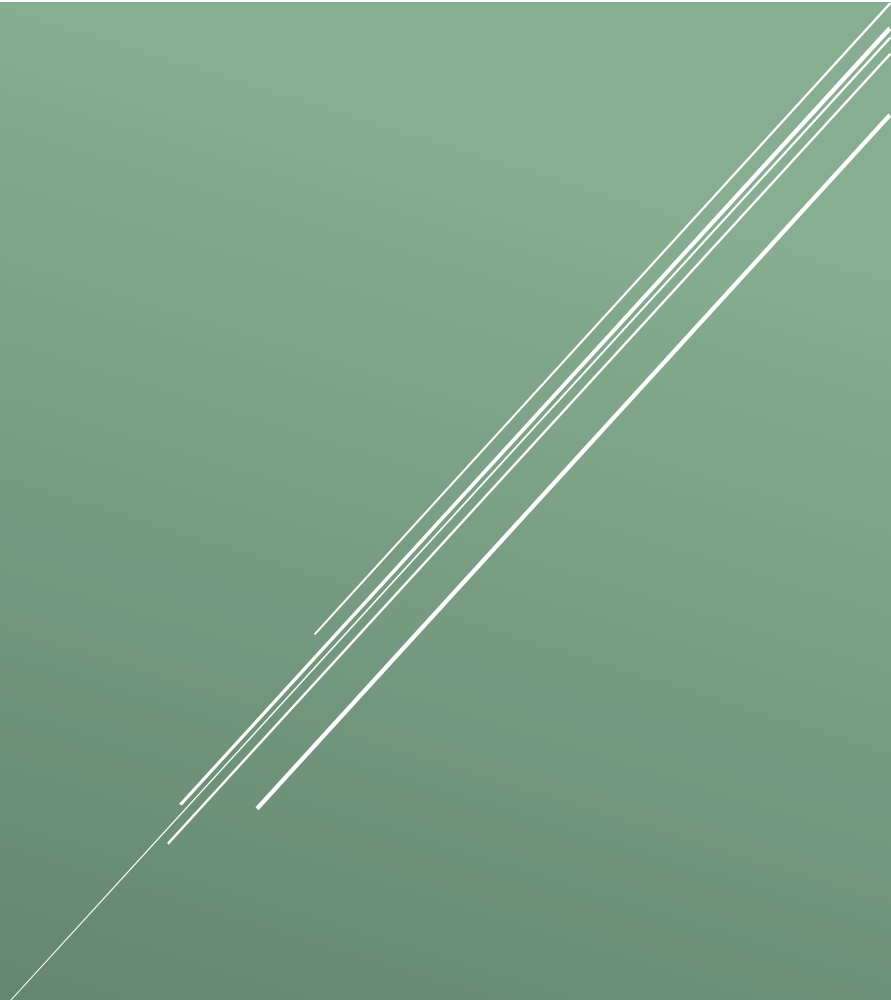




بررسی سهم پایین اقتصاد دریا محور در استان، نابیده انگاشتن ثروت های طبیعی

اداره کل امور اقتصادی و دارایی با همکاری دانشگاه سیستان و بلوچستان

اسفند ماه ۱۴۰۲

خلاصه

بستر کلی هر نوع توسعه در فضای محیط‌زیست طبیعی و انسانی اتفاق می‌افتد. از این‌رو محیط طبیعی جایگاه ویژه‌ای برای هر نوع بهره‌برداری دز زمینه توسعه دارد (تگار و گورنینگ، ۲۰۱۸). توسعه مبتنی بر دریا بستر اصلی گسترش امکانات و محدودیت‌هایی است که دریا در اختیار انسان قرار می‌دهد. دریا منبعی سرشار از مواهب الهی است که بهره‌مندی از منافع آن مستلزم عزم ملی، برنامه‌ریزی، سیاست‌گذاری صحیح و هماهنگی همه‌جانبه دستگاه‌ها و نهادهای مرتبط با آن خواهد بود. امروزه با توجه به نقش جهانی مناطق و کلان‌شهرهای ساحلی، ارتباطات تجاری و اقتصادی از طریق دریاها و همچنین تولید و صادرات کالاهای مختلف و متنوع در کشورهای پیشرو، اهمیت توجه به این موضوع، بیشتر از گذشته هویدا شده است. (اسمیت و همکاران، ۲۰۱۶).

نقش مهم اقتصاد دریا در کشورها و مناطقی که در مجاورت دریاها و آب‌های آزاد قرار دارند، انکارناپذیر است. نتایج حاصل از مطالعات حاکی از آن است که روند بهره‌گیری منابع دریایی می‌تواند بر روند اقتصاد ملی و منطقه‌ای تأثیرگذار باشد. اقتصاد دریا و استفاده از پتانسیل آن در جهت اشتغالزایی و رفع بیکاری می‌باشد. در گزارش حاضر با رویکردی تحلیلی، وضعیت اقتصاد دریایی استان سیستان و بلوچستان و ارزش افزوده و اشتغال پایین اقتصاد دریا محور بررسی شد. اقتصاد دریا محور نقش ضربه گیر را در زمان رکود، داشته و آسیب پذیری کمتری از لحاظ تولید و اشتغال نسبت به دیگر صنایع داشته و در زمان رونق اقتصادی نیز سرعت رشد و پیشرفت بیشتری از خود نشان داده است.

توصیه های سیاستی

- تهیه برنامه جامع بلندمدت، میان مدت و کوتاه مدت توسعه دریا محور مناطق مختلف کشور در راستای تحقق سند توسعه دریای کشور
- توسعه صنعت گردشگری و خدمات تفریحی دریایی و ورزش های آبی
- توسعه صنعت کشتی سازی و تعمیرات کشتی
- تمرکز بر توسعه پایدار صنعت شیلات شامل صید و فرآوری
- توسعه بخش حمل و نقل دریایی با ملاحظات امنیت ملی و دفاعی، صرفه ها و هزینه های اقتصادی، و شاخص های زیست محیطی
- افزایش حجم زیرساخت های منطقه با توجه به افزایش تقاضای گردشگری، صنعتی و تجاری
- جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی
- توسعه صنعت حمل و نقل زمینی و دریایی با در نظر گرفتن سیاست های کلی و آمایش سرزمین
- توسعه صنعت بیمه دریایی
- افزایش سهم ایران از بازارهای حمل و نقل دریایی بین المللی با استفاده از ظرفیت پیمان های منطقه ای
- ارتقای سرمایه انسانی و نیروی کار متخصص و ماهر
- ایجاد شهرهای مدرن و هوشمند در راستای افزایش جمعیت ساکن در حاشیه مکران
- توسعه رشته اقتصاد دریا محور در مقاطع تحصیلات تکمیلی و استفاده از تجربه سایر کشورها

میزان مشارکت اقیانوس‌ها و دریاها در اقتصاد ملی و منطقه‌ای بیش از سی سال است که مورد توجه سیاستگذاران اقتصادی در کشورهای دریایی قرار گرفته است (گوو و همکاران، ۲۰۱۷). آخرین آمارهای موجود مرتبط با سال ۲۰۲۲ بیانگر آن است که سه تا پنج درصد از تولید ناخالص داخلی اتحادیه اروپا مستقیماً بر اساس صنایع و فعالیت‌های دریایی و خدمات مرتبط با دریا است و ارزش افزوده مستقیم این فعالیت‌ها سالانه معادل ۱۴۰۲۳۰ میلیارد دلار است. همچنین بررسی آمارهای مربوط به سهم مشارکت اقتصاد اقیانوس در اقتصاد ملی کشورها در سال ۲۰۲۲، حاکی از آن است که متوسط این سهم برای کشورهایمانند چین، کره جنوبی، ژاپن، آمریکا، فرانسه، انگلستان، استرالیا، ایرلند، اندونزی و نیوزلند رقمی در حدود هفت درصد و برای ایران حدود ۲/۰۷ درصد محاسبه شده است. که ایران نسبت به متوسط سایر کشورها از جایگاه پایینی برخوردار است که این بیانگر نابرابری منطقه‌ای است (یورواستیت^۲، ۲۰۲۲).

نابرابری‌های منطقه‌ای^۳ به معنی عدم تعادل در ساختار فضایی سطح منطقه‌ای است. برخی از آثار نابرابری‌های منطقه‌ای شامل افزایش فاصله رشد در مناطق مختلف و در نتیجه تشدید نابرابری‌های درآمدی بین مناطق و تخریب محیط‌زیست است (تقوایی و همکاران، ۱۳۹۸). بدون شک یکی از جنبه‌های نابرابری و برنامه‌ریزی منطقه‌ای در نظر گرفتن وضعیت منابع طبیعی از جمله اقیانوس‌ها و دریاها در مناطق مختلف مستعد است. بدین منظور تعدیل نابرابری‌ها، یکی از اهداف مهم دولت‌ها و برنامه‌ریزان تبدیل شده است.

اقتصاد دریا محور ایران که از آن به‌عنوان اقتصاد آبی یاد شده است، دارای پتانسیل‌های بالایی در زمینه توسعه است. با این حال گزارش‌های آماری حاکی از آن است که تنها حدود پنج درصد از ظرفیت‌های ساحلی و دریایی کشور بهره‌برداری شده و حدود ۹۵ درصد از این ظرفیت‌ها مورد غفلت قرار گرفته است. در حال حاضر تنها حدود دو درصد از تولید ناخالص داخلی ایران مرتبط با کسب و کارهای دریایی است. این در حالی است که در برخی کشورهای دیگر این آمار به ۵۰ درصد هم می‌رسد. بنابراین با توجه به اینکه ایران دارای ۵۸۰۰ کیلومتر مرز آبی و دریایی است، توجه بیشتر به اقتصاد دریا محور می‌تواند به رشد اقتصادی آن کمک کند و فرصت‌های جدیدی را برای ایجاد اشتغال و بهبود وضعیت معیشتی مردم فراهم آورد (سالنامه آماری ایران، ۱۴۰۲). از طرف دیگر وضعیت اقتصاد دریا محور استان سیستان و بلوچستان که به‌عنوان یکی از عناصر قدرت سیاسی و ظرفیت‌های رشد اقتصادی در ایران است با توجه به موقعیت جغرافیایی و منابع آب فراوان از اهمیت بالایی برخوردار است. استان سیستان و بلوچستان با داشتن پهناورترین مساحت در کشور و بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی، دارای مزیت‌های برجسته‌ای در تجارت و ترانزیت است. همچنین بندر چابهار واقع در جنوب این استان، تنها بندر اقیانوسی ایران است که با موقعیت استراتژیک خود در ترانشیپ^۴ و ترانزیت^۵ کالاها، می‌تواند نقش ویژه‌ای در توسعه اقتصاد دریا محور ایفا و به بهبود وضعیت معیشت و ایجاد مشاغل در منطقه کمک کند (احمدی و همکاران، ۱۴۰۰). با این وجود آمارها در این زمینه، حاکی از ارزش افزوده پایین اقتصاد دریا محور در استان سیستان و بلوچستان و نادیده انگاشتن ثروت‌های طبیعی است.

در نتیجه هدف از پژوهش حاضر با توجه به رویکرد فوق، شناسایی و تحلیل پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های اقتصاد دریا محور در منطقه استان سیستان و بلوچستان و ارائه راهکارها و راهبردهایی در جهت بهبود اقتصاد دریا در راستای تعادل و توسعه در منطقه استان سیستان و بلوچستان و ایجاد پیشرفت در این منطقه است.

^۱ Guo et al

^۲ eurostate

^۳ Regional Inequality

^۴ Transshipment

^۵ Transit

توسعه اقتصاد دریا محور در اسناد بالادستی

الف) سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی

با توجه به ابلاغ مقام معظم رهبری درخصوص سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه، نقش اقتصاد دریا محور در تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی به وضوح مشاهده می‌شود. بندهای مرتبط با لزوم توجه به مقوله دریا در سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه به‌عنوان نسخه اجرایی اقتصاد مقاومتی عمدتاً شامل موارد زیر است:

بند ۱۹: تقسیم کار و تعیین نقش ملی در مناطق، استان‌ها، نواحی، سواحل و جزایر با رعایت الزامات آن در چارچوب سیاست‌های کلی مربوطه به‌منظور افزایش تولید ثروت ملی و حمایت دولت از سرمایه‌گذاری در مناطق کمتر توسعه‌یافته و روستایی.

بند ۲۱: توسعه اقتصاد دریایی جنوب در محور چابهار - خرمشهر با تأکید بر سواحل مکران.

بند ۲۳: توسعه بازارهای دریایی و ایجاد مناطق مهم اقتصادی در زمینه‌های دارای مزیت.

بند ۲۸: اولویت دادن به حوزه‌های راهبردی صنعتی (از قبیل صنایع نفت، گاز، پتروشیمی، حمل و نقل، مواد پیشرفته، ساختمان، فناوری اطلاعات و ارتباطات، هوافضا، دریا، آب و کشاورزی) و افزایش ضریب نفوذ فناوری‌های پیشرفته در آن‌ها. سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی که با هدف بهبود شاخص‌های اقتصادی و دستیابی به اهداف سند چشم‌انداز بیست ساله، با رویکردی جهادی، انعطاف‌پذیر، فرصت‌ساز، مولد، درون‌زا، پیش‌رو و برون‌گرا، تدوین و ابلاغ شده و چراغ روشنی است که باید تمام مسئولان و تصمیم‌گیران به آن توجه داشته باشند. بر همین اساس، لزوم توجه به صنایع دریایی در چارچوب این سیاست‌ها قلمداد می‌شود.

ب) سند چشم‌انداز ۱۴۰۴

هدف سند چشم‌انداز افق ۱۴۰۴، دستیابی به جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در منطقه خاورمیانه و آسیای غربی است. در بخش توسعه اقتصاد دریامحور به مواردی مانند هدف‌گذاری کمی برای ارتقای توان حمل و نقل و ترانزیت کالا در بنادر، استحصال نفت و گاز طبیعی و استحصال از منابع صید و رونق فعالیت‌های شیلات و صیادی، گسترش فعالیت‌های مرتبط با استحصال منابع انرژی و فعالیت‌های شیلات تأکید شده است. رویکرد سند چشم‌انداز افق ۱۴۰۴ نسبت به توسعه اقتصاد دریا محور، شامل توجه به توسعه صنعت دریایی به صورت درون‌زا با هدف تولید محصولات با استاندارد بین‌المللی برای پوشش تقاضای حمل و نقل و ترانزیت کالا و کسب سهم اقتصادی از بازار حمل و نقل، توسعه صنعت دریایی به‌صورت درون‌زا با هدف افزایش منافع اقتصادی در بازار بین‌المللی انرژی، توسعه صنعت دریایی به صورت درون‌زا با بهره‌گیری از پتانسیل‌های منطقه‌ای، مزیت‌های نسبی اقتصادی و توسعه فناوری‌های راهبردی به‌صورت بومی، توسعه صنعت دریایی به‌صورت درون‌زا و واردات محور برای پوشش تقاضای شناور با استفاده از توان مهندسی داخلی، ایجاد یک الگوی تأمین مالی برای افزایش جذابیت سفارش محصولات از صنایع دریایی، توسعه موتور محرک فناوری برای رشد علمی و فنی در صنایع دریایی با اختصاص درصدی از اعتبارات سالیانه شرکت‌های صنایع دریایی و لزوم توجه به قوانین گمرکی مؤثر برای متناسب‌سازی آن با زنجیره ارزش صنعت دریایی، است که در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ برای توسعه اقتصاد دریا محور عنوان شده است.

ج) برنامه راهبردی توسعه صنایع دریایی

صنایع دریایی به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین بخش‌های صنعت کشور با تمرکز بر توان علمی و فناوری داخلی و ایجاد همکاری‌های بین‌المللی در جهت افزایش رقابت‌پذیری، می‌تواند نقش مهمی در دستیابی به چشم‌انداز کشور ایفا نماید. بر این اساس و با توجه به شرایط موجود در بازارهای آتی، چشم‌انداز صنعت دریایی کشور به شرح زیر است:

«با اتکا به خداوند متعال، صنایع دریایی جمهوری اسلامی ایران، صنعتی رقابت‌پذیر و قابل اطمینان با تکیه بر دانش و توانمندی داخلی در جهت تأمین پایدار و جذب بازار بین‌المللی از طریق تبدیل شدن به پایگاه منطقه‌ای برای ساخت شناور و سکوها دریایی به‌وسیله ارتقای دانش و مهارت نیروی انسانی، توسعه زنجیره تأمین مواد و تجهیزات، فعال‌سازی بخش خصوصی و استفاده از همکاری‌های بین‌المللی خواهد بود».

در راستای چشم‌انداز تدوین‌شده برای صنایع دریایی کشور، اهداف کلان زیر حائز اهمیت هستند:

- (۱) افزایش رقابت‌پذیری و کسب سهم حداکثری از بازار ساخت و تعمیر شناورها و سازه‌های دریایی
 - (۲) کسب درصد حداکثری تأمین مواد و تجهیزات شناورها و سکوها دریایی
 - (۳) بهره‌وری بالای نیروی انسانی
 - (۴) توسعه صنایع دریایی مبتنی بر اقتصاد دانش‌بنیان و صنایع دانش‌محور
- اهداف چهارگانه ذکرشده از طریق راهبردهایی انتخاب شده تا افق ۱۴۰۴ محقق خواهد شد. این راهبردها با هدف قرار دادن نقاط اهرمی صنعت دریایی کشور و مناطق ساحلی، باعث توسعه و رشد صنعت دریایی خواهند شد. همچنین سعی گردیده که در این راهبردها به تقویت، جذب تقاضا و حمایت از تولید توجه شود.

جایگاه استان سیستان و بلوچستان در تولید ابریان و نسبت شاغلین در زیربخش شیلات به کل جمعیت			
شرح	۱۳۹۷	۱۳۹۸	۱۳۹۹
تولید ابریان	۲	۲	۲
نسبت شاغلین در زیربخش شیلات به کل جمعیت	۱۰	۱۰	۱۲

منبع: مرکز آمار ایران، شاخص‌های توسعه استانی

حوزه‌های اقتصادی دریا محور

اقتصاد دریا محور در حوزه‌های اقتصادی از جمله گردشگری، شیلات، حمل و نقل، بنادر، کشتی‌سازی، صنایع فراساحل اهمیت چشم‌گیری دارد. که در ادامه به توضیح نقش اقتصاد دریا در هر کدام از موارد مذکور پرداخته شده است.

الف) بخش گردشگری دریایی

گردشگری دریایی یکی از مهم‌ترین زیرشاخه‌های صنعت گردشگری است. ایران به‌لحاظ داشتن منابع طبیعی گردشگری در ردیف پنج کشور اول جهان قرار دارد. دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان سه نقطه آبی واقع در کشور هستند. به‌طوری که کمتر کشوری چنین موقعیتی دارد. گردشگری دریا محور به‌لحاظ اقتصادی و فرهنگی میدان عمل وسیعی دارد و تابعی از کمیت و کیفیت جاذبه‌های گردشگری دریامحور (ماهی‌گیری تفریحی، ساحل‌سازی، ورزش‌ها و تفریحات آبی، اکوسیستم آبی-گیاهی) است. بخشی از نقاط جغرافیایی خلیج فارس (مخصوصاً کیش و قشم) به‌لحاظ آثار تاریخی متعدد، سواحل دریای خزر به‌لحاظ تفرجگاه‌ها و اماکن جذاب گردشگری و سواحل دریای عمان به‌لحاظ شیلات و غواصی، دارای پتانسیل مناسبی برای اشتغال‌زایی و درآمدزایی از طریق صنعت گردشگری هستند. در حال حاضر، گردشگری دریایی به راهبردی برای رشد و توسعه در مناطق ساحلی و دریایی با ویژگی‌های فرهنگی و زیست‌محیطی منحصر به فرد تبدیل شده است. به‌طوری که گردشگری دریایی فرصت‌های شغلی جدیدی را فراهم می‌کند و تولید ناخالص منطقه‌ای را افزایش می‌دهد. همچنین گردشگری دریایی یکی از منابع اصلی درآمد خارجی بسیاری از کشورهای در حال توسعه است (نجفی کانی، ۱۳۹۷).

ب) بخش شیلات

وجود ذخایر غنی ابریان در آب‌های شمال و جنوب ایران و همچنین، توسعه صنعت پرورش ماهی در آب‌های داخلی و امکان بهره‌برداری از ابریان در آب‌های بین‌المللی و صنایع وابسته به آن، چشم‌انداز روشنی را در بخش شیلات فراهم کرده است. اهمیت شیلات نه تنها به‌دلیل سهم مهمی که ابریان در تأمین غذای مصرفی جامعه دارند، بلکه به‌دلیل نقش مهمی که در پایداری اکوسیستم ایفا می‌کنند، به‌طور فزاینده‌ای در حال گسترش است. در حال حاضر، با توجه به محدودیت‌های فراوان در بهره‌برداری از منابع آبی و بحران کم‌آبی، توجه به توسعه پرورش ماهی در قفس و جایگزینی آن با فعالیت‌های صیادی در اغلب کشورها آغاز شده و آبی‌پروری در قفس در دهه گذشته به سرعت در جهان رشد کرده است. تولید بالا در مقایسه با سایر

سامانه‌های پرورشی، کاهش هزینه‌های تولید و اقتصادی بودن طرح، سهولت مدیریت، تنوع گونه‌ها و امکان پرورش گونه‌های مختلف، امکان برداشت اختیاری متناسب با نیاز بازار از جمله مزایای پرورش ماهی در قفس نسبت به سایر روش‌های پرورش آبزیان است (ابراهیمی و همکاران، ۱۳۹۷).

ج) بخش بنادر

بندر یک منطقه جغرافیایی است که در آن، کشتی‌ها در کنار خشکی برای بارگیری و تخلیه محموله قرار می‌گیرند. به عبارتی دیگر بندر محل زیست شهری یا روستایی است که از یک طرف مشرف به دریا و از طرف دیگر مشرف به خشکی است و با توجه به ظرفیت زیرساختی و روساختی، قابلیت مشخصی برای پذیرش، انتقال، تخلیه و بارگیری کالاها دارد. بندر از دید جابجایی کالا و مسافر، یکی از راهکارهای توسعه اقتصاد دریا محور در راستای نیل به حلقه‌های زنجیره سراسری حمل و نقل است و طیف گسترده‌ای از فعالیت‌های حمل و نقل را در بر می‌گیرد (پاتریک و همکاران^۶، ۲۰۱۷). بنادر از جمله دارایی‌های نامشهود ملی هستند که از دو جهت برای بهای تمام‌شده کالاها داخلی اهمیت دارند:

- ۱) تأثیر بر قیمت تمام‌شده مواد خام، قطعات، ماشین‌آلات، کالاها ساخت‌شده یا نیمه‌ساخته‌ای که وارد کشور می‌شوند و در فرآیند تولید یا ارائه خدمات داخلی به کار می‌روند.
- ۲) تأثیر بر هزینه‌های انبارداری، حمل و نقل و کالاها ساخت‌شده داخلی که از طریق صادرات از کشور خارج می‌شوند.

د) بخش صنایع کشتی‌سازی

به سبب ضرورت نیاز برای دستیابی به تکنولوژی ساخت و تعمیر کشتی و سازه‌های دریایی، از دهه ۱۳۷۰ فعالیت‌های گوناگونی در ایران صورت پذیرفته است. طی سال‌های گذشته، علاوه بر توانایی طراحی و ساخت کشتی‌های اقیانوس‌پیما، تجارب ارزنده دیگری در ساخت و تعمیر انواع کشتی‌های ماهیگیری، یدک‌کش، کشتی‌های بیمارستانی و خدماتی در اندازه‌های کوچک و متوسط به دست آمده است. ایران از جمله کشورهایی است که به لحاظ قرارگیری در موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب از مزایای خوبی بهره‌مند است و با گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباطات مطمئن و کارآمد می‌تواند از این مزایا در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند. صنعت ساخت و تعمیر شناورها یکی از صنایع استراتژیک به شمار می‌رود که می‌تواند عامل رشد صنایع جانبی و زمینه‌ساز توسعه صنعتی و اقتصادی باشد. صنایع کشتی‌سازی علاوه بر مزیت‌های ناشی از حمایت‌های ترانزیتی در آب‌های بین‌المللی، فرصت‌های شغلی زیادی ایجاد می‌کند و منجر به رونق بسیاری از صنایع داخلی می‌شود (عسکری و همکاران، ۱۳۹۵).

ه) بخش حمل و نقل دریایی

حمل و نقل دریایی یک سیستم متشکل از زیرساخت‌ها، مسیرهای آبی، ناوگان، تجهیزات، ناوبری و کارکنان مربوطه است و مهم‌ترین مزیت آن نسبت به سایر اشکال حمل و نقل، صرفه اقتصادی آن است. مطالعه سازمان بنادر و دریانوردی حاکی از آن است که ایران حدود ۴۶۹۵ کیلومتر خط ساحلی سرزمینی اصلی و ۱۰۹۵ کیلومتر خط ساحلی مربوط به جزایر و رودها دارد. قرارگیری این مرزهای ساحلی در کرانه‌های شمالی خلیج فارس و دریای عمان و همچنین، حاشیه جنوبی دریای خزر در شمال، امکان بهره‌مندی از فرصت حمل و نقل دریایی در تجارت بین‌المللی را فراهم کرده است. در حال حاضر، استان‌های گیلان، مازندران و گلستان با دسترسی به دریای خزر در شمال و استان‌های خوزستان، بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان با دسترسی به آب‌های خلیج فارس و دریای عمان در جنوب، مناطقی هستند که امکان استفاده از حمل و نقل دریایی برای تجارت فرامرزی را فراهم می‌کنند. یادآوری این نکته ضروری است که وجود خط ساحلی در سراسر جنوب ایران، از بندر چابهار در جنوب شرقی تا بندر خرمشهر در جنوب غربی، باعث شده تا بیشترین سهم تجارت بین‌المللی ایران در جنوب از طریق حمل و نقل دریایی میسر شود. البته این ویژگی نیازمند حمایت از بنادر و کشتیرانی است. باید خاطر نشان کرد که امروزه اهمیت حمل و نقل در تجارت انکارناپذیر است، به نحوی که حمل و نقل بین‌المللی و مخصوصاً حمل و نقل دریایی به یکی از ضروریات تجارت

^۶ Patrick

بین‌الملل تبدیل شده و اقتصاد بسیاری از کشورها بر مبنای حمل و نقل کالاهای تجاری و از طریق دریا شکل گرفته است (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۳۹۴).

مقایسه بنادر فعال جهان در تقابل با بنادر ایران به‌ویژه بندر چابهار

تعداد بنادر، مالکی از توسعه‌یافتگی یک کشور در سطح جهانی است. آمارها بیانگر آن است که ۶۴ درصد بنادر جهان، تنها در ۱۳ کشور قرار دارند. به‌طور میانگین در هر ۱۳۶ کیلومتر ساحل ۱۴ کشور دریایی برتر جهان، یک بندر مهم قرار دارد. که میانگین جهانی این رقم ۳۵۳ کیلومتر و برای کشور ایران ۲۷۱ کیلومتر است. همچنین برای هر ۸۵۰ هزار نفر از ۱۴ کشور برتر، یک بندر ایجاد شده که میانگین جهانی آن یک میلیون و ششصد هزار نفر است که این رقم برای کشور ایران نزدیک به نه میلیون نفر است. یعنی به‌ازای هر نه میلیون نفر در ایران، تنها یک بندر مهم وجود دارد که این عدد برای کشور ایران با توجه به نگاه جهانی به دریا و نیز شاخص توسعه تعداد بندر، تأسفبار است (یورواستیت، ۲۰۲۲).

گزارش‌های ارائه شده در زمینه اقتصاد دریا بیانگر آن است که به‌ترتیب دو بندر شانگهای چین و سنگاپور در سال ۲۰۲۲ به‌عنوان پرتیرددترین بنادر جهان هستند. همچنین بندر جبل علی امارات متحده عربی با ۲۷/۱۳ میلیون، به‌عنوان قطب بندری خلیج فارس است. این درحالی است که در این رتبه‌بندی، بندر شهید رجایی با هشت پله سقوط نسبت به سال‌های گذشته، در رتبه ۵۹ جهانی قرار گرفته و متأسفانه بندر چابهار در این رده‌بندی قرار نگرفته است. نتایج حاصل از مطالعات انجام شده در رابطه با بنادر بیانگر آن است که ایران با توجه به جمعیت، وسعت و داشتن نه بندر (شش بندر در سواحل جنوب و سه بندر در سواحل شمال)، ظرفیت و توان رقابت با بنادر مطرح حاشیه اقیانوس هند و حتی خلیج فارس را ندارد. از طرفی آمارها بیانگر آن است که کشور ایران به‌لحاظ نسبت بندر به مساحت کل کشور در رتبه ۳۵ قرار دارد. یعنی به‌ازای هر ۱۸۳ هزار کیلومتر مربع، تنها یک بندر در ایران وجود دارد. که این رقم نسبت به میانگین منطقه، ۶/۳ کمتر است. به‌عبارت دیگر با توجه به میانگین منطقه، در هر ۵۱ هزار کیلومتر مربع، یک بندر و با توجه به میانگین جهانی در هر ۳۲ هزار کیلومتر مربع یک بندر وجود دارد که با توجه به آمار بیان شده، تعداد بنادر ایران شش برابر کمتر از میانگین جهانی است. این درحالی است که ایران رتبه ۱۳ از جهت طولانی بودن ساحل در اقیانوس هند را دارا است و به‌لحاظ موقعیت جغرافیایی شرایط خوبی را دارا است (همان).

همچنین اطلاعات موجود از بنادر برتر جهان از منظر حجم حمل و نقل بیانگر آن است که بنادر چینی با پیشرفتی شایان توجه، گوی سبقت حمل و نقل دریایی جهان را از سایر بنادر جهان در قاره‌های اروپا و آمریکا ربوده‌اند. همچنین تجزیه و تحلیل این اطلاعات مشخص می‌نماید که بنادر ایران به‌ویژه بندر چابهار در استان سیستان و بلوچستان جایگاهی در اینگونه لیست‌ها ندارد. بدین‌منظور لازم است دولت‌مردان و کشورداران ایرانی؛ نگاه، باور و عمل دریامحوری در تمامی شقوق کشورداری در پی به‌ظهور رساندن ظرفیت‌های چابهار و تبدیل آن به یک بندر منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای، داشته باشند.

بندر چابهار در استان سیستان و بلوچستان واجد مزیت‌های اقتصادی، امنیتی، دسترسی، ارتباطات منطقه‌ای و بین‌المللی برای ایران است. توسعه آینده کشور با توجه به موقعیت جغرافیایی این بندر، وابسته به طراحی سیاست‌های کارآمد و استفاده بهینه از کارکردهای این منطقه از کشور است. به‌دلیل نقش ارتباطی ایران در همه زمینه‌ها به‌ویژه نقش سواحل مکران که بندر چابهار در آن واقع شده است، در پروژه‌های انتقال انرژی، کالا و خطوط ریلی، ایران می‌تواند به ساماندهی نهادهای منطقه‌ای و بین‌المللی بپردازد و از این طریق منافع کشورهای دیگر را با ساحل عمان پیوند دهد و نیز با بسترسازی اجماع منطقه‌ای و جهانی، فرصت‌های جدیدی را برای تضمین امنیت ملی خود تولید نماید. ۳۰۰ کیلومتر مرز آبی در کرانه‌های دریای عمان و اشراف این منطقه بر یکی از مهم‌ترین و استراتژیک‌ترین راه‌های آبی جهان، همسایگی با افغانستان و پاکستان و نزدیکی به کشورهای آسیای میانه، ویژگی برجسته‌ای به این منطقه بخشیده است. اهمیت ویژه کرانه‌های دریای عمان در پرتو هدف‌هایی چون تأمین امنیت خلیج فارس و تنگه هرمز، دسترسی مستقیم به دریاهای آزاد، افزایش قلمرو آبی ایران در دریای عرب و اقیانوس هند، رویارویی بی‌واسطه با دشمن و اثرگذاری بر کرانه‌های جنوبی خلیج فارس، رویارویی احتمالی با خطرهای برآمده از شبه قاره هند آشکارتر می‌شود. که همه این موارد به کرانه‌های دریای عمان به‌ویژه بندر چابهار در استراتژی‌های پدافندی ایران جایگاه ویژه بخشیده است (دریابر، ۱۳۹۸). این کرانه‌ها چه از لحاظ دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد و چه از لحاظ برخورداری از امنیت بیشتر، می‌تواند پذیرای کالاهای وارداتی و صادراتی بیشتری باشد و به مرور از بار سنگینی که بر دوش

بندرهای ایرانی در خلیج فارس است؛ بکاهد. در این میان بندر چابهار به‌عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران، یکی از نقاط کلیدی در کنار خلیج فارس و دریای عمان است که نقش برجسته‌ای بازی می‌کند. در ادامه به نقش منطقه جنوب شرق ایران (استان سیستان و بلوچستان) از جهت ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی در اقتصاد دریا ایران پرداخته شده است.

ظرفیت‌ها و محدودیت‌های سواحل جنوب شرق ایران

با توجه به نقش دریا‌های آزاد به‌عنوان یکی از مؤثرترین و مهم‌ترین ابزارهای توسعه، رشد ترانزیت، حمل و نقل و تجارت خارجی؛ می‌توان نقاط قوت و ضعف سواحل موجود در جنوب شرق ایران را بدین گونه برشمرد (احمدی و محمدی، ۱۳۹۷)

ظرفیت‌ها:

- قابلیت ترانزیتی در سواحل
- تنوع محیط‌های طبیعی و بکر بودن پهنه‌های وسیع
- اقلیم مناسب برای توسعه فعالیت‌های گردشگری و داشتن جاذبه‌های گردشگر
- سابقه عمیق تاریخی این سواحل
- توانمندی‌های بالقوه معدنی در زمینه سنگ‌های تزئینی و مصالح ساختمانی

محدودیت‌ها:

- تراکم اندک جمعیت
- فقر منابع آبی و سطح نازل بارندگی
- فقر پوشش گیاهی
- نابسامانی و ضعف نگران‌کننده شاخص‌های اقتصادی و اجتماعی
- فقر شدید اقتصادی و محرومیت‌های آشکار
- شیوع گسترده قاچاق کالا و مبادلات غیر رسمی
- سهم بسیار پایین از عواید ناخالص داخلی کشور
- نبود ساختار مناسب فعالیت اقتصادی
- مهاجرت و کمبود نیروی کار
- فعالیت‌های فرهنگی کشورهای همسایه

۵-۵. ظرفیت‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک چابهار در توسعه پایدار جنوب شرق کشور

موقعیت جغرافیایی یک کشور بر قدرت ملی و رفتارهای سیاسی آن می‌تواند تأثیرگذار باشد و جنوب شرقی ایران همان گونه که اشاره شد، واجد مزیت‌های ژئوپلیتیکی مهمی برای ایران است. بندر چابهار به‌عنوان مرکز ثقل جنوب شرقی ایران در سواحل گرم دریای عمان و اقیانوس هند می‌درخشد. بندر چابهار در سواحل جنوب شرقی ایران با داشتن ظرفیت‌های اقتصادی، جغرافیایی و دسترسی ارتباطات منطقه‌ای و بین‌المللی واجد کارکردهای تولیدکننده قدرت برای یک کشور است و می‌تواند راهبردی در جهت توسعه جنوب شرق کشور و حتی ایران باشد. بدین‌منظور بسیار حائز اهمیت است که موقعیت جغرافیایی ایران و جنوب شرق کشور به‌ویژه بندر چابهار را از منظر منافع ملی نگریسته تا در گستره مبادلات تجاری، ارتباطات اقتصادی با کشورهای همسایه و نیز کشورهای آسیای میانه را تقویت نماییم.

بندرچابهار در مقایسه با دیگر مناطق ساحلی در جنوب ایران دارای موقعیت ممتاز در امرکشتیرانی و حمل و نقل دریایی است. به‌طوری که با وجود آب‌های عمیق در این بندر وسیع، شرایط مناسبی برای پهلوگیری کشتی‌های بزرگ در این منطقه و ایجاد تأسیسات بندری با هزینه مناسب فراهم شده است. بندر چابهار به‌عنوان کلیدی برای تنفس اقتصادی، بازرگانی و ضمانتی برای گردش کار صنایع و فعالیت‌های اقتصادی آن است. قرارگرفتن چابهار در یک خلیج، موقعیت بندری ایده‌آلی برای توسعه فیزیکی آینده به آن می‌دهد که بسیاری از بنادر دنیا دارای این مزیت نیستند. چابهار خاصیت همگرایی منطقه‌ای در زمینه ترانزیت، همکاری‌های بازرگانی تجاری و اقتصادی دریایی را دارد. کشورهای آسیای مرکزی، چین، روسیه، پاکستان و افغانستان

که عضو سازمان اکو، شانگ‌های یا هر دو هستند، می‌توانند از طریق بندر چابهار، ایران را نیز درگیر مشارکت راهبردی در این سازمان‌ها و پیمان‌های منطقه‌ای کنند. راه‌اندازی خط کشتیرانی چابهار - مسقط و ارتباط ارگانیک بین بنادر استان، زمینه‌های بسیار مناسبی برای تجارت عمانی فراهم کرده است تا از این زیرساخت‌ها برای ورود به بازار آسیای میانه و همچنین استان‌های دیگر ایران استفاده کنند. همچنین چابهار به‌عنوان بزرگترین پایانه مایع‌سازی گاز و انتقال آن به بازار مصرف جنوب شرق آسیا از جمله چین و ژاپن در نظر گرفته شده است. بنابراین، ایران می‌تواند کشورهای همسایه را به یک وابستگی متقابل برساند و با همکاری‌های تجاری و اقتصادی به یک کشور محوری در منطقه تبدیل شود، در این میان بندر چابهار به علت داشتن این خصوصیات پس از بندرعباس، شرایط تبدیل شدن به یک بندر منطقه‌ای را دارد (بهرامی، ۱۴۰۰).

۵-۶. توانمندی و فرصت‌های راهبردی بندر چابهار در سطوح منطقه‌ای و جهانی

بندر چابهار یکی از چهارراه‌های اصلی جنوبی تجارت جهانی است. این بندر به‌علت موقعیت استراتژیک خود و دستیابی به آب‌های آزاد بین‌المللی، جایگاه ویژه‌ای در مبادلات بین ایران و سایر نقاط منطقه دارد. چابهار نسبت به سایر نقاط ساحلی ایران، مزیت‌های خاصی مانند موقعیت خلیج در این بندر، وجود آب‌های عمیق و بریدگی‌های طبیعی، فضایی مناسب برای اسکله‌هایی با عمق زیاد و مختصات لنگرگاهی مطلوب جهت پهلوگیری کشتی‌های عظیم اقیانوس‌پیما دارد. به‌عبارتی دیگر چابهار دروازه ترانزیت شرق ایران و یک منطقه استراتژیک برای توسعه صنعت ترانزیت است. این بندر، مهمترین بندر تجاری خارج از حوزه خلیج فارس است و از نظر سیاسی و راهبردی در مواقع جنگ و بحران‌های منطقه‌ای می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای ایفا کند. در ادامه به چند مورد از توانمندی‌ها و فرصت‌های راهبردی بندر چابهار در سطوح منطقه‌ای و جهان اشاره شده است (عبدی و رجب‌نژاد، ۱۳۹۶):

- نخستین بندر ورودی به آب‌های جمهوری اسلامی ایران و دسترسی به آب‌های اقیانوسی
- تنها بندر کشور در ورود به تنگه هرمز و متصل به آب‌های آزاد
- هم‌جواری با کشورهای پاکستان و افغانستان و قرار گرفتن در مسیر دسترسی به آب‌های آزاد جهان برای کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی و افغانستان
- به دلیل نقش ارتباطی ایران در همه زمینه‌ها، به‌ویژه نقش ساحل عمان در پروژه‌های انتقال انرژی و کالا و خطوط ریلی، ایران می‌تواند به ساماندهی نهادهای منطقه‌ای و بین‌المللی بپردازد و فرصت‌های جدیدی را برای تضمین امنیت ملی خود تولید کند.
- توجه روسیه به خلیج فارس در جهت موازنه قدرت با آمریکا در منطقه خلیج فارس و دریای عمان
- قرار گرفتن در بریدگی طبیعی خلیج چابهار و ایمنی آن از جریانات شدید اقیانوسی
- امنیت‌بخشی به استان سیستان و بلوچستان در صورت توسعه
- ارتقای عملکرد بندر چابهار در راستای تبدیل آن به یک بندر تأثیرگذار منطقه‌ای که می‌تواند بر عملکرد و پویایی سیستان و بلوچستان و کشور نقش مثبتی داشته باشد.
- توانمندی خروج استان سیستان و بلوچستان از انزوای جغرافیایی به‌واسطه بندر چابهار و ایجاد موقعیت‌های اقتصادی مطلوب
- افزایش نقش استان و کشور در ترانزیت کالا و حمل و نقل بین‌المللی
- رونق بخشیدن به مقوله گردشگری استان و ارزآوری ناشی از صنعت گردشگری باوجود جاذبه‌های فراوان چابهار و استان سیستان و بلوچستان، همچنین قرارگرفتن در مسیر حرکت گردشگران خارجی و امکان استفاده از جاذبه‌های طبیعی و تاریخی
- افزایش ظرفیت‌های ارتباطی حمل و نقل دریایی، جاده‌ای، ریلی، هوایی، ارتباطات الکترونیکی و شبکه انتقال نفت و گاز

- موقعیت مناسب برای کسب درآمد و اشتغال‌زایی ناشی از صید انواع ماهی و میگو
- افزایش ظرفیت‌های اقتصادی از جمله ایجاد درآمد ارزی از طریق توسعه صادرات، ایجاد فرصت‌های جدید اشتغال و درآمد برای شهروندان، ایجاد زمینه مهاجرت معکوس جمعیت به منطقه و جذب سرمایه‌های خارجی و انتقال فناوری، کسب و ارتقای مهارت‌های نیروی کار و مدیریت فنی و بازرگانی

۷-۵. شاخص‌های نهاده‌سازی توسعه پایدار دریا محور در بندر چابهار

توسعه پایدار در اثر تعامل و تأثیرات متقابل عناصر مختلف، به‌وجود آمده و به‌نتیجه می‌رسد. همچنین عوامل اقتصادی، سیاسی، نظامی در تعامل و تأثیرات متقابل با عوامل اجتماعی و فرهنگی، توسعه پایدار را تحت تأثیر قرار می‌دهند. در ادامه به عواملی که موجب توسعه بندر چابهار واقع در استان سیستان و بلوچستان می‌شود، اشاره شده است (بهرامی، ۱۴۰۰):

ظرفیت‌های محیطی

- اتصال به دریای آزاد و اقیانوس هند
- نزدیکی به مراکز تولید و مصرف انرژی
- داشتن سواحل مناسب برای دفاع
- دارا بودن شرایط مناسب برای پیوند قدرت بری و بحر
- دارا بودن موقعیت لازم برای توسعه استراتژی‌های دریایی
- داشتن منابع دریایی سطحی و زیرسطحی
- داشتن امکان توسعه بنادر و اسکله‌های بزرگ

نقاط قوت و قابلیت‌های منطقه

- وجود منطقه آزاد تجاری اقتصادی چابهار در منطق
- وجود گروه‌های قومی و مذهبی در منطقه
- زمین و پس کرانه‌های مناسب در امتداد سواحل
- وجود سواحل مناسب در منطقه مورد مطالعه
- وجود شرایط لازم برای ترانزیت و ترانشیپ کالا
- شرایط لازم برای گسترش یگان‌های نظامی در منطقه
- آب‌های آزاد و عمق عملیاتی مناسب در دریای عمان
- وجود اسکله‌های صیادی در امتداد سواحل
-

نقاط ضعف و آسیب‌پذیر منطقه

- شرایط اقلیمی منطقه و کمبود آب شرب، حرارت و رطوبت زیاد
- شرایط سخت منطقه که دارای طبیعت خشک، کویری، مناطق کوهستانی، کوه‌های صعب‌العبور و بعضاً غیرقابل عبور
- دوری منطقه نسبت به مرکز کشور: عواملی همچون انزوای جغرافیایی و دوری مراکز جمعیتی تا مرکز استان و کشور و فاصله زیاد مراکز شهری، ضعف ارتباطات اقتصادی و فرهنگی و مهم‌تر از همه مهاجرت‌های بی‌رویه به شهرهای فاقد امکانات باعث کند شدن آهنگ توسعه اجتماعی و تضعیف فرهنگ شهرنشینی در شهرهای آن شده است و به‌جرت می‌توان گفت که نقش مهاجرت‌های بی‌رویه از سایر عوامل بارزتر است.
- تاثیرپذیری امنیت منطقه از شرایط سیاسی نظام حاکم بر کشورهای منطقه
- وجود مبادی قاچاق در منطقه
- وجود موانع فرهنگی توسعه گردشگری در منطقه
- عدم وجود جاده‌های ساحلی در امتداد سواحل

- عدم وجود اسکله‌های صنعتی و تجاری در امتداد سواحل
- توزیع نامناسب امکانات کشور و زیرساخت‌های اقتصادی و فرهنگی - اجتماعی
- عدم وجود اشتغال پایدار
- عدم سازماندهی مناسب برای صید صنعتی
- اجرایی نشدن طرح جامع مدیریت متأثر از سند چشم‌انداز ۲۰ ساله جهت توسعه همه‌جانبه
- عدم استفاده از زمینه‌های لازم برای ایجاد مراکز خدماتی در سواحل
- عدم استفاده از ظرفیت‌ها و جاذبه‌های گردشگری در منطقه
- عدم وجود شبکه‌های ارتباطی مناسب (هوایی، زمینی، ریلی) در منطقه

۸-۵. زمینه‌های تشویق چین و هند در توسعه پایدار چابهار

امروزه موقعیت و ویژگی‌های جغرافیایی یکی از مهم‌ترین شاخص‌های قدرت‌بخشی مناطق شمرده می‌شود. به‌طور طبیعی امکانات مناطقی که به آب‌های آزاد دسترسی دارند و دارای سواحل مناسبی از نظر توسعه هستند؛ بیشتر از مناطقی است که محصور در خشکی هستند. ایران نیز از جمله کشورهایی است که به‌دلیل قرارگرفتن در موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب می‌تواند از این مزایا برای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت راهبردی خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند. در این میان، خلیج چابهار که بزرگترین خلیج ایران در حاشیه کرانه‌های دریای عمان و در جنوب خاوری ایران است، مزیت‌های ژئوپلیتیک مهمی برای کشورمان دارد که می‌تواند آن را به‌عنوان وزن‌های در سیستم بین‌المللی و سیستم جهانی در قرن ۲۱ مطرح کند. کرانه‌های اقیانوسی این خلیج در سطوح و مقیاس‌های گوناگونی نقش‌آفرینی می‌کنند و در افزایش منزلت و وزن ژئوپلیتیک ایران نقشی مثبت و تعیین‌کننده دارند. درواقع چابهار به مثابه سکه‌ای است که در یک طرف آن همکاری و بر روی دیگر آن رقابت و منازعه قرار دارد. ایران و سایر بازیگران سیاسی با درپیش گرفتن رویکرد ژئواکونومیک می‌توانند با اشتراک منافع در خلیج چابهار به تحولات اقیانوس هند جهت دهند. بنابراین ایران و سایر بازیگران با دو رویکرد مواجه هستند؛ رویکرد ژئوپلیتیک و رویکرد ژئواکونومیک که هریک چشم‌انداز و فضایی ویژه دارند. در صورتی که ایران از پنجره ژئواکونومیک و همکاری به حوزه اقیانوس هند بنگرد، می‌تواند ضمن همکاری و همگرایی با کشورهای چین، هند و پاکستان در سه بخش اقتصادی، سیاسی و نظامی - امنیتی، ظرفیت‌های قدرت‌آفرین ژئوپلیتیک چابهار را در سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی متبلور نماید (کربکندی و زارع زردینی، ۱۴۰۰).

بخش اقتصادی

یکی از مؤلفه‌های اصلی و تأثیرگذار در نقش‌آفرینی خلیج چابهار در رقابت‌های میان هند و چین، شاخص‌ها و مفاهیم اقتصادی کرانه‌های اقتصادی این بندر است. درواقع مقوله اقتصاد اولین گام و مهم‌ترین مرحله در نقش‌آفرینی چابهار در رقابت میان هند و چین است که ایران با اقداماتی نظیر موارد زیر می‌تواند این گام را محکم و مطمئن بردارد.

- جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی و بین‌المللی در منطقه چابهار
- فراهم کردن زیرساخت‌ها با مشارکت کشورهایی مانند چین و هند
- گسترش همکاری‌های اقتصادی با بندرهای منطقه از قبیل جبل‌الی امارات متحده عربی، کراچی پاکستان، بمبئی هند
- شکل‌گیری و ایجاد منافع مشترک میان ایران، چین و هند و همچنین سایر بازیگران حوزه اقیانوس هند در خلیج چابهار
- انتقال خطوط لوله نفت و گاز از حوزه خلیج فارس به خلیج چابهار

بخش سیاسی

- اصلاح و بازنگری مدیریت سیاسی فضا در منطقه چابهار و شکل‌گیری مدیریت محلی، مانند منطقه آزاد کیش در بندر چابهار

- تسهیل و حذف فرایند بوروکراتیک اداری ترخیص کالا در چابهار
- عضویت ایران در سازمان همکاری‌های شانگهای
- حضور قدرت‌های منطقه مانند چین و هند برای سرمایه‌گذاری در چابهار
- تعامل سازنده ایران با کشورهای منطقه به‌ویژه در حوزه آسیای مرکز

بخش نظامی - امنیتی

- تغییر منطقه یکم دریایی نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران از بندرعباس به چابهار
- انتقال توان اصلی زیرسطحی نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران به چابهار
- ایجاد سازمان منطقه‌ای امنیت دریایی با محوریت نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران در چابهار و با عضویت کشورهای دریایی حاشیه شمال اقیانوس هند
- ایجاد تأسیسات جستجو و نجات دریایی برای ارائه خدمات پشتیبانی به شناورهای عبوری از اقیانوس هند

۹-۵. ظرفیت‌های قدرت‌آفرین چابهار برای کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه و افغانستان

منطقه آزاد چابهار یکی از مهم‌ترین و راهبردی‌ترین مناطق ایران به لحاظ اثرگذاری بر امنیت فضای ملی است. منطقه آزاد چابهار و اساس قرار دادن آن به‌عنوان محور توسعه شرق، فرصت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی بسیاری را در اختیار جمهوری اسلامی ایران قرار داده است که استفاده از قابلیت‌ها و ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی موجود و وابستگی توسعه همه‌جانبه منطقه شرق کشور به تصمیم‌ها و راهبردهای حکومتی، جمهوری اسلامی ایران را در معرض رسالتی بزرگ و خطیر قرار داده است. موقعیت لجستیکی بسیار مناسب این بندر در دهانه خلیج چابهار که امکان دسترسی و بهره‌برداری همزمان از ساحل اقیانوسی و ساحل حاشیه خلیج را با تمام مشخصات و مزایای آنها فراهم آورده است، بندر چابهار را همواره در موقعیت بالقوه رشد و توسعه قرار داده است. اهمیت راهبردی و ضرورت توسعه بندر و منطقه آزاد چابهار ناشی از این امر است که امروزه بیش از ۹۰ درصد بازرگانی جهانی و ۶۵ درصد از تجارت نفت از طریق دریاها صورت می‌گیرد. در این راستا، جمهوری اسلامی ایران با توجه به ملاحظات ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک این منطقه و در پرتو چشم‌اندازی آینده‌نگر، قادر است جایگاه خود را برای اتصال شمال - جنوب و شرق - غرب در نظام نوین بین‌المللی تثبیت و ارزش موقعیت استراتژیک خود را به مراتب ارتقا بخشد و از رهگذر این مبادلات عظیم، ظرفیت‌های جدیدی برای انباشت سرمایه به‌عنوان موتور توسعه در کشور و محور شرق خلق کند. یکی از مهم‌ترین اثرات راهبردی توسعه بندر و منطقه آزاد چابهار در آینده نزدیک، امنیت‌بخشی به استان سیستان و بلوچستان است. نبود اشتغال، درآمدزایی و عدم برخورداری از رفاه، مهم‌ترین مشکلات فراروی مردم سیستان و بلوچستان است. با حصول تسریع در امر توسعه این مکان راهبردی، جمهوری اسلامی ایران در درجه نخست قادر است تا حد زیادی بر مشکلات استان محروم و عقب‌افتاده سیستان و بلوچستان فائق آید که خود در مرحله بعدی می‌تواند زمینه‌ساز امنیت دائم و پایدار در استان باشد و از طرفی یکی از حفره‌های ملال‌آوری که تا حالا به مثابه یک تهدید، امنیت ملی را مخدوش می‌کرد، می‌تواند به مثابه یک فرصت، زمینه‌ساز موقعیت‌های مطلوب در استان سیستان و بلوچستان و کشور باشد. از حیث منطقه‌ای، هم‌جواری با دو کشور افغانستان و پاکستان و نزدیکی به جمهوری‌های محصور در خشکی آسیای مرکزی در شمال شرق ایران، ویژگی خاصی به این منطقه بخشیده است؛ از این‌رو با آگاهی از مشکلات همسایگان شرقی (افغانستان و پاکستان) و جمهوری‌های آسیای مرکزی و دیگر کشورهای منطقه، چابهار می‌تواند به تبع از روابط متقابل و همسو، شکلی از همگرایی را پدید آورد. در ابعاد بین‌المللی، قرار گرفتن جنوب شرق کشور به‌طور عام و چابهار به‌طور خاص در مسیر دو مسیر از سه مسیر ترانزیتی بزرگ دنیا، از جمله مسیر شمال جنوب، بیش از این به منطقه آزاد چابهار اعتبار بخشیده است. از دیگر سو، هند به‌عنوان قدرتی تأثیرگذار در سطح منطقه‌ای در پرتو وابستگی‌های متقابل خواهان مشارکت گسترده‌ای به‌منظور سرمایه‌گذاری در چابهار است (کلوندی، ۱۴۰۰).

ظرفیت‌ها، فرصت‌ها و تهدیدهای حوزه گردشگری چابهار در توسعه پایدار

ارزیابی محیط داخلی فعالیت‌های طبیعت‌گردی در چابهار نشان‌دهنده نقاط قوت و ضعف متعدد و مختلفی است. از بین نقاط قوت، دارا بودن صدها کیلومتر سواحل زیبا، آرام و طولانی، جاذبه‌های خاص و متنوع ژئوتوریستی و ژئومرفولوژیکی مانند گل‌فشان،

تومبولو، سواحل بالا آمده، حفرات، تپه‌های ماسه‌ای روان، کوه‌های مریخی، آب و هوای مناسب و معتدل در نیمه دوم سال، وجود جنگل‌های زیبای حرا، امکان انجام سفرهای دریایی با استفاده از کشتی، جاذبه‌های مربوط به ماهیگیری تفریحی، امکان انجام ورزش‌های آبی مانند شنا، قایقرانی، اسکی روی آب، غواصی، حمام آفتاب، امکان انجام ورزش‌های ساحلی مانند والیبال و فوتبال ساحلی، موتورسواری، شترسواری، پیاده‌روی در ساحل به عنوان پراهمیت‌ترین نقاط قوت داخلی محسوب می‌شوند. در مقابل و با توجه به تجزیه و تحلیل محیط داخلی، از نقاط ضعف مهم می‌توان به کمبود امکانات، تسهیلات و زیرساخت‌های مورد نیاز در سایت‌های گردشگری، مشکلات دسترسی و نداشتن راه‌های مواصلاتی مناسب، کمبود مکان‌های اقامتی و پذیرایی مناسب، عدم سرمایه‌گذاری بخش دولتی به میزان لازم و فصلی بودن تقاضای گردشگری اشاره نمود (بهرامی، ۱۴۰۰)

نتیجه گیری

بر اساس آنچه گفته شد، کشور ایران یکی از کشورهای است که به واسطه موقعیت سوق الجیشی در زمینه لجستیک دارای موقعیتی استراتژیک می‌باشد همچنین دسترسی به سیستم حمل و نقل گسترده ریلی، هوایی، دریایی، جاده‌های همچنین دسترسی به آبهای آزاد و دارا بودن بنادر تجاری در شمال و جنوب کشور بر اهمیت این امر افزوده است توسعه مراکز لجستیک در بنادر می‌تواند باعث ایجاد خدمات جدید همچنین می‌تواند موجب افزایش عملکرد بندر شده و جذابیت بیشتری را برای مشتریان خویش به دنبال داشته باشد در نتیجه موجب بهبود و پیشرفت تدریجی موقعیت رقابتی بندر بشود و به عبارتی تغییر کاربردها و وظایف بنادر کشور از بار انداز کالا به سکوی لجستیک از سویی برای اقتصاد ملی و منطقه ای ایجاد منافع کرده و از طرف دیگر شرایط حفظ موقعیت کشور را در شبکه حمل و نقل و تجارت پایدار و همچنین زمینه های تولید ارزش افزوده و توسعه اقتصادی دریا محور کشور را فراهم میکند در این رابطه و در جهت بهرمندی بهینه از مزیت های بالقوه بنادر راهکارهای اجرایی زیر پیشنهاد میشوند:

۱- توسعه زیرساخت ها و روساخت ها

۲- اصلاحات در ساختار بندر

۳- ارتقای سرمایه های انسانی

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

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