

## نقش سواحل مکران در امنیت منطقه و امنیت کشور و راهکارهای استفاده بهینه از این سواحل

سردار سرتیپ پاسدار علی عبدالهی، معاون امنیتی و انتظامی وزارت کشور

### چکیده

این مقاله تلاش دارد تا نقش ژئوپلیتیکی سواحل دریای عمان (مکران) را در امنیت منطقه و امنیت کشور واکاوی نموده و راهکارهای استفاده بهینه از این سواحل را با هدف پیشرفت همه‌جانبه منطقه ارائه کند. لذا ابتدا به بررسی موقعیت شرق و جنوب شرق کشور و موقعیت سواحل مکران با تمرکز بر دو استان هرمزگان و سیستان و بلوچستان پرداخته شده است. در ادامه، سازوکارها و قوانین مصوب جمهوری اسلامی در ارتباط با استفاده بهینه از این سواحل در راستای منافع، امنیت و اقتدار ملی آمده است. در پایان نیز فهرستی از نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدیدات موجود و چند گزاره راهبردی در ارتباط با توسعه سواحل مکران برای انجام مطالعات بعدی و سپس راهکارهایی با هدف افزایش ضریب امنیتی این سواحل، ارتقای میزان بهره‌مندی از آن در پیشرفت اقتصادی کشور و تثبیت اقتدار ملی جمهوری اسلامی در منطقه جغرافیایی دریای عمان و اقیانوس هند ارائه شده است.

**واژگان کلیدی:** دریای عمان؛ اقیانوس هند؛ سواحل مکران؛ ژئوپلیتیک منطقه؛ محور شرق کشور؛ پیشرفت اقتصادی؛ پیشرفت همه‌جانبه، امنیت؛ امنیت ملی؛ اقتدار ملی؛ هرمزگان؛ سیستان و بلوچستان.

### ۱- مقدمه

تأمین امنیت یک واحد سیاسی به عوامل گوناگونی از جمله امنیت حاشیه و خطوط تماس آن با همسایگان مرتبط است. موضوع امنیت در ادوار گوناگون حول محورهای خاصی از جمله توانمندی‌های سخت‌افزاری معطوف بوده است. اما با تغییرات و ظهور پدیده‌های جدید اجتماعی، مؤلفه‌های تأمین امنیت سرزمینی به مسائل اجتماعی و فرهنگی نیز مرتبط شده و از این رو امنیت جوامع فعلی بیش از پیش به مؤلفه‌های نرم‌افزاری گره خورده است. از جمله مؤلفه‌های نرم در تأمین امنیت فرامرزی، توانمندی در تولید اقتصادی و اقتدار پدیده‌های فرهنگی و اجتماعی است. (رامشت، ۱۳۹۰: ۴۶۴)

با توجه به شرایط خاص کشور ما که مورد تهدید دشمنان می‌باشد و ناپایداری امنیتی کشورهای پیرامونی و اینکه کشورهای افغانستان و پاکستان اولویت اصلی‌شان توجه به مرزهای مشترک با ما نیست، تهدیدهای پیرامون ما از جمله قاچاق مواد مخدر، سرازیر شدن کالاهای قاچاق به داخل کشور و از داخل کشور به بیرون، قاچاق مواد سوختی، ورود اتباع غیرمجاز، قاچاق انسان و تهدیدهای امنیتی مانند ورود گروه‌های تروریستی و مواد منفجره و سلاح، همه و همه نشان می‌دهد که مرزها به لحاظ امنیتی و اقتصادی از اهمیت بالایی برخوردارند. بنابراین سرمایه‌گذاری در مرزهای خاکی و آبی می‌تواند هم از فعالیت‌های غیرمجاز اقتصادی جلوگیری کند و هم با فعالیت‌های خرابکارانه و تروریستی مقابله نماید.

آگاهی از موقعیت‌های ژئوپلیتیک سرزمین ملی، شناخت ضعف‌ها و قابلیت‌های فضای ملی، شناخت دقیق استعدادها و توانمندی‌های توسعه در فضای ملی، تنگناهای امنیتی و توسعه فضایی درون کشور، اهداف، خواسته‌ها و علایق ژئوپلیتیک بازیگران منطقه‌ای و جهانی، سنجش، ارزیابی و کدگذاری منابع تهدیدات داخلی و خارجی و... و بهره‌برداری از فرصت‌های ژئواکونومیکی از مسایل اساسی است که در دستور کار بسیاری از حکومت‌ها قرار گرفته است. بنابراین می‌توان گفت که در قرن بیست‌ویکم، سرمایه‌گذاری در عرصه اقتصادی همان کاری را خواهد کرد که قدرت آتش بالای نظامی قادر به انجام آن بوده است. در تفکرات ژئواکونومیک، نفوذ و رخنه در بازارها، جایگزین پایگاه‌های نظامی خارج از کشور قدرت‌های بزرگ می‌شود. از این‌رو دیپلمات‌ها، امروزه مدعی دفاع از منافع اقتصادی و سیاست ملی هستند. (عزتی، ۱۳۹۰: ۱۰۶)

یکی از این موقعیت‌های ژئوپلیتیک ایران، سواحل دریای عمان (مکران) در جنوب شرقی سرزمین ایران است. منطقه دریای عمان و اقیانوس هند یکی از حوزه‌های ژئوپلیتیکی مهمی است که شامل کشورهای ایران، امارات، عمان، پاکستان و هند می‌باشد و وجود دو قدرت هسته‌ای در این حوزه و توجه ویژه کشورهای فرامنطقه‌ای مانند آمریکا و تلاش برای حضور مداوم در آن، حضور فعالتر ایران در این منطقه و برنامه‌ریزی برای شرایط بحرانی را چندین برابر می‌کند. (صفوی، ۱۳۷۹: ۱۶)

در دهه ۸۵-۱۳۷۵ تعدادی از طرح‌ها و پروژه‌های زیربنایی و مهم توسط دولت ایران در این منطقه اجرا شده که زمینه مناسبی برای توسعه مبادلات تجاری و اقتصادی و پیشرفت این منطقه فراهم نموده است. مهمترین این طرح‌ها عبارت‌اند از: شبکه‌های ارتباطی جاده‌ای و ریلی، شبکه‌های انتقال انرژی، صنایع مخابراتی، احداث سدهای آبی، امنیت مرزها، سرمایه‌گذاری‌های ملی و بین‌المللی و توسعه منابع انسانی. باین حال باید تلاش کرد تا در منطقه شرق و جنوب شرق کشور، فرصت‌های مهم موجود به‌هدر نرود. در این میان ایجاد بسترهای توسعه و اساس قراردادن آن به‌عنوان محور توسعه

شرق و جنوب شرق کشور، فرصت‌های ژئوپلیتیکی بسیار بالایی را در اختیار جمهوری اسلامی قرار داده است که استفاده از قابلیت‌ها و ظرفیت‌های موجود، تصمیم‌گیران حکومتی و استراتژیست‌های جمهوری اسلامی را در معرض رسالتی خطیر و بزرگ قرار داده است. بررسی وضعیت کشورهای جهان نشان می‌دهد که تمام مناطقی که دسترسی حتی اندکی به دریا دارند، به‌منظور بیشترین استفاده از آن برای دستیابی به توسعه پایدار خویش تلاش کرده‌اند. در حالی که کشورهای شمالی ایران در حال حاضر در آرزوی دستیابی به آبهای گرم هستند تا از این راه بتوانند اقتصاد خود را رونق بخشند. چه عواملی باعث شده که ما نتوانیم از این موهبت الهی بهره لازم را ببریم؟ در این مقاله سعی شده است تا نقش ژئوپلیتیکی سواحل دریای عمان (مکران) در امنیت منطقه و امنیت کشور واکاوی و نقاط ضعف و کاستی‌های موجود شناسایی شود و راهکارهایی با هدف افزایش ضریب امنیتی این سواحل، ارتقای میزان بهره‌مندی از آن در پیشرفت اقتصادی کشور و تثبیت اقتدار ملی جمهوری اسلامی در منطقه جغرافیایی دریای عمان و اقیانوس هند ارائه گردد.

## ۲- موقعیت ژئواستراتژیک جنوب شرق کشور

جنوب شرق کشور به‌لحاظ ظرفیت‌های اقتصادی دارای سه سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی است. ۶۰۰ کیلومتر مرز آبی سواحل مکران و تسلط این منطقه بر یکی از مهمترین و استراتژیک‌ترین راه‌های آبی جهان، همجواری با دو کشور افغانستان و پاکستان و نزدیکی به جمهوری‌های محصور ضلع شمال شرقی ایران، ویژگی خاصی به این منطقه بخشیده است. دریای عمان جزء حوزه استراتژیک اقیانوس هند و یکی از پنج حوزه استراتژیک جهان است و گذرگاهی با اهمیت به سمت خاورمیانه، جنوب شرق آسیا، شبه قاره، سراسر آسیای جنوبی و جنوب شرقی می‌باشد که روزانه میلیون‌ها بشکه نفت و حجم وسیعی از کالا و سرمایه از این طریق مبادله می‌شود. (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۷۱: ۱۳-۱۲) منطقه آزاد تجاری- اقتصادی چابهار به‌عنوان تنها بندری که دارای سواحل مناسب جهت لنگر انداختن کشتی‌ها، در کرانه دریای عمان است، با تکیه بر موقعیت ژئوپلیتیکی والای سواحل دریای عمان این ظرفیت را دارد که حجم وسیعی از کالاهای وارداتی و صادراتی کشور را به خود اختصاص دهد. این بندر که در جنوب استان سیستان و بلوچستان واقع شده، به‌دلیل استقرار در کنار دریای عمان از دیرباز کانون داد و ستد و تجارت و دریانوردی بوده است. ویرانه قلعه پرتغالی‌ها که در یکی از روستاهای این بندر (تیس) در پنج کیلومتری چابهار واقع شده است گواه رونق دریانوردی و اهمیت استراتژیک این خطه از بلوچستان در روزگاری است که دول استعمارگر اروپا بازارهای چین، هندوستان و به‌طور کلی شرق را جایگاه مناسب عرضه کالا و مصنوعات خود دانسته و حفظ و تسلط بر آنها را جزئی از سیاست‌های استعماری و سلطه‌جویانه خود قلمداد می‌کردند.

## ۳- قابلیت‌ها و ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی جنوب شرق کشور

شناسایی دقیق و کمی محورهای، کمربندها، دالان‌ها و حتی نقاط توسعه‌یافته و یا مناسب برای توسعه در پهنه سرزمین ملی و وزن استراتژیک آنها از جنبه اقتصادی به‌معنای شناخت مناطق حیاتی کشورهاست. (کریمی‌پور، ۱۳۷۱: ۲۸-۲۷) استراتژی توسعه محور جنوب شرق به‌عنوان یکی از مهمترین استراتژی‌های توسعه کشور، در صورت استفاده از فرصت‌ها و ظرفیت‌های مکانی، می‌تواند روند توسعه همه‌جانبه استان‌های سیستان و بلوچستان و هرمزگان را نیز تسریع کند.

باتوجه به اینکه استان سیستان و بلوچستان در مسیر دو کریدور از سه کریدور ترانزیتی بزرگ دنیا قرار دارد، موجب می‌شود تا این منطقه به‌عنوان محور ترانزیتی طرح توسعه جنوب شرق نامیده شود. طول طرح توسعه و فعال‌سازی محور ترانزیتی کشور ۱۸۴۰ کیلومتر است و در این میان چهار استان شرق کشور (سیستان و بلوچستان، خراسان جنوبی، خراسان رضوی و خراسان شمالی) را در برخواهد گرفت. این محور از بندر چابهار واقع در استان سیستان و بلوچستان آغاز و پس از عبور از شهرهای نیکشهر، ایرانشهر، خاش، زاهدان، بیرجند، گناباد، تربت حیدریه و مشهد، به‌دلیل همسایگی با کشورهای منطقه شمال شرقی کشور سه شاخه از آن منشعب می‌شود. از یک سو به سرخس و از سوی دیگر به کشورهای شمال شرقی خراسان شمالی منتهی می‌شود. همچنین در این کریدور دو خروجی نیز به نام‌های «میلک و دوغارون» پیش‌بینی شده است. با نیم‌نگاهی به چشم‌انداز آینده مشخص می‌شود که اگر این خط راه‌اندازی شود محروم‌ترین نقاط کشور و استان‌های شرقی شکوفایی اقتصادی را به خود خواهند دید و از بن بست خارج خواهند شد. (شریفی کیا، ۱۳۸۹: ۸-۶)

## ۴- موقعیت جغرافیایی امن

مرزهای خشکی جنوب شرقی ایران، به اعتبار تهاجمات تاریخی، امن‌ترین قلمرو برای ایران محسوب می‌شود. درحقیقت این مرزها دریچه اطمینان ایران در قبال تهاجمات شمال غربی است. همچنین این مرزها با همین اعتبار برای پاکستان نیز امن‌ترین مرز محسوب می‌شود. (کریمی‌پور، ۱۳۸۱: ۳۶) لذا از آنجایی که امنیت، زیربنای توسعه و رشد در زمینه مؤلفه‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و... است، سواحل مکران، بالقوه مهمترین عامل توسعه امنیت پایدار هستند.

علاوه بر این، سیستان و بلوچستان به‌عنوان گلوگاه دریایی اتصال تجارت شمال- جنوب، نزدیکترین منطقه دسترسی کشورهای آسیای میانه و همسایگان جنوب شرق و شرق کشور، کلید اقتصاد آسیا به دیگر قاره‌های جهان و امن‌ترین نقطه دریایی کشور از موقعیت خاصی برخوردار است. همچنین با داشتن ساحلی آرام و شنی می‌تواند در تمام طول سال بهترین مکان تفریحی برای گردشگران داخلی و خارجی باشد. این منطقه به‌لحاظ فاصله زیاد آن با تنگه هرمز و به دور از هیاهوی جنگ‌طلبان منطقه، امن‌ترین مرکز تجاری و بازرگانی برای کشور و کشورهای آسیای میانه و همسایگان شرقی ایران است. این استان با استعدادهای خاص کرانه‌ای برای ایجاد بندرگاه‌های مناسب و ساخت محورهای مواصلاتی ریلی و جاده‌ای می‌تواند بازارهای کشورهای همسایه و آسیای میانه را در اختیار داشته باشد. هرچند دولت‌ها در برنامه‌های پنج‌ساله اعتبار خاصی برای توسعه آن منظور نکرده‌اند.

همچنین در منطقه شرق کشور در کنار بندر مهم چابهار، چهار کانون استراتژیک مهم دیگر زاهدان، بیرجند، مشهد، بجنورد نیز مطرح هستند که هرکدام می‌توانند در جهت تحقق طرح توسعه محور شرق، نقشی حیاتی ایفا کنند و با توجه به قابلیت‌ها و ظرفیت‌های ژئوپلیتیک این منطقه، به‌نظر می‌رسد همین نقاط استراتژیک، نقطه اتکاء و محوری توسعه شرق محسوب می‌شوند که توسعه بقیه مناطق شرق و جنوب شرقی کشور تا حدود زیادی منوط به توسعه این منطقه استراتژیک کشور می‌باشد. (همایش چابهار، ۱۳۸۷، chasahartext.ir)

#### ۵- لزوم توسعه منطقه شرق و جنوب شرق کشور و اهمیت ترانزیت در این محور

براساس پیش‌بینی محققان سازمان ملل در زمینه حمل و نقل بین‌المللی، حدود نیمی از حمل و نقل جهان بین خاور دور با سایر نقاط دنیا انجام می‌شود. از مجموع سه کریدور حمل و نقل جهانی که کارشناسان سازمان ملل برای این امر پیش‌بینی کرده‌اند، دو کریدور از ایران می‌گذرد و چابهار نقطه عبور جنوبی‌ترین کریدور شرقی- غربی جهان خواهد بود. این کریدور از دروازه ابریشم در چین آغاز می‌شود و قلب اقتصاد این کشور یعنی استان کانتون را تغذیه کرده و به سرزمین آسیای جنوب شرقی می‌پیوندد و پس از طی این مسیر وارد هندوستان شده و با پوشش مهمترین شهرهای این ناحیه مانند کلکته، ناکپور، جاپپور، حصیرآباد، کراچی و بن قاسم به چابهار می‌رسد.

به بیان دیگر چابهار در حقیقت یکی از چهارراه‌های کریدور جنوبی تجارت جهانی نیز تلقی می‌شود؛ چهارراهی که دو کریدور دیگر، یعنی دوشاخه «راه آهن سریع‌السير بین‌المللی ابریشم» را به جنوب پیوند می‌دهد. این بندر به‌علت موقعیت استراتژیک و دستیابی به آب‌های آزاد بین‌المللی جایگاه ویژه‌ای در مبادلات ایران با سایر کشورهای منطقه دارد. همچنین، این بندر به‌علت نزدیکی به کشورهای نظیر افغانستان، پاکستان و آسیای میانه با اتصال به شبکه ریلی کشور اهمیت ویژه‌ای در ترانزیت کالا به این کشورها خواهد داشت.

چابهار در مقایسه با دیگر مناطق ساحلی و جنوب ایران دارای موقعیت ممتازی در امر کشتیرانی و حمل و نقل دریایی است. وجود آب‌های عمیق در خلیج وسیع چابهار، شرایط مناسبی را برای پهلوگیری کشتی‌های بزرگ در این منطقه و ایجاد تأسیسات بندری با هزینه مناسب و صرفه اقتصادی فراهم کرده است. این بندر به‌عنوان مهمترین بندر تجاری در خارج از خلیج فارس از نظر سیاسی و استراتژیک ملی در مواقع جنگ و بحران‌های منطقه‌ای، مجزا و نقطه‌ای کلیدی برای تنفس اقتصادی و بازرگانی خارجی کشور و ضمانتی برای گردش صنایع و فعالیت‌های اقتصادی آن محسوب می‌شود. قرارگرفتن چابهار در یک خلیج، موقعیت بندری ایده‌آلی را برای توسعه فیزیکی آینده به آن می‌دهد که بسیاری از بنادر دنیا دارای این حسن نیستند. (شمسایی، ۱۳۹۰: ۷۴۷)

#### ۶- ملاحظات دفاع غیرعامل در توسعه جنوب شرق کشور

به‌طور کلی مهمترین هدف طرح توسعه محور شرق را باید در افزایش نقش و سهم کشور در ترانزیت کالا و حمل و نقل بین‌المللی، ارتقای سطح درآمد، افزایش شاخص‌های توسعه از جمله کاهش بیکاری، کاهش فعالیت‌های غیررسمی اقتصادی و جلوگیری از قاچاق کالا و مواد مخدر ذکر کرد. افزایش سهم بندر چابهار در بازرگانی جهانی نیز موجب می‌شود ترانزیت کالا و ارتقای عملکرد این بندر تا حد یک بندر بزرگ (مگاپورت) ارتقاء یابد. در بعد سیاسی و بین‌المللی نیز توسعه منطقه جنوب شرق کشور موجب تقویت پیوندهای اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی با کشورهای همجوار شرق و شمال شرق خواهد شد.

همچنین قسمت جنوبی استان سیستان و بلوچستان با یکی از بزرگترین منابع آبی کشور (دریای عمان) همجوار است. در کناره‌های این دریا به‌خصوص در قسمت جنوبی چابهار صخره‌های بزرگی بر اثر پیشروی آب دریای عمان و فرسایش سنگ‌های رسوبی به‌وجود آمده‌اند که خلل و فرج ناشی از فرسایش آب در آنها چشم‌اندازهای بسیار زیبایی را ایجاد کرده است؛ از این قسمت به‌خصوص در هنگام غروب آفتاب می‌توان به‌عنوان یکی از زیباترین سواحل دریای عمان که ارزش‌های ممتاز تفرجگاهی و استراحتگاهی دارند جهت جذب توریست استفاده نمود. این همجواری موقعیت ویژه‌ای را برای بهره‌برداری‌های جهانگردی و تفرجگاهی و انواع ورزش‌های آبی از سواحل دریای عمان بویژه در ایام زمستان فراهم آورده است. در فرآیند توسعه منطقه‌ای و ملی اولویت فعال‌سازی محور ترانزیت چابهار- میلک (هم مرز با افغانستان) از جمله مزیت‌های اصلی ترانزیتی محور شرق هستند.

## ۷- تأثیر توسعه منطقه شرق و جنوب شرق ایران بر کشورهای همجوار

جنوب غربی آسیا منطقه‌ای است که چندین کشور را شامل می‌شود: پاکستان، هند، افغانستان، نپال و... این منطقه نزدیک به ۱/۵ میلیارد نفر را در خود جای داده است که به لحاظ شاخص‌های توسعه انسانی، یکی از عقب‌مانده‌ترین مناطق جمعیتی جهان است. یکی از اقدامات راهبردی که باعث توسعه انسانی در این منطقه وسیع می‌شود احداث خط لوله گازی است که مدت‌هاست (از ۱۹۸۸) قرار است از ایران (جنوب شرق کشور) به کشورهای همجوار کشیده شود. این خط لوله باعث توسعه انسانی این منطقه خواهد شد و امنیت انسانی موجود در منطقه را افزایش می‌دهد و مزایای زیادی از نظر توسعه انسانی و اقتصادی برای سه کشور پاکستان، هند و ایران به همراه خواهد داشت. علاوه بر ایجاد منابع متعدد انرژی، سبب رشد اقتصادی آنها می‌شود و سطح مهارت کارگران نیمه ماهر را افزایش می‌دهد و نیز معضل اشتغال بخصوص در منطقه سیستان و بلوچستان را برطرف می‌کند.

## ۸- اهمیت و موقعیت دریای عمان

منطقه ساحلی جنوب ایران به طول تقریبی ۱۴۸۰ کیلومتر در مجاورت دو دریای عمان و خلیج فارس قرار دارد، رودخانه میناب این منطقه ساحلی را به دو قسمت: ۱) منطقه ساحلی خلیج فارس (از مصب اروند رود تا رود میناب) و ۲) منطقه ساحلی مکران (از میناب تا مرز پاکستان) تقسیم می‌کند، تنگه هرمز در ۸ کیلومتری بندرعباس حد فاصل بین این دو دریا قرار دارد. از طول خط ساحلی حدود ۶۰۰ کیلومتر آن در مجاورت دریای عمان و ۸۸۰ کیلومتر دیگر آن مجاور با خلیج فارس می‌باشد.

مناطق ساحلی جنوب ایران عموماً بسیار کم‌عرض و باریک است. در تمام طول ساحل ناحیه آباد و پر جمعیت یا بندرگاه طبیعی دیده نمی‌شود. اگر از جلگه خوزستان منتهی‌الیه شمال غربی ساحل خلیج فارس که در طول سواحل آن بنادر فعال خرمشهر، آبادان و ماهشهر قرار دارند بگذریم، فقط دو منطقه یکی مجاور پاکستان در منتهی‌الیه ساحل جنوب شرقی ایران و دیگری سواحل مکران است که در این دو منطقه جلگه‌های ساحلی وسعت یافته به سوی داخل کشور گسترش پیدا کرده‌اند. منطقه اول را جلگه نسبتاً حاصلخیز دشتیاری تشکیل می‌دهد و بندر چابهار از بنادر بلوچستان در جنوب این جلگه قرار دارد. منطقه دوم ناحیه جاسک که زمانی فعالیت بندری داشته است می‌باشد. (همایش چابهار، ۱۳۸۷، chasahartext.ir)

در نقشه امپراطوری ایران، ۱۱۲۶ خورشیدی، دریای پارس، نام آب‌های آزاد جنوب شرقی ایران است. در منابع تاریخی این خلیج و دریای عرب فعلی به نام‌های بحر فارس و بحر اخضر و دریای مکران و در بعضی منابع اروپایی قدیم با نام دریای اریتریا و دریای رومیروم و دریای هندوس نیز یاد شده که گاهی به کل اقیانوس هند و پهنه‌های آبی مرتبط با آن نیز گفته می‌شده است. نام این دریا توسط پارسیان، مکران که گویا تغییر یافته (مهی‌خوران) است و اروپائیان با تلفظ Mecran- Makran بکار برده‌اند. «عمان»ی تاریخی در واقع نام یکی از شهرهای جنوب ایران و در فاصله غرب چابهار فعلی و بندر جاسک قرار داشته است. (عجم، ۱۳۸۸: ۵۴)

حاکمیت بی چون و چرای ایران در دو سوی آبهای خلیج فارس و دریای مکران و جزایر این دو دریا در طول تاریخ چند هزار ساله مسأله‌ای انکارناپذیر است. (حق‌شناس، ۱۳۸۹: ۷)

در قدیم این دریا با تمام گستره آبهای جنوبی ایران همراه با همه آبهای شمال اقیانوس هند تحت سیطره ایرانیان باستان، دریای پارس نیز نامیده می‌شد. بندر راهبردی چابهار که تنها بندر اقیانوسی ایران است نیز در شمال این دریا قرار دارد و نزدیک‌ترین و آسان‌ترین راه دسترسی کشورهای آسیای میانه (که محصور در خشکی‌اند) به آبهای آزاد است. خورهای دریای عمان کمتر از خورهای خلیج فارس است. قرار است کریدور شمال-جنوب ایجاد و راه آهنی از بندر چابهار تا زاهدان و از آنجا به افغانستان و همچنین به راه آهن مشهد- بافق وصل شود. (عجم، پیشین)

مقام معظم رهبری در بیان اهمیت منطقه دریای عمان و اهمیت توجه به آن می‌فرمایند: «ما در سال‌های گذشته از سواحل طولانی دریای عمان بهره لازم و کافی نبرده‌ایم. ذهنمان هم‌اکنون متوجه خلیج فارس بوده، اهمیت دریای عمان از نظر ما مغفول عه مانده، این نگاه جدید که نگاه به دریای عمان است می‌تواند کارهای بزرگی را انجام دهد. این برای منطقه جنوب شرقی کشور یک موهبت است. بنابراین، دولت و دستگاه‌های مختلف- چه وزارت دفاع چه وزارتخانه‌های دیگر که مرتبط با این کارند- همه باید به پیشرفت این کار کمک کنند.» (۱۳۸۸/۱۱/۳۰)

ایشان همچنین در هفتم آذر ۱۳۹۱ روز نیروی دریایی در دیدار فرمانده و مسئولان نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی فرمودند: «سواحل گسترده جمهوری اسلامی و بویژه ساحل دریای عمان و عقبه آن در منطقه مکران ثروت عظیم ملی است. اگر دولت و دیگر مسئولان با نگاه راهبردی به مناطق دریایی، به کمک بیابند، این منطقه عظیم و مهم، می‌تواند توانایی‌های بسیاری برای جمهوری اسلامی پدید آورد.» (۱۳۹۱/۹/۷)

نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران پس از سخنان مقام معظم رهبری در سال ۱۳۸۸ طرحی به‌عنوان طرح ولایت که شامل «احداث زیرساخت‌ها برای ایجاد نیروی دریایی مورد نظر، آمادگی عمردهی انقلابی به تجهیزات موجود و همچنین نوسازی تجهیزات نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران» بود، آماده نمود. اجرای این طرح قدم اول در مسیر راهبردی شدن نیروی دریایی است.

سیاری فرمانده نیروی دریایی ارتش با اشاره به سخنان مقام معظم رهبری در خصوص راهبردی بودن نیروی دریایی می‌گوید: در اینجا بحث تنها بحث نیروی دریایی نیست بلکه بحث نگاه به دریاست. در حال حاضر روسیه با توجه به اینکه در شمال خود آبهای یخ زده را دارد همواره به دنبال رسیدن به آبهای گرم جنوب بوده است و هنوز هم این تفکر را دارد. بنابراین جمهوری اسلامی ایران که نزدیک به ۳ هزار کیلومتر مرز دریایی دارد که ۱۰۰۰ کیلومتر این مرز دریایی مشرف به اقیانوس است و همچنین دارای مولفه‌های حضور در آبهای آزاد است باید از این منابع و امکانات استفاده بهینه را ببرد. تا کنون خطمشی دولتمردان بر استفاده از دریا نبوده است و یا اینکه دولت دریاگرا نداشته‌ایم. اما امروز که انگشت مقام معظم رهبری به سمت دریا رفته است و هشدار داده‌اند که از منابع خدادادی دریاها استفاده کنیم ما نیز باید به این مهم پردازیم. زیرا پشتوانه خلیج فارس دریای عمان است که این جزء خطوط مسلم و حتمی نیروی دریایی برای حضور در عرصه آبهای آزاد است. (دریادار سیاری، ۱۳۹۰)

## ۹- نقش راهبردی دریای عمان در امنیت خلیج فارس

علاوه بر اینکه دریای عمان دارای اهمیت و شایسته توجه می‌باشد، از نظر نقشی که این دریا می‌تواند در تأمین امنیت خلیج فارس بویژه در برابر تعرض‌های فرماندهی داشته باشد، نیز دارای اهمیت است. زیرا این دریا عقبه منطقه خلیج فارس برای دشمنان فرماندهی محسوب می‌شود؛ به طوری که نیروهای متخاصم برای هرگونه اقدامی در خلیج فارس مجبور به عبور از این دریا هستند. این در حالی است که با توجه به احاطه کرانه‌های شمالی بر آن، در صورت برنامه‌ریزی دقیق دفاعی می‌توان تحرکات دشمن را در این دریا به‌مخاطره انداخته و آن را در خلیج فارس در تنگنا قرار داد. (فیضی، ۱۳۹۰: ۳۴۴)

## ۱۰- ارزش‌های دفاعی کرانه‌های شمالی دریای عمان

عقبه نامناسب منطقه از جمله وجود ارتفاعات مکران، چاله جازموریان و منطقه دلگان در استان سیستان و بلوچستان، امکان عبور از این منطقه برای نفوذ به مرکز کشور را فراهم نمی‌کند. بنابراین، امکان برنامه‌ریزی دشمن برای انجام عملیات وسیع نظامی از این منطقه با هدف نفوذ به داخل کشور محدود است. اما همین عقبه نامناسب سواحل مکران و وجود خورهای متعدد در طول ۶۰۰ کیلومتر نوار ساحلی و تقریباً خالی بودن منطقه از سکنه، هم فرصت‌های مناسبی در اختیار قاچاقچیان بین‌المللی مواد مخدر و سلاح و مهمات قرار داده و هم امکان برنامه‌ریزی دشمن را برای انجام عملیات محدود و ایذایی با اعزام تیم‌های تروریستی به عمق خاک ایران فراهم ساخته است.

از سوی دیگر، اشراف ارتفاعات مکران و ارتفاعات محدود حواشی دریا و گلفشان‌های ساحلی بر تحرکات دریایی در دریای عمان که برای نفوذ به خلیج فارس مورد استفاده قرار می‌گیرد، همین‌طور به دلیل اینکه سواحل دریای عمان امکان ارتباط مستقیم کشور را بدون هیچ مانعی با دریای آزاد فراهم می‌کند، می‌تواند برای مهاجمین دارای اهمیت راهبردی باشد. بنابراین احتمال برنامه‌ریزی دشمن برای انجام عملیات آفندی در این منطقه وجود دارد.

گذشته از آن، بریدگی‌هایی در ارتفاعات منطقه به‌وسیله سیلاب‌ها و رودخانه‌های منطقه به‌وجود آمده است که امکان نفوذ دشمن از این مناطق به درون کشور و حداقل داخل ارتفاعات مکران را فراهم می‌کند. همچنین آبهای ساحلی دارای عمق کم بوده و برای نزدیک شدن ناوهای دشمن غیرممکن است. به همین دلیل احتمال دارد دشمن برای انجام عملیات نفوذ به ساحل از روش‌های مانند هلی‌برد استفاده نماید. و نیز در برخی از قسمت‌های ساحلی موانعی مانند پشته‌های ماسه‌ای و برخی موانع دیگر وجود دارد که می‌تواند به‌عنوان موانع در هنگام نزدیک شدن دشمن به این منطقه مورد استفاده قرار گیرد. (همان، ۳۴۹) بنابراین، باید در برنامه‌ریزی‌های دفاعی به این موضوع توجه کافی صورت گیرد.

## ۱۱- نقش بندار سواحل مکران در تغییر ساختار جمعیتی و اقتصادی جنوب شرقی کشور

### ۱۱-۱- بندر چابهار

قسمت جنوب استان سیستان و بلوچستان با یکی از بزرگترین منابع آبی کشور (دریای عمان) همجوار است. این همجواری موقعیت ویژه‌ای را برای بهره‌برداری‌های جهانگردی و تفرجگاهی و انواع ورزش‌های آبی از سواحل دریای عمان بویژه فراهم آورده است. همچنین از برخی نواحی که اقدامات حفاظتی نظیر نصب تور در آنها انجام شده است به‌منظور شنا، قایقرانی، کرجی‌رانی و اسکی روی آب و سایر ورزش‌های آبی استفاده می‌شود. خط ساحلی دریای عمان که مرز جنوبی این منطقه را تشکیل می‌دهد، ناحیه قشلاقی پرنندگان آبی است و نیز محل مهمی برای تخمگذاری «لاک پشت‌های سبز دریایی» به شمار می‌آید. (پیوند کوپر و دریا، ۱۳۹۰)

بندر چابهار که در ساحل اقیانوس هند قرار گرفته با توجه به شرایط جغرافیایی خاص از مزیت‌های ویژه تجاری، شیلاتی و ترانزیتی برخوردار است که سرمایه‌گذاری در تمام بخش‌های صنعتی، خدماتی، تجاری و بازرگانی بویژه شیلات و کشاورزی آن منافع سرشاری دارد.

در حالی که بندر چابهار سرشار از استعدادها بالقوه در تمام بخش‌های اقتصادی، تولیدی و خدماتی است، اما دولت در سرمایه‌گذاری مورد نیاز اجرای پروژه‌های زیربنایی، اقتصادی اعتبارات پیش‌بینی شده را به‌طور کامل جهت اجرای طرح‌های مطالعه شده اختصاص نداده است. بندر چابهار در زمینه

واردات کالا استعدادها قابل قبولی دارد ولی عدم وجود اسکله مناسب جهت پهلوگیری کشتی‌های بزرگ و کمبود امکانات فنی موجب گردیده تا فقط کشتی‌هایی با ظرفیت کمتر از ۴۰ هزارتن در اسکله‌های این بندر پهلو بگیرند.

در دنیای امروز با توجه به روند جهانی شدن اقتصاد، روز به روز بر اهمیت مقوله حمل و نقل و ترانزیت افزوده می‌گردد. در این میان آسیا به دلیل رشد اقتصادی قابل توجه، از چشم‌انداز روشن‌تری در مبادلات تجاری دنیا برخوردار است. از این رو در دنیای امروز طرح مسائلی نظیر توسعه تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی، بدون توجه به مقوله حمل و نقل و ترانزیت عملاً بی‌ثمر خواهد بود. در همین حال نگاه به مقوله ترانزیت کالا و مسافر، بر بنیان‌های اقتصادی و برپایه منافع جمعی همه کشورها استوار است. (همایش چابهار، ۱۳۸۷، chasahartext.ir)

صید و صیادی ماهی و میگو در آب‌های آزاد به‌عنوان زیربخش‌های کشاورزی نقطه طلایی اقتصاد چابهار، استان سیستان و بلوچستان و حتی کشور می‌باشد. استفاده از سیستم‌های مدرن صید و صیادی و کشتی‌های پرساینر و پروژه اوراق کشتی و ساخت شناورهای دریایی از قابلیت‌های سرمایه‌گذاری این شهرستان می‌باشد.

چابهار دارای ۲ بندر مهم شهید بهشتی و شهید کلاتری با ظرفیت تخلیه و بارگیری ۲/۵ میلیون تن کالا در سال می‌باشد و کشتی‌ها تا ظرفیت ۴۰ هزارتن می‌توانند در اسکله‌های مذکور پهلوگیری نمایند، این ظرفیت به ۱۰۰ هزار تن نیز قابل توسعه می‌باشد. وجود این اسکله‌ها و فرودگاه کنارک و پایانه بندر چابهار موجبات ترانزیت کالا به کشورهای مجاور و حوزه خلیج فارس و نیز شبه‌قاره هند را فراهم آورده است. قرار گرفتن چابهار در مسیر بزرگترین کریدورهای دریایی ترانزیت کالا آن را کلید اتصال شرق آسیا با سایر کشورهای جهان قرار داده به‌نحوی که منطقه آزاد چابهار یکی از قطب‌های مهم بازرگانی محسوب می‌شود. (صفری، ۱۳۹۰: ۲۶۶)

چابهار از استعدادهای بالقوه کشاورزی جهت تولید انواع و اقسام میوه‌های گرمسیری و نیمه گرمسیری برخوردار است. به‌طوری که سطح کشت محصولات باغی موجود در منطقه حدود ۳۵۰۰ هکتار است که می‌تواند تا ۱۰ هزار هکتار توسعه یابد. کشت و پرورش درختانی نظیر موز، انبه، گواوا، چیکو، نارگیل، تمبر هندی و کنتربا تولید انبوه در این منطقه ادامه دارد که میزان اشتغال در باغات آن حدود ۵۰ هزار نفر است.

این بندر در بخش کشاورزی نیز دارای حدود ۲۰۰ هکتار از مرغوب‌ترین و مستعدترین اراضی بکر دنیا است. تمام سطح ۲۰۰ هکتار اراضی چابهار در سال ۴ مرتبه محصول می‌دهد و این در حالی است که مرکبات آن از نظر کیفیت و مرغوبیت از مرکبات معروف دنیا نیز بهتر است که در صورت سرمایه‌گذاری جهت توسعه باغات میوه می‌توان بازار مصرف کشورهای حوزه خلیج فارس بویژه کشور پرمصرف عربستان را به‌دست آورد.

توسعه صیفی‌کاری، سبزی‌کاری و اجرای پروژه‌های کشت گلخانه‌ای و تولید گل‌های طبیعی در اراضی بسیار مستعد چابهار می‌تواند در ایجاد اشتغال در جنوب شرق کشور بسیار مؤثر باشد. (میرافضلی، ۱۳۸۷: ۶)

کارشناسان بر این نظر هستند که عقبه سواحل مکران حدود ۷۰۰ هزار هکتار زمین حاصلخیز دارد که همان‌گونه که در مورد چابهار اشاره شد، مستعد کشت و تولید انواع میوه‌های حاره‌ای می‌باشد.

## ۱-۱-۱- موانع و راهکارهای توسعه منطقه آزاد چابهار

اندیشه ایجاد منطقه آزاد چابهار برای نخستین بار توسط دفتر برنامه‌ریزی سازمان برنامه و بودجه استان سیستان و بلوچستان در چارچوب نظری توسعه استان (زمینه مطالعات پایه سرزمینی در سال ۱۳۶۳) مطرح گردید و سپس در طرح پایه آمایش سرزمین جمهوری اسلامی ایران مورد اشاره قرار گرفت. اما به‌طور مشخص در مطالعات توسعه محور شرق (مصوب سال ۱۳۶۴ هیأت دولت) و در راستای تلقی بخش بازرگانی به‌عنوان محور توسعه استان بود که به‌طور جدی بر طرح ایجاد منطقه آزاد تجاری در چابهار تاکید شده و کلیات آن ارائه گردیده است.

سپس با همت «دفتر هماهنگی و پیگیری مصوبه و طرح‌های توسعه محور شرق» به انجام مطالعات راهبردی منطقه آزاد تجاری- صنعتی چابهار منجر شد. نتایج مطالعات فوق که در سال ۱۳۷۱ منتشر شده است و مجموعه اهداف، استراتژی‌ها و سیاست‌های منطقه آزاد تجاری، صنعتی در مطالعات مذکور با توجه به چهار عامل «محیط بین‌المللی، محیط ملی، محیط منطقه‌ای و تجربه جهانی» مناطق آزاد تجاری صنعتی تعیین شد. افتتاح این منطقه در ۲۲ بهمن سال ۱۳۷۱ توسط رئیس‌جمهور وقت و فعالیت‌های اجرایی آن با ارسال مصوبه‌ای از سوی مجلس شورای اسلامی در شهریور ۱۳۷۲ عملاً آغاز گردیده است.

## ۱-۱-۲- موانع حوزه ترانزیت منطقه آزاد چابهار:

با تأسیس منطقه آزاد چابهار در سال ۱۳۷۲، طبق تبصره ۱۹ قانون برنامه اول توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور مصوب ۱۳۶۸/۱۱/۱۱ فرصت‌های بالقوه‌ای برای استفاده بهینه از تنها بندر اقیانوسی ایران فراهم شد. به اعتقاد کارشناسان بین‌المللی این بندر یکی از مهمترین نقاط ترانزیت و حمل و نقل کالا دانسته‌اند.

همه تلاش‌ها طی چند سال اخیر برای این بوده تا کشور افغانستان و سایر کشورهای همجوار محور چابهار را برای ترانزیت انتخاب نمایند. اما این نقص وجود دارد که منطقه آزاد چابهار بدون اسکله، بندر، راه آهن و فرودگاه نمی‌تواند نقش خود را در ترانزیت ارتقاء بخشد.

**۱۱-۱-۳- موانع توسعه صنعتی:**

تلاش فراوان چند سال گذشته بر این امر تمرکز داشت تا با ورود صنایع سنگین، به توسعه صنعتی جامه عمل پوشانده شود، اما صنایع سنگین عمدتاً نیاز به سوخت گاز دارند. لذا در کوتاه‌ترین زمان ممکن باید به‌منظور تامین نفت از مناسب‌ترین مکان یک خط لوله انتقال نفت خام احداث گردد تا تحویل نفت خام به منطقه آزاد چابهار تضمین شود.

توسعه منطقه آزاد چابهار برای دولت یک راهبرد اصلی توسعه به‌شمار می‌رود و منطقه چابهار باید بر تدوین اسناد و دستورالعمل‌های لازم از سوی دولت برای تبدیل این منطقه به یک منطقه بین‌المللی صنعتی در ابعاد مختلف اصرار کند. همان‌گونه که دولت نهم برای توسعه ترانزیت این دستورالعمل را تا حدودی تهیه و ابلاغ نمود. مشکل اصلی چابهار چگونگی تبدیل یک منطقه دور افتاده و توسعه نیافته در بلند مدت به یک بازار جذاب و رقابتی و نیز یافتن راه‌هایی برای تضمین ایجاد جذابیت و رقابت‌پذیری دراز مدت در بازار به‌شمار می‌آید. (موانع و راهکارهای توسعه منطقه آزاد چابهار، ۱۳۹۰)

**۱۱-۲- بنادر استان هرمزگان**

بنابر اعلام مدیرکل بندر و دریانوردی استان هرمزگان، بنادر این استان چه در زمان‌های گذشته بویژه زمان دفاع مقدس و چه در حال حاضر به‌عنوان بازوهای اقتصاد کشور شناخته شده‌اند. در حال حاضر ۶۰ درصد عملیات صادرات و واردات کشور تنها از طریق بندر شهید رجایی در غرب بندرعباس انجام می‌شود که این امر نشان از اهمیت این بندر دارد. با الحاق ۲ هزار و ۴۰۰ هکتار به مجموعه بندر شهید رجایی ظرفیت این بندر به دو برابر افزایش یافته و با رشد ۷۵ درصدی فاز دوم طرح توسعه مجتمع بندری شهید رجایی حرکت به سمت هاب شدن (محل ترانزیت کالاهای دیگر کشورها) در سال جاری نیز با سرعت بیشتر ادامه می‌یابد. با توجه به نگاه ویژه سازمان بنادر و دریانوردی به بنادر چند منظوره مردمی در کنار توسعه و تجهیز بنادر بزرگ، به‌منظور اشتغال‌زایی ساحل‌نشینان و بازکردن راه آنان به دریا ۱۷ بندر چند منظوره مردمی در استان هرمزگان در حال ساخت بوده که ۸۵ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است. (صفایی، ۱۳۹۱، farsnews.com)

همچنین بنابر اعلام معاون برنامه‌ریزی استان هرمزگان، طرح آمایش سرزمینی این استان، ابزاری مناسب برای سازماندهی فعالیت‌ها در عرصه سکونتگاه‌ها را فراهم می‌آورد. هدف از تهیه این آمایش، کارایی و بازدهی اقتصادی، وحدت و یکپارچگی سرزمینی، گسترش عدالت اجتماعی و تعادل‌های منطقه‌ای، حفاظت از محیط زیست و توسعه پایدار و رفع محرومیت به‌خصوص در مناطق روستایی و کمتر توسعه یافته است. آمایش در سطح ملی و منطقه‌ای دستیابی به سندی است که سازمان فضایی منسجم، اثربخش و مبتنی بر شناخت و بکارگیری روش‌های اجرایی را برای دستیابی به توسعه پایدار در چارچوب توسعه ملی مبتنی بر اصول آمایش سرزمین فراهم می‌سازد. (ناطق، ۱۳۹۰، mehrnews.com)

**۱۲- بررسی سازوکارهای قانونی استفاده بهینه از سواحل مکران در راستای منافع ملی و امنیت پایدار****۱۲-۱- توسعه محور شرق و جنوب شرق در راستای سند چشم‌انداز ۱۴۰۴**

با توجه به موقعیت جغرافیایی کشور، قسمت عمده‌ای از کریدورهای جنوبی آسیا و کریدور شمال- جنوب از خاک ایران می‌گذرد. از سویی همجواری این منطقه از کشور با آب‌های آزاد بین‌المللی در سرتاسر مرز جنوبی و از طرف دیگر همجواری با دو کشور پاکستان و افغانستان و پنج کشور آسیای میانه از طریق ترکمنستان در محدوده شرقی و شمالی، نیازهای ارتباطی این کشورها که به‌غیر از پاکستان همگی محصور در خشکی می‌باشند، بارورسازی قابلیت‌های ترانزیتی و توسعه این قابلیت‌ها تا سطح استانداردهای بین‌المللی را به‌عنوان یک راهکار اساسی در جهت دستیابی به تعادل‌های ملی و منطقه‌ای مطرح می‌نماید.

مرزهای آبی استان‌های سیستان و بلوچستان و هرمزگان با توجه به موقعیت ممتاز و خارج بودن از منطقه بحران خیز خلیج فارس به‌صورت بالقوه یکی از پرازش‌ترین سواحل دنیا به‌لحاظ قابلیت‌های بازرگانی و ترانزیتی و توسعه سایر فعالیت‌های اقتصادی در زمینه‌های صنعتی و گردشگری به‌حساب می‌آید.

**۱۲-۲- طرح توسعه محور شرق**

سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور به استناد مطالعات پایه آمایش سرزمین در سال ۱۳۶۳، مطالعات توسعه محور شرق را انجام داد و در سال ۱۳۶۴ به تصویب هیأت دولت رسید و پس از ۱۷ سال تدوین گردید. در سال ۱۳۸۱ به پیشنهاد سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، این طرح به تصویب هیأت دولت رسید. طرح توسعه محور شرق، مشتمل بر ۱۸ ماده است که کریدور ترانزیتی شرق کشور ایران را از مبدأ ورودی بندر چابهار تا نقاط خروجی مرزهای شمالی کشور ترسیم می‌کند. این محور در طول ۱۸۴۰ کیلومتری خود ۴ استان شرقی کشور را درنوردیده است.

محور شرق از بندر چابهار در استان سیستان و بلوچستان آغاز شده و بعد از عبور از شهرهای نیک‌شهر، ایرانشهر، خاش، زاهدان، نهبندان، بیرجند، گناباد، تربت حیدریه و مشهد، از یک طرف به سرخس و از طرف دیگر، به نقاط مرزی لطف‌آباد و باجگیران در استان خراسان رضوی منتهی می‌شود.

خروجی‌های این محور به نقاط مرزی میلک و دوغارون نیز جزء این محور محسوب می‌شوند. از جمله مهمترین اهداف طرح توسعه محور شرق می‌توان به افزایش سهم کشور در ترانزیت کالا و حمل و نقل بین‌المللی، تقویت پیوندهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و امنیتی با کشورهای همجوار شرق و شمال شرق، ارتقای سطح متوسط درآمد و شاخص‌های توسعه در نواحی شرق کشور، کاهش فعالیت‌های غیررسمی اقتصادی و جلوگیری از قاچاق کالا و مواد مخدر و افزایش سهم چابهار در بازرگانی داخلی و خارجی و ترانزیت کالا اشاره نمود.

محور شرق نسبت به سایر محورهای داخلی و خارجی، دارای چندین مزیت نسبی است که مناسب‌تر بودن این محور برای ارتباط نیمه غربی افغانستان، ترکمنستان و تا حدودی ازبکستان و نیمه غربی قزاقستان (از طریق ترکمنستان) با آب‌های آزاد جهان، وضعیت نسبتاً مناسب شبکه بزرگراهی ایران، تسهیلات رفاهی و خدمات پشتیبانی موجود در محور، وجود امنیت نسبی و طول مسیر و... از جمله آنهاست. در حال حاضر از معضلات مناطق شرقی کشور، پراکندگی شدید و کمبود جمعیت و فاصله زیاد نقاط شهری و روستایی به دلیل وسعت زیاد استان‌ها و تعداد کم آنهاست و این برنامه‌ریزی نیمه شرقی کشور را برای دولت و بخش خصوصی بسیار پرهزینه و غیراقتصادی کرده است. ایجاد ارتباط در نیمه شرق از یک سو با کشورهای آسیای میانه و قفقاز و از طرفی با کشورهای افغانستان و پاکستان و اتصال به آب‌های آزاد می‌تواند نیمه شرقی کشور را در یک مناسبات جدید سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی از نظر روابط خارجی با پایتخت قرار دهد. این امر، منطقه و نیمی از کشور را می‌تواند از فقر و محرومیت نجات دهد.

موقعیت استراتژیک تنگه هرمز و خطر عدم امکان تردهای تجاری این تنگه در کوران بحران‌های بین‌المللی، لزوم توسعه دیگر بنادر همسایه با دریای عمان را نمایان می‌کند. در این میان، بندر چابهار به‌عنوان دروازه ورودی محور ترانزیتی شرق به آب‌های آزاد دریای عمان و اقیانوس هند از اهمیت استراتژیک و ویژه‌ای برخوردار است. (جغرافیا، توسعه، دفاع و امنیت، ۱۳۹۰: ۴۱۶)

جمهوری اسلامی ایران تاکنون در شرق کشور در بخش‌های ساختاری و تصویب پروژه‌های کلان اقدامات مناسبی را آغاز کرده است. از نظر ساختاری شورایی تحت عنوان شورای توسعه و امنیت پایدار شرق کشور صورت گرفته و مصوبات این شورا به‌عنوان مصوبات هیأت دولت برای اجرایی شدن قابل ابلاغ است. مصوبه ایجاد تسهیلات برای سرمایه‌گذاری در شرق کشور از مصوبات مهم و کامل این شورا برای توسعه محور شرق کشور می‌باشد. این مصوبه مشوق‌ها و تسهیلات خوبی برای سرمایه‌گذاران بخش خصوصی فراهم کرده است. امروز خراسان جنوبی محور توسعه ترانزیت در شرق کشور است و نشان‌دهنده وجود مقدمات مناسب برای انجام امور ترانزیت و حمل و نقل است. البته در ترانزیت باید توسعه ترانزیتی مبدأ، مقصد و طول مسیر با هم دیده شود. این امر موجب رونق و توسعه هر سه بخش و ایجاد ظرفیت برای ترانزیت همزمان با ایجاد زیرساخت‌های ضروری می‌شود.

همچنین ارتباط خوب و مناسب با کشورهای همسایه از دیگر مزایای محور شرق در خراسان جنوبی است و ایجاد تفاهم‌نامه‌های بین ایران و کشورهای منطقه شرق می‌تواند عاملی موثر در راستای توسعه محور شرق و ترانزیت این منطقه باشد.

سیاست جمهوری اسلامی ایران همواره داشتن یک ارتباط همه‌جانبه با کشورهای همسایه و منطقه بوده و تلاش جدی در این راستا از سال‌ها پیش آغاز شده است. امروزه این تلاش در همه ابعاد اقتصادی، فرهنگی، سیاسی و اجتماعی برای یک ارتباط همه‌جانبه وجود دارد. تبادل گاز بین ایران و ترکمنستان و ترکیه و پاکستان و هندوستان، وضعیت مناسبی برای توسعه محور شرق و جنوب شرق و فرصت مناسب برای سرمایه‌گذاری در این منطقه خواهد بود. (عبداللهی، ۱۳۹۱، farsnews.com)

## ۱۲-۳- سیاست‌های توسعه فضایی کشور و توزیع جمعیت در برنامه چهارم توسعه

ماده ۷۲ قانون: دولت مکلف است، به‌منظور توزیع مناسب جمعیت و فعالیت‌ها در پهنه سرزمین، با هدف استفاده کارآمد از قابلیت‌ها و مزیت‌های کشور، با استفاده از مطالعات انجام شده، سند ملی آمایش سرزمین مشتمل بر سطوح ذیل را از ابتدای برنامه چهارم به مرحله اجرا درآورد:

۱- چشم‌انداز بلند مدت توسعه فضایی کشور، در چارچوب سیاست‌های کلی نظام، تحلیل شرایط منطقه‌ای و بین‌المللی و امکانات، محدودیت‌ها و مزیت‌های سرزمین

۲- راهبردهای کلی توزیع جمعیت در سرزمین، الگوی اسکان و نظام شهری و روستایی کشور

**بند «ه» ماده ۱۱۹:** بر اساس این بند دولت موظف شده است تا به‌منظور ارتقای امنیت عمومی و انضباط اجتماعی، نسبت به ایمن‌سازی ساختار پراکندگی جمعیت (بویژه در مرزهای کشور) در پرتو مؤلفه‌ها و ملاحظات امنیتی به‌منظور پرهیز از عدم تعادل جمعیت اقدام نماید. در نهایت تأکید دولت در قالب قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور در سال‌های ۸۸-۱۳۸۴ در اجرای ماده ۷۲ این قانون، به تدوین سند مطالعات آمایش سرزمین منجر شد. براساس سند مطالعات آمایش سرزمین، بر راهبردهای بلند مدتی همچون سازماندهی فضایی، تمرکززدایی، استقرار جمعیت در نقاط استراتژیک و مرزی، توزیع متعادل جمعیت، تحول اداری، توسعه اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی در مناطق مختلف به‌خصوص مناطق مرکزی، شرقی و جنوبی تأکید شده است.

## ۱۲-۴- آمایش سرزمین و پایداری محیطی در برنامه پنجم توسعه

ماده ۱۸۱- به منظور ارتقاء نظام برنامه‌ریزی کشور با لحاظ نمودن دو اصل آمایش سرزمین و پایداری محیطی در کلیه فعالیت‌های توسعه‌ای و سرمایه‌گذاری‌های ملی و استانی، ایجاد هماهنگی بخشی، منطقه‌ای و بخشی - منطقه‌ای و رعایت عدالت در توزیع منابع و فرصت‌ها، توسعه متوازن مناطق، ارتقاء توانمندی‌های مدیریتی استان‌ها و انتقال اختیارات اجرایی به استان‌ها و تمرکز امور حاکمیتی در مرکز، ساز و کارها و شاخص‌های لازم به تصویب هیأت وزیران می‌رسد.

**تبصره -** هرگونه تخفیف، بخشودگی حقوق و عوارض شهرداری‌ها توسط دولت و قوانین مصوب منوط به تأمین آن از بودجه عمومی سالانه کشور است. در غیر این صورت بخشودگی و تخفیف حقوق و عوارض شهرداری ممنوع است.

ماده ۱۸۲- به منظور هماهنگی و نظارت بر تهیه و اجرای برنامه‌ها و طرح‌های توسعه سرزمینی، «شورای آمایش سرزمین» با مسئولیت معاون برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رئیس‌جمهور و با شرح وظایف اصلی ذیل تشکیل می‌شود:

الف - تدوین، تصویب و نظارت بر استقرار «نظام یکپارچه برنامه‌ریزی و مدیریت توسعه سرزمینی» و تنظیم روابط ارکان اصلی آن.

ب - بررسی و تصویب برنامه‌ها و طرح‌های توسعه سرزمینی در سطوح ملی، منطقه‌ای و استانی و نظارت بر اجرای آنها

ماده ۱۸۳- دستگاه‌های اجرایی مکلفند برنامه‌های عملیاتی خود را به‌گونه‌ای تنظیم نمایند که زمینه تحقق جهت‌گیری‌های آمایش سرزمین را فراهم آورد.

ماده ۱۸۴- به منظور تحقق اهداف مندرج در اصل ۵۰ قانون اساسی، «نظام ارزیابی راهبردی محیطی» در سطوح ملی، منطقه‌ای و موضوعی براساس محورهای ذیل تدوین و به‌اجراء در می‌آید:

الف - راهبردهای کلی توسعه مناطق و منظور نمودن اثرات تجمعی این راهبردها

ب - شاخص اثرات محیطی توسعه و شاخص ظرفیت زیستی

ج - اعمال شاخص‌های پایداری منطقه‌ای و ملی

د - پایش برنامه‌ها و طرح‌های توسعه‌ای منطقه‌ای و موضوعی

ه - برنامه توانمندسازی و تعیین سازوکار اجرائی ارزیابی راهبردی محیطی

## ۱۲-۵- ضوابط ملی آمایش سرزمین

هیأت وزیران در جلسه مورخ ۱۳۸۳/۸/۶ بنا به پیشنهاد شماره ۱۳۴۱۰۸/۱۰/۱ مورخ ۱۳۸۳/۷/۲۵ سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور و به استناد اصل ۱۳۸ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران ضوابط ملی آمایش سرزمین را در ۱۵ ماده تصویب نمود. برخی از بندهای ماده ۱ این مصوبه در ارتباط با توسعه سواحل مکران عبارت‌اند از: جهت‌گیری‌های ملی آمایش سرزمین که در راستای تبیین فضایی سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران و ترسیم الزامات تحقق آن در توسعه بلندمدت کشور و مبتنی بر اصول مصوب آمایش سرزمین، شامل ملاحظات امنیتی و دفاعی، کارایی و بازدهی اقتصادی، وحدت و یکپارچگی سرزمین، گسترش عدالت اجتماعی و تعادل‌های منطقه‌ای، حفاظت محیط زیست و احیای منابع طبیعی، حفظ هویت اسلامی، ایرانی و حراست از میراث فرهنگی، تسهیل و تنظیم روابط درونی و بیرونی اقتصاد کشور، رفع محرومیت‌ها، بخصوص در مناطق روستایی کشور تنظیم شده است، عبارت‌اند از: کاهش تمرکز و تراکم جمعیت و فعالیت در مناطق پر تراکم کشور، توسعه و تجهیز گزیده‌ای از محورهای اصلی ارتباطی کشور در کریدورهای حمل و نقل بین‌المللی شمالی- جنوبی و شرقی- غربی کشور به‌عنوان محورهای اولویت دار در توسعه، ایجاد تعادل نسبی در توزیع و ترکیب جمعیت در سطح کشور با استفاده از ابزار استقرار فعالیت و زیرساخت‌ها و بهبود شرایط اقتصادی، اجتماعی و امنیتی در محور شرق، جنوب و مناطق کم جمعیت مرکزی و استقرار ارادی جمعیت در مناطق استراتژیک و کانون‌های دارای قابلیت توسعه، با توجه به توان محیطی عرصه‌ها و مناطق مختلف در این‌گونه بارگذاری‌های جمعیتی و فعالیتی، تعادل بخشی به توزیع جمعیت و فعالیت متناسب با منابع، توان محیطی و ظرفیت تحمل زیست بوم‌ها، تقویت مراکز جمعیتی حاشیه سواحل دریای عمان، خلیج فارس و شرق کشور به‌منظور ایجاد مجموعه‌ای از مراکز گسترش توسعه در این مناطق، با توجه به چشم‌انداز بهره‌برداری از منابع انرژی حوزه جنوب، ذخایر معدنی دشت‌های مرکزی و جنوبی سرزمین، شیلات و صنایع دریایی و توان این مناطق از دیدگاه ترانزیتی بازرگانی و گردشگری، تعیین و تجهیز نقاطی در نواحی دور افتاده و حاشیه‌ای در سواحل جنوب (بویژه دریای عمان) در راستای تسریع و بسط توسعه در این نواحی، با هدف ایجاد تحرک در شبکه‌های ترانزیتی نواحی شرقی و جنوبی کشور، توجه ویژه به توسعه پایدار مناطق کویری، تأکید خاص بر آمایش مناطق مرزی برای بهبود شرایط زندگی و افزایش سطح توسعه این مناطق به منظور ارتقای امنیت مرزهای کشور، رعایت اصول ایمنی و الگوی پدافند غیر عامل. (مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۱، majlis.ir)

## ۱۳- نتیجه‌گیری

## ۱-۱۳- فهرست عوامل محیطی منطقه شرق و جنوب شرقی

### ۱-۱-۱۳- نقاط قوت

- ۱- آماده شدن مطالعات کالبدی ناحیه جاسک
- ۲- تهیه نرم افزار آمایش سرزمین در سواحل مکران و توسط وزارت مسکن و شهرسازی با کمک مشاورین خارجی که می توان با کمک آن از لحاظ آمایش سرزمینی، از ظرفیت های مکانی مناطق مکران آگاهی یافت.
- ۳- وجود مرز آبی با دریای عمان و دسترسی به اقیانوس هند
- ۴- برخورداری از خط ساحلی
- ۵- برخورداری از پدیده های ژئومورفولوژیکی
- ۶- وجود کوه های آتشفشانی همچون تفتان
- ۷- وجود حوزه جازموریان
- ۸- وجود خطوط راه آهن
- ۹- وجود بندر شهید بهشتی و منطقه آزاد چابهار
- ۱۰- موقعیت سوق الجیشی بندر چابهار نسبت به سایر بنادر
- ۱۱- وجود محور ترانزیتی چابهار- میلک
- ۱۲- وجود زمین های وسیع حاصلخیز
- ۱۳- موقعیت مناسب برای ماهیگیری
- ۱۴- امکان سرمایه گذاری و کسب درآمد از محل گردشگری
- ۱۵- برخورداری از جاذبه های ارزشمند طبیعی و تاریخی
- ۱۶- وجود زمینه های مساعد به منظور توسعه ظرفیت های فرهنگی و اجتماعی

### ۱-۲-۱۳- نقاط ضعف

- ۱- در حاشیه قرار گرفتن این منطقه از نظر تبلیغات رسانه ای و قابلیت ها و فرصت های موجود اقتصادی و گردشگری، نسبت به سایر مناطق کشور
- ۲- عدم احساس امنیت اقتصادی، سیاسی و اجتماعی برای سرمایه گذاری خارجی که عمدتاً تحت تأثیر فضای غالب تبلیغات بین المللی ایجاد شده است.
- ۳- تعطیلی مرکز ملی آمایش سرزمینی در سال ۱۳۸۶ و ناکارآمدی کمیته آمایش کشور که در سال ۱۳۸۸ تشکیل شد در خصوص تکمیل مطالعات کالبدی منطقه از جمله ناحیه کنارک و زرآباد
- ۴- عدم استفاده از ظرفیت های موجود منطقه در زمینه های اقتصادی، کشاورزی و گردشگری
- ۵- پایین بودن بهره وری در بخش کشاورزی و عدم آشنایی کشاورزان با روش های نوین کشاورزی
- ۶- رشد روزافزون جمعیت و افزایش مطالبات بویژه در میان قشر جوان
- ۷- عدم دسترسی به زیرساخت های لازم از قبیل آب شرب بهداشتی و شیرین
- ۸- عدم اطلاع رسانی کافی در سطح ملی و منطقه ای در خصوص مزیت ها و امکانات کشاورزی، آب و خاک حاصلخیز در منطقه
- ۹- عدم کنترل صحیح و دقیق مرز و تردد قاچاقچیان کالا، سوخت، مواد مخدر و سلاح
- ۱۰- فقدان بازار کار داخلی جهت جذب نیروها و وجود اجناس قاچاق و مواد مخدر در کشورهای همسایه
- ۱۱- کمبود سرمایه گذاری زیربنایی در بخش حمل و نقل، صنایع پتروشیمی و گردشگری
- ۱۲- ناچیز بودن سرمایه گذاری ثابت و در گردش مؤسسات، تشکیلات و اشخاص حقیقی و حقوقی فعال در منطقه
- ۱۳- هزینه بر بودن پروژه های زیرساختی
- ۱۴- عدم اطلاع رسانی کافی در سطوح منطقه ای، ملی و فراملی
- ۱۵- ضعف شبکه های زیربنایی شامل حمل و نقل و تأمین و توزیع انرژی
- ۱۶- کم توجهی مسئولان کشور در برنامه ریزی های صحیح

### ۱-۳-۱- فرصت ها

- ۱- وجود بیش از ۷۰۰ هزار هکتار زمین‌های حاصلخیز در عقبه سواحل مکران و مستعد کشت میوه‌های حاره‌ای از قبیل موز، آناناس، انبه، آوآکادو، نارگیل و انواع مرکبات می‌باشد. از آنجا که هر خانوار توانایی کشاورزی یک هکتار زمین را دارد، در صورت آماده شدن زیرساخت‌های لازم، امکان مهاجرت مجموعاً ۷۰۰ هزار خانوار یعنی در حدود ۳ میلیون نفر جمعیت به این منطقه فراهم خواهد شد.
- ۲- امکان انتقال آب دریای عمان از طریق بندر سیریک به منوجان و از آنجا به جازموریان جهت تقویت سفره‌های آب زیرزمینی و توسعه صنعت کشاورزی و همچنین ایجاد شهرک‌های گردشگری
- ۳- حضور حدود ۷۰ هزار نفر شیعه ساکن در منطقه دلگان (عقبه سواحل مکران در استان سیستان و بلوچستان)
- ۴- موقعیت جغرافیایی منطقه و واقع شدن در مسیر راه‌آهن بین‌المللی زاهدان- میرجاوه
- ۵- قرارگرفتن در مسیر حرکت گردشگران خارجی و امکان استفاده از جاذبه‌های طبیعی و تاریخی جهت جذب گردشگر
- ۶- امکان استفاده از روش‌های نوین و بازاریابی الکترونیکی در سطح فراملی
- ۷- وجود چندین کشور محصور در خشکی در آسیای میانه
- ۸- تقاضای روزافزون مراودات بین‌المللی در کشورهای آسیای میانه
- ۹- وجود جاذبه‌های توریستی، مذهبی و تاریخی
- ۱۰- وجود بنادر چابهار و بندر عباس به عنوان دروازه ویژه مبادلات
- ۱۱- اجماع نظر مسئولان کشور به توسعه محور شرق و جنوب شرق
- ۱۲- وجود منابع نفتی و گازی در کشورهای آسیای میانه
- ۱۳- وجود ظرفیت‌های ارتباطی در حمل و نقل‌های دریایی
- ۱۴- فرصت‌های ارتباطی الکترونیکی
- ۱۵- نزدیکی بازار مصرف بندر چابهار به بازارهای مصرف سوخت جهان از جمله چین و ژاپن
- ۱۶- توجه روسیه به دسترسی به خلیج فارس در جهت موازنه قدرت با آمریکا در منطقه خلیج فارس و دریای عمان

#### ۱۳-۱-۴- تهدیدات

- ۱- خلأ جمعیتی در منطقه، پراکندگی کانون‌های زیستی و پایین بودن تراکم نسبی جمعیت به‌گونه‌ای که از پس‌انداز منتهی‌الیه خلیج گواتر تا چابهار به طول ۱۰۰ کیلومتر خالی از سکنه است و از چابهار تا جاسک حدوداً صد هزار نفر جمعیت ساکن هستند. از آنجا که استراتژی دفاعی جمهوری اسلامی ایران بر پایه مردم و بسیج است و تنها با حضور جمعیت، امنیت پایدار شکل می‌گیرد، لذا در منطقه‌ای با خلأ جمعیتی هیچ‌گاه نیروی دفاعی مردمی (بسیج) شکل نخواهد گرفت.
- ۲- نزدیکی با افغانستان و قراردادن در مسیر بین‌المللی قاچاق کالا، سوخت، مواد مخدر و سلاح و مهمات
- ۳- وجود حدود ۴۰ خور در سواحل مکران از بندر گواتر تا بندر جاسک و سیریک که هر کدام از آنها به‌منزله یک بارانداز مطمئن برای قاچاقچیان کالا، سوخت، مواد مخدر و سلاح می‌باشد.
- ۴- مستعد بودن سواحل مکران برای انجام تهدیدات دشمن به‌علت عدم حضور نیروهای نظامی، انتظامی و بسیج و خلأ جمعیتی در منطقه و فقدان نیروی دفاعی مردمی (بسیج)
- ۵- فضای غالب بین‌الملل ناشی از تحریم‌های اقتصادی آمریکا علیه ایران و مجازات و تنبیه شرکت‌های سرمایه‌گذار
- ۶- وجود ناامنی و درگیری‌های قومی و مذهبی در پاکستان
- ۷- حضور ارتش آمریکا در مرزهای شرقی کشور
- ۸- حمایت آمریکا و اسرائیل از برخی کشورهای همسایه و تحریک آنها بر علیه ایران
- ۹- دامن زدن برخی کشورهای عربی از جمله عربستان به شکاف‌های مذهبی

#### ۱۳-۲- گزاره‌های راهبردی توسعه سواحل مکران و عقبه‌های آن در استان‌های سیستان و بلوچستان و هرمزگان

- موقعیت ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران با همجواری با کشورهای پاکستان و افغانستان و قرار گرفتن در مسیر دسترسی به آبهای آزاد جهان برای کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان و... جایگاه ویژه‌ای را برای گسترش مبادلات منطقه‌ای و بین‌المللی ایران فراهم کرده است.
- ظرفیت‌های ارتباطی حمل و نقل دریایی، جاده‌ای، ریلی، هوایی، ارتباطات الکترونیکی و شبکه انتقال نفت و گاز؛

- ظرفیت‌های اقتصادی از جمله ایجاد درآمد ارزی از طریق توسعه صادرات، ایجاد فرصت‌های جدید اشتغال و درآمد برای شهروندان، ایجاد زمینه مهاجرت معکوس جمعیت به منطقه و جذب سرمایه‌های خارجی و انتقال تکنولوژی، کسب و ارتقاء مهارت‌های نیروی کار و مدیریت فنی و بازرگانی، ایجاد حلقه‌های ارتباطی میان مناطق پردازش صادرات و اقتصاد ملی؛

- اولویت‌های امنیتی جنوب شرق از جمله: وجود مرز آبی با دریای عمان و مرزهای خشکی با پاکستان، عدم کنترل صحیح و دقیق مرز و خروج بی‌رویه از مرز، فقدان بازار کار داخلی جهت جذب نیروها و وجود اجناس قاچاق و مواد مخدر در کشورهای همسایه، حضور قاچاقچیان بین‌المللی در حاشیه نوار مرزی، فقر فرهنگی حاکم بر منطقه و فعالیت‌ها و محرومیت‌های اجتماعی اعمال شده توسط سیستم اداری و سیاسی کشور، سوء استفاده نخبگان قومی بلوچ در خارج از مرزهای ملی و دامن زدن و مطرح کردن اختلافات قومی، وجود شکاف‌های مذهبی و سرمایه‌گذاری و تبلیغات کشورهای همچون عربستان و... این منطقه را کانون رشد و توسعه کشور قرار می‌دهد که غفلت از آن باعث ایجاد چالش در اقتصاد و ارتباطات کشور در سطح محلی، منطقه‌ای و بین‌المللی می‌گردد.

- ساحل عمان دسترسی را به پهنه‌های اقیانوسی هند باز می‌کند که می‌تواند نتایج ژئواستراتژیک و اقتصادی در زمینه‌های حمل و نقل، تجارت دریایی، امنیت انتقال انرژی، شیلات و منابع دریایی داشته باشد.

- کرانه‌های ساحلی ایران در اقیانوس هند، آن را به‌عنوان عضو موثری در سازمان منطقه‌ای همکاری‌های اقتصادی کشورهای اقیانوس هند مرکب از قاره‌های آفریقا، آسیا و اقیانوسیه در می‌آورد.

- نقش ارتباطی ایران برای کشورهای محصور در خشکی، افغانستان-آسیای مرکزی می‌تواند بر نقش ایران در مناسبات منطقه‌ای و نیز ایجاد تعادل‌های ژئوپلیتیکی برای خروج از بحران‌ها و چالش‌های ژئوپلیتیکی خود موثر باشد.

- به دلیل نقش ارتباطی ایران در همه زمینه‌ها بویژه نقش ساحل عمان در پروژه‌های انتقال انرژی و کالا و خطوط ریلی، ایران می‌تواند به ساماندهی نهادهای منطقه‌ای و بین‌المللی پردازد 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 منطقه‌ای و جهانی، فرصت‌های جدیدی را برای تضمین امنیت ملی خود تولید نماید.

- احداث و تکمیل خطوط ارتباطی ریلی، جاده‌ای، هوایی و دریایی جنوب شرق، جغرافیای اقتصادی، تجاری و امنیتی جنوب شرق ایران و مناطق اطراف را به کلی دگرگون می‌نماید. توسعه اقتصادی همراه با توسعه ارتباطی محرکی قوی در خصوص ایجاد تغییرات اساسی در ساختار اقتصادی و اجتماعی منطقه و به تبع آن کل کشور می‌باشد و ضرورت‌های امنیتی جنوب شرق با کارکردهای منحصر بفرد خود در هنگام بحران، نقش موثری در دفاع و به تبع آن در امنیت نظامی کشور خواهد داشت.

### ۱۳-۳- راهکارهای پیشنهادی برای توسعه سواحل مکران و عقبه آن در استان‌های سیستان و بلوچستان و هرمزگان:

از آنجایی که در راستای توسعه منطقه شرق کشور، با محوریت استان‌های سیستان و بلوچستان و هرمزگان توجه خاصی از طرف مسئولان ذیربط، برنامه‌ریزان امر و استراتژیست‌ها صورت گرفته است، لذا در راستای نیل به اهداف و استراتژی‌های پیش‌بینی شده در طرح محور توسعه شرق، پیشنهادهایی جهت تسریع روند کار با تکیه بر قابلیت‌ها و ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی این منطقه، و همچنین تعدیل و یا در صورت امکان خنثی کردن تنگناهای موجود، ارائه می‌شود:

- ۱- نگاه استراتژیک در افق چشم‌انداز بیست ساله و اهتمام بیشتر به مؤلفه‌های ژئوپلیتیکی نسبت به استراتژی امنیت محلی
- ۲- تبدیل امنیت سنتی دولت‌محور به امنیت پایدار مردم محور
- ۳- ایجاد وحدت نظر میان نخبگان، مسئولان، تصمیم‌سازان و مسئولان کشور در خصوص ضرورت توسعه سواحل مکران
- ۴- ایجاد سازمان توسعه و عمران سواحل مکران
- ۵- تشویق جمعیت ساکن در کلان‌شهرهای کشور- پس از تکمیل نسبی زیرساخت‌های زیستی و اقتصادی- جهت مهاجرت معکوس و انتقال به مناطق جنوب و جنوب شرقی کشور و پراکنش مناسب و متوازن جمعیت در طول سواحل مکران
- ۶- کنترل قوانین و حصارهای مرزی بین سه کشور ایران، افغانستان و پاکستان
- ۷- ایجاد صنایع سبک و کارخانجات و صنایع تکمیلی و تبدیلی در منطقه سیستان و بلوچستان و هرمزگان به منظور کاهش بیکاری و ایجاد اشتغال
- ۸- سرمایه‌گذاری در بخش کشاورزی با محصولات پربازده در منطقه سیستان و بلوچستان و هرمزگان به‌عنوان عقبه سواحل مکران به منظور ایجاد اشتغال و جلوگیری از مهاجرت
- ۹- کنترل مرزهای سیاسی ایران در جنوب شرق و ریشه کن کردن هلال طلایی مواد مخدر و مبارزه با قاچاق
- ۱۰- تقویت و توسعه روابط دوجانبه با کشورهای همسایه (پاکستان، افغانستان و ترکمنستان) بویژه در ارتباط با مسائل امنیتی و انتظامی و تعهدات قابل اجرا در این زمینه

- ۱۱- استفاده از فناوری‌های ارتباطی و الکترونیکی جدید و گسترش آن در سطوح ملی برای ایجاد یکپارچگی و وحدت مردم و نخبگان بخش پیرامونی با بخش مرکزی
- ۱۲- اختصاص بودجه و تسهیلات زیربنایی مناسب توسط دولت برای تأمین زیرساخت‌های ضروری
- ۱۳- اتصال بنادر سواحل مکران به شبکه ریلی کشور و خروج آن از انزوای جغرافیایی و توسعه هرچه بیشتر راه‌های ارتباطی این منطقه با راه‌های سراسری و بین‌المللی
- ۱۴- تقویت توان دفاعی، انتظامی، امنیتی منطقه شرق و جنوب شرق کشور به‌عنوان زیربنای توسعه منطقه؛ حتی در صورت محقق شدن تمامی عوامل توسعه در منطقه، اگر برنامه پایه‌ای مدون و اصولی برای حل مسائل امنیتی منطقه شرق پی‌ریزی و عملی نشود فقدان امنیت خود به تنهایی باعث فرار سرمایه از منطقه شده و تحقق طرح توسعه محور شرق و جنوب شرق را با چالش‌های جدی ژئوپلیتیکی روبرو خواهد ساخت.
- ۱۵- ایجاد و تقویت بسترها و زمینه‌های توریستی منطقه مورد نظر که با داشتن تنوع طبیعی از قبیل: نقاط کویری، بیابانی، موقعیت ساحلی و اقلیم مناسب و مطلوب خود بالقوه برای تبدیل شدن به منطقه جذب توریسم داخلی و بین‌المللی در سطح منطقه، بخصوص در سطح کشور آماده است.
- ۱۶- برخوردار کردن منطقه از بازارها و نمایشگاه‌های مدرن و وسیع کالا، بویژه کالاهایی که از شرق آسیا به این منطقه وارد می‌شوند.
- ۱۷- برای سود بردن از مزیت‌های ترانزیت محور شرق و جنوب شرق، باید برخی اقدامات از جمله توسعه بندر شهید رجایی و تجهیز و تقویت تأسیسات و امکانات بندر چابهار فراهم شود، به‌نحوی که ظرفیت آن از ۲/۵ میلیون تن تخلیه و بارگیری سالانه به ۶ میلیون تن در فاز اول و تا ۲۰ میلیون تن در فاز ۴ ارتقاء یابد.
- ۱۸- تقویت شبکه‌های زیربنایی و رفاهی مرتبط با ترانزیت در طول این محور و بسترسازی برای افزایش میزان مشارکت ساکنین منطقه در فرآیند توسعه منطقه‌ای و ملی
- ۱۹- در اولویت قراردادن محور ترانزیت چابهار- میلک (هم مرز با افغانستان) به‌عنوان مزیت‌های اصلی ترانزیتی محور شرق
- ۲۰- دولت به‌خصوص وزارتخانه‌های امور خارجه و امور اقتصادی و دارایی و گمرک باید اقدامات لازم را در راستای فعال‌سازی مرز میلک به‌عنوان مرز بین‌المللی به انجام برسانند.
- ۲۱- پیوند منافع کشورهای مجاور با منافع کشور به‌منظور جلوگیری از تحریک و ایجاد عوامل ناامنی از طریق احداث راه آهن و تکمیل خط انتقال گاز و ایجاد منطقه آزاد چابهار و اختصاص ۱۰ هکتار زمین به هریک از کشورهای عضو اکو (حداقل به چهار کشور) به‌گونه‌ای که هر کدام در این منطقه سهم شایسته داشته باشند.
- ۲۲- ایجاد دو انشعاب لوله گاز از خط صلح به چابهار و زاهدان و ایجاد پالایشگاه در ایرانشهر و چابهار و همچنین فروش گاز طبیعی و CNG به کشورهای عربی منطقه. هم‌اکنون خط انتقال گاز از عسلویه به میناب و از آنجا به ایرانشهر احداث شده است و قرار بود از آنجا به کهک و سپس به پاکستان و هند انتقال یابد. اما با فشار و کارشکنی‌های آمریکا این طرح توسط طرف پاکستانی متوقف گردیده است.
- ۲۳- احداث خط انتقال اتیلن از عسلویه به ایرانشهر در کنار خط انتقال گاز (خط صلح) برای ایجاد کارخانه پتروشیمی در ایرانشهر. همان‌گونه که از بندر ماهشهر تا آذربایجان غربی انتقال اتیلن انجام می‌شود و عمده کارخانه‌های پتروشیمی در آن مسیر ایجاد شده‌اند.
- ۲۴- سرمایه‌گذاری و اعطای تسهیلات لازم برای توسعه شیلات با اولویت تجهیزات، تأسیسات و صنایع وابسته پیشرفته در منطقه چابهار، بندر عباس و سایر بنادر مهم منطقه
- ۲۵- رعایت اصول دفاع غیرعامل در پراکنش مراکز زیست و فعالیت، ایجاد امنیت مراکز جمعیتی و شهرک‌های جدید با فاصله‌های مناسب از یکدیگر و جلوگیری از تمرکز شدید و تخلیه جمعیت از مناطق حساس و بویژه در مناطق ساحلی و مرزی
- ۲۶- جلوگیری از انتشار شایعات و گسترش ناامیدی در میان مردم بومی
- ۲۷- نظام‌مند کردن مبادلات تجاری در منطقه مکران
- ۲۸- استفاده از فرصت مجاورت با کشورهای همسایه برای توسعه اقتصادی و اجتماعی در رقابت سازنده و کسب برتری نسبت به کشورهای مجاور
- ۲۹- تقویت شاخص‌های دفاعی و امنیتی و افزایش احساس امنیت و ایمنی عمومی به‌منظور کسب اطمینان برای زیست و فعالیت در چارچوب طرح آمایش منطقه جنوب شرق
- ۳۰- تقویت و تشویق مشارکت مردمی در تمام ابعاد اجتماعی، سیاسی و اداری به‌منظور افزایش حس تعلق ملی و بالا بردن ضریب امنیت در منطقه و صیانت مرزها

- ۳۱- تقویت پیوندهای ملی از طریق تسهیل تردد میان منطقه و دیگر مناطق کشور و افزایش درک متقابل همبستگی اجتماعی، یکپارچگی سرزمینی و وحدت ملی
- ۳۲- مبارزه با عوامل و شرایط ایجاد ناامنی داخلی منطقه شرق کشور و جلوگیری از نفوذ عوامل ناامنی از خارج از کشور در این منطقه
- ۳۳- کاهش حساسیت‌های قومی و فرهنگی، پرهیز از دامن زدن و تحرک مناقشات قومی و تعصبات مذهبی در این مناطق و تقویت وحدت ملی و همبستگی اجتماعی
- ۳۴- شناسایی سواحل و آبراه‌ها و خورهای تهدیدزا در منطقه و اعمال طرح‌های دفاعی از آن
- ۳۵- ایجاد مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی و مرزی جهت شرایط عادی و بحران
- ۳۶- مکان‌یابی مناسب بنادر جدید در منطقه، در برابر تهدیدات هوایی و دریایی
- ۳۷- دو منظوره سازی مراکز خاص جهت قابلیت دفاع از سرزمین
- ۳۸- رعایت استحکام و ایمنی و پراکنش مناسب در احداث ساختمان‌ها و تأسیسات حساس و مهم در برابر تهدیدات
- ۳۹- اجتناب از ایجاد و یا گسترش مراکز حیاتی منطقه و تلاش در جهت کاهش سطح اهمیت آن در برابر تهدیدات
- ۴۰- تقویت ارتباط اداری مسئولین منطقه‌ای و محلی استان‌های شرقی با مسئولین کشوری از طریق تقویت سیستم‌های اداری منطقی و محلی و تجهیز و کارآمدتر کردن آنها
- ۴۱- تعریف نمایندگی‌های نهادهای اجرایی در منطقه مکران و رهایی از وابستگی به شهر چابهار با استفاده از اختیار تفویض شده در ماده ۲۷ قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری صنعتی کشور
- ۴۲- تقویت محورهای ترانزیتی اصلی مانند (کریدور شمال و جنوب) تهران، چابهار- میلک به منظور افزایش تردد مسافر و کالا و ترانزیت
- ۴۳- تقویت محورهای جاده‌های اصلی استان‌های شرقی با داخل کشور و همچنین تقویت جاده‌های موازی مرز کشور
- ۴۴- تقویت محورهای ارتباطی مناطق ساحل جنوبی کشور بویژه احداث جاده ساحلی جاسک به کنارک
- ۴۵- ایجاد اسکله‌های نفتی
- ۴۶- ایجاد خطوط جدید کشتیرانی و تقویت خطوط موجود
- ۴۷- تقویت شبکه حمل و نقل هوایی منطقه از طریق احداث فرودگاه‌های جدید، تجهیز فرودگاه‌های موجود، بویژه اجرای پروژه فرودگاه بین‌المللی منطقه آزاد چابهار و احداث فرودگاه بین‌المللی جاسک. زیرا با اجرای برنامه‌های توسعه سواحل مکران و احداث زیرساخت‌های ضروری و جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی و انتقال جمعیت به منطقه، دیگر شایسته نیست مسافران غیرنظامی از طریق فرودگاه نظامی کنارک تردد کنند.
- ۴۸- تسریع در احداث و توسعه راه آهن استان‌های شرقی و جنوب‌شرقی جهت تقویت خطوط ریلی ترانزیت محور جنوب شرق بویژه اجرای سریعتر پروژه راه آهن فهرج- چابهار و چابهار - سرخس
- ۴۹- ایمن‌سازی راه‌های ارتباطی منطقه از طریق تعریض جاده‌ها، اصلاح مسیرها و افزایش تجهیزات ایمنی و امنیتی جهت افزایش میزان تردد و خروج از انزوا
- ۵۰- ایجاد نقاط مرزی- خاص عبور و مرور قانونی و بازارچه‌های مرزی جهت مبادله کالا در نقاط مساعد با کشورهای همجوار
- ۵۱- تقویت تأسیسات تجهیزات مناطق گمرکی چابهار و تسهیل کارهای قانونی انجام مبادلات سریع کالا، ایجاد تجهیزات و تأسیسات بانکی، اداری، بیمه، سردخانه و ...
- ۵۲- جلوگیری از مبادله کالاهای ممنوعه و غیرقانونی مانند اسلحه، مواد مخدر و قاچاق از طریق اعمال سیستم‌های هوشمند و کنترل نامحسوس با ضرورت تسریع در کار بازرسی و ترخیص و افزایش احساس امنیت در نواحی مرزی
- ۵۳- ایجاد مراکز خدمات بازرگانی مانند انبارها، مراکز ترخیص کالا و ...
- ۵۴- ارتقای توانمندی‌ها در ارائه خدمات سوخت‌رسانی و پشتیبانی به خطوط کشتیرانی آبراه‌های بین‌المللی به منظور جذب بخشی از درآمدهای عظیمی که تأمین‌کننده منابع مورد نیاز زیرساخت‌های کشورهای عربی است.
- ۵۵- تشکیل کمیته دائمی تخصصی با شرح وظایف مشخص و اختیارات مناسب به منظور پیگیری مستمر رفع موانع و محدودیت‌های موجود بویژه در زمینه تصویب‌نامه هیأت وزیران بشماره ۲۸۵۵۷ت ۲۹۷۳۸هـ مورخ ۱۰/۵/۱۳۸۴ در خصوص فعال‌سازی و توسعه محور ترانزیت و حمل و نقل شرق و جنوب شرق کشور برای توسعه منطقه مکران

## فهرست منابع:

۱. رهبر معظم انقلاب اسلامی در دیدار فرمانده و مسئولان نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی - ۱۳۹۱/۹/۷.
۲. رهبر معظم انقلاب اسلامی در دیدار دست‌اندرکاران ساخت ناوشکن جماران، ۱۳۸۸/۱۱/۳۰.
۳. پیوند کویر و دریا در سیستان و بلوچستان، ۱۳۹۰/۵/۳۰، تاریخ بازدید ۱۳۹۱/۴/۱۸.  
<http://ziabalooch.persianblog.ir/post/15/>
۴. جغرافیا، توسعه، دفاع و امنیت در جنوب شرق کشور، دانشگاه امام حسین(ع)، ۱۳۹۰.
۵. حق‌شناس، سیدعلی. حاکمیت تاریخی ایران بر جزایر تنب و بوموسی، تهران، سنه، ۱۳۸۹.
۶. دریادار سیاری، از اهمیت دریای عمان غفلت کرده‌ایم، خبرگزاری مهر، ۱۳۹۰/۴/۲۰. تاریخ بازدید ۱۳۹۱/۵/۵.  
<http://www.mehrnews.com/fa/NewsDetail.aspx?NewsID=1356683>
۷. رامشت، محمد حسین. تأثیر هاله پیرامونی فرهنگ و مدنیت در امنیت ملی و منطقه‌ای، (در) مجموعه مقالات همایش جغرافیا، توسعه، دفاع و امنیت در جنوب شرق کشور، دانشگاه امام حسین(ع)، ۱۳۹۰.
۸. سازمان برنامه و بودجه، طرح مطالعات راهبردی منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار، جلد ۳، رهیافت‌های نهایی، ۱۳۷۱.
۹. شریفی کیا، محمد. موقعیت ترانزیتی و ژئوپلیتیکی سیستان و بلوچستان و استراتژی‌های نوین اقتصادی کشورهای حوزه خلیج فارس، مجموعه مقالات چهارمین کنگره بین‌المللی جغرافیدانان جهان اسلام، ۱۳۸۹.
۱۰. شمسایی، فتح‌... . ملاحظات دفاع غیرعامل در توسعه پایدار جنوب شرق کشور، (در) مجموعه مقالات همایش جغرافیا، توسعه، دفاع و امنیت در جنوب شرق کشور، دانشگاه امام حسین(ع)، ۱۳۹۰.
۱۱. صفایی، علی‌اکبر. احداث ۱۷ بندر چند منظوره مردمی در هرمزگان، سایت خبرگزاری فارس، ۹۱/۴/۱۳، تاریخ بازدید: ۱۳۹۱/۷/۲۵.  
<http://www.farsnews.com/newstext.php?nn=13910413000136>
۱۲. صفری، جلیل. بررسی جغرافیای اقتصادی شهرستان چابهار و نقش آن در تأمین امنیت جنوب شرق کشور، (در) مجموعه مقالات همایش جغرافیا، توسعه، دفاع و امنیت در جنوب شرق کشور، دانشگاه امام حسین(ع)، ۱۳۹۰.
۱۳. صفوی، سید یحیی. سخنرانی در همایش جغرافیا، کاربردهای دفاعی، امنیتی، مجموعه مقالات، محمد باقر چوخاچی‌زاده مقدم و دیگران، دانشگاه امام حسین(ع)، ۱۳۷۹.
- عبداللهی، علی. اجرای طرح جامع امنیت پایدار مرزی در کشور، سایت خبرگزاری فارس، ۱۳۹۱/۲/۱۹. تاریخ بازدید: ۱۳۹۱/۷/۱۵.  
<http://www.farsnews.com/newstext.php?nn=13910219001414>
۱۴. عجم، محمد. اسناد نام خلیج فارس، میراثی کهن و جاودان، تهران، نشر اوین، ۱۳۸۸.
۱۵. عزتی، عزت‌الله. جایگاه ژئواستراتژی در تأمین امنیت مرزهای شرقی، (در) مجموعه مقالات همایش جغرافیا، توسعه، دفاع و امنیت در جنوب شرق کشور، دانشگاه امام حسین(ع)، ۱۳۹۰.
۱۶. فیضی، رمضان. بررسی ظرفیت‌های جغرافیای نظامی کرانه‌های شمالی دریای عمان، (در) مجموعه مقالات همایش جغرافیا، توسعه، دفاع و امنیت در جنوب شرق کشور، دانشگاه امام حسین(ع)، ۱۳۹۰.
۱۷. کریمی‌پور، یداله. تحلیل ژئوپلیتیکی نواحی بحرانی سیستان و بلوچستان؛ دانشنامه دکتری، تهران، دانشگاه تربیت مدرس، ۱۳۷۱.
۱۸. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ضوابط ملی آمایش سرزمین، ۱۳۸۳/۹/۴. تاریخ بازدید: ۱۳۹۱/۶/۵.  
<http://rc.majlis.ir/fa/law/show/124494>
۱۹. موانع و راهکارهای توسعه منطقه آزاد چابهار، ۱۳۹۰/۴/۱۳، تاریخ بازدید ۱۳۹۱/۳/۱۵.  
<http://www.iranmakoran.com/post/56>
۲۰. میرافضلی، سید حسین. بررسی روند توسعه بندر استراتژیک چابهار، روزنامه جام جم، سه‌شنبه ۲۹ مرداد ۱۳۸۷.
۲۱. ناطق، عبدالرضا. طرح آمایش سرزمین، سایت خبرگزاری مهر، ۹۰/۱۱/۷، تاریخ بازدید: ۱۳۹۱/۶/۲۰.  
<http://www.mehrnews.com/fa/NewsDetail.aspx?NewsID=1518226>
۲۲. همایش چابهار، ترانزیت و توسعه محور شرق، تهران، خرداد ماه ۱۳۸۷. تاریخ بازدید از سایت: ۱۳۹۱/۶/۵. <http://www.chasahartext.ir>