

## نگرشی کلان بر برنامه‌ریزی و سازماندهی فضا در منطقه مکران (مطالعه موردی: چابهار)

ازیر بلوچ

دانش آموخته دکتری رشته‌ی جغرافیای سیاسی، واحد گرمسار، دانشگاه آزاد اسلامی، گرمسار، ایران

حیدر لطفی<sup>۱</sup>

دانشیار جغرافیای سیاسی و گردشگری، واحد گرمسار، دانشگاه آزاد اسلامی، گرمسار، ایران

### چکیده

منطقه مکران به دلایل جغرافیایی، سیاسی، اقتصادی و حتی فرهنگی دارای ماهیتی استراتژیک برای تحرک و توسعه نیمه شرقی کشور و در نتیجه کل ایران، برای کشورهای همجوار در منطقه و حتی برای ارتباطات اقتصادی جهانی است. با توجه به این موضوع سؤال اصلی مقاله این است دلایل فضایی موقعیت استراتژیک منطقه مکران کدام‌اند؟ نتایج این مقاله نشان می‌دهد که این منطقه به لحاظ موقعیت ارتباطی دارای یک موقعیت استثنایی است. نوار ساحلی منطقه چابهار از طرفی با نوار ساحلی هرمزگان و شمال خلیج فارس و از طرف دیگر با نوار ساحلی پاکستان و منطقه کراچی هم جوار است. این منطقه به وسیله دریای عمان، خلیج عدن و کانال سوئز، به دریای مدیترانه و اروپا، به وسیله اقیانوس هند به آفریقا و دماغه امید نیک (و نیز مدیترانه) و همچنین به اقیانوس اطلس و قاره آمریکا راه می‌یابد. همچنین از بُعد امنیت ملی، موقعیت استراتژیک منطقه چابهار که از سویی ناشی از قرارگیری آن در مدخل ورودی دریای عمان و خلیج فارس و از سوی دیگر داشتن خورهای شرقی است و نیز نقش بندرگاهی آن به دلیل نزدیکی به شبه قاره هند و توان طبیعی آن در ایفای نقش پوشش بر بنادر خلیج از نظر کنترل تنگه هرمز و اشراف آن بر سواحل جنوبی دریای عمان، امکان کنترل دقیق بر خطوط نظامی در اقیانوس هند و تنگه باب المندب را به منطقه داده است. به لحاظ وضعیت سیاسی حاکم بر منطقه نیز، استان مرزی سیستان و بلوچستان به لحاظ همسایه بودن با دو کشور پاکستان و افغانستان و نیز قرار گرفتن در حاشیه آب‌های آزاد دریای عمان به لحاظ استراتژیکی و سیاسی از موقعیت ویژه‌ای برخوردار است. تحقیق حاضر کیفی است که در آن تحقیق حاضر کیفی است که در آن سعی شده است با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و مقالات پژوهشی و نیز سایر منابع علمی به برنامه‌ریزی و سازماندهی سیاسی، امنیتی و اقتصادی فضا در منطقه مکران با محوریت منطقه چابهار پرداخته شود.

واژگان کلیدی: سازماندهی فضا، منطقه مکران، ایران، چابهار.

## مقدمه

منطقه چابهار به دلایل جغرافیایی، سیاسی، اقتصادی و حتی فرهنگی دارای ماهیتی استراتژیک برای تحرک و توسعه نیمه شرقی کشور و در نتیجه کل ایران، برای کشورهای هم‌جوار در منطقه و حتی برای ارتباطات اقتصادی جهانی است و به تناسب این امر، مقیاس تأثیرگذاری عملکرد منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار نیز در همین ابعاد خواهد بود که دلایل آن مختصراً مورد اشاره قرار می‌گیرد: بر اساس آمارهای جهانی سازمان ملل در زمینه حمل و نقل بین‌المللی، حدود نیمی از حمل و نقل جهان، میان خاور دور با سایر نقاط دنیا صورت می‌گیرد. از مجموع ۳ کریدور حمل و نقل که برای این امر پیش‌بینی گردیده، دو کریدور از ایران می‌گذرد و در این بین چابهار نقطه عبور جنوبی‌ترین کریدور شرقی-غربی جهان محسوب می‌گردد که در مسیر جاده بین‌المللی ابریشم قرار دارد. همچنین چابهار نزدیک‌ترین راه به اقیانوس هند و آب‌های آزاد است که با ۱۸۰۰ کیلومتر فاصله تا سرخس، بهترین راه برای دستیابی آسان کشورهای آسیای میانه به دریای عمان محسوب می‌گردد. در این میان خلیج چابهار با بریدگی طبیعی و استثنایی خود، بزرگ‌ترین خلیج ایران در حاشیه دریای عمان و بزرگ‌ترین خلیج خاورمیانه در سواحل آن به شمار می‌رود. آب‌های ساحلی چابهار با برخورداری از عمق زیاد از موقعیت خاص استراتژیکی جهت پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس پیما برخوردار هستند. علاوه بر موقعیت دریایی-بندرگاهی منطقه چابهار، الزام صدور نفت از سواحل و جزایر خلیج فارس که دریای عمان را به معبر خروج نفت به دریاهای آزاد مبدل کرده، بار استراتژیکی-سیاسی خاصی را نیز به منطقه بخشیده است. در مجموع، موقعیت ویژه دریایی-بندرگاهی منطقه چابهار از نظر دارا بودن مرز آبی وسیع در دریای عمان و همچنین موقعیت استثنایی و استراتژیکی منطقه به لحاظ استقرار در خارج از تنگه هرمز، واقع بودن در دهانه اقیانوس هند و اهمیت آن به عنوان یک راه ترانزیتی و بازار اقتصادی برای کشورهای افغانستان و جمهوری‌های تازه استقلال یافته شوروی سابق، موجب گردیده تا منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار به لحاظ موقعیت استقرار، از سایر مناطق آزاد تجاری-صنعتی در کشور متمایز گردد.

از سوی دیگر، وجود منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار در این محدوده، علاوه بر مزیت‌هایی که منطقه چابهار همیشه در امر تجارت و واردات و صادرات کشور ایران داشته و دارد، می‌تواند نقش ویژه‌ای را از نظر ورود و خروج کالاها و همچنین ترانزیت کالاها و مواد برای سایر کشورهای منطقه و اطراف ایفا نماید و میزان اهمیت این منطقه از کشور را دو چندان سازد. منطقه آزاد چابهار یکی از مناطق استراتژیک ایران در بُعد امنیت ملی، اقتصادی و سیاسی است. جاذبه‌های چابهار در زمینه آب و هوا، دسترسی آن به اقیانوس و اتصال آن به پیکره اصلی سرزمینی، آن را نسبت به سایر مناطق آزاد کشور در جایگاه ممتازی قرار داده است. این منطقه به لحاظ تقسیمات اداری یکی از شش منطقه آزاد کشور است و زیر نظر شورای مناطق آزاد به صورت مستقل به عنوان یکی از نهادهای ریاست جمهوری فعالیت می‌کند. در واقع منطقه آزاد چابهار همانند سایر مناطق آزاد در ایران از قوانین جداگانه‌ای تبعیت می‌نماید که توسط مجلس شورای اسلامی به تصویب می‌رسد و پایه این قوانین قانون چگونگی اداره مناطق آزاد جمهوری اسلامی ایران می‌باشد. محدوده منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار در یکی از استان‌های شرقی ایران به نام استان سیستان و بلوچستان و در ۷ کیلومتری شهر چابهار واقع در شهرستان چابهار استقرار یافته است و بنابراین به لحاظ تقسیمات سیاسی بر محدوده جدید شهرستان چابهار انطباق دارد. شهرستان چابهار به عنوان یکی از ۱۴ شهرستان استان سیستان و بلوچستان

محسوب می‌گردد که بر اساس اطلاعات سالنامه ۱۳۸۷ استان، با ۱۳/۱۶۲ کیلومتر مربع وسعت (۷ درصد از مساحت استان) در منتهی الیه جنوب شرقی استان مذکور و کشور ایران و در جوار دریای عمان واقع شده است. با توجه به این مساله سؤال اصلی مقاله این است که منطقه مکران لز لحاظ فضایی دارای چه ویژگی‌ها و مختصاتی است که بایستی در ساماندهی فضایی منطقه بدان توجه کرد؟ تحقیق حاضر کیفی است که در آن تحقیق حاضر کیفی است که در آن سعی شده است با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و مقالات پژوهشی و نیز سایر منابع علمی به برنامه‌ریزی و سازماندهی سیاسی، امنیتی و اقتصادی فضا در منطقه مکران با محوریت منطقه چابهار پرداخته شود.

### رویکرد نظری و مفهومی

برخی نقاط جغرافیایی را که از نظر اقتصادی، سیاسی، نظامی یا مذهبی دارای اهمیت می‌باشند مناطق راهبردی می‌نامند. منطقه راهبردی یک موقعیت جغرافیایی است که دارای اهمیت نظامی است بدین معنی که بتوان از این مناطق بر دریا و خشکی اشراف داشت و در جنگ ضربه‌های مؤثری بر دشمن یا دشمنان وارد کرد (احمدی پور و لشگری، ۱۳۹۰: ۱۸). مفهوم برنامه‌ریزی فضایی که در انگلیسی Spatial Planning و در فرانسه به Amangement Du Territoire و در فارسی برخی آن را آمایش سرزمین نیز می‌نامند عبارت است از توزیع متوازن و هم‌آهنگ جغرافیایی کلیه فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی و معنوی در پهنه سرزمین نسبت به منابع طبیعی و انسانی (عندلیب و ثابت قدم، ۱۳۸۸: ۹۸). به عبارت دیگر برنامه‌ریزی فضایی عبارت است از نحوه توزیع و سازمان‌یابی انسان و فعالیت‌ها در پهنه سرزمین. روندی است برای بهره‌ور سازی و آرایش منطقی، حفظ تعادل و هماهنگی بین جمعیت و تأسیسات اجتماعی و اقتصادی ایجاد شده در فضای ملی و منطقه‌ای و جلوگیری از بروز عدم تعادل و بازتاب‌های تخریبی و منفی در فضای سرزمین. در اصل برنامه‌ریزی فضایی تخصیص بهینه فضا به فعالیت‌های مختلف بر اساس قابلیت‌های مناطق در دوره زمانی معین است. بدون برنامه‌ریزی فضایی ابزار حرکت و هدایت به سوی توسعه موزون و تعادل‌های منطقه‌ای وجود ندارد. هدف از برنامه‌ریزی فضایی شناخت منابع زمین و چگونگی بهره‌برداری از این منابع همراه با پیش‌بینی وضعیت آینده و استقرار مطلوب انسان و عملکرد (لاله پور و دیگران، ۱۳۹۰: ۹۰). در صورتی که بخواهیم تعریفی کلی از برنامه‌ریزی داشته باشیم، می‌بایستی برنامه‌ریزی را عبارت از کوششی در جهت انتخاب بهترین برنامه‌ها در جهت رسیدن به هدف‌های مشخص بدانیم که ممکن است این کوشش‌ها و برنامه‌ها تا مرحله‌ی نهایی هدف نیز پیش نرود، بلکه گام‌هایی در جهت رسیدن به آن باشد. برنامه‌ریزی به معنای اندیشیدن و تنظیم پیشاپیش امور، قبل از بروز وقایع و رویدادهاست تا در اموری همچون بهداشت، سلامت، رفاه، آسایش و خوشبختی افراد جامعه، نتایج مطلوبی به دست آید. بدیهی است، با برنامه‌ریزی دقیق می‌توانیم اشتباهات گذشته را جبران کنیم و نسبت به آینده هوشیارتر عمل کنیم (محمودی و ماجد، ۱۳۹۱: ۴۳).

به گفته چادویک برنامه‌ریزی یک سیستم کلی ذهنی است. با ایجاد یک سیستم ذهنی مستقل اما منطبق بر سیستم دنیای واقعی، ابتدا پدیده تحول را شناخته، سپس آن را پیش‌بینی کرده و بالاخره آن را ارزیابی می‌کنیم، هدف بهینه کردن سیستم دنیای واقعی از طریق بهینه نمودن سیستم ذهنی می‌باشد (رضوانی، ۱۳۸۱: ۲۲۱). همچنین برنامه‌ریزی را می‌توان به صورت دیگری تعریف کرد و آن عبارت است از: کوشش‌های اندیشمندانه‌ی آدمی برای یافتن راه‌هایی که به اتخاذ بهترین تصمیمات برای تأمین رفاه و ایجاد ترقی او منجر می‌شود. با این تعریف سه سؤال مطرح می‌گردد:

۱- منظور از اندیشمندانه چیست؟

۲- راه‌های اتخاذ بهترین تصمیمات کدام است؟

۳- مراد از تأمین رفاه و ایجاد ترقی چیست؟

برای پاسخگویی به سؤالات فوق، از برنامه‌ریزی تعریف دیگری نیز می‌توان کرد؛ بنابراین تعریف که از اجزای متشکل آن منتج می‌گردد، برنامه‌ریزی یعنی:

۱. بررسی، برآورد و تخمین نیازها

۲. بررسی، برآورد و تخمین امکانات

بررسی، برآورد و تخمین بهترین راه استفاده از امکانات برای برآوردن نیازها طبیعی است که در هر مرحله، این تخمین‌ها بایستی واجد دقت، عدد و رقم باشد. در این تعریف از برنامه‌ریزی، مسلم است که نخستین قدم جمع‌آوری آمار و اطلاعات است که البته بایستی با شیوه‌ای نظام یافته صورت پذیرفته باشد و بر اساس گرایش‌های گذشته، حال و آینده استوار باشد. دومین قدم، تجزیه و تحلیل اطلاعات به دست آمده است که آن هم بایستی با شیوه‌ای علمی و منظم صورت گیرد و در حقیقت از یک نوع غربال علمی بگذرد. سومین قدم، ارزشیابی یا به اصطلاح سبک و سنگین کردن آن‌ها است که نکات مثبت و منفی در جهت رسیدن به هدف‌ها مشخص می‌گردد. گام چهارم، در جهت تعیین اولویت‌ها است؛ یعنی برنامه‌ریز بایستی، از عوامل مختلف که در متغیرهای مختلف برای رسیدن به هدف‌های برنامه وضع شده، به انتخاب بهترین‌ها بپردازد. برنامه‌ریز بایستی مشخص کند که از نظر زمان و امکانات در جهت برآوردن نیازها و رسیدن به هدف‌ها به بهترین صورت پرداختن به کدام عامل مقدم و مرجح است. مرحله آخر نیز، اجرای برنامه است که با توجه به زمان‌بندی و برآورد امکانات و وسائل، اجرای برنامه صورت می‌گیرد (رضوانی، ۱۳۸۱: ۲۲۱).

برنامه‌ریزی فضایی به عنوان یک فن و روش، الگویی برای قانونمند کردن و انتظام فضایی اقدامات اثرگذار بخش عمومی و بخش خصوصی بر نحوی مکان‌گزینی و استقرار فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی در فضای دو بعدی می‌باشد. مؤسسه برنامه‌ریزی شهری پادشاهی بریتانیا دو تعریف از برنامه‌ریزی فضایی آورده است که اولین تعریف این است که برنامه‌ریزی فضایی یک تفکر انتقادی در زمینه مکان و فضا است که مبتنی بر عمل و مداخله می‌باشد، اما دومی که دارای تعریف ساده‌تری نیز می‌باشد برنامه‌ریزی فضایی را ساختن مکان و فضای میانجی می‌داند. برنامه‌ریزی فضایی به عنوان بهترین الگو برای توسعه‌ی فضایی پایدار ایفای نقش می‌کند. به برنامه‌ریزی از دو دیدگاه توجه می‌شود: یکی از دیدگاه مشارکت‌کنندگان و دیگری از دیدگاه تئوری پردازان. هر یک از این گروه‌ها به روش‌های مختلفی از برنامه‌ریزی نام می‌برند که عبارت است: یک نوع هنر، یک نوع مهارت، روشی برای عمل تعهد به نظم. برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای در پاسخ به مشکلات مشخص اقتصادی، اجتماعی و معنوی ظهور کرده که مولود انقلاب صنعتی در قرن ۱۸ میلادی هست. نظریه‌های برنامه‌ریزی شهری به دو گروه نظریه‌های فضایی، تجسمی و پنداری تقسیم می‌شوند. این دو گروه در عین حال که ارتباط تنگاتنگی باهم دارند ولی متفاوت هستند. نظریه‌های فضایی به فضاهای شهری و اتفاقاتی که در داخل آن رخ می‌دهد می‌پردازد؛ یعنی مقوله‌هایی که دربرگیرنده تلویحی زمین، ساختمان‌ها، حمل و نقل، راه‌ها و روابط آن‌ها با یکدیگر و در مواردی دیگر به عوامل اقتصادی و اجتماعی توجه می‌شود؛ بنابراین

اکثر نظریه‌های تجسمی و پنداری در برنامه‌ریزی بیشتر از اینکه قابل پیش بینی و همیشگی باشند تشریحی هستند. برعکس نظریه‌های فضایی که همیشگی و قانون مند هستند؛ بنابراین برنامه‌ریزی باید در بر گیرنده قدرت و تعهد باشد تا بتواند راهبردهای برنامه را که به زبان عملیاتی ترجمه می‌شود و آنگاه به سیاست‌ها و پیشنهادات پروژه‌ها تبدیل می‌شوند، به نتیجه‌ای موفقیت‌آمیز برساند (مفیدی، ۱۳۸۹: ۷۳).

آمایش سرزمین، ارزیابی نظام‌مند عوامل طبیعی، اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و... به منظور یافتن راهی برای تشویق و کمک به جامعه بهره‌برداران در انتخاب گزینه‌هایی مناسب برای افزایش و پایداری توان سرزمینی در جهت برآورد نیازهای جامعه است. به بیانی دیگر توزیع متوازن و هماهنگ جغرافیای کلیه فعالیت‌های اقتصادی-اجتماعی در پهنه سرزمین نسبت به قابلیت‌ها و منابع طبیعی و انسانی را آمایش سرزمین می‌گویند. از مهم‌ترین خصوصیات برنامه آمایش سرزمین جامع‌نگری-کیفیت و سازماندهی فضایی آن است. پایدارترین آرایشی که به سه مؤلفه مهم جمعیت-سرمایه-منابع طبیعی و محیطی یک منطقه یا سرزمین ختم می‌شود برنامه آمایش سرزمین نامیده می‌شود (مفیدی، ۱۳۸۹: ۷۳). تاکنون تعاریف متفاوتی از برنامه‌ریزی فضایی و آمایش سرزمین ارائه شده که برخی از مهم‌ترین آن‌ها به شرح ذیل می‌باشند: برنامه‌ریزی فضایی مجموعه‌ای از مفاهیم، رویکردها، روش‌ها و ابزارهای مورد نیاز برای دستیابی به سازمان و ساختار فضایی مطلوب است و معمولاً مترادف برنامه‌ریزی منطقه‌ای در نظر گرفته می‌شود، البته به لحاظ نظری مفهوم فضا پویاتر و وسیع‌تر از مفهوم منطقه است و برنامه‌ریزی یکپارچه منطقه‌ای می‌تواند تنها به عنوان بعد مهمی از برنامه‌ریزی فضایی تلقی گردد (تقوایی و غفاری، ۱۳۸۹: ۱۰۰). برنامه‌ریزی فضایی اشاره به روش‌هایی دارد که به صورت گسترده توسط بخش‌های دولتی برای نظارت و تأثیرگذاری بر پراکنش فعالیت‌های آتی در فضا استفاده می‌شود. برنامه‌ریزی فضایی با اعمال مدیریت خردمندانه‌تر سرزمینی کاربری‌های اراضی و برقراری پیوند بین آن‌ها، به دنبال ایجاد توازن بین تقاضاهای توسعه و حفظ محیط زیست و دستیابی به اهداف اقتصادی و اجتماعی است. برنامه‌ریزی فضایی دربرگیرنده اقداماتی برای هماهنگ‌سازی تأثیرات فضایی سیاست‌های بخشی است تا از این طریق مناطق از توزیع متعادل‌تر توسعه اقتصادی برخوردار شده و اثر نیروهای بازار کاهش یابد و تبدیلات کاربری‌های اراضی و دارایی‌ها بسامان شوند (تقوایی و غفاری، ۱۳۸۹: ۱۰۰). آمایش سرزمین بیانگر تنظیم رابطه بین انسان فضا و فعالیت‌های انسان در فضا به منظور بهره‌برداری منطقی از جمع امکانات در جهت بهبود وضعیت مادی و معنوی اجتماع بر اساس ارزش‌های اعتقادی سوابق فرهنگی یا ابزار علم و تجربه در طول زمان است که جزئی از جغرافیا محسوب می‌شود (صالحی و پوراصغر سنگاچین، ۱۳۸۸: ۱۸۲).

آمایش سرزمین تنظیم‌کنش متقابل بین عوامل انسانی و عوامل محیطی است که به‌منظور ایجاد سازمان سرزمینی عقلایی مبتنی بر بهره‌گیری بهینه از استعدادهای انسانی و محیطی از طریق افزایش کارایی و بازدهی اقتصادی، گسترش عدالت اجتماعی، رفع فقر و محرومیت و برقراری تعادل و توازن در برخوردارگی از سطح معقول توسعه و رفاه در نقاط و مناطق جغرافیایی، ایجاد نظام کاربری اراضی متناسب با اهداف توسعه متعادل و حفظ محیط زیست، ایجاد و تحکیم پیوندهای اقتصادی درون و برون منطقه‌ای و هماهنگ‌سازی تأثیرات فضایی-مکانی سیاست‌های بخشی و سیاست‌های توسعه مناطق و محورهای خاص، با توجه به اصل وحدت سرزمینی، ملاحظات امنیتی و دفاعی و حفظ هویت اسلامی-

ایرانی به‌گونه‌ای عمل می‌کند که بتواند اهداف چشم‌انداز بلندمدت توسعه کشور و مدیریت یکپارچه سرزمینی را محقق سازد (همان، ۱۳۸۸: ۱۸۲).

بر اساس تعاریف و مفاهیم متفاوت از توسعه، برداشت‌های گوناگونی نیز از آمایش در ابعاد، اقتصادی، اجتماعی و جغرافیایی آن ارائه شده است. در فرهنگ لغات لاروس، آمایش چنین تعریف شده است: «... بهترین نوع توزیع جغرافیایی فعالیت‌های اقتصادی با توجه به منابع طبیعی و انسانی» (صلاح کار و زبینه کپته، ۱۳۹۴: ۳۹). فرهنگ اقتصاد و امور اقتصادی - اجتماعی معاصر، تعریف آمایش را به شکل دیگری ارائه نموده است: «سیاستی که هر یک چارچوب جغرافیایی معین در پی بهترین توزیع ممکن جمعیت بر حسب منابع طبیعی و فعالیت‌های اقتصادی می‌باشد». همان‌گونه که ملاحظه می‌شود این تعاریف به‌طور عمده بر مفهوم مکان‌گرایی تأکید دارد و به این جهت چنانچه از تعریف ژان پل لاکاز<sup>۱</sup> نیز بر می‌آید: «منظور از آمایش سرزمین، رسیدن مطلوب‌ترین توزیع ممکن جمعیت، توسط بهترین شکل توزیع فعالیت‌های اقتصادی - اجتماعی در پهنه سرزمین است» (همان، ۱۳۹۴: ۳۹). در یک توزیع اولیه جغرافیایی یا به اصطلاح در یک سازماندهی ماده فضایی، دو نکته عمده وجود دارد:

۱- توزیع جمعیت ۲- مفهوم «بهترین» با توجه به هزینه و فایده اجتماعی و در نظر گرفتن نظرات و تحلیل‌های مربوط به آن بنابراین منظور از آمایش سرزمین رسیدن به بهترین توزیع جمعیت و فعالیت است. بر اساس مفاهیم جدیدی که در سال‌های اخیر در فرانسه منتشر شده است می‌توان تعاریفی را برای آمایش مورد نظر قرار داد: آمایش سرزمین در حال حاضر شامل سازماندهی اقتصادی، اجتماعی فرهنگی و محیط‌زیستی، به منظور تحقق آینده‌ای مطلوب پیشنهاد می‌شود (محمودی، ۱۳۸۸: ۱۸۲). در کشورهای انگلیسی‌زبان به ویژه در انگلستان، مفهوم «آمایش سرزمین» با مفهومی که در فرانسه پذیرفته شده است، بکارگیری نشده و به جای آن مفهوم برنامه‌ریزی فیزیکی<sup>۳</sup> مد نظر قرار گرفته است. از سوی دیگر با توجه به تعریف و مفهومی که در برنامه‌ریزی اقتصادی بیان می‌شود، برنامه‌ریزی اصولی باید دارای سه بعد اصلی، اقتصادی، اجتماعی و قضایی باشد. بر اساس این اعتقاد، توسعه اقتصادی یا اجتماعی، تنهایی، پیامدهای نامطلوبی - به ویژه در بروز عدم تعادل‌های منطقه‌ای در بسیاری از مناطق جهان - به دنبال دارد لذا برنامه‌ریزی اقتصادی و اجتماعی باید به همراه برنامه‌ریزی قضایی صورت گیرد تا پدیده عدم تعادل قضایی بروز نکند؛ بنابراین، مسئله دارای اهمیت که باید به آن توجه نمود، مسئله سازماندهی قضایی<sup>۴</sup> اقتصاد ملی و فعالیت‌های انسانی<sup>۴</sup> است و این جهت نکاتی که باید مدنظر قرار گیرد عبارت‌اند از:

۱- برنامه‌ریزی ضمن این که باید بخش‌ها و فعالیت‌ها را مدنظر داشته باشد باید قضایی بوده و آن‌ها را در فضا سازماندهی کند (محمودی، ۱۳۸۸: ۱۸۲). ۲- هر کشور یا منطقه‌ای که خواهان دستیابی به اهداف ویژه خود در زمینه برنامه‌ریزی است، باید سازمان و ساختار قضایی خاص خود را بنیان نهد. ۳- کشورهای در حال توسعه که از اقتصاد قضایی بسیار قطبی برخوردارند باید به نوعی ساختار قضایی خود را پایه‌گذاری کنند که بتوانند کشور محروم و فقیر خود را از ثمرات برنامه‌های توسعه بهره‌مند سازند. بر این اساس در یک تقسیم‌بندی کلی می‌توان با توجه به مفاهیم

1. Jean \_ Paul Lacaze

2. Physical Planning

3. Special Organization

4. Human Activities

رایج، دو نوع نگرش را در سازماندهی فضایی از یکدیگر بازشناخت: نگرش اول؛ توزیع اولیه جغرافیایی با به اصطلاح یک سازماندهی ساده فضایی است که دو نکته عمده را مطرح می‌سازد: نکته اول؛ توزیع جغرافیایی بر اساس توزیع جمعیت و نکته دوم؛ مفهوم بهترین نوع توزیع متناسب با هزینه و فایده اجتماعی آن. در این صورت منظور از آمایش رسیدن به بهترین توزیع جهت فعالیت خواهد بود.

نگرش دوم؛ که بر اساس مفاهیم جدید ارائه شده است، آمایش سرزمین را یک سازماندهی فضایی ساده فراتر برده و آن را شامل سازماندهی اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، زیست‌محیطی به منظور تحقق آینده‌ای مطلوب پیشنهاد می‌نماید (حسین خان قندهاری، ۱۳۸۸: ۱۴). همان‌طور که ملاحظه می‌شود وجه مشترک در هر دو نگرش آن است که برنامه‌ریزی‌های اقتصادی - اجتماعی باید به همراه برنامه‌ریزی فضایی صورت گیرد تا پدیده عدم تعادل فضایی بروز نکند. به همین دلیل در ادبیات برنامه‌ریزی اغلب از برنامه‌ریزی فضایی به عنوان مکمل برنامه‌ریزی منطقه‌ای<sup>۱</sup> یاد می‌شود با این تفاوت که از دیدگاه نظری، فضا یک نظام (سیستم) باز و پویا است و بر خلاف منطقه دارای حد و مرزی نیست؛ بنابراین برنامه‌ریزی فضایی تلاشی است در جهت تعیین و تخصیص منابع به بخش مکان‌ها و مناطق، به نحوی که سرمایه‌گذاری بخشی، بیشترین منافع اجتماعی را داشته باشد، فعالیت‌های تولیدی و امکانات منطقه در دسترس تمام افراد نیازمند آن‌ها قرار گیرد و تفاوت سطوح درآمد را کاهش دهد و نوعی ساختار فضایی را ایجاد کند که یارای تحقق برنامه‌های توسعه منطقه‌ای باشد (همان، ۱۳۸۸: ۱۴).

#### معرفی منطقه مورد مطالعه

مکران، مکران یا مکوران<sup>۲</sup>، از نظر تاریخی سرزمینی ساحلی در جنوب شرقی ایران و جنوب غربی پاکستان است که در طول خلیج عمان از رأس‌الکوه در غرب جاسک تا لاس بلا در جنوب غربی ایالت بلوچستان پاکستان گسترده است. در بعضی منابع اروپایی قرن‌های ۱۶ تا ۱۸ از ایالت مکران نام برده شده است. در دوره‌های مختلف تاریخی این منطقه خودمختار و تحت اداره خوانین محلی بوده است که گاهی خود را رعایای دولت ایران می‌نامیدند. امپراتوری بریتانیا در قرن هجده این منطقه را جزو هند و مستعمره بریتانیا نمود. امروزه در هند و در پاکستان شهرهایی بنام مکران وجود دارد. مکران در دوره‌های مختلف تاریخی بخشی از قلمرو ایران بوده است (معتمد و غریب رضا، ۱۳۸۷: ۸۸). مکران در نوشته‌های مسالک و ممالک و التقویم اقلیم دوم و از کرمان تا رود مهران (ایندوس) نامیده شده است. (سفرنامه مارکوپولو نیز مکران را شرح داده است). در بعضی اسناد و نقشه‌های تاریخی اروپایی و بعضی نوشته‌های عربی دریای عرب امروزی نیز بحر مکران بیان شده است (معتمد و غریب رضا، ۱۳۸۷: ۸۸).

1. Regional Planning

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



نقشه شماره ۱- منطقه مکران

منبع: (<http://makran766.blogfa.com>)

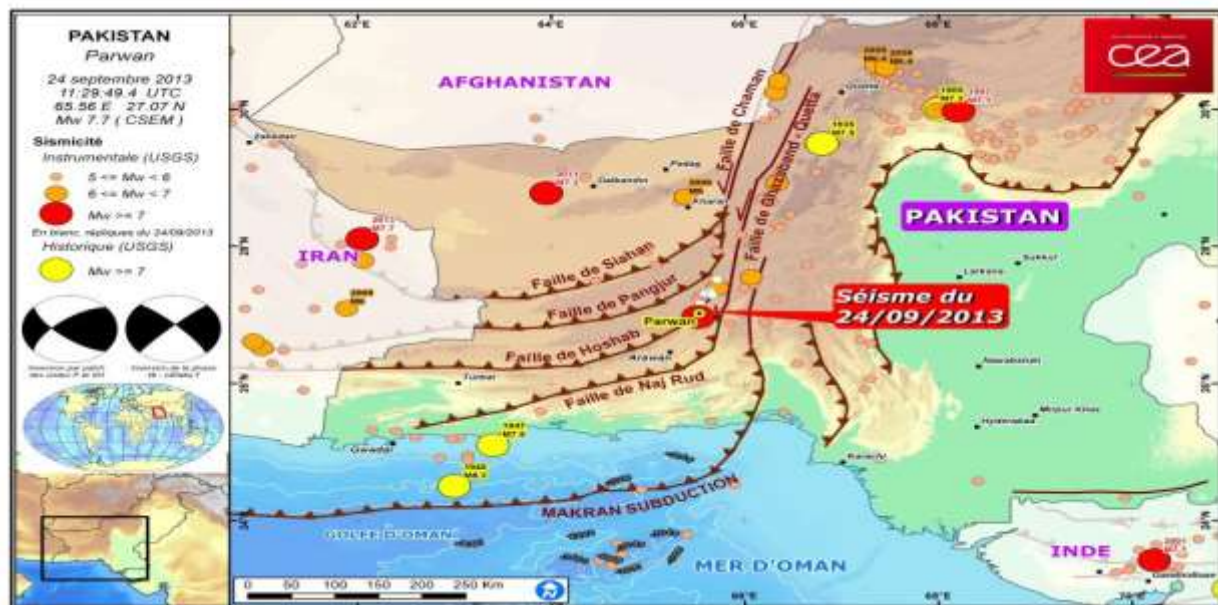
یکی از مهم‌ترین قابلیت‌های این منطقه، مجاورت آن با آب‌های آزاد بین‌المللی در سرتاسر مرز جنوبی، همسایگی مستقیم با کشورهای پاکستان و افغانستان و به طور غیرمستقیم با کشورهای آسیای مرکزی (از طریق ترکمنستان) است که یک راه غیرقابل چشم‌پوشی برای این کشورهای محصور در خشکی (به جز پاکستان) به دریاهای آزاد محسوب می‌شود (ترکان و شهبازی، ۱۳۹۴: ۴۱). استان سیستان و بلوچستان در مسیر دو کریدور از سه کریدور ترانزیتی بزرگ دنیا قرار دارد. این امر، منطقه مکران را به عنوان محور ترانزیتی طرح توسعه جنوب شرق مطرح می‌کند. اگر کریدور شمال - جنوب را مهم‌ترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپا فرض کنیم که به گفته کارشناسان در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر است؛ این کریدور می‌تواند یکی از مسیرهای مهم ترانزیتی در آسیای میانه باشد که کشورهای مسیر این کریدور را منتفع می‌کند (روستا و محمدی، ۱۳۹۴: ۱۳۵). اگرچه کریدور شمال - جنوب در سال ۱۹۹۳ متعاقب برگزاری اجلاس کمیسیون اروپا وزرای حمل و نقل کشورهای عضو، تصویب شد، اما عملکردها نشان می‌دهد که کشورهای منطقه تحت تأثیر تحولات سیاسی نتوانسته‌اند از این ظرفیت به طور کامل استفاده کنند (روستا و محمدی، ۱۳۹۴: ۱۳۵).

بر اساس اطلاعات موجود، این کریدور ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا و روسیه از طریق ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس و جنوب آسیا برقرار کرده و اتصال خلیج عمان و بندر چابهار در ساحل شرق دریای مکران یا دریای عرب به عنوان بندری استراتژیک به این کریدور در مبادله کالا به شرق کشور و همسایه‌های شرقی و آسیای میانه نقش مهمی ایجاد خواهد کرد (صادق، ۱۳۴۸: ۳۸). کارشناسان می‌گویند با راه‌اندازی کامل این مسیر کشورهای آسیایی و اروپایی می‌توانند در مسیر کریدور شمال - جنوب کالای خود را با سرعتی حدود دو برابر در مقایسه با مسیر کانال سوئز مبادله کنند. این امر با توجه به ایجاد کشورهای جدید در منطقه آسیای میانه و نیز

<sup>۱</sup>. NOSTRAC

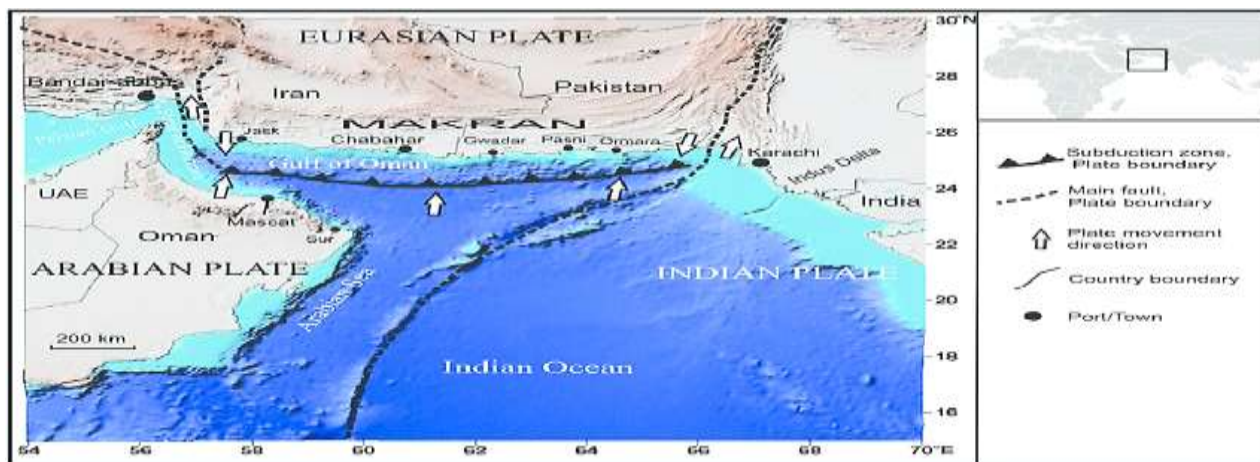


شکل‌گیری بازارهای جدید جهانی در حوزه اقیانوس هند و خلیج فارس، برای هر دو قاره آسیا و اروپا دارای اهمیت فراوانی است.



نقشه ۲- کریدور مکران

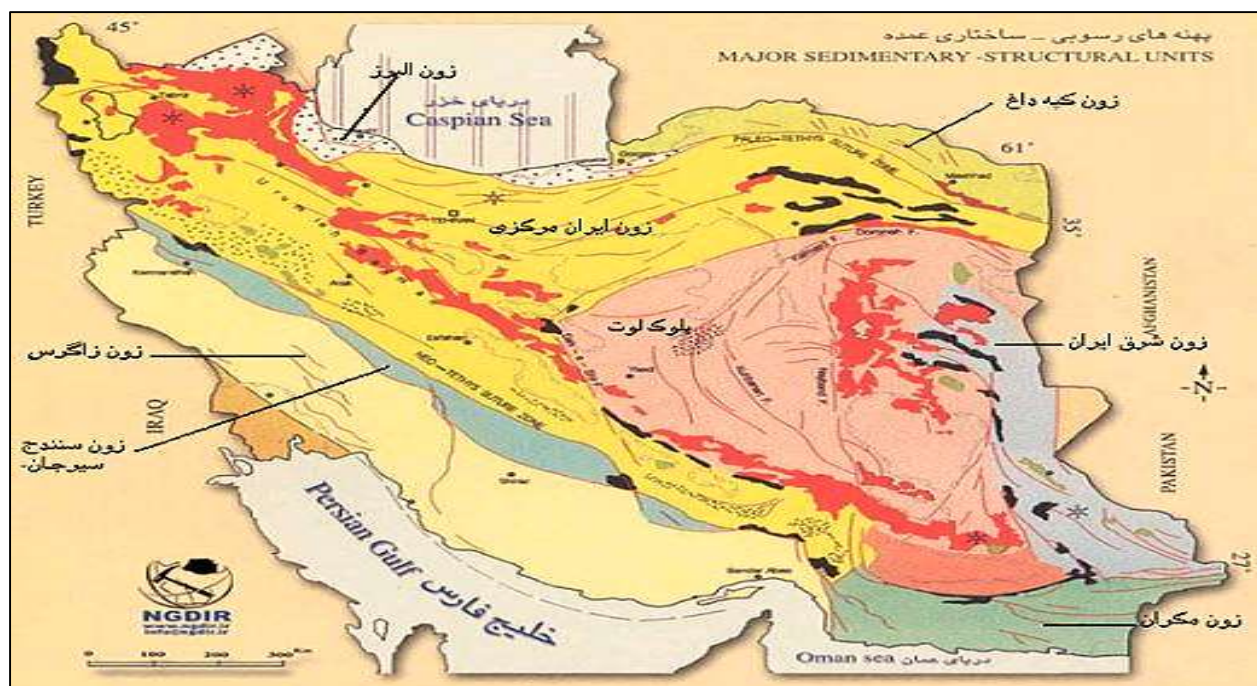
منبع: (<http://www-dase.cea.fr>)



نقشه ۳- موقعیت دقیق منطقه مکران

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

چابهار (چاه‌بهار، چهاربهار) یکی از شهرهای جنوب خاوری استان سیستان و بلوچستان ایران و تنها بندر اقیانوسی کشور است که در کرانه دریای عمان و اقیانوس هند قرار دارد. لنگرگاه آن قابلیت پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما را دارد و از مناطق آزاد بازرگانی ایران است. بندر چابهار به دلیل موقعیت راهبردی که نزدیک‌ترین راه دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه (افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان) به آب‌های آزاد است.



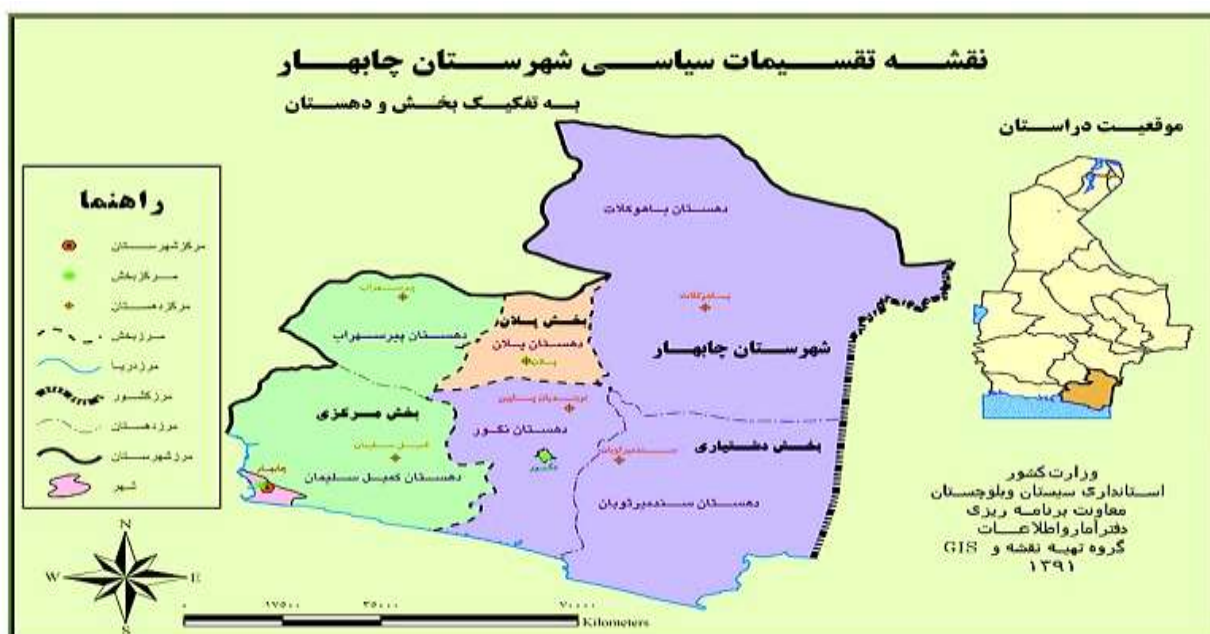
نقشه ۴- موقعیت منطقه مکران در نقشه ایران

منبع: (<http://daneshnameh.roshd.ir>)

چابهار علاوه بر موقعیت بازرگانی، دارای جاذبه‌های فراوان تاریخی و طبیعی است. آب و هوای این شهر و پیرامون آن همیشه بهاری و معتدل است و به همین دلیل چابهار چهاربهار نامیده می‌شود. چابهار مرکز شهرستان چابهار است که در منتهی‌الیه جنوب شرقی ایران در کنار آب‌های گرم اقیانوس هند قرار دارد (مسعودیان، ۱۳۹۳: ۳۷). چابهار تنها بندر ایرانی است که در ساحل اقیانوس قرار دارد و چون تحت تأثیر بادهای اقیانوسی است هوای آن در تمام فصل‌ها دلپذیر است سردترین بندر ایران در تابستان و گرم‌ترین آن در زمستان است. سایر مناطق خلیج فارس به دلیل وجود صحرای شبه جزیره عربی تحت تأثیر بادهای اقیانوس نیستند. بندر چابهار با مساحت یازده کیلومتر مربع هم عرض جغرافیایی بندر میامی در شبه جزیره فلوریدای آمریکا بوده و شرایط آب و هوایی آن نیز دقیقاً مشابه بندر میامی است. شهرستان چابهار با ۱۶۰ هزار نفر جمعیت در منتهی‌الیه جنوب شرقی کشور، در کنار دریای عمان و اقیانوس هند قرار دارد و تنها شهر بندری ایران است که به آب‌های اقیانوسی متصل است. شهرستان چابهار دارای سه شهر چابهار، کنارک و نگور است. اقتصاد مردم چابهار مبتنی بر صیادی و کشاورزی است و در دهه اخیر با تأسیس منطقه آزاد چابهار که یکی از چند منطقه آزاد اقتصادی کشور است، بسیاری از سرمایه‌گذاران خارجی در آنجا کارگاه و کارخانه تأسیس کرده‌اند. شهر چابهار به دلیل مجاورت با فرودگاه بین‌المللی کنارک، از موقعیت مناسبی برای سفرهای هوایی برخوردار است (کرد، ۱۳۹۵: ۴۳).

از مجموع ۳ کریدور حمل و نقل جهانی که کارشناسان سازمان ملل برای این امر پیش‌بینی کرده‌اند، ۲ 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،

جایپور، حصیرآباد، کراچی و بن قاسم به چابهار می‌رسد (ابراهیم زاده و آقاسی زاده، ۱۳۸۸: ۱۰۷). بندر چابهار به دلیل موقعیت راهبردی که نزدیک‌ترین راه دسترسی کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه (افغانستان، ترکمنستان، ازبکستان، تاجیکستان، قرقیزستان و قزاقستان) به آب‌های آزاد است از اهمیت فراوانی برخوردار است و سازندگی و سرمایه‌گذاری فراوانی در آن صورت می‌گیرد؛ از جمله ساخت اسکله و افزایش گنجایش بارگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما و ساخت راه‌آهن به سوی آسیای میانه و احداث فرودگاه بین‌المللی. این بندر یکی از مهم‌ترین چهارراه‌های کریدور شمال-جنوب بازرگانی جهانی است (عسگری کرمانی، ۱۳۹۵: ۱۷). منطقه آزاد چابهار با مساحت ۱۴ هزار هکتار در منتهی‌الیه جنوب شرقی ایران در ۲۵ درجه و ۲۰ دقیقه عرض شمالی و ۶۰ درجه و ۲۷ دقیقه طول شرقی در شرق خلیج چابهار و در کنار آب‌های دریای عمان قرار دارد (پرتوی، ۱۳۸۵: ۱۷).



نقشه ۵- شهرستان چابهار  
منبع: (<http://www.sbportal.ir>)

شهرستان چابهار با مساحتی حدود ۱۷۱۵۵ کیلومتر مربع در منتهی‌الیه جنوب شرقی ایران در کنار آب‌های گرم دریای عمان و اقیانوس هند قرار گرفته است. این شهرستان از جانب شمال به شهرستان‌های ایرانشهر و نیکشهر و از جنوب به دریای عمان و از شرق به پاکتان و از غرب به استان‌های کرمان و هرمزگان محدود است. بندر چابهار با وسعتی بالغ بر ۱۱ کیلومتر مربع در ارتفاع ۷ متر از سطح دریا قرار گرفته است و در ۶۰ درجه و ۳۷ دقیقه طول شرقی و ۲۵ درجه و ۱۷ دقیقه عرض شمالی قرار دارد. فاصله هوایی شهرستان چابهار تا تهران ۱۴۵۶ کیلومتر و فاصله زمینی از طریق جاده ایرانشهر- کرمان ۱۹۶۱ کیلومتر است. فاصله بندر چابهار تا مرکز استان ۷۳۸ کیلومتر است. این شهرستان حدوداً دارای ۳۰۰ کیلومتر مرز آبی در دریای عمان است. بندر چابهار هم‌عرض جغرافیایی بندر میامی در شبه‌جزیره فلوریدای آمریکا است و دارای شرایط آب و هوایی کاملاً همانند بندر میامی است. چابهار در ۲۲۸۶ کیلومتری تهران قرار گرفته است. فاصله آن تا زاهدان ۷۲۱ کیلومتر و تا بندر کراچی ۹۰۰ کیلومتر است. خلیج چابهار با بریدگی طبیعی



و استثنایی خود، بزرگ‌ترین خلیج ایران در پیرامون سواحل دریای عمان به شمار می‌رود و نزدیک‌ترین آبراه به اقیانوس هند است (ابراهیم زاده و کریمی، ۱۳۸۸: ۵۷).

### برنامه‌ریزی و سازماندهی امنیتی فضا در منطقه مکران و چابهار

استان سیستان و بلوچستان در جنوب شرقی ایران در چند سال اخیر به یکی از ناامن‌ترین استان‌های مرزی این کشور تبدیل شده است. آمیخته بودن جمعیت شیعه و سنی، فعالیت گروه‌های مسلح بلوچ، مرز طولانی با پاکستان، قاچاق سودآور مواد مخدر، تبعیض و نارضایتی اهالی از مسئولان محلی و حکومت مرکزی و دسترسی آسان به منابع غیرمجاز همگی از عواملی معرفی شده‌اند که در تضعیف امنیت این استان مؤثرند. هرچند سیستان و بلوچستان همواره امنیتی شکننده داشته، اما از سال ۱۳۳۰ با گروگان‌گیری‌ها و آدمکشی‌های گروه جند الله، این استان به درگیری بزرگ برای مقامات امنیتی و قضایی ایران بدل شده و حتی دستگیری و اعدام عبدالمالک ریگی، رهبر پیشین جند الله، نتوانسته به این حملات پایان دهد. رهبران جند الله هدف گروه خود را مقاومت مردمی برای احقاق حقوق بلوچ‌ها (سنی مذهب) می‌خوانند، ولی جمهوری اسلامی این گروه را تروریستی و دارای گرایش‌های وهابی و سلفی می‌داند و می‌گوید آن از سوی آمریکا و بریتانیا حمایت می‌شود، اتهامی که این دو کشور رد کرده‌اند (کافی و عبداللهی، ۱۳۸۸: ۵۷).

در دهه اول انقلاب شکوهمند اسلامی به دلیل وجود ریشه‌های فقر و محرومیت اقتصادی و انزوای جغرافیایی، خونین و اشرار به کمک حامیان خارجی خود به ویژه رژیم سابق عراق به ایجاد ناامنی در استان دامن زدند. در دهه دوم انقلاب با رشد و توسعه اقتصادی جهت‌گیری ناامنی‌ها به سمت جریان‌های سیاسی و سازمان یافته پیش رفت. در دوره مأموریت سپاه در سال‌های ۱۳۵۸ تا ۱۳۷۴ با توجه به وابستگی جریان‌های ضد انقلاب به رژیم سابق عراق و جریان‌های وهابی داخل پاکستان رویکرد استراتژیک نظام به صورت ترکیبی از رویکرد تهدید محور و آسیب‌پذیر محور اداره می‌شده است اما در دهه سوم انقلاب که مصادف است با حضور آمریکا در مرزهای شرقی کشور انتخاب رویکرد استراتژیک آسیب محور در اولویت قرار دارد تا امکان رفع زمینه‌های و آسیب‌پذیری‌های اقتصادی، سیاسی و فرهنگی فراهم آید. بدین شکل، فاعل که در این جا آمریکا است زمینه مناسبی را برای بهره‌برداری از نقاط آسیب‌پذیر پیدا نخواهد کرد. تهدیدهای آمریکا در این شرایط در دو شکل تهدیدهای نرم و سخت ظهور پیدا می‌کند. در خصوص تهدیدهای نرم بهره‌برداری از شکاف‌های مذهبی و قومی و در خصوص تهدیدهای سخت استفاده از عوامل آشوب گر و اشرار برای ایجاد ناامنی در دستور کار دشمنان خارجی به ویژه آمریکا قرار دارد (کافی و عبداللهی، ۱۳۸۸: ۵۷).

هم‌جواری استان با کشور افغانستان و کشت سالیانه بیش از ۵۰۰۰ تن مواد مخدر در این کشور زمینه‌ساز قرارگیری این استان در معرض قاچاق مواد مخدر شده است تا جایی که اکثر اشرار منطقه از این راه کسب منفعت می‌کنند. مهم‌ترین معابر ترافیک مواد مخدر در استان در شهرهای زاهدان، زابل و خاش قرار دارد. تنها در فاصله سال‌های ۱۳۶۹ تا ۱۳۷۰ بیش از ۱۵۰ کاروان مواد مخدر در این استان تردد می‌کرد. عوامل مافیایی مواد مخدر و سران ضد انقلاب مستقر در پاکستان که پی به پتانسیل‌های نظامی کاروان‌های مواد مخدر برده بودند ارتباطاتی را با این کاروان‌ها برقرار کردند و با هدایت عوامل خارجی در پوشش کاروان‌ها ناامنی‌های گسترده‌ای را در استان به وجود

آوردند. به این عوامل باید جریان‌های سیاسی و مذهبی سلفی را که ریشه در جریان طالبان در افغانستان و پاکستان دارد اضافه کرد (محمدی و غنجی، ۱۳۸۵: ۱۲۱).

در گزارش ۲۰۰۷ سازمان بهداشت جهانی چهار تهدید پیش روی جوامع بشری دانسته شده است: ۱- تولید و انباشت سلاح‌های اتمی ۲- آلودگی محیط زیست حاصل از رشد بی‌رویه صنعت ۳- فقر و شکاف طبقاتی در جوامع ۴- مواد مخدر (تولید، انتقال، توزیع، مصرف). کشور ایران به دلیل نزدیکی به کانون تولید و ترانزیت مواد مخدر هلال طلایی از مبدأ افغانستان به اروپا و ... که در گذشته رژیم پهلوی با اتخاذ سیاست «تحمل» در مقابل پدیده مواد مخدر علاوه بر کاشت تریاک در داخل کشور بنا به اظهارات فردوست ریاست دفتر و بازرسی ویژه رژیم شاه در راستای استراتژی درآمد زایی اشرف پهلوی در توزیع و بویژه ترانزیت مواد مخدر به اروپا نیز نقش منحصر به فرد داشته است. قاچاق مواد مخدر به عنوان یک معضل و تهدید جدی در منطقه به حساب می‌آید. تنها نکته‌ای که قابل تأمل است این است که بعد از ورود آمریکایی‌ها و نیروهای ناتو به افغانستان تولید تریاک از ۱۱۸۵ تن در سال ۲۰۰۱ به ۸۵۰۰ تن در سال ۲۰۰۷ رسیده است و این تولیدات جهت رسیدن به بازار مصرف نیاز به مسیری مناسب و کم هزینه دارد که البته اولین و آخرین گزینه استان سیستان و بلوچستان می‌بخشد. افغانستان با تولید بیش از هشت هزار و پانصد تن تریاک ۸۰ درصد مواد مخدر جهان را تأمین می‌کند. چنانچه بیش از ۹۰ تا ۹۵ درصد بازارهای اروپایی را هروئین تولید شده از تریاک افغانستان فرا گرفته است. ۴۰ تا ۶۰٪ درآمد ناخالص ملی افغانستان از خشخاش به دست می‌آید که در دست سوداگران مرگ سفید قرار دارد. بر اساس تحقیقات انجام شده نه میلیون نفر در افغانستان به کشت خشخاش مبادرت دارند که اقتصادشان وابسته به تولید تریاک است (محمدی و غنجی، ۱۳۸۵: ۱۲۱).

از بعد انقلاب اسلامی ج.ا.ا با اتخاذ استراتژی مقابله با این ماده افیونی طی سی سال حدود ۳۶۵۸ شهید تقدیم کرده که این نوع مبارزه از طرف پینو آراکلی مدیر کل مواد مخدر سازمان ملل که اخیراً اعلام کرد که ایران خط مقدم مبارزه با مواد مخدر است و این یک مدل و الگو برای کشورهای دیگر است. قابل ذکر است از عوارض جلوگیری انتقال مواد مخدر به اروپا توسط ج.ا.ا سرریز آن مواد به داخل کشور و رشد و بروز ناامنی‌ها بوده اعتیاد است. در حال حاضر آمریکا با استقرار در مناطق جنوب غربی افغانستان به ویژه استان هرات و پایگاه نظامی شیندید به گسترش ناامنی در منطقه دامن زده است. سازمان‌های اطلاعاتی سیا و M-16 انگلیس در راستای برنامه‌های گسترده در شبه قاره هند و ایجاد تفرقه میان اقوام در تلاش هستند تا با ایجاد ناامنی زمینه حضور عوامل بیگانه را در منطقه فراهم آورند. در این میان فقر مادی و فرهنگی، بسترهای ترافیک مواد مخدر و بسیاری از فعالیت‌های غیرقانونی دیگر از جمله زمینه‌هایی محسوب می‌شود که نیروهای بیگانه برای موفقیت اهداف خود به آن‌ها چشم دوخته‌اند (محمدی و غنجی، ۱۳۸۵: ۱۲۱).

این استان با کشور پاکستان به طول ۹۰۰ کیلومتر از خلیج گواتر آغاز و تا مختصات تقریبی ۶۰/۸۶ درجه شرقی و ۲۹/۸۶ درجه عرض شمالی در ۳۸ کیلومتری شمال زاهدان ادامه دارد تا (ملک سیاه کوه). مرز خشکی ایران و افغانستان به طول ۳۰۰ کیلومتر، در ۳۸ کیلومتری شمال زاهدان آغاز شده در امتداد شمال شرق با پشت سر نهادن پهنه‌های ماسه‌ای و سطوح پوشیده از نمک به کوهک می‌رسد و تا چاه خرما امتداد می‌یابد که مرز خراسان جنوبی

از این نقطه آغاز می‌گردد. مرزهای جنوبی این استان از خلیج گواتر تا بندر جاسک به طول ۳۵۰ کیلومتر می‌باشد. گستردگی مرزهای آبی و خاکی استان و عدم کنترل مرزها از آسیب‌های جدی در امنیت استان است (شعبانی اصل، ۱۳۸۸: ۱۰۱). قابل توجه آنکه داشتن مرز در صورتی که برای آن برنامه‌ریزی درستی انجام شود موجب نعمت و توسعه استان می‌شود و در غیر این صورت موجب بروز بحران در وضعیت امنیتی (نعمت) است که این وضعیت در حال حاضر حادث شده است و مرزهای غیرقابل کنترل استان همراه با توسعه نیافتگی استان آسیب‌پذیری‌های استان را دوچندان کرده است. در صورتی که توسعه نیافتگی در استان تحقق یابد، مرزهای گسترده استان به فرصتی بی‌بدیل تبدیل خواهند شد. جمعیت استان سیستان و بلوچستان در دهه ۱۳۶۵-۱۳۵۵ با نرخ رشد متوسط سالیانه ۶/۵ درصد یکی از بالاترین نرخ‌های رشد در دهه‌ی مذکور در کشور بوده است. علت آن را می‌توان متفاوت بودن ویژگی‌های قومی فرهنگی مردم این سرزمین با دیگر استان‌های کشور دانست.

۱- نرخ رشد بالای جمعیت در بخشی از مناطق سیستان و بلوچستان و گسترش فقر و ناامنی جمعیت استان سیستان و بلوچستان و گسترش فقر و ناامنی جمعیت استان در دهه ۱۳۶۵-۱۳۵۵ با نرخ رشد متوسط سالیانه ۵/۶ درصد یکی از سریع‌ترین نرخ‌های رشد در دهه مذکور در کشور بوده است. علت آن را می‌توان متفاوت بودن ویژگی‌های قومی فرهنگی مردم این سرزمین با دیگر استان‌های کشور دانست. جمعیت استان با نرخ رشد متوسط سالیانه ۴/۲ درصد از رقم ۱/۱۰۰/۰۰۰ نفر در سال ۱۳۶۵ به رقم ۱۲۲۷۰۰۰ نفر در سال ۱۳۷۵ رسیده است که ۲/۸ درصد جمعیت کل کشور را به خود اختصاص می‌دهد است (زرآبادی و توفیقی محمدی، ۱۳۹۳: ۱۵۹). ۲- تراکم نسبی جمعیتی استان بر اساس سرشماری سال ۱۳۷۵، ۹ نفر در هر کیلومتر مربع بوده است. سیستان و بلوچستان در زمره کم تراکم‌ترین استان‌های کشور قرار دارد. برآوردهای سال ۱۳۸۲ حاکی از آن است که تراکم نسبی استان به حدود ۱۲ نفر در هر کیلومترمربع ارتقاء یافته است که با توجه به جغرافیای گسترده ۱۱٪ از کل کشور و تراکم پایینی از عوامل مؤثر در مشکلات امنیتی کنترل جمعیت و جغرافیا می‌باشد؛ که هم‌اکنون حادث شده است (زرآبادی و توفیقی محمدی، ۱۳۹۳: ۱۵۹).

این پراکندگی جمعیت و تراکم پایین یکی از علل عدم ارائه خدمات مناسب است. عدم کنترل مناسب جمعیت و جغرافیا است که باعث بروز ناامنی‌ها به دلیل عدم کنترل شده است. استان سیستان و بلوچستان به واسطه دور بودن از مرکز، پراکندگی جمعیت، وسعت استان، طولانی بودن مرز، واگرایی مذهبی و زندگی عشیره‌ای، پایین بودن سطح سواد رواج خرافات، جغرافیای خشن، در خطر بودن کشاورزی و دامداری، شرایطی را در استان پدید آورده که رفتار خشونت‌آمیز و حمل سلاح جزء لاینفک زندگی بلوچ گردیده است. این نکات منفی در صورت تحقق امر توسعه در استان، می‌توانند به نقاط مثبت نظام تبدیل شوند. ناتو با ورود با افغانستان، نخستین مأموریت خود را در خارج از حوزه سنتی خویش یعنی اروپا شروع کرد. در حقیقت با استقرار در افغانستان به منزله موفقیت این سازمان در گسترش به سمت شرق است. این سازمان با چالش‌های متفاوت و پیش‌بینی نشده‌ای در افغانستان مواجه گردید؛ اما دو کشور امریکا و انگلیس با توجه به اهداف بلند مدت خود در منطقه سعی می‌کنند به هر نحو ممکن نیروهای ناتو را برای مدت طولانی در افغانستان نگاه دارند (زرآبادی و توفیقی محمدی، ۱۳۹۳: ۱۵۹).

یکی از سیاست‌های آمریکا که در راستای طرح «خاورمیانه بزرگ» اجرا می‌شود، «فعال کردن گسل‌های قومی و مذهبی به‌ویژه در شرق ایران» است در این زمینه در بند ۴ دکترین امنیتی ۲۰۰۷ آمریکا از اقدامات نرم این کشور درباره تغییر نگرش در مردم ایران و طرح دعاوی حقوقی علیه دولت ایران به نفع قومیت‌ها یاد شده است (شیرودی، ۱۳۸۴: ۸۳). در این بند در خصوص تحریک و تقویت جناح‌هایی که علیه حاکمیت فعال هستند بخصوص حرکت‌های قومی و ترویج دموکراسی و حقوق بشر از طریق گسترش NGOها در احقاق حقوق اقلیت‌ها تأکید شده است. در این سند از جمله اهداف آمریکا در طرح خاورمیانه جدید، تجزیه کشورهای منطقه، اعطای خودمختاری و ایجاد ساختار فدراتیو در سال ۲۰۱۵ است که با تغییر مرزها، کوچک‌سازی کشورها صورت می‌گیرد. در همین راستا می‌توان به فعال کردن ۳ ماهواره فارسی زبان که مبلغ سیاست‌های یاد شده با تأکید بر تشکیل کردستان بزرگ، بلوچستان آزاد و آذربایجان متحد است، اشاره داشت. بنابراین به نظر می‌رسد به نظر می‌رسد با توجه به استراتژی جدید آمریکا، یکی از اهداف راهبردی این کشور تغییر نگرش در مردم ایران با تحریک قومیت‌ها، از جمله قوم بلوچ است. حوادث و ناآرامی‌های اخیر در منطقه شرق گویای همین سیاست است. در این زمینه نشریه «ساندی تلگراف» می‌نویسد: «حملات تروریستی اخیر در ایران یا سازماندهی آمریکا بود» (شیرودی، ۱۳۸۴: ۸۳).

آمریکا سعی می‌کند تا از توان ناتو برای رسیدن به اهداف خود بهره‌گیری کند، لذا با توجه به خصومت دیرینه آمریکا علیه ایران پس از پیروزی انقلاب اسلامی حتی حضور ناتو در منطقه به عنوان تهدید جدی برای جمهوری اسلامی ایران مطرح بوده و همکاری افغانستان نیز به عنوان ابزار موضوع را بغرنج‌تر کرده است. گسترش ناتو در افغانستان و ایجاد قرارگاه‌های در قندرها، جلال آباد، کابل و مزار شریف شیندند در استان فراه در حاشیه مرزهای ج.ا.ا. از جمله تهدیدات نظامی بر علیه استان و کشور ایران محسوب می‌شوند. امروزه یکی از سیاست‌های بین‌الملل که محیط امنیتی ایران را متأثر کرده است سیاست‌های دولت آمریکا در منطقه است (شیرودی، ۱۳۸۴: ۸۳).

همسایگی استان با کشور پاکستان و سکونت جمعیتی از بلوچ‌ها در این کشورها و در واقع گستره دنباله قومی بلوچ در آن سوی مرز به‌طوری که در مواردی معضلات آن سوی مرز به این طرف هم گسترش یافته است و تصور داشتن خودمختاری در آن کشورها نگرش‌هایی را به وجود آورده است و همچنین ارتباط مرزی مردم استان با کشور افغانستان و تأثیر درگیری‌های داخلی در افغانستان در زمان حضور روسیه تا به حال و کمک به عوامل چپ‌گرای ایرانی و بلوچی از سوی سرویس‌های اطلاعاتی افغانستان (خاد) در قبال کمک ایران به انقلابیون و مجاهدین، تأثیر حوزه‌های علمیه پاکستان بر روی علمای دینی بلوچستان در ایران و مشکلات سیاسی ایران و امارت متحده عربی و عمان در اول انقلاب و تحریک کشورهای حوزه خلیج فارس توسط آمریکائی‌ها را بر علیه ایران و همچنین تلاش دولت عراق جهت ایجاد نامنی در جبهه شرقی ایران در دوران دفاع مقدس و همچنین نفوذ دولت انگلیس و تلاش جریان وهابیت و روی کار آمدن طالبان و سپس ناتو و آمریکا در افغانستان را می‌توان از عوامل خارجی محیط ژئوپلیتیک بر تقویت شرارت دانست (شفیعی عربی، ۱۳۸۷: ۸۳). در حال حاضر بی‌ثباتی سیاسی و امنیتی کشورهای پاکستان و افغانستان و به‌ویژه درگیری‌های اخیر ارتش پاکستان با پشتوها و تصور بلوچستان آزاد (پشتونستان) که منجر به آزار و اذیت و آزار شیعیان و مهاجرت آن‌ها از این مناطق از جمله معضلات منطقه است که تأثیر فراوانی بر امنیت استان دارد. باوجود این بی‌ثباتی و عدم کنترل دولت‌های دو کشور بر مناطق پشتونشین و بلوچستان خود، بویژه

عدم کنترل بر مرزها، اشرار و قاچاقچیان به صورت آزاد در منطقه فعال هستند حوادث امنیتی زیادی را تا به حال به وجود آورده است و اشرار و قاچاقچیان بومی و غیر بومی در مواردی نیز با احساس خطر از نیروهای نظامی و امنیتی ج.ا.مکرراً به این کشورها فرار می‌کنند. علی‌رغم قرارداد استرداد مجرمین بین دو کشور در مرزهای مرزی تا به حال ۱۰۲۵ سند عدم همکاری مرزبانان این دو کشور در مرز مابین ج.ا.م ثبت شده است (شفیعی عربی، ۱۳۸۷: ۸۳).

جمهوری اسلامی ایران در مرزهای شرقی خود با دو کشور پاکستان و افغانستان همسایه است؛ و این دو کشور به صورت طبیعی سرویس‌های اطلاعاتی خود را علیه کشور ایران فعال کرده‌اند. سرویس اطلاعاتی افغانستان بعد از تحولات چند سال اخیر، هم اکنون تحت نظر سرویس غربی و آمریکایی در حال شکل‌گیری است. پاکستان دارای سرویس اطلاعاتی ISA با قدمت ۶۰ ساله است که از مهم‌ترین فعالیت‌های آن در دهه اخیر، تشکیل حکومت طالبان در افغانستان، حمایت از سپاه صحابه، خط دهمی به اشرار ایران، ترویج فرقه‌گرایی، تحریکات قومی و مذهبی و گسترش فرهنگ خشونت و ترور در منطقه است؛ و امروزه عناصر افراطی و اشرار وهابی چون عبدالمالک ریگی تحت کنترل ISA در پاکستان تردد و فعالیت دارد؛ و طبق اظهارات برادرش شرور عبدالحمید که اعتراف بر روابط برادرش عبدالمالک ریگی با افسران آمریکا و پاکستان به در اعترافات وی صراحت آمده است (شفیعی عربی، ۱۳۸۷: ۸۳).

هرگاه واقعیت فرقه‌گرایی را به سازماندهی گروه‌های افراطی اضافه کنیم در می‌یابیم که بسیاری از گروه‌هایی که اکنون قدرت نظامیان را به چالش کشانده‌اند در واقع محصول سرویس‌های اطلاعاتی هستند؛ بدین صورت ابعاد پیچیده فرقه‌گرایی در فرآیند تبدیل اقلیت قومی به اقلیت گرایی قومی تا حدودی روشن خواهد شد. از اقدامات دیگر سیا تشکیل سپاه صحابه می‌باشد. سپاه صحابه با پشتیبانی این سرویس، فعالیت شدیدی در پاکستان دارد و اقدام به ترور، ارباب و خونریزی شیعیان این کشور می‌کند. همچنین هماهنگی گسترده‌ای بین سپاه صحابه، اشرار منطقه بلوچستان، طالبان و نیروهای حزب فرقان با سرویس‌های محلی و بین‌المللی وجود دارد. همان‌گونه که قبل از این سرویس ISA با همفکری CIA و کشور عربستان، گروه طالبان را برای مقابله با ارتش سرخ تشکیل و معضلات فعلی افغانستان را به وجود آوردند (معین‌الدینی، ۱۳۸۶: ۷۷).

بررسی اوضاع امنیت افغانستان در سال‌های گذشته جای تأمل جدی دارد. طالبان در سال ۲۰۰۷ بر تعداد و قدرت تخریبی حملات خود علیه مردم و ... افزود و این گمانه‌زنی را در سطح وسیع ایجاد کرد که طالبان در حال بازگشت به قدرت است. علی‌رغم حضور آمریکا و ناتو طالبان هم‌اکنون توانسته است حضور خود را در بیش از ۴۵ درصد خاک افغانستان گسترش داده و همچنین فعالیت‌هایش را در غرب و شمال افغانستان نیز گسترش دهد همچنین طالبان با تغییر تاکتیک و شیوه عملیات جنگ و گریز بعضاً به دشمن ضربه زده و سپس به پاکستان (منطقه وزیرستان) فرار کنند. به قدرت رسیدن مجدد طالبان خود تهدیدات دیگری را متوجه امنیت ج.ا.م می‌نماید که عمده‌ترین آن، احیاء مجدد طالبانیسم و ترویج تفکر سلفی‌گری و گسترش شرارت و هدایت جریان‌های افراطی در داخل مرزهای ایران با افغانستان و عدم تسلط دولت مرکزی بر بخش‌هایی از افغانستان می‌بخشد و موضع اخیر رئیس‌جمهور افغانستان سهمیم کردن طالبان در قدرت است. به‌رحال با افزایش سلطه طالبان تشدید شرارت‌ها در این سوی مرز بسیار عیان است از جمله:



۱- شرارت سازماندهی شده توسط طالبان از آن سوی مرز هدایت و طبق اعترافات عناصر دستگیر شده پشتیبانی اطلاعاتی و تجهیزاتی می‌شوند. ۲- گسترش فعالیت غیرقانونی توسط عوامل افغانه اعم از جاسوسی، هدایت شبکه‌ای قاچاق سوخت، مواد مخدر و گروگان‌گیری و... با اخذ مالیات توسط طالبان. ۳- عدم تسلط کامل پاکستان و افغانستان بر منطقه پشتونشین این ۲ کشور و تبدیل شدن آن مناطق به مامن مجرمان، قاچاقچیان و اشرار در مرزهای مشترک این ۳ کشور. ۴- عدم کنترل مرز توسط نیروهای مرزبانی پاکستان و افغانستان و تمایل آن‌ها به ناامن بودن منطقه. ۵- سلطه طالبان در ترویج تفکر سلفی گری و آموزش دادن عوامل کشورهای دیگر جهت انجام عملیات انتحاری (معین الدینی، ۱۳۸۶: ۷۷). سلطه کمونیست‌ها (شوروی سابق) بر افغانستان و ظلم و جور به مسلمانان افغانی از ۲۸ سال پیش باعث مهاجرت‌های مکرر و در حد وسیع به کشور که شاید این طولانی‌ترین مهمانی تاریخ باشد و این روند به دلیل فقر، جنگ، ناامنی و ... پس از سلطه طالبان افزایش یافت و از زمان تسلط ناتو و آمریکا این روند همواره رو به گسترش بوده و استان سیستان و بلوچستان، خراسان جنوبی معبر ورود و خروج این مهاجرین غیر قانونی به کشور می‌باشد و بسیاری از آن‌ها در استان‌های شرق کشور ساکن هستند. باید توجه کرد که ارتباط تنگاتنگی بین اهل سنت استان و افغانه مهاجر وجود دارد و اخیراً یکی از مولوی منطقه و در سایت‌های ضد انقلاب در واکنش به ساماندهی و اخراج افغانه گفته است: اگر افغانه را از زاهدان و حتی استان اخراج کنند، بخش عمده‌ای از نماز جمعه و جماعت ما تعطیل خواهد شد. حتی با اسکان آن‌ها در اردوگاه‌ها نیز مخالفت شده است. همچنین ارتباط بین اهل تسنن و افغانه طوری است که امام جماعت بعضی از مساجد اهل سنت استان افغانی می‌باشد و جمعیت قابل توجهی از طلاب حوزه‌های علمیه در این استان را افغانه تشکیل می‌دهند؛ که در هم آمیختگی ترکیب جمعیتی ناموزون را به وجود آورده است که باعث برهم خوردن تعادل و ترکیب جمعیت در استان شده که در صورت عدم توجه آینده‌ای خطرناک پیش بینی می‌شود (نقیب زاده، ۱۳۸۲: ۲۷۳). همچنین به این نکته باید اشاره کرد اقتصاد استان نیز در بعضی مناطق در قبضه افغانه و اهل سنت می‌باشد. رشد بی رویه جمعیت با دیدگاه سیاسی و آغشته کردن آن با عقاید مذهبی، جماعت استان را جوان‌ترین جمعیت از لحاظ سنی در بین استان‌های کشور کرده است که همراه با فقر اقتصادی، مشکلات عدیده امنیتی، سیاسی، آموزشی و تربیتی و ... را فراهم آورده است و در نهایت توازن جمعیت را به نفع اهل سنت تغییر داده است و اخیراً عده‌ای از افغان‌ها با تهیه و یا جعل شناسنامه‌های ایرانی در شهرهایی مثل زابل مقیم شده و اقدام به خرید زمین‌ها کرده‌اند و ترکیب جمعیتی در این منطقه را تغییر داده‌اند و در آینده زمینه‌ساز خیلی از نابسامانی‌های اجتماعی خواهد شد.

پیامدهای مهاجرت افغانه برای امنیت استان شامل موارد زیر است: ۱- افزایش نرخ بیکاری و مهاجرت اتباع ایرانی: در حال حاضر قریب به ۲۲۰ هزار نفر از اتباع بیگانه در منطقه سیستان و بلوچستان حضور دارند که با توجه به وضعیت خشک‌سالی و مهاجرت شیعه از زابل مهاجرت و حضور افغانه بسیار افزایش یافته است. ۲- وجود قریب ۳۲۰۰۰ فرزند حاصل از ازدواج‌های غیرقانونی مردان افغانه با زنان ایرانی و بالعکس و نداشتن هویت ایرانی در زاهدان و زابل (حاشیه مرز) و نداشتن انگیزه در دفاع و تأمین امنیت آسیب‌های جدی منطقه‌ای داشته است. ۳- برهم زدن ترکیب جمعیت و احتمال وقوع مسائل و مشکلات سیاسی، امنیتی بیشتر در آینده، وجود روستاهای ۱۰۰ درصد افغانی نشین در سیستان یک پل ارتباطی بسیار خطرناکی است که چشم‌انداز نگران‌کننده‌ای را برای منطقه ترسیم

می‌کند (نقیب زاده، ۱۳۸۲: ۲۷۳). ۴- بالا بردن سرقفلی مغازه‌ها، افزایش میزان اجاره خانه و گرانی مسکن در نقاط شهری به خصوص زاهدان. ۵- تشکیل گتوهای محلی، در شهرهای استان به خصوص در زاهدان و اختصاص ۲۴ درصد از جرائم استان که مختص اتباع خارجی به‌ویژه افغانه است. ۶- تشدید تردهای غیرمجاز در مرز: در سال‌های اخیر روزانه حدود ۵۰۰ نفر از افغانه وارد استان می‌شده‌اند که در بین آن‌ها افراد سپاه صحابه، گروهک فرقان بلوچستان، عامل بعضی از انفجارات در استان این جماعت بودند. عوارض و بیماری‌های بهداشتی که همراه دام و احشام و حتی مهاجرین به کشور وارد شده است.

### برنامه‌ریزی و سازماندهی اقتصادی فضا در منطقه مکران و چابهار

بر اساس مصوبه اخیر مجلس شورای اسلامی مقرر گردیده است که در اجرای سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی، موضوع افزایش توان مقاومت و کاهش آسیب‌پذیری اقتصاد کشور «سازمان توسعه سواحل مکران» تأسیس شود. موضوعی که می‌تواند در مسیر اسناد بالادستی نظام اقدامی مؤثر در تحقق سیاست‌های اقتصاد مقاومتی و توسعه سواحل مکران ارزیابی گردد؛ زیرا طرح توسعه پایدار سواحل مکران قادر است با زدودن محرومیت‌ها و فراهم‌سازی شبکه ارتباطی مناسب، موجب خلق تقاضا، پویایی و تحرک در عرصه‌های اجتماعی، سیاسی و اقتصادی در این منطقه شود و با ایجاد منطقه‌ای امن برای جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی، اشتغال، مبارزه با قاچاق کالا و مواد مخدر و تولید امنیت پایدار را به ارمغان آورد. از منظر ژئوپلیتیکی، هم‌جواری سواحل مکران با کشورهای پاکستان و افغانستان، ظرفیت‌های ارتباطی این سواحل به پهنه اقیانوس هند و امکان اتصال کشورهای آسیای مرکزی به دریاهای آزاد بستر مناسبی برای گسترش تعاملات منطقه‌ای و بین‌المللی فراهم نموده است. به گواه داده‌های معتبر، بخش قابل ملاحظه‌ای از عرضه و تقاضا عظیم جهانی، متوجه منطقه گسترده‌ای مشتمل بر آسیای مرکزی و اروپای شرقی است که ایران در مرکز توجه این مناطق می‌باشد. لذا ظرفیت‌های داخلی و قابلیت‌های بالقوه بومی به منظور دستیابی به تدابیر قابل حصول برای تعامل اقتصاد منطقه‌ای اهمیتی اساسی دارد که این مهم نیز با توجه به نیاز کشورهای محصور در خشکی چون کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد این سواحل فرصت‌های مناسبی را در راستای توسعه مناسبات بین‌المللی و جذب سرمایه برای تولید در منطقه جنوب شرق و سواحل مکران دارد. در واقع حجم بزرگی از مبادلات جهانی کالا و انرژی متوجه این منطقه است (ملک رئیسی، ۱۳۸۵: ۲۱).

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

اقتصادی گام برداشته تا منافع عظیمی را برای ملت ایران تحصیل نمایند. بدون شک با اتکا به راهبرد اقتصاد مقاومتی و با تکیه بر توان و ظرفیت‌های داخلی می‌توان راه هرگونه اخلال در نظام اقتصادی کشور را مسدود نمود (ملک رئیسی، ۱۳۸۵: ۲۱). کریدور شمال - جنوب فرصتی استثنایی است، چه آنکه بخش مهمی از آن از خاک ایران می‌گذرد. در حال حاضر مهم‌ترین و مناسب‌ترین حلقه ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به شمار می‌رود. چه آنکه این کریدور از حوزه اقیانوس هند (بندر بمبئی) آغاز و از طریق دریا به بندرعباس در جنوب ایران متصل می‌شود. به طوری که کالاها می‌توانند در داخل خاک ایران به وسیله حمل و نقل جاده‌ای و یا ریلی به بنادر شمال کشور (بندر انزلی و بندر امیرآباد) انتقال یافته و سپس از طریق دریای خزر به بنادر آستاراخان و لاگان روسیه حمل شوند. با تکمیل راه آهن قزوین - آستارا در قلمرو ایران، امکان دسترسی جاده‌ای و ریلی به کشورهای منطقه قفقاز و روسیه نیز میسر می‌شود (ترکان و شهبازی، ۱۳۹۴: ۴۱).

کارشناسان می‌گویند هزینه حمل کالاهای ترانزیتی میان کشورهای حوزه اقیانوس هند و شمال اروپا از طریق مسیر کریدور شمال - جنوب تا حدود ۳۰ درصد نسبت به مسیرهای سنتی موجود ارزان‌تر است و کشورهای جنوب شرقی آسیا، آسیای مرکزی، خاورمیانه، حوزه اقیانوس هند و خلیج فارس و نیز شمال اروپا با پیوستن به کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال - جنوب که از جمله کریدورهای چندوجهی است، می‌توانند از مزایای آن در حمل و نقل سریع و ارزان کالاهایشان بین آسیا و اروپا استفاده کنند. یکی دیگر از قابلیت‌ها و کارکردهای بسیار مهم سواحل مکران، کارکرد ژئواکونومیک و ژئوپلیتیکی آن است. در عصر حاضر که اقتصاد نقش مهمی در جایگاه کشورها دارد و با توجه به تعریف واژه ژئواکونومیک، مناطقی حائز اهمیت هستند که دارای نقش اقتصادی می‌باشند. بر این اساس، در قرن حاضر جهان را به شش منطقه تقسیم می‌کنند و هر منطقه‌ای که خارج از این تقسیم‌بندی قرار بگیرد از اهمیت چندانی برخوردار نیست. این مناطق عبارت‌اند از ۱- آمریکای شمالی، ۲- اروپای غربی ۳- خاورمیانه (خلیج فارس) ۴- آسیای جنوب شرقی ۵- محور مسکو لنینگراد ۶- هند. هریک از این مناطق یک قدرت ژئواکونومی هستند. از این شش منطقه، چهار منطقه مصنوعات خود را به سایر کشورها صادر می‌کنند و از تولید انبوه برخوردار هستند. فقط یک منطقه است که مواد خام صادر می‌کند و این منطقه خلیج فارس است که مهم‌ترین گذرگاه حمل و نقل و ورود به آب‌های آزاد، مواد خام (نفت و گاز) از خلیج فارس به تنگه هرمز و از آنجا دریای مکران (عمان) است که به اقیانوس هند راه پیدا می‌کند. در واقع نقش ترانزیتی دریای مکران و سواحل آن، عامل اصلی ارتقای جایگاه استراتژیک این منطقه از بعد اقتصادی است (ترکان و شهبازی، ۱۳۹۴: ۴۱).

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

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

با طرح شدن ژئواکونومیک در ژئوپلیتیک مناطق جغرافیایی دوران جنگ سرد، از بعد دیگری، یعنی توزیع منابع مولد انرژی با محوریت نفت و گاز مطرح گردیدند؛ به عبارت دیگر در قرن بیست و یکم مناطقی که دارای انرژی هستند یا محل عبور آن، مورد توجه قرار می‌گیرند. از این رو اهمیت ژئواکونومیک سواحل مکران در بحث مسیرهای انتقال انرژی نیز قابل توجه است و توجه به جایگاه سواحل مکران به عنوان یکی از مهم‌ترین مناطق عبور انرژی در تدوین راهبرد ملی امری انکارناپذیر و ضروری می‌باشد. در طرح یونیدو سواحل دریای عمان به عنوان نزدیک‌ترین راه و مسیر انتقال انرژی بین‌قاره‌ای شناخته شده است. در این طرح چابهار به عنوان بزرگ‌ترین ترمینال مایع سازی گاز و انتقال آن به بازار مصرف جنوب شرق آسیا از جمله چین و ژاپن در نظر گرفته شده است (امیری و دیگران، ۱۳۹۳: ۱۳۳). از دیگر قابلیت‌ها و کارکردهای ژئواکونومیک سواحل مکران، فضای بسیار مناسب موجود در این منطقه برای ایجاد بنادر، مناطق آزاد تجاری و صنعتی با هدف دسترسی کشورهای محصور در خشکی در آسیای مرکزی و قفقاز است. دسترسی به آب‌های آزاد علاوه بر جنبه‌های نظامی و ژئواستراتژیکی دارای مزیت‌های اقتصادی متعددی برای کشورهای ساحلی است که از جمله می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: حمل و نقل آبی ارزان‌ترین نوع حمل و نقل محسوب می‌شود، دریاها از غنی‌ترین منابع غذایی بشر به شمار می‌روند و از نظر منابع معدنی نیز مهم محسوب می‌شوند، سواحل دریاها از مناطق توریستی جذاب محسوب می‌شود و بنادر و مناطق آزاد ساحلی فرصت‌های تجاری زیادی را در اختیار کشورهای ساحلی قرار می‌دهند. کشورهای محصور در خشکی، کشورهایی هستند که به دلیل عدم دسترسی به آب‌های آزاد از تمامی این فرصت‌ها محروم هستند. از میان کشورهای در حال توسعه، ۳۱ کشور محصور در خشکی می‌باشند (امیری و دیگران، ۱۳۹۳: ۱۳۳).

کشورهای محصور در خشکی به علت دوردستی، در امور بازرگانی خارجی به کشورهای همسایه وابستگی دارند و در نتیجه محکوم به پرداخت هزینه‌های گزاف تبادلات شده‌اند. هزینه‌های هنگفت حمل و نقل، زیرساختارهای غیر مؤثر و انواع مضیقه‌ها، علاوه بر الزامات صادرات و واردات می‌توانند، مانعی جدی در مسیر الحاق آن‌ها به اقتصاد جهانی محسوب گردد که در عین حال به رقابت‌های صادراتی و جریان سرمایه‌گذاری خارجی در این مناطق آسیب جدی می‌زنند. طبق داده‌های بانک جهانی در قیاس‌ها با کشورهای دارای مرز آبی، کشورهای محصور در خشکی حدود ۵۰ درصد هزینه‌ی بیشتری برای حمل و نقل می‌پردازند، در مقابل حجم بازرگانی آن‌ها ۶۰ درصد کمتر است. این آمار مؤید روند مزوی شدن کشورهای محصور در خشکی در اقتصاد جهانی است. در مقابل در مقایسه با کشورهای محصور در خشکی و اقتصادهای زمینی، در اقتصادهای دریا محور هزینه‌ی حمل و نقل بسیار پایین‌تر، تخصیصی شدن و تقسیم نیروی کار قدرتمندتر و بهره‌وری بسیار بالاتر است. کشورهای ساحلی با آزادسازی اقتصادی، در فرآیند جهانی‌سازی وارد شده و از مزیت‌های اقتصاد مبتنی بر تجارت دریایی بهره‌مند شده‌اند. واقع شدن جنوب شرق ایران در دسترسی به راه‌های آبی و مسیرهای بزرگ ترانزیت کالا به اروپا، کشورهای مدیترانه و هندوستان، پتانسیل‌های بازرگانی را برای

فعال شدن بخش اقتصادی در این منطقه فراهم آورده است که با وجود سازمان‌های منطقه‌ای همچون آسه آن و اکو چشم‌انداز بازرگانی روشنی می‌توان برای آینده‌ی بازرگانی این منطقه انتظار داشت. جنوب شرق ایران واجد مزیت‌های ژئواکونومیکی مهمی برای ایران است که ایران را به عنوان وزنه‌ای در سیستم بین‌المللی و سیستم جهانی در قرن ۲۱ مطرح می‌نماید. برخی از مزیت‌های این منطقه دارای اثرات درون‌کشوری است و برخی به موقعیت ایران در ساختار نظام جهانی مربوط می‌شود. از جمله این مزیت‌ها، سواحل مناسب ایران در دریای عمان برای ارتباط کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی و قفقاز به آب‌های آزاد به منظور استفاده از مزیت‌های حمل و نقل دریایی است. از آنجا که یکی از عناصر اصلی تشکیل دهنده‌ی قیمت کالا، هزینه‌ی حمل و نقل آن می‌باشد به این دلیل هزینه‌ی حمل و نقل به عنوان یک عامل اساسی در انتخاب نوع وسیله‌ی حمل و نقل مورد توجه قرار می‌گیرد. این عامل موجب اقبال بیشتر نسبت به استفاده از حمل و نقل دریایی به عنوان ارزان‌ترین راه با بیشترین ظرفیت می‌گردد. به طوری که بیشترین حجم کالا، در زنجیره‌ی حمل و نقل کنونی جهان، از طریق دریاها صورت می‌گیرد. ایران با وجود دسترسی به آب‌های آزاد از سمت جنوب و موقعیت ویژه‌ی جنوب شرق در مبادی ورودی و خروجی به آب‌های آزاد از پتانسیل فوق‌العاده‌ای در این زمینه برخوردار است. کرانه‌های دریای عمان به دلیل دارا بودن سواحل مناسب به ویژه در خلیج چابهار موقعیت نسبتاً خوبی جهت پهلو گرفتن کشتی‌های ظرفیت بالا برای اتصال حوزه‌های مختلف ژئوپلیتیکی در پیرامون ایران با سیستم تجارت جهانی دارد. نقشه زیر مهم‌ترین بنادر و اسکله‌های ساحلی مکران را نشان می‌دهد که در این میان بندر چابهار از اهمیت وافر برخوردار است (خلیلی و دیگران، ۱۳۹۰: ۸۱).

با توجه به این شرایط، سواحل مکران می‌تواند فرصت طلایی را در اختیار کشورهای محصور در خشکی در منطقه آسیای مرکزی و همچنین قفقاز قرار دهد. در واقع سواحل مکران در قالب محور شمال و جنوب، مهم‌ترین مسیر اتصال کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد جهان است و همچنین این سواحل می‌تواند در قالب محور شرقی - غربی مسیر بسیار مناسبی را برای اتصال کشورهای جنوب شرق آسیا به اروپا فراهم می‌کند. سواحل مکران این قابلیت را دارد که با ایجاد و گسترش بنادر و اسکله‌های وسیع امکان انتقال کالا از مسیر ایران به اروپا را فراهم کند. در مقایسه بین دو مسیر، یعنی مسیر دریایی از هند و جنوب شرق آسیا به دریای سرخ، مدیترانه و اقیانوس اطلس، مسیر مکران، آذربایجان، روسیه، اروپا ۴۰ درصد کوتاه‌تر است، حدود ۵۰ درصد در وقت صرفه‌جویی می‌شود و علیرغم ارزان بودن حمل و نقل آبی، این مسیر حدود ۳۰ درصد ارزان‌تر از مسیر آبی است که با رنگ قرمز در نقشه نشان داده شده است. در این بین بندر چابهار با داشتن موقعیت ممتاز دریایی و خشکی، می‌تواند تأمین‌کننده‌ی کالاهای مورد نیاز کشورهای محاط در خشکی، همچون افغانستان، قفقاز و آسیای مرکزی باشد (خلیلی و دیگران، ۱۳۹۰: ۸۱).

منطقه‌ی چابهار یکی از ۵ نقطه‌ی جهان است که قابلیت تبدیل شدن به مگاپورت را دارد. با توجه به موقعیت این بندر در صادرات و واردات و رفع نیاز کشورهای آسیای جنوبی و ۱۱ کشور دیگر، منطقه‌ی چابهار نقطه‌ی استراتژیک، ارزان، مطمئن و سهل‌الوصول در مقایسه با دیگر کریدورهای ترانزیتی جهان به شمار می‌رود. این منطقه به وسیله‌ی شبکه‌ی حمل و نقل زمینی و هوایی از شمال به کشورهای آسیای میانه و افغانستان، از شرق به پاکستان و از جنوب به اقیانوس هند متصل است. چابهار جزیره نیست، بلکه به سرزمین اصلی متصل است و در مسیر تجارت کشورهای خاور دور به خاورمیانه و شاخ آفریقا قرار گرفته است. به همین دلیل می‌تواند نقش مهم‌تری نسبت به دیگر مناطق آزاد در زمینه‌ی

ترانزیت کالا داشته باشد. در این میان، اگرچه مرزهای جنوب شرقی با تهدیدات و آسیب‌پذیری‌های متعددی روبرو است، اما نقاط قوت و فرصت‌های فراوانی در تأمین امنیت مرزها و توسعه‌ی بخش مذکور نیز وجود دارد. یکی از موقعیت‌های برتر این منطقه، بحث قرار گرفتن بر سر شاهراه ترانزیت کالا است. از این رو، با ایجاد شبکه ریلی شمال-جنوب در مجاورت شرق کشور و اتصال منطقه‌ی آزاد چابهار به سرخس در شمال شرقی کشور، ظرفیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرصت‌های ترانزیتی و سرمایه‌گذاری فراوانی برای این مناطق فراهم می‌شود. طرح گسترش راه‌ها منجر به کاهش هزینه حمل و نقل برای بازرگانان، انجام فعالیت‌های تجاری، رونق اقتصادی، اشتغال و در نهایت امنیت و به موازات آن توسعه، فراهم می‌شود. ایجاد چنین کریدوری سبب می‌شود ایران، کشورهای خاور دور، آسیای جنوب شرقی، شبه قاره‌ی هند را به آسیای مرکزی، قفقاز و در نهایت اروپا متصل کند (خلیلی و دیگران، ۱۳۹۰: ۸۱).

از این رو، ایران یکی از کشورهای مهم و تأثیرگذار بر کریدور شمال-جنوب محسوب می‌شود. کریدور شمال-جنوب، تجارت و ترانزیت کالا را تسهیل می‌کند. در بین کشورهای محصور در خشکی در آسیای مرکزی، افغانستان به دلیل موقعیت جغرافیایی و اشتراکات فرهنگی و تمدنی جایگاه خاصی را در استفاده از مسیر ایران برای دسترسی به آب‌های آزاد دارد. بر این اساس همچنان که طرح‌هایی نیز در دست مطالعه و اجرا است. اجاره بخشی از سواحل و بنادر و تأسیسات ساحلی مکران به افغانستان به مدت نیم قرن و ارتباط زمینی آن از طریق بزرگراه چابهار، زرنج، دلارام و یا خطوط ریلی به مرکز افغانستان می‌تواند ضمن درآمد سرشار اقتصادی برای دو کشور، افغانستان را از تنگنای ژئوپلیتیکی محصور بودن در داخل خشکی رهایی دهد. ارتباطات جاده‌ای به عنوان مکمل آبی دریایی و همچنین شاهراه‌های ارتباط‌دهنده‌ی مکان‌های تجمع انسانی نقش برجسته‌ای را در توسعه‌ی مکان‌های جغرافیایی به عهده دارد (امیراحمدیان، ۱۳۸۲: ۲۲). در سال‌های اخیر مسیرهای ارتباطی جاده‌ای، توجه مسئولان را به خود جلب کرده است از جمله طرح جاده‌ی مهم ترانزیتی است که طبق آن این مسیر جاده‌ای از چابهار آغاز و از زابل گذشته و به خاک افغانستان وارد می‌شود که پس از گذشتن از زرنج، قندهار و کابل، وارد تاجیکستان می‌شود. این اقدام زیربنایی، موجب رونق اقتصادی استان عقب‌نگه داشته شده‌ی سیستان و بلوچستان خواهد شد. از سوی دیگر دو کشور افغانستان و تاجیکستان به دریاهای آزاد دسترسی خواهند یافت. برای تجار افغانستان، این مسیر با صرفه‌ترین مسیر در مقایسه با مسیر بندرعباس خواهد بود که کالاهایشان را در آن جا تخلیه و بارگیری می‌کنند. برای خروج چابهار از بن بست ترانزیت کالا، منطقه‌ی آزاد، نقش بسزایی دارد. برای این کار می‌توان یک خط جدید کشتیرانی به منظور حمل کالاهای کشور افغانستان از بنادر کشورهای همچون: دبی، چین و سنگاپور به بندر چابهار راه اندازی کرد تا بخشی از هزینه‌های تجار افغانستان پرداخت شود (امیراحمدیان، ۱۳۸۲: ۲۲).

در واقع چابهار کوتاه‌ترین مسیر دسترسی دریایی و خشکی به کشور افغانستان محسوب می‌شود و به لحاظ زمانی نزدیک به ۳۰ ساعت در مقایسه با بندرعباس صرفه زمانی دارد. نکته لازم به ذکر اینکه این موضوع علاوه بر ابعاد ژئواکونومیکی دارای ماهیت ژئوپلیتیکی است. بدین ترتیب که وابستگی افغانستان به ایران مانع از وابستگی افغانستان به رقیب منطقه‌ای ایران یعنی پاکستان می‌شود و در معادلات ژئوپلیتیکی جایگاه ایران را در افغانستان و منطقه ارتقاء می‌دهد. البته متأسفانه شبکه‌ی جاده‌ای جنوب شرق ایران شامل تنها یک شبکه‌ی اصلی شمال-جنوب است که این شبکه نیز از توسعه‌ی مفید و کافی برخوردار نمی‌باشد. شیوه و مسیر دیگر دسترسی افغانستان و برخی دیگر از کشورهای آسیای مرکزی به سواحل

مکران و آب‌های آزاد، حمل و نقل ریلی است. از میان سیستم‌های حمل. نقل، حمل‌ونقل ریلی به سبب ویژگی‌هایی همچون ایمنی مطلوب، امکانات مناسب در طول سفر و صرفه‌ی اقتصادی از اهمیتی خاص برخوردار است. ایجاد کریدورهای ریلی و اتصال آن به کشورهای همسایه و بنادر ایران بخشی از برنامه‌های استراتژیک اقتصادی است که دستیابی و استفاده از ظرفیت‌های نهایی آن، سهم زیادی در توسعه‌ی ملی خواهد داشت. ولی غفلت از این پروژه باعث انتقال آن به گوادر پاکستان می‌شود و این فرصت طلایی از ایران سلب خواهد شد؛ که با احداث خط ریلی این کشور توسط چینی‌ها یکی از مسیرهای ارتباطی افغانستان به سواحل چابهار، ارتباط ریلی به طول ۹۰۰ کیلومتر است که از مسیرهای چابهار، زرنج به مرکز افغانستان در استان بامیان می‌رسد. نکته قابل توجه اینجا است که هندوستان طراح و سرمایه‌گذار اصلی این پروژه است. هند از این سرمایه‌گذاری دو هدف اصلی دارد. یک هدف اقتصادی و دسترسی به منابع معدنی غنی افغانستان در استان بامیان در مرکز افغانستان است و هدف دیگر، ژئوپلیتیکی است و آن کاهش وابستگی افغانستان به پاکستان به عنوان مهم‌ترین رقیب و دشمن هندوستان است، اینجاست که معادلات ژئوپلیتیکی تفسیر می‌شود (خدا بخشی، ۱۳۸۳: ۴۶).

علاوه بر این، ارتباطات هوایی نیز می‌تواند با استفاده از قابلیت‌های سواحل مکران گسترش یابد. روزانه تردهای هوایی وسیعی در جهان صورت می‌گیرد که به ناچار می‌بایست حریم هوایی کشورها مورد استفاده قرار گیرد و از فضای هر کشور باعث شکل‌گیری نوع جدیدی از درآمدهای ارزی برای آن کشور می‌گردد. قرارگیری ایران در ساختار طبیعی کره‌ی زمین و وجود کشورهای مختلف در شرق و غرب موجب استفاده هواپیماها از فضای ایران می‌گذرد که از این محل سالانه درآمد فراوانی نصیب ایران می‌گردد. ولی قسمت عمده‌ی درآمد این محل برای کشورهای عبوری از محل سوخت‌گیری و ارائه‌ی خدمات به هواپیماهای عبوری است. جنوب شرقی ایران با وجود دارا بودن موقعیت مناسب جهت دسترسی هواپیماهای کشورهای مختلف برای فرود و استفاده از خدمات، تاکنون فاقد فرودگاهی مجهز جهت ارائه‌ی این خدمات بوده و درآمدهای ناشی از این محل به سایر کشورها نظیر امارات متحده‌ی عربی همسایه‌ی جنوبی و پاکستان، همسایه‌ی جنوب شرقی ایران که دارای فرودگاهی بین‌المللی با امکانات مناسب هستند، منتقل می‌گردد. احداث فرودگاه مجهز با امکانات گسترده‌ی خدمات ناوبری می‌تواند جنوب شرق ایران و چابهار را به یکی از سرپل‌های ارتباط میان‌قاره‌ای و بین‌المللی تبدیل نماید (خدا بخشی، ۱۳۸۳: ۴۶).

در نهایت قابلیت‌های سواحل مکران، در بحث توریسم نیز قابل توجه است. به اعتقاد صاحب نظران، گردشگری از پویاترین بخش‌های اقتصادی جهان است که بر پایه پیش‌بینی سازمان جهانی جهانگردی در چند سال آینده، از دید درآمد در سرآمد همه بخش اقتصادی موجود در جهان خواهد بود و بزرگ‌ترین بخش بازرگانی جهان را ویژه خود خواهد کرد. گردشگری به عنوان یک پدیده اجتماعی در سطح جهانی مطرح است تا جایی که ساختار اجتماعی، پیمانه‌های اخلاقی و شیوه‌های عرفی را تغییر می‌دهد. با نگرش به توانایی‌های گردشگری منطقه آزاد و شهر کرانه‌ای چابهار، می‌توان گفت که گردشگری به عنوان یک بازوی اقتصادی می‌تواند مورد نگرش قرار گیرد. منطقه‌ی آزاد چابهار به عنوان یک سرگروه اقتصادی با ایجاد کار، فراهم ساختن زمینه‌ی دستیابی کشورهای حوزه‌ی CIS به آب‌های آزاد، افزایش ترانزیت، گسترش گردشگری و ... می‌تواند به شدت مورد نگرش قرار گیرد. گردشگری جایگاه استراتژیک و ارزشمندی و در چشم انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴ ش، دارد و در صورت برداشتن بازدارنده‌ها، تنگناها،

کاستی‌ها، چالش‌ها و توجه ویژه به زیرساخت‌های گردشگری، می‌تواند بخشی از گذرگاه گسترش و سازندگی کشور را در جهت آرمان‌های والای جمهوری اسلامی ایران از دیدگاه جایگاه کرانه‌ای خود، چیرگی به خلیج فارس و دریای جمهوری اسلامی ایران، آشکار سازد (محبوب و الهی، ۱۳۹۲: ۱۰۹).

مکران از یک سو و پیوند آن با کشورهای درون‌قاره‌ای آسیای مرکزی، از سوی دیگر، پیوسته در درازای تاریخ، مورد نگرش گردشگران بوده و گذرگاهی آرام برای کالای بازرگانی به شمار می‌رفته است. ایران در جایگاه جغرافیایی برتر خود، میان کشورهای آسیای مرکزی، قفقاز، کرانه‌های خلیج فارس و دریای مکران و نیز خاور دریای مدیترانه و در سطح کلان، سراسر آسیای جنوب باختری پیوسته یک بستر پیوندی ارزشمندی به شمار می‌رود. از دیرباز گردشگران و بازرگانانی که کالای اروپایی را به چین و هند و برعکس، کالای هند و چین را به اروپا می‌برند، زودتر از دیگران به ارزش این گذرگاه به ویژه کرانه آن در ناحیه استراتژیک چابهار پی بردند. کرانه‌های دریای مکران در منطقه‌ی آزاد و شهر کرانه‌ای چابهار از دیدگاه فراخواندن گردشگر و گذراندن زمان آسوده در زمستان، می‌تواند با سرمایه‌گذاری‌های بایسته برای فراهم آوردن توانش‌های آسودگی و خوش‌گذرانی، یکی از جاهای ارزشمند گردشگری زمستانی کشور ایران به شمار می‌آید (محبوب و الهی، ۱۳۹۲: ۱۰۹). قرار گرفتن شهر و منطقه‌ی چابهار در جنوبی‌ترین جای خاور خلیج زیبا و دیدنی چابهار و در کرانه شمالی دریای مکران، چشم‌انداز بسیار زیبایی را به آن بخشیده است. در روز، تابش خورشید بر دریا و در شب تابش ماه و مهتاب در فضای کرانه‌های سرب‌گون چابهار احساس‌برانگیز است. کناره‌های آبی دریای مکران در این ناحیه، در درازای پنج ماه از سال، خوش آب و هوا، آرام و زیباست. هوای خوش و دلپذیر پاییز و زمستان، موج‌های ملایم دریا در کنار پرندگان زیبای دریایی این کناره‌ها، از نمودارهای طبیعت به شمار می‌روند. وزش بادهای موسمی، موسوم به مونسون در چابهار سبب شده است تا این بندر در تابستان، خنک‌ترین و در زمستان، گرم‌ترین بندر جنوبی ایران و دمای آن تنها بین ۱۰ تا ۳۴ درجه سانتی‌گراد در نوسان باشد. این دما باعث ایجاد یکی از متنوع‌ترین پوشش‌های گیاهی و گونه‌های جانوری در چابهار شده است. لازم به ذکر است توسعه‌ی گردشگری در این منطقه با موانعی نیز روبروست. علاوه بر ابعاد و کارکردهای ژئوپلیتیکی سواحل مکران که در قالب مباحث فوق گفته شد، به طور مشخص دریا دارای کارکردهای ژئوپلیتیکی مشخصی است، از جمله این کارکردها می‌توان به زمینه‌سازی شکل‌گیری اتحادیه منطقه‌ای، منابع تأثیرگذار بر فرایندهای منطقه‌ای و جهانی نظیر انرژی و عوارض دریایی نظیر نقاط استراتژیک اشاره کرد. اساساً فضای ژئوپلیتیک هر کشور تحت تأثیر عوامل مختلف و کارکردهای آن‌ها، می‌تواند در طیفی از شرایط کاملاً مساعد تا شرایط نامساعد قرار داشته باشد. بازیگران ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی تحت تأثیر اهداف خاص خود می‌کوشند محیط ژئوپلیتیک یک کشور را تعریف و تبیین نمایند. دریای عمان جزء حوزه‌ی استراتژیک اقیانوس هند بوده که به عنوان یکی از پنج حوزه‌ی استراتژیک جهان شناخته می‌شود و روزانه میلیون‌ها بشکه‌ی نفت و حجم وسیعی از کالا و سرمایه از طریق آن مبادله می‌شود.

طرح مطالعات راهبردی منطقه‌ی آزاد تجاری- مرز آبی کرانه‌های عمان و تسلط بر یکی از مهم‌ترین و استراتژیک‌ترین راه‌های آبی جهان، کنترل ایران را در مبادی ورودی خلیج فارس و اقیانوس هند تضمین می‌نماید و از طریق تجمیع منافع دیگران، در این ارتباط به تولید امنیت از طریق همکاری‌های بین‌المللی، هزینه‌ی تأمین امنیت این منطقه را بر عهده‌ی دیگران قرار دهد. هرکدام از کارکردهای ژئواکونومیکی و ژئواستراتژیکی سواحل مکران در عین حال می‌تواند



کارکرد ژئوپلیتیکی نیز داشته باشد، به عنوان نمونه اگرچه در اختیار گذاردن سواحل و بنادر مکران و اجاره درازمدت آن دربردارنده سودهای اقتصادی فراوانی برای کشور است، اما در عین حال این موقعیت می‌تواند کارکرد ژئوپلیتیکی داشته باشد و در افزایش وزن و جایگاه ژئوپلیتیکی ایران در منطقه نقش بسزایی داشته باشد و یا همچنان که ذکر شد طرح هند در سرمایه‌گذاری و ساخت راه آهن چابهار به منطقه معدنی در استان بامیان افغانستان ضمن اینکه سودهای فراوانی را برای هند به همراه دارد، در رقابت ژئوپلیتیکی هند و پاکستان نیز مؤثر است، زیرا ضمن وابستگی بیشتر افغانستان به هند مانع از وابستگی افغانستان به پاکستان رقیب هندوستان می‌شود (محبوب و الهی، ۱۳۹۲: ۱۰۹).

### نتیجه‌گیری

هدف اصلی این مقاله عبارت از برنامه‌ریزی و سازماندهی سیاسی، امنیتی و اقتصادی فضا در منطقه مکران در راستای ارائه‌ی یک مدل راهبردی برای مناطق ایران؛ مطالعه‌ی موردی چابهار است. این منطقه به لحاظ موقعیت ارتباطی دارای یک موقعیت استثنایی است. نوار ساحلی منطقه چابهار از طرفی با نوار ساحلی هرمزگان و شمال خلیج فارس و از طرف دیگر با نوار ساحلی پاکستان و منطقه کراچی هم جوار است. این منطقه به‌وسیله دریای عمان، خلیج عدن و کانال سوئز، به دریای مدیترانه و اروپا، به‌وسیله اقیانوس هند به آفریقا و دماغه امید نیک (و نیز مدیترانه) و همچنین به اقیانوس اطلس و قاره آمریکا راه می‌یابد. همچنین از بُعد امنیت ملی، موقعیت استراتژیک منطقه چابهار که از سویی ناشی از قرارگیری آن در مدخل ورودی دریای عمان و خلیج فارس و از سوی دیگر داشتن خورهای شرقی است و نیز نقش بندرگاهی آن به دلیل نزدیکی به شبه قاره هند و توان طبیعی آن در ایفای نقش پوشش بر بنادر خلیج از نظر کنترل تنگه هرمز و اشراف آن بر سواحل جنوبی دریای عمان، امکان کنترل دقیق بر خطوط نظامی در اقیانوس هند و تنگه باب المندب را به منطقه داده است.

به لحاظ وضعیت سیاسی حاکم بر منطقه، استان مرزی سیستان و بلوچستان به لحاظ همسایه بودن با دو کشور پاکستان و افغانستان و نیز قرار گرفتن در حاشیه آب‌های آزاد دریای عمان به لحاظ استراتژیکی و سیاسی از موقعیت ویژه‌ای برخوردار است. کشور افغانستان و کشورهای شمالی آن به دلیل عدم ارتباط با آب‌های آزاد شدیداً به دنبال دستیابی به این هدف می‌باشند. این امکان از دو مسیر، یکی از طریق عبور از کشور ایران و دیگری از طریق شبکه ریلی کشور پاکستان و سپس دستیابی به دریای عمان و آب‌های اقیانوسی میسر می‌باشد. در همین راستا کشورهای شمالی، با راه‌اندازی مسیر خط راه آهن بافق- مشهد تا حدودی به این امر دست یافته‌اند، اما کشور افغانستان همچنان از این مسئله به دور مانده که البته با راه‌اندازی خط در دست احداث سنگان- هرات به راه آهن ایران و آب‌های آزاد متصل شده و همچنین با احداث این خط راه آهن و در ادامه خط زاهدان- میلک آن‌ها از طریق مسیر کوتاه‌تری به آب‌های آزاد راه خواهند یافت. از سوی دیگر به دلیل اتمام جنگ در کشور افغانستان و حرکت اقتصادی رو به رشد این کشور همسایه، برقراری ارتباط سیاسی و اقتصادی با این کشور دارای اهمیت خاصی می‌باشد و در این میان، منطقه آزاد چابهار در استان سیستان و بلوچستان به دلیل برخورداری از قدرت ایجاد ارتباط کشور افغانستان با آب‌های آزاد، از لحاظ سیاسی در سال‌های آینده دارای اهمیت خاصی خواهد بود.

استان سیستان و بلوچستان در جنوب شرقی ایران در چند سال اخیر به یکی از ناامن‌ترین استان‌های مرزی این کشور تبدیل شده است. آمیخته بودن جمعیت شیعه و سنی، فعالیت گروه‌های مسلح بلوچ، مرز طولانی با پاکستان، قاچاق

سودآور مواد مخدر، تبعیض و نارضایتی اهالی از مسئولان محلی و حکومت مرکزی و دسترسی آسان به مصالح غیرمجاز همگی از عواملی معرفی شده‌اند که در تضعیف امنیت این استان مؤثرند. هرچند سیستان و بلوچستان همواره امنیتی شکننده داشته، اما از سال ۱۳۳۰ با گروگان‌گیری‌ها و آدمکشی‌های گروه جند الله، این استان به درگیری بزرگ برای مقامات امنیتی و قضایی ایران بدل شده و حتی دستگیری و اعدام عبدالملک ریگی، رهبر پیشین جند الله، نتوانسته به این حملات پایان دهد. رهبران جند الله هدف گروه خود را مقاومت مردمی برای احقاق حقوق بلوچ‌ها (سنی مذهب) می‌خوانند، ولی جمهوری اسلامی این گروه را تروریستی و دارای گرایش‌های وهابی و سلفی می‌داند و می‌گوید آن از سوی آمریکا و بریتانیا حمایت می‌شود، اتهامی که این دو کشور رد کرده‌اند.

در دهه اول انقلاب شکوهمند اسلامی به دلیل وجود ریشه‌های فقر و محرومیت اقتصادی و انزوای جغرافیایی، خونین و اشرار به کمک حامیان خارجی خود به ویژه رژیم سابق عراق به ایجاد ناامنی در استان دامن زدند. در دهه دوم انقلاب با رشد و توسعه اقتصادی جهت‌گیری ناامنی‌ها به سمت جریان‌های سیاسی و سازمان یافته پیش رفت. در دوره مأموریت سپاه در سال‌های ۱۳۵۸ تا ۱۳۷۴ با توجه به وابستگی جریان‌های ضد انقلاب به رژیم سابق عراق و جریان‌های وهابی داخل پاکستان رویکرد استراتژیک نظام به صورت ترکیبی از رویکرد تهدید محور و آسیب‌پذیر محور اداره می‌شده است اما در دهه سوم انقلاب که مصادف است با حضور آمریکا در مرزهای شرقی کشور انتخاب رویکرد استراتژیک آسیب محور در اولویت قرار دارد تا امکان رفع زمینه‌های و آسیب‌پذیری‌های اقتصادی، سیاسی و فرهنگی فراهم آید. بدین شکل، فاعل که در این جا آمریکا است زمینه مناسبی را برای بهره برداری از نقاط آسیب‌پذیر پیدا نخواهد کرد. تهدیدهای آمریکا در این شرایط در دو شکل تهدیدهای نرم و سخت ظهور پیدا می‌کند. در خصوص تهدیدهای نرم بهره‌برداری از شکاف‌های مذهبی و قومی و در خصوص تهدیدهای سخت استفاده از عوامل آشوب گر و اشرار برای ایجاد ناامنی در دستور کار دشمنان خارجی به ویژه آمریکا قرار دارد.

همجواری استان با کشور افغانستان و کشت سالیانه بیش از ۵۰۰۰ تن مواد مخدر در این کشور زمینه‌ساز قرارگیری این استان در معرض قاچاق مواد مخدر شده است تا جایی که اکثر اشرار منطقه از این راه کسب منفعت می‌کنند. مهم‌ترین معابر ترافیک مواد مخدر در استان در شهرهای زاهدان، زابل و خاش قرار دارد. تنها در فاصله سال‌های ۱۳۶۹ تا ۱۳۷۰ بیش از ۱۵۰ کاروان مواد مخدر در این استان تردد می‌کرد. عوامل مافیایی مواد مخدر و سران ضد انقلاب مستقر در پاکستان که پی به پتانسیل‌های نظامی کاروان‌های مواد مخدر برده بودند ارتباطاتی را با این کاروان‌ها برقرار کردند و با هدایت عوامل خارجی در پوشش کاروان‌ها ناامنی‌های گسترده‌ای را در استان به وجود آوردند. به این عوامل باید جریان‌های سیاسی و مذهبی سلفی را که ریشه در جریان طالبان در افغانستان و پاکستان دارد اضافه کرد.

یکی از سیاست‌های آمریکا که در راستای طرح «خاورمیانه بزرگ» اجرا می‌شود، «فعال کردن گسل‌های قومی و مذهبی به‌ویژه در شرق ایران» است در این زمینه در بند ۴ دکترین امنیتی ۲۰۰۷ آمریکا از اقدامات نرم این کشور

1. Great Middle East

درباره تغییر نگرش در مردم ایران و طرح دعاوی حقوقی علیه دولت ایران به نفع قومیت‌ها یاد شده است (شیرودی، ۱۳۸۴: ۸۳). در این بند در خصوص تحریک و تقویت جناح‌هایی که علیه حاکمیت فعال هستند بخصوص حرکت‌های قومی و ترویج دموکراسی و حقوق بشر از طریق گسترش NGOها در احقاق حقوق اقلیت‌ها تأکید شده است. در این سند از جمله اهداف آمریکا در طرح خاورمیانه جدید، تجزیه کشورهای منطقه، اعطای خودمختاری و ایجاد ساختار فدرایتو در سال ۲۰۱۵ است که با تغییر مرزها، کوچک‌سازی کشورها صورت می‌گیرد. در همین راستا می‌توان به فعال کردن ۳ ماهواره فارسی زبان که مبلغ سیاست‌های یاد شده با تأکید بر تشکیل کردستان بزرگ، بلوچستان آزاد و آذربایجان متحد است، اشاره داشت. بنابراین به نظر می‌رسد به نظر می‌رسد با توجه به استراتژی جدید آمریکا، یکی از اهداف راهبردی این کشور تغییر نگرش در مردم ایران با تحریک قومیت‌ها، از جمله قوم بلوچ است. حوادث و ناآرامی‌های اخیر در منطقه شرق گویای همین سیاست است. در این زمینه نشریه «ساندی تلگراف» می‌نویسد: «حملات تروریستی اخیر در ایران یا سازماندهی آمریکا بود (شفیعی عربی، ۱۳۸۷: ۸۳).

در حال حاضر بی‌ثباتی سیاسی و امنیتی کشورهای پاکستان و افغانستان و بویژه درگیری‌های اخیر ارتش پاکستان با پشتوها و تصور بلوچستان آزاد (پشتونستان) که منجر به آزار و اذیت و آزار شیعیان و مهاجرت آن‌ها از این مناطق از جمله معضلات منطقه است که تأثیر فراوانی بر امنیت استان دارد. با وجود این بی‌ثباتی و عدم کنترل دولت‌های دو کشور بر مناطق پشتونشین و بلوچستان خود، بویژه عدم کنترل بر مرزها، اشرار و قاچاقچیان به صورت آزاد در منطقه فعال هستند حوادث امنیتی زیادی را تا به حال بوجود آورده است و اشرار و قاچاقچیان بومی و غیر بومی در مواردی نیز با احساس خطر از نیروهای نظامی و امنیتی ج.ا.ا مکرراً به این کشورها فرار می‌کنند. علی‌رغم قرارداد استرداد مجرمین بین دو کشور در مراودات مرزی تا بحال ۱۰۲۵ سند عدم همکاری مرزبانان این دو کشور در مرز مابین ج.ا.ا ثبت شده است

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

بنابراین دسترسی به آب‌های آزاد و مسیرهای کوتاه ایمن و ارزان، برای کشورهای منطقه به ویژه کشورهای آسیای مرکزی که محصور در خشکی هستند از دیگر ابعاد اهمیت سواحل مکران است. در واقع از حیث مؤلفه‌های بین‌المللی، سواحل مکران به عنوان یکی از دروازه‌های تجارت منطقه‌ای می‌تواند با اهتمام دولتمردان در مسیر توسعه پایدار نقش محوری خود را در خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند بازیابی کند و جمهوری اسلامی ایران به اعتبار همین

ظرفیت‌های ملی و بهره‌گیری از فرصت‌های فراوان ناشی از سیاست‌های اقتصاد مقاومتی در حجم عظیم مبادلات کالا و ترانزیت انرژی جهانی و آثار گسترده توسعه اقتصادی، سیاسی و اجتماعی سهم‌گردد و منافع ملی و امنیت پایدار را به ارمغان آورد. از این رو توسعه سواحل مکران بالأخص ظرفیت‌های بندر چابهار و شبکه‌های ارتباطی منتهی به چابهار، پاسخگوی این نیازهای گسترده است که با عنایت به راهبرد کلان اقتصاد مقاومتی در سال جاری، انتظار بر آن است که دولت‌مردان با نگاه درون‌زا و توجه به استعداد و ظرفیت‌های داخلی در مسیر تولید قدرت و شکوفایی اقتصادی گام برداشته تا منافع عظیمی را برای ملت ایران تحصیل نمایند. بدون شک با اتکاء به راهبرد اقتصاد مقاومتی و با تکیه بر توان و ظرفیت‌های داخلی می‌توان راه هرگونه اختلال در نظام اقتصادی کشور را مسدود نمود.

کریدور شمال - جنوب فرصتی استثنایی است، چه آنکه بخش مهمی از آن از خاک ایران می‌گذرد. در حال حاضر مهم‌ترین و مناسب‌ترین حلقه ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به شمار می‌رود. چه آنکه این کریدور از حوزه اقیانوس هند (بندر بمبئی) آغاز و از طریق دریا به بندرعباس در جنوب ایران متصل می‌شود. به طوری که کالاها می‌توانند در داخل خاک ایران به وسیله حمل و نقل جاده‌ای و یا ریلی به بنادر شمال کشور (بندر انزلی و بندر امیرآباد) انتقال یافته و سپس از طریق دریای خزر به بنادر آستاراخان و لاگان روسیه<sup>۳</sup> حمل شوند. با تکمیل راه آهن قزوین - آستارا در قلمرو ایران، امکان دسترسی جاده‌ای و ریلی به کشورهای منطقه قفقاز و روسیه نیز میسر می‌شود.

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

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

1. North-South corridor

2. Indian Ocean (Bombay Port)

3. Russian ports of Astrakhan and Lagan

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

### منابع

- ابراهیم زاده، عیسی و صادق کریمی (۱۳۸۸)، مدیریت ساحلی و توسعه زیست محیطی ناحیه چابهار، فصلنامه جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی، شماره ۳۶.
- ابراهیم زاده، عیسی و عبدالله آقاسی زاده (۱۳۸۸)، تحلیل عوامل مؤثر بر گسترش گردشگری در ناحیه ساحلی چابهار با استفاده از مدل راهبردی SWOT، فصلنامه مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، شماره ۱.
- امیراحمدیان، بهرام (۱۳۸۲)، مقاله‌ها: کریدور شمال - جنوب و اهمیت آن در همگرایی منطقه‌ای، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، شماره ۴۱.
- امیری، علی و زهرا احمدی پور و حمید مستجابی سرهنگی (۱۳۹۳)، تحلیل فضایی - امنیتی خطوط انتقال انرژی در ایران (خطوط لوله نفت و گاز)، فصلنامه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، شماره ۳۴.
- پرتوی، ملوک (۱۳۸۵)، موانع و محدودیت‌های توسعه بندر چابهار به عنوان یک منطقه آزاد، فصلنامه مجله اقتصادی، شماره ۶۳ و ۶۴.
- ترکان، اکبر و میثم شهبازی (۱۳۹۴)، شناسایی سبب طرح‌های توسعه سواحل مکران با استفاده از تحلیل SWOT دو سطحی، فصلنامه راهبرد اقتصادی، شماره ۱۳.
- تقوایی، مسعود و سید رامین غفاری (۱۳۸۹)، برنامه‌ریزی فضایی در توسعه صنعت گردشگری مطالعه موردی استان چهارمحال و بختیاری محور بافت، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، شماره ۹۶.
- حسین خان قندهاری، علی رضا (۱۳۸۸)، آمایش سرزمین؛ گذشته، حال و آینده، فصلنامه برنامه، شماره ۳۴۵.
- خدا بخشی، لایلا (۱۳۸۳)، کریدور شمال - جنوب ۵۰۰۰ کیلومتر نزدیک‌تر ۳۰ درصد ارزان‌تر، فصلنامه روند اقتصادی، شماره ۱۰.
- خلیلی، محسن و مرتضی منشادی و فهیمه آزموده (۱۳۹۰)، بایستگی‌های ژئواکونومیک توسعه منطقه جنوب شرق ایران، فصلنامه روابط خارجی، شماره ۱۲.
- رضوانی، محمدرضا (۱۳۸۱)، برنامه‌ریزی توسعه روستایی (مفاهیم راهبردها و فرآیندها)، فصلنامه دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران، شماره ۱۶۴.
- روستا، جمشید و الهام محمدی (۱۳۹۴)، تحلیل وضعیت تجارت و راه‌های تجاری کرمان در دوران حاکمیت سلجوقیان (۴۳۳ تا ۵۸۳ ق)، فصلنامه پژوهش‌های تاریخی، شماره ۲۷.
- زرآبادی، زهرا سادات (سعیده) و مهدیه توفیقی محمدی (۱۳۹۳)، بررسی تحولات ساختار اشتغال با بهره‌گیری از تکنیک‌های تحلیل اقتصادی؛ مورد پژوهی: استان سیستان و بلوچستان، فصلنامه نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، شماره ۲۴.
- شعبانی اصل، محمد رضا (۱۳۸۸)، بررسی ساختارهای سیاسی اثرگذار بر امنیت سیستان و بلوچستان، فصلنامه مدیریت و پژوهش‌های دفاعی، شماره ۶۱.
- شفیعی عربی، میر علی (۱۳۸۷)، اهمیت منطقه خاورمیانه و بررسی اجمالی طرح خاورمیانه بزرگ، فصلنامه فضای جغرافیایی، شماره ۲۳.

شیرودی، مرتضی (۱۳۸۴)، طرح خاورمیانه بزرگ، غرب و کشورهای مسلمان زمینه‌ها، چیستی و پیامدها، فصلنامه اندیشه تقریب، شماره ۳.

صادق، محمد (۱۳۴۸)، پنج سال سازمان همکاری عمران منطقه‌ای، فصلنامه هلال، شماره ۹۱.  
صالحی، اسماعیل و فرزاد پوراصغر سنگاچین (۱۳۸۸)، تحلیلی بر موانع فراروی آمایش سرزمین در ایران، فصلنامه راهبرد، شماره ۵۲.  
عسگری کرمانی، حامد (۱۳۹۵)، بندر چابهار و منطقه، فصلنامه روابط خارجی، شماره ۲۹.  
عندلیب، علی رضا و سید محمد علی ثابت قدم (۱۳۸۸)، نقش درآمد‌های پایدار توسعه شهری در برنامه‌ریزی فضایی کالبدی، فصلنامه هویت شهر، شماره ۵.

کافی، سعید و مصطفی عبداللهی (۱۳۸۸)، نقش سپاه پاسداران در برقراری و حفظ امنیت در استان سیستان و بلوچستان، فصلنامه مدیریت و پژوهش‌های دفاعی، شماره ۶۱.  
کرد، باقر (۱۳۹۵)، واکاوی وضعیت اقتصادی و کالبدی نواحی روستایی در ارتباط با کیفیت زندگی روستائینان شهرستان چابهار، فصلنامه اقتصاد فضا و توسعه روستایی، شماره ۱۶.

لاله پور، منیژه و هوشنگ سرور و رحیم سرور (۱۳۹۰)، مدیریت و برنامه‌ریزی فضایی مناطق کلان‌شهری در عصر جهانی شدن اقتصاد با تأکید بر منطقه کلان‌شهری تهران، فصلنامه آمایش محیط، شماره ۱۳.  
محبوب، تکتم و حسین الهی (۱۳۹۲)، جایگاه بندر تیس در تجارت ادویه و پانیزد (نیشکر)، فصلنامه فقه و تاریخ تمدن ملل اسلامی، شماره ۳۵.

محمودی، حمید رضا و محمد غنچی (۱۳۸۵)، چالش‌های ژئوپلیتیکی مواد مخدر در جنوب غرب آسیا (با تأکید بر ایران پاکستان و افغانستان)، فصلنامه ژئوپلیتیک، شماره ۳.

محمودی، وحید و وحید ماجد (۱۳۹۱)، برنامه‌ریزی توسعه پایدار شهری با رویکرد برنامه‌ریزی هسته‌ای - پیشنهادی برای برنامه‌ریزی توسعه پایدار شهری تهران، فصلنامه راهبرد، شماره ۶۴.

مسعودیان، سید ابوالفضل (۱۳۹۳)، باد صد و بیست‌روزی سیستان، فصلنامه آب و هواشناسی کاربردی، شماره ۱.  
معتمد، احمد و محمد رضا غریب رضا (۱۳۸۷)، تکامل مکران ساحلی، طی کوآترنر پسین، فصلنامه پژوهش‌های جغرافیایی، شماره ۶۴.  
معین الدینی، جواد (۱۳۸۶)، طرح خاورمیانه بزرگ: الگوهای نوسازی بومی و گسترش همگرایی منطقه‌ای، فصلنامه تحقیقات حقوق خصوصی و کیفری، شماره ۷.

مفیدی، مهراوش (۱۳۸۹)، آمایش سرزمین در اتریش با نگاهی به کنفرانس برنامه‌ریزی فضایی - orok - ، فصلنامه آمایش سرزمین، شماره ۳.

ملک رئیسی، حسین (۱۳۸۵)، سیستان و بلوچستان، مدیریت و توان‌های محیطی، فصلنامه رشد آموزش جغرافیا، شماره ۷۷.  
نقیب زاده، احمد (۱۳۸۲)، تأثیر دانش و نگرش سیاسی بر رفتار سیاسی: مورد ایران، فصلنامه دانشکده حقوق و علوم سیاسی (دانشگاه تهران)، شماره ۵۹.

<http://makran766.blogfa.com>

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

<https://www.researchgate.net>

<http://daneshnameh.roshd.ir>

<http://www.sbportal.ir>