

بررسی نقش بنادر در توسعه اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی جنوب

شرق ایران و ارائه یک چارچوب کلی در راستای توسعه بنادر ایران

شوکا فرزانه پور^۱، سیروس شفقی^۲

چکیده

تحقیق حاضر به بررسی نقش بنادر در توسعه اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی منطقه و ارائه یک چارچوب کلی در راستای توسعه بنادر سواحل جنوب شرقی ایران مکران می‌پردازد. برای نیل به این هدف از روش میدانی به همراه تکنیک مصاحبه عمیق در کنار استراتژی SWOT بهره برده شده است. برای جمع‌آوری اطلاعات از جامعه آماری و جهت تجزیه و تحلیل اطلاعات از ابزار پرسشنامه استفاده شده است. جامعه آماری این پژوهش را همه اسناد نوشتاری (اعم از مقالات، کتب، نشریات و...) که در حوزه بنادر جنوب شرقی ایران سواحل مکران بنداری همچون (چابهار، کنارک، تیس، زراباد، پزم و بريس) می‌باشند و همچنین مطلعین کلیدی از جمله کارشناسان (آکادمیک و اجرایی) حوزه مذکور در استان سیستان و بلوچستان (در مهر و موم‌های اخیر) بوده‌اند تشکیل می‌دهد. سرانجام استراتژی‌های به دست آمده از نظر انتخاب بر اساس میزان جذابیت با تکنیک QSPM مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت، که نتایج حاصله بدین قرارند:

استراتژی‌های اولویت‌بندی شده‌ی ST در سواحل مکران بر اساس اولویت به ترتیب، تبلیغات گسترده بین‌المللی در زمینه توانمندی‌ها، قابلیت‌ها و موقعیت منطقه به منظور جذب اپراتورهای بخش خصوصی، توجه لازم و سرمایه‌گذاری هرچه بیشتر در امور زیر بنایی بنادر شهید بهشتی و کلانتری چابهار، توسعه و بهبود و ارتقاء فعالیت‌ها و خدمات فرودگاهی و زیرساخت‌های مربوط به گسترش حمل‌ونقل هوایی، جذب هر چه بیشتر سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی بخش خصوصی و سوق دادن هر چه بیشتر آن‌ها به سمت فعالیت‌های مولد صنعتی، کاهش قوانین و مقررات دولتی در چگونگی اداره منطقه آزاد ضمن حفظ اقتدار و منافع ملی، توسعه و بهبود راه‌های ارتباطی جاده‌ای بین چابهار با سایر نقاط کشور و اهتمام

^۱ دانشجوی دکتری جغرافیا برنامه ریزی شهری پژوهشگاه شاخص پژوه، shooka_f@yahoo.com

^۲ استاد و معاون آموزشی پژوهشگاه شاخص پژوه

ویژه جهت احداث راه آهن چابهار - مشهد و اتصال به شبکه سراسری ایران، پاکستان و آسیای میانه هست.

واژگان کلیدی: سواحل مکران، توسعه منطقه‌ای، بنادر، سیستان و بلوچستان

مقدمه

بیان مسئله

توسعه بنادر به عنوان پدیده‌ای فراگیر و ابزاری برای تحقق استراتژی‌های توسعه برون‌نگر با تأکید بر سیاست توسعه صادرات مورد توجه جدی قرار گرفته‌اند. به طوری که اکثر کشورهای در حال توسعه، احداث یک یا چند منطقه آزاد مبادرت ورزیده‌اند. هدف از ایجاد این مناطق، فراهم کردن شرایط مناسب به منظور افزایش تولید و صدور کالاهای صنعتی از طریق جذب سرمایه‌های خارجی، ایجاد اشتغال، کسب درآمد ارزی، افزایش درآمد حاصل از توریسم، تأمین مواد اولیه و قطعات مورد نیاز صنایع، برقراری پیوندهای صنعتی با داخل کشور، رشد رفاه اقتصادی و مادی مردم مناطق و سپس منافع ملی است (رهنورد، ۱۳۸۹: ۴۶).

باید متذکر شد که دهه چهارم انقلاب اسلامی که دهه پیشرفت و عدالت نام گرفته فرصتی گرانبها برای بهره‌مندی از تجارب به دست آمده طی مهر و موم‌های پیشین و عرصه‌ای برای بهره‌مندی از انبوه ثروت‌های ملی است که در قالب آن‌ها بتوان امکان رشد و شکوفایی سرمایه‌ها را فراهم و از ظرفیت‌های بی‌بدیل کشور در حوزه‌های گوناگون بهره برد. تجربه مقاومت استوارانه در دهه اول انقلاب اسلامی و تلاش برای احیای ظرفیت‌های کشور و تقویت حس نوآوری در دهه دوم و فراهم آوردن زمینه‌های تحول اقتصادی و افزایش بهره‌وری در کشور در دهه سوم اکنون شرایطی را در میانه‌های دهه چهارم از حیات انقلاب اسلامی در پیش روی ملت ایران و همه متعهدین آن قرار داده که باید به دو وجه گذشته و آینده آن به خوبی توجه داشت تا بتوان فرصت‌های در حال گذار را به خوبی به فعلیت رساند و امکان بهره‌مندی از ظرفیت‌ها را فراهم کرد. مهم‌ترین چالش پیش روی کشور طی مهر و موم‌های اخیر در حوزه اقتصاد رخ‌نمایی می‌کند به نحوی که این دغدغه را در ذهن متفکرین این عرصه قرار داده که چه راه‌حلی برای به دست آوردن توفیقات در این عرصه وجود دارد و چگونه می‌توان از سرمایه‌های اجتماعی و سیاسی کشور در خلق فرصت‌های جدید اقتصادی استفاده کرد، به‌واقع چگونه می‌توان توفیقات به دست آمده در ابعاد مختلف علمی و اجتماعی را به

حوزه اقتصاد نیز تسری داد. یکی از این کانون‌های اصلی فرصت‌آفرین برای کشور که در اصل دروازه تجارت و توسعه اقتصادی نیز بشمار می‌روند، بنادر هستند. بنادر کشورمان بخصوص بنادر جنوبی ایران، کانون اصلی تجارت با جهان هستند که طی سال‌های اخیر نقش فزاینده‌ای در اقتصاد ملی کسب کرده‌اند. این نقش‌آفرینی بنادر در اقتصاد کشورها نه فقط در ایران که در بسیاری از کشورهای جهان از جمله کشورهای پیرامونی خلیج فارس و دریای عمان نیز درک شده و هر کدام از این کشورها همگام با توسعه در زمینه‌های مختلف از تولید انرژی گرفته و توسعه حمل و نقل تا بهره‌برداری از میادین نفتی و توسعه زیرساخت‌های گردشگری، گام در توسعه بنادر خویش نیز نهاده‌اند تا سهم خود را از این حوزه نیز افزایش دهند. اما چنانچه برمی‌آید ما از این شرایط موجود حداقل بهره‌برداری را نموده‌ایم و از بنادر جنوب بخصوص جنوب شرقی و سواحل مکران که در استان سیستان و بلوچستان واقع شده است علی‌رغم موقعیت ممتاز این منطقه از نظر توسعه‌یافتگی صنعتی و معدنی رتبه آخر در کشور را دارا می‌باشد و با چالش‌هایی نظیر پایین بودن شاخص‌های توسعه انسانی (نرخ باسوادی، درآمد سرانه و امید به زندگی)، سطح پایین آموزش‌های عمومی و ترویجی و محرومیت گسترده بسیاری از زنان و مردان به‌ویژه در مناطق روستایی، فقدان مشارکت مؤثر مردم در فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی، نرخ بیکاری بسیار بالا در مقایسه با سطح کشور، محرومیت گسترده استان در زمینه زیربنای و شکاف گسترده در مقایسه با سطح ملی، پراکندگی نقاط زیست، فقر منابع طبیعی، شرایط اقلیمی و طبیعی و دشوار خشکسالی مهاجرت و غیره مواجه می‌باشد که در سند ملی توسعه استان سیستان و بلوچستان نیز بدان اشاره شده است. در این تحقیق بر آن شدیم ضمن بررسی دقیق سواحل جنوب شرقی به لحاظ نقاط ضعف و قوت همچنین فرصت‌ها و تهدیدات موجود آن که بدان بدین شکل نگریسته نشده است پرداخته شود و همچنین بر اینکه آیا توسعه بنادر می‌تواند توسعه همه‌جانبه منطقه‌ای را در پی داشته باشد یا باید به توسعه پس‌کرانه توجه داشت تا بنادر نیز رشد و توسعه خود را به دنبال داشته باشند و یا نوعی هماهنگی بین آن دو به وجود آید نیز مورد توجه قرار گیرد.

اهمیت و ضرورت موضوع

بسیاری از کشورهای بزرگ و صنعتی جهان، رشد و شکوفایی اقتصادی خود را مدیون صنعت ترانزیت می‌دانند از این رو بیشتر اقتصاددانان معتقدند که تجارت، موتور رشد و توسعه در

جوامع معاصر است و بی دلیل نیست که در مطالعات علمی اقتصاد و مواصلات هرگز از یکدیگر مجزا نیستند، بنابراین امروزه بنادر به دلیل توان‌های بالقوه اقتصادی، بازرگانی و غیره یکی از عوامل مهم توسعه منطقه‌ای و ارزان‌ترین راه برای مبادلات کالا محسوب می‌شود. سرمایه‌گذاری روی بنادر نیازمند شناخت عملکرد آن‌ها، موقعیت جغرافیایی، امکانات، محدودیت‌ها و غیره است تا با استفاده از شناخت به‌دست‌آمده برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری‌های لازم جهت رشد و توسعه بنادر و دستیابی به توسعه منطقه‌ای حاصل آید. از این رو اهمیت این تحقیق بدین جهت است که جامعه کنونی ما در حال تحقق سیاست اقتصاد مقاومتی است که در آن می‌باید تولید و رشد اقتصادی و به تبع آن توسعه اقتصادی پایدار در اولویت قرار گیرد بخصوص در مناطقی که پتانسیل موجود را داشته اما به دلایل متعدد هنوز با رشد و توسعه مناسب شرایط محیطی خویش مواجه نگردیده‌اند و به طبع یکی از مهم‌ترین آنان سواحل جنوب شرقی مکران واقع در استان سیستان و بلوچستان می‌باشد و مهم‌تر از آن می‌باید اشاره داشت که عدم رشد مناسب و توسعه درخور توجه در این مناطق خود می‌تواند با محرومیت نسبی موجود در آن به تهدیدی علیه سیاست اقتصاد مقاومتی بدل گشته و بیگانگان را برای تحریک شرایط نامناسب موجود برانگیزد و بررسی هرچه عمیق‌تر و همه‌جانبه آن برای رشد و توسعه اقتصادی موردنظر از ارجحیت بالایی در شرایط امروز برخوردار است تا بتوان از آن به‌عنوان یک الگوی درست در راستای مناطق کمتر توسعه‌یافته با شرایط یکسان بهره برد.

اهداف تحقیق

هدف کلی

بررسی نقش بنادر در توسعه اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی منطقه و ارائه یک چارچوب کلی در راستای توسعه بنادر ایران

اهداف ویژه

شناخت قابلیت‌های منطقه جنوب شرق ایران سواحل مکران و توانمندی‌های آن در راستای توسعه پایدار منطقه‌ای.

برنامه‌ریزی جهت توسعه پایدار منطقه‌ای بنادر با تأکید بر توسعه بنادر جنوب شرق ایران، سواحل مکران.

راهکارهای دستیابی به توسعه پایدار منطقه‌ای در حوزه اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی در منطقه جنوب شرق ایران سواحل مکران.

پرسش‌های تحقیق

توسعه بنادر جنوب شرق ایران در توسعه منطقه‌ای چه نقشی می‌تواند داشته باشد؟
بنادر جنوب شرق ایران در برنامه‌های توسعه اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی چه اهدافی را دنبال کرده‌اند؟
توسعه بنادر در جنوب شرق ایران چه پیامدهای درجهت توسعه پایدار آن منطقه در پی خواهد داشت؟

فرضیه تحقیق

به نظر می‌رسد توسعه بنادر در توسعه (اقتصادی، اجتماعی، زیست محیطی) منطقه‌ای نقش مؤثری دارد.
به نظر می‌رسد که بنادر جنوب شرق ایران سواحل مکران در برنامه‌ریزی‌های توسعه در حوزه اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی جزء عوامل کلیدی محسوب می‌شوند.
به نظر می‌رسد بنادر جنوب شرق ایران سواحل مکران با داشتن پتانسیل بالا، نقش کمتری در توسعه پایدار منطقه‌ای داشته‌اند.

پیشینه و مبانی نظری تحقیق

پژوهش‌های صورت گرفته درباره موضوع پژوهش در داخل و خارج از کشور گرچه به صورت کامل هم‌پوشانی مبنایی با موضوع مورد پژوهش ندارند ولی کیفیات و کلیت اهداف آن را تا حدی تبیین می‌نمایند که از آن جمله می‌توان به پژوهش‌های ذیل اشاره نمود: پژوهشی تحت عنوان (مدل بهینه‌سازی سرمایه‌گذاری توسعه بنادر مطالعه موردی بندر شهید رجایی) که توسط مهدیه الهویزیلو در سال ۱۳۹۴ و با روش حل ژولین که یکی از روش‌های حل مسئله فازی است انجام شده و نتایج حاصله آن عبارت‌اند از: مدل ارائه شده مدل برنامه‌ریزی عدد صحیح می‌باشد که تابع هدف کمینه‌سازی هزینه‌های ساخت و توسعه بندر بوده و محدودیت‌های مدل شامل محدودیت حجم عملیات، بودجه مالی، شبکه حمل و نقل کالا و ناوگان حمل و نقل دریایی می‌باشد به دلیل عدم قطعیت در حجم عملیات برآورده شده در

بندر از اعداد فازی برای مدل کردن حجم عملیات استفاده می‌شود. خروجی مدل شناور طرح بهینه بندر در بازه‌های زمانی ۵ ساله و نیز تعداد اسکله‌های بهینه را که می‌بایست در هر بازه زمانی ۵ ساله در بندر احداث گردد مشخص می‌کند. پژوهشی دیگر تحت عنوان (بررسی عوامل کلیدی موفقیت در پیاده‌سازی و استقرار سیستم جامع بندری در سازمان بنادر و دریانوردی، توسعه بنادر الکترونیکی ایران) که توسط سهیلا شیبانی مقدم و علی اکبر جلالی در سال ۱۳۹۲ و با روش تحلیل محتوای کمی انجام شده و نتایج حاصله آن عبارت‌اند از : اولویت‌بندی عوامل کلیدی موفقیت در استقرار و پیاده‌سازی جامع بندری در سازمان بندر به ترتیب انگیزه مشارکت کارشناسان داخلی - الگوی مالی - شناسایی موانع ممکن - تسلط کاربران بر سیستم - شرایط سیاسی - تیم پروژه - باورهای مشترک - آمادگی برای تغییر رویه‌های مدون تجاری و دولتی - قهرمان پروژه - تعیین اهداف دقیق و در نهایت کاربرپسند بودن سیستم می‌باشد. پژوهشی دیگر تحت عنوان (تدوین مدل دینامیکی یکپارچه توسعه بندر تجاری کشور) که توسط مصطفی مرشد و رسام مشرفی در سال ۱۳۹۰ و با روش کالیبراسیون و شبیه‌سازی در کنار مطالعه اسنادی انجام شده و نتایج حاصله آن عبارت‌اند از : با توجه به مباحث طرح‌شده در این مدل خدماتی را که تدوین و اجرای مدل دینامیکی یکپارچه توسعه بندر تجاری کشور ارائه خواهد داد با استفاده از روش DS و تصمیم‌گیری موارد زیر را می‌توان استخراج و مورد استفاده قرار داد که بسیار در پیش‌بینی و تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی‌های بندری مقرون‌به‌صرفه خواهد بود : بررسی نحوه اثرگذاری عوامل بیرونی و درونی و استراتژی‌ها و سیاست‌های سازمان بنادر بر متغیرهای عملکردی بندر - پیش‌بینی بازارهای آینده بندر و سازمان - پیش‌بینی ظرفیت آینده و سازمان - تدوین الگوی بهینه سرمایه‌گذاری در زیرسیستم‌های هر یک از بنادر کشور - پیش‌بینی میزان جذب سرمایه‌گذاری - بررسی و تحلیل حساسیت عملکرد زیرسیستم‌های بندر و شرایط بحرانی - پیشنهاد در مرد بهبود هر یک از سیستم‌ها و استراتژی‌های موجود - پیشنهاد در مورد اتخاذ استراتژی‌های آینده سازمان. پژوهشی دیگر تحت عنوان (مطالعه تأثیر سازمان الکترونیکی بر بهبود عملکرد سازمانی با استفاده از الگوی BSC، اداره کل بندر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان) که توسط نوید پارسه، باقر کرد و محمد عثمان حسین بر در سال ۱۳۹۴ و با روش پیمایش و ابزار پرسشنامه انجام شده و نتایج حاصله آن عبارت‌اند از : یافته‌ها نشان می‌دهد میانگین کاهش هزینه‌های جاری مالی نسبت به سایر متغیرها از همه

بالا تر است. پس از آن فرآیندهای داخلی قرار دارد، سپس رشد و یادگیری و در نهایت رضایت مشتری داری کمترین میانگین است و در همین راستا بنادر و دریانوردی از کارکنانی که توانایی خوبی در به کارگیری سیستم‌های اطلاعاتی دارند بیشتر استفاده بنماید همچنین کمیت پیگیری در سازمان بنادر برای استفاده بهینه از توانایی‌های سازمان الکترونیکی تشکیل گردد و در همین راستا سعی گردد برگزاری سمینارهای آموزشی سازمان الکترونیکی با هدف اطلاع‌رسانی و ایجاد نگرش مثبت در بین کارشناسان مرکز بنادر برقرار گردد. پژوهشی دیگر نیز تحت عنوان (به کارگیری تکنیک فرآیند تحلیل سلسله مراتبی در بررسی نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید بنادر جنوب کشور ایران) که توسط سید ناصر سعیدی، حسین دریس‌اوی بهمنشیر و جبار عبود زاده در سال ۱۳۹۴ و با روش دلفی و SWOT انجام شده و نتایج حاصله آن عبارت‌اند از: نتایج به دست آمده نشان می‌دهد بهترین استراتژی برای بندر خرمشهر لایروبی اروندرود و توسعه آبخور کانال و دسترسی مؤثر به بازار عراق در بندر آبادان استفاده از مزایا و فرصت واقع شدن در منطقه آزاد و اندیشیدن به راهکار اجرایی جهت توسعه بندر، در بندر امام خمینی بهره‌مندی از فناوری اطلاعات و نرم‌افزارهای عملیات کانتینری ترانشیپی، در بنادر شهید رجایی و بوشهر بهره‌مندی از نرم‌افزارهای عملیات کانتینری و تغییر در قوانین محدودکننده خصوصی‌سازی به منظور کاهش تهدیدهای بندر جبل علی و در بندر چابهار ایجاد شبکه ریلی و اصلاح و تغییر قوانین خصوصی‌سازی با هدف کاهش تأثیرات منفی بندر جبل علی است. پژوهشی دیگر نیز تحت عنوان (شناسایی و رتبه‌بندی عوامل کلیدی موفقیت ایجاد بنادر الکترونیکی در ایران) که توسط زهرا شاهچراغی در سال ۱۳۹۴ و با روش مطالعه مقایسه‌ای و پیمایش انجام شده و نتایج حاصله آن عبارت‌اند از: در بنادر کانتینری ایران پیشنهاد شده است در صورت ایجاد درگاه ملی تجارت به صورت کاربردی می‌توان با اتصال خدمات این مدل به پرتال درگاه ملی تجارت پنجره واحد تجاری در بنادر ایران ایجاد نمود، با ایجاد پنجره واحد تجاری در بنادر کلیه ذی‌نفعان به یک مرکز اطلاعات وارد و از همان مرکز اطلاعات می‌گیرند و این مهم موجب می‌گردد تا یک مدیریت یکپارچه ولی همه جانبه از سوی کلیه ذی‌نفعان که همانا سازمان‌های مختلف در حوزه حمل و نقل کالا در بنادر می‌باشند صورت گیرد. پژوهشی دیگر نیز تحت عنوان (بررسی شاخصه‌ای توسعه پایدار بنادر در راستای دستیابی به جایگاه بنادر سبز وضعیت اعمال آن‌ها در طرح توسعه بندر شهید بهشتی چابهار) که توسط سیامک یگانه در سال ۱۳۹۴ و با روش اکتشافی انجام و نتایج

حاصله آن عبارت‌اند از: پس از بررسی و مطالعه نظریه‌ها و شاخص‌های توسعه پایدار بدین نتیجه رسیدیم که یک بندر پایدار باید چهارچوب توسعه‌هایی را در خود متبلور کند که علاوه بر نیاز فعلی، نیاز آیندگان را نیز در نظر داشته باشد. مفهوم بندر پایدار مفهومی بسیار ارزشمند است باید به این نکته توجه داشت که پایداری کامل و واقعی هرگز قابل وصول نیست اما پس از بررسی و مطالعه شاخص‌های توسعه بندر بدین نتیجه می‌توان رسید که اهمیت جنبه‌های زیست محیطی در عرصه توسعه بنادر به حدی رسیده که یکی از ویژگی‌های بندر پایدار پایداری زیست محیطی عنوان گردیده است. پژوهشی دیگر نیز تحت عنوان (تدوین استراتژی مدیریت منابع انسانی با رویکرد EFQ در اداره کل بنادر و دریانوردی بندر امام خمینی با استفاده از ۵ شاخص توانمند ساز) که توسط رضا دباغیان نژاد دزفولی در سال ۱۳۹۳ و با روش پیمایش انجام شده و نتایج حاصله آن عبارت‌اند از: نتایج یافته‌های تحقیق حاکی از این است که بین ۵ شاخص توانمند ساز (رهبری، خط مشی و استراتژی کارکنان، شرکای تجاری و فرآیندها) و آزمون فرض میانگین با مقدار ثابت ۳۰۵ در اداره کل بنادر و دریانوردی بندر امام خمینی رابطه معنادار و هم سو وجود دارد. در نهایت برای تقویت و پیشرفت اداره کل بنادر و دریانوردی بندر امام خمینی راه کارهایی از جمله (توسعه دوجانبه، هم‌افزایی در کار با یکدیگر و ابداع و تفکر خلاقانه، عدالت در روش تقدیر از جامعه‌های هدف و مبتنی بودن خط مشی و راهبردها بر داده‌های پیرامون نیازها و انتظارات کارکنان، مؤسسات و سایر ذینفعان). پژوهشی دیگر نیز تحت عنوان (ارزیابی کارایی نسبی بنادر ایران با تکنیک تحلیل پوششی داده‌ها، DEA) که توسط منصور کیانی مقدم، مهدی جعفرزاده کناری، علیرضا بخشی زاده در سال ۱۳۹۲ و با روش تحلیلی - کاربردی انجام شده و نتایج حاصله آن عبارت‌اند از: یافته‌های تحقیق نشان داد که در سال ۱۳۸۸، ۳۶ درصد و در سال ۱۳۸۹، ۲۷ درصد و در سال ۱۳۹۰، ۲۷ درصد بنادر کارا بودند. در سال‌های ۱۳۸۸ و ۱۳۸۹ بندر شهید باهنر و در سال ۱۳۹۰ بندر شهید رجایی کارا ترین بنادر بودند و در نهایت بنادر مجازی به عنوان الگوهایی برای بنادر ناکارا معرفی و پیشنهاد شدند، بنادر ناکارا در صورت رسیدن به شرایط بنادر مجازی متناظر با خود کارا می‌گردند. در پیشینه‌های خارجی نیز به پژوهش‌هایی همچون (نقش بنادر در روند رشد اقتصادی) که توسط طاهر جویلی^۱ مدرس

¹Tahar Jouili

دانشکده مدیریت بازرگانی، دانشگاه مرز شمالی در عربستان سعودی در سال ۲۰۱۶ با روش اسنادی و میدانی انجام شده و در فصلنامه مطالعات کشور در حال توسعه دوره ششم شماره ۲ به چاپ رسیده است و نتایج حاصله آن عبارت‌اند از: فعالیت بندر یک فعالیت اقتصادی مهمی را از نظر توسعه و یکپارچه‌سازی در بازار اقتصادی جهان تشکیل می‌دهد. انتظار می‌رود که بندر نقش مهمی را در تقویت رشد اقتصادی بازی کند. دولت تونس سالانه مقدار زیادی را برای توسعه بنادر عمومی اختصاص داده است، نتایج نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری‌های عمومی از بنادر کمک‌های مثبتی در رشد اقتصادی تونس می‌کند: اول، از طریق کمک مستقیم به ارزش‌افزوده آن، دوم با کمک غیرمستقیم از طریق توسعه سایر فعالیت‌های اقتصادی. پژوهشی دیگر نیز تحت عنوان (مروری بر نقش بنادر در توسعه ملت‌ها) که توسط جی اس واراکیشا^۱، آخیل محمد سلیم^۲ در سال ۲۰۱۵ با روش اسنادی و میدانی انجام شده و نتایج حاصله آن عبارت‌اند از بخش حمل و نقل یک عامل قوی در زمینه اقتصاد و توسعه متوازن منطقه‌ای است، و همچنین تأثیر زیادی بر روی پیوستن اقتصاد ملی به بازار اقتصاد جهانی دارد. هند سابقه‌ای غنی از تجارت در سراسر دریاها دارد. بندر، فعالیت اقتصادی مهمی را در مناطق ساحلی را تشکیل می‌دهند. هر چه کالا و مسافر سال به سال بیشتر باشد، زیربنایها، مقررات و خدمات مرتبط بیشتری مورد نیاز است. این‌ها درجات مختلفی از سودآوری را برای اقتصاد و کشور به ارمغان می‌آورند. بندر همچنین برای حمایت از فعالیت‌های اقتصادی در داخل کشور با اهمیت هستند چرا که آن‌ها به‌عنوان یک رابط حیاتی بین دریا و حمل و نقل زمینی عمل می‌کنند. پژوهشی دیگر نیز تحت عنوان (تجزیه و تحلیل اقتصادسنجی توسعه بندر و تأثیر آن بر رشد اقتصادی نیجریه) که توسط یو. ام. امنیونو^۳، اچ. کی. اونیما^۴، کی. او. احمدی^۵، سی. اونیمچی^۶ در سال ۲۰۱۶ با روش پیمایش انجام شده و در مجله بین‌المللی تحقیقات پیشرفته دوره چهارم شماره ۲ چاپ رسیده است و نتایج حاصله آن عبارت‌اند از: این پژوهش بر تجزیه و تحلیل اقتصادسنجی توسعه بندر و اثرات آن

¹ G.S Dwarakish

² Akhil Muhammad Salim

³ U.m.emenyonu

⁴ H.k.onyema

⁵ K.o.ahmodu

⁶ C.onyemechi

بر رشد اقتصادی نیجریه تکیه می‌کند. متغیرهای مانند تجارت، تولید ناخالص داخلی، عملکرد تدارکات و اتصال حمل و نقل خطی برای تجزیه و تحلیل استفاده شدند، این بیانگر این است که زمانی که اتصال حمل و نقل خطی افزایش می‌یابد رشد اقتصادی هم افزایش می‌یابد، اگرچه توصیه می‌شود که دولت نیجریه سیاست‌های اقتصادی بادوامی را وضع کند که بتواند تجارت را با وجود کاهش کنونی قیمت نفت افزایش دهد. نیجریه می‌تواند تبدیل به یک مرکز بار / قطب حمل دریایی بشود اگر او بنادر خود را توسعه دهد، که ممکن است منجر به بهبود روابط حمل و نقل آن و یا خطر از دست دادن ارتباطش با دیگر بنادر منطقه را داشته باشد. پژوهشی دیگر نیز تحت عنوان (تأثیر بنادر بر روی اقتصاد منطقه ایی در کره جنوبی : پنل مدرکیست از مدل سولو افزوده^۱) که توسط جین سوک پارک^۲، یونگ- مدرس دانشکده اقتصاد، امور مالی و حسابداری، دانشگاه کاونتری، انگلستان و جون سه او^۳ مدرس دانشکده مدیریت، دانشگاه پلیموت، انگلستان در سال ۲۰۱۶ با روش پیمایش انجام شده و در فصلنامه پژوهش حمل و نقل، مروری بر حمل و نقل و تدارکات دوره ۸۵ به چاپ رسیده است و نتایج حاصله آن عبارتند از: این مطالعه نشان می‌دهد تأثیر اقتصادی بنادر بر روی مناطق در کره جنوبی. تجزیه و تحلیل اقتصادسنجی مدل سولو افزوده را به کار می‌گیرد که بر اساس داده‌هایی که همه مناطق کره را در طی دوره ۲۰۰۰-۲۰۱۳ پوشش می‌دهد، پایه‌گذاری شده است. تجزیه و تحلیل اقتصادسنجی نشان می‌دهد که بنادر باری بدون ظرفیت کافی مانع رشد اقتصادی منطقه می‌شوند، در حالی که بنادر باری زمانی در رشد اقتصادی منطقه سهیم هستند که ظرفیت کافی داشته باشند. علاوه بر این، نتیجه نشان می‌دهد که فعالیت‌های بندر کانتینری تأثیر مثبتی بر روی رشد اقتصادی منطقه ایی دارند در حالی که سرمایه‌گذاری بندر به طور غیرمستقیم منجر به رشد اقتصادی می‌شود. این مطالعه به درک بهتر از نقش بنادر در اقتصاد کره کمک می‌کند. پژوهشی دیگر نیز تحت عنوان (نقش بنادر در سیستم تولیدی ژاپنی‌ها : یک رویکرد مرکز- حاشیه ایی) که توسط دیوید گوئرو^۴ از دانشگاه پاریس شرق فرانسه ، هایدکازوایتو^۵ از دانشکده مدیریت بازرگانی،

¹.augmented Solow model

² Jin Suk Park

³Jang Yong-three he

⁴ David Guerrero

⁵ Hidekazu Itoh

دانشگاه وانسی گاکوین، ژاپن در سال ۲۰۱۵ با روش اسنادی و مطالعه موردی انجام شده و در کنفرانس WCTRS SIG2 2015 ارائه گردیده است و نتایج حاصله آن عبارت‌اند از: در ژاپن، الگوهای جغرافیایی بنادر و فعالیت‌های تولیدی به طور چشمگیری از زمان جنگ جهانی دوم تکامل یافته‌اند. با وجود جابجایی فعالیت‌ها، مراکز بنادر و سیستم‌های تولید با هم در یکجا واقع شدند یعنی در مناطق شهری یکسانی واقع شدند. اگرچه هم مکانی دلیلی بر ارتباطات ضروری و یا سببی نیست زمینه‌های پیشین می‌تواند سندی باشد برای این پیشنهاد که نوعی ارتباط لازم بین گستردگی جغرافیایی سیستم تولید ژاپنی، تغییرات در شبکه حمل و نقل دریایی، و روابط تجاری قوی تاریخی با کشورهای همسایه وجود دارد. مطالعه موردی توسعه‌های اخیر از صنعت خودرو در منطقه حاشیه ایی کیوشو اجازه داد تا برخی از رانندگان از این تحولات در سطح شرکت‌های تولیدی شناسایی شوند. این نشان می‌دهد که، با وجود توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل خوب و امکانات تولیدی سطح بالا در حاشیه مجاور ژاپنی‌ها، مرکز فعلی هنوز به نظر نمی‌رسد که مورد تهدید قرار گرفته شده باشد.

توسعه پایدار

توسعه پایدار، انسان محور است و با توجه به گستردگی مباحث و قابلیت‌های بسیار آن به سرعت به مهم‌ترین مناظره کنونی و نیز یکی از مهم‌ترین چالش‌های قرن بیست و یکم تبدیل شده است. در پایان هزاره سوم میلادی روند رشد، و توسعه در چارچوب پایداری احیا شد. در توسعه پایدار، انسان، محور توسعه و مستحق بهداشت^۱، امنیت^۲، فرهنگ^۳، آموزش^۴، دانش^۵ و توسعه ارتباطات و اطلاعات^۶ می‌باشد. در مسیر دستیابی به شرایط پایداری و به ویژه در دوران گذار، وظایف گسترده‌ای بر عهده دولت‌ها گذاشته شد. آن‌ها موظف شدند تا مؤلفه‌های توسعه پایدار را در تمامی سطوح برنامه‌ها و سیاست‌گذاری‌ها رعایت کنند. دولت‌ها، بخصوص

¹ hygienics

² safety

³ Culture

⁴ Education

⁵ science

⁶ Development of communication and information.

در کشورهای جهان سوم، قادرند در عرصه پایداری، نقشی پیشتاز بر عهده گیرند. این دولت‌ها هستند که قادرند قانونمندی‌های همسو با جریان توسعه پایدار، تحرک اجتماعی را در سطوح مختلف جوامع نظام می‌بخشند. دولت‌ها همچنین قادرند به صورت مستقیم و غیرمستقیم، با ایجاد شرایط مطلوب به تحرک بخش خصوصی در این عرصه کمک کنند (بهشتی، ۱۳۸۶).

نظریه‌های برنامه‌ریزی

برنامه‌ریزی فرآیند ذهنی و عملی مجموعه‌ای از تصمیم‌گیری‌های سنجیده‌ای است که بر اساس قیودات کمی و کیفی، زمانی و مکانی شیوه دخالت انسان را در موضوعی مشخص بیان می‌کند. برنامه‌ریزی از این نظریه، فرآیند ذهنی است که پشتوانه‌ای فکری برای تصمیم‌گیری دارد (صمدی افشار، ۱۳۸۷).

مهم‌ترین نظریه‌های برنامه‌ریزی منطقه‌ای

۱- نظریه بازرگانی بین‌المللی^۱: این نظریه تعمیم نظریه‌ای در سطح ملی به سطح منطقه‌ای است و براین باور است که به جای اقدام به تولید دامنه وسیعی از کالا و خدمات موردنیاز منطقه باید بر تولید کالا و خدماتی متمرکز شد که در آن‌ها نسبت به دیگر مناطق ضریب نسبی وجود دارد و با تخصصی شدن به جای متنوع شدن، درآمد بیشتری از صادرات به دست آورد (صراف‌ی: ۱۳۷۹، ۱۰).

۲- نظریه بخشی^۲: که با استناد به تجربه کشورهای اروپایی، افزایش درآمد سرانه در منطقه را مرتبط با تخصیص مجدد منابع از بخش اول (کشاورزی و معدن) به بخش‌های دوم (صنعت و خدمات) می‌داند و نشان می‌دهد که با این افزایش درآمد، تقاضای بیشتری برای تولیدات بخش‌های دوم و سوم نسبت به بخش اول به وجود می‌آید.

۳- نظریه صادرات یا کالاهای اساسی^۳: این نظریه به تجربه آمریکای شمالی متکی است و برخلاف نظریه بخشی که بر ظرفیت تولیدی داخل منطقه استوار است. بر نیروهای خارجی

¹ International trade theory

²The theory part

³ Theory exports or commodities

به عنوان عامل تعیین کننده رشد منطقه تکیه دارد که اثر آن‌ها با گسترش صادرات کالای اصلی منطقه نمایان می‌شود (صرافی، ۱۳۸۰: ۱۰۲).

۴- نظریه نظام سلسله مراتبی سکونتگاه‌ها^۱: تعدادی از نظریات توسعه منطقه‌ای با دیدگاه فضایی با اصالت دادن به نظام استقرار سکونتگاه‌ها در فرآیند توسعه میانه‌ای از دو حد تمرکزگرایی (مانند قطب رشد) و تمرکززدایی (مانند مرکز - پیرامون) را برگزیده و تجمیع غیرمتمرکز و به عبارتی تمرکززدایی با تجمیع را پیشنهاد کرده‌اند. این نظریات در حقیقت راه‌حلی اصلاح طلبانه برای کاستیها و نارسائی‌های توسعه فضایی متداول، که همانا قطبی شدن و اختلافات منطقه‌ای را ایجاد کرده بود، مطرح کرده‌اند نظریات نظام سلسله مراتب سکونتگاه‌ها بر چند پایه مهم فکری بنا شده است. مهم‌ترین پایه فکری در این نظریه نشأت گرفته از نظریه مکان مرکزی (که توسط کریستالر، لوش و گالپین پیشبرده شد) است. در این نظریه بنا بر رفتار منطقی جمعیت بر پهنه محیطی همگون، شبکه‌ای سلسله مراتبی از مراکز عرضه کالا و خدمات به عنوان سازمان فضایی بهینه به دست می‌آید که بنا بر لزوم وجود آستانه‌ای از مجموع قدرت خرید برای عرضه کالا و خدمات و تمایل به طی مسافتی برای تهیه آن کالا و خدمات (با توجه به تنوع قیمت و کیفیت آن‌ها) شکل گرفته است. بنابراین در ازای تعداد مراکز کوچکتر، تعداد کمتری مراکز بزرگتر مورد نیاز است و این اصل قابل تسری در سطوح متفاوت، از دهکده‌ای کوچک تا کلانشهر است (همان: ۱۳۰).

۵- نظریه قطب رشد^۲: نظریه قطب رشد یکی از دیدگاه‌های مهم نظریه نظام سلسله مراتبی سکونتگاه‌ها محسوب می‌شود. هیرشمن و میردال جزء اولین کسانی بودن که مفاهیم فضایی توسعه را شناختند و از این طریق برای ایجاد پیوند میان مدل‌های رشد اقتصادی و نظریه توسعه منطقه‌ای، اقدام کردند. در واقع توجه اصلی هیرشمن بر رشد اقتصادی متمرکز بود وی معتقد بود که توسعه اقتصادی از طریق (زنجیر عدم توازن) به وجود می‌آید. بنابراین

¹ Theory of hierarchy of settlements

² Growth pole theory

سرمایه‌گذاری‌های جدید در نتیجه افزایش محصول فعالیت‌های موجود انجام می‌شود. نتیجه اینکه رشد نامتوازن خواهد شد و صنایع جدید در نزدیکی یکدیگر مستقر شده و نقاط رشد ویژه‌ای را ایجاد می‌کنند. این تمرکز فضایی با عقب ماندگی نواحی دیگر، همراه خواهد بود و نتیجه آن قطب‌بندی منطقه‌ای و گسترش نامتعادل توسعه از نظر جغرافیایی می‌باشد. میردال بیشتر به این نکته معتقد است که فرآیند توسعه واکنش متقابل بین مناطقی است که تفاوت‌های اساسی با چشم‌اندازهای توسعه را افزایش می‌دهند. میردال تئوری خود را بر پایه نابرابری‌های منطقه‌ای و تأثیر عوامل خارجی بر آن بنا نهاد (زیاری، ۱۳۸۳: ۱۴۲).

۵-۱- مفاهیم اساسی در نظریه قطب رشد: از آنجایی که هر نظریه از مجموعه‌ای از مفاهیم اصلی تشکیل گردیده که ترکیب آن‌ها با یکدیگر نظریه را می‌سازد و شناخت روابط بین این مفاهیم به درک کل نظریه می‌انجامد می‌توان پنج مفهوم کلیدی را درک نظریه قطب رشد مهم دانست این مفاهیم کلیدی در نظریه قطب رشد عبارت‌اند از: مفهوم فضای اقتصادی، مفهوم صنایع پیشاهنگ و بنگاه‌های پیشتاز، مفهوم قطبش، مفهوم صرفه‌های تجمع، مفهوم اثر پخش. قطب رشد در رابطه با فضای آن را به عنوان میدان نیرو موجودیت یافته تعریف می‌کند، این را می‌توان این‌گونه تعبیر کرد که: مراکز (قطب‌ها و یا کانون‌ها) که از آن نیروهای گریز از مرکز خارج شده و نیروهای جذب به مرکز به آن وارد می‌شوند، هر مرکز که خود هم یک مرکز جذب و هم یک مرکز دفع می‌باشد. دارای میدانی است که در میدان همه مراکز دیگر قرار گرفته است. فضا به عنوان میدان نیرو است یعنی جای فضای جغرافیایی که از کوه‌ها، دشت‌ها جاده‌ها شهرها و روستاها تشکیل شده است میدان، نیرویی تصور می‌شود که در آن مراکز یا قطب‌هایی وجود دارند که از آن‌ها نیروهای گریز از مرکز منتشر شده و نیروهای جذب مرکز به آن وارد می‌شود. این نیروها در واقع جریان‌های اقتصادی هستند مانند جریان نیروی کار جریان حمل مواد اولیه، جریان تصمیم‌های اقتصادی، جریان سرمایه و یا می‌توانند جریان اجتماعی باشند. منظور اصلی از قطب رشد مکان‌های معینی نیست، بلکه مرکزیت و رفت و برگشت جریان اقتصادی است و قطب رشد در فضای اقتصادی وجود دارد. (شه بخش، ۱۳۸۱).

چارچوب نظری تحقیق

تحقیق پیش رو بر طبق نظریه قطب رشد به انجام می‌رسد و نگارنده با توجه به آگاهی کامل از این دیدگاه سعی در شناسایی و اثرگذاری فرصت‌های بنادر بخصوص سواحل مکران در توسعه منطقه‌ای را دارا می‌باشد در مقیاس ملی هدف از استقرار قطب‌های رشد در نقطه‌ای خاص جغرافیایی نه فقط به خاطر تغییر در روند توسعه آن منطقه خاص است بلکه فرض بر ایجاد تحولات و تغییرات است که در روابط و امکانات بین مناطق و در سطح ملی ایجاد می‌کند لکن در مقیاس منطقه‌ای هدف استفاده از وجود قطب‌ها در ایجاد تغییر و تحول در بافت مراکز جمعیتی اعم از شهری و روستایی و ایجاد سازمان فضایی منسجم منطقه‌ای می‌باشد.

روش تحقیق

بنا به اهداف موردنظر در این بررسی کیفی از دو روش اسنادی (کتابخانه‌ای) و مطالعه موردی از نوع (اکتشافی) و با تکنیک مشاهده به همراه مصاحبه عمیق و در امتداد بنا به نیاز آن از استراتژی SWOT در کنار QSPM استفاده شده است. جامعه آماری این تحقیق همه اسناد نوشتاری (اعم از مقالات، کتب، نشریات و...) که در حوزه بنادر جنوب شرقی ایران سواحل مکران بنداری همچون (چابهار، کنارک، تیس، زراباد، پزم و بریس) می‌باشند و همچنین مطلعین کلیدی که حجم نمونه آنان ۱۵ نفر می‌باشد، از جمله کارشناسان (آکادمیک و اجرایی) حوزه مذکور در استان سیستان و بلوچستان (در سال‌های اخیر) بوده که در زمان انجام این تحقیق در کشور حضور داشته و در راستای این تحقیق همکاری نمایند که به صورت هدفمند انتخاب شده‌اند و برای اعتبار و پایایی تحقیق نیز از مفهوم قابلیت اعتماد پژوهش، چهار معیار اعتبار پذیری، انتقال پذیری، قابلیت اطمینان و تأیید پذیری در روش‌های کیفی بهره برده شده است.

یافته‌های تحقیق

بررسی بنادر جنوب شرق ایران سواحل مکران از دریچه نقد و بررسی نقاط ضعف، قوت، فرصت‌ها و تهدیدها بر اساس یافته‌های تحقیق:

هر سال حجم بسیار عظیمی از کالا، بین قاره‌ها و کشورهای دنیا مبادله می‌شود و این مبادلات عظیم، اصولاً به زندگی ملتها در جهان کنونی معنا بخشیده و تداوم آن را تضمین می‌کند. فرآیند حیاتی فوق، از آغاز تا پایان و در مسیر گسترده و پیچیده‌ی خود در سطوح

مختلف، فرصت‌های فراوانی برای تحرک و پویایی ملت‌های جهان خلق کرده است. این داد و ستد پر دامنه، نیازمند شبکه‌ها و راه‌های ارتباطی قابل اتکایی است و توجه تولیدکنندگان، بازرگانان و بازارهای مصرف بوده است و به این دلیل نقش‌آفرینی در این فرآیند و اصولاً اندیشیدن به منافع و فرصت‌های حاصل از آن به موضوعی جذاب برای ملت‌ها و دولت‌ها تبدیل شده است. بخش قابل ملاحظه‌ای از این مبادله‌ی چند ده هزار میلیارد دلاری تجارت جهانی متوجه گستره‌ی وسیعی است که ایران در مرکز آن قرار گرفته است. سرزمینی با دسترسی‌های گسترده به آب‌های بین‌المللی و موقعیتی برجسته برای سامان بخشی به این تعاملات، سرفصلی که به‌ویژه در ارتباط با آسیای مرکزی و افغانستان، بر اساس تقسیم کار ملی و بین‌المللی، بر مزیت‌های موقعیتی (بالقوه) سواحل مکران و محور شرق دلالت می‌کند. سواحل مکران و محور شرق کشور، هر چند از عقب‌ماندگی‌های شدید در رنج است، لیکن به اعتبار ویژگی‌های ارتباطی خود از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های فراوان و گوناگونی برخوردار است که پویایی آن‌ها در نتیجه‌ی این جریان بزرگ، قادر است با زدودن فقر و محرومیت، فرآیند توسعه‌ی همه جانبه را دامن زده و امنیت و توسعه را در منطقه به صورت اصولی نهادینه کند.

جدول ۱: ماتریس تحلیل SWOT (رتبه‌بندی و اولویت‌سنجی نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها)

رتبه	میانگین وزن‌ها	مجموع وزن‌ها	تحلیل SWOT
			(رتبه‌بندی و اولویت‌سنجی نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها)
قوت‌ها (S)			
۲	۴/۳۹	۴۲۲	S1 = وجود پتانسیل منطقه برای سرمایه‌گذاری در جهت قطب گردشگری (داشتن چشم‌اندازهای منحصر به فرد)
۱	۴/۴۹	۴۳۱	S2 = وجود پتانسیل منطقه برای فعالیت‌های شیلاتی، ترانزیت خارجی میان اروپا و آسیای مرکزی و دسترسی به بازارهای صادراتی
۷	۳/۱۵	۳۰۲	(آسیای میانه)
۸	۲/۸۳	۲۷۲	S3 = وجود جاذبه‌های باستانی، تاریخی و فرهنگی
۴	۳/۹۴	۳۷۸	S4 = وجود اقلیم مناسب و تنوع زیستی به جهت واقع شدن در کرانه‌های اقیانوسی
۵	۳/۷۹	۳۶۴	S5 = وجود موقعیت جغرافیایی ویژه و دسترسی به آب‌های آزاد بین‌المللی و بازارهای آفریقایی
۳	۳/۹۸	۳۸۲	
۶	۳/۲۵	۳۱۲	

			<p>S6 = وجود معادن نسبتاً غنی و متنوع و امکان توسعه فعالیت‌های معدنی</p> <p>S7 = مستعد بودن منطقه به جهت موقعیت بندری و دسترسی به بازارهای فراملی</p> <p>S8 = وجود انواع صنایع خرد، متوسط و بزرگ در حوزه بازرگانی و کشتیرانی و ...</p>
ضعف‌ها (W)			
۱	۴/۳۶	۴۱۶	W1 = نامناسب بودن و ضعف ارتباطات دریایی، ریلی، جاده‌ای، هوایی و الکترونیکی
۶	۳/۶۸	۳۵۵	W2 = نامناسب بودن تسهیلات خدماتی و عدم مشارکت بخش خصوصی
۳	۴/۱۳	۳۹۶	W3 = نامناسب بودن امنیت گردشگران در منطقه که سبب گریز سرمایه شده
۲	۴/۲۴	۴۰۷	W4 = نامناسب بودن طرح‌های مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی در راستای گردشگری
۷	۳/۶۳	۳۴۸	W5 = فقدان برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری دولتی در جهت توسعه پایدار منطقه
۸	۳/۳۶	۳۲۳	W6 = فقدان آموزش دولتی و غیردولتی در راستای فعالیت‌های گردشگری
۵	۳/۹۵	۳۷۹	W7 = عدم استفاده از پتانسیل‌های موجود منطقه در راستای تحولات بنیادی
۴	۳/۹۷	۳۸۱	W8 = محرومیت شدید منطقه و بالا بودن نرخ بی‌سوادی و کمبود جمعیت در ناحیه ساحلی.
فرصت‌ها (O)			
۱	۴/۴۲	۴۲۵	O1 = وجود بستر مناسب در جهت ترانزیت و کشتیرانی تجاری و حمل و نقل دریایی و اتصال به آسیای میانه
۳	۴/۱۸	۴۰۱	O2 = نزدیکی به بازارهای مصرفی سوخت جهانی از جمله چین و ژاپن
۸	۲/۹۱	۲۸۹	O3 = پیوندهای اجتماعی - فرهنگی و مذهبی با مردم کشورهای منطقه
۲	۴/۴۱	۴۲۳	O4 = امکان خلق دهکده‌های توریستی طبیعی و گردشگری سلامت
۴	۳/۶۳	۳۴۹	
۷	۲/۹۷	۲۹۷	
۶	۳/۲۷	۳۱۴	

۵	۳/۳۲	۳۲۱	<p>O5= امکان ایجاد پایگاه‌های سوخت‌رسانی و سایر خدمات به شناورهای بین‌المللی</p> <p>O6= وجود حس مشارکت محلی و بومی مردم منطقه در تولید امنیت</p> <p>O7= وجود نیاز مردم منطقه به آموزش‌های زیست محیطی و دریایی</p> <p>O8= وجود پتانسیل‌های لازم جهت توسعه زیرساخت‌های اجتماعی و فرهنگی</p>
تهدیدها (t)			
۱	۴/۰۷	۳۹۱	T1 = عدم توسعه ارتباطات دریایی، ریلی، جاده‌ای، هوایی و
۲	۳/۹۴	۳۷۹	الکترونیکی و دوری از چرخه تجارت جهانی
۳	۳/۸۸	۳۷۳	T2 = بروکراسی و ضریب ریسک بالا برای سرمایه‌گذاری خارجی
۵	۳/۵۵	۳۴۱	T3 = عدم امنیت سرمایه‌گذاران
۴	۳/۸	۳۶۵	T4 = وجود ناامنی و درگیری‌های قومی، مذهبی در منطقه
۶	۳/۷۱	۳۳۲	T5 = قرار داشتن در مسیر ترانزیت مواد مخدر و قاچاق کالا
۷	۳/۶۴	۳۲۹	T6 = نبود سیاست‌های ملی در مناطق آزاد در جهت تخریب و
۸	۳/۵۱	۳۱۹	آلودگی سواحل
			T7= واگذاری یک ساحل طولانی به این منطقه (استان سیستان و بلوچستان) مشکلات امنیتی آن را افزایش می‌دهد
			T8= نزدیکی به شیخ‌نشین‌های خلیج فارس و تبلیغ وهابیت و جریان‌های تکفیری

تحلیل SWOT نشان می‌دهد که از دیدگاه کارشناسان مستعد بودن منطقه برای فعالیت‌های شیلاتی، ترانزیتی و دسترسی به بازارهای صادراتی و مستعد بودن منطقه برای سرمایه‌گذاری در جهت قطب گردشگری به ترتیب با میانگین وزنی ۴/۴۹ و ۴/۳۹ مهم‌ترین نقاط قوت داخلی‌اند و پس از آن مستعد بودن منطقه به جهت موقعیت بندری با میانگین وزنی ۳/۹۸ در درجه بعدی قرار دارد. علاوه بر این بر اساس جدول نامناسب بودن و ضعف ارتباطات دریایی، ریلی، جاده‌ای، هوایی و الکترونیکی و نامناسب بودن طرح‌های مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی در راستای گردشگری به ترتیب با میانگین وزنی ۴/۳۶ و ۴/۲۴ مهم‌ترین نقاط ضعف داخلی در توسعه منطقه‌ای محسوب گردیده‌اند. علاوه بر این وجود بستر مناسب در جهت ترانزیت و کشتیرانی تجاری و حمل و نقل دریایی و اتصال به آسیای میانه در توسعه منطقه‌ای با میانگین وزنی ۴/۴۲ بااهمیت‌ترین فرصت بیرونی شناخته شد و پیوندهای

اجتماعی - فرهنگی و مذهبی با مردم کشورهای منطقه با میانگین وزنی ۲/۹۱ کم‌اهمیت‌ترین فرصت بیرونی قلمداد شد. همان‌طور که جدول نشان می‌دهد مؤلفه عدم توسعه ارتباطات دریایی، ریلی، جاده‌ای، هوایی و الکترونیکی و دوری از چرخه تجارت جهانی با میانگین وزنی ۴/۰۷ مهم‌ترین تهدید خارجی برای توسعه منطقه‌ای است و در مقابل، نزدیکی به شیخ‌نشین‌های خلیج فارس و تبلیغ وهابیت و جریان‌های تکفیری جز پایین‌ترین رتبه در میان تهدیدات بیرونی به خود اختصاص داده است.



شکل ۱: سواحل مکران در نقشه جغرافیایی قدیم و جدید

جدول ۲- ماتریس برنامه‌ریزی استراتژیک کمی (عوامل داخلی و خارجی)

ST6		ST5		ST4		ST3		ST2		ST1		وزن نرمال شده	عوامل داخلی و خارجی
TS	AS	TS	AS	TS	AS	TS	AS	TS	AS	TS	AS		
۴۶.۱		۵۰.۱		۲۶.۱		۳۱.۱		۶۱.۱		۲۷.۱		۵.۰	جمع نقاط قوت
۶۵.۱		۷۳.۱		۷۹.۱		۹۹.۱		۲۱.۲		۷۲.۱		۵۰.۰	جمع نقاط ضعف
۱۱.۳		۲۳.۳		۰۵.۳		۳.۳		۸۲.۳		۹۹.۲		۱	جمع عوامل داخلی
۳۹.۱		۴۹.۱		۱۹.۱		۲۷.۱		۳۴.۱		۰۶.۱		۵.۰	جمع فرصت‌ها
۶۷.۱		۷۶.۱		۶۹.۱		۸۴.۱		۹۷.۱		۵۷.۱		۵.۰	جمع تهدیدها
۰۶.۳		۲۵.۳		۸۸.۲		۱۱.۳		۳۱.۳		۶۳.۲		۱	جمع کل عوامل خارجی

جدول ۳- استراتژی‌های اولویت‌بندی شده‌ی ST

ردیف	راهبرد	عوامل داخلی	عوامل خارجی	مجموع نمرات
۱	تأکید بر توسعه گردشگری و استفاده از ظرفیت‌های تاریخی، فرهنگی و بومی منطقه به منظور جذب گردشگر داخلی و خارجی.	۹۹.۲	۶۳.۲	۶۲.۵
۲	تأکید بر توسعه زیرساخت فعالیت‌های شیلاتی، ترانزیتی بندر در جهت کشتیرانی تجاری و دسترسی به بازارهای صادراتی اوراسیا.	۸۲.۳	۳۱.۳	۱۳.۷
۳	تأمین امنیت فضاها، گردشگری این منطقه به منظور جذب سرمایه‌گذار و گردشگر داخلی و خارجی	۳.۳	۱۱.۳	۱۴.۶
۴	تنوع‌بخشی و تسهیل فرآیند بروکراسی در راستای سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی در جهت موقعیت بندری مناسب منطقه.	۰۵.۳	۸۸.۲	۹۳.۵
۵	بازنگری در وضعیت زیرساختی موجود بندر در راستای ارتباطات دریایی، ریلی، جاده‌ای، هوایی و الکترونیکی به جهت ورود قدرتمند به چرخه تجارت جهانی.	۲۳.۳	۲۵.۳	۴۸.۶
۶	بازنگری در طرح‌های مدیریت یکپارچه ساحلی و آموزش در راستای فعالیت‌های گردشگری به منظور خلق دهکده‌های توریستی طبیعی و گردشگری سلامت.	۱۱.۳	۰۶.۳	۱۷.۶

به این ترتیب بر اساس یافته‌ها در میان استراتژی‌های نام برده شده، استراتژی ردیف دوم از اهمیت بیشتری برخوردار گردید و پس از آن استراتژی ردیف پنجم که می‌توان آنان را به عنوان راهبرد نهایی عملیاتی با اولویت بالا توصیه نمود.

تحلیل نقاط قوت، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدات بندر چابهار یکی از بندر جنوب شرق ایران (سواحل مکران) :

بندر چابهار در معادلات حمل و نقل جهانی و ترانزیت کالا در سطح بین‌المللی کاملاً شناخته شده است. این بندر که با داشتن موقعیت لجستیکی مناسب و حضور منطقه آزاد چابهار می‌توانست به دریچه ورودی کریدور شمال- جنوب و محور شرق تبدیل شود، پس از گذشت ۳۱ سال از انقلاب اسلامی همچنان محروم و منتظر است. سال‌ها قبل در زمانی که منطقه آزاد چابهار به عنوان یکی از مناطق آزاد تجاری- صنعتی کشور متولد گردید روزه‌های روشن امید در قلب سرزمینی سوخته درخشید. بندری که در زمان جنگ تحمیلی یک تنه جور بسیاری از مبادلات بین‌المللی ایران را می‌کشید، پس از پایان جنگ یک‌باره فراموش گردید. آن همه مزیت، اعتبار بین‌المللی و موقعیت سوق‌الجیشی و البته لجستیکی می‌رفت تا در بوته فراموشی نابود گردد ولی شکل‌گیری منطقه آزاد چابهار چشم‌اندازهای بسیار مطلوب

را فرآروی دیده مردم منتظر و محروم منطقه گشود. ابهامات قانون چگونگی سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد در فرآیند پذیرش سرمایه‌گذاران خارجی و پیچیدگی مفرط آن عملاً بسیاری از سرمایه‌گذاران را منصرف نموده است وجود ماده ۲۱ قانون چگونگی اداره مناطق آزاد ایران که یکی دیگر از کاری‌های فرآیند بومی‌سازی مفهوم بین‌المللی مناطق آزاد در ایران می‌باشد و صراحتاً به احتمال ملی سازی و مصادره سرمایه‌گذاری‌های انجام شده در مناطق به نفع عامه مردم اشاره می‌نماید، نقطه عطف منحنی ناکارآمدی مبحث سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد جمهوری اسلامی ایران به شمار می‌رود. معضلات قانونی و ناتوانی مدیران مناطق آزاد ایران که ناشی از فاصله بسیار زیاد تفکر مدیران ایرانی با تفکرات استراتژیک مدیران بین‌المللی است، زمینه از دست رفتن فرصت‌های بسیار طلایی در جذب سرمایه‌های خارجی را به ویژه در منطقه آزاد چابهار فراهم نموده است. موقعیت منحصر به فرد چابهار و منطقه آزاد قدرتمند آن می‌توانست این بندر را به عنوان نقطه مبدأ و ورود کریدورهای بین‌المللی حمل و نقل جهانی مبدل کند، اما اتفاقی که اکنون شاهد آن هستیم حمل کالا به بنادر دبی و صادرات مجدد آن از طریق بندر شهید رجایی به مقصد کشورهای آسیای میانه و اروپا می‌باشد

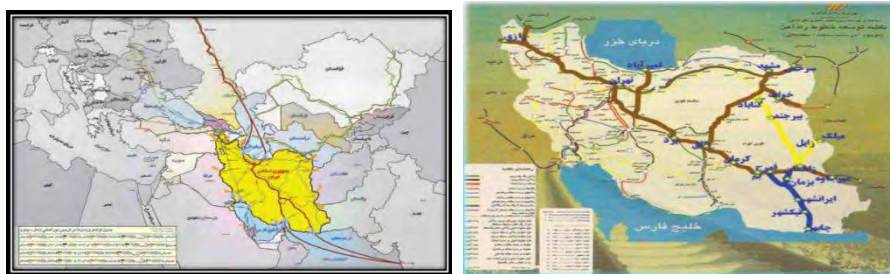
جدول ۴: ماتریس تحلیل SWOT (رتبه‌بندی و اولویت‌سنجی نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها)

تحلیل SWOT			
رتبه	میانگین وزن‌ها	مجموع وزن‌ها	
قوت‌ها (S)			
۲	۴/۳۶	۴۲۱	S1 = موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد بندر چابهار
۱	۴/۴۰	۴۳۰	S2 = موقعیت ممتاز تجاری ترانزیتی بین هندو افغانستان و آسیای مرکزی
۶	۳/۱۹	۳۱۰	S3 = دارا بودن طرح‌های توسعه و مجاورت با منطقه آزاد تجاری - صنعتی
۳	۳/۹۶	۳۸۰	S4 = دارا بودن موقعیت ترانزیتی و ارائه تعرفه‌های تشویقی
۴	۳/۸۲	۳۷۳	S5 = توان صادراتی و پتانسیل‌های بالای استان در بخش معدن
۵	۳/۷۲	۳۵۹	S6 = وجود جاذبه‌های تاریخی و انگیزه توسعه گردشگری در جامعه محلی
۷	۳/۱۲	۳۰۳	S7 = برخورداری از اقلیم مناسب و تنوع زیستی گرمسیری
۸	۲/۸۱	۲۸۳	

			S8 = تلاش مسئولان در جهت ترویج گردشگری و توسعه پیکره‌های اصلی چابهار
ضعف‌ها (W)			
۳	۴/۱۰	۳۸۵	W1 = کم‌رنگ شدن سرمایه‌گذاری بخش خصوصی
۲	۴/۱۹	۴۰۴	W2 = توسعه محدود زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی و هوایی
۱	۴/۲۵	۴۱۱	W3 = ضعف امکانات، تجهیزات و تأسیسات بندری و دریایی
۶	۳/۳۰	۳۲۰	W4 = محرومیت نسبی منطقه و بالا بودن نرخ بی‌سوادی بومیان
۵	۳/۸۳	۳۷۲	W5 = نبود مطالعات ارزیابی و کارایی اکولوژیکی و کاستی مقررات
۷	۳/۵۷	۳۴۰	مرتبط با اکوسیستم سواحل
۴	۳/۶۹	۳۴۹	W6 = رفتار انفعالی در مدیریت پروژه و کم‌توجهی به مدیریت یکپارچه ساحلی
			W7 = تغییرات زودهنگام در ترکیب تصمیم‌گیران و عدم استمرار در برنامه‌ریزی
فرصت‌ها (O)			
۳	۴/۱۵	۴۰۷	O1 = قرار گرفتن در مسیر ترانزیتی کریدور شمال - جنوب
۱	۴/۴۴	۴۲۸	O2 = نزدیکی بازار مصرف بندر چابهار به بازارهای مصرف سوخت جهان
۲	۴/۴۲	۴۲۱	O3 = قرار گرفتن چابهار در مسیر طرح احداث خط لوله گاز ایران - پاکستان و هند
۶	۲/۹۲	۲۸۷	O4 = امکان افزایش پذیرش الگوهای مدرن گردشگری توسط بومیان و نهادهای مدنی فراملی منطقه‌ای برای توسعه فعالیت‌های اجتماعی
۵	۲/۹۳	۲۹۴	O5 = امکان بهره‌برداری از ظرفیت‌های دریایی برای گردشگران داخلی و بین‌المللی
۴	۳/۶۲	۳۴۵	O6 = نگاه مثبت دولت دوازدهم به توسعه مناطق آزاد اقتصادی بخصوص بندر چابهار
تهدیدها (t)			

۲	۳/۹۲	۳۷۵	T1 = حضور بندر گوادر در پاکستان و سیاست‌های دولت‌های غربی
۳	۳/۸۵	۳۷۲	در حمل و نقل بین‌المللی منطقه
۶	۳/۷۰	۳۳۰	T2 = رقابت بنادر اماراتی از جمله دبی، جبل علی و عدن در زمینه ترانشیپ با بندر چابهار
۱	۴/۰۹	۳۹۴	T3 = ترانزیت مواد مخدر به صورت محدود
۷	۳/۶۲	۳۲۷	T4 = عدم توسعه و تسهیل زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های حمل و نقل دریایی، جاده‌ای، ریلی و هوایی
۸	۳/۴۸	۳۱۷	T5 = وجود ناامنی و درگیری قومی، مذهبی در منطقه
۴	۳/۷۳	۳۶۳	T6 = آلودگی سواحل و آب‌های اقیانوس از طریق پساب‌های شهری و صنعتی
۵	۳/۵۱	۳۳۸	T7 = عدم سیاست‌های حمایتی از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی T8 = ورود نهادهای غیرتخصصی به گردشگری ساحلی

تحلیل SWOT نشان می‌دهد که از دیدگاه کارشناسان موقعیت ممتاز تجاری ترانزیتی بین هند و افغانستان و آسیای مرکزی و موقعیت جغرافیایی منحصربه‌فرد بندر چابهار به ترتیب با میانگین وزنی ۴/۴۰ و ۴/۳۶ مهم‌ترین نقاط قوت داخلی‌اند و پس از آن دارا بودن موقعیت ترانشیپی و ارائه تعرفه‌های تشویقی با میانگین وزنی ۳/۹۶ در درجه بعدی قرار دارد. علاوه بر این بر اساس جدول ضعف امکانات، تجهیزات و تأسیسات بندری و دریایی و توسعه محدود زیر ساخت‌های حمل و نقل ریلی و هوایی به ترتیب با میانگین وزنی ۴/۲۵ و ۴/۱۹ مهم‌ترین نقاط ضعف داخلی در توسعه منطقه‌ای بندر چابهار محسوب گردیده‌اند. علاوه بر این نزدیکی بازار مصرف بندر چابهار به بازارهای مصرف سوخت جهان با میانگین وزنی ۴/۴۴ بااهمیت‌ترین فرصت بیرونی شناخته شد و امکان افزایش پذیرش الگوهای مدرن گردشگری توسط بومیان و نهادهای مدنی فراملی منطقه‌ای برای توسعه فعالیت‌های اجتماعی با میانگین وزنی ۲/۹۲ کم‌اهمیت‌ترین فرصت بیرونی قلمداد شد. همان‌طور که جدول بالا، نشان می‌دهد عدم توسعه و تسهیل زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های حمل و نقل دریایی، جاده‌ای، ریلی و هوایی با میانگین وزنی ۴/۰۹ مهم‌ترین تهدید خارجی برای توسعه منطقه‌ای است و در مقابل، آلودگی سواحل و آب‌های اقیانوس از طریق پساب‌های شهری و صنعتی جز پایین‌ترین رتبه در میان تهدیدات بیرونی به خود اختصاص داده است.



شکل ۲: موقعیت ارتباطی ریلی و ترانزیتی چابهار

جدول ۵- ماتریس برنامه‌ریزی استراتژیک کمی (عوامل داخلی و خارجی)

ST7		ST6		ST5		ST4		ST3		ST2		ST1		وزن نرمال شده	عوامل داخلی و خارجی
AS	TS	AS	TS	AS	TS	AS	TS	AS	TS	AS	TS	AS	TS		
۰۹.۱		۰۹.۱		۲۲.۱		۲۰.۱		۱۰.۱		۱۹.۱		۳۲.۱		۵.۰	جمع نقاط قوت
۲۰.۱		۲۹.۱		۵۲.۱		۶۰.۱		۳۰.۱		۲۱.۱		۷۲.۱		۵۰.۰	جمع نقاط ضعف
۲۹.۲		۳۸.۲		۷۴.۲		۸.۲		۴۰.۲		۶۱.۲		۳/۰۴		۱	جمع عوامل داخلی
۰۱.۱		۵.۱		۱۹.۱		۱۰.۱		۹.۱		۱۵.۱		۲۸.۱		۵.۰	جمع فرصت‌ها
۰۹.۱		۱۱.۱		۲۷.۱		۵۴.۱		۱۰.۱		۱۶.۱		۸۹.۱		۵.۰	جمع تهدیدها
۱۰.۲		۱۶.۲		۴۶.۲		۶۴.۲		۱۹.۲		۳۱.۲		۱۷.۳		۱	جمع کل عوامل خارجی

جدول ۶- استراتژی‌های اولویت‌بندی شده‌ی ST

ردیف	راهبرد	عوامل داخلی	عوامل خارجی	مجموع نمرات
۱	تبلیغات گسترده بین‌المللی در زمینه توانمندی‌ها، قابلیت‌ها و موقعیت منطقه به منظور جذب اپراتورهای بخش خصوصی	۰۴.۳	۱۷.۳	۵۷.۶
۲	جذب هر چه بیشتر سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی بخش خصوصی و سوق دادن هر چه بیشتر آن‌ها به سمت فعالیت‌های مولد صنعتی	۶۱.۲	۳۱.۲	۹۲.۴
۳	کاهش قوانین و مقررات دولتی در چگونگی اداره منطقه آزاد ضمن حفظ اقتدار و منافع ملی	۴۰.۲	۱۹.۲	۵۹.۴
۴	توجه لازم و سرمایه‌گذاری هر چه بیشتر در امور زیر بنایی بنادر شهید بهشتی و کلانتری چابهار	۸.۲	۶۴.۲	۴۴.۵
۵	توسعه و بهبود و ارتقاء فعالیت‌ها و خدمات فرودگاهی و زیرساخت‌های مربوط به گسترش حمل و نقل هوایی	۷۴.۲	۴۶.۲	۲.۵

۵۴.۴	۱۶.۲	۳۸.۲	توسعه و بهبود راه‌های ارتباطی جاده‌ای بین چابهار با سایر نقاط کشور	۶
۳۹.۴	۱۰.۲	۲۹.۲	اهتمام ویژه جهت احداث راه‌آهن چابهار - مشهد و اتصال به شبکه سراسری ایران، پاکستان و آسیای میانه	۷

به این ترتیب بر اساس یافته‌ها در میان استراتژی‌های نام برده شده، استراتژی ردیف اول از اهمیت بیشتری برخوردار گردید و پس از آن استراتژی ردیف چهارم که می‌توان آن را به عنوان راهبرد نهایی عملیاتی با اولویت بالا توصیه نمود.

تحلیل نقاط قوت، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدات بندر کنارک و زراباد یکی از بنادر جنوب شرق ایران (سواحل مکران)

کنارک رشد خود را مدیون موقعیت مناسب صید و صیادی و نیز موقعیت تجاری بخصوص با کشورهای پاکستان و حوزه خلیج فارس است. وجود دو کارگاه قایق‌سازی در شهر مکمل فعالیت‌های صیادی و تجاری بوده و توان پذیرش جمعیت کنارک را در سطحی نسبتاً بالا نگه داشته‌است. بعد از انقلاب اسلامی اجرای طرح‌های زیربنایی و توسعه بنادر و احداث اسکله‌های جدید به آن رونق بیشتری بخشیده است. همچنین، نیروگاه گازی کنارک از منابع تأمین انرژی این منطقه است. کنارک دارای آب‌وهوای گرم و مرطوب است. هوای آن در اوج گرمای تابستان به علت وزش بادهای موسمی «مونسون» معتدل می‌باشد.

جدول ۷- ماتریس تحلیل SWOT (رتبه‌بندی و اولویت‌سنجی نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها کنارک و زراباد)

تحلیل SWOT			
رتبه	میانگین وزن‌ها	مجموع وزن‌ها	
قوت‌ها (S)			
۲	۴/۳۶	۴۲۱	S1 = موقعیت مناسب تجاری با کشور پاکستان و حوزه خلیج فارس
۱	۴/۳۹	۴۲۸	S2 = موقعیت مناسب صید و صیادی در منطقه
۶	۳/۱۸	۳۰۹	S3 = دارا بودن کارگاه‌های قایق‌سازی در جهت توسعه منطقه‌ای
۳	۳/۹۱	۳۷۱	S4 = دارا بودن موقعیت آب و هوایی مناسب و مطلوب در زمستان و تابستان
۴	۳/۸۲	۳۷۳	
۵	۳/۷۲	۳۵۹	

			S5= توان تولیدی محصولات کشاورزی فراوان در منطقه (قطب مهم کشاورزی زرآباد کنارک) S6= وجود جاذبه‌های تاریخی و انگیزه توسعه گردشگری در جامعه محلی همچون : چشمه شور عین و گوآتر
ضعف‌ها (W)			
۳	۴/۱۰	۳۸۵	W1 = کم بودن سرمایه‌گذاری بخش خصوصی
۱	۴/۲۱	۴۱۲	W2 = ضعف امکانات، تجهیزات و تأسیسات بندری و صید و صیادی
۲	۴/۱۵	۴۱۱	W3 = ضعف نظارتی در حوزه محیط زیست و منابع طبیعی
۴	۳/۸۴	۳۶۹	W4 = محرومیت نسبی منطقه و بالا بودن نرخ بی‌سوادی بومیان
۶	۳/۶۳	۳۵۲	W5 = نبود مطالعات ارزیابی و کارایی اکولوژیکی
۵	۳/۶۷	۳۵۷	W6 = عدم پرورش مدیران تکنوکرات و کم‌توجهی به مدیریت یکپارچه ساحلی
فرصت‌ها (O)			
۱	۴/۴۲	۴۲۱	O1 = قرار گرفتن در فرآیند پرورش آبزیان همچون ماهی در قفس
۳	۴/۰۲	۴۰۵	O2 = داشتن نیروگاه گازی پر قدرت
۲	۴/۱۸	۴۱۵	O3 = نزدیکی به مدار رأس‌السرطان و تعادل آب و هوایی
۵	۲/۹۲	۲۸۷	O4 = امکان افزایش پذیرش الگوهای مدرن گردشگری توسط بومیان
۴	۲/۹۲	۲۹۱	O5 = امکان بهره‌برداری از ظرفیت‌های دریایی برای گردشگران داخلی و بین‌المللی
تهدیدها (T)			
۱	۴/۰۲	۳۹۲	T1 = کشتی‌های ترال تهدیدی بزرگ برای صید و صیادی کنارک و زرآباد
۴	۳/۵۷	۳۵۱	T2 = حمل و ترانزیت مواد مخدر به صورت محدود
۳	۳/۶۰	۳۵۶	T3 = عدم توسعه و تسهیل زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های حمل و نقل دریایی
۲	۳/۶۴	۳۷۲	T4 = وجود ناامنی و درگیری قومی، مذهبی در منطقه
۵	۳/۴۲	۳۱۷	T5 = عدم سیاست‌های حمایتی از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی
۶	۳/۳۸	۳۰۷	T6 = ورود نهادهای غیرتخصصی به گردشگری ساحلی

تحلیل SWOT نشان می‌دهد که از دیدگاه کارشناسان موقعیت مناسب صید و صیادی در منطقه و موقعیت مناسب تجاری با کشور پاکستان و حوزه خلیج فارس با میانگین وزنی ۴/۳۹ و ۴/۳۶ مهم‌ترین نقاط قوت داخلی‌اند. علاوه بر این بر اساس جدول ضعف امکانات، تجهیزات و تأسیسات بندری و صید و صیادی و ضعف نظارتی در حوزه محیط زیست و منابع طبیعی با میانگین وزنی ۴/۲۱ و ۴/۱۵ مهم‌ترین نقاط ضعف داخلی در توسعه منطقه‌ای بندر کنارک محسوب گردیده‌اند. علاوه بر این قرار گرفتن در فرآیند پرورش آبزیان همچون ماهی در قفس با میانگین وزنی ۴/۴۲ بااهمیت‌ترین فرصت بیرونی شناخته شد و امکان افزایش پذیرش الگوهای مدرن گردشگری توسط بومیان میانگین وزنی ۲/۹۲ کم‌اهمیت‌ترین فرصت بیرونی قلمداد شد. همان‌طور که جدول بالا، نشان می‌دهد کشتی‌های ترال تهدیدی بزرگ برای صید و صیادی کنارک با میانگین وزنی ۴/۰۲ مهم‌ترین تهدید خارجی برای توسعه منطقه‌ای است و در مقابل، ورود نهادهای غیرتخصصی به گردشگری ساحلی جز پایین‌ترین رتبه در میان تهدیدات بیرونی به خود اختصاص داده است.



شکل ۳- تصویر هوایی از بندر کنارک یکی از مناطق ساحلی در سیستان و بلوچستان

جدول ۸- ماتریس برنامه‌ریزی استراتژیک کمی (عوامل داخلی و خارجی)

ST6		ST5		ST4		ST3		ST2		ST1		وزن نرمال شده	عوامل داخلی و خارجی
TS	AS	TS	AS	TS	AS	TS	AS	TS	AS	TS	AS		
۰۹.۱		۲۷.۱		۲۵.۱		۱۰.۱		۱۹.۱		۲۱.۱		۵.۰	جمع نقاط قوت
۲۹.۱		۵۷.۱		۷۰.۱		۳۰.۱		۲۱.۱		۳۰.۱		۰.۰ ۵۰	جمع نقاط ضعف

جمع عوامل داخلی	۱	۵۱.۲	۶۱.۲	۴۰.۲	۹۵.۲	۸۴.۲	۳۸.۲
جمع فرصت‌ها	۵.۰	۱۴.۱	۲۲.۱	۹.۱	۱۰.۱	۱۹.۱	۵.۱
جمع تهدیدها	۵.۰	۲۰.۱	۲۶.۱	۱۰.۱	۵۴.۱	۴۵.۱	۱۱.۱
جمع کل عوامل خارجی	۱	۳۴.۲	۴۸.۲	۱۹.۲	۷۰.۲	۶۴.۲	۱۶.۲

جدول ۹- استراتژی‌های اولویت‌بندی شده‌ی ST

ردیف	راهبرد	عوامل داخلی	عوامل خارجی	مجموع نمرات
۱	ترویج قابلیت‌های موجود در عرصه ملی و فراملی به منظور جذب بخش خصوصی	۵۱.۲	۳۴.۲	۵۸.۴
۲	جذب هر چه بیشتر سرمایه در جهت توسعه پایدار منطقه‌ای بخصوص گسترش کارگاه‌های موجود و صادرات کالا	۶۱.۲	۴۸.۲	۰۹.۵
۳	تسهیل قوانین و مقررات دولتی در راستای کارآفرینی در زمینه کشاورزی و صیادی.	۴۰.۲	۱۹.۲	۵۹.۴
۴	توجه لازم و سرمایه‌گذاری هرچه بیشتر در امور پرورش آبزیان در سطح ملی و منطقه‌ای	۹۵.۲	۷۰.۲	۶۵.۵
۵	توسعه و بهبود راه‌های ارتباطی جاده‌ای بین کنارک با سایر نقاط کشور	۸۴.۲	۶۴.۲	۴۸.۵
۶	اهتمام ویژه جهت مهارت آفرینی در بین بومیان به جهت عدم کوچ و توسعه منطقه.	۳۸.۲	۱۶.۲	۵۴.۴

به این ترتیب بر اساس یافته‌ها در میان استراتژی‌های نام برده شده، استراتژی ردیف چهارم از اهمیت بیشتری برخوردار گردید و پس از آن استراتژی ردیف پنجم که می‌توان آنان را به عنوان راهبرد نهایی عملیاتی با اولویت بالا توصیه نمود.

جدول ۱۰- ماتریس تحلیل SWOT (رتبه‌بندی و اولویت‌سنجی نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها بندر پزم)

تحلیل swot			
رتبه	میانگین وزن‌ها	مجموع وزن‌ها	
قوت‌ها (S)			
۱	۴/۳۹	۴۲۹	S1 = دارا بودن ساحلی به شکل پلاژ گونه و ماسه‌ای برای گردشگری
۲	۴/۳۴	۴۲۵	S2 = امکان مناسب صید و صیادی در منطقه
۴	۳/۱۸	۳۰۹	S3 = وجود دماغه پزم که شبیه وال یا نهنگ است به جهت چشم‌انداز طبیعی
۵	۳/۱۵	۳۰۶	
۶	۳/۱۱	۳۰۳	S4 = دارا بودن موقعیت آب و هوایی مناسب و مطلوب
۳	۳/۷۲	۳۵۹	S5 = تولید محصولات کشاورزی مناسب در منطقه S6 = وجود جاذبه‌های تاریخی و انگیزه توسعه گردشگری در جامعه محلی همچون : چشمه خانه قدیمی آریا خان
ضعف‌ها (W)			
۲	۴/۱۵	۴۱۱	W1 = نبود فضای سبز و فضای آموزشی مناسب
۱	۴/۲۱	۴۱۲	W2 = ضعف امکانات، تجهیزات صید و صیادی
۵	۴/۱۰	۴۰۵	W3 = ضعف نظارتی در حوزه زیست محیطی و ساحلی
۴	۳/۵۷	۳۴۹	W4 = محرومیت نسبی منطقه
۳	۳/۶۰	۳۵۰	W5 = کم بودن سرمایه‌گذاری بخش خصوصی
۶	۳/۴۷	۳۳۷	W6 = کم توجهی به مدیریت یکپارچه ساحلی
فرصت‌ها (O)			
۱	۴/۴۲	۴۲۱	O1 = قرار گرفتن در فرآیند رقابت صید و صیادی
۳	۴/۰۲	۴۰۵	O2 = زیباترین خلیج حاضر به عنوان جاذبه دیدنی در چابهار
۲	۴/۱۸	۴۱۵	O3 = دارا بودن کارخانه‌های صنعتی کنسرو ماهی، انجماد ماهی، پودر ماهی
۵	۲/۹۲	۲۸۷	O4 = امکان افزایش پذیرش الگوهای مدرن گردشگری توسط بومیان
۴	۲/۹۲	۲۹۱	O5 = امکان بهره‌برداری از ظرفیت‌های دریایی برای گردشگران داخلی و بین‌المللی

تهدیدها (t)			
۱	۴/۱۲	۳۹۶	T1 = عدم تسهیل و بازسازی ادوات برای صید و صیادی در بندر پزم
۴	۳/۵۷	۳۵۱	T2 = عدم توسعه و تسهیل زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های حمل و نقل دریایی
۳	۳/۶۰	۳۵۶	T3 = وجود برخی ناامنی و درگیری قومی، مذهبی در منطقه
۲	۳/۶۴	۳۷۲	T4 = عدم سیاست‌های حمایتی از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی
۵	۳/۴۲	۳۱۷	T5 = ورود نهادهای غیرتخصصی به گردشگری ساحلی

تحلیل SWOT نشان می‌دهد که از دیدگاه دارا بودن ساحلی به شکل پلاژ گونه و ماسه‌ای برای گردشگری و امکان مناسب صید و صیادی در منطقه با میانگین وزنی ۴/۳۹ و ۴/۳۴ مهم‌ترین نقاط قوت داخلی‌اند. علاوه بر این بر اساس جدول ضعف امکانات، تجهیزات صید و صیادی و نبود فضای سبز و فضای آموزشی مناسب با میانگین وزنی ۴/۲۱ و ۴/۱۵ مهم‌ترین نقاط ضعف داخلی در توسعه منطقه‌ای بندر کنارک محسوب گردیده‌اند. علاوه بر این قرار گرفتن در فرآیند رقابت صید و صیادی با میانگین وزنی ۴/۴۲ بااهمیت‌ترین فرصت بیرونی شناخته شد و امکان افزایش پذیرش الگوهای مدرن گردشگری توسط بومیان میانگین وزنی ۲/۹۲ کم‌اهمیت‌ترین فرصت بیرونی قلمداد شد. همان‌طور که جدول بالا، نشان می‌دهد عدم تسهیل و بازسازی ادوات برای صید و صیادی در بندر پزم با میانگین وزنی ۴/۱۲ مهم‌ترین تهدید خارجی برای توسعه منطقه‌ای است و در مقابل، ورود نهادهای غیرتخصصی به گردشگری ساحلی جز پایین‌ترین رتبه در میان تهدیدات بیرونی به خود اختصاص داده است.

جدول ۱۱- ماتریس برنامه‌ریزی استراتژیک کمی (عوامل داخلی و خارجی)

ST6		ST5		ST4		ST3		ST2		ST1		وزن نرمال شده	عوامل داخلی و خارجی
TS	AS	TS	AS	TS	AS	TS	AS	TS	AS	TS	AS		
۰۴.۱		۰۸.۱		۱۰.۱		۱۰.۱		۲۹.۱		۳۴.۱		۵.۰	جمع نقاط قوت
	۲۰.۱		۱۰.۱		۲۰.۱		۳۰.۱		۶۰.۱		۴۰.۱	۵۰.۰	جمع نقاط ضعف
۲۴.۲		۱۸.۲		۳۰.۲		۴۰.۲		۸۹.۲		۷۴.۲		۱	جمع عوامل داخلی

۱۱.۱	۰۹.۱	۱۵.۱	۱۰.۱	۳۲.۱	۲۵.۱	۵.۰	جمع فرصت‌ها
۱۵.۱	۱۱.۱	۱۷.۱	۲۹.۱	۴۷.۱	۳۰.۱	۵.۰	جمع تهدیدها
۲۶.۲	۲۰.۲	۳۲.۲	۳۹.۲	۷۹.۲	۵۵.۲	۱	جمع کل عوامل خارجی

جدول ۱۲- استراتژی‌های اولویت‌بندی شده‌ی ST

ردیف	راهبرد	عوامل داخلی	عوامل خارجی	مجموع نمرات
۱	تسهیل و توسعه قابلیت‌های موجود در عرصه صیادی ملی و فراملی به منظور جذب بخش خصوصی	۷۴.۲	۵۵.۲	۲۹.۵
۲	جذب هر چه بیشتر سرمایه در جهت توسعه پایدار منطقه‌ای بخصوص گسترش کارخانه‌های صنعتی تولیدات آبزیان	۸۹.۲	۷۹.۲	۶۸.۵
۳	تسهیل قوانین و مقررات دولتی در راستای کارآفرینی در زمینه صیادی.	۴۰.۲	۳۹.۲	۷۹.۴
۴	توجه لازم و سرمایه‌گذاری هرچه بیشتر در امور آبزیان در سطح محلی، ملی و منطقه‌ای	۳۰.۲	۳۲.۲	۶۲.۴
۵	توسعه و بهبود راه‌های ارتباطی جاده‌ای بین پرم با سایر نقاط مرتبط	۱۸.۲	۲۰.۲	۳۸.۴
۶	اهتمام ویژه جهت ایجاد فضاهای بدیع در بین بومیان به جهت عدم کوچ و توسعه منطقه.	۲۴.۲	۲۶.۲	۱۵.۴

به این ترتیب بر اساس یافته‌ها در میان استراتژی‌های نام برده شده، استراتژی ردیف دوم از اهمیت بیشتری برخوردار گردید و پس از آن استراتژی ردیف اول که می‌توان آنان را به عنوان راهبرد نهایی عملیاتی با اولویت بالا توصیه نمود.

جدول ۱۳- ماتریس تحلیل SWOT (رتبه‌بندی و اولویت‌سنجی نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و

تهدیدها بندر تیس و بریس)

تحلیل SWOT			
رتبه	میانگین وزن‌ها	مجموع وزن‌ها	
قوت‌ها (S)			

۱	۴/۲۹	۴۳۰	S1= دارا بودن سواحل صخره‌ای و ماسه‌ای بی نظیر
۲	۴/۱۹	۴۲۵	S2 = خور قدیم بریس از جاذبه‌های طبیعی
۴	۳/۴۱	۳۵۳	S3 = داشتن صنایع دستی مختلف بخصوص سوزن دوزی
۵	۳/۲۳	۳۳۷	S4 = بهره‌وری صحیح از کارگاه‌های ساخت صنایع دستی محلی
۶	۳/۱۱	۳۰۳	S5= رونق صید و صیادی بخصوص کوسه ماهی و میگو در صادرات
۳	۳/۷۲	۳۷۵	غیرنفتی در منطقه S6= وجود جاذبه‌های تاریخی و انگیزه توسعه گردشگری در جامعه محلی
ضعف‌ها (W)			
۲	۴/۰۹	۴۱۰	W1 = ضعف امکانات، تجهیزات صید و صیادی
۱	۴/۱۱	۴۱۲	W2 = ضعف نظارتی در حوزه زیست محیطی و ساحلی
۵	۳/۸۸	۳۹۴	W3 = محرومیت نسبی منطقه
۴	۳/۹۳	۴۰۶	W4 = حداقل سرمایه‌گذاری بخش خصوصی
۳	۹۶.۳	۴۰۹	W5 = کم توجهی به مدیریت یکپارچه ساحل
فرصت‌ها (O)			
۱	۴/۴۰	۴۲۰	O1= قرار گرفتن در فرآیند رقابت صید و صیادی
۳	۴/۰۲	۴۰۵	O2= مستعد پرورش آبزیان بخصوص میگو در منطقه
۲	۴/۱۸	۴۱۵	O3= دارا بودن اسکله‌های منحصربه‌فرد در جذب گردشگر
۵	۲/۹۰	۲۸۵	O4= امکان افزایش پذیرش الگوهای مدرن گردشگری توسط بومیان
۴	۲/۹۲	۲۹۱	O5= صدور کالاهای غیرنفتی به بازارهای خارجی
تهدیدها (T)			
۱	۳/۸۷	۳۸۹	T1 = عدم تسهیل و بازسازی ادوات برای صید و صیادی در بندر تیس و بریس
۳	۳/۵۷	۳۵۱	T2= عدم توسعه و تسهیل زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های حمل و نقل دریایی
۲	۳/۷۲	۳۷۶	T3 = عدم بها دادن به تحقیقات و استفاده از کارشناسان
۴	۳/۳۴	۳۴۲	T4 = عدم سیاست‌های حمایتی از سرمایه‌گذاران بخش خصوصی
۵	۳/۲۲	۳۱۷	T5 = ورود نهادهای غیرتخصصی به گردشگری ساحلی

تحلیل SWOT نشان می‌دهد که از دیدگاه کارشناسان دارا بودن سواحل صخره‌ای و ماسه‌ای بی‌نظیر و خور قدیم بریس از جاذبه‌های طبیعی با میانگین وزنی ۴/۲۹ و ۴/۱۹ مهم‌ترین



شکل ۴- بندر خلیج پزم بر روی نقشه جغرافیایی و نقشه جدید شهر طیس

نقاط قوت داخلی‌اند. علاوه بر این، بر اساس جدول ضعف نظارتی در حوزه زیست محیطی و ساحلی و ضعف امکانات، تجهیزات صید و صیادی با میانگین وزنی ۴/۱۱ و ۴/۰۹ مهم‌ترین نقاط ضعف داخلی در توسعه منطقه‌ای بندر تیس و بریس محسوب گردیده‌اند. علاوه بر این قرار گرفتن در فرآیند رقابت صید و صیادی با میانگین وزنی ۴/۴۰ بااهمیت‌ترین فرصت بیرونی شناخته شد و امکان افزایش پذیرش الگوهای مدرن گردشگری توسط بومیان میانگین وزنی ۲/۹۰ کم‌اهمیت‌ترین فرصت بیرونی قلمداد شد. همان‌طور که جدول بالا، نشان می‌دهد عدم تسهیل و بازسازی ادوات برای صید و صیادی در بندر تیس و بریس با میانگین وزنی ۳/۸۷ مهم‌ترین تهدید خارجی برای توسعه منطقه‌ای است و در مقابل، ورود نهادهای غیرتخصصی به گردشگری ساحلی جز پایین‌ترین رتبه در میان تهدیدات بیرونی به خود اختصاص داده است.

جدول ۱۴- ماتریس برنامه‌ریزی استراتژیک کمی (عوامل داخلی و خارجی)

ST6		ST5		ST4		ST3		ST2		ST1		وزن نرمال شده	عوامل داخلی و خارجی
TS	AS	TS	AS	TS	AS	TS	AS	TS	AS	TS	AS		
۰۴ .۱		۰۸ .۱		۳۰ .۱		۱۰ .۱		۳۷ .۱		۳۴ .۱		۵ .۰	جمع نقاط قوت

۲۰.۱	۱۰.۱	۳۲.۱	۳۶.۱	۶۰.۱	۴۰.۱	۵۰.۰	جمع نقاط ضعف
۲۴.۲	۱۸.۲	۶۲.۲	۴۶.۲	۹۷.۲	۷۴.۲	۱	جمع عوامل داخلی
۱۴.۱	۰۹.۱	۲۰.۱	۱۱.۱	۳۲.۱	۲۵.۱	۵.۰	جمع فرصت‌ها
۱۵.۱	۱۱.۱	۳۷.۱	۲۹.۱	۵۷.۱	۳۳.۱	۵.۰	جمع تهدیدها
۲۹.۲	۲۰.۲	۵۷.۲	۴۱.۲	۸۹.۲	۶۸.۲	۱	جمع کل عوامل خارجی

جدول ۱۵- استراتژی‌های اولویت‌بندی شده‌ی ST

ردیف	راهبرد	عوامل داخلی	عوامل خارجی	مجموع نمرات
۱	تسهیل و توسعه قابلیت‌های موجود در عرصه گردشگری و صیادی ملی و فراملی به‌منظور جذب بخش خصوصی	۷۴.۲	۶۸.۲	۴۲.۵
۲	جذب هر چه بیشتر سرمایه در جهت توسعه پایدار منطقه‌ای بخصوص گسترش پرورش میگو	۹۷.۲	۸۹.۲	۸۶.۵
۳	تسهیل قوانین و مقررات دولتی در راستای کارآفرینی در زمینه صیادی.	۴۶.۲	۴۱.۲	۸۷.۴
۴	توجه لازم و سرمایه‌گذاری هرچه بیشتر در امور پرورش آبزیان در سطح محلی، ملی و منطقه‌ای	۶۲.۲	۵۷.۲	۱۹.۵
۵	توسعه و بهبود راه‌های ارتباطی بین تیس و بریس با سایر نقاط مرتبط	۱۸.۲	۲۰.۲	۳۸.۴
۶	اهتمام ویژه جهت ایجاد فضاهای بدیع در بین بومیان به جهت عدم کوچ و توسعه منطقه.	۲۴.۲	۲۹.۲	۵۳.۴

به این ترتیب بر اساس یافته‌ها در میان استراتژی‌های نام برده شده، استراتژی ردیف دوم از اهمیت بیشتری برخوردار گردید و پس از آن استراتژی ردیف اول که می‌توان آنان را به عنوان راهبرد نهایی عملیاتی با اولویت بالا توصیه نمود.

نتیجه‌گیری

موقعیت ساحلی و مجاورت منطقه مکران به‌ویژه چابهار با مرزهای آبی اقیانوس هند و همچنین قرار داشتن در مسیر کریدور ترانزیتی جنوب به شمال در زمره مزیت‌های ژئو

استراتژیکی، ژئوپلیتیکی و ژئو اکونومیکی این منطقه از کشور محسوب می‌شوند و همچنین منطقه آزاد چابهار به عنوان یکی از مهمترین و استراتژیک ترین مناطق به لحاظ اثرگذاری بر امنیت فضای ملی است. با توجه به حضور هند و برخی کشورهای مطرح در عرصه بین‌المللی در چابهار زمینه‌های گسترده سرمایه‌گذاری در منطقه را به ارمغان آورده است. بندر چابهار تنها منطقه آزاد اقتصادی سواحل مکران است. این بندر علی‌رغم شرایط مناسب ساحلی و موقعیت بی‌نظیر خود نتوانسته است در حد شایستگی، نقش خود را به‌عنوان یک منطقه آزاد اقتصادی ایفا نماید. این در حالی است که ظرفیت تبدیل شدن به یکی از ده بندر کلیدی جهان را دارا است. موقعیت جنوب شرق ایران با همجواری با کشورهای پاکستان و افغانستان و دسترسی به آب‌های آزاد، جایگاه ویژه‌ای را در توسعه و مبادلات منطقه‌ای و بین‌المللی ایران فراهم نموده است. توسعه کرانه‌های ساحلی مکران باعث حضور مقتدرانه‌تری در منطقه شده و نیاز به حضور در تنگه هرمز را کاهش داده و باعث ارتقای جایگاه امنیتی و نظامی خواهد شد. ساخت‌های انسانی اعم از شبکه و نهادی - کالبدی، چشم‌انداز غیرطبیعی مکان و فضا را منعکس می‌نمایند. ساختار و سیستم جغرافیایی به نوبه خود نقش و کارکرد مکان و فضای جغرافیایی را پدید می‌آورد که بر ادراک انسان و بازیگران سیاسی - اجتماعی از ارزش و اهمیت مکان تأثیر می‌گذارد. به عبارت دیگر نه تنها عناصر و ساخت‌های طبیعی و ارزش بوده بلکه ساخت‌های انسانی نیز دارای ارزش و کارکرد خاص خود می‌باشند. زیرا محصول سرمایه‌گذاری و نیروی کار و فعالیت انسان‌ها هستند و با کارکرد خود می‌توانند نیازهای بشری را تأمین نمایند و بر قدرت بازیگران سیاسی تأثیر بگذارند. عناصر و ساخت‌های طبیعی و نیز عناصر و ساخت‌های انسانی دارای مجموعه‌ای از ارزش‌ها و کارکردها هستند که اعتبار و اهمیت عمومی فضا و مکان و درک بازیگران سیاسی - اجتماعی را از ارزش آن‌ها منعکس می‌کنند. سواحل جنوب شرق ایران دارای پتانسیل‌ها و ظرفیت‌هایی است که از سوی ایران مغفول مانده و این مسئله باعث شده تا سایر بازیگران منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای نقش‌آفرینی نمایند. در حال حاضر با درک موقعیت و ارزش فضایی این بخش از ایران از سوی نهادها و مدیران سیاسی می‌تواند در توسعه ملی نقش‌آفرینی نماید. لیکن ورود و نقش‌آفرینی ایران در این بخش از فضای ملی با بازیگران و نقش‌آفرینانی مواجه خواهد شد که چالش‌ها و موانع اقتصادی، سیاسی و فرهنگی را در برابر ایران خواهد داشت. از سوی دیگر چشم‌انداز توسعه جامع و پایدار کشور با توجه به موقعیت ممتاز و ساحلی دریای عمان و بخصوص با

تأکید بر لزوم پرهیز کشور از وابستگی انحصاری به مجموعه داده‌ها و ستاده‌های خلیج فارس بیانگر آن است که ایران نیازمند طراحی یک استراتژی جامع در زمینه بهره‌گیری از کارکردهای ژئوپلیتیکی حوزه جنوب شرق کشور و کرانه‌های مکران و اقیانوس هند می‌باشد. تحقق این مهم نیز مستلزم بنیادها و بسترهای لازم برای دستیابی به رشد و توسعه پایدار در امور گوناگون حوزه جنوب شرق کرانه‌های مکران است. از آنجایی که توسعه با ماهیت و جوهره انسانی آن عینیت می‌یابد و نیز با توجه به اینکه فقر و یا توسعه به‌طور هم‌زمان می‌توانند تأثیرات گسترده و متقابلی را بر کانون‌های جمعیتی هم‌جوار خود ایجاد نمایند، لذا در جنوب شرق ایران به دلیل ارتباطات متعدد و وابستگی مستقیم و غیرمستقیمی که مرزنشینان در دو سوی مرز با هم‌تایان پاکستانی و افغانستانی از آن برخوردارند، هرگونه امید به پایداری ساختارهای توسعه نیز در گرو فراگیری بسترهای توسعه و بخصوص با مشارکت هم‌زمان کشورها و واحدهای سیاسی در حوزه‌های هم‌جوار مرزی میسر می‌باشد.

پیشنهادات تحقیق

پی‌جویی راهبرد بهره‌گیری مناسب از موقعیت ژئوپلیتیک جنوب شرق ایران با توجه به هم‌جواری آن با کشورهای پاکستان و افغانستان و قرار گرفتن در مسیر دسترسی ب آب‌های آزاد جهان برای کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان و غیره جایگاه ویژه‌ای را برای گسترش مبادلات منطقه‌ای و بین‌المللی فراهم نموده است.

بهره‌مندی از موقعیت جغرافیایی خاص، شرایط اقلیمی مناسب در بخش وسیعی از منطقه از نظر امکان فعالیت‌های زراعی در تمام ایام سال و همچنین قابلیت کشت محصولات ویژه نواحی گرمسیری.

برنامه‌ریزی به منظور استفاده از اقلیم مناسب برای توسعه فعالیت‌های گردشگری در سواحل دریای عمان، دامنه‌های تفتان و قلل آتشفشانی مرتفع مانند تفتان و بزمان و دره‌های سرسبز سرباز، ایرانشهر و دامن

بهره‌گیری مناسب از چشمه‌های آب گرم معدنی به ویژه در مناطق کنارک و تفتان. توسعه محور شرق الزامی ملی است، منابع ملی محدود است و بنابراین چاره در برنامه‌ریزی و تلاش برای کسب بیشترین بهره ممکن از فرصت‌های جهانی - منطقه‌ای است. موقعیت ممتاز سرزمین ایران در تقسیم کار ملی، موقعیت ارتباطی محور شرق با تأکید بر جایگاه

استراتژیک چابهار به اعتبار داده‌های معتبر بین‌المللی و یافته‌های پژوهشی قادر است به بهترین صورت ممکن با روان‌سازی مبادلات چند هزار میلیارد دلاری جهانی - منطقه‌ای فرآیند پویای تشکیل و انباشت سرمایه‌ها به عنوان موتور توسعه را به گستردگی در محور شرق و در سطح ملی تحقق بخشد. جریانی که علاوه بر رونق کسب‌وکار و بسط رفاه اقتصادی - اجتماعی در مناطق شرقی گشود، ثبات و امنیت را به خواستی همگانی تبدیل می‌کند. تکمیل ساختمان تأسیسات و برنامه‌ریزی و اجرای پایانه مسافربری بین‌المللی چابهار در کوتاه و میان‌مدت و بهره‌برداری و نگهداری در درازمدت به عنوان راهبردهای توسعه دسترسی دریایی منطقه‌ای.

با توجه به اینکه محور شرق موقعیت ارتباطی دارد و چابهار با استعدادهای بالقوه بسیار ویژه در زمینه‌های بازرگانی و ترانزیت گرانیگاه این تحول است، این دادوستد عظیم با عبور از محور شرق علاوه بر ایجاد رونق در اقتصاد و اجتماع و محیط با تولید نقش مکمل برای شمال و جنوب استان سیستان و بلوچستان و شکل‌دهی به بستری پایدار برای پیوند منافع همزیستی و مداری تاریخی را در منطقه نهادینه خواهد کرد لذا تقویت و ارتقای این موقعیت ارتباطی به عنوان راهبرد توسعه اولویت می‌یابد.

بهره‌گیری از ظرفیت ژئو اکونومیک چابهار و امکان انتقال گاز پارس جنوبی به این منطقه می‌توان زمینه‌های گسترده‌ای را در سرفصل‌های گوناگون و بخصوص در پتروشیمی و صنایع انرژی در منطقه خلق کرد.

پیشنهاد‌های برگرفته از یافته‌های تحقیق :

ساحل مکران با محوریت خلیج چابهار و منطقه کنارک می‌بایست در طرح‌های راهبردی جمهوری اسلامی ایران سکویی برای نفوذ و حتی چیرگی بر اقیانوس هند به شمار رود. گسترش بنادر در سواحل دریای عمان، همزمان با تقویت و توانمند ساختن زیربنای های حمل و نقل به ویژه ایجاد شبکه ریلی گسترده.

توسعه شبکه ترانزیتی در منطقه جنوب شرق به منظور ورود به دروازه آسیای میانه احداث اسکله‌های جدید و نوسازی اسکله‌های قدیمی رعایت اصول پدافند غیرعامل بالا بردن جایگاه دریا و اقیانوس در تمام سطوح تصمیم‌گیری‌های کلان و راهبردی کشور توجه به ابعاد مختلف حاکمیتی در دریا‌های آزاد شامل : سیاسی، اقتصادی و دفاعی استفاده از ظرفیت‌های حقوق بین‌الملل دریاها برای توسعه قلمرو حاکمیتی ایران

توسعه فعالیت‌های تحقیقاتی و پژوهشی در مورد اقیانوس‌ها و دریاهاى آزاد.

منابع و مأخذ:

- الهویزیلو، مهدیه (۱۳۹۴) مدل بهینه سازی سرمایه‌گذاری توسعه بنادر مطالعه موردی بندر شهید رجایی، نشریه صنعت حمل و نقل دریایی سال اول شماره ۲، پاییز.
- اقبالی، ناصر و اقبالی، علیرضا (۱۳۹۲) بررسی پتانسیل‌های بنادر جنوب کشور ایران به عنوان ترمینال منطقه‌ای ترانزیت غلات به روش تحلیل سلسله مراتبی، فصلنامه دیدگاه شماره پاییز.
- پارسه، نوید و کرد، باقر و عثمان حسین، محمد (۱۳۹۴)، مطالعه تأثیر سازمان الکترونیکی بر بهبود عملکرد سازمانی با استفاده از الگوی BSC، اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان، نشریه صنعت حمل و نقل دریایی، سال اول، شماره ۳، زمستان.
- دباغیان نژاد، رضا (۱۳۹۳)، تدوین استراتژی مدیریت منابع انسانی با رویکرد EFQ در اداره کل بنادر و دریانوردی بندر امام خمینی با استفاده از ۵ شاخص توانمند ساز، فصلنامه دیدگاه شماره بهار.
- سعیدی، ناصر و دریسایو بهمنشیر، حسین و عبود زاده، جبار (۱۳۹۴)، به‌کارگیری تکنیک فرآیند تحلیل سلسله مراتبی در بررسی نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید بنادر جنوب کشور ایران، نشریه صنعت حمل و نقل دریایی، سال اول، شماره ۳، زمستان.
- سعیدی، سید ناصر و مرادپور، کمال (۱۳۹۲) نقش بنادر در فرآیند توسعه اقتصادی کشور، ماهنامه تخصصی بندر و دریا، سال بیست و هفتم، پیاپی ۲۰۱، خرداد.
- شیبانی مقدم، سهیلا و جلالی، علی‌اکبر (۱۳۹۲) بررسی عوامل کلیدی موفقیت در پیاده‌سازی و استقرار سیستم جامع بندری در سازمان بنادر و دریانوردی، توسعه بنادر الکترونیکی ایران، نشریه صنعت حمل و نقل دریایی سال اول شماره ۱۰ تابستان.
- شاهچراغی، زهرا (۱۳۹۴)، شناسایی و رتبه‌بندی عوامل کلیدی موفقیت ایجاد بنادر الکترونیکی در ایران، نشریه صنعت حمل و نقل دریایی، سال اول، شماره ۳، زمستان.
- شه‌بخش، علی رضا، (۱۳۸۱) بررسی تأثیر منطقه آزاد تجاری - صنعتی چابهار بر ساختار اجتماعی و فضایی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه سیستان و بلوچستان.

- صادقی فر، محسن (۱۳۹۲)، ایجاد و افزایش رقابت، زمینه ساز توسعه بنادر، ماهنامه علمی - تحقیقاتی بندر و دریا سال بیست و هفتم، پیاپی ۲۰۰، اردیبهشت.
- صدر، عطاء الله (۱۳۹۰)، ایران امروز از نظر توسعه بنادر، ماهنامه علمی - تحقیقاتی بندر و دریا سال بیست و ششم، پیاپی ۱۸۰، مرداد.
- صرافی، مظفر (۱۳۷۹)، مبانی برنامه ریزی توسعه منطقه‌ای، انتشارات سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور
- کیانی مقدم، منصور و جعفرزاده کناری، مهدی و بخشی زاده، علیرضا (۱۳۹۲)، ارزیابی کارایی نسبی بنادر ایران با تکنیک تحلیل پوششی داده‌ها، نشریه علمی - پژوهشی اقیانوس‌شناسی سال چهارم شماره ۱۳، بهار.
- کرد، باقر و پهلوان، مصیب و راشکی، مسعود (۱۳۹۲)، بررسی تأثیر فناوری اطلاعات بر توانمندسازی کارکنان اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، فصلنامه دیدگاه شماره پاییز.
- مرشد، مصطفی و مشرفی، رسام (۱۳۹۰) تدوین مدل دینامیکی یکپارچه توسعه بنادر تجاری کشور مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی و سازمان بنادر و دریانوردی در SID.
- David Guerrero. Hidekazu Itoh (2015) The evolving role of seaports in the Japanese manufacturing system: A core-periphery approach. Preprint submitted to WCTRS SIG2 2015 Conference.
- Tahar Jouili (2016) The Role of Seaports in the Process of Economic Growth. Developing Country Studies. Vol. 6, No. 2,
- G. S Dwarakish. Akhil Muhammad Salima (2015) Review on the Role of Ports in the Development of a Nation. Department of Applied Mechanics and Hydraulics, National Institute of Technology Karnataka, Surathkal, P. O. Srinivasnagar, Mangalore 575 025, India
- U. M. EMENYONU, H. K. ONYEMA, K. O. AHMODU, C. ONYEMECH (2016) ECONOMETRIC ANALYSIS OF SEAPORT DEVELOPMENT AND ITS IMPACT ON THE ECONOMIC GROWTH OF NIGERIA, International Journal of Advanced Research. Volume 4, Issue 2.
- Jin Suk Parka. Young-Joon Seo (2016) The impact of seaports on the regional economies in South Korea: Panel evidence from the augmented Solow model. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review Volume 85.