچون "ا.ک.و" و "آ.سه" آن "چشم انداز بازرگانی روشنی میتواند برای آینده بازرگانی این منطقه انتظار داشت. (حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴: ۱۲)

۱۱-۲ عمق استراتژیک

ایران در سواحل و آبهای جنوب شرقی دارای عمق استراتژیک ویژه ای است که توان ایران را در برخورد با چالش های ژئواستراتژیک ارتقا می دهد. عمق استراتژیک موجود در این منطقه میتواند باعث حل شدن چالش های ژئواستراتژیک موجود بین ایران و دیگر کشورهای همجوار گردد. (همان: ۱۴)

۱۱-۳ پتانسیلهای چشمگیر ارتباطی (ژئوپلیتیک دسترسی)

بخش بزرگی از پیشرفت و توسعه مناطق، در گرو شبکه راههای ارتباطی و چند و چون سامانه ترابری است. شبکه راه های زمینی و هوایی و آبی در یک کشور، با بالا بردن کارکرد مناطق گوناگون و همچنین نزدیک کردن آنها به یکدیگر در زمینه های اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی، یکپارچگی سرزمینی و سیاسی کشور را تضمین میکند و مایه شکوفایی اقتصاد ملی میشود. نقش شبکه ارتباطی در یکپارچگی کشور از زمان های باستان شناخته شده است. چون سامانه های ارتباطی نقش برجسته در توسعه اقتصادی بازی میکنند، بنابراین گفته شده است که هر اندازه کشوری در زمینه شبکه های ارتباطی توسعه یافته تر باشد؛ اقتصادی توسعه یافته تر خواهد داشت، زیرا بدینسان همه استانهای کشور با همدیگر در ارتباط گستردهتری قرار میگیرند و هر استان یا ناحیه میتواند در زمینه تولید کالا یا خدمات ویژه ای فعال شود. امروزه شبکه ارتباطی چنان اهمیت یافته است که یکی از برجسته ترین عوامل قدرت ملی کشورها و توسعه اقتصادی آنها شمرده میشود و بر وزن و جایگاه ژئوپلیتیک یک کشور در نظام جهانی اثر میگذارد. جنوب شرقی ایران به ویژه منطقه آزاد چابهار با موقع بری- بحری پتانسیل های ارتباطی چشمگیری دارد و گذشته از آن از دیگر عوامل مؤثر در گسترش شبکه ارتباطی در سطوح محلی، ملی و فراملی از جمله امنیت، موقع ممتاز از جهت دسترسی به بازارهای پرجمعیت مانند هند، پاکستان و ... بهره مند است و میتواند همچون پلی دسترسی افغانستان و کشورهای محصور در خشکی در آسیای مرکزی و نیز استانهای خراسان و سیستان و بلوچستان به دریای آزاد را تأمین کند. (خالدی، ۱۳۹۱: ۶)

۱۱-۳-۱ ظرفیت های ارتباطی سواحل مکران

ظرفیت های ارتباطی سواحل مکران عبارتند از:

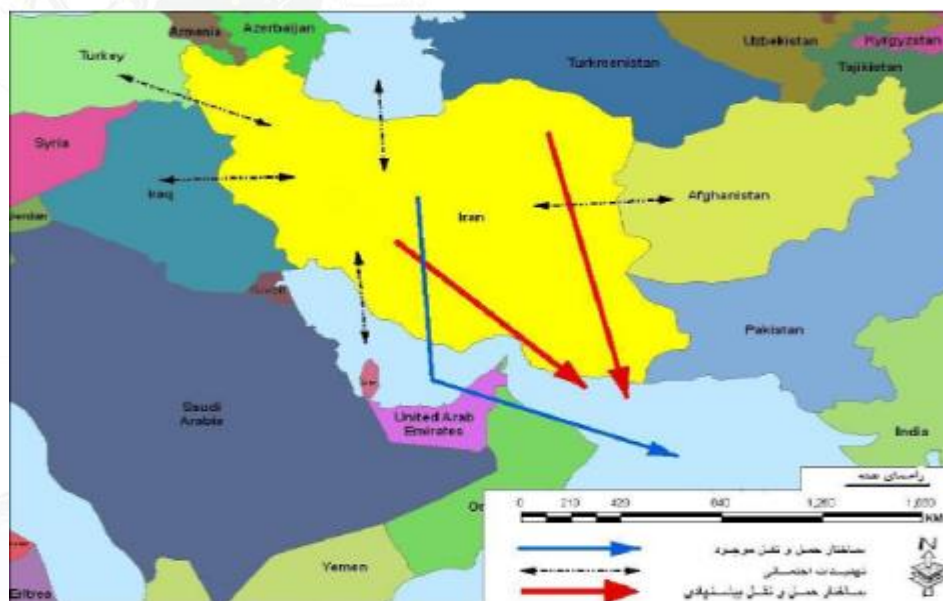
- حمل و نقل دریایی: قابلیت دسترسی به آب های آزاد
- حمل و نقل جاده ای: ارتباطات جاده ای به عنوان مکمل مسیرهای آبی دریایی



- حمل و نقل ریلی: ایراد کریدورهای ریلی و اتصال آن به کشورهای همسایه و بنادر ایران
- ارتباطات هوایی
- ارتباطات الکترونیکی: احداث پروژه بزرگ فیبر نوری و اتصال شرق و غرب اوراسیا (آل احمد، ۱۳۹۱: ۴)

۱۱- آلترناتیو خروج نسبی ایران از تنگنای تنگه هرمز

ایران از طریق خلیج فارس و تنگه هرمز با سیستم جهانی پیوند میخورد. تنگه مذکور در حال حاضر به عنوان عامل قدرت برای ایران محسوب نمیگردد بلکه عامل ضعف قدرت ملی ایران است. زیرا ایران وابسته ترین کشور منطقه به تنگه هرمز است و ۱۰۰٪ صادرات انرژی فسیلی ایران و بیش از ۸۰٪ صادرات و واردات آن از طریق مسیر فوق الذکر انجام میگیرد. بنابراین در شرایط بروز محاصره دریایی و تهدید امنیت تنگه هرمز، ایران به شدت آسیب پذیر خواهد بود. از این رو سواحل جنوب شرقی ایران پتانسیل مناسبی برای خروج ایران از تنگنای ارتباط دریایی محسوب میشود. مشروط بر اینکه تحولی در ساختار فضایی حمل و نقل کشور انجام پذیرد. (حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴: ۶)



شکل ۲: ساختار ارتباطی موجود و پیشنهادی در ایران

(حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴: ۱۰)

۱۱- اجنوب شرقی ایران به عنوان آبشش کشورهای محصور در خشکی (آسیای مرکزی، روسیه و افغانستان)

پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی، نیاز کشورهای محصور در خشکی شمال شرقی ایران بیشتر احساس شد. قابلیت های این منطقه و قرار گرفتن آن در مسیر محور دسترسی شمال- جنوب با توجه به موقعیت ایران به عنوان یک واحد جغرافیایی پیشروی این کشورها و نیاز مبرم آنها جهت دسترسی به آبهای آزاد با ظرفیت های بالای حمل کالا و اشغال واحد های سیاسی شمال شرقی ایران به سواحل عمان نتایج زیر را به دنبال دارد.

(تولید درآمد+ اشتغال+ توسعه کریدور نواحی توسعه نیافته شرق کشور+ ابزار ایجاد موازنه ژئوپلیتیکی با ایجاد انفعال در رفتار همسایگان) (حافظ نیا، ۱۳۸۴: ۱۱)



انجمن جغرافیا و مناطق مرزی ایران

نهمین گنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران

«توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران»



انجمن ژئوپلیتیک ایران

دانشگاه سیستان و بلوچستان - زاهدان - آبان ۱۳۹۵

در طرح یونیدو سواحل دریای عمان به عنوان نزدیکترین راه و مسیر انتقال انرژی بین قاره‌های شناخته شده است و چابهار به عنوان بزرگترین ترمینال مایعسازی گاز و انتقال آن به بازار مصرف جنوب شرق آسیا از جمله چین و ژاپن در نظر گرفته شده است. قراردادهای دوجانبه ایران، ترکمنستان و ایران- هندوستان نیز اهمیت نقش ارتباطی این منطقه را مورد تأکید بیشتری قرار داده است. (حافظ نیا، ۱۳۸۴: ۱۲) با توجه به نقش برجسته ای که چابهار در آینده میتواند در شبکه بین المللی انرژی به عهده گیرد و نیز پیشبینی هایی که برای کاستن از اهمیت ایران در زمینه ارتباطات شده است، همچون راه پاکستان- افغانستان- ترکمنستان) لازم است محور سرخس- مشهد- زاهدان- چابهار در سازماندهی و راه اندازی شبکه های راه آهن، جاده، مخابرات و خطوط لوله در اولویت قرار گیرد؛ زیرا محور بندرعباس- تهران، مشهد یا کرمان- مشهد به علت طولانی بودن راه رقیب چندان نیرومندی برای دیگر محورها مانند آنچه گفته شد نیست. ارتباطات جاده‌های به عنوان مکمل مسیرهای آبی دریایی و همچنین شاهراه های ارتباط دهنده ی مکانهای تجمع انسانی نقش برجسته ای را در توسعه ی مکان های جغرافیایی برعهده دارد. حمل و نقل جاده ای متداول ترین بخش از حمل و نقل زمینی است که از میدان فعالیت وسیعی در خشکی برخوردار است و به عنوان مکمل دیگر انواع حمل و نقل، کالا و خدمات را در دسترس مصرف کننده نهایی قرار میدهد شبکه جاده‌های جنوب شرق کشور شامل یک شبکه اصلی شمال- جنوبی است که این شبکه نیز از توسعه کافی و مفید برخوردار نمی باشد. احداث جاده ترانزیتی چابهار- زابل که به خاک افغانستان وارد میشود که پس از گذشتن از زرنج، قندهار و کابل، وارد تاجیکستان میشود ضروری است. این اقدام زیربنایی موجب رونق اقتصادی استان عقب نگه داشته شده ی سیستان و بلوچستان خواهد شد. از سوی دیگر دو کشور افغانستان و تاجیکستان به دریای آزاد دسترسی خواهند یافت هرچند کرانه های دریای عمان به سبب آرامش نسبی آب و ژرفای مناسب آن جای خوبی برای پهلو گرفتن کشتی های بزرگ است. ولی استان سیستان و بلوچستان در انزوای جغرافیایی به سر میبرد. دور افتادگی، در حاشیه بودن و بویژه گسستگی فضایی این استان از مناطق مرکزی و داخلی به سبب وجود دو صحرای بزرگ از ویژگیهای محیطی این استان است. بنا بر این گسترش ارتباطات جاده‌های، ریلی و هوایی از پیش زمینه های توسعه اقتصادی و محرومیت زدایی از سیستان و بلوچستان است. سامانه ترابری کارآمد، جایگاه ویژه‌ای در توسعه اقتصادی و اجتماعی دارد و در این میان، اهمیت ترابری ریلی به سبب ویژگی های اقتصادی چشمگیر است. ایجاد کریدورهای ریلی و رساندن آنها به کشورهای همسایه و بندرهای ایرانی، از برنامه های استراتژیک اقتصادی است که سهم بزرگی در توسعه ملی خواهد داشت، زیرا توسعه شبکه ارتباطی این استان سالانه دستکم درآمدی ۱۰ میلیارد دلاری به ارمان می آورد؛ این درحالی است که سیستان و بلوچستان هنوز به شبکه ریلی کشور نپیوسته است. با اینکه ایران از دید جغرافیایی و ژئوپلیتیکی جایگاهی برجسته دارد و همچون پلی خاور و باختر را به هم پیوند میدهد، شوربختانه ناوگان هوایی باری و مسافری کشور وضع نابسامانی دارد و همین اثری زیانبار بر استانهای خاور ایران گذاشته است. برای نمونه منطقه آزاد چابهار بعنوان یک منطقه ویژه اقتصادی که پتانسیل چشمگیری برای صدور کالا و انتقال مسافر به شبه قاره هند، آسیای مرکزی، افغانستان و پاکستان دارد، هنوز از امکانات ارتباطی لازم بی بهره است. نادیده گرفتن فرصت های ژئوپلیتیکی از این دست و بهره نداشتن از آنها، ایران را با چالش های ژئوپلیتیکی روبرو کرده است. نمونه آن جذب سرمایه توسط بنادر رقیب بندر چابهار یعنی جبلعلی و گوادر است. (خالدی، ۱۳۹۱: ۷)

۱-۱۱ وجود بندر چابهار به عنوان دروازه ترانزیت کالا، خدمات و انرژی

خطوط دریایی به بندرگاه ها و بندرهایی می پیوندد که اندازه ها، شکل ها و ویژگی های گوناگون دارند. بندرگاه مناسب برای کشتیها با آبخور زیاد، دارای راههای دسترسی، ورودی، بسترهای لایروبی شده، ژرفای کافی، لنگرگاه های حفاظت شده، حوضچه های چرخش و تسهیلات دریانوردی است. همچنین هر بندر مدرن، مجموعه مناسبی از امکانات پهلوگیری، باربری، ذخیره سازی، تعمیر و نگهداری و ترخیص کالا دارد. برای ایفای نقش بندر چابهار در خط ترانزیتی محور شرق و بالا بردن



انجمن جغرافیا و مناطق مرزی ایران

نهمین گنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران

«توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران»



انجمن ژئوپلیتیک ایران

دانشگاه سیستان و بلوچستان زاهدان - آبان ۱۳۹۵

توان رقابت با بندرهای گوادر و جبل علی، باید توسعه بندر شهید بهشتی چابهار در اولویت قرار بگیرد. اتصال این بندر به راه آهن سراسری زاهدان و بم و خط آهن بافق - مشهد سبب میشود این بندر به شبکه ۱۴۶ هزار کیلومتری راه آهن فدراسیون روسیه و کشورهای مستقل مشترک المنافع و اروپا بپیوندد. (همان: ۵)

۱۲- نقاط قوت منطقه آزاد چابهار

امروزه دریاهای آزاد یکی از موثرترین و مهمترین ابزارهای توسعه و رشد ترانزیت، حمل و نقل و تجارت خارجی است. از طرفی بندر چابهار تنها بندر و منطقه آزادی می باشد که علاوه بر متصل بودن به آب های آزاد به مرزهای زمینی نیز راه دارد. منطقه آزاد چابهار با توجه به موقعیت استراتژیک و پتانسیل های بالقوه و بالفعلی که دارد می تواند باعث ایجاد فرصتهای اشتغال، رشد تجارت خارجی، کسب درآمد های ارزی از طریق توسعه صادرات محصولات صنعتی و ترانزیت کالا، جذب سرمایه های خارجی به فعالیتهای صنعتی، انتقال تکنولوژی و بهره مندی از صرفه های خارجی مناطق آزاد شود. از جمله مهمترین نقاط قوت منطقه آزاد چابهار، می توان به موارد زیر اشاره کرد:

الف) جنوبی ترین نقطه عبور کریدور (شرق - غرب) در جهان؛

ب) مهمترین مسیر اقتصادی ترانزیت کالا به افغانستان؛ چابهار بصورت بالقوه براساس شرایط و امکانات بهترین و کم هزینه ترین مسیر برای کشور افغانستان جهت تامین کالاهای مورد نیاز و همچنین صدور کالا است.

ج) کوتاه ترین مسیر آسیای مرکزی به آبهای آزاد؛ مسیر ۱۸۴۰ کیلومتر چابهار به مرز ترکمنستان، کوتاهترین مسیر کل کشورهای این منطقه به آبهای آزاد بین المللی است به عبارتی با صرفه ترین و کم هزینه ترین راه ترانزیتی جهت تامین نیازهای آسیای میانه، منطقه آزاد چابهار است (شیر افکن، ۱۳۹۱: ۵)

۱۳- چشم انداز اقتصادی بنادر و ضرورت توسعه

تجارت جهانی و به تبع آن حمل و نقل دریایی موجب پیشرفت و توسعه بنادر می شود. وقایع سیاسی و نیز پیشرفت های فنی، به طور بنیادی ساختار اقتصاد جهانی و سازمان و اجتماع را در معرض تغییرات مستمر قرار داده است. تکامل حاصل از این تغییرات، بر بخش حمل و نقل تأثیر مستقیم داشته و فعالیت بنادر را نیز تحت تأثیر قرار داده است.

- چشم انداز اقتصادی که در آن بنادر باید نقش خود را ایفا کنند به عوامل زیر بستگی دارد
- افزایش پراکندگی جغرافیایی مهمترین مراکز تجارت بین المللی
- توسعه تجارت بین المللی
- جهانی سازی الگوی تولید و مصرف
- نیازهای جدید تجارت جهانی در زمینه حمل و نقل و توزیع

از سوی دیگر افزایش ابعاد و تخصصی شدن شناورها، ناگزیر بر روی عملیات بندر اثر گذاشته است. امروزه، این یک امر بدیهی است که تولید، تجارت و حمل و نقل دیگر به عنوان فعالیت های مجزا و منفرد بررسی نمیشوند، بلکه تمامی این عوامل در یک سیستم واحد و یکپارچه به یکدیگر پیوند خورده و بر این واقعیت صحنه میگذارد که وظایف بنادر نوین، بسیار فراتر از وظایف سنتی تخلیه و بارگیری کشتیها بوده و فعالیتی مستقل از آنچه بر تولید، تجارت و حمل و نقل می گذرد انجام نمی دهد. در نتیجه به منظور آمادگی برای انجام چنین وظایفی، بنادر باید از مراکز صرفاً حمل و نقل به مراکز لجستیکی که به طور کامل با ساختار جدید حمل و نقل بین المللی و دریایی تطبیق دارد، تبدیل شوند. بنابراین ایجاد و گسترش فعالیتهای



انجمن جغرافیا و مناطق مرزی ایران

نهمین گنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران «توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران»



انجمن ژئوپلیتیک ایران

دانشگاه سیستان و بلوچستان زاهدان - آبان ۱۳۹۵

لجستیکی در بنادر نه تنها موجب تقویت عملکرد اقتصادی بندر و افزایش منافع حاصل از آن می باشد بلکه جذابیت لازم برای نگهداری مشتریان فعلی و جلب مشتریان بالقوه جدید برای بندر به وجود آورد. موجب حفظ بهبود و تقویت قابل توجه در موقعیت رقابتی بنادر میشود. این امر به روشنی لزوم اتخاذ استراتژیهای مناسب در راستای توسعه مراکز لجستیکی در بنادر را نشان میدهد. (جعفری، ۱۳۹۱: ۳)

۱۴- جایگاه ایران و بنادر استراتژیک آن

در نیمه دوم قرن بیستم بخش عمده‌ای از واردات و صادرات کشور از سوی بنادر جنوب کشور سامان می‌گرفت. بندر خرمشهر و بندر امام خمینی (شاهپور سابق) به جهت قدمت، سابقه و ظرفیتهای موجود حجم قابل توجهی از عملیات واردات و صادرات کشور را بر دوش میکشیدند. در میان این دو، بندر خرمشهر از جمله بنداری در ایران بود که در بین دیگر بنادر مهم (بندر بوشهر، بندر نوشهر، بندر امیر آباد، بندر آبادان، بندر چابهار، بندر انزلی، بندر خارک و بندر لنگه) نقش قابل توجهی در تبادلات کالا بر عهده داشته است. (جعفری، ۱۳۹۱: ۴)

۱۴-۱ وضعیت بنادر کشور

همچنین بنادر به عنوان یکی از مراکز مهم و مرکز ثقل فعالیتهای اقتصادی از قدیم نقش مهمی را در اقتصاد کشورها ایفا میکردند. با تغییر کاربرد بنادر و تبدیل آنها از بارانداز و انبار نگه داری کالا به بازار کالا و محل هایی برای پردازش، فرآوری، تغییر، تبدیل، توزیع و ترانزیت کالا، فعالیتهای خدماتی، صنعتی و بازرگانی اهمیت بنادر در اقتصاد جهانی دو چندان شده است. با این تفسیر، آن دسته از کشورهایی که موفق به هماهنگ کردن بندر خود با روند جدید اقتصاد جهانی شده اند و با سرمایه گذاری و مدیریت، بنادر را از حالت بارانداز خارج کرده و آن را به شکل بنگاه اقتصادی در آورده اند از منافع آن نیز در اقتصاد کشور خود بهره مند شده اند. به عبارتی به اعتقاد کارشناسان تغییر کاربردها و وظایف بنادر از بارانداز کالا به بازار کالا، یک رویکرد بازرگانی بوده و از سویی برای اقتصاد ملی و منطقه ای ایجاد منافع کرده و از طرف دیگر شرایط حفظ موقعیت کشور را در شبکه حمل و نقل و تجارت پایدار و همچنین زمینه های تولید ارزش افزوده و توسعه اقتصادی کشور را فراهم میکند. کشور ما دارای سیزده بندر مهم شامل بندر انزلی، نوشهر و امیر آباد در شمال و بندر عباس، امام، بوشهر، چابهار و شهید رجایی، شهید بهشتی، لنگه، شهید باهنر، آبادان و خرمشهر در جنوب هستند. با این حال به نظر میرسد هنوز تا رسیدن به شرایط بایسته برای رقابت با بنادر نوین جهانی برای مثال بندر حاشیه جنوبی خلیج فارس چون جبل علی و دوی فاصله بسیار وجود دارد. در کشور ما بنادر در مرحله انتقال از حالت سنتی یعنی از محلی برای باراندازی کالا به سمت بنادر نسل دوم یعنی ایفای نقش توزیع و پردازش کالا هستند. هنوز تعدادی از بنادر کشور درگیر کارکردهای سنتی خود هستند و در زمره بنادر نسل اول محسوب میشوند. از طرفی تمام بنادر از نظر جغرافیایی شرایط تبدیل شدن به بازار یا قطب توزیع منطقه ای را ندارند، لذا ممکن است امکان تبدیل شدن آنها به بنادر نسل سوم به علت محدودیت های طبیعی وجود نداشته باشد. معیارهای مقایسه‌ای ویژگی های بنادر نسل اول تا سوم را موقعیت جغرافیایی بندر، حجم تردد، میزان اشتغال زایی، توان توسعه منطقه ای، بازدهی سرمایه گذاری ها، خودکفایی و تأمین مالی رقم میزند و لذا توسعه مراکز لجستیک بندری تنها راهکار برون رفت بنادر از وضعیت عقب ماندگی و کم تحرکی تخمین زده میشود. این امر نیازمند تسهیلات فیزیکی یا تسهیلات زیربنایی و روبنایی بنادر و تسهیلات قانونی (مقرراتی) یا آزادی عمل مناطق آزاد تجاری است. فعالیتهای اصلی مراکز لجستیک انبارداری، توزیع و جور کردن کالا، محلی سازی و مشتری پسند کردن، اضافه کردن اجزا، مونتاژ، تعمیرات، کنترل کیفیت و آموزش است. (جعفری، ۱۳۹۱: ۴)



انجمن جغرافیا و مناطق مرزی ایران

نهمین گنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران «توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران»



انجمن ژئوپلیتیک ایران

دانشگاه سیستان و بلوچستان زاهدان - آبان ۱۳۹۵

۱۴-۲ مزیت‌های ترانزیتی بنادر جمهوری اسلامی ایران و جایگاه بنادر در کریدورهای بین‌المللی

جمهوری اسلامی ایران، از جمله کشورهایی است که به لحاظ موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب از مزیت ترانزیتی بهره مند بوده و میتواند با گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباط مطمئن و کارآمد از این مزیت در راستای درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند. در جنوب ایران، خلیج فارس قرار دارد که کشورهای عمده تولیدکننده نفت جهان را در خود جای داده است. این منطقه به عنوان گلوگاه انرژی جهان محسوب میشود. در شمال ایران نیز دریای خزر قرار دارد که بهترین مسیر ارتباط دریایی میان کشورهای ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان است و میتواند نقش مهمی در توسعه ترانزیت و تجارت میان این کشورها ایفا کند. از سوی دیگر ایران از شرق و غرب با کشورهای عراق، ترکیه، پاکستان و افغانستان همسایه است. به عبارت بهتر میتوان گفت ارتباط ایران با ۱۵ کشور جهان از طریق مرزهای آبی و خاکی برقرار میشود و در عین حال ایران نیز به نوبه خود میتواند به عنوان پل ارتباطی میان این کشورها با یکدیگر و سایر مناطق جهان ایفای نقش نماید، از طرف دیگر این کشورها جمعیت بزرگی را در خود جای داده و از درآمدهای زیادی نیز برخوردارند که این عامل، علاوه بر در اختیار داشتن منابع و ثروتهای ملی خدادادی، میتواند به عنوان عامل توسعه ترانزیت و تجارت در منطقه، مؤثر باشد. ارتباط کشورهای آسیای میانه با خلیج فارس و همچنین برقراری رابطه تجاری بین شرق آسیا با کشورهای اروپایی، از طریق ایران بسیار مقرون به صرفه است به نحوی که بسیاری از این کشورها به دنبال آن هستند تا چنین روابطی را از طریق ایران برقرار کنند. (جعفری، ۱۳۹۱: ۵)

اهمیت ترانزیت کالا از مسیر ایران چنان قابل توجه بود که دولت در برنامه سوم و چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران ضمن توصیه به توسعه این فعالیت نسبت به تدوین دو سند بخشی و فرابخشی حمل و نقل و توسعه ترانزیت به علت وجود پتانسیل عبور کالاهای ترانزیتی از کشور پرداخته است (عزتی، ۱۳۹۱: ۱۰). ترانزیت از طریق ایران با توجه به موقعیت راهبردی و ترانزیتی کشور، می‌تواند فرصتها و مزیت‌های زیادی را برای ترانزیت کشور در پی داشته باشد. البته بهره‌برداری درست و به موقع از این فرصتها و همچنین انجام سرمایه‌گذاری لازم و تبلیغات گسترده همزمان می‌تواند در بهره‌برداری اثربخش از موقعیت جغرافیایی و منحصر به فرد ترانزیتی کشور مؤثر باشد، لذا نحوه بهره‌برداری از این مزیتها و فرصتها و برقراری ارتباط حمل و نقلی با کشورهای هدف می‌تواند نقش برجسته‌ای در تسهیل تجارت میان آسیا و اروپا و کشورهای منطقه و توسعه ترانزیت ایفا نماید. در مجموع مزیت‌های ترانزیت از طریق قلمرو جمهوری اسلامی ایران عبارتند از:

۱۴-۲-۱ قرار گرفتن در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال - جنوب، در نتیجه 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 طرف دیگر، میتواند به عنوان یک مزیت برجسته برای بنادر ایران قلمداد شود و به واسطه کوتاهی مسیر و آماده‌سازی امکانات و زیرساختها و فراهم آوردن تسهیلات گسترده در بخشهای مختلف حمل و نقلی، مسیر ایران از جذابیت‌های فراوانی برای ترانزیت کالا در چارچوب کریدورهای منطقهای برخوردار است. بنادر شهید رجایی، امیرآباد و انزلی از جایگاه ویژه‌ای در مسیر ترانزیتی کریدور شمال - جنوب برخوردارند و علاوه بر بنادر فوق، بنادر دیگری چون شهید باهنر، لنگه، بوشهر، چابهار، امام خمینی (ره) و بندر نوشهر نیز از توانمندیهای نقش آفرینی برخوردارند.

۱۴-۲-۲ برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای مرکزی از طریق محور ترانزیتی شرق کشور چابهار - میلک، نزدیکی جغرافیایی بندر چابهار به افغانستان، انجام سرمایه‌گذاریهای گسترده در بخشهای مختلف حمل و نقل، به ویژه بخش دریایی، ایجاد تسهیلات و زیرساختهای حمل و نقل در مسیر محور شرق کشور و حمایت‌های گسترده دولتی، بندر چابهار را به قطب



انجمن جغرافیا و مناطق مرزی ایران

نهمین گنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران

«توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران»



انجمن ژئوپلیتیک ایران

دانشگاه سیستان و بلوچستان زاهدان - آبان ۱۳۹۵

ترانزیت افغانستان تبدیل کرده و در صورت مرتفع شدن موانع، علاوه بر توسعه محور شرق، شاهد رونق ترانزیت در مسیر یاد شده نیز خواهیم بود.

۱۴-۲-۳ قرار گرفتن در مرکزیت جغرافیایی کشورهای عضو سازمان همکاریهای اقتصادی (اگو)، این فرصت را برای ایران فراهم آورده است تا ضمن ایفای نقش فعال در برقراری ارتباط تجاری و اقتصادی میان کشورهای عضو اگو بتواند در چارچوب همکاریها و موافق برنامه های مختلف تجاری، در زمینه ترانزیت کالاهای صادراتی و وارداتی کشورهای عضو نیز به ایفای نقش بپردازد. گستردگی بازار و دارا بودن جمعیت فراوان، وجود منابع زیرزمینی سرشار و قرار گرفتن در مسیر راه های ترانزیتی و تجاری از ویژگیهای بارز اکثر کشورهای عضو اگو میباشد. تعداد زیادی از کشورهای عضو این سازمان، محصور در خشکی اند و به منظور توسعه مبادلات بازرگانی خویش نیاز به بهره برداری از توانمندیهای ترانزیتی سایر اعضا داشته و در این راستا، بنادر ایران میتوانند در تأمین نیازهای ترانزیتی کشورهای عضو اگو مؤثر واقع شوند.

۱۴-۲-۴ دسترسی کشور به دریای خزر در شمال و خلیج فارس و دریای عمان در جنوب از یک سو و در اختیار داشتن بنادر پیشرفته با توانمندی بالای عملیات بندری از سوی دیگر، از جمله مزیت‌های مهم کشور در ارائه خدمات ترانزیتی به کشورهای هدف قلمداد میشود.

۱۴-۲-۵ در اختیار داشتن ناوگان بازرگانی دریایی قدرتمند و احراز رتبه بیستم در سطح جهانی و رتبه ممتاز در خاورمیانه، امکان ارائه خدمات Multimodal Transport برای صاحبان کالاهای ترانزیتی خارجی در کشورهای هدف ترانزیتی را فراهم آورده و امکان بهره مندی از بسترهای حمل و نقل چند وجهی و در نتیجه کاهش هزینه ها و خطرهای تجاری را برای شرکای ترانزیتی کشور به حداقل رسانیده است. با توجه به آنچه که گفته شد جمهوری اسلامی ایران، میتواند ضمن کسب درآمدهای ترانزیتی مناسب، نیازهای بازرگانی کشورهای حوزه آسیای میانه، قفقاز و افغانستان را برآورده نموده و در برقراری ارتباط حمل و نقلی بین کشورهای حوزه خلیج فارس، آسیای غربی و سایر نقاط اقتصادی جهان ایفای نقش نماید. از جمله این موارد ترانزیت کالا و انرژی است، چرا که قرار داشتن در محل تلاقی دو کریدور شمال-جنوب و غرب به شرق که جزو مهم ترین کریدورهای ترانزیتی هستند به معنای آن است که میتوان با اخذ حق عبور و انتقال کالا و انرژی، سالانه میلیاردها دلار نصیب کشور کرد. همچنین وجوه مختلف حمل و نقل هوایی، دریایی، ریلی و جادهای برای ایران به عنوان پل ارتباطی شرق و غرب و شمال-جنوب علاوه بر کارکرد اقتصادی، از نظر سیاسی و اجتماعی نیز حائز اهمیت میباشد (جعفری، ۱۳۹۱: ۵)

۱۴-۲-۶ تخفیفات و تسهیلات گسترده جهت ترانزیت از طریق ایران از جمله برخی معافیت ها و تخفیفات در زمینه هزینه های بندری و انبارداری؛ بطوریکه کالاهای ترانزیتی صرف نظر از اعطای تسهیلات منحصر به فرد برای توسعه ترانزیت از طریق بندر چابهار به ویژه برای کالاهای ترانزیتی افغانستان، از معافیت‌های مربوط به هزینه های انبارداری تا ۱۰ روز اول پس از تخلیه و ۳۰٪ تخفیف در هزینه های انبارداری تا یک ماه پس از آن برخوردار می باشند.

۱۴-۲-۷ حمایت‌های دولتی و ارزانی خدمات ارائه شده و کوتاهی مسیر، ارائه تسهیلات لازم به منظور تسریع در ترانزیت کالا از طریق ایران، کلیه سازمانهای دولتی در حرکتی هماهنگ مکلف به رفع موانع و تسهیل امر ترانزیت کالا از کشور شده و به طرق مقتضی در این ارتباط گام برداشته اند که در این راستا می توان به اقدامات ارزشمندی در خصوص تجهیز و توسعه بنادر، راهها و مسیرهای مواصلاتی راه آهن از جمله طرح راه آهن بافق - مشهد اشاره نمود.

۱۴-۲-۸ وجود ظرفیت ها و پتانسیلهای فراوان در بخشهای مختلف حمل و نقلی کشور، افزایش کمی و کیفی تجهیزات و توسعه ظرفیت های جدید در زیرساختها و ناوگان ریلی، جاده ای، حمل و نقل دریایی و تجهیزات تخلیه و بارگیری در بنادر



انجمن جغرافیا و مناطق مرزی ایران

نهمین گنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران

«توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران»



انجمن ژئوپلیتیک ایران

دانشگاه سیستان و بلوچستان زاهدان - آبان ۱۳۹۵

کشور؛ هرچند کاهش نسبی را در میزان کالای ترانزیت شده در دو سال اخیر شاهد بوده ایم ولی در حال حاضر مجددا شاهد افزایش میزان ترانزیت کالاهای متعلق به کشورهای آسیای میانه، قفقاز، عراق و افغانستان هستیم که این امر ناشی از موفقیت آمیز بودن اقدامات انجام شده در راستای توسعه و رونق ترانزیت در قلمرو جمهوری اسلامی ایران می باشد. (سایت سازمان بنادر و دریانوردی ۱۳۹۴)

بنابر این می توان گفت حمل و نقل عبوری کالا بخشی از حمل و نقل بین المللی و فرا منطقه ای است که علاوه بر افزایش درآمدهای ارزی نقش بسیار کلیدی در توسعه سیاسی و اجتماعی کشور دارد و از جهات ایجاد اشتغال افزایش امنیت ملی، توسعه و عمران منطقه ای وابستگی کشورهای منطقه به مسیر ایران در بخش حمل و نقل افزایش نقش کشور در مناسبات منطقه ای و بین المللی با عضویت در کنواسیون های بین المللی و منطقه ای، جذب سرمایه گذاری های داخلی و خارجی را به دنبال دارد.

تلاش روسیه، ایران و هند در ایجاد توسعه شبکه ترانزیتی کریدور شمال - جنوب و موافقت سران همکاری خلیج فارس در کویت با احداث پروژه راه آهن بین کشورهای عضو، تلاش این کشور را بر رفع موانع ترانزیت کالا در منطقه و توسعه آن را نشان می دهد با این وجود شاید بتوان گفت هنوز عزم جدی برای رفع موانع ترانزیت کالا و مسافر بین کشورهای منطقه شکل نگرفته است و مشکلات گمرکی، ضعف زیر ساخت های حمل و نقل مانند توسعه حمل و نقل ریلی و جاده ای بین کشورهای منطقه و در چارچوب کریدورهای حمل و نقل بین المللی همچنان پا برجاست. (عزتی، ۱۳۹۱: ۱۰)

۱۵- موقعیت اقتصادی و بازرگانی

کشور ایران در مرکزیت سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا قرار گرفته است، و با توجه به برخورداری کشورمان از حدود ۲۰۰۰ کیلومتر مرز آبی با آبهای آزاد بین المللی و تعداد همسایگان کشور که ایران جزو یکی از پر همسایه ترین کشورهای جهان قرار می دهد و تعدادی از آن کشورها جزو کشورهای محصور در خشکی بوده و برای ارتباط با سایر نقاط (اعم از کالا و مسافر) ناچار به عبور از کشور ثالث هستند. قابلیت های ترانزیتی کشورمان را برجسته و بر اهمیت طرح توسعه و فعال سازی محور ترانزیتی چابهار بیش از پیش می افزاید و استفاده از این قابلیت ها را به صورت یک التزام ملی در توسعه بلند مدت و پایدار ضروری می سازد. براساس پیش بینی محققان سازمان ملل در زمینه حمل و نقل بین المللی، حدود نیمی از حمل و نقل جهان میان خاور دور با سایر نقاط دنیا انجام می شود. از مجموع ۳ کریدور حمل و نقل جهانی که کارشناسان سازمان ملل برای این امر پیش بینی کرده اند، ۲ کریدور از ایران می گذرد و چابهار نقطه عبور جنوبی ترین کریدور شرقی - غربی جهان خواهد بود این کریدور از «دروازه ابریشم» در چین آغاز می شود و قلب اقتصاد این کشور یعنی استان کانتون را تغذیه کرده و به سرزمین آسیای جنوب شرقی می پیوندد و پس از طی این مسیر وارد هندوستان شده و با پوشش مهم ترین شهرهای این ناحیه مانند کلکته، ناکپور، جایپور، حصارآباد، کراچی و بن قاسم به چابهار می رسد. بندر چابهار آسان ترین و راهبردی ترین راه دسترسی به آبهای آزاد برای ۶ کشور محاط در خشکی در آسیای مرکزی است. بندر چابهار به دلیل موقعیت راهبردی، که نزدیک ترین راه دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان به آبهای آزاد استاز اهمیت فراوانی برخوردار است و سازندگی و سرمایه گذاری فراوانی در آن صورت می گیرد؛ از جمله ساخت اسکله و افزایش گنجایش بارگیری کشتی های اقیانوس پیما و ساخت راه آهن به سوی آسیای مرکزی و احداث فرودگاه بین المللی. این بندر یکی از مهمترین چهار راه های کریدور شمال - جنوب بازرگانی جهانی است. منطقه آزاد چابهار با مساحت ۱۴ هزار هکتار در منتهی الیه 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 به وسیله شبکه



انجمن جغرافیا و مناطق مرزی ایران

نهمین گنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران

«توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران»



انجمن ژئوپلیتیک ایران

دانشگاه سیستان و بلوچستان زاهدان - آبان ۱۳۹۵

حمل و نقل زمینی و هوایی از شمال به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان، از شرق به پاکستان و از جنوب به اقیانوس هند اتصال می یابد. دسترسی مستقیم به آبهای آزاد و قرار داشتن در خارج از خلیج فارس و همین طور عدم آسیب پذیری در مواقع بروز بحران، موقعیت استراتژیک برای ایجاد یک گذرگاه ارتباطی بین کشورهای آسیایی مرکزی و سایر کشورهای جهان فراهم آورده است. بنا بر نظر سازمان ملل، چابهار یکی از مهمترین راههای کریدور شرق- غرب و جنوبی ترین راه این کریدور است. (عزتی، ۱۳۹۱: ۹)

۱۶- بندر چابهار مهم ترین قطب اقتصادی ایران

یکی از بنادر مهم در زمینه ترانزیت بند چابهار است. این بندر به عنوان یکی از بنادر مهم در جنوب ایران و در بخش شمالی دریای عمان قرار گرفته است این بندر به دلیل موقعیت استراتژیک و ژئوپلیتیک و دستیابی به آبهای آزاد بین المللی جایگاه ویژه‌ای در مبادلات ایران با سایر کشورهای منطقه دارد. از سوی دیگر این بندر به علت نزدیکی به کشورهای همچون افغانستان، پاکستان و آسیای میانه، در آیند های نزدیک با اتصال به شبکه ریلی کشور اهمیت ویژه‌ای در ترانزیت کالا به این کشورها خواهد داشت. چابهار به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران، یکی از نقاط کلیدی در حاشیه خلیج فارس و دریای عمان بوده و در کریدور شمال - جنوب نقش مؤثری ایفا خواهد کرد. خلیج چابهار با بریدگی طبیعی در حاشیه دریای عمان بوده و 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 کشتی های بزرگ در این منطقه و ایجاد تأسیسات 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 استراتژی ملی در مواقع جنگ و بحرانهای منطقه مجزا و نقطه‌های کلیدی برای تنفس اقتصادی بازرگانی خارجی کشور و ضمانتی برای گردش کار صنایع و فعالیتهای اقتصادی آن به شمار میرود، قرار گرفتن چابهار در یک خلیج موقعیت بندری ایده آلی را برای توسعه فیزیکی آینده به آن میدهد که بسیاری از بنادر دنیا دارای این مزیت نیستند. (همایش ملی توسعه سواحل مکران ۱۳۹۱)

۱۷- دلایل استراتژیک بودن بندر چابهار

بندر چابهار در ورودی خلیج فارس و مدخل اقیانوس هند از موقعیت جغرافیایی حساس و مناسبی برخوردار است، تنها بندر اقیانوسی ایران است، بیش از ۳۰۰ کیلومتر مرز دریایی دارد، 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 میرود، بهترین راه ترانشیب کالا به بنادر دیگر خلیج فارس میباشد و تنها کلید توسعه شرق کشور است. (همان)

بر اساس آنچه گفته شد، کشور ایران یکی از کشورهای است که به واسطه موقعیت سوق الجیشی در زمینه لجستیکی دارای موقعیتی استراتژیک میباشد همچنین دسترسی به سیستم حمل و نقل گسترده (ریلی، هوایی، دریایی، جاده‌ای)، همچنین دسترسی به آبهای آزاد و دارا بودن بنادر تجاری در شمال و جنوب کشور بر اهمیت این امر افزوده است. توسعه مراکز لجستیکی در بنادر میتواند باعث ایجاد خدمات جدید همچنین میتواند موجب افزایش عملکرد بندر شده و جذابیت بیشتری را برای مشتریان خویش به دنبال داشته باشد در نتیجه موجب بهبود و پیشرفت تدریجی موقعیت رقابتی بندر بشود و به عبارتی تغییر کاربردها و وظایف بندر کشور از بار انداز کالا به سکوی لجستیکی از سویی برای اقتصاد ملی و منطقه ای ایجاد منافع کرده و از طرف دیگر شرایط حفظ موقعیت کشور را در شبکه حمل و نقل و تجارت پایدار و همچنین زمینه های تولید



نهمین گنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران

«توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران»



دانشگاه سیستان و بلوچستان زاهدان - آبان ۱۳۹۵

ارزش افزوده و توسعه اقتصادی دریا محور کشور را فراهم میکند. در این رابطه و در جهت بهرمندی بهینه از مزیت های بالقوه بنادر راهکارهای اجرایی زیر پیشنهاد میشوند. (جعفری، ۱۳۹۱: ۶)

(۱) توسعه زیرساخت ها و روساخت ها.

(۲) اصلاحات در ساختار بندر

(۳) ارتقای سرمایه های انسانی

در حوزه توسعه زیرساخت ها و روساخت ها، باید این موارد مد نظر قرار گیرد:

- توسعه و ایجاد زیرساخت های مناسب بندری از قبیل اسکله ها، کانالهای دسترسی، محوطه های پشتیبانی، راه های دسترسی درون بندری و درب های ورود و خروج بندر.
- توسعه زیرساخت های شهری از قبیل فرودگاه ها، جاده های دسترسی به بندر، راه آهن، هتل ها و مراکز رفاهی و تفریحی، مخابرات و IT
- تجهیزات مدرن بندری، نرم افزار قوی و متمرکز
- تقویت شبکه توزیع و حمل و نقل درون مرزی از نظر حجم و کارایی
- تسهیل در ایجاد مراکز صنعتی و تولیدی در بندر
- تقویت شبکه فیدری و حمایت از آن توسط بخش حاکمیتی در راستای ایجاد بندر
- اعمال نظام تعرفه ترجیحی و آزادی عمل بخش خصوصی در این زمینه
- اصلاح قوانین و مقررات مالی و عملیاتی برای حمایت از ترانشیپ و ترانزیت
- هماهنگ سازی ارگان های مرتبط با بندر نظیر گمرک، راه آهن، نیروی انتظامی و ...
- ایجاد تسهیلات بیشتر برای سرمایه گذاری بخش خصوصی و ترغیب این بخش برای حضور در بندر (جعفری، ۱۳۹۱: ۶)

۱۸- نقاط قوت و ضعف سواحل مکران

با توجه به نقش دریاهاى آزاد به عنوان یکی از موثرترین و مهمترین ابزارهای توسعه و رشد ترانزیت، حمل و نقل و تجارت خارجی می توان نقاط قوت و ضعف سواحل مکران بدین گونه برشمرد:

۱۸-۱ نقاط قوت و فرصت

- قابلیت ترانزیتی در سواحل
- تنوع محیط های طبیعی و بکر بودن پهنه های وسیع
- اقلیم مناسب برای توسعه فعالیت های گردشگری و داشتن جاذبه های گردشگری
- دارا بودن از گونه های جانوری خاص مانند گاندو، خرس سیاه آسیایی و غیره
- سابقه عمیق تاریخی این سواحل



انجمن جغرافیا و مناطق مرزی ایران

نهمین گنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران «توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران»



انجمن ژئوپلیتیک ایران

دانشگاه سیستان و بلوچستان زاهدان - آبان ۱۳۹۵

- امکانات بالقوه معدنی در زمینه سنگ های تزئینی و مصالح ساختمانی
- نزدیکی به منابع انرژی نفت و گاز و قابلیت توسعه صنایع انرژی بر
- صنعت صیادی و شیلات
- وجود منطقه آزاد تجاری چابهار

۱۸-۲ نقاط ضعف و تهدید سواحل مکران

- تراکم اندک جمعیت
- فقر منابع آبی و سطح نازل بارندگی
- فقر پوشش گیاهی
- نابسامانی و ضعیف نگران کننده شاخص های اقتصادی و اجتماعی
- فقر شدید اقتصادی و محرومیت های آشکار
- شیوع گسترده قاچاق کالا و مبادلات غیر رسمی
- سهم بسیار پایین از تولید ناخالص داخلی کشور
- عدم ساختار مناسب فعالیت اقتصادی
- مهاجرت و کمبود نیروی کار
- فعالیت های فرهنگی کشورهای همسایه

۱۸-۳ راهبردهای توسعه سواحل مکران

- احیا و ارتقای جایگاه ترانزیتی
- گسترش مبادلات منطقه ای و بین المللی
- توسعه فعالیت های گردشگری
- توسعه محور شرق
- توسعه بندر چابهار
- نمک زدایی و تأمین آب شیرین
- بهره گیری مناسب از موقعیت ژئوپلیتیک (آل احمد، ۱۳۹۱: ۴)

۱۹- نقش توسعه بنادر و راه های ارتباطی دریایی در توسعه پایدار منطقه

داشتن سواحل و دسترسی به دریا و آب های آزاد، از پتانسیل های استراتژیکی است که کشورهای ساحلی را از امتیازهای گسترده سیاسی، نظامی و به ویژه اقتصادی بهره مند می کند. ایران نیز از نمونه نوادر کشورهایی است که هم در شمال و هم در جنوب دارای مرزهای آبی و سواحل گسترده می باشد. میزان سواحل ایران ۵ هزار و ۷۸۹ کیلومتر است که در حدود ۴ هزار و ۹۰۰ کیلومتر در جنوب و ۸۸۹ کیلومتر در شمال کشور گسترده شده است. با توجه به تأمین ۳۰ درصدی انرژی جهان و



انجمن جغرافیا و مناطق مرزی ایران

نهمین گنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران « توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران »



انجمن ژئوپلیتیک ایران

دانشگاه سیستان و بلوچستان زاهدان - آبان ۱۳۹۵

قرارگرفتن مرزهای آبی ایران در حساس ترین و پرفرت و آمدترین مناطق خلیج فارس و دریای عمان، موقعیتی فوق استراتژیک به ایران اعطا کرده است.

متاسفانه در بسیاری از موارد ما نتوانسته ایم بهره کافی را از این پتانسیل های ارزشمند ببریم و در مقابل شا هدیم که برخی کشورهای همسایه که کل مساحتشان به اندازه مرزهای آبی ما نیست، آنچنان از دریا بهره برده اند که خود را تبدیل به قطبی در اقتصاد و گردشگری جهان تبدیل کرده اند. در عوض ما هم شا هدیم که هر روزه میزان مهاجرت مردم ساحل نشین کشور به پایتخت و مراکز استان ها رو به افزایش است. این در حالی است که دریا ها و سواحل پتانسیل فوق العاده ای در روند اجرای اقتصاد مقاومتی دارند و می توانند بخش بزرگی از اهداف اقتصادی کشور را محقق سازند. به طوری که علاوه بر ایجاد درآمد زایی، ارز آوری، ایجاد اشتغال، تامین نیازهای ساکنان بومی، و بسیاری از موارد اقتصادی دیگر، به حفظ و ثبات بافت جمعیتی شهرهای ساحلی نیز قوام بخشند. از این رو سرمایه گذاری در موارد زیر می تواند زمینه ساز تحقق اهداف فوق گردد:

- تسری معافیت های مناطق آزاد به بنادر و سواحل کشور، مهمترین معیاری است که موجب تقویت کسب و کار و انگیزه مردم بومی برای ادامه زندگی در سواحل خواهد شد. دغدغه مردم سواحل کشور امرار معاش اقتصادی است و اکثر آنها به خاطر عدم داشتن کار و درآمد کافی مجبور به ترک سکونتگاه خود می شوند. این در حالی است که به جز نفت، پتانسیل های فراوانی اقتصادی دیگری در دل دریا نهفته است که می تواند جایگاه و درآمد اقتصادی کشور را متحول کند، و ماهیت اقتصاد مقاومتی را در ارتقای وضعیت زندگی جامعه آشکار سازد.
- گردشگری و مسافرت های دریایی نیز از جمله برنامه های پر درآمدی است که می تواند در این مسیر اجرای سیاست های اقتصاد مقاومتی به مسئولان کمک کند. اگر نگاهی به کشورهای ساحلی همجوار همچون امارات متحده داشته باشیم، متوجه می شویم که مقامات این کشور چگونه توانسته اند با بهره گیری از پتانسیل های دریا و حتی بیابان های ساحلی خود گردشگران منطقه ای و غربی را به خود جلب کنند و از این طریق انگیزه های سرمایه گذاری خارجی را برای صاحبان سرمایه به وجود آورند.
- بحث حمل و نقل دریایی و درآمد اسکله ها و بندرهای تجاری از دیگر مزیت هایی است که می توان از آن به عنوان عوامل اشتغال زایی و حتی مهاجرت معکوس استفاده کرد. متاسفانه ایران با چند هزار کیلومتر ساحل تنها ۱۴ بندر تجاری دارد که از این میان تنها دو بندر امام خمینی (ره) و شهید رجایی بار مبادلات بزرگ تجاری ایران با جهان را به دوش می کشند. این در حالی است که امارات با سرمایه گذاری در این زمینه ، تنها با بندر مکهانیزه دبی توانسته است گوی رقابت را از ما بر بیاورد.
- سرمایه گذاری در عرصه صنایع کشتی سازی از جمله موارد دیگری است که می تواند برای مردم ساحل نشین کشورمان اشتغال زا باشد. گستردگی سواحل در جنوب و اشراف بر گذرگاه های پر تردد، فرصت بسیار مناسبی است تا ایران را به عنوان قطبی در این صنعت تبدیل نماید. همچنین اجرای برنامه های زیر ساختی در حوزه گردشگری و در دستور کار قرار دادن عملیات های پژوهشی برای بهره گیری از تمامی پتانسیل های سطحی و زیر سطحی آب های سرزمینی، می تواند عقب ماندگی های منطقه ای نسبت به همسایگان و اتکا به درآمدهای نفتی را تا حد قابل توجهی کاهش دهند. (پرتال جامع اطلاعات تخصصی صنعت حمل و نقل)



انجمن جغرافیا و مناطق مرزی ایران

نهمین گنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران

«توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران»



انجمن ژئوپلیتیک ایران

دانشگاه سیستان و بلوچستان - زاهدان - آبان ۱۳۹۵

بنا بر این می توان گفت اگر نگا همان به دریا صرفاً متوجه نفت باشد و به دیگر پتانسیل ها و مزایای دریا توجه نداشته باشیم، قادر به کنترل مهاجرت و رکود شهرهای ساحلی نخواهیم بود و امتیاز بزرگی را در اجرا و تحقق سیاست های اقتصاد مقاومتی از دست خواهیم داد.

۱۹- نقش بندر چابهار در توسعه منطقه

قرار گرفتن بندر چابهار در مسیر کریدور های ترانزیتی شمال - جنوب و در نتیجه برقراری ارتباط ترانزیتی کشور های روسیه، اروپای شرقی، مرکزی، شمالی، آسیای مرکزی و قفقاز از یک سو و آسیای جنوبی شرقی، خاور دور اقیانوسیه و کشور های حاشیه خلیج فارس به عنوان یک مزیت برجسته برای ایران قلمداد می شود. همچنین به دلیل کوتاهی مسیر در کریدور شمال - جنوب و تجهیز امکانات و زیر ساختها و فراهم آوردن امکانات و تسهیلات گسترده در بخش های مختلف حمل و نقل، مسیر ایران از جذابیت های فراوانی برای ترانزیت کالا برخوردار باشد. چابهار می تواند به عنوان پلی میان کشورهای عضو (ا.ک.و)، (آ.س. آن) و سایر کشورهای جهان برای تولید، صادرات مبادله و ترانزیت کالا باشد. به جز ایفای این نقش، چابهار می تواند کلید توسعه شرق کشور باشد. واضح است که با فعال شدن محور ترانزیتی شرق کشور جغرافیای اقتصادی - تجاری و امنیتی این منطقه و مناطق اطراف به کلی دگرگون می شود و درآمدهای کلانی از فعالیت های اقتصادی مولد، عاید منطقه و کشور می شود ضمن آن که از این طریق زمینه های فعالیت های غیر رسمی و قاچاق به فعالیت های اقتصادی و تجاری تبدیل شده و اقتصاد منطقه و پیرامون آن شکوفا شده و توسعه و امنیت پایدار برقرار می گردد. با توسعه و گسترش منطقه آزاد اقتصادی چابهار ضمن اشتغال زایی سبب جذب و مهاجرت جمعیت جویای کار به منطقه و افزایش جمعیت شده، و با بهره گیری از امکانات مساعد طبیعی به همراه جاذبه های یک شهر بندری و تجاری می تواند سالیانه جمعیت کثیری از گردشگران داخلی و خارجی را به این شهر جذب نموده و سبب توسعه و پیشرفت منطقه شود. (عزتی، ۱۳۹۱: ۱۲)

۲۰- امنیت دریایی و توسعه بازرگانی

مشکلات امنیتی در شهرهای ساحلی مرزی به سبب پتانسیل های خاص این مناطق در جرائمی چون قاچاق کالا و انسان از موضوعات بسیار مهم در بعد منطقه ای و ملی محسوب می شود. طبیعی است که بنادر و شهرهای واقع در سواحل دریاهای آزاد از جمله دریای مکران از این حیث اهمیتی مضاعف خواهند داشت، به گونه ای که ارائه راهکارهای استراتژیک و راهبردی در کاهش جرائم و بالا بردن ضریب امنیتی این شهر ها می تواند نقشی ارزنده در توسعه سواحل، گسترش تجارت، تامین اقتدار و امنیت ملی ایفا کند. با توجه به آن که تجارت و اقتصاد کشور ها تا میزان قابل بحثی به فعالیتهای بنادر و شهرهای ساحلی وابسته است. و چابهار به عنوان مهمترین شهر مرزی سواحل دریای مکران از نظر اقتصادی و امنیتی به شمار می رود (هادی پور، ۱۳۹۱: ۱) همچنین با توجه به آن که کرانه های دریای عمان از گواتر تا بندر جاسک، نه تنها کمتر توسعه یافته ترین کرانه ی دریا ی ایران است، بلکه بر پایه ی شاخص های همه جانبه توسعه اقتصادی - اجتماعی، عقب افتاده ترین ناحیه ایران به شمار می رود. و برای رفع این عقب افتادگی، افسون بر توسعه همه جانبه، نیازمند تقویت نیروی نظامی و دفاعی در سواحل خواهد بود که افزون بر پشتیبانی آمادی باعث افزایش توان رزمی و عملیاتی شناور های نیروی دریایی گردد؛ مقدمه حضور فعال در اقیانوس هند و دریاهای آزاد، وجود یک بندر راهبردی مانند چابهار در این مسیر است که این بندر و منطقه عمومی آن، امنیت دریای عمان را به همراه خواهد داشت. برای تحقق این اهداف می توان اقدام های زیر را اجرانمود ۱. احداث اسکله های جدید نظامی، تجاری و نوسازی اسکله های قدیمی در نقاط مختلف با رعایت اصول پدافند غیرعامل ۲. گسترش فرآیند تقویت



نهمین گنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران

«توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران»



انجمن ژئوپلیتیک ایران

دانشگاه سیستان و بلوچستان زاهدان - آبان ۱۳۹۵

مرزبانی ۳. حضور و استقرار ناوگان نظامی و تجاری در این مناطق ۴. استقرار فرودگاه و پایگاه هوایی در چند نقطه و تشدید واپایش و نظارت های دریایی با دستگاه های پیشرفته ، به ویژه در منطق ؛ چابهار ۵. گسترش سازمان ها و نهادهای ویژه ای گردآوری اطلاعات و اخبار مستمر از وضعیت مرزها جهت واپایش و نظارت بر این مناطق دریا ۶. گسترش کنش ها، رزمایش ها و ساخت و سازهای نظامی و تجاری در امتداد سواحل دریای عمان (علمداری، ۱۳۹۱:

(۷

۲۱- نتیجه گیری

جنوب شرق ایران و سواحل مکران با دارا بودن ظرفیت های ژئوپلیتیک فوق العاده اقتصادی، امنیتی، دسترسی، ارتباطات منطقه ای و بین المللی، واجد کارکردهای تولید کننده ی قدرت در کشور و نظام جهانی است که تاکنون مورد غفلت واقع شده و با وجود دارا بودن پتانسیل های مذکور، یکی از عقب مانده ترین مناطق کشور به لحاظ اقتصادی، اجتماعی و محیطی محسوب می گردد.

نتایج حاصل نشان می دهد با توجه به اهمیت استراتژیک این سواحل، توسعه یافتگی این منطقه متناسب با اهمیت راهبردی آن نمیباشد و علیرغم پتانسیل ها فرصت های زیاد، نقاط ضعف و تهدیدات در منطقه وجود دارد، که لازم است در جهت استفاده بهینه از فرصت ها و پتانسیل های موجود و رفع و کاهش تهدیدات و نقاط ضعف برنامه ریزی مناسب و منسجمی شکل گیرد. در این پژوهش با این رهیافت که مهمترین عوامل توسعه نیافتگی سواحل مکران مجموعه ای از عوامل ژئوپلیتیکی، جغرافیایی، امنیتی و سیاسی میباشد، به بیان این عوامل و ارائه راهبردهایی جهت توسعه سواحل مکران پرداختیم. باتوجه به آن که توسعه آینده کشور با توجه به موقعیت جغرافیایی و سواحل مکران در دریای عمان وابسته به طراحی سیاست های کار آمد و استفاده بهینه از کارکردهای این منطقه از کشور می باشد. جمهوری اسلامی ایران با استفاده از ظرفیت های ارتباطی در سواحل مکران می تواند بخش اعظمی از تعاملات خود را با سایر کشور ها از خلیج فارس به حوزه ی دریای عمان منتقل و از این طریق از تنگنا ها و اتکای به تنگه ی هرمز خارج شود و با اتصال و پیوند دادن کشور های شمال ایران و کشور های محصور در خشکی (آسیای مرکزی) به آب های آزاد، جایگاه و منزلت ژئوپلیتیک خود را در منطقه و جهان افزایش دهد و با زمینه سازی برای اجماع منطقه ای و جهانی، فرصت های جدیدی را برای تضمین امنیت ملی خود فراهم نماید. یکی دیگر از نموده های، توسعه یک کشور، رونق بندار آن است که حکم شاخص توان صادراتی آن کشور را بازی می کند. امری که خود بر میزان استقلال و خودکفایی اقتصادی یا رفاه بیشتر آن دارد. بندر چابهار یکی از چهارراه های اصلی کریدور جنوبی تجارت جهانی محسوب می شود.

این بندر به علت موقعیت استراتژیک خود و دستیابی به آب های آزاد بین المللی، جایگاه ویژه ای در مبادلات بین ایران و سایر نقاط منطقه دارد. این بندر، مهم ترین بندر تجاری خارج از حوضچه خلیج فارس است و از نظر سیاسی و راهبردی در مواقع جنگ و بحران های منطقه ای می تواند نقش تعیین کننده ای ایفا کند. قرار گرفتن چابهار در یک خلیج، موقعیت بندری ایده آلی برای توسعه فیزیکی در آینده به آن می بخشد که بسیاری از بندار دنیا، از آن محرومند. ولی متاسفانه، زیرساخت های توسعه و بسترهای ترانزیتی آن با سطح استاندارد جهانی، فاصله ای چشمگیر دارد. از این رو توسعه بندر چابهار و استفاده از مزایای جغرافیایی این بندر برای توسعه منطقه و نیز کشور ضرورت می یابد. در راستای توسعه و گسترش فعالیتهای بندر راهبردی چابهار لازم است توجه دولتمردان به موارد زیر بیشتر معطوف گردد:

- اتصال بندر چابهار به راه آهن سراسری ایران و احداث خط آهن چابهار- مشهد به منظور ترانزیت نفت ترکمنستان از مسیر ذکر شده



- تقویت زیر بنا های منطقه آزاد چابهار به عنوان شروع محور ترانزیت و حمل و نقل کشور
- توسعه و تجهیز فرودگاه چابهار و توسعه گمرک چابهار

منابع

۱. آل احمد مهرداد، برزگر، عبد الرحمن، منفرد هاشم (۱۳۹۱) ((سواحل مکران دروازه ای به اقیانوس ها)) (ویژه اولین همایش سواحل مکران و اقتدار دریایی)
۲. افراخته حسن، عبدالصمد پناد (۱۳۹۱) ((توان های تولید محلی و توسعه ملی))
۳. افشارسیستانی ایرج (۱۳۹۴) ((نگاهی به دریای مکران و کران ههای آن؛ کلید حیاتی ارتباط ایران با جهان)) (فصلنامه پیام دریا- شماره ۲۳۷)
۴. پرتال جامع اطلاعات تخصصی صنعت حمل و نقل (۱۳۹۵) (توسعه دریا محور، ضرورت اقتصاد مقاومتی) www.iranway.com
۵. جعفری حسن، سعیدی سید ناصر، جعفری حمید (۱۳۹۱) (توسعه بنادر کشور راهبردی موثر در توسعه دریا محور)
۶. چابهار شاه کلید توسعه شرق کشور اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران- ۲۸ لغایت ۳۰ بهمن ۱۳۹۱
۷. حافظنیا، محمدرضا و رومینا، ابراهیم (۱۳۸۴) تحلیل ظرفیتهای ژئوپلیتیک سواحل جنوبشرقی ایران در راستای منافع ملی (فضای مورد غفلت)
۸. حمل و نقل چند وجهی Multimodal Transport چیست ۱۳۹۲ goldstarlogistics.org
۹. حیدرزاده مرتضی، حسینی ارانی امیر، خوارزمیان بهروز (۱۳۹۱) ((سواحل مکران و توانمندی در ایجاد قدرت دریایی برتر منطقه در حوضه های میان اقیانوسی))
۱۰. خالدی حسین، غلامی بهادر، میرزایی محمدعلی (۱۳۹۱) ((تبیین پتانسیلهای ارتباطی سواحل مکران در راستای افزایش وزن ژئوپلیتیکی ایران))
۱۱. زرقلانی هادی، قلی زاده معصومه (۱۳۹۱) ((بررسی و تحلیل نقش و جایگاه استراتژیک سواحل مکران))
۱۲. سازمان بنادر و دریا نوردی (۱۲مهر ۱۳۹۴) مزیت های ترانزیتی www.pmo.ir
۱۳. سازمان بنادر و دریانوردی (۱۳۹۵) لجستیک دریایی فصلنامه بهبود شماره دوم فروردین ۱۳۹۵
۱۴. ستاری فر محمد، احمدی حمید، نصیری حسین (۱۳۸۸) ((تعامل ملی منطقه ای و جهانی راهبردی برای پایداری توسعه محور شرق)) (جغرافیا و توسعه - شماره ۱۴)
۱۵. شیرافکن لمسو مهدی، خاندانی رفسنجانی حسین (۱۳۹۱) ((نقش مناطق وآب های آزاد بر حمل و نقل، ترانزیت و توسعه تجارت خارجی کشور))
۱۶. طلوس تقی، اسکندری ثانی محمد، حسینزاده کرمانی محمود ((قابلیت ها و تنگنا های توسعه محور شرق در شرایط امروز ایران و منطقه)) (مطالعات و پژوهشهای شهری و منطقه ای سال سوم، شماره دوازدهم، بهار ۱۳۹۱)
۱۷. عریضی فرشید، مولایی یوسف (۱۳۹۱) ((تدوین راهبردهای فرهنگی و اجتماعی توسعه پایدار و همه جانبه سواحل دریای مکران))
۱۸. عزتی عزت اله، شگری شمس الدین (۱۳۹۱) ((بررسی جایگاه چابهار در ترانزیت شمال جنوب و نقش آن در توسعه شهر های همجوار)) (فصلنامه جغرافیایی سرزمین، سال نهم، شماره ۳۶)
۱۹. علمداری احسان (۱۳۹۱) ((چابهار و راهبرد امنیت دریای عمان))
۲۰. غفرانی علی، شجاع قلعه دختر راضیه (۱۳۹۱) (مروری بر تاریخ سواحل مکران با تکیه بر اهمیت راههای ارتباطی)
۲۱. مرجع مقالات ISI (مدیریت لجستیک) isiarticles.com/topic/67
۲۲. مکران کجاست و چرا اهمیت دارد ۱۳۹۳ zohur12.ir



انجمن جغرافیا و مناطق مرزی ایران

نهمین گنگره انجمن ژئوپلیتیک ایران و اولین همایش انجمن جغرافیا و برنامه ریزی مناطق مرزی ایران «توسعه ناحیه ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران»



انجمن ژئوپلیتیک ایران

دانشگاه سیستان و بلوچستان زاهدان - آبان ۱۳۹۵

۲۳. هادی پور مهرداد، پور ابراهیم شراره و خسروی احمد (۱۳۹۱) ((کاربرد GIS در برنامه ریزی حمل و نقل برای تامین امنیت در شهرهای ساحلی مکران، مطالعه موردی چابهار))



