

شناسایی سبدهای توسعه سواحل مکران با استفاده از تحلیل دوسطحی SWOT

اکبر ترکان*

میثم شهبازی**

تاریخ دریافت: ۹۴/۵/۱۵ تاریخ پذیرش: ۹۴/۶/۲۱



چکیده

عمران و آبادانی سواحل جنوب و جنوب شرقی کشور در امتداد دریای عمان (منطقه مکران) هم از لحاظ ارتقای کیفیت زندگی و سطح رفاه مردم ساکن در این مناطق و هم به دلیل پیوند محکم آن با منافع ملی در ابعاد سیاسی و اقتصادی، دارای اهمیت بسیاری است. در این مقاله با رویکرد برنامه‌ریزی استراتژیک و با استفاده از روش تجزیه و تحلیل SWOT دوسطحی، ابتدا بعضی از راهبردهای مؤثر در توسعه منطقه مکران شناسایی شده و سپس برای تحقق راهبردهای پیشنهادی، سبدهای از طرح‌های راهبردی ارائه و تشریح شده است. اصلاح الگوی تقسیمات اداری در جنوب و جنوب شرق کشور، توسعه بندر چابهار و تسریع در اجرای طرح راه آهن چابهار-مشهد، ایجاد یک مگاپورت در سواحل دریای عمان، احیای طرح ایران بندر بزرگ در چابهار، و تکمیل طرح نیمه تمام محرم برای انتقال نفت خام به جاسک، بخشی از طرح‌های راهبردی پیشنهادی در این پژوهش را تشکیل می‌دهند.

واژه‌های کلیدی: سواحل مکران، حمل و نقل، ترانزیت، نفت و گاز،

امنیت

طبقه‌بندی JEL: O18, O13, R11, R58

* مدیر گروه پژوهشی امور زیربنایی مرکز تحقیقات استراتژیک مجمع تشخیص مصلحت نظام

turkan@csr.ir

** استادیار دانشکده مدیریت و حسابداری پردیس فارابی دانشگاه تهران

meisamshahbazi@ut.ac.ir



مقدمه

داشتن ویژگی‌های منحصربه‌فرد جغرافیایی، از یک سو یکی از مهم‌ترین عوامل اثرگذاری جمهوری اسلامی ایران در معادلات سیاسی و اقتصادی در سطح منطقه و جهان بوده و از سوی دیگر، موقعیت‌های ارزشمندی را برای رشد و توسعه داخلی فراهم می‌کند؛ با این حال زمانی می‌توان از این قابلیت‌ها بهره‌برد که برای به‌فعولیت درآوردن آنها هدف‌گذاری، برنامه‌ریزی و تلاش متناسب انجام شود.

از جمله امتیازهای قابل توجه ایران در این حوزه، برخورداری از مرزهای گسترده آبی با خلیج فارس و دریای عمان است. بیش از ۲۰۰۰ کیلومتر طول سواحل جنوبی - حتی صرف نظر از اینکه مربوط به چه پهنه‌های آبی هستند - می‌تواند برای هر کشوری یک امتیاز بسیار ارزشمند باشد؛ اما زمانی که این طول سواحل در امتداد پهنه‌های آبی ارزشمندی مانند خلیج فارس و دریای عمان باشد، ارزش و اهمیت آن دوچندان می‌شود. با این حال این امتیاز ارزشمند به‌ویژه در سواحل دریای عمان (سواحل مکران) در طول سال‌های گذشته به‌اندازه کافی مورد توجه قرار نگرفته و آن‌چنان که باید، از ظرفیت‌های این منطقه بهره‌برداری نشده است.

سواحل مکران با همه اهمیتی که در ابعاد اقتصادی، سیاسی و امنیتی دارند، اما هم نسبت به ظرفیت‌های واقعی خود و هم در مقایسه با سایر مناطق کشور تا حد زیادی عقب‌مانده‌اند و این عقب‌ماندگی در ابعاد مختلف قابل تشخیص است. عمران و آبادانی منطقه مکران، از آنجاکه منجر به ارتقای کیفیت زندگی و سطح رفاه مردم ساکن در این مناطق می‌شود، اهمیت بالایی دارد، اما پیوند محکم آن با منافع ملی در ابعاد سیاسی و اقتصادی، این اهمیت را دوچندان می‌کند. در حالی که بیش از نیمی از جمعیت جهان در



همسایگی سواحل زندگی می‌کنند (برد^۱، ۲۰۰۸)، سهم اندک جمعیت ساکن در همسایگی دریاها، به‌ویژه در سواحل جنوبی کشور و به‌طور خاص سواحل مکران، حکایت از کم‌توجهی برنامه‌ریزان به استفاده از ظرفیت سواحل جنوب و به‌ویژه دریای عمان در توسعه و رونق اقتصادی و اجتماعی منطقه دارد. با این حال این موضوع در سال‌های اخیر مورد توجه بیشتر قرار گرفته است؛ به‌گونه‌ای که بند ۲۱ سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه به همین موضوع اختصاص یافته است.^۲

با توجه به اهمیت موضوع، اهداف مورد نظر در این پژوهش به‌صورت تفصیلی عبارتند از:

- شناسایی راهبردهای توسعه منطقه مکران بر مبنای تحلیل عوامل درونی و بیرونی؛
- پیشنهاد مجموعه‌ای از طرح‌های راهبردی با توجه به راهبردهای پیشنهادشده.

به این منظور با تحلیل محیط داخلی و خارجی منطقه مکران، راهبردهای توسعه این منطقه شناسایی، معرفی و تشریح شده و در گام بعد، برای عملیاتی کردن راهبردها مجموعه‌ای از طرح‌های راهبردی، شناسایی و پیشنهاد شده است. به بیان دیگر، در فرایند برنامه‌ریزی راهبردی ارائه شده در این پژوهش، توسعه اقتصادی و اجتماعی منطقه مکران نقش هدف را داشته و راهبردهای پیشنهادی در حوزه‌های ترانزیت، انرژی و... راه‌های پیشنهادی برای تحقق این اهداف محسوب می‌شوند. درنهایت، طرح‌های راهبردی نیز به‌عنوان وسیله یا محرک توسعه پیشنهاد شده‌اند.

۱. ادبیات نظری موضوع

۱-۱. مروری بر ویژگی‌های جغرافیایی و تاریخی مکران

مکران^۳ یا مکران^۱ نام سرزمینی وسیع در جنوب شرقی فلات ایران بود که از جنوب

1. Bird

۲. توسعه اقتصاد دریایی جنوب کشور در محور چابهار-خرمشهر با تأکید بر سواحل مکران (بند ۲۱ سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه، ابلاغی مقام معظم رهبری)

3. Makran

به دریای عمان، از شمال به سیستان، از شرق به ناحیه سند و از غرب به کویر و کرمان (حدود العالم، ۳۶۴؛ یاقوت، ۱۸۰/۵) محدود می‌شد. ایالت مکران، به سبب مجاورت با مرزهای شبه‌قاره هند از یک‌سو و دریای عمان از سوی دیگر، از جنبه‌های مختلف سیاسی، نظامی، اقتصادی، و دینی در تاریخ دوره اسلامی اهمیت داشت (غفرانی و شجاع قلعه دختر، ۱۳۹۲: ۱۳۴).

براساس لغت‌نامه دهخدا مکران با فتحه -کسره و ضمه روی «م» - تلفظ شده است، اما تلفظ رایج‌تر آن فتحه روی «م» است؛ و عرب‌ها و بلوچ‌ها آن را مکوران تلفظ می‌کنند. عده‌ای آن را تغییر یافته مگان می‌دانند، اما جغرافی‌نویسان مسلمان آن را تغییر یافته مهی خوران (ماهی خوران) دانسته‌اند.

مکران در لغت‌نامه دهخدا چنین توصیف شده است: «از نظر تاریخی، سرزمینی ساحلی در جنوب خاوری ایران و جنوب باختری پاکستان است که در طول خلیج عمان از رأس‌الکوه در باختر جاسک تا لاس‌بلا در جنوب خاوری ایالت بلوچستان پاکستان گسترده است. در بعضی منابع اروپایی قرن‌های ۱۶ تا ۱۸ از ایالت مکران نام برده شده است.... مکران از نظر تاریخی بخشی از قلمرو ایران بوده است.... در بعضی اسناد و نقشه‌های تاریخی اروپایی و بعضی نوشته‌های عربی، دریای عرب امروزی نیز بحر مکران بیان شده است.... مکران، تقریباً شامل تمام بلوچستان ایران و پاکستان و بخشی از استان هرمزگان فعلی می‌شده است....» (لغت‌نامه دهخدا).

مکران در امتداد سواحل دریای عمان (دریای مکران) قرار گرفته است. این دریا نیز همانند خلیج فارس از لحاظ وجود منابع طبیعی از مناطق مهم دریایی جهان به‌شمار می‌رود... که دارای نفت، مرجان، ماهی و میگو است. اهمیت دریای مکران از لحاظ اقتصادی و منابع طبیعی مسلم بوده و از سده ۱۵ میلادی همواره مورد توجه کشورهای استعماری جهان قرار گرفته است (نامی و محمدپور، ۱۳۹۰: ۶۲). ساکنان منطقه مکران که عمدتاً شرق استان هرمزگان، مناطق جنوبی سیستان و بلوچستان و جنوب استان کرمان را شامل می‌شود، از نژادهای بلوچ، عرب،

فارس و...، از لحاظ مذهبی غالباً اهل تسنن هستند و پیشه بسیاری از آنها کشاورزی، دامداری و صیادی است.

سواحل جنوب و جنوب شرقی کشور به‌طور عمده متعلق به استان‌های هرمزگان و سیستان و بلوچستان هستند. استان سیستان و بلوچستان با مساحت ۱۸۱۷۸۵ کیلومتر مربع و جمعیت ۲۵۳۴۳۲۷ نفر (براساس نتایج سرشماری سال ۱۳۹۰)، حدود ۱۱/۲ درصد از مساحت و ۳/۴ درصد از جمعیت کشور را به خود اختصاص داده است. این استان حدود ۲۷۰ کیلومتر مرز آبی با دریای عمان دارد. استان هرمزگان نیز با مساحت ۷۰۶۹۷ کیلومتر مربع و جمعیت ۱۵۷۸۱۸۳ نفر (براساس نتایج سرشماری سال ۱۳۹۰)، حدود ۴/۳ درصد از مساحت کشور را شامل شده و ۲/۱ درصد از جمعیت کشور را در خود جای داده است. این استان حدود ۹۰۰ کیلومتر، یعنی بیشترین طول سواحل جنوب را در اختیار دارد.

شکل شماره (۱). نقشه استان هرمزگان



شکل شماره (۲). نقشه استان سیستان و بلوچستان



مکران [...] که در گذشته از وسعتی چشمگیر برخوردار بوده است، اکنون [...] همچنان در موقعیت جغرافیایی بسیار ارزشمندی قرار دارد و این امر از گذشته تا کنون، به ویژه

در رونق اقتصادی آن سرزمین بسیار مؤثر بوده است. در حال حاضر مکران از سمت شمال به سراوان و بمپور، از جنوب به دریای عمان، از مشرق به کلات (در پاکستان) و از طرف مغرب به بشارگرد محدود است (فروزانی، ۱۳۹۰: ۱۷۵-۱۷۴).

با وجود اینکه مجموع ملاحظات راهبردی، بر اهمیت تمام طول سواحل جنوبی کشور از مناطق ساحلی استان خوزستان در جنوب غرب تا مناطق ساحلی دریای عمان در جنوب شرق تأکید دارند، اما در طول سال‌های گذشته و امروز، بخش عمده این مناطق در زمره مناطق محروم کشور قرار داشته و بنابراین نیازمند افزایش شتاب توسعه بوده و هستند. در این میان به دلایل مختلف، اهمیت سواحل خلیج فارس نسبت به دریای عمان بیشتر و بهتر درک شده و کمتر به فعال‌سازی ظرفیت‌های توسعه مناطق ساحلی این دریا توجه شده است.

۲. پیشینه پژوهش

بررسی‌های نویسندگان نشان‌دهنده محدودیت پیشینه پژوهش در مورد توسعه سواحل مکران است. بخشی از پیشینه پژوهش بر موضوع توسعه مناطق محروم یا مناطق مرزی متمرکز شده‌اند، اما سواحل مکران جزء حوزه مورد بررسی آنها نبوده است. به‌عنوان مثال *قنبری، سرداری، زندکریمی و زندکریمی* (۱۳۹۴) در مطالعه‌ای با استفاده از مدل‌های SWOT-ANP و SWOT-AHP به تدوین راهبردهایی برای توسعه مناطق مرزی استان سیستان و بلوچستان پرداخته‌اند، اما منطبقه مورد مطالعه آنان مناطق مرزی استان سیستان و بلوچستان با کشورهای افغانستان و پاکستان بوده است. همچنین *قنبری و روستایی* (۱۳۹۲) به بررسی اولویت‌های برنامه‌ریزی و آمایش مناطق مرزی در استان آذربایجان شرقی با به‌کارگیری مدل تحلیل شبکه (ANP) پرداخته‌اند. این پژوهشگران زیرمعیارهای تأسیسات و تجهیزات زیربنایی، درمانی، حمل و نقل و ارتباطات، فعالیت‌های اقتصادی و محیط زیست را به‌عنوان اولویت نخست، توسعه روابط دیپلماتیک و امنیت ملی را به‌عنوان اولویت دوم، و رویکرد توسعه فرهنگی و اجتماعی را در رتبه‌های بعدی قرار داده‌اند. پژوهش‌های فراوان دیگری نیز انجام شده که موضوع‌های تا حدی مشابه را در سایر مناطق مرزی، محروم یا گردشگری کشور مورد توجه قرار داده‌اند. *تقوایی، پورعیدی و...*

عبداله‌زاده (۱۳۹۲) نیز موضوع توسعه منطقه نمونه گردشگری بازفت در استان چهارمحال و بختیاری را مورد توجه قرار داده و راهبردهایی برای این منظور پیشنهاد داده‌اند. همچنین ابراهیم‌زاده، کاظمی، و اسکندری ثانی (۱۳۹۰) راهبردهایی برای برنامه‌ریزی گردشگری مذهبی شهر قم پیشنهاد کرده‌اند و می‌توان به پژوهش‌های دیگری نیز در این زمینه اشاره کرد.

از سوی دیگر، نتایج بسیاری از بررسی‌های انجام‌شده، شناسایی و اولویت‌بندی راهبردهایی بوده که اغلب ماهیت عمومی دارند. به‌عنوان مثال، پیشنهادهایی مانند تقویت مبادلات اقتصادی و یا افزایش مبادلات فرهنگی و... توصیه‌های پژوهشی کاربردی برای سیاست‌گذاران توسعه منطقه‌ای فراهم نمی‌کنند. به‌عنوان نمونه قنبری و همکاران (۱۳۹۴)، توسعه صادرات و واردات کشور، تثبیت جمعیت در منطقه با ایجاد اشتغال و کاهش فقر، توسعه روابط اقتصادی در مناطق مرزنشین و گسترش ارتباطات فرهنگی و اقتصادی در دو سوی مرز را به‌عنوان برخی از راهبردهای برتر پیشنهاد داده‌اند.

به‌لحاظ کمی، بخش قابل توجهی از پیشینه پژوهش در مورد منطقه مکران، متعلق به همایشی است که در سال ۱۳۹۱ با موضوع «توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران» برگزار شده است. از جمله پژوهش‌های مطرح‌شده در این همایش می‌توان به مطالعات هادی‌پور، پورابراهیم و خسروی (۱۳۹۱) با موضوع «کاربرد GIS در برنامه‌ریزی حمل‌ونقل برای تأمین امنیت در شهرهای ساحلی مکران»، مطالعه خراسانی (۱۳۹۱) با موضوع «تحلیل راهبردی سواحل جنوب شرق ایران با هدف ارتقای کیفیت زندگی ساحل‌نشینان» و مطالعه عریضی و مولایی (۱۳۹۱) با موضوع «تدوین راهبردهای فرهنگی و اجتماعی توسعه پایدار و همه‌جانبه سواحل دریای مکران» اشاره کرد. مطالعه اخیر منجر به پیشنهاد راهبردهایی شده که از آن جمله می‌توان به «ایجاد بستر لازم برای جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی به‌منظور توسعه همه‌جانبه سواحل منطقه...» و «ایجاد و تعمیق همبستگی‌های ملی، قومی و مذهبی در منطقه از طریق اعمال توجه ویژه ملی به این منطقه...» اشاره کرد.

بخشی از سوابق پژوهش در مورد منطقه مکران نیز بر جنبه‌های تاریخی، جغرافیایی، فرهنگی و مردم‌شناسی این منطقه متمرکز بوده که به‌طورکلی با موضوع این پژوهش متفاوت است.



در بین سوابق پژوهشی مرتبط در منابع خارجی نیز می‌توان به نمونه‌های فراوانی اشاره کرد که به موضوع برنامه‌ریزی استراتژیک یا جنبه‌هایی از آن به‌منظور آمایش سرزمین، مدیریت منابع انرژی، مدیریت اکوسیستم و... پرداخته‌اند. پژوهش‌های کاترون^۱ و همکاران (۲۰۱۳)، شی^۲ (۲۰۱۶)، پزدوسوک^۳ و همکاران (۲۰۱۳)، یان^۴ و همکاران (۲۰۱۵)، کومینو^۵ و فرتی^۶ (۲۰۱۶)، و بول^۷ و همکاران (۲۰۱۶) نمونه‌هایی از بررسی‌های انجام‌شده با موضوع برنامه‌ریزی استراتژیک در زمینه‌های انرژی، مدیریت منابع جنگلی، آمایش سرزمین و برنامه‌ریزی زمین، منابع انرژی، و مدیریت اکوسیستم بوده‌اند.

در مجموع، «منطقه مورد مطالعه (منطقه مکران)» و «ورود به سطح طرح‌های راهبردی و محدود نمودن به سطح راهبردهای کلان»، مهم‌ترین وجوه تمایز این پژوهش نسبت به سوابق پژوهشی مرتبط ارزیابی می‌شود.

۳. روش پژوهش

این مقاله از نظر هدف، کاربردی-توسعه‌ای و از نظر روش، تحلیلی-توصیفی و پیمایشی بوده و به‌دنبال شناخت اولویت‌های راهبردی برای توسعه سواحل مکران است. برای دستیابی به این اهداف، در هر یک از سطح‌های یادشده از تجزیه و تحلیل SWOT استفاده شده است. این شیوه تحلیل که برای بهبود استراتژی‌های مدیریتی در سطح شرکت، مؤسسه یا سازمان به‌کار می‌رود، در سال‌های اخیر، در پژوهش‌های مرتبط با بهبود فرایندهای برنامه‌ریزی راهبردی در عرصه‌هایی مانند بیوانرژی، جنگل‌ها و به‌طور کلی برنامه‌ریزی‌های میدانی، کاربرد زیادی پیدا کرده است (Baycheva-Merger and Wolfslehner, 2016). فرایند انجام این تحقیق به‌شرح زیر

-
1. Catron
 2. Shi
 3. Pezdev`Sek
 4. Yan
 5. Comino
 6. Ferretti
 7. Bull

خلاصه شده است:

تجزیه و تحلیل SWOT سطح یک برای تدوین راهبردهای چهارگانه توسعه: ابتدا با تحلیل محیط درونی و بیرونی در مورد شناخت نقاط ضعف و قوت، و فرصت‌ها و تهدیدهایی که می‌توانند مبنای تدوین راهبرد قرار گیرند اقدام، و سپس عوامل درونی و بیرونی شناسایی، و با استفاده از ماتریس‌های IFE و EFE ارزیابی و وزن‌دهی شده‌اند. پس از آن با تلفیق شدت عوامل درونی و بیرونی، رویکرد غالب در تدوین راهبردها مشخص، و با استفاده از تحلیل SWOT راهبردهای اصلی پیشنهاد شده‌اند.

تجزیه و تحلیل SWOT سطح دو برای شناخت طرح‌های راهبردی: در این مرحله، هر یک از راهبردها به عنوان سطح تحلیل در نظر گرفته شده و مجموعه عوامل داخلی و خارجی، شامل نقاط قوت و ضعف، و فرصت‌ها و تهدیدهای مرتبط با آن به تفصیل شناسایی شده‌اند. سپس با انجام مراحل تجزیه و تحلیل SWOT که پیشتر توضیح داده شد، و با رویکردهای مختلفی که از این تجزیه و تحلیل استنتاج می‌شود، به‌ازای هر راهبرد، تعدادی طرح راهبردی معرفی و تشریح شده‌اند.

برای ارزیابی عوامل داخلی از ماتریس IFE و برای ارزیابی عوامل خارجی از ماتریس EFE استفاده شده است. در همه مراحل برای جمع‌آوری داده‌ها شامل عوامل داخلی و خارجی و پیشنهاد راهبردها و طرح‌ها- از:

- دیدگاه‌های خبرگان صاحب‌نظر در موضوع؛ و
- مشاهده‌های محققان؛

استفاده شده است. با توجه به گستردگی دامنه پژوهش و برای رعایت تلخیص از ارائه گام‌های تفصیلی پرهیز شده و بخش‌های دیگر مقاله به ارائه نتایج و تحلیل آنها اختصاص یافته است.

۴. یافته‌های پژوهش

۴-۱. راهبردهای توسعه

در این بخش، با تحلیل عوامل داخلی و خارجی شناسایی شده در سطح نخست تحلیل، راهبردهای کلان برای توسعه منطقه مکران پیشنهاد می‌شود. راهبردهای به‌دست‌آمده از تحلیل نقاط قوت و فرصت‌ها، راهبردهای به‌دست‌آمده از تحلیل نقاط قوت و تهدیدها،

و راهبرد حاصل از تحلیل نقاط ضعف و فرصت‌ها به ترتیب در جدول‌های ۱، ۲ و ۳ ارائه شده است.

جدول شماره (۱). راهبردهای شناسایی شده برای بهره‌گیری از فرصت‌ها با استفاده از نقاط قوت

نقاط قوت	فرصت‌ها	راهبرد
<p>- قرار گرفتن در امتداد مهم‌ترین مسیر ترانزیت انرژی جهان</p> <p>- قرار گرفتن در دهانه ورودی دریای عمان و خلیج فارس به‌عنوان یکی از مناطق استراتژیک جهان</p> <p>- قرار گرفتن در مسیر مراودات تجاری شمال-جنوب (به‌ویژه شبه‌قاره هندروسیه)</p>	<p>- پیش‌بینی‌های ارائه شده مبنی بر جابجایی مرکز نقل اقتصادی و بازرگانی جهان به سمت شرق و قرار گرفتن آن در جغرافیای ایران</p> <p>- رشد فزاینده اقتصادهای نوظهور و تبدیل چین، هند و روسیه به قدرت‌های برتر اقتصادی جهان در آینده</p> <p>- محرومیت همسایه‌های شرقی از زیرساخت‌های نفت و گاز و پتروشیمی</p> <p>- الزام سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه بر «توسعه اقتصاد دریایی جنوب کشور در محور چابهار-خرمشهر با تأکید بر سواحل مکران»</p>	<p>توسعه سرمایه‌گذاری در زنجیره انتقال نفت و گاز و پتروشیمی</p>
<p>قرار گرفتن در مسیر مراودات تجاری شمال-جنوب (به‌ویژه شبه‌قاره هندروسیه)</p> <p>مرزهای آبی طولانی</p> <p>دسترسی آقیانوسی و ارتباط مستقیم با آب‌های آزاد بین‌المللی</p>	<p>- جابجایی مرکز نقل اقتصادی و بازرگانی جهان به سمت شرق و قرار گرفتن آن در جغرافیای ایران</p> <p>- رشد فزاینده اقتصادهای نوظهور و تبدیل چین، هند و روسیه به قدرت‌های برتر اقتصادی جهان در آینده</p> <p>- ناامنی پاکستان و افغانستان</p> <p>- اهمیت فزاینده مسیر ترانزیت شمال-جنوب در تجارت منطقه‌ای و جهانی</p> <p>- الزام سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه بر «توسعه اقتصاد دریایی جنوب کشور در محور چابهار-خرمشهر با تأکید بر سواحل مکران»</p>	<p>توسعه سرمایه‌گذاری در بخش حمل‌ونقل و ترانزیت</p>

جدول شماره (۲). راهبردهای شناسایی شده برای جلوگیری از تهدیدها با استفاده از نقاط قوت

نقاط قوت	تهدیدات	راهبرد
<p>- قرار گرفتن در مسیر مراودات تجاری شمال-جنوب (به‌ویژه شبه‌قاره هندروسیه)</p> <p>- مرزهای آبی طولانی</p> <p>- دسترسی آقیانوسی و ارتباط مستقیم با آب‌های آزاد بین‌المللی</p>	<p>- وجود مسیرهای رقیب برای کریدور شمال-جنوب به‌ویژه بندر گوادر</p> <p>- سرمایه‌گذاری چین در توسعه گوادر</p>	<p>فعال کردن مزیت‌های ترانزیتی سواحل مکران نسبت به مسیرهای رقیب</p>
<p>- حضور پر قدرت نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در منطقه و توجه این نیرو</p> <p>- توانمندی‌ها و زیرساخت‌های دفاعی و امنیتی مستقر در منطقه مکران</p>	<p>- حضور نیروهای فرامنطقه‌ای در آب‌های دریای عمان و خلیج فارس</p> <p>- تهدیدات فرامرزی</p> <p>- ناامنی</p> <p>- سهم بالای اقتصاد زیرزمینی</p>	<p>توسعه بر محور توانمندی‌های دفاعی و امنیتی</p>

جدول شماره (۳). راهبردهای شناسایی شده برای جبران نقاط ضعف با استفاده از فرصت‌ها

نقاط ضعف	فرصت‌ها	راهبرد
<p>- جمعیت محدود و اندک</p> <p>- جذابیت اندک برای جذب، نگهداری و ماندگاری نیروی انسانی متخصص</p>	<p>- نزدیکی استان‌های فارس و کرمان به‌عنوان استان‌های توسعه‌یافته‌تر</p> <p>- الزام سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه بر «توسعه اقتصاد دریایی جنوب کشور در محور چابهار-خرمشهر با تأکید بر سواحل مکران»</p>	<p>توسعه بر محور ظرفیت‌های انسانی و اجتماعی</p>

شناسایی سبب طرح‌های توسعه سواحل مکران با استفاده از تحلیل SWOT دوسطحی

اکبر ترکان و میثم شهبازی



همان‌گونه که مشاهده می‌شود، توسعه سرمایه‌گذاری در زنجیره انتقال نفت و گاز و

پتروشیمی، توسعه سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل و ترانزیت، توسعه بر محور توانمندی‌های دفاعی و امنیتی و توسعه بر محور ظرفیت‌های انسانی و اجتماعی، راهبردهای کلان پیشنهادی این تحقیق برای توسعه سواحل مکران را تشکیل می‌دهند.

۲-۴. طرح‌های راهبردی

پس از شناخت و پیشنهاد راهبردهای کلان توسعه، لازم است این راهبردها تا حد امکان به طرح‌ها و فعالیت‌های اجرایی تبدیل شوند. راهبردهایی که به زبان برنامه‌های عملیاتی ترجمه نشوند، اغلب اجرایی نمی‌شوند. از سوی دیگر، یک برنامه کامل، باید برای سطوح مختلف تصمیم‌گیران و مجریان قابل درک بوده و به عبارت دیگر، در هریک از سطوح تصمیم‌گیری و اجرا، راهنمای عمل متناسب وجود داشته باشد. در این مقاله، مفهوم طرح‌های راهبردی به‌عنوان حلقه واسط بین راهبردهای توسعه و سطوح عملیاتی برنامه‌ریزی معرفی شده است. منظور نویسندگان از طرح راهبردی در این پژوهش عبارت است از مجموعه اقداماتی که:

الف- هرچند بستر مناسب برای استقرار و اجرای فرایندهای مختلفی را فراهم می‌کنند، اما خود ماهیت طرحی دارند؛

ب- در راستای راهبرد مشخصی قرار دارند و تحقق آن را ممکن می‌کنند؛

ج- تأثیرهای درازمدت دارند؛

د- آثار گسترده و چندجانبه‌ای در زمینه‌های اقتصادی، سیاسی و اجتماعی

دارند.

با این تعریف، در ادامه این بخش با انجام سطح دوم تحلیل‌های راهبردی، با تلفیق نقاط ضعف و قوت و فرصت‌ها و تهدیدهای مرتبط با هر راهبرد و امتیازدهی آنها، طرح یا طرح‌های راهبردی، معرفی و تشریح می‌شود.

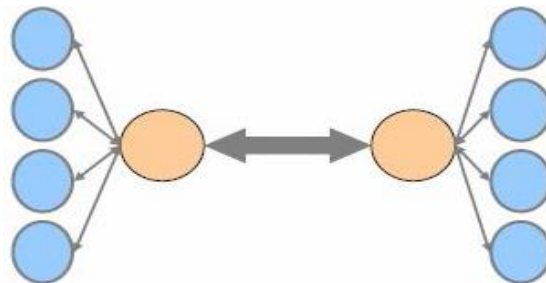
۱-۲-۴. طرح‌های راهبردی برای توسعه ترانزیت

۱-۱-۲-۴. توسعه یک بندر مادر در سواحل دریای عمان

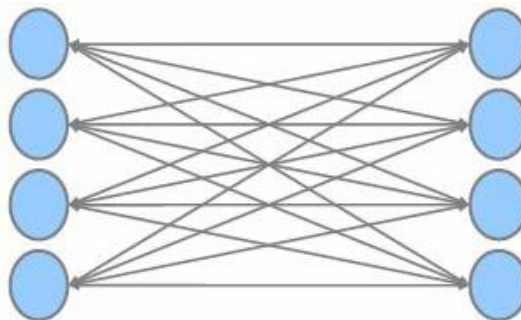
در الگوی جدید حمل‌ونقل دریایی جهان، ارتباط میان حمل‌ونقل دریایی منطقه‌ای و جهانی به‌وسیله کشتی‌های بزرگ تجاری به‌ویژه کشتی‌های

تمام کانتینربر که در بین بندرهای مادر^۱ رفت و آمد می کنند، برقرار می شود. کشتی های بزرگ به دلیل هزینه های سرمایه ای بالا، ویژگی های طبیعی و جغرافیایی مورد نیاز، و نیز حجم و فراوانی تجارت درون منطقه ای، اساساً وارد پهنه های آبی محدود نمی شوند، بلکه تبادل کالا بین بندرهای مادر و سایر بندرها به وسیله کشتی های تغذیه کننده^۲ انجام می شود. در چنین الگویی که شبکه مرکز و انشعاب^۳ نامیده می شود، بندرهای مادر نقشی محوری در واردات کالا به منطقه، توزیع و صادرات دوباره آن دارند.

شکل شماره (۳). شبکه نقطه به نقطه



شکل شماره (۴). شبکه مرکز و انشعاب



Source: Lorthiois, 2008

در حال حاضر بسیاری از بندرهای ایران در سواحل خلیج فارس و دریای عمان برای ارائه خدمات به کشتی های بزرگ با محدودیت روبه رو هستند و در صورتی که

1. Mother Ports or Mega Ports

2. Feeder

3. Hub and Spoke

توسعه موردنیاز در این بندرها انجام نشود، نقش آنها در آینده حمل و نقل دریایی منطقه کم رنگ خواهد شد.

برخی از کشورهای منطقه ضمن دارا بودن بندرهای متعدد و بزرگ، برای ایفای نقش محوری در حمل و نقل دریایی آینده منطقه، احداث بندرهای بزرگ را در برنامه خود قرار داده‌اند. در حال حاضر بندر جبل علی امارات نقش بندر مادر را در خلیج فارس ایفا می‌کند. باین حال مجموع مزایای دریای عمان نسبت به خلیج فارس موجب شده که بندرهای ساحلی این دریا برای ایفای نقش به‌عنوان کانون عملیات بندری درون منطقه جذابیت بیشتری داشته باشند؛ و به‌طور طبیعی پیش‌بینی می‌شود که در آینده یکی از بنادر دریای عمان، این نقش را ایفا کند. امارات متحده عربی در طرح‌های آینده خود، احداث یک بندر مادر در دریای عمان را پیش‌بینی کرده است.

بنابراین برای ایفای نقش محوری در حال و آینده تجارت منطقه‌ای و جهانی، لازم است ظرفیت‌های بندری کشور برای انطباق با معماری جدید حمل و نقل دریایی جهان توسعه یابد. در این میان احداث یک بندر مادر جدید که با ویژگی‌ها و اقتضائات آینده حمل و نقل دریایی جهان منطبق باشد، ضروری است. در این راستا احداث بندر جدید در منطقه زراباد واقع در دریای عمان، بین بندر جاسک و چابهار، یا توسعه بندرهای جاسک و چابهار با قابلیت رفت و آمد و پهلوگیری کشتی‌های بزرگ به‌عنوان راهکاری برای حفظ و تقویت نقش جمهوری اسلامی ایران در آینده تجارت منطقه‌ای و جهانی پیشنهاد شده است. خلاصه تحلیل عوامل داخلی و خارجی که منجر به پیشنهاد این طرح راهبردی شده در جدول شماره (۴) ارائه شده است.

جدول شماره (۴). پیشنهاد طرح راهبردی توسعه بندر مادر در سواحل دریای عمان با استفاده از تجزیه و تحلیل

SWOT

فرصت‌ها	نقاط قوت	طرح راهبردی
<ul style="list-style-type: none"> - تغییر الگوی جهانی حمل و نقل دریایی از نقطه به نقطه به شبکه کانونی - همسایه‌های محصور در خشکی - فرصت ترانزیت منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای کالا - جذابیت‌های دریای عمان نسبت به خلیج فارس از نظر مسافت و بیمه حمل و نقل دریایی - تنش و بی‌ثباتی کمتر دریای عمان در مقایسه با خلیج فارس 	<ul style="list-style-type: none"> - قرار گرفتن در مسیر مبادلات اقتصادی شمال-جنوب و نزدیکی به بازارهای هدف هند و چین - دسترسی اقیانوسی بنادر ساحلی دریای عمان - عدم وابستگی به تنگه هرمز - همسایگی با افغانستان - امکان استفاده از مزایای قانونمند مناطق آزاد - دسترسی مستقیم و فاصله کم نسبت به آسیای میانه - وجود اراضی مناسب و بدون معارض 	<p>توسعه یک بندر مادر در سواحل دریای عمان</p>

شکل شماره (۵). موقعیت تقریبی سه مگا پورت پیشنهادی



نظر به تأکید و توجه کشورهای منطقه به توسعه بنادر بزرگ و سرعت عمل آنها در این زمینه، تسریع در فرایند توسعه این بنادر برای از دست ندادن فرصت‌های آتی، ضروری به نظر می‌رسد. این بنادر به‌عنوان یکی از مهم‌ترین نقاط تجاری کشور علاوه بر رونق و رشد اقتصادی، نقش مهمی در حفظ و توسعه تمدن این مناطق و به‌طور خاص، تمدن مکران ایفا خواهند کرد. برخورداری از زیرساخت‌های بندری مناسب یا قابل توسعه، موقعیت دریایی مناسب برای تخلیه و بارگیری کشتی‌های بزرگ، دسترسی یا امکان توسعه پس‌کرانه‌های ریلی و جاده‌ای، وجود زمینه مناسب از نظر اراضی مناسب برای توسعه، برخورداری نسبی از جمعیت و نیروی انسانی مناسب، و استعداد این بنادر برای بهره‌برداری از مزیت‌های بندر مادر در توسعه سایر بخش‌ها (مانند گردشگری، ترانزیت، مبادله انرژی و...) مبنای پیشنهاد این گزینه‌ها برای ایجاد بندرهای مادر در سواحل مکران بوده‌اند.

۲-۱-۲-۴. تسریع در توسعه مسیر ریلی چابهار-مشهد

با توجه به منافع اقتصادی، سیاسی و امنیتی ترانزیت و با در نظر گرفتن موقعیت منحصربه‌فرد کشور، اتخاذ راهکارهایی برای بهره‌برداری بیشتر از این ظرفیت خدادادی ضروری است. این پتانسیل در مناطق شرق و جنوب شرق کشور به‌خوبی

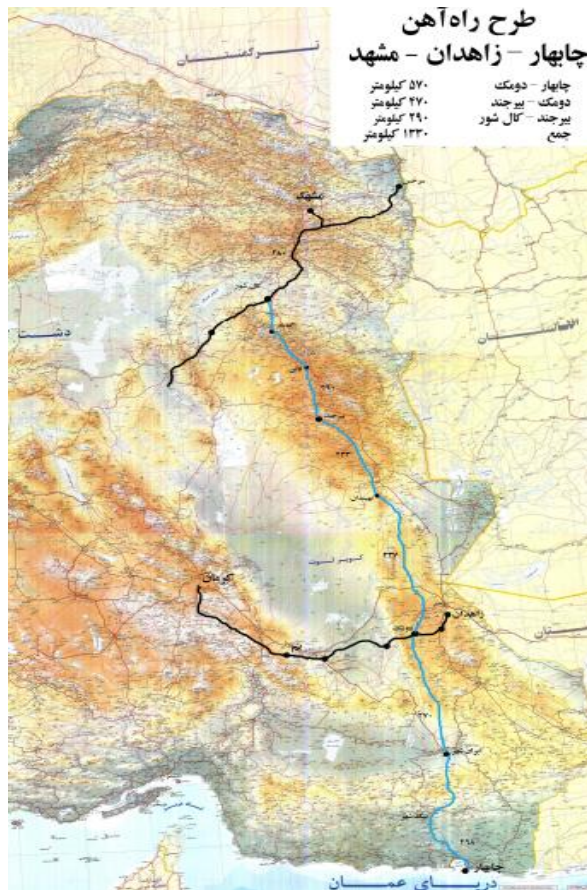
وجود داشته، اما در سال‌های گذشته مورد کم‌توجهی قرار گرفته است. به‌طور خلاصه مهم‌ترین اهداف توسعه ترانزیت و حمل‌ونقل در شرق کشور عبارتند از:

- افزایش نقش و سهم کشور در ترانزیت کالا و حمل‌ونقل بین‌المللی؛
- افزایش سهم بندر چابهار در بازرگانی داخلی و خارجی و ترانزیت کالا؛
- ارتقای عملکرد بندر چابهار و تلاش برای تبدیل آن به کانون فعال منطقه‌ای؛
- ارتقای نقش منطقه آزاد چابهار؛
- ارتقای نقش بندر جاسک؛
- 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؛
- ارتقای نقش و عملکرد منطقه آزاد چابهار در توسعه ملی و منطقه‌ای؛
- کاهش فعالیت‌های غیررسمی اقتصادی و جلوگیری از قاچاق.

بندر چابهار به‌عنوان یکی از مهم‌ترین بندرهای ساحلی دریای عمان از قابلیت‌ها و مزایای منحصربه‌فردی برخوردار است که از آن جمله می‌توان به عدم وابستگی به تنگه هرمز، فاصله کم با افغانستان در مقایسه با بندرهای رقیب، برخورداری از دسترسی اقیانوسی، قابلیت واردات، صادرات، و صادرات دوباره کالا، برخورداری از کوتاه‌ترین مسیر دسترسی کشورهای آسیای میانه به آب‌های آزاد و قرار گرفتن در مسیر مرادوات اقتصادی شبه‌قاره هند و روسیه اشاره کرد. به‌علاوه ایجاد بازارهای مصرف جدید در کشورهای CIS، افغانستان و عراق ظرفیت بالایی برای ایفای نقش فعال بندر چابهار در تجارت منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای ایجاد کرده است. هزینه کمتر بیمه دریایی دریای عمان نسبت به خلیج فارس، به‌عنوان یک مزیت رقابتی برای بندرهای موجود در سواحل دریای عمان، یکی از عواملی است که سرمایه‌گذاری برای توسعه بندرهای چابهار و جاسک را توجیه می‌کند؛ بنابراین توسعه ظرفیت ترانزیتی کشور از طریق بندر چابهار یکی از مهم‌ترین زمینه‌های رشد و رونق در سواحل مکران به‌شمار می‌آید. به این منظور لازم است علاوه بر توسعه ظرفیت‌های حمل‌ونقل دریایی و خدمات بندری چابهار، پس‌کرانه‌های مناسبی برای اتصال این بندر به بنادر کشورهای همسایه شرقی و شمال شرقی ایجاد شود. با توجه به مزیت‌های منحصربه‌فرد حمل‌ونقل ریلی برای جابجایی بارهای انبوه ترانزیتی،

افزایش شتاب در توسعه راه آهن، یک ضرورت بزرگ محسوب می شود. با تقویت زیرساخت های جاده ای و اجرایی شدن طرح راه آهن چابهار-مشهد می توان مسیر جدیدی به سمت دریا های آزاد جنوب علاوه بر مسیرهایی که از بندرعباس شروع و یا به آن ختم می شوند، ایجاد کرد. مسیر چابهار گر چه طول مسیر را نسبت به مسیرهای مشابه (نظیر بندر انزلی بندرعباس) طولانی می کند، ولی به لحاظ دسترسی بهتر کشورهای آسیای میانه، خارج بودن از محدوده تنگه استراتژیک هرمز و کاهش فاصله حمل دریایی، قابل توجه است. البته این مسیر هنوز رسماً جزء کریدور شمال-جنوب محسوب نمی شود.

شکل شماره (۶). مسیر راه آهن چابهار-زاهدان-مشهد



ضمن برقراری ارتباط ریلی چابهار با مشهد لازم است این بندر به عنوان پل ارتباط

تجاری بین جنوب شرق آسیا با آسیای میانه توسعه داده شود. راه آهن چابهار-مشهد به عنوان یک پس کرانه مناسب می تواند ارتباط این بندر را با شمال شرق کشور و از آنجا با کشورهای آسیای میانه برقرار کند. با توجه به اینکه بندر چابهار نزدیک ترین بندر ایران به آب های آزاد و بین المللی است، توسعه آن می تواند موجب ایفای نقش مؤثرتر کشورمان در ترانزیت منطقه ای شود.

مسیر ترانزیتی چابهار-مشهد، تأثیرهای ارزشمندی از لحاظ عدالت اجتماعی، اشتغال زایی، تولید درآمد و به طور کلی توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی شرق و جنوب شرق کشور خواهد داشت که این امر خود می تواند زمینه ساز امنیت پایدار در این مناطق باشد. توسعه ترانزیت در منطقه شرق و جنوب شرق کشور، با ایجاد رونق و تحرک اقتصادی، بر رشد شاخص های امنیتی منطقه تأثیر مثبتی خواهد داشت. از آنجا که توسعه بندرها و مسیرهای رقیب می تواند نقش مسیر ترانزیتی چابهار-مشهد را تا حدود زیادی خنثی کند، تسریع در توسعه بندر چابهار و استفاده از ظرفیت های محور ترانزیتی شرق ضروری است. جدول شماره (۵)، تحلیل عوامل داخلی و خارجی که منجر به پیشنهاد این طرح شده است را به طور خلاصه نشان می دهد. همان گونه که در این جدول دیده می شود، این طرح امکان استفاده از نقاط قوت برای بهره گیری از فرصت های مرتبط موجود را فراهم می کند.

جدول شماره (۵). پیشنهاد طرح راهبردی توسعه سرمایه گذاری در مسیر ریلی چابهار-مشهد

فرصت ها	نقاط قوت	طرح راهبردی
<ul style="list-style-type: none"> - همسایه های محصور در خشکی - فرصت ترانزیت منطقه ای و فرامنطقه ای کالا - تغییر الگوی جهانی حمل و نقل دریایی از نقطه به نقطه به شبکه کانونی - جذابیت های دریای عمان نسبت به خلیج فارس از نظر مسافت و بیمه حمل و نقل دریایی - تنش و بی ثباتی کمتر دریای عمان در مقایسه با خلیج فارس - ایجاد بازارهای مصرف جدید در کشورهای CIS و افغانستان 	<ul style="list-style-type: none"> - قرار گرفتن در مسیر مبادلات اقتصادی شبه قاره هند و روسیه - نزدیکی به بازارهای هدف هند و چین - دسترسی اقیانوسی بندرهای ساحلی دریای عمان - عدم وابستگی به تنگه هرمز - فاصله کم با افغانستان در مقایسه با مسیرهای رقیب - امکان استفاده از مزایای قانونمند مناطق آزاد - دسترسی مستقیم و فاصله کم نسبت به آسیای میانه - وجود اراضی مناسب و بدون معارض - قابلیت بندر چابهار برای واردات، صادرات و صادرات دوباره کالا 	<ul style="list-style-type: none"> توسعه سرمایه گذاری در مسیر ریلی چابهار-مشهد

۲-۴-۲-۴. طرح های راهبردی برای توسعه بر مبنای زنجیره تولید و انتقال نفت و گاز

۲-۴-۲-۴-۱. توسعه ظرفیت ترانزیت انرژی از شرق کشور

رشد تولید انرژی در کشورهای آسیای میانه به ویژه قزاقستان و ترکمنستان از یک سو، و رشد تقاضای انرژی در هند و کشورهای جنوب شرق آسیا از سوی دیگر، نفت و

گاز را به‌عنوان یکی از مهم‌ترین محورهای توسعه بنادر و سواحل مکران مطرح می‌کند. افزایش ذخایر و تولید نفت و گاز در منطقه آسیای میانه و رقابت هند و چین به‌عنوان دو مصرف‌کننده بزرگ انرژی در تأمین نیازهای خود از این منطقه، فرصت مناسبی را برای نقش‌آفرینی جمهوری اسلامی ایران در ترانزیت بین‌المللی انرژی ایجاد کرده است. به‌دلیل دسترسی بهتر، مناطق شرق و جنوب شرقی کشور و بندرهای ساحلی دریای عمان مناسب‌ترین گزینه برای ترانزیت انرژی آسیای میانه به‌شمار می‌روند.

۱-۱-۲-۴. پیگیری احداث خط لوله نفتی نکا-جاسک

جدول شماره (۶). پیشنهاد طرح راهبردی احداث خط لوله نفتی نکا-جاسک با استفاده از تجزیه و تحلیل

SWOT

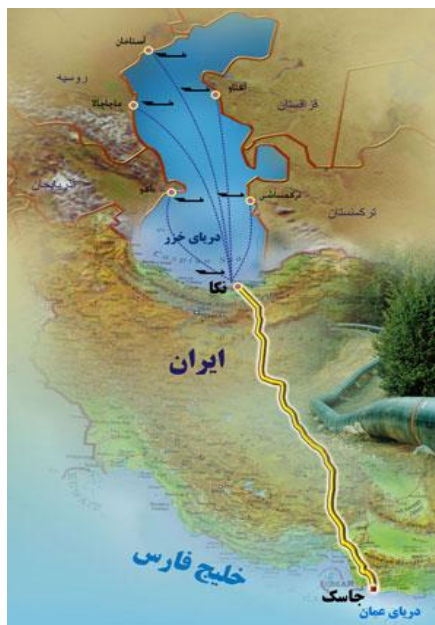
فرصت‌ها	نقاط قوت	طرح راهبردی
<ul style="list-style-type: none"> -جذابیت‌های دریای عمان نسبت به خلیج فارس از نظر مسافت و بیمه حمل‌ونقل دریایی -تنش و بی‌ثباتی کمتر دریای عمان در مقایسه با خلیج فارس -رشد تولید انرژی در کشورهای آسیای میانه به‌ویژه قزاقستان و ترکمنستان -رشد تقاضای انرژی در هند و کشورهای جنوب شرق آسیا 	<ul style="list-style-type: none"> -دسترسی اقیانوسی بنادر ساحلی دریای عمان -عدم وابستگی به تنگه هرمز -دسترسی مستقیم و فاصله کم نسبت به آسیای میانه 	<ul style="list-style-type: none"> پیگیری احداث خط لوله نفتی نکا-جاسک

جمهوری قزاقستان برای افزایش میزان تولید نفت خام خود به حدود ۴ میلیون بشکه برنامهریزی کرده و پیش‌بینی می‌شود به یکی از تولیدکنندگان بزرگ نفت خام در منطقه آسیای میانه تبدیل شود. شرایط ایجادشده، فرصت مناسبی را برای بهره‌برداری از ظرفیت ترانزیت نفت خام از مسیر ایران و گذرنده از مناطق جنوب شرق و شرق کشور ایجاد می‌کند. مسیر ترانزیتی ایران، مناسب‌ترین مسیر برای تأمین انرژی موردنیاز هند و کشورهای شرق و جنوب شرق آسیا است که با توجه به فعالیت مسیرهای رقیب، لازم است ظرفیت ترانزیت انرژی از مناطق شرق کشور، توسعه یابد. به این منظور پیگیری و تسریع در طرح انتقال نفت خام از طریق خط لوله نکا-جاسک برای ترانزیت نفت تولیدی کشورهای حاشیه دریای خزر پیشنهاد می‌شود.

این طرح با هدف ایجاد ظرفیت انتقال نفت خام کشورهای حوزه دریای خزر از تأسیسات موجود نکا به بازارهای جهانی از طریق احداث خط لوله به قطر ۴۸ و ۴۲ اینچ و به طول تقریبی ۱۵۵۱ کیلومتر و با ظرفیت حدود یک میلیون بشکه در روز انجام

می‌شود. هدف از اجرای طرح خط لوله نکا-جاسک، انتقال نفت خام کشورهای حوزه دریای خزر به دریای عمان است. در واقع نفت کشورهای حاشیه خزر از بندر نکا در جنوب دریای خزر به پالایشگاه‌های داخلی منتقل و مصرف می‌شود. در مقابل، ایران نیز به همان میزان نفت خام در خلیج فارس در اختیار این کشورها قرار می‌دهد. با ساخت این خط لوله، زمینه برای ساخت پالایشگاه‌های نفت، کارخانه‌های قیر و روغن‌سازی در سطح منطقه چابهار نیز فراهم می‌شود. این خط لوله از پنج استان هرمزگان، کرمان، یزد، سمنان و مازندران عبور خواهد کرد. احداث خط لوله انتقال نفت خام نکا-جاسک و تأسیسات مربوط به آن در راستای طرح‌های توسعه و بهره‌برداری از میدان‌های جدید نفت خام کشورهای حوزه دریای خزر به‌ویژه میدان نفتی کشگان، با ظرفیت تولید ۱/۵ میلیون بشکه در روز- در ارتقای موقعیت ژئوپلیتیکی، افزایش امنیت و منافع ملی ایران از اهمیت بالایی برخوردار است. اجرای این طرح علاوه بر تولید درآمد برای کشور، موقعیت ایران را از نظر معادلات سیاسی و امنیتی در منطقه تقویت می‌کند. در چنین شرایطی، توسعه این بندر با پس‌کرانه مناسب آن می‌تواند جاسک را به‌عنوان یک بندر نفتی مهم مطرح کند. تحلیل‌های مرتبط با این طرح در جدول شماره (۶) نشان داده شده است.

شکل شماره (۷). نمایی کلی از مسیر خط انتقال نکا-جاسک



پیشتر اشاره شد که سطح تولیدات انرژی کشورهای آسیای میانه در سال‌های آینده به میزان قابل توجهی افزایش خواهد یافت. ترکمنستان که در سال‌های اخیر جهش بزرگی در ذخایر اثبات‌شده گاز طبیعی خود داشته، با ارتقای سطح تولید و صادرات گاز به دنبال تقویت نقش خود در بازار گاز جهان است. در پایان سال ۲۰۱۴ سهم این کشور از کل ذخایر گازی جهان برابر ۹/۳ درصد^۱ بوده، در حالی که این سهم در پایان سال ۲۰۱۰ تنها ۴/۳ درصد^۲ بوده است. ترکمنستان که مهم‌ترین کشور در حوزه آسیای میانه به لحاظ برخورداری از منابع گاز طبیعی می‌باشد، پس از استقلال از اتحاد جماهیر شوروی سابق، به دلیل عدم دسترسی به بازارهای مصرف، تاکنون برای صادرات گاز طبیعی خود به بازارهای اروپایی متکی و به روسیه وابسته بوده است. در سال‌های گذشته این کشور راهبرد متنوع‌سازی مسیرهای صادرات گاز طبیعی خود به بازارهای مصرف را در دستورکار قرار داده و این مسئله، فرصت ارزشمندی برای ایران محسوب می‌شود.

از سوی دیگر، با توجه به رابطه معنادار میان سهم کشورها از ذخایر و سهم آنها از تجارت گاز طبیعی و وجود ظرفیت‌های تولید و صادرات گاز در ایران، به اعتقاد صاحب‌نظران با توجه به سهم ۱۵ درصدی ایران از ذخایر گازی جهان، دستیابی به سهم ۱۵ درصدی از صادرات گاز جهان، یک الزام استراتژیک محسوب می‌شود. با بالفعل کردن تمام توانمندی‌های بالقوه ایران برای تولید و صادرات گاز طبیعی، ایران قادر خواهد بود میزان صادرات گاز خود به بازارهای جهانی را به حدود ۱۹۰ میلیارد متر مکعب در سال (۹۵bcm) از طریق خطوط لوله و ۹۵bcm (به صورت LNG) برساند. این رقم معادل ۱۵ درصد صادرات گاز جهان در افق ۲۰۳۵ و کل گازی است که در افق ۲۰۳۵ برای منطقه خاورمیانه برآورد شده است.

شکل شماره (۸). نمایی کلی از طرح انتقال گاز سرخس-جاسک



بر این اساس، طرح احداث خط لوله انتقال گاز طبیعی سرخس-جاسک از اهمیت استراتژیک برخوردار است. این سیاست به دلیل وجود مشتریان متعدد در جنوب دریای عمان و خلیج فارس و حوزه جنوب شرق آسیا برای گاز ترکمنستان از گزینه‌های مطلوب برای ترکمنستان نیز محسوب می‌شود. با توجه به موقعیت جغرافیایی کشورهای آسیای میانه نسبت به بازارهای بزرگ مصرف و به‌ویژه هند، فرصت ترانزیتی ارزشمندی برای جمهوری اسلامی ایران فراهم می‌شود که باید برای بهره‌برداری از آن، زیرساخت‌های موردنیاز را فراهم کرد؛ هرچند هماهنگی بین وزارت نفت و دستگاه دیپلماسی کشور در جلب مشارکت، همکاری و تضمین مقیاس اقتصادی جریان انتقال گاز این کشورها ضروری است.

پیگیری و تسریع در اجرای این طرح برای ترانزیت گاز آسیای میانه به دریای عمان علاوه بر عواید ارزشمند اقتصادی و سیاسی که از محل ترانزیت نصیب کشورمان می‌کند، می‌تواند فرصتی مناسب برای توسعه بندر جاسک باشد. جدول شماره (۷) تحلیل‌های مربوط به این طرح را نشان می‌دهد.

جدول شماره (۷). پیشنهاد طرح راهبردی احداث خط لوله انتقال گاز سرخس-جاسک با استفاده از تجزیه و تحلیل

SWOT

فرصت‌ها	نقاط قوت	طرح راهبردی
<p>- جذابیت‌های دریای عمان نسبت به خلیج فارس از نظر مسافت و بیمه حمل و نقل دریایی</p> <p>- تنش و بی‌ثباتی کمتر دریای عمان در مقایسه با خلیج فارس</p> <p>- رشد تقاضای انرژی در هند و کشورهای جنوب شرق آسیا</p> <p>- رشد سریع سهم ترکمنستان از بازار گاز جهان</p> <p>- وابستگی ترکمنستان به روسیه برای صدور گاز تولیدی خود به بازارهای اروپایی و در نتیجه تلاش این کشور برای متنوع‌سازی مسیرهای صادرات گاز طبیعی</p> <p>- مشتریان متعدد در جنوب دریای عمان و خلیج فارس و حوزه جنوب شرق آسیا و شبه‌قاره هند برای گاز ترکمنستان</p>	<p>- دسترسی اقیانوسی بندر ساحلی دریای عمان</p> <p>- عدم وابستگی به تنگه هرمز</p> <p>- دسترسی مستقیم و فاصله کم نسبت به آسیای میانه</p>	<p>پیگیری احداث خط لوله انتقال گاز سرخس-جاسک</p>

۲-۲-۴. احداث انبار نفت جاسک و چابهار در راستای تقویت توان ذخیره‌سازی کشور

بر اساس قانون برنامه پنجم توسعه لازم است ظرفیت ذخیره‌سازی نفت خام کشور تا پایان برنامه، به ۱۰۰ میلیون بشکه افزایش یابد. ۲۰ میلیون بشکه از این ظرفیت در بندر جاسک و ۲۰ میلیون بشکه در بندر چابهار ایجاد خواهد شد. هم‌اکنون ده‌ها کشتی اجاره‌ای به‌عنوان مخزن شناور برای ذخیره نفت خام مورد استفاده قرار می‌گیرد. در طول سال‌های گذشته، هر سال بیش از ۳۰۰ میلیون دلار هزینه اجاره کشتی برای ذخیره‌سازی نفت خام پرداخت شده که در شرایط فعلی و پس از اعمال تحریم‌های اخیر، این هزینه به‌شدت افزایش یافته است. ساخت انبار نفتی در بندرهای جاسک و چابهار از جمله طرح‌هایی است که علاوه بر افزایش ظرفیت ذخیره‌سازی نفت خام در کشور و کاهش این بار هزینه‌ای، نقش مؤثری در توسعه جاسک به‌عنوان یک بندر نفتی ایفا خواهد کرد. احداث خط لوله نفتی نکا-جاسک برای ترانزیت نفت خام آسیای مرکزی به سواحل دریای عمان و ساخت مخزن‌های نفتی در بندر جاسک، این بندر را به‌عنوان یک بندر مهم نفتی در ساحل دریای عمان مطرح خواهد کرد. تحلیل‌های مربوط به این طرح که با تلفیق نقاط قوت و فرصت‌ها انجام شده در جدول شماره (۸) ارائه شده است.

جدول شماره (۸). پیشنهاد طرح راهبردی احداث انبار نفت جاسک و چابهار در راستای تقویت توان

ذخیره‌سازی کشور

فرصت‌ها	نقاط قوت	طرح راهبردی
<p>جذابیت‌های دریای عمان نسبت به خلیج فارس از نظر مسافت و بیمه حمل‌ونقل دریایی</p> <p>تنش و بی‌ثباتی کمتر دریای عمان در مقایسه با خلیج فارس</p> <p>رشد تقاضای انرژی در هند و کشورهای جنوب شرق آسیا</p> <p>الزام قانونی برای توسعه ظرفیت ذخیره‌سازی نفت خام در برنامه پنجم توسعه</p> <p>عدم برخورداری کشورهای افغانستان و پاکستان به‌عنوان دو همسایه بزرگ شرقی از پالایشگاه‌های نفت خام</p>	<p>دسترسی اقیانوسی بندر ساحلی دریای عمان</p> <p>عدم وابستگی به تنگه هرمز برای صادرات نفت خام کشور</p> <p>وجود اراضی مناسب و بدون معارض</p>	<p>احداث انبار نفت جاسک و چابهار در راستای تقویت توان ذخیره‌سازی کشور</p>

۴-۲-۲-۳. تکمیل طرح نیمه تمام محرم

تکمیل طرح نیمه‌تمام محرم که پیش از این و در زمان جنگ تحمیلی برای انتقال نفت خام از شمال خلیج فارس به بندر جاسک برای حفظ جریان صادرات نفت خام کشور در دست احداث قرار گرفته بود، از دیگر پیشنهادهای این مقاله است. اجرای این طرح در آن زمان تا بندر لنگه انجام و پس از آن با توجه به پایان جنگ و تغییر شرایط، متوقف شد. هم‌اکنون این خط برای انتقال آب مورد استفاده قرار می‌گیرد. با توجه به اینکه احداث خطوط لوله ترانزیت نفت خام بیش از گذشته مورد توجه کشورهای منطقه خلیج فارس قرار گرفته و جمهوری اسلامی ایران برخورداری اندکی از این خطوط دارد، پیشنهاد می‌شود ادامه این خط با عنوان «طرح ربع» تا بندر جاسک احداث شود. تکمیل این خط در کنار ایجاد ظرفیت جدید ذخیره‌سازی نفت خام در انبار نفت جاسک علاوه بر کمک به رونق اقتصادی این بندر و مناطق اطراف، وابستگی جمهوری اسلامی ایران به تنگه هرمز را برای صادرات نفت خام تا حدود زیادی برطرف می‌کند. رفع وابستگی به تنگه هرمز برای صادرات بخش عمده‌ای از نفت خام کشور، با توجه به ملاحظات سیاسی و امنیتی، اهمیت زیادی دارد. تحلیل‌های مربوط به این طرح راهبردی در جدول شماره (۹) ارائه شده است.

جدول شماره (۹). طرح راهبردی تکمیل طرح نیمه تمام محرم

فرصت‌ها	نقاط قوت	طرح راهبردی
<p>جذابیت‌های دریای عمان نسبت به خلیج فارس از نظر مسافت و بیمه حمل‌ونقل دریایی</p> <p>تنش و بی‌ثباتی کمتر دریای عمان در مقایسه با خلیج فارس</p> <p>رشد تقاضای انرژی در هند و کشورهای جنوب شرق آسیا</p> <p>عدم برخورداری کشورهای افغانستان و پاکستان به‌عنوان دو همسایه بزرگ شرقی از پالایشگاه‌های نفت خام</p>	<p>دسترسی اقیانوسی بندرهای ساحلی دریای عمان</p> <p>عدم وابستگی به تنگه هرمز برای صادرات نفت خام کشور</p> <p>وجود زیرساخت نیمه‌آماده</p>	<p>تکمیل طرح نیمه‌تمام محرم</p>



۴-۲-۲-۴. صادرات گاز به عمان

خط لوله هفتم شبکه سراسری گاز کشور به قطر ۵۶ اینچ از شرق عسلویه آغاز و به استان هرمزگان و پالایشگاه سرخون متصل، و گاز تولیدی از پارس جنوبی را به استان‌های هرمزگان، سیستان و بلوچستان و کرمان انتقال می‌دهد. همچنین صادرات گاز طبیعی به شبه‌قاره هند و پاکستان هدف دیگر احداث این خط انتقال به‌شمار می‌رود. علاوه بر مأموریت‌های بالا با ایجاد انشعاب مناسب از این خط به مقصد جاسک، از ظرفیت خط هفتم شبکه سراسری انتقال گاز برای صادرات گاز به عمان استفاده خواهد شد. منطقه جاسک، نزدیک‌ترین فاصله دریایی با کشور عمان را دارد و مناسب‌ترین مسیر برای صادرات گاز به این کشور محسوب می‌شود. جدول شماره (۱۰)، تحلیل‌های مربوط به این طرح راهبردی را نشان می‌دهد. همان‌گونه که مشاهده می‌شود، این طرح امکان به‌خدمت گرفتن نقاط قوت را برای استفاده از فرصت‌های موجود در منطقه فراهم می‌کند.

جدول شماره (۱۰). طرح راهبردی صادرات گاز به عمان

فرصت‌ها	نقاط قوت	طرح راهبردی
<p>- تنش و بی‌ثباتی کمتر دریای عمان در مقایسه با خلیج فارس</p> <p>- تقاضای انرژی در کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس</p> <p>- زیرساخت خط لوله هفتم شبکه سراسری انتقال گاز</p>	<p>- دسترسی آقیانوسی بنادر ساحلی دریای عمان</p> <p>- عدم وابستگی به تنگه هرمز</p> <p>- فاصله دریایی اندک جاسک با کشور عمان</p>	<p>صادرات گاز به عمان</p>

۴-۲-۲-۵. توسعه قطب سوم و چهارم صنایع پتروشیمی در بندرهای چابهار و جاسک

یکی از مزیت‌های اصلی اقتصاد ایران، توسعه صنایع پتروشیمی است که با توجه به دارا بودن منابع عظیم گاز، پتروشیمی بر پایه گاز طبیعی فرصت‌های رقابتی ارزشمندی را برای جمهوری اسلامی ایران فراهم می‌کند؛ بنابراین ایجاد شیمی‌شهرها در همسایگی مناطق گازی یا خطوط اصلی گاز، این فرصت طبیعی را از حالت بالقوه به بالفعل تبدیل می‌کند. در مناطق متعددی از کشور می‌توان شیمی‌شهرها را احداث کرد. منطقه‌های چابهار و جاسک از جمله مهم‌ترین این مناطق هستند. برای احداث قطب‌های جدید پتروشیمی در چابهار و جاسک، خط لوله انتقال اتان از منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس (عسلویه) در امتداد مسیر ساحلی با ظرفیت ۴ میلیون تن در سال پیش‌بینی شده است. ضروری است این خط تا بندر جاسک با ظرفیت ۴/۵

میلیون تن احداث شود و پس از آن تا چابهار، قطر لوله به صورت تلسکوپی برای انتقال ۳ میلیون تن اتان در سال کاهش یابد. تبدیل اتان به اتیلن (اتان کراکر^۱) در قطب‌های پتروشیمی جاسک و چابهار انجام خواهد شد.

ایجاد قطب‌های پتروشیمی در بندرهای جاسک و چابهار با حمایت‌های دولت و ارائه تسهیلات از محل صندوق توسعه ملی می‌تواند به‌عنوان یکی از نیروهای محرکه توسعه منطقه مکران عمل کند.

جدول شماره (۱۱). طرح راهبردی توسعه قطب سوم و چهارم صنایع پتروشیمی در بندرهای چابهار و جاسک

فرصت‌ها	نقاط قوت	طرح راهبردی
<p>-جاذبیت‌های دریای عمان نسبت به خلیج فارس از نظر مسافت و بیمه حمل‌ونقل دریایی</p> <p>-تنش و بی‌ثباتی کمتر دریای عمان در مقایسه با خلیج فارس</p> <p>-مصوب هیئت وزیران مبنی بر انتخاب منطقه چابهار به‌عنوان قطب آتی توسعه صنعت پتروشیمی</p> <p>-زیرساخت خط لوله هفتم شبکه سراسری انتقال گاز</p>	<p>-دسترسی اقیانوسی بندرهای ساحلی دریای عمان</p> <p>-عدم وابستگی به تنگه هرمز</p> <p>-وجود اراضی مناسب و بدون معارض</p>	<p>توسعه قطب سوم و چهارم صنایع پتروشیمی در بندرهای چابهار و جاسک</p>

۱-۵-۲-۴. توسعه صنایع پتروشیمی در چابهار

در خلال برنامه‌های توسعه گذشته، قطب‌های صنعت پتروشیمی در بندر امام خمینی (ره) با استفاده از قابلیت‌های منطقه ویژه اقتصادی و در عسلویه با استفاده از قابلیت‌های منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس احداث شده‌اند. هم‌اکنون نیز شرکت ملی صنایع پتروشیمی در حال توسعه بندر شهید بهشتی چابهار به‌عنوان یک هاب پتروشیمی در کشور و منطقه است. انتخاب منطقه چابهار به‌عنوان قطب آتی توسعه صنعت پتروشیمی و مطالعه و بررسی امکان‌سنجی انتقال گاز اتان پارس جنوبی به چابهار در نشست ۱۳۹۰/۱/۲۴ هیئت وزیران در مرکز استان سیستان و بلوچستان به تصویب رسید. متان (گاز طبیعی)، خوراک موردنیاز برای تولید فراورده‌هایی مانند متانول، اوره، آمونیاک، و MTP، و اتان، خوراک موردنیاز برای تولید فراورده‌هایی مانند اتیلن و پلی‌اتیلن است. اتان موردنیاز صنایع پتروشیمی مستقر در این بندر از طریق انشعاب ایرانشهر-چابهار خط لوله هفتم شبکه سراسری انتقال گاز، متان موردنیاز از طریق خط لوله صلح، و میعانات گازی موردنیاز از طریق حمل دریایی از عسلویه تأمین خواهد شد. همچنین همان‌گونه که گفته شد، یک خط مستقل از

1. EthaneCracker

عسلویه به چابهار، اتان مورد نیاز صنایع پتروشیمی مستقر در این منطقه را تأمین خواهد کرد. به‌طور کلی مزایای زیر را می‌توان برای توسعه صنایع پتروشیمی در چابهار برشمرد:

- امکان توسعه صنعت پتروشیمی در خارج از تنگه هرمز (ضرورت استراتژیک برای توسعه استان‌های مرزی و افزایش امنیت ملی)؛
- توسعه متوازن صنعت پتروشیمی در کشور؛
- نزدیکی به بازارهای هدف (هند، چین، و آسیای میانه)؛
- وجود اراضی مناسب و بدون معارض؛
- وجود دو بندر در حال توسعه، فرودگاه، راه‌آهن (در دست احداث)، بیمارستان، دانشگاه، و اماکن رفاهی مناسب؛
- امکان استفاده از مزایای قانونمند مناطق آزاد.

همچنین صنایع پایین‌دستی پیشنهادی در این منطقه شامل تولید محصولات از قبیل ملامین، رزین ملامین فرمالدئید، اوره فرمالدئید، فنل فرمالدئید، پارا فرمالدئید، پلی استال، اسید استیک، 2EH، VAM، اکریلو نیتریل، EPDM، اکسید پروپیلن، فنل / استون، متیل متا کریلات، اکریلات‌ها، و پلی‌ال خواهد شد.

۲-۵-۲-۴. توسعه صنایع پتروشیمی در جاسک

خط لوله هفتم شبکه سراسری گاز کشور به قطر ۵۶ اینچ از شرق عسلویه آغاز و به استان هرمزگان و پالایشگاه سرخون متصل شده و گاز تولیدی از پارس جنوبی را به استان‌های هرمزگان، سیستان و بلوچستان و کرمان انتقال می‌دهد. انشعابی که از این خط به مقصد جاسک با هدف صادرات گاز به کشور عمان احداث می‌شود، بستری مهم را برای توسعه صنایع پتروشیمی فراهم خواهد کرد. یک خط لوله دریایی، گازی را که از طریق این انشعاب به جاسک می‌رسد، به کشور عمان منتقل خواهد کرد. اجرای طرح انتقال گاز به جاسک از سرخس نیز فرصت مناسبی را برای احداث صنایع پتروشیمی در جاسک ایجاد می‌کند. همچنین پیشتر درباره احداث یک خط مستقل انتقال اتان از عسلویه با ظرفیت انتقال سالانه ۴/۵ میلیون تن تا جاسک و ۳ میلیون تن تا چابهار بحث شد.

۴-۲-۲-۶. احداث پالایشگاه نفت خام

احداث پالایشگاه‌های نفت خام در مناطق جاسک و چابهار از دیگر محورهای پیشنهادی در این پژوهش است که در ادامه به آنها پرداخته می‌شود. تأمین نیاز مناطق شرقی کشور به فراورده‌های نفتی، تقویت صادرات، ایجاد رونق اقتصادی، اشتغال‌زایی، جذب نیروی کار متخصص، ارتقای سطح امنیت و... از منافع سرمایه‌گذاری برای احداث پالایشگاه نفت خام در این مناطق محسوب می‌شوند.

جدول شماره (۱۲). طرح راهبردی احداث پالایشگاه نفت خام در جاسک و چابهار در بندرهای چابهار و جاسک

فرصت‌ها	نقاط قوت	طرح راهبردی
جذابیت‌های دریای عمان نسبت به خلیج فارس از نظر مسافت و بیمه حمل و نقل دریایی تنش و بی‌ثباتی کمتر دریای عمان در مقایسه با خلیج فارس رشد تقاضای انرژی در هند و کشورهای جنوب شرق آسیا عدم برخورداری کشورهای افغانستان و پاکستان به عنوان دو همسایه بزرگ شرقی از پالایشگاه‌های نفت خام	دسترسی اقیانوسی بندرهای ساحلی دریای عمان عدم وابستگی به تنگه هرمز دسترسی مستقیم و فاصله کم نسبت به آسیای میانه دسترسی مناسب به هند و چین وجود اراضی مناسب و بدون معارض	احداث پالایشگاه نفت خام در جاسک و چابهار

۴-۲-۲-۶-۱. احداث پالایشگاه نفت خام در جاسک

طرح‌هایی مانند انتقال نفت خام از نکا به جاسک، تکمیل خط انتقال نفت خام شمال خلیج فارس به بندر جاسک به نام خط محرم، و توسعه ظرفیت ذخیره‌سازی نفت خام در بندر جاسک به میزان ۲۰ میلیون بشکه از یک سو و قابلیت‌های تجارت منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای این بندر از سوی دیگر، ایجاد ظرفیت‌های پالایشگاهی جدید در این منطقه را توجیه می‌کند.

۴-۲-۲-۶-۲. احداث پالایشگاه نفت خام در چابهار

همان‌گونه که پیشتر اشاره شد، بندر چابهار به‌عنوان یکی از بنادر مهم شمال دریای عمان، موقعیت تجاری و ترانزیتی ارزشمندی داشته و از دسترسی مناسبی به کشورهای هند، چین و آسیای میانه برخوردار است. این موقعیت، فرصت مناسبی را برای توسعه ظرفیت‌های پالایشگاهی نفت خام ایجاد می‌کند. فرصت دیگر، عدم برخورداری کشورهای افغانستان و پاکستان به‌عنوان دو همسایه بزرگ شرقی از پالایشگاه‌های نفت خام است. علاوه بر این، هم‌اکنون در مناطق شرقی داخل کشور نیز پالایشگاه نفت خام فعالی وجود ندارد؛ بنابراین احداث پالایشگاه‌های جدید در این بندر و نیز بندر جاسک

که پیشتر مورد اشاره قرار گرفت، می‌تواند در تأمین نیازهای این مناطق به فراورده‌های نفتی نیز مورد استفاده قرار گیرد. خوراک نفت خام مورد نیاز این پالایشگاه‌ها از طریق انبار نفت خام پیشنهادی با ظرفیت ۲۰ میلیون بشکه و انتقال نفت خام مورد نیاز از طریق حمل و نقل دریایی، تأمین خواهد شد.

۳-۲-۴. توسعه مبتنی بر ایجاد پشتوانه‌های انسانی و اجتماعی

به‌طور قطع مهم‌ترین، یا یکی از مهم‌ترین موانع رشد و بالندگی در هر منطقه، محدودیت ظرفیت‌های اجتماعی و جذابیت اندک برای جذب و نگهداری سرمایه‌های انسانی است؛ محدودیتی که به‌شدت در سواحل مکران احساس می‌شود. سواحل جنوب و جنوب شرق کشور در امتداد دو استان هرمزگان و سیستان و بلوچستان قرار گرفته‌اند؛ استان‌هایی که به‌لحاظ ظرفیت جذب و نگهداری نیروی انسانی متخصص، دسترسی به زیرساخت‌های اقتصادی، علم و فناوری و... در زمره محروم‌ترین مناطق کشور قرار می‌گیرند. این درحالی است که دو استان بزرگ فارس و کرمان با فاصله‌ای تقریباً اندک از سواحل جنوبی قرار گرفته‌اند. پهنه استان فارس تا سال ۱۳۵۲ تا سواحل خلیج فارس امتداد داشته، اما در این سال شهرستان‌های بوشهر و دشتستان که پیش از این به‌صورت فرمانداری کل بوشهر اداره می‌شدند، در تقسیمات کشوری به استان ارتقا یافته و به‌این ترتیب مناطق حاشیه خلیج فارس که در استان فارس قرار داشت، به استان بوشهر تبدیل شده و در عمل ارتباط فارس با سواحل جنوبی قطع شد.

ایرادی که به‌الگوی تقسیمات اداری در جنوب و جنوب شرق کشور وارد است، قرار گرفتن سواحل ارزشمند خلیج فارس و دریای عمان در امتداد چند استان معدود با طول ساحل زیاد است. پیشنهاد این پژوهش درباره تقسیمات اداری جنوب کشور به‌طور کلی تغییر الگوی طولی موجود به الگوی عرضی است؛ به این معنی که تعداد استان‌های برخوردار از سواحل جنوب افزایش و طول سواحل در امتداد هر استان کاهش یابد.

جدول شماره (۱۳). طرح راهبردی اصلاح تقسیمات کشوری

تهدیدات	نقاط ضعف	طرح راهبردی
الگوی طولی تقسیمات کشوری در جنوب کشور و در نتیجه محدودیت تعداد استان‌های هم‌مرز با سواحل	-جذابیت اندک برای جذب و نگهداری نیروی انسانی متخصص -ضعف زیرساخت‌های علم و فناوری	اصلاح الگوی تقسیمات کشوری

در این راستا به طور مشخص دو پیشنهاد زیر می‌تواند با هدف توسعه سواحل جنوب و جنوب شرق کشور مورد توجه قرار گیرد:

- اتصال استان کرمان به سواحل مکران در دریای عمان با انتزاع شهرستان جاسک از استان هرمزگان و الحاق آن به استان کرمان؛
 - اتصال استان فارس به خلیج فارس با انتزاع شهرستان پارسیان (گاوبندی سابق) از استان هرمزگان و الحاق آن به استان فارس.
- با این تغییرات می‌توان ظرفیت‌های دو استان بزرگ کشور را در ابعاد صنعت، معدن، تجارت، کشاورزی، نیروی انسانی و علم و فناوری در خدمت توسعه سواحل مکران قرار داد.

۴-۲-۴. توسعه ایوان بندر بزرگ

حضور در دریای عمان و اقیانوس هند به‌عنوان لازمه ایفای نقش مقتدرانه در حفظ امنیت خلیج فارس از گذشته‌های دور مورد توجه بوده و طرح‌هایی نیز به این منظور در نیروهای مسلح تهیه شده است که از آن جمله می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- ایجاد یک پایگاه دریایی بزرگ در منطقه کنارک؛
- تجمیع پایگاه هوایی کنارک و استقرار یک تیپ زرهی از لشکر ۸۸ برای پشتیبانی از این پایگاه دریایی؛
- تهیه طرح‌های مهندسی لازم؛
- تدارک تجهیزات نظامی موردنیاز مانند ناو خارک، ناوهای کلاس کوروش^۱ و زیردریایی‌های کوسه و نهنگ؛

• قراردادهای ساخت زیردریایی با شرکت HDW آلمان و...

رویکرد خصمانه ایالات متحده موجب شد بخشی از این تدارکات در اختیار جمهوری اسلامی ایران قرار نگیرد. به‌عنوان مثال، ناوهای کلاس کوروش در حال حاضر با وجود اینکه متعلق به جمهوری اسلامی ایران است، در اختیار نیروی دریایی آمریکا قرار دارد. زیردریایی‌های کوسه و نهنگ نیز متعلق به جمهوری

1. Cyrus Class

اسلامی ایران بوده، اما در آمریکا نگهداری می‌شود. لغو قرارداد خرید ناو لارک (که هم کلاس ناو خارک بود) در سال‌های نخست پس از پیروزی انقلاب اسلامی و سر باز زدن شرکت HDW آلمان از ساخت زیردریایی‌های مورد قرارداد، نمونه دیگری از این اقدامات است.

باین‌حال، امروزه با تقویت توانمندی‌های دفاعی کشور در سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی و رشد استقلال و خودباوری در این حوزه، کشورمان از توانایی لازم برای حضور در اقیانوس هند و ایفای نقش در امنیت منطقه خلیج فارس برخوردار است. ظرفیت‌های دفاعی سواحل جنوب شرق و به‌ویژه منطقه چابهار پشتوانه ارزشمندی برای تحقق این هدف محسوب می‌شود. به این منظور احیای طرح ایران‌بندر بزرگ در چابهار برای پشتیبانی از حضور مقتدرانه جمهوری اسلامی ایران در دریای عمان و اقیانوس هند و کاهش تهدیدات ناشی از حضور نیروهای فرامنطقه‌ای پیشنهاد می‌شود. همان‌گونه که اشاره شد، مأموریت اصلی این بندر علاوه بر رونق اقتصادی در منطقه، ارتقای سطح امنیت دریای عمان و خلیج فارس و تقویت جایگاه جمهوری اسلامی ایران در این فرایند است.

جدول شماره (۱۴). طرح راهبردی توسعه ایران‌بندر بزرگ

تهدیدات	نقاط قوت	طرح راهبردی
- تنش‌های خاورمیانه - ناامنی - تجارت زیرزمینی - تهدیدات فرامرزی - حضور نیروهای فرامنطقه‌ای در آب‌های عمان	- توانمندی‌ها و زیرساخت‌های دفاعی مستقر در منطقه مکران - حضور مقتدرانه نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در آب‌های منطقه	توسعه ایران‌بندر بزرگ

نتیجه‌گیری

یکی از امتیازهای ارزشمند جغرافیایی ایران، برخورداری از طول سواحل گسترده در امتداد دو پهنه آبی مهم، یعنی خلیج فارس و دریای عمان است. با وجود اهمیت کلیدی مناطق ساحلی جنوب و جنوب شرقی، و برخورداری این مناطق از ظرفیت‌های بزرگ سیاسی و اقتصادی، در عمل بهره‌برداری کافی از این فرصت‌ها انجام نشده است. به این منظور در این پژوهش پس از برشمردن وجوه اهمیت این مناطق و نیز اشاره به بعضی از محدودیت‌ها و مشکلات موجود، چهار راهبرد اساسی برای ایجاد رونق و آبادانی در سواحل جنوب و جنوب شرقی کشور و بهره‌برداری بهتر از سواحل ارزشمند جنوبی ارائه شد و طرح‌های راهبردی مرتبط با

هریک نیز شناسایی و به تفصیل در مورد آنها بحث شد. جدول شماره (۱۴) خلاصه نتایج این پژوهش را نشان می‌دهد.

جدول شماره (۱۵). جمع‌بندی راهبردها و طرح‌های راهبردی پیشنهادشده

طرح‌های راهبردی	راهبردهای توسعه
توسعه بندر چابهار و تسریع در اجرای طرح راه‌آهن چابهار-مشهد	توسعه مبتنی بر ظرفیت‌های حمل‌ونقل و ترانزیت
ایجاد یک مگاپورت در سواحل دریای عمان (ایجاد یک بندر مادر در منطقه زراباد، یا توسعه بندر جاسک و چابهار با قابلیت تردد و پهلوگیری کشتی‌های بزرگ)	
پیگیری احداث خط لوله نفتی نکلی-جاسک	توسعه مبتنی بر صنایع نفت و گاز
ایجاد انشعاب جاسک از خط هفتم شبکه سراسری به منظور صادرات گاز به عمان	
پیگیری احداث خط لوله انتقال گاز سرخس-جاسک	
احداث انبار نفت جاسک و تقویت توان ذخیره‌سازی نفت خام کشور	
احداث انبار نفت چابهار و تقویت توان ذخیره‌سازی نفت خام کشور	
تکمیل طرح نیمه‌تمام محرم برای انتقال نفت خام به جاسک	
توسعه صنایع پتروشیمی در بندر چابهار و جاسک به عنوان قطب سوم و چهارم صنایع پتروشیمی	
توسعه ظرفیت‌های پالایشگاهی در جاسک	توسعه مبتنی بر ظرفیت‌های انسانی و اجتماعی
توسعه ظرفیت‌های پالایشگاهی در چابهار	
اصلاح الگوی تقسیمات اداری در جنوب و جنوب شرق کشور	
احیای طرح ایران بندر بزرگ در چابهار در راستای تقویت نقش جمهوری اسلامی ایران به عنوان حافظ امنیت خلیج فارس و کاهش تهدیدات ناشی از حضور نیروهای فرامنطقه‌ای	توسعه مبتنی بر توانمندی‌های دفاعی

پیش‌بینی می‌شود با اجرای راهبردها و طرح‌های پیشنهادی، ضمن ایجاد رونق اقتصادی، عمران و آبادانی، بهبود وضعیت اشتغال، تسهیل و توسعه گردشگری و...، منافع اقتصادی، سیاسی و امنیتی چشمگیری برای جمهوری اسلامی ایران فراهم شود.

منابع

الف - فارسی

- ابراهیم زاده، عیسی، کاظمی، شمس‌الله و اسکندری‌ثانی، محمد. ۱۳۹۰. «برنامه‌ریزی استراتژیک توسعه گردشگری، با تأکید بر گردشگری مذهبی (مطالعه موردی: شهر قم)»، *پژوهش‌های جغرافیای انسانی*، شماره ۷۶، صص ۱۴۱-۱۱۵.
- تقوایی، مسعود، پورعیدی‌وند، لاله و عبدالله‌زاده، مهدی. ۱۳۹۲. «برنامه‌ریزی استراتژیک توسعه مناطق نمونه گردشگری و انتخاب استراتژی‌های مناسب مبتنی بر ماتریس SWOT (مطالعه موردی: منطقه نمونه گردشگری بازفت استان چهارمحال و بختیاری)»، *نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی*، شماره ۲۰، صص ۳۰-۱۳.
- خراسانی، محمدمین. ۱۳۹۱. «تحلیل راهبردی سواحل جنوب شرق ایران با هدف ارتقای کیفیت زندگی ساحل‌نشینان»، *نخستین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران*، کد مقاله: ۱۱۲۴.
- شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور. مهر ۱۳۸۸. *خلاصه گزارش طرح راه آهن چابهار سزاهدان مشهد*.
- روحانی، حسن. ۱۳۸۹. *امنیت ملی و نظام اقتصادی ایران*، تهران: مرکز تحقیقات استراتژیک.
- سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه، ۱۳۹۴/۴/۰۹.
- عریضی، فرشید و مولایی، سید یوسف. ۱۳۹۱. «تدوین راهبردهای فرهنگی و اجتماعی توسعه پایدار و همه‌جانبه سواحل دریای مکران»، *نخستین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران*، کد مقاله: ۳۰۸۶.
- غفرانی، علی و شجاع‌قلعه دختر، راضیه. ۱۳۹۲. «جغرافیای تاریخی سرزمین مکران»، *تاریخ و فرهنگ*، شماره ۹۱، صص ۱۵۱-۱۳۳.
- فروزانی، ابوالقاسم. ۱۳۹۱. «جغرافیای تاریخی مکران»، *پژوهش‌های علوم تاریخی*، شماره ۵، صص ۱۹۰-۱۷۳.
- قنبری، ابوالفضل، سرداری، ایوب، زندکریمی، آرش و زندکریمی، شیدا. ۱۳۹۴. «راهبردهای آمایش مناطق مرزی براساس مدل‌های SWOT-AHP و (SWOT- ANP) مورد مطالعه: ۳۹



سیستان و بلوچستان)»، *مدیریت آمایش سرزمین*، دوره هفتم، شماره اول، صص ۱۶۴-۱۴۵.

قنبری، حکیمه و روستایی، شهریور. ۱۳۹۲. «بررسی اولویت‌های برنامه‌ریزی و آمایش مناطق مرزی در استان آذربایجان شرقی با به‌کارگیری مدل تحلیل شبکه (ANP)، *مدیریت آمایش سرزمین*، دوره ۵، شماره ۲، صص ۳۳۵-۳۶۰.

گزیده نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۹۰، مرکز آمار ایران. مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور؛ خلاصه گزارش برآیند مطالعات، سازمان بنادر و دریانوردی، تابستان ۱۳۸۸.

نامی، محمدحسن و محمدپور، علی. ۱۳۹۰. *جغرافیای سیاسی و نظام حقوقی آب‌های ایران (خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر)*، تهران: انتشارات سپهر.

هادی‌پور، مهرداد، پورابراهیم، شراره و خسروی، سید احمد. ۱۳۹۱. «کاربرد GIS در برنامه‌ریزی حمل‌ونقل برای تأمین امنیت در شهرهای ساحلی مکران، مطالعه موردی: چابهار»، *نخستین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران*، کد مقاله: ۱۰۵۰.

ب- انگلیسی

Bird, E. 2008. **Coastal Geomorphology: an Introduction**, University of Melbourne, Australia, Second Edition Wiley Publisher.

BP Statistical Review of World Energy, 2011.

BP Statistical Review of World Energy, June 2015.

Comino, E. and Ferretti, V. 2016. "Indicators-Based Spatial SWOT Analysis: Supporting the Strategic Planning and Management of Complex Territorial Systems", **Ecological Indicators**, No. 60, pp.1104-1117.

Catron, J., Stainback, G.A., Dwivedi, P. and Lhotka, J. M. 2013. **Bioenergy Development in Kentucky: a SWOT-ANP Analysis for Policy Econ**, pp.28, 38-43.

Ghislain, Lorthiois. 2008. "Container shipping: Impact of Megacontainer Ships on Ports in Europe and the Med", **Mareforum**, available at: http://old.mareforum.com/Marseille_Maritime_2008_papers/LORTHIOIS.pdf.

<http://maps.google.com>.

<http://www.niordc.ir/?siteid=78&siteid=78&pageid=948>.

J.W. Bull, N. Jobstvogt, A. Böhnke-Henrichs, A. Mascarenhas, N. Sitas. Baulcomb, C.K. Lambini, M. Rawlins, H. Baral, J. Zähringer, E. Carter-SilkM.V. Balzan, J.O. Kenter, T. Häyhä, K. Petz, R. Koss. 2016. "Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats: A SWOT Analysis of

the Ecosystem Services Framework, *Ecosystem Services*, No.17, pp.99-111.

Pezdevšek, S., Grošelj, P., Stirn, L.Z., Kržc, J., 2012. **The Present State and Prospects of Slovenian Private Forest Owners Cooperation within Machinery Rings Croat.** J. For. Eng. 33 (1), 105-114.

Shi, Xunpeng. 2016. "The Future of ASEAN Energy Mix: A SWOT Analysis", *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, No. 53, pp.672-680.

Yan, Xunpeng, Xia, Fangzhou, Bao, Helen X.H.. 2015. "Strategic Planning Framework for land Consolidation in China: A top-level Design Based on SWOT Analysis", *Habitat International*, No. 48, pp.6-54.

