

برنامه‌ریزی و سازماندهی سیاسی، امنیتی و اقتصادی فضا در منطقه مکران در راستای ارائه‌ی یک مدل راهبردی برای مناطق ایران؛ مطالعه‌ی موردی چابهار

تاریخ پذیرش نهایی مقاله: ۹۶/۱۲/۱۸

تاریخ دریافت مقاله: ۹۶/۰۶/۲۷

ازیر بلوچ (دانش‌آموخته دکترای جغرافیای سیاسی، واحد گرمسار، دانشگاه آزاد اسلامی، گرمسار، ایران)
حیدر لطفی* (دانشیار گروه جغرافیا، واحد گرمسار، دانشگاه آزاد اسلامی، گرمسار، ایران)

چکیده:

منطقه چابهار به دلایل جغرافیایی، سیاسی، اقتصادی و حتی فرهنگی دارای ماهیتی استراتژیک برای تحرک و توسعه نیمه شرقی کشور و در نتیجه کل ایران، برای کشورهای هم‌جوار در منطقه و حتی برای ارتباطات اقتصادی جهانی است. هدف اصلی این مقاله عبارت است از برنامه‌ریزی و سازماندهی سیاسی، امنیتی و اقتصادی فضا در منطقه مکران در راستای ارائه‌ی یک مدل راهبردی برای مناطق ایران؛ مطالعه‌ی موردی چابهار. سؤال اصلی این مقاله این است که برنامه‌ریزی و سازماندهی سیاسی، امنیتی و اقتصادی فضا در منطقه مکران بایستی دارای چه ویژگی‌ها و مختصاتی باشد که بتوان از آن به عنوان مدلی برای همه مناطق این منطقه و از جمله چابهار بهره گرفت؟ علاوه بر این سؤال اصلی سایر سؤالات فرعی این مقاله عبارت‌اند از: سازماندهی فضا دارای چه تاریخچه‌ای است؟ چه نظریاتی در خصوص سازماندهی فضا ارائه گردیده است؟ این مقاله با استفاده از مدل سوات به منظور دسته‌بندی عوامل سیاسی، امنیتی و اقتصادی درونی و بیرونی مهم و اثرگذار در برنامه‌ریزی و سازماندهی فضا در منطقه مکران و شناسایی توانایی‌ها، کاستی‌ها، فرصت‌ها و تهدیدات چابهار در راستای ارائه‌ی یک مدل راهبردی برای مناطق ایران انجام شده است و برای سنجش وزن سنج‌ها از فرآیند تحلیل سلسله مراتبی (AHP) استفاده شده است. نتایج این مقاله نشان می‌دهد که اولین و بهترین استراتژی مطلوب برای مدیریت و برنامه‌ریزی فضای سیاسی، امنیتی و اقتصادی در منطقه مکران و چابهار استراتژی‌های تدافعی است. هدف از این استراتژی، کم کردن نقاط ضعف داخلی و پرهیز از تهدیدات ناشی از محیط خارجی است. این راهبرد مربوط به وضعیت خارجی منطقه مکران و چابهار است و نقاط مثبت (فرصت‌های) آن را در ارتباط با بیرون ارزیابی می‌کند. این راهبرد براساس توانمندی‌های منطقه مکران و چابهار در مقابل تهدیدات بنا شده است و هدف آن افزایش توانمندی‌های موجود و کاهش تهدیدات است.

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

* نویسنده رابط: d.lotfi.garmsar023@gmail.com

مقدمه

منطقه چابهار به دلایل جغرافیایی، سیاسی، اقتصادی و حتی فرهنگی دارای ماهیتی استراتژیک برای تحرک و توسعه نیمه شرقی کشور و در نتیجه کل ایران، برای کشورهای هم‌جوار در منطقه و حتی برای ارتباطات اقتصادی جهانی است و به تناسب این امر، مقیاس تأثیرگذاری عملکرد منطقه آزاد تجاری- صنعتی چابهار نیز در همین ابعاد خواهد بود. جاذبه‌های چابهار در زمینه آب و هوا، دسترسی آن به اقیانوس و اتصال آن به پیکره اصلی سرزمینی، آن را نسبت به سایر مناطق آزاد کشور در جایگاه ممتازی قرار داده است. این منطقه به لحاظ تقسیمات اداری یکی از شش منطقه آزاد کشور است و زیر نظر شورای مناطق آزاد به صورت مستقل به عنوان یکی از نهادهای ریاست جمهوری فعالیت می‌کند. در واقع منطقه آزاد چابهار همانند سایر مناطق آزاد در ایران از قوانین جداگانه‌ای تبعیت می‌نماید که توسط مجلس شورای اسلامی به تصویب می‌رسد و اهم و پایه این قوانین قانون چگونگی اداره مناطق آزاد جمهوری اسلامی ایران می‌باشد. محدوده منطقه آزاد تجاری- صنعتی چابهار در یکی از استان‌های شرقی ایران به نام استان سیستان و بلوچستان و در ۷ کیلومتری شهر چابهار واقع در شهرستان چابهار استقرار یافته است و بنابراین به لحاظ تقسیمات سیاسی بر محدوده جدید شهرستان چابهار انطباق دارد. شهرستان چابهار به عنوان یکی از ۱۴ شهرستان استان سیستان و بلوچستان محسوب می‌گردد که بر اساس اطلاعات سالنامه ۱۳۸۷ استان، با ۱۳/۱۶۲ کیلومتر مربع وسعت (۷ درصد از مساحت استان) در منتهی‌الیه جنوب شرقی استان مذکور و کشور ایران و در جوار دریای عمان واقع شده است. منطقه چابهار به دلایل جغرافیایی، سیاسی، اقتصادی و حتی فرهنگی دارای ماهیتی استراتژیک برای تحرک و توسعه نیمه شرقی کشور و در نتیجه کل ایران، برای کشورهای هم‌جوار در منطقه و حتی برای ارتباطات اقتصادی جهانی است. هدف اصلی این مقاله عبارت است از برنامه‌ریزی و سازماندهی سیاسی، امنیتی و اقتصادی فضا در منطقه مکران در راستای ارائه‌ی یک مدل راهبردی برای مناطق ایران؛ مطالعه‌ی موردی چابهار. سؤال اصلی این مقاله این است که برنامه‌ریزی و سازماندهی سیاسی، امنیتی و اقتصادی فضا در منطقه مکران بایستی دارای چه ویژگی‌ها و مختصاتی باشد که بتوان از آن به عنوان مدلی برای همه مناطق این منطقه و از جمله چابهار بهره گرفت؟ علاوه بر این سؤال اصلی سایر سؤالات فرعی این مقاله عبارت‌اند از: سازماندهی فضا دارای چه تاریخچه‌ای است؟ چه نظریاتی در خصوص سازماندهی فضا ارائه گردیده است؟ این مقاله با استفاده از مدل سوآت به منظور دسته‌بندی عوامل سیاسی، امنیتی و اقتصادی درونی و بیرونی مهم و اثرگذار در

برنامه‌ریزی و سازماندهی فضا در منطقه مکران و شناسایی توانایی‌ها، کاستی‌ها، فرصت‌ها و تهدیدات چابهار در راستای ارائه‌ی یک مدل راهبردی برای مناطق ایران انجام شده است و برای سنجش وزن سنج‌ها از فرآیند تحلیل سلسله مراتبی (AHP) استفاده شده است.

رویکرد نظری

در یک تقسیم‌بندی کلی می‌توان با توجه به مفاهیم رایج، دو نوع نگرش را در سازماندهی فضایی از یکدیگر باز شناخت: نگرش اول؛ توزیع اولیه جغرافیایی با به اصطلاح یک سازماندهی ساده فضایی است که دو نکته عمده را مطرح می‌سازد: نکته اول؛ توزیع جغرافیایی بر اساس توزیع جمعیت و نکته دوم؛ مفهوم بهترین نوع توزیع متناسب با هزینه و فایده اجتماعی آن. در این صورت منظور از آمایش رسیدن به بهترین توزیع جهت فعالیت خواهد بود. نگرش دوم؛ که بر اساس مفاهیم جدید ارائه شده است، آمایش سرزمین را یک سازماندهی فضایی ساده فراتر برده و آن را شامل سازماندهی اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، زیست‌محیطی به منظور تحقق آینده‌ای مطلوب پیشنهاد می‌نماید (حسین خان قندهاری، ۱۳۸۸: ۱۴). همان‌طور که ملاحظه می‌شود وجه مشترک در هر دو نگرش آن است که برنامه‌ریزی‌های اقتصادی - اجتماعی باید به همراه برنامه‌ریزی فضایی صورت گیرد تا پدیده عدم تعادل فضایی بروز نکند. به همین دلیل در ادبیات برنامه‌ریزی اغلب از برنامه‌ریزی فضایی به عنوان مکمل برنامه‌ریزی منطقه‌ای^۱ یاد می‌شود با این تفاوت که از دیدگاه نظری، فضا یک نظام (سیستم) باز و پویا است و بر خلاف منطقه دارای حد و مرزی نیست؛ بنابراین برنامه‌ریزی فضایی تلاشی است در جهت تعیین و تخصیص منابع به بخش مکان‌ها و مناطق، به نحوی که سرمایه‌گذاری بخشی، بیشترین منافع اجتماعی را داشته باشد، فعالیت‌های تولیدی و امکانات منطقه در دسترس تمام افراد نیازمند آن‌ها قرار گیرد و تفاوت سطوح درآمد را کاهش دهد و نوعی ساختار فضایی را ایجاد کند که یارای تحقق برنامه‌های توسعه منطقه‌ای باشد (همان، ۱۳۸۸: ۱۴). در جغرافیا و آمایش سرزمین، سه عنصر اساسی وجود دارند که زمینه‌های اصلی هستند و عبارت‌اند از: انسان، فضا و فعالیت.

الف- سامان‌دهی سازمان فضایی، به عنوان یکی از اهداف آمایش سرزمین، در گرو شناخت و وقوف کامل بر آرایش فضایی پدیده‌هاست. به عبارت دیگر، بررسی نحوه‌ی پراکنش پدیده‌ها و سازوکارهای حاکم بر آن‌ها به منظور سامان‌دهی بهینه‌ی سازمان فضایی، از جمله مباحث مهم در آمایش سرزمین است که در جغرافیا به عنوان مکتب

^۱ Regional Planning

سازمان فضای زندگی نقش اساسی دارد. بر همین پایه، برخی از جغرافی‌دانان جغرافیا را علم پراکندگی می‌نامند.

(ب) - آمایش سرزمین نوعی برنامه‌ریزی فیزیکی بلند مدت است که بر استفاده‌ی بهینه از سرزمین به منظور اسقرار و استمرار فعالیت‌ها، تأکید می‌کند. با توجه به این که مطالعه‌ی زمین و نوع تخصیص آن به کاربری‌ها، در حیطه‌ی علم جغرافیاست، می‌توان به ارتباط بسیار نزدیک مطالعات آمایش و جغرافیا پی برد. فریدمن^۱ در این مورد می‌نویسد: برنامه‌ریزی اساساً جغرافیای کاربردی است که منظور از این تغییر، آن بخش از برنامه‌ریزی است که مستقیماً با فضای جغرافیایی سروکار دارد.

(ج) - آمایش سرزمین یا برنامه‌ریزی فیزیکی (با دیدگاه کلی‌نگر به بخش‌های متفاوت) سعی دارد با تأکید بر شرایط مکانی، بستر مناسبی برای توفیق هرچه بیشتر طرح‌ها و برنامه‌هایی که در نظام بخشی ارائه می‌شوند، آماده سازد. با توجه به این موضوع که سنت کل‌نگری در جغرافیا، به منظور موفقیت هر نوع برنامه‌ریزی در ارتباط با مکان (فضا) ضروری تشخیص داده می‌شود، می‌توان به وحدت نگرش جغرافیا و طرح و برنامه‌ی کالبدی پی برد (مهدوی و عزمی، ۱۳۸۸: ۲۵). (ه) - منطقه‌بندی کاربری اراضی به منظور استقرار انواع فعالیت، از جمله اهداف طرح‌های آمایش در سطح ناحیه‌ای است. با توجه به این موضوع که هدف جغرافیای کاربری در زمینه‌ی برنامه‌ریزی در سطوح ناحیه‌ای، تعادل‌بخشی به فعالیت‌های کشاورزی، صنعت و خدمات با توجه به بنیان‌های جغرافیایی (سازمان‌دهی به نظام فعالیت) است، می‌توان پیوند تنگاتنگ تفکر آمایشی و جغرافیای کاربردی را بهتر شناسایی و درک کرد. (و) - هدف از تنظیم رابطه‌ی بین انسان و فضا در مطالعات آمایشی و فعالیت‌های انسان در فضا، تحقق توسعه‌ی پایدار یا به عبارت دیگر، سرزمین آرایبی است و در واقع اساس کار جغرافیای کاربردی، تحقق این هدف است. در واقع آمایش سرزمین می‌کوشد از طریق تنظیم رابطه‌ی انسان با محیط، توسعه‌ی درخور و پایداری را به وجود آورد. بدیهی است که ایجاد هماهنگی بین انسان و محیط، به شناخت توان‌های اکولوژیک و ارزیابی آن‌ها نیاز دارد تا بتوان ضمن تعیین انواع کاربری‌های مناسب، مطلوب‌ترین آن‌ها را در نظر گرفت. در هر حال، موضوع انکارناپذیر، رابطه‌ی بسیار تنگاتنگ جغرافیا و آمایش سرزمین است. به عبارت دیگر می‌توان گفت که جغرافیا آمایشی‌ترین علوم و آمایش سرزمین، جغرافیای‌ترین نوع برنامه‌ریزی است. آنچه جغرافیا به عنوان یک علم به توضیح آن می‌پردازد، آمایش به عنوان مجموعه‌ای از فنون و

^۱ . Friedman

هنرهاست که می‌کوشد آنها را عملی سازد. جغرافیا توضیح می‌دهد و آمایش تغییر. جغرافیا تبیین می‌کند و آمایش طراحی. جغرافی‌دانان آمایش سرزمین را بهره‌برداری از زمین و منابع آن از دیدگاه جغرافیای کاربردی یا برنامه‌ریزی تعریف کرده‌اند. در واقع مطالعه‌ی آمایش سرزمین، نظم‌نویسی از سازماندهی منابع طبیعی و فعالیت‌های انسانی را بر پهنه‌ی سرزمین مهیا می‌سازد و به سازماندهی منطقی و معتدل فضای موجود حیاتی برای هرگونه تجمع انسانی می‌پردازد. در این‌جاست که در مطالعات آمایش از تکنیک‌های برنامه‌ریزی فضایی استفاده می‌شود (همان، ۱۳۸۸: ۲۵).

محیط‌شناسی

مکران، مکران یا مکوران^۱، از نظر تاریخی سرزمینی ساحلی در جنوب شرقی ایران و جنوب غربی پاکستان است که در طول خلیج عمان از رأس‌الکوه در غرب جاسک تا لاس بلا در جنوب غربی ایالت بلوچستان پاکستان گسترده است. در بعضی منابع اروپایی قرن‌های ۱۶ تا ۱۸ از ایالت مکران نام برده شده است. در دوره‌های مختلف تاریخی این منطقه خودمختار و تحت اداره خوانین محلی بوده است که گاهی خود را رعایای دولت ایران می‌نامیدند. امپراتوری بریتانیا در قرن هجده این منطقه را جزو هند و مستعمره بریتانیا نمود. امروزه در هند و در پاکستان شهرهایی بنام مکران وجود دارد. مکران در دوره‌های مختلف تاریخی بخشی از قلمرو ایران بوده است (معتمد و غریب رضا، ۱۳۸۷: ۸۸).



نقشه شماره ۱- منطقه مکران و چابهار

منبع: (یافته‌های پژوهش)

¹. Makran is a semi-desert coastal strip in Balochistan, in Pakistan and Iran, along the coast of the Persian Gulf and the Gulf of Oman

مکران در نوشته‌های مسالک و ممالک و التقویم اقلیم دوم و از کرمان تا رود مهران (ایندوس) نامیده شده است. (سفرنامه مارکوپولو^۱ نیز مکران را شرح داده است.) در بعضی اسناد و نقشه‌های تاریخی اروپایی و بعضی نوشته‌های عربی دریای عرب امروزی نیز بحر مکران بیان شده است (همان، ۱۳۸۷: ۸۸). شهرستان چابهار با ۱۶۰ هزار نفر جمعیت در منتهی‌الیه جنوب شرقی کشور، در کنار دریای عمان و اقیانوس هند قرار دارد و تنها شهر بندری ایران است که به آب‌های اقیانوسی متصل است. شهرستان چابهار دارای سه شهر چابهار، کنارک و نگور است. اقتصاد مردم چابهار مبتنی بر صیادی و کشاورزی است و در دهه اخیر با تأسیس منطقه آزاد چابهار که یکی از چند منطقه آزاد اقتصادی کشور است، بسیاری از سرمایه‌گذاران خارجی در آنجا کارگاه و کارخانه تأسیس کرده‌اند. شهر چابهار به دلیل مجاورت با فرودگاه بین‌المللی کنارک، از موقعیت مناسبی برای سفرهای هوایی برخوردار است (کرد، ۱۳۹۵: ۴۳). منطقه آزاد چابهار^۲ با مساحت ۱۴ هزار هکتار در منتهی‌الیه جنوب شرقی ایران در ۲۵ درجه و ۲۰ دقیقه عرض شمالی و ۶۰ درجه و ۲۷ دقیقه طول شرقی در شرق خلیج چابهار و در کنار آب‌های دریای عمان قرار دارد (پرتوی، ۱۳۸۵: ۱۷). شهرستان چابهار با مساحتی حدود ۱۷۱۵۵ کیلومتر مربع در منتهی‌الیه جنوب شرقی ایران در کنار آب‌های گرم دریای عمان و اقیانوس هند قرار گرفته است. این شهرستان از جانب شمال به شهرستان‌های ایرانشهر و نیکشهر و از جنوب به دریای عمان و از شرق به پاکستان و از غرب به استان‌های کرمان و هرمزگان محدود است. بندر چابهار با وسعتی بالغ بر ۱۱ کیلومتر مربع در ارتفاع ۷ متر از سطح دریا قرار گرفته است و در ۶۰ درجه و ۳۷ دقیقه طول شرقی و ۲۵ درجه و ۱۷ دقیقه عرض شمالی قرار دارد. فاصله هوایی شهرستان چابهار تا تهران ۱۴۵۶ کیلومتر و فاصله زمینی از طریق جاده ایرانشهر- کرمان ۱۹۶۱ کیلومتر است. فاصله بندر چابهار تا مرکز استان ۷۳۸ کیلومتر است. این شهرستان حدوداً دارای ۳۰۰ کیلومتر مرز آبی در دریای عمان است. بندر چابهار هم‌عرض جغرافیایی بندر میامی در شبه‌جزیره فلوریدای آمریکا^۳ است و دارای شرایط آب و هوایی کاملاً همانند بندر میامی است. چابهار در ۲۲۸۶ کیلومتری تهران قرار گرفته است. فاصله آن تا زاهدان ۷۲۱ کیلومتر و تا بندر کراچی ۹۰۰ کیلومتر است. خلیج چابهار با بریدگی طبیعی و

1 . The Travels of Marco Polo

2 . Chabahar Free Zone

3 . Florida

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

تحلیل سوات منطقه مکران و چابهار

جدول شماره ۱- تحلیل سوات منطقه مکران و چابهار

تهدیدها(بیرونی)	فرصت‌ها(بیرونی)
<p>۱T= بحران خیز بودن منطقه خلیج فارس و دریای عمان</p> <p>۲T= تنش‌های فیمابین ایران و کشورهای عرب منطقه</p> <p>۳T= حضور نیروهای فرامنطقه‌ای در آب‌های خلیج فارس</p> <p>۴T= وجود ناوها و پایگاه‌های نظامی امریکا در منطقه</p> <p>۵T= قاچاق گسترده کالا از مبادی بیرونی به این منطقه</p> <p>۶T= موقعیت نظامی منطقه به دلیل نزدیکی به تنگه هرمز و افغانستان</p> <p>۷T= تنش‌های بین ایران و جامعه بین الملل و تحریم‌های گسترده غرب و همراهی کشورهای منطقه</p> <p>۸T= ناامنی دو کشور افغانستان و پاکستان و حملات تروریستی</p>	<p>۱O= معرفی منطقه چابهار به عنوان منطقه آزاد</p> <p>۲O= فرصت جذب گردشگر و رونق صنعت جهانگردی</p> <p>۳O= فرصت اشتغال به منظور توسعه و رونق مبادلات تجاری آبیان و محصولات وابسته به دریا</p> <p>۴O= فرصت مناسب جهت توسعه امکانات و فعالیت‌های علوم دریایی</p> <p>۵O= نزدیک بودن با کشورهای عربی و فرصت مناسب جهت مبادلات به منظور توسعه و پیشرفت</p> <p>۶O= مرزی بودن یا هم مرز بودن با کشورهای نظیر پاکستان به منظور توسعه واردات و صادرات</p> <p>۷O= نزدیک بودن با مناطق توریست پذیر کشور از جمله جزیره قشم و بندرعباس</p> <p>۸O= قرارگرفتن در کمربند تروپیکال که نتیجه آن دریافت انرژی خورشیدی بسیار غنی است</p>
نقاط ضعف(درونی)	نقاط قوت(درونی)
<p>۱W= عدم امکانات و خدمات بهینه برای گردشگران</p> <p>۲W= کمبود آب شرب و محرومیت</p> <p>۳W= فاصله زیاد نسبت به پایتخت (تهران) و مرکز استان (زاهدان)</p> <p>۴W= مرزی بودن و بی توجهی مسئولان به توسعه صنعت گردشگری</p> <p>۵W= عدم آگاهی از ضریب تکاثری (نشست اقتصادی) که به تبع توسعه صنعت گردشگری حاصل می‌شود</p> <p>۶W= کمبود امکانات زیربنایی از جمله آزاد راه و بزرگ راه</p> <p>۷W= شرایط توپوگرافی و فاصله زیاد این محدوده نسبت به آبادی‌های دیگر</p> <p>۸W= سطح پایین توسعه نسبت به سایر استانهای کشور</p>	<p>۱S= دسترسی به آبهای آزاد به منظور ترانزیت کالا (وجود اسکله)</p> <p>۲S= وجود بازارچه مرزی</p> <p>۳S= وجود منابع غنی دریایی و آبیان و صنایع وابسته به آن</p> <p>۴S= صنایع وابسته به کشتی سازی و علوم دریایی</p> <p>۵S= بهره مندی از اقلیم مناسب (ساعات آفتابی)</p> <p>۶S= توسعه فعالیت‌های توریستی (طبیعی، انسانی، تاریخی و یادمانی)</p> <p>۷S= فراهم بودن شرایط تولید محصولات کشاورزی خاص</p> <p>۸S= وجود معادن و منابع انرژی و بادهای موسمی و تنوع حیات وحش و پرندگانی نظیر فامینگو، حواصیل، عقاب دشتی و خوتکا</p> <p>۹S= وجود مرز سیاسی</p> <p>۱۰S= سهم بالای اشتغال و ایجاد درآمد از طریق دریا و بعضاً صنایع دستی</p> <p>۱۱S= وجود تأسیسات زیر بنایی از جمله فرودگاه و گمرک</p> <p>۱۲S= نزدیکی به کشورهای عربی</p> <p>۱۳S= وجود مراکز آموزش عالی و علوم دریایی</p>

منبع: (یافته‌های پژوهش)

جدول شماره ۲- ماتریس ارزیابی عوامل داخلی (IFE)

امتیاز وزن دار	امتیاز وضع موجود (۱ تا ۴)	وزن (۰ تا ۱)	نقاط ضعف کلیدی	امتیاز وزن دار	امتیاز وضع موجود (۱ تا ۴)	وزن (۰-۱)	نقاط قوت کلیدی
۱	۲	۰/۵	۱W = عدم امکانات و خدمات بهینه برای گردشگران	۴	۴	۱	۱S = دسترسی به آبهای آزاد به منظور ترانزیت کالا (وجود اسکله)
۱	۱	۱	۲W = کمبود آب شرب و محرومیت	۱/۵	۳	۰/۵	۲S = وجود بازارچه مرزی
۲	۲	۱	۳W = فاصله زیاد نسبت به پایتخت (تهران) و مرکز استان (زاهدان)	۲/۴	۳	۰/۸	۳S = وجود منابع غنی دریایی و آبزیان و صنایع وابسته به آن
۲	۲	۱	۴W = مرزی بودن و بی توجهی مسئولان به توسعه صنعت گردشگری	۱/۵	۳	۰/۵	۴S = صنایع وابسته به کشتی سازی و علوم دریایی
۱	۱	۱	۵W = عدم آگاهی از ضریب تکاثری (نشت اقتصادی) که به تبع توسعه صنعت گردشگری حاصل می شود	۰/۹	۳	۰/۳	۵S = بهره مندی از اقلیم مناسب (ساعات آفتابی)
۱	۱	۱	۶W = کمبود امکانات زیربنایی از جمله آزاد راه و	۱/۵	۳	۰/۵	۶S = توسعه فعالیت های توریستی (طبیعی، انسانی، تاریخی و یادمانی)

۱. امتیاز ۱ - جذاب نمی باشد.

امتیاز ۲ - تا حدودی جذاب می باشد.

امتیاز ۳ - در حد قابل قبول جذاب است.

امتیاز ۴ - جذابیت بالایی دارد.

			بزرگ راه				
۱	۱	۱	شرایط =۷W توپوگرافی و فاصله زیاد این محدوده نسبت به آبادی‌های دیگر	۴	۴	۱	۷S = فراهم بودن شرایط تولید محصولات کشاورزی خاص
۱	۱	۱	۸W = سطح پایین توسعه نسبت به سایر استان‌های کشور	۴	۴	۱	۸S = وجود معادن و منابع انرژی و بادهای موسمی و تنوع حیات وحش و پرندگانی نظیر فامینگو، حواصیل، عقاب دستی و خوتکا
				۴	۴	۱	۹S = مرزی بودن
				۱	۲	۰/۵	۱۰S = سهم بالای اشتغال و ایجاد درآمد از طریق دریا و بعضاً صنایع دستی
				۴	۴	۱	۱۱S = وجود تأسیسات زیر بنایی از جمله فرودگاه و گمرک
				۴	۴	۱	۱۲S = نزدیکی به کشورهای عربی
				۲	۲	۰/۵	۱۳S = وجود مراکز آموزش عالی و علوم دریایی
۹	۱۰	۷/۵	جمع کل	۳۴	۴۳	۹	جمع کل

منبع: (یافته‌های پژوهش)

جدول شماره ۳- ماتریس‌های ارزیابی عوامل خارجی (EFE)

امتیاز وزن دار	امتیاز وضع موجود (۱ تا ۴)	وزن (۰ تا ۱)	تهدیدهای کلیدی	امتیاز وزن دار	امتیاز وضع موجود (۱ تا ۴)	وزن (۰ تا ۱)	فرصت‌های کلیدی
۱	۱	۱	T۱= بحران خیز بودن منطقه خلیج فارس و دریای عمان	۴	۴	۱	O۱= معرفی منطقه چابهار به عنوان منطقه آزاد
۲	۲	۱	T۲= تنش‌های فیما بین ایران و کشورهای عرب منطقه	۱/۵	۳	۰/۵	O۲= فرصت جذب گردشگر و رونق صنعت جهانگردی
۲	۲	۱	T۳= حضور نیروهای فرامنطقه‌ای در آب‌های خلیج فارس	۳/۲	۴	۰/۸	O۳= فرصت اشتغال به منظور توسعه و رونق مبادلات تجاری آبریزان و محصولات وابسته به دریا
۲	۲	۱	T۴= وجود ناوها و پایگاه‌های نظامی امریکا در منطقه	۳/۶	۴	۰/۹	O۴= فرصت مناسب جهت توسعه امکانات و فعالیت‌های علوم دریایی
۱	۲	۰/۵	T۵= قاچاق گسترده کالا از مبادی بیرونی به این منطقه	۳	۳	۱	O۵= نزدیک بودن با کشورهای عربی و فرصت مناسب جهت مبادلات به منظور توسعه و پیشرفت
۰/۵	۱	۰/۵	T۶= موقعیت نظامی منطقه به دلیل نزدیکی به تنگه هرمز و افغانستان	۴	۴	۱	O۶= مرزی بودن یا هم مرز بودن با کشورهای نظیر پاکستان به منظور توسعه واردات و صادرات
۱	۱	۱	T۷= تنش‌های بین ایران و جامعه بین‌الملل و تحریم‌های گسترده غرب و همراهی کشورهای منطقه	۴	۴	۱	O۷= نزدیک بودن با مناطق توریست پذیر کشور از جمله جزیره قشم و بندرعباس
			T۸= ناامنی دو کشور افغانستان و پاکستان و حملات تروریستی				O۸= قرار گرفتن در کمربند تروپیکال که نتیجه آن دریافت انرژی خورشیدی بسیار غنی است
۹/۵	۱۱	۶	جمع کل	۲۳/۳	۲۶	۶/۲	جمع کل

منبع: (یافته‌های پژوهش)

جدول شماره ۴- ماتریس برنامه‌ریزی استراتژیک کمی یا QSPM

	وزن	استراتژی WT		استراتژی ST		استراتژی WO		استراتژی SO	
		AS امتیاز جذابیت ^۱	TAS جذابیت کل	AS امتیاز جذابیت	TAS جذابیت کل	AS امتیاز جذابیت	TAS جذابیت کل	AS امتیاز جذابیت	TAS جذابیت کل
تهدیدها									
T=بحران خیز بودن منطقه خلیج فارس و دریای عمان	۱	۴	۴	۳	۳	۱	۱	۱	۱
T=تنش‌های فیما بین ایران و کشورهای عرب منطقه	۱	۱	۱	۴	۴	۱	۱	۱	۱
T=حضور نیروهای فرامنطقه‌ای در آب‌های خلیج فارس	۱	۴	۴	۴	۴	۱	۱	۱	۱
T=وجود ناوها و پایگاه‌های نظامی امریکا در منطقه	۱	۴	۴	۲	۲	۱	۱	۱	۱
T=قاچاق گسترده کالا از مبادی بیرونی به این منطقه	۰/۵	۱	۰/۵	۳	۱/۵	۱	۰/۵	۱	۰/۵

۱. امتیازهای جذابیت به صورت زیر است:

امتیاز ۱ = جذاب نمی باشد.

امتیاز ۲ = تا حدودی جذاب می باشد.

امتیاز ۳ = در حد قابل قبول جذاب است.

امتیاز ۴ = جذابیت بالایی دارد.

T=۶ موقعیت نظامی منطقه به دلیل نزدیکی به تنگه هرمز و افغانستان	۰/۵	۴	۲	۱	۰/۵	۱	۰/۵	۱	۰/۵
T=۷ تنش‌های بین ایران و جامعه بین‌الملل و تحریم‌های گسترده غرب و همراهی کشورهای منطقه	۱	۴	۴	۴	۴	۱	۱	۱	۱
T=۸ ناامنی دو کشور افغانستان و پاکستان و حملات تروریستی									
مجموع	۶	۲۲	۱۹/۵	۲۱	۱۹	۷	۶	۷	۶
فرصت‌ها									
O=۱ معرفی منطقه چابهار به عنوان منطقه آزاد	۱	۱	۰/۱۵	۱	۱	۴	۴	۴	۴
O=۲ فرصت جذب گردشگر و رونق صنعت جهانگردی	۰/۵	۱	۰/۵	۱	۰/۵	۴	۲	۴	۲
O=۳ فرصت اشتغال به منظور توسعه و	۰/۸	۱	۰/۸	۱	۰/۸	۴	۰/۳۲	۴	۰/۳۲

کمربند تروپیکال که نتیجه آن دریافت انرژی خورشیدی بسیار غنی است									
مجموع	۶/۲								
ضعفها									
$W_1 =$ عدم امکانات و خدمات بهینه برای گردشگران	۰/۵	۳	۱/۵	۱	۰/۵	۱	۰/۵	۱	۰/۵
$W_2 =$ کمبود آب شرب و محرومیت	۱	۳	۳	۱	۱	۱	۱	۱	۱
$W_3 =$ فاصله زیاد نسبت به پایتخت (تهران) و مرکز استان (زاهدان)	۱	۲	۲	۱	۱	۴	۴	۱	۱
$W_4 =$ مرزی بودن و بی توجهی مسئولان به توسعه صنعت گردشگری	۱	۳	۳	۱	۱	۴	۴	۱	۱
$W_5 =$ عدم آگاهی از ضریب تکاثری (نشت اقتصادی) که به تبع توسعه	۱	۲	۲	۱	۱	۴	۴	۱	۱

صنعت گردشگری حاصل می‌شود									
$W=۶$ کمبود امکانات زیربنایی از جمله آزاد راه و بزرگ راه	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱	۱
$W=۷$ شرایط توپوگرافی و فاصله زیاد این محدوده نسبت به آبادی‌های دیگر	۱	۲	۲	۱	۱	۴	۴	۱	۱
$W=۸$ سطح پایین توسعه نسبت به سایر استان‌های کشور	۱	۴	۴	۱	۱	۴	۴	۱	۱
مجموع	۷/۵								
قوت‌ها									
$S=۱$ دسترسی به آبهای آزاد به منظور ترازیت کالا (وجود اسکله)	۱	۱	۱	۴	۴	۱	۱	۴	۴
$S=۲$ وجود بازارچه مرزی	۰/۵	۱	۰/۵	۴	۰/۲۰	۱	۱	۴	۰/۲۰
$S=۳$ وجود منابع غنی دریایی و آبزیان و صنایع وابسته به آن	۰/۸	۱	۰/۵	۴	۰/۳۲	۱	۱	۴	۰/۳۲
$S=۴$ صنایع	۰/۵	۱	۰/۵	۴	۰/۲۰	۱	۰/۵	۴	۰/۲۰

وابسته به کشتی سازی و علوم دریایی									
S _۵ = بهره‌مندی از اقلیم مناسب (ساعات آفتابی)	۰/۳	۱	۰/۳	۴	۰/۱۲	۱	۰/۳	۴	۰/۱۲
S _۶ = توسعه فعالیت‌های توریستی(-) طبیعی، انسانی، تاریخی و یادمانی)	۰/۵	۱	۰/۵	۴	۰/۲۰	۱	۰/۵	۴	۰/۲۰
S _۷ = فراهم بودن شرایط تولید محصولات کشاورزی خاص	۱	۱	۱	۴	۴	۱	۱	۴	۴
S _۸ = وجود معادن و منابع انرژی و بادهای موسمی و تنوع حیات وحش و پرنده‌گانی نظیر فامینگو، حواصیل، عقاب دشتی و خوتکا	۰/۵	۱	۰/۵	۴	۴	۱	۱	۴	۴
S _۹ = وجود مرز سیاسی	۱	۱	۱	۴	۴	۱	۱	۴	۴
S _{۱۰} = سهم بالای اشتغال و ایجاد درآمد از	۰/۵	۱	۰/۵	۴	۴	۱	۱	۴	۴

طریق دریا و بعضاً صنایع دستی									
S ₁₁ = وجود تأسیسات زیر بنایی از جمله فرودگاه و گمرک	۱	۱	۱	۴	۴	۱	۱	۴	۴
S ₁₂ = نزدیکی به کشورهای عربی	۰/۵	۱	۰/۵	۴	۴	۱	۱	۴	۴
S ₁₃ = وجود مراکز آموزش عالی و علوم دریایی	۱	۱	۱	۴	۴	۱	۱	۴	۴
مجموع	۴/۶								
جمع TAS									

منبع: (یافته‌های پژوهش)

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

جدول شماره ۵-سنجش وزن سنجه‌ها^۱ با استفاده از AHP

قوت اساسی	قوت	ضعف	ضعف اساسی	وزن (۱ تا ۴) ^۲	ضریب (۰ تا ۱) ^۲		عوامل داخلی
			*	۴	۱	W _۱ =عدم امکانات و خدمات بهینه برای گردشگران	
			*	۴	۱	W _۲ =کمبود آب شرب و محرومیت	
		*		۳	۰/۵	W _۳ =فاصله زیاد نسبت به پایتخت (تهران) و مرکز استان (زاهدان)	
			*	۳	۱	W _۴ =مرزی بودن و بی توجهی مسئولان به توسعه صنعت گردشگری	
		*		۳	۰/۵	W _۵ =عدم آگاهی از ضریب تکاثری (نشت اقتصادی) که به تبع توسعه صنعت گردشگری حاصل می‌شود	
		*		۲	۰/۷	W _۶ =کمبود امکانات زیربنایی از جمله آزاد راه و بزرگ راه	
			*	۳	۱	W _۷ =شرایط توپوگرافی و فاصله زیاد این محدوده نسبت به آبادی‌های دیگر	
						W _۸ =سطح پایین توسعه نسبت به سایر استانهای کشور	
*				۴	۱	S _۱ =دسترسی به آبهای آزاد به منظور ترانزیت کالا (وجود اسکله)	
	*			۳	۰/۵	S _۲ =وجود بازارچه مرزی	
*				۴	۱	S _۳ =وجود منابع غنی دریایی و آبریزان و صنایع وابسته به آن	
*				۴	۱	S _۴ =صنایع وابسته به کشتی سازی و علوم دریایی	
	*			۲	۰/۵	S _۵ =بهره مندی از اقلیم مناسب (ساعات)	

۱. برای تعیین نمره نهایی هر عامل، ضریب هر عامل را در نمره آن ضریب کنیم.

مجموع نمره‌های نهایی هر عامل را محاسبه کنیم تا نمره نهایی آن مشخص شود.

اگر میانگین آن‌ها کمتر از ۲/۵ باشد یعنی از نظر عوامل داخلی دچار ضعف بوده و اگر نمره میانگین بیشتر از ۲/۵ باشد دارای قوت است.

۲. عدد صفر (بدون اهمیت) تا یک (بسیار مهم)

۳. نمره ۱ نشان دهنده ضعف اساسی، نمره ۲ ضعف کم، نمره ۳ بیانگر نقطه قوت و نمره ۴ نیز نشان دهنده قوت بسیار

بالا.

						آفتابی)	
	*		۲	۰/۵	S۶= توسعه فعالیت‌های توریستی (-) طبیعی، انسانی، تاریخی و یادمانی)		
	*		۴	۱	S۷= فراهم بودن شرایط تولید محصولات کشاورزی خاص		
					S۸= وجود معادن و منابع انرژی و بادهای موسمی و تنوع حیات وحش و پرندگانی نظیر فامینگو، حواصیل، عقاب دشتی و خوتکا		
	*		۴	۱	O۱= معرفی منطقه چابهار به عنوان منطقه آزاد		
	*		۳	۰/۵	O۲= فرصت جذب گردشگر و رونق صنعت جهانگردی		
	*		۴	۱	O۳= فرصت اشتغال به منظور توسعه و رونق مبادلات تجاری آبزیان و محصولات وابسته به دریا		
	*		۴	۱	O۴= فرصت مناسب جهت توسعه امکانات و فعالیت‌های علوم دریایی		
	*		۴	۱	O۵= نزدیک بودن با کشورهای عربی و فرصت مناسب جهت مبادلات به منظور توسعه و پیشرفت		
	*		۲	۰/۵	O۶= مرزی بودن یا هم مرز بودن با کشورهایی نظیر پاکستان به منظور توسعه واردات و صادرات		عوامل خارجی
	*		۴	۱	O۷= نزدیک بودن با مناطق توریست پذیر کشور از جمله جزیره قشم و بندرعباس		
					O۸= فرارگرفتن در کمربند تروپیکال که نتیجه آن دریافت انرژی خورشیدی بسیار غنی است		
		*	۴	۱	T۱= بحران خیز بودن منطقه خلیج فارس و دریای عمان		
		*	۴	۰/۵	T۲= تنش‌های فیما بین ایران و کشورهای عرب منطقه		
		*	۳	۱	T۳= حضور نیروهای فرامنطقه‌ای در		

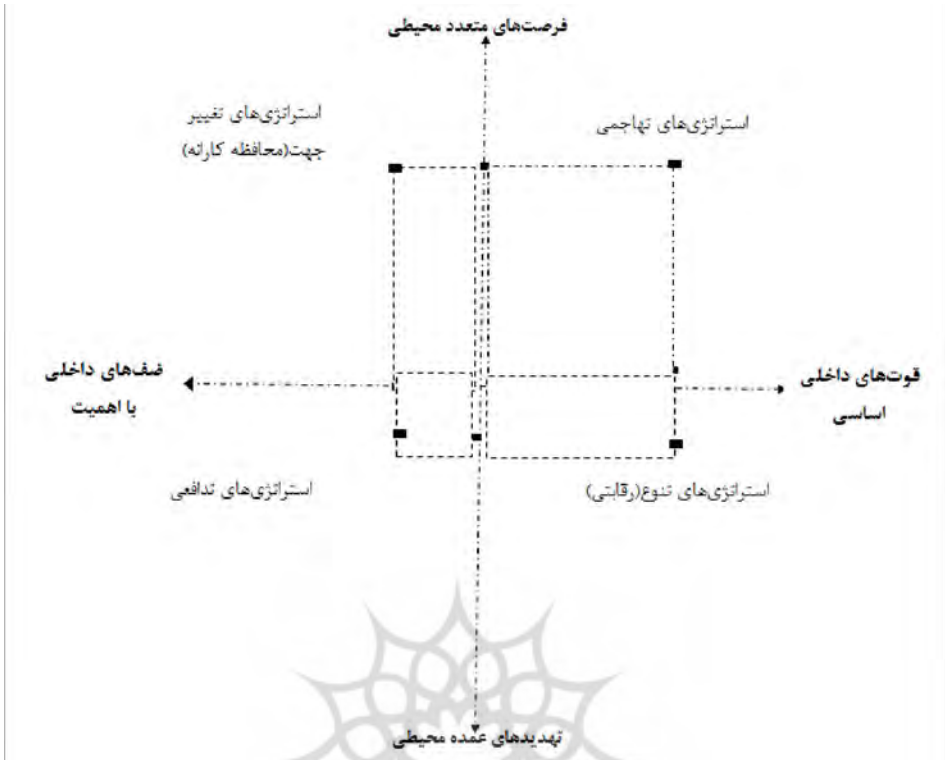
					آب‌های خلیج فارس
		*	۲	۰/۵	T _۴ = وجود ناوها و پایگاه‌های نظامی امریکا در منطقه
		*	۲	۱	T _۵ = قاچاق گسترده کالا از مبادی بیرونی به این منطقه
		*	۴	۱	T _۶ = موقعیت نظامی منطقه به دلیل نزدیکی به تنگه هرمز و افغانستان
		*	۴	۱	T _۷ = تنش‌های بین ایران و جامعه بین‌الملل و تحریم‌های گسترده غرب و همراهی کشورهای منطقه
		*	۴	۱	T _۸ = ناامنی دو کشور افغانستان و پاکستان و حملات تروریستی

منبع: (یافته‌های پژوهش)

جدول شماره ۶- ماتریس SWOT

ضعف‌ها W	قوت‌ها S	ماتریس SWOT برنامه‌ریزی و سازمان‌دهی سیاسی، امنیتی و اقتصادی فضا در منطقه مکران و چابهار
WO ₁ = استفاده از موقعیت ارتباطاتی و مواصلاتی جزیره برای توسعه اقتصادی و صنعتی در منطقه مکران و چابهار	SO ₁ = برنامه‌ریزی برای گسترش گردشگری ساحلی و طبیعی و فرهنگی در منطقه مکران و چابهار SO ₂ = بهره‌گیری از توان شرکت‌های خارجی برای توسعه صنعتی و اشتغالزایی در منطقه مکران و چابهار و همکاری تجاری و اقتصادی با کشورهای همسایه	فرصت‌ها O
WT ₁ = افزایش انسجام و وحدت ملی در جزیره و تقویت موقعیت دفاعی در منطقه مکران و چابهار	ST ₁ = همکاری اقتصادی و ارائه تسهیلات اقتصادی و گردشگری به گردشگران منطقه‌ای و نیز شرکت‌های منطقه‌ای و بین‌المللی	تهدیدها T

منبع: (یافته‌های پژوهش)



نمودار شماره ۱- الگوی ارزیابی و انتخاب استراتژی

با توجه به نمودار فوق بهترین استراتژی‌ها برای مدیریت و برنامه‌ریزی فضای سیاسی، امنیتی و اقتصادی در منطقه مکران و چابهار به ترتیب امتیاز عبارت اند از:

۱- استراتژی‌های تدافعی (WT)

اولین و بهترین استراتژی مطلوب برای مدیریت و برنامه‌ریزی فضای سیاسی، امنیتی و اقتصادی در منطقه مکران و چابهار استراتژی‌های تدافعی است. هدف از این استراتژی، کم کردن نقاط ضعف داخلی و پرهیز از تهدیدات ناشی از محیط خارجی است. این راهبرد مربوط به وضعیت خارجی منطقه مکران و چابهار است و نقاط مثبت (فرصت‌های) آن را در ارتباط با بیرون ارزیابی می‌کند. این راهبرد براساس توانمندی‌های منطقه مکران و چابهار در مقابل تهدیدات بنا شده است و هدف آن افزایش توانمندی‌های موجود و کاهش تهدیدات است.

۲- استراتژی‌های رقابتی (ST)

دومین استراتژی مطلوب برای مدیریت و برنامه‌ریزی فضای سیاسی، امنیتی و اقتصادی در منطقه مکران و چابهار استراتژی‌های رقابتی است. در این استراتژی هدف مدیریت و برنامه‌ریزی فضای سیاسی، امنیتی و اقتصادی این است که روش‌هایی استفاده شود تا با استفاده از نقاط قوت داخلی از تأثیر منفی تهدیدات خارجی جلوگیری شود و حتی سعی شود تهدیدات از بین بروند. این راهبرد مربوط به وضعیت خارجی منطقه مکران و چابهار است و نقاط منفی (تهدیدات پیش روی) آن را در ارتباط با بیرون ارزیابی می‌کند. هدف این راهبرد، کاهش تهدیدها تا حد امکان است.

۳- استراتژی‌های محافظه‌کارانه (WO)

سومین استراتژی مطلوب برای مدیریت و برنامه‌ریزی فضای سیاسی، امنیتی و اقتصادی در منطقه مکران و چابهار استراتژی‌های محافظه‌کارانه است. در این استراتژی هدف این است که از مزیت‌های موجود در فرصت‌ها برای جبران نقاط ضعف استفاده شود. این راهبرد مربوط به وضعیت داخلی منطقه مکران و چابهار است و نقاط منفی (ضعف‌های) آن را ارزیابی می‌کند.

۴- استراتژی‌های تهاجمی (SO)

با اتخاذ این استراتژی، در منطقه مکران و چابهار با تکیه بر قوت‌های داخلی، بیشترین بهره را از فرصت‌های خارجی می‌برد. این راهبرد می‌تواند یک حالت هم‌افزایی در منطقه مکران و چابهار ایجاد کند. هر منطقه‌ای که مایل است در این موقعیت قرار داشته باشد تا بتواند با بهره‌گیری از توانمندی‌ها، استفاده از فرصت‌ها را به حداکثر برساند (گردهمایی‌ها و ارائه تجارب موفق، همچنین برگزاری همایش و فرصت‌های سرمایه‌گذاری می‌تواند در این زمینه سودمند باشد).

نتیجه‌گیری

استان سیستان و بلوچستان به لحاظ وسعت از بزرگ‌ترین استان‌های کشور است. این استان از دو ناحیه‌ی سیستان و بلوچستان تشکیل یافته است که از لحاظ طبیعی با یکدیگر کاملاً متفاوت‌اند. شهرستان‌های این استان عبارت‌اند از: ایرانشهر، چابهار، خاش، زابل، زاهدان، سراوان و نیک‌شهر.

آسیب‌ها و تهدیدات احصاء شده منطقه مکران و چابهار عبارت‌اند از:

- ۱- گستردگی و عدم کنترل مرزهای شرقی کشور و وجود دو کشور بی‌ثبات در همسایگی ج.ا.ا (فضای امنیتی)
 - ۲- نفوذ سرویس‌های امنیتی منطقه‌ای و بین‌المللی در تحریک اقلیت‌گرایی قومی و مذهبی و در به‌کارگیری گروه‌های سیاسی مخالف نظام (فضای امنیتی)
 - ۳- حضور و نفوذ قدرت‌های منطقه‌ای و بین‌المللی - آمریکا و ناتو در حاشیه مرز (فضای امنیتی)
 - ۴- گسترش سلطه طالبان و ترویج تفکر سلفی‌گری در رشد و هدایت رفتارها و جریان‌های افراطی (فضای امنیتی)
 - ۵- مهاجرت غیر قانونی اتباع بیگانه و ارتکاب ۲۴ درصد جرائم در استان (امنیتی)
 - ۶- قاچاق سلاح و مهمات و استفاده از سلاح‌های غیرمجاز (امنیتی)
 - ۷- جغرافیای انسانی و نرخ بالای رشد جمعیت و تراکم نسبی استان (فضای سیاسی)
 - ۸- فقدان یک استراتژی مدون و عدم اجماع نظر مسئولین در اتخاذ تصمیمات سیاسی (سیاسی)
 - ۹- اشرار و قاچاق مواد مخدر و ساماندهی خانواده محکومین و معدومین (سیاسی)
 - ۱۰- جغرافیای گسترده و اقلیم خشک ایران و وجود خلاءهای امنیتی (سیاسی)
 - ۱۱- فقر فرهنگی و بی‌سوادی و نرخ بالای بیکاری (اجتماعی)
 - ۱۲- قاچاق کالا و تأثیر آن در امنیت اقتصادی کشور (اجتماعی)
- بر اساس مدل ارائه شده هر پدیده در استان سیستان و بلوچستان می‌تواند در یکی از سه فضای اجتماعی (مقطع تکوین)، فضای سیاسی (مقطع ظهور) و فضای امنیتی (مقطع تأثیر) مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار گیرد. نگارنده معتقد است مدل تحلیلی فرآیند تبدیل یک پدیده اجتماعی به بحران مراحل مختلفی را طی می‌کند که در سیر تکوینی آن ساختارهای سیاسی احصاء شده بر امنیت استان سیستان و بلوچستان تأثیرگذار هستند و می‌توان سطح هر پدیده اجتماعی شده را در فضای سیاسی و سپس در فضای امنیتی درجه‌بندی کرد. در مقابل و برای برخورد با تهدیدات بارور شده، باید سیر نزولی تهدیدات را مدیریت کرد. در این روند، مدیران بحران‌ها و تهدیدات باید حداکثر تلاش خود را در این به کار گیرند که یک تهدید یا بحران امنیتی را با تدبیر مشخص به سطح سیاسی تقلیل دهند و سپس با فراهم سازی شرایط و زمینه‌ها، مسأله سیاسی را به سطح یک پدیده اجتماعی تنزل دهند. در این رابطه می‌تواند سیکل یک تهدید خارجی را در مورد تهدید امنیتی مورد استفاده قرار داد.

فرماندهان و مدیران بحران‌های امنیتی می‌توانند با اتخاذ تدابیر امنیتی، سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی سطح یک بحران را به تدریج از عالی‌ترین سطح (بحران امنیتی) با نازل‌ترین سطح (پدیده اجتماعی) تقلیل دهند. نکته قابل تأمل و تعمق تدریجی بودن این روند است. از نظر ویژگی‌های اقلیمی، این استان منطقه‌ای بیابانی و نیمه‌بیابانی محسوب می‌شود. وجود سیستم‌های پرفشار جوی شبه‌حاره‌ای، عمده‌ترین عامل خشکی است و شدت تابش خورشید و زاویه‌ی آن، ناحیه‌ای صحرائی را پدیدار ساخته است که مانع ریزش‌های جوی سیستم‌های غربی یا شمال غربی کشور در تابستان می‌شود. اختلاف دمای ۵۰ درجه بین نقاط متفاوت در طول سال، تبخیر زیاد، بارش کم و نامنظم از نظر زمانی و مکانی، تنوع منابع آب و نیز حجم آن‌ها را در استان به حداقل ممکن رسانده است. از میانگین ۱۱۲ میلی‌متر بارندگی سالانه‌ی استان، ۷۸ میلی‌متر آن به دلیل تبخیر واقعی ناشی از دمای بالا، خارج از دسترس قرار می‌گیرد و فقط ۳۴ میلی‌متر آن به صورت آب‌های سطحی جاری می‌شود و یا در زمین نفوذ می‌کند. استان سیستان و بلوچستان، به خاطر داشتن موقعیت حاشیه‌ای، چه در سازمان سیاسی و فضایی کشور و چه در داخل منطقه، شرایط خاصی را متحمل شده است که بیشتر منعکس‌کننده‌ی شاخص‌های منفی است تا مثبت. انزوای جغرافیایی منطقه بلوچستان، اعم از بلوچستان ایران و پاکستان، این واحد جغرافیایی را به یکی از مناطق توسعه نیافته‌ی جنوب و جنوب غربی آسیا تبدیل کرده است. هم بلوچستان پاکستان عقب‌افتاده‌ترین و دورافتاده‌ترین واحد سیاسی-فضایی در پاکستان است و هم بلوچستان ایران از چنین موقعیتی برخوردار است و هر دو، هم در سطح ملی محدودیت دارند و هم در سطح منطقه‌ای.

اگرچه در بیشتر نقاط استان، تابستان‌های طولانی و بسیار گرم باعث محدود شدن فعالیت‌ها می‌شود، اما از سوی دیگر اعتدال هوا در زمستان‌ها، شرایط مناسبی را برای کاشت محصولات گرمسیری و سودآور، مانند موز، آناناس، نارگیل، پاپایا، محصولات نوبرانه و صادراتی فراهم می‌آورد. علاوه بر این، امکان برداشت دوبار محصول در سال نیز مهیاست. این استان به دلیل گستردگی، تنوع اقلیم، تنوع طبیعی، گذشته‌ی تاریخی چند هزار ساله و موقعیت خاص جغرافیایی، جاذبه‌های گردشگری فراوانی دارد. در کتاب عملیات قشون در بلوچستان در سال ۱۳۰۷، در مورد وضعیت جغرافیایی بلوچستان چنین آمده است: با این‌که در بادی امر چنین به نظر می‌رسد که بلوچ‌ها از نقطه نظر جغرافیایی به مناسبت مجاورت دریا و همسایگی با بلوچستان انگلیس، از حیث صنعت و تجارت باید بر نقاط دیگری که در دریا دسترسی نداشته و راه آزاد برای توسعه تجارت ندارند، برتری و

مزیت داشته باشد، بالعکس، به واسطه‌ی عدم مراوده و ارتباط کامل با سایر ایالات مملکت و خارجه، هنوز از نعمت تمدن محروم مانده‌اند. سازمان فضایی ارتباطی کشور ما به گونه‌ای سازماندهی شده است که جهت کلی جابه‌جایی کالاها و مواد به سوی خلیج فارس است و از آن جا از طریق تنگه‌ی هرمز وارد شبکه‌ی جهان می‌شود. تنگه‌ی هرمز نقطه‌ی آسیب‌پذیر ملی ماست. ایران وابسته‌ترین کشور به تنگه‌ی هرمز و همچنین آسیب‌پذیرترین کشور نسبت به تنگه‌ی هرمز است. برای این‌که بتوانیم اقتصاد کشور را در بخش حمل‌ونقل و ورود و خروج کالا و نفت، از وابستگی به تنگه‌ی هرمز نجات دهیم، ناچاریم به جنوب شرقی کشور متوجه شویم و ساختار فضایی - ارتباطی کشور را به جای شمالی-جنوبی، شمال غربی-جنوب شرقی قرار دهیم. بلوچستان می‌تواند این نقش را در سطح ملی بازی کند.

چابهار در بلوچستان، بر خلاف محدودیت‌های بنادر واقع در خلیج فارس، به دلیل مسدود شدن احتمالی تنگه هرمز در مواقع بحرانی، از آزادی عمل کامل برای برقراری ارتباط با کشورهای جهان برخوردار است.

نقش دیگری که بلوچستان در سطح ملی می‌تواند ایفا کند، نقش دسترسی کشور به آب‌های آزاد اقیانوس هند است. این فضای جغرافیایی پویا در عرصه‌های مختلف سیاسی، اقتصادی و نظامی می‌تواند مورد توجه قرار گیرد. بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲، دسترسی کشور به فضای جغرافیایی این آب‌ها گسترش پیدا می‌کند. این منطقه هنوز تعریف نشده است و مرزهای آبی ما بر اساس کنوانسیون جدید با همسایگان مشخص نشده است. دست‌کم می‌توان ۲۰۰ تا ۳۰۰ مایل دریایی را جلو رفت. همچنین می‌توان، روی آبزیان و سایر بهره‌وری‌هایی که با فناوری از آب به دست می‌آیند، سرمایه‌گذاری کرد. می‌توان مانورهای نظامی را به جای خلیج فارس در اقیانوس هند برگزار کرد و به عنوان عضوی از خانواده‌ی اقیانوس هند، نقش‌آفرینی خوبی در نظام بین‌المللی ایفا کرد. این در واقع دیدگاه امنیتی به استان سیستان و بلوچستان را دو چندان می‌کند. جنوبی‌ترین کریدور حمل‌ونقل جهانی، از چین آغاز و پس از عبور از کشورهای شرق دور و جنوب آسیا، به چابهار در سیستان و بلوچستان ختم می‌شود. فاصله‌ی زمینی چابهار در سیستان و بلوچستان با عشق‌آباد در ترکمنستان، کوتاه‌ترین فاصله‌ی یک بندر جنوبی ایران با کشورهای آسیای میانه و افغانستان و در واقع کوتاه‌ترین مسیر ارتباطی آسیای میانه با آب‌های آزاد است. در صورت احداث راه‌آهن شمال-جنوب در نیمه‌ی شرق کشور، مسیر ترانزیتی چابهار-مشهد یک راه‌آهن حاشیه‌ای با کم‌ترین تأثیر بر ترافیک جاده‌های داخلی ایران خواهد بود.

سیستان و بلوچستان مناسب‌ترین مسیر ارتباط دنیا به‌خصوص جنوب شرق آسیا، با بازار چند صد میلیونی آسیای میانه است. اتصال راه‌آهن کرمان-زاهدان می‌تواند جنوب شرق آسیا را به قاره‌ی اروپا وصل کند. بدین ترتیب، زاهدان چهارراه ارتباط میان قاره‌ای و درون قاره‌ای می‌شود و منطقه از انزوای نجات پیدا می‌کند و وارد کریدورهای میان‌قاره‌ای و فراقاره‌ای می‌شود. انرژی خزر از طریق سیستان و بلوچستان و شرق ایران صادر می‌شود. سیستان و بلوچستان، علاوه بر امتیازات متفاوتی که ایران دارد، یک امتیاز دیگری هم دارد و آن شکل جغرافیایی منطقه است که غالباً شب آن از شمال به جنوب است. این امر سبب کاهش هزینه‌ی انتقال انرژی به وسیله‌ی لوله می‌شود. جمهوری اسلامی ایران برای مقابله با تهدیدات موجود در منطقه و کاهش آسیب‌پذیری‌های استان، چاره‌ای جز اجرای برنامه‌های توسعه‌ای در ابعاد سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی ندارد و برقراری امنیت پایدار در استان از مسیر توسعه متوازن و همه‌جانبه امکان‌پذیر است و نیروهای امنیتی و نظامی باید زمینه‌ها و شرایط این اقدام استراتژیک را فراهم کنند. دستیابی به چنین جایگاهی نیازمند الزامات زیر است:

۱- دستیابی به اجماع نظر میان نخبگان فکری و ابزاری استان و کشور درباره مسائل استان

۲- تدوین راهبردهای توسعه و امنیت استان و برنامه‌های مورد نیاز آن

۳- ارتقاء کیفیت مدیریتی استان در سه سطح راهبردی، عملیاتی و تاکتیکی

۴- تشکیل اتاق فکر برای استان متشکل از نیروهایی با ظرفیت‌های زیر:

(الف)- دارای ظرفیت‌های تئوریک

(ب)- با سابقه و تجربه مدیریتی در استان

(ج)- دارای گرایش‌هایی در حوزه‌های اقتصاد، سیاست، جامعه‌شناسی، فرهنگی، نظامی، امنیتی و مدیریتی

۵- تعادل بخشی در مسائل استان و تفکیک آن‌ها پس از احصاء آسیب‌ها و تهدیدات و مدیریت آن‌ها

در استان سیستان و بلوچستان، بعد از انقلاب اسلامی و به تاسی از هدف‌های عدالت‌جویانه‌ی انقلاب، مطالعات زیادی برای بهره‌برداری از ظرفیت‌های محیطی منطقه و اولویت‌بندی فعالیت‌های اقتصادی انجام گرفته است. سیستان و بلوچستان نخستین استان کشور است که از یک سند توسعه‌ای-که به تصویب و تأیید نیز رسیده- برخوردار است. طرح توسعه‌ی محور شرق، در سال ۱۳۶۷ در «شورای عالی معماری-شهرسازی کشور» و

سپس در هیئت دولت به تصویب رسید و افق طرح، سال ۱۳۸۱ در نظر گرفته شد؛ اما متأسفانه استان پس از گذشت قریب به دو دهه از طرح مذکور، همچنان در صدر مناطق محروم و توسعه‌نیافته‌ی کشور قرار دارد. برای مثال، نوسان نرخ بی‌کاری در استان مشابه نوسان قیمت نفت در بازار جهانی شده است. به گونه‌ای که نرخ بی‌کاری در سال ۱۳۷۹ به ۲۷ درصد و در نیمه‌ی دوم سال ۱۳۸۰ به رقم بحرانی ۳۱ درصد رسیده است. در سال ۱۳۸۲، این نرخ ۲۱/۲ درصد بوده که بالاترین نرخ بی‌کاری در بین استان‌های کشور است. به نظر می‌رسد، عوامل چندی در این امر مؤثر باشند که اهم آن‌ها عبارت‌اند از:

- وجود نظام اداری متمرکز در تهران و بسط حلقه‌های تمرکز به مراکز استان‌ها
- بی‌توجهی جدی به ایجاد مشارکت همه‌جانبه و هم‌گرایی قومی در منطقه
- فقدان نگرش سیستمی در امر برنامه‌ریزی.

نظام اداری در کشور متمرکز است. این تمرکز مانع از بارور شدن پتانسیل‌های منطقه می‌شود. دلیل این امر آن است که غالباً مدیرانی که به استان گسیل می‌شوند، نیروهای غیر ماندگارند و بیش‌تر روی هدف‌های ترسیمی و آرمان مدیران مافوق متمرکز هستند و شناخت واقع‌بینانه‌ای از واقعیت‌های منطقه ندارند. در نتیجه، بیش‌تر به راه‌حل‌های کوتاه‌مدت و موقتی می‌اندیشند تا راه‌حل‌های اصولی و اساسی. از سوی دیگر، برخی مدیران گسیل شده برای سطوح بالای مدیریتی استان، به جای تقویت مشارکت همگانی در منطقه، از موزاییک قومی استان در جهت تثبیت پایه‌های مدیریتی خود استفاده می‌کنند. این امر سبب می‌شود، نخبگان گروه‌های متفاوت در سطح استان برای کسب امتیازات و مناصب مدیریتی، به مقولاتی نظیر زبان، مذهب، تیره و طایفه و در نهایت، سهم‌خواهی دامن بزنند و در نتیجه، از پیگیری مسائل و مشکلات زیربنایی و مشترک استان و بهره‌گیری از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های مهم، نظیر احداث و تکمیل خطوط ریلی ترانزیتی نیمه‌ی شمالی-جنوبی (در نیمه‌ی شرقی) و شرقی-غربی (کرمان-زاهدان)، انرژی، مسکن و... باز بمانند. در نتیجه‌ی تقویت واگرایی‌های قومی، مشارکت همه‌جانبه در مسائل گوناگون اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و امنیتی ضعیف می‌شود و میزان موفقیت طرح‌ها و برنامه‌های منطقه به حداقل ممکن کاهش می‌یابد. نکته‌ی دیگری که در ارتباط با عملکرد مدیران و طرح‌ها و برنامه‌های محرومیت‌زدایی منطقه در خور تأمل است، حاکمیت نگرش جزیره‌ای و غیر سیستمی بر این فعالیت‌هاست. بی‌گمان توسعه‌ی فعالیت‌های بازرگانی، به ویژه با تکیه بر تجارت و در یک پیوند دادوستدی بین منطقه‌ای و بین‌المللی در استان،

زمانی مفهوم واقعی به خود می‌گیرد که با احداث خط ترانزیتی چابهار-سرخس، تکمیل ظرفیت‌های تخلیه، بارگیری و ذخیره‌سازی کالا و احداث و تکمیل جاده‌های ارتباطی و ترانزیتی و نیز بهره‌برداری از پتانسیل کشاورزی منطقه و تأمین انرژی، به طور سیستمی و یکجا مورد توجه قرار گیرد. فقدان این نگرش و قرار دادن بازرگانی به جای احداث خط ریلی چابهار سرخس و فعال کردن پتانسیل ترانزیت استان، آثار مخرب و زیانباری بر بنیان‌های اقتصادی و فرهنگی منطقه داشته است.

از سوی دیگر، انزوای جغرافیایی بلوچستان را از طریق فعال کردن پتانسیل‌های منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای بلوچستان می‌توان شکست. تا این انزوا شکسته نشود، بلوچستان از عقب‌افتادگی نجات پیدا نمی‌کند. فضای جغرافیایی منزوی محکوم به عقب‌افتادگی است. اگر صدها مطالعه‌ی درون منطقه‌ای صورت گیرد تا وقتی این فضا از انزوا نجات نیابد و با فضاهای دیگر پیوند نخورد، از عقب‌افتادگی در نمی‌آید و چرخه‌ی عقب‌افتادگی در درون منطقه پایدار می‌شود. خوشبختانه، چرخش سیاسی اخیر با رویکرد عدالت محور و درک واقع‌بینانه از واقعیات اجتماعی می‌کوشد، با رفع کاستی‌های گذشته و تقویت نیروهای ماندگار، استان را به سمت توسعه‌ی متوازن و پایدار سوق دهد. استان سیستان و بلوچستان هرچند از نظر اقلیمی با محدودیت‌هایی مواجه است، اما در صورت به کارگیری تکنیک‌های جدید و تجدید نظر در بهره‌برداری سنتی و الگوی کشت، همین محدودیت‌ها فرصتی مناسب برای توسعه و پیشرفت فراروی منطقه قرار می‌دهد. به اذعان بسیاری از صاحب‌نظران، شکوفایی پتانسیل‌های ناشی از موقعیت جغرافیایی و قابلیت‌های محیطی، اساسی‌ترین راه‌حل برای خروج استان از چرخه‌ی توسعه‌نیافتگی و محرومیت است. احداث راه‌آهن چابهار-زاهدان-بیرجند-سرخس، تسریع در اتصال راه‌آهن کرمان به زاهدان و احداث و تکمیل سایر خطوط به منظور ایفای نقش ترانزیتی از جمله این ظرفیت‌هاست. با توجه به موقعیت ممتاز جغرافیایی استان از یک سو و برخی محدودیت‌های محیطی از سوی دیگر، ایفای نقش ترانزیت، نخستین قابلیت مهم و کلیدی استان در رفع عقب‌ماندگی و محرومیت منطقه است؛ اما به دلیل بار مالی برای دولت، عدم توانمندی مدیران استان در تبیین موقعیت ممتاز جغرافیایی استان با وضع موصوف در مقاله و ضعف هم‌گرایی قومی، بازرگانی به عنوان محور توسعه‌ی استان جایگزین نقش ترانزیت شده است. وضع بازرگانی استان در سال‌های پایانی برنامه‌ی سوم توسعه، عمدتاً مبتنی بر صدور کالاهای یارانه‌ای و مواد سوختی و ورود محصولات کشاورزی، محصولات مبتذل فرهنگی، لوازم صوتی و تصویری مجاز و غیر مجاز، لوازم خانگی و اسباب‌بازی، لباس، پارچه و... از مبادی رسمی و

غیر رسمی به استان و کشور است. وضعیت تخلیه، بارگیری و ترانزیت هم در چابهار در سال‌های پایانی برنامه‌ی سوم روند مناسبی نداشته است. تعداد کشتی‌های وارد شده بر حسب بنادر بازرگانی کل کشور در سال ۸۱ به بندر شهید بهشتی چابهار، نسبت به سال ۱۳۷۸ کاهش ۳۷/۲ درصدی را نشان می‌دهد. بارشش خط ترانزیتی مهم کالاهای غیر نفتی افغانستان و کشورهای آسیای میانه با کشور امارات متحده نیز به دلیل نامناسب بودن زیربنای بنادر چابهار و نبود محورهای ترانزیت و راه‌آهن متصل به این بندر، عمدتاً در سایر بنادر جنوبی کشور تخلیه و بارگیری می‌شود. بی‌تردید، روند فعلی مبادلات، مرزی، تخریب فعالیت‌های کشاورزی و صنعتی و پیامدهای ناگوار فرهنگی و اجتماعی را برای کشور ما به ارمغان می‌آورد و در مقابل، تقویت کشاورزی و اقتصاد کشورهای صادرکننده‌ی این محصولات را در پی خواهد داشت. این امر موجب تشدید بیکاری، پیدایش شغل‌های کاذب و ناامنی می‌گردد.



منابع و مأخذ:

- ۱- ابراهیم زاده، ع، و کریمی، صادق، ۱۳۸۸، مدیریت ساحلی و توسعه زیست محیطی ناحیه چابهار، فصلنامه جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی، شماره ۳۶. ۵۷ - ۷۲.
- ۲- امیری، ع، و احمدی پور، ز، و مستجابی سرهنگی، حمید، ۱۳۹۳، تحلیل فضایی-امنیتی خطوط انتقال انرژی در ایران (خطوط لوله نفت و گاز)، فصلنامه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، شماره ۳۴. ۱۳۳ تا ۱۵۷.
- ۳- باقری، ا، ۱۳۸۶، افغانستان و خیزش دوباره طالبان، فصلنامه مطالعات راهبردی جهان اسلام، فصلنامه بهار، شماره ۲۹. ۱۰۲ تا ۱۱۵.
- ۴- پرانیتلا، ا. بی، ۱۳۶۶، واقعیت‌ها در برنامه‌ریزی محلی نکات مهم فرآیند برنامه‌ریزی محلی (مقدمه‌ای بر برنامه‌ریزی در سطوح محلی) قسمت پنجم، فصلنامه جهاد، شماره ۹۹. ۳۶ تا ۴۲.
- ۵- پرتوی، م، ۱۳۸۵، موانع و محدودیت‌های توسعه بندر چابهار به عنوان یک منطقه آزاد، فصلنامه مجله اقتصادی، شماره ۶۳ و ۶۴. ۱۷ تا ۲۲.
- ۶- پورسعید، ف، ۱۳۸۵، فراگیری و پایداری؛ اصول راهنمای تحقق عدالت اجتماعی در ایران ۱۴۰۴ ه شمسی، فصلنامه مطالعات راهبردی، شماره ۳۲. ۳۱۹ تا ۳۵۳.
- ۷- تراب احمدی، م، ۱۳۸۹، معرفی و نقد کتاب لاتین: گردشگری بین‌المللی و برنامه‌ریزی (نوشته دالن جی تیموتی)، فصلنامه کتاب ماه علوم اجتماعی، شماره ۲۸. ۵۶ تا ۵۹.
- ۸- ترکان، ا و شهبازی، م، ۱۳۹۴، شناسایی سبب طرح‌های توسعه سواحل مکران با استفاده از تحلیل SWOT دو سطحی، فصلنامه راهبرد اقتصادی، شماره ۱۳. ۷ تا ۴۱.
- ۹- تقدیسی زنجانی، س، و دانشور عنبران، ف، ۱۳۸۶، تورسیم روستایی، تصویری مجازی یا الگویی حقیقی در برنامه‌ریزی روستایی، فصلنامه جغرافیا و توسعه ناحیه‌ای، شماره ۸. ۱۷۹ تا ۱۹۲.
- ۱۰- تقوایی، م، و غفاری، س. ر.، ۱۳۸۹، برنامه‌ریزی فضایی در توسعه صنعت گردشگری مطالعه موردی استان چهارمحال و بختیاری محور بازفت، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، شماره ۹۶. ۷۹ تا ۱۰۰.
- ۱۱- حافظ نیا، م. ر. و جلالی فراهانی، غ، ۱۳۸۹، عدالت فضایی و آمایش سرزمینی توسعه، فصلنامه راهبرد بومی، شماره ۱۰۴. ۳۳ تا ۶۰.
- ۱۲- حسین خان قندهاری، ع، ۱۳۸۸، آمایش سرزمین؛ گذشته، حال و آینده، فصلنامه برنامه، شماره ۳۴۵. ۶ تا ۱۴.

- ۱۳- خلیلی، م، و منشادی، م، و آزموده، ف، ۱۳۹۰، بایستگی‌های ژئواکونومیک توسعه منطقه جنوب شرق ایران، فصلنامه روابط خارجی، شماره ۱۲ . ۸۱ تا ۱۲۴.
- ۱۴- رضوانی، م، ۱۳۸۱، برنامه‌ریزی توسعه روستایی (مفاهیم راهبردها و فرآیندها)، فصلنامه دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران، شماره ۱۶۴ . ۲۲۱ تا ۲۴۰.
- ۱۵- ره پیک، ح، ۱۳۸۳، هدف و هدف‌گذاری در برنامه‌ریزی ملی و راهبردی، فصلنامه مطالعات راهبردی، شماره ۲۴ . ۲۱۷ تا ۲۳۲.
- ۱۶- شاطریان، م، و افراخته، ح، ۱۳۸۸، عوامل و پیامدهای اجتماعی - فرهنگی و سیاسی - اقتصادی کم‌ثبتی و دیر‌ثبتی وقایع حیاتی در استان سیستان و بلوچستان، فصلنامه توسعه اجتماعی، شماره ۴ . ۲۹ تا ۵۶.
- ۱۷- شعبانی اصل، م، ۱۳۸۸، بررسی ساختارهای سیاسی اثرگذار بر امنیت سیستان و بلوچستان، فصلنامه مدیریت و پژوهش‌های دفاعی، شماره ۶۱ . ۱۰۱ تا ۱۲۸.
- ۱۸- شفیعی عربی، م، ۱۳۸۷، اهمیت منطقه خاورمیانه و بررسی اجمالی طرح خاورمیانه بزرگ، فصلنامه فضای جغرافیایی، شماره ۲۳ . ۸۳ تا ۱۱۴.
- ۱۹- شیروودی، م، ۱۳۸۴، طرح خاورمیانه بزرگ، غرب و کشورهای مسلمان زمینه‌ها، چیستی و پیامدها، فصلنامه اندیشه تقریب، شماره ۳ . ۸۳ تا ۱۰۶.
- ۲۰- فراچی، م، ۱۳۶۶، انواع برنامه‌ریزی، فصلنامه مجله اقتصادی، دوره اول، شماره ۲۴ . ۳۸ تا ۴۲.
- ۲۱- فروزنده دهکردی، ل، و شیره پز آرانی، ع. ا، و جندقیان بیدگلی، س. ر، ۱۳۹۰، برنامه‌ریزی ناحیه‌ای با استفاده از برنامه‌ریزی بر مبنای سناریوها (تبیین الگوی چشم انداز ناحیه کاشان)، فصلنامه برنامه‌ریزی منطقه‌ای، شماره ۳ . ۳۹ تا ۵۶.
- ۲۲- فرید، ی، ۱۳۸۰، آمایش سرزمین، فصلنامه فضای جغرافیایی، شماره ۲ . ۱۰۹ تا ۱۲۶.
- ۲۳- کافی، س، و عبداللهی، م، ۱۳۸۸، نقش سپاه پاسداران در برقراری و حفظ امنیت در استان سیستان و بلوچستان، فصلنامه مدیریت و پژوهش‌های دفاعی، شماره ۶۱ . ۵۷ تا ۸۰.
- ۲۴- کرد، ب، ۱۳۹۵، واکاوی وضعیت اقتصادی و کالبدی نواحی روستایی در ارتباط با کیفیت زندگی روستانشینان شهرستان چابهار، فصلنامه اقتصاد فضا و توسعه روستایی، شماره ۱۶ . ۴۳ تا ۵۴.
- ۲۵- کهن، گ، ۱۳۷۸، انواع برنامه‌ریزی و برنامه‌ریزان، فصلنامه توسعه مدیریت، شماره ۵ . ۳۶ تا ۳۷.

۲۶- مجتهدزاده، غ، ۱۳۸۲، برنامه‌ریزی شهری - برنامه‌ریزی محلی و سیاست‌های عمومی در انگلیس و ایران، فصلنامه محیط شناسی، دوره بیست و نهم - شماره ۳۲ . ۹۳ تا ۱۰۴.

۲۷- محمدی، ح، و غنجی، م، ۱۳۸۵، چالش‌های ژئوپلیتیکی مواد مخدر در جنوب غرب آسیا (با تأکید بر ایران پاکستان و افغانستان)، فصلنامه ژئوپلیتیک، شماره ۳ . ۹۰ تا ۱۲۱.

۲۸- محمودی، س، ۱۳۸۸، تحلیلی بر سیر تحولات کلان آمایش سرزمین فرانسه در نیم قرن گذشته و ارائه پیشنهادهای جهت بهبود وضعیت آمایش سرزمین ایران، فصلنامه آمایش سرزمین، شماره ۱ . ۱۴۱ تا ۱۸۲.

۲۹- محمودی، و، و ماجد، و، ۱۳۹۱، برنامه‌ریزی توسعه پایدار شهری با رویکرد برنامه‌ریزی هسته‌ای - پیشنهادی برای برنامه‌ریزی توسعه پایدار شهری تهران، فصلنامه راهبرد، شماره ۶۴ . ۴۳ تا ۷۲.

۳۰- معتمد، ا، و غریب رضا، م، ۱۳۸۷، تکامل مکران ساحلی، طی کواترنر پسین، فصلنامه پژوهش‌های جغرافیایی، شماره ۶۴ . ۷۷ تا ۸۸.

۳۱- ملک رئیسی، ح، ۱۳۸۵، سیستان و بلوچستان، مدیریت و توان‌های محیطی، فصلنامه رشد آموزش جغرافیا، شماره ۷۷ . ۲۱ - ۲۵.

۳۲- منوچهری، و، ۱۳۹۵، ارزیابی دلایل توجه به مدیریت استراتژیک و روش‌های برنامه‌ریزی آن در دهه‌های اخیر، فصلنامه مطالعات آینده‌پژوهی و سیاست‌گذاری، دوره دوم - شماره ۳ . ۴۳ - ۵۶.

۳۳- مهدوی، م، و عزمی، آ، ۱۳۸۸، فضا، آمایش سرزمین و توسعه روستایی، فصلنامه جغرافیایی سرزمین، سال ششم - شماره ۲۲ . ۲۵ - ۴۲.