

The Development of Makran Depends on the Adoption of Maritime Strategy and Land Use Planning

Hadi Veicy^{1*}

1- Associate professor in political geography, Payame Noor University, Tehran, Iran.

Received: 02 March 2023

Accepted: 15 June 2023

Extended Abstract

Introduction

The vast territory of Iran is one of the dry and scarce water regions of the world. In this dry climate, Iranians lived for many centuries and adapted to the dry land and created a magnificent civilization based on the aqueduct mechanism and water engineering and respect for nature. This civilization was created and continued with the strategy and attitude of land-basic. However, in recent decades, due to industrial quantitative growth policies and the increasing growth of urbanism and consumer-oriented lifestyles and neglecting the principles of sustainable development and land use planning, it has faced congestion and overload, the consequences of which threaten environmental security and even civilization survival is parts of the central plateau of Iran. In such a situation and under the pressure of sanctions, Iran's ecological resilience has become very fragile. The solution is to change the strategy from an internal and land-based approach to a sea-based, coastal and external strategic approach. Therefore, the main question of research is what are the advantages of Makran region and how can its capacities be used for regional development and Iran? In response to this question, the hypothesis of the research is that Makran region, within the framework of land use planning and maritime civilization strategy, has great economic, transit, geopolitical, geo-economic, tourism and settlement advantages and opportunities that can act as a gateway of hope and development in the future of Iran.

Methodology

The present research is practical in nature. This research has been done by descriptive and analytical method. The purpose of the study is to identify the challenges of development in Iran and the necessity of explaining the strategic change in the macro policies of Iran from the land-based strategic approach to the sea-based and coastal strategic approach based on the unique capacities of the Makran region. Although the study area is the whole of Iran, but due to the problem solving perspective, a special emphasis has been placed on the Makran region. The southeastern coast of Iran, which corresponds to the coast of Iran in the Oman Sea, is known as Makran coast or region. This geographic range starts from Sirik in the south of Minab and continues to the Iran-Pakistan border in the Gulf of Gwadar. This coastal area is more than 600 km long, of which about 300 km is in the south of Sistan and Baluchistan province and in the four districts of Dashtiari, Chabahar, Kanarak and Zarabad and about 300 km in Hormozgan

*. Corresponding Author (Email: hadiveicy@pnu.ac.ir).

Copyright © 2023 Journal of Geography. This is an **Open Access** article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution- noncommercial 4.0 International License which permits copy and redistribute the material just in noncommercial usages provided the original work is properly cited.

province and in Jask and Sirik districts. These six districts and Makran coastal strip together have an area of about 32 thousand square kilometers, which is nearly three times the size of the country of Qatar and about nine times the size of the Emirate of Dubai.

Results and Discussion

Iran's territory, nation and governance system are facing many challenges, some of which have become acute. Sanctions, administrative and organizational corruption, inflation, unbalanced development and inequality, geopolitical tensions and international challenges are some of them. But among various crises, environmental instability and water tensions and ecological hazards are perhaps the most important challenges that threaten even the existence and survival of Iran's civilization. Continuous droughts and climate changes and sanctions policies and the international community's cooperation with the United States' policies against Iran have intensified the effects of environmental risks and water tensions. Self-reliance and industrial and agricultural self-sufficiency policies without absorbing new water optimization technologies and continuing to rely on the traditional agricultural system and the lifestyle of consumer-oriented urbanism and the polar urban system have strengthened Iran's sustainable challenges. In case of lifting the embargo and normalizing the relations with the countries of the world, one of the most important development plans based on land development and the adoption of a maritime strategy is to pay attention and focus on Makran's ocean coasts. The coast of Makran, which includes the cities of Dashtiari, Chabahar, Konarak, Zarabad, Jask and Sirik, is one of the less developed regions of Iran, which has not been used the abundant potentials so far. Geostrategic and strategic capacities, economic and commercial and transit capacities, extraordinary geopolitical and geo-economic position, high potentials of fishing and fishing industry, tourism capacities, the gateway to Eurasia and the connection of Central Asian republics and Afghanistan to the coastal countries of the world and close to major global markets of the Indian subcontinent and East Asia are only part of the talents of this region, which can create extensive employment and entrepreneurship. In the framework of Iran's development program based on the principles of land use planning and Iran's maritime and coastal strategy, the establishment of large urban settlements, the location of oil, gas and refining and petrochemical processing industries and export docks, investment in the fields of tourism and entertainment industries, development Connecting Makran beaches to the rail network, building an international airport city, the establishment of the Chabahar-Bandar Abbas coastal highway, and building large desalination industries are the most important infrastructures needed for development in Makran beaches. In this framework, planning and investing and attracting international funds to activate Makran's capacities can make Makran the gateway to hope and sustainable development of Iran and save Iran from its current state of reduction.

Conclusion

Among the long coasts of Iran, due to its direct access to ocean waters, strategic location and corridor, Makran has a very high capacity and ability for economic, industrial, service, urban and tourism development programs, which can become the gateway and driver of development of Iran. In such a way that the selection and implementation of land use planning and maritime strategy for the development of Makran coasts can not only produce security and development in the southeast of Iran; but also, it can strengthen Iran's position and international relations, generate power, save and revive Iran's civilization, which can be referred to as "the gateway of Iran's hope and development".

Keywords: Development, Maritime Strategy, Land Use Planning, Makran Coast, Chabahar Port.

توسعه منطقه مکران در گرو اتخاذ راهبرد دریایی و آمایش سرزمین

هادی ویسی^۱ - دانشیار جغرافیای سیاسی دانشگاه پیام نور، تهران، ایران.

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۳/۲۵

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۱۲/۱۱

چکیده

ایران در مسیر توسعه با چالشهای فراوان زیست محیطی، ساختاری و ژئوپلیتیکی مواجه است. ادامه روندها و فرایندهای موجود در ایران، توسعه را برای ایرانیان دور از دسترس خواهد کرد. به نظر می رسد تغییر نگرش و راهبرد کشورداری بر اساس ظرفیتهای جغرافیایی و محیطی کشور می تواند به اصلاح روند توسعه کمک شایانی کند. در این میان، منطقه بکر سواحل اقیانوسی مکران به عنوان مهمترین منطقه راهبردی ایران که ظرفیتهای بی شماری دارد، می تواند در خدمت توسعه ایران قرار گیرد. بر این اساس، هدف پژوهش، شناخت چالشهای توسعه در ایران و ضرورت تبیین تغییر نگاه راهبردی در سیاستهای کلان کشور از رویکرد راهبردی خشکی پایه به رویکرد راهبردی دریاپایه و ساحلی بر اساس ظرفیتهای منحصر به فرد منطقه مکران است. نتایج پژوهش نشان می دهد که سواحل مکران به دلیل دسترسی مستقیم به آبهای اقیانوسی، بکر بودن و موقعیت راهبردی و کریدوری از ظرفیت و توانمندی بسیار بالایی برای برنامه های توسعه اقتصادی، صنعتی، خدماتی، شهری و گردشگری برخوردار است که می تواند دروازه و پیشران توسعه ایران گردد. لازمه فعال سازی ظرفیتهای مکران، انتخاب و اجرای آمایش سرزمین و راهبرد دریاگرایی است که نه تنها می تواند باعث تولید امنیت و توسعه در جنوب شرق ایران گردد؛ بلکه می تواند باعث تقویت جایگاه و مناسبات بین المللی ایران، تولید قدرت، نجات و بازخیزی تمدن ایران گردد که می توان از آن به عنوان «دروازه امید و توسعه ایران» یاد کرد.

واژگان کلیدی: توسعه، راهبرد دریاگرایی، آمایش سرزمین، سواحل مکران، بندر چابهار.

مقدمه

ایران در دهه‌های اخیر با چالش‌ها و مشکلات زیادی مواجه بوده است. تحریم، انزوا و تنش‌های بین‌المللی، چالش‌های ژئوپلیتیکی، تورم، گرانی، بحران ارزی، بیکاری، فساد اداری و سازمانی، مهاجرت، حاشیه‌نشینی و شهرگرایی، تمرکزگرایی شدید، توسعه نامتوازن و نابرابری فضایی، مصرف‌گرایی، مخاطرات زیست محیطی، تنش‌های آبی، چالش‌های هیدروپلیتیکی، فرسایش منابع زیستی و اکولوژیک برخی از مهم‌ترین آنهاست که در پی استمرار و تداوم آنها و عدم برنامه و سیاست‌گذاری مناسب برای راه‌حل و برون رفت از آنها، موجب اثرگذاری و اثرپذیری آنها بر یکدیگر شده و همدیگر را تقویت و نیرومند کرده‌اند و به تدریج تبدیل به ابرچالش و بحران‌های بزرگ شده‌اند. حل این بحرانها و به ویژه در حوزه محیط زیست و آب، راه حل ساده و فوری ندارد اما می‌تواند برنامه‌هایی برای کم اثر کردن پیامدهای آن و ورود به دوره جدید برای ایجاد امید و نقطه بازساخت و بازگشت برای قرارگیری در مسیر رسیدن به تعادل را ارائه کرد. با این مقدمه کلی، این سوال پیش می‌آید که برای ورود به فرایندهای حل بحران و پیدا کردن راه حل ابرچالش‌های ایران چه باید کرد؟ نقطه آغاز ورود به دوره تحول و بازخیزی ایران کجاست؟ اولویت‌های نخست و برنامه‌ای و سیاست‌گذاری ایران چیست؟ پاسخ به این سوال‌های آسان و ساده نیست. برای پاسخ به آنها باید ده‌ها و بلکه صدها مولفه و متغیر مهم را مطالعه و واکاوی کرد. نمی‌توان انتظار داشت که در یک مقاله به چنین مسأله مهمی پاسخی متقن داد. این مقاله مدعی پاسخ به این سوال‌ها نیست. اما تلاش کرده است با استفاده از ظرفیت ایران در منطقه مکران به طرح ایده برای کمک به حل بخشی از مسأله ورود کند. لازم به توضیح است که تلاش برای رفع تحریم و ارتباط عادی ایران با تمام کشورهای جهان و به طور کلی بازگشت به روابط و قواعد بین‌الملل به عنوان یک کشور عادی، پیش گام هر استراتژی برای رسیدن به توسعه در ایران کنونی است. اصل مسلم در کشورداری و در بعد سیاست خارجی تلاش برای صیانت و تأمین حداکثر منافع ملی است. در این خصوص، قدر مسلم این است که تأمین منافع ملی یک کشور در انزوا و قطع ارتباط با بازیگران موثر و نهادهای فعال و زیربنایی نظام بین‌الملل حاصل نمی‌شود. این مهم در بستر ایجاد ارتباطات گسترده و شبکه‌ای، شرکا و متحدین استراتژیک قدرتمند، ائتلاف‌های منطقه‌ای و سیاست‌های منطقه‌ای متحد و نقش‌آفرین در نهادهای زیربنایی و تأثیرگذار در عرصه بین‌المللی و پذیرفته شده به عنوان بازیگری مقبول و مقتدر به وجود می‌آید. به طوری کلی، تحریم و انزوا باعث زوال و میرایی هر نظام و سیستمی می‌شود و مانند مردابی است که راه ارتباطی خود را با دریا و رودخانه از دست می‌دهد و زنگ خطر مرگ مرداب را به صدا در می‌آورد. کشور در تحریم و انزوا، حتی با وجود سیاست‌های درست داخلی نباید و نمی‌تواند انتظار پایداری و پیشرفت داشته باشد. بنابراین، برای ورود به حل مسأله و ارائه راه-حل ابرچالش‌های ایران، رفع تحریم باید نخستین و مهم‌ترین گام یا پیش شرط باشد. بدون توجه و تحقق شرط نخست، نسخه پیچی برای حل چالشها و بحران‌های دیگر کم اثر و کم فایده خواهد بود و روز به روز بر عمیق‌تر شدن و بزرگ‌تر شدن بحران افزوده خواهد شد و ممکن است پیامد و خسارت‌های جبران ناپذیری را به وجود آورد. سیاست‌های دور زدن تحریم و خنثی سازی و کم اثر کردن تحریم‌ها، تلاش‌های خوب اما کم فایده است. در چارچوب این سیاست‌ها، سرمایه-های ایران کم ارزش جلوه می‌کنند و هزینه‌های ایران نسبت به شرایط عادی بسیار افزایش می‌یابد.

باید اذعان داشت که سرزمین پهناور ایران واجد ارزش‌ها و فرصت‌های زیادی است که در این میان یکی از مناطق بکر و پر توان ایران منطقه مکران است. سواحل جنوب شرقی ایران معروف به منطقه یا ساحل مکران گستره جغرافیایی است که از سیریک در جنوب میناب شروع شده و تا مرز ایران و پاکستان در خلیج گوادر ادامه می‌یابد. لسترنج (۱۳۷۷: ۳۵۶)

این منطقه را بخشی از سرزمین ایران و متصل به هند توصیف کرده است. این محدوده ساحلی بیش از ۶۰۰ کیلومتر طول دارد که حدود ۳۰۰ کیلومتر آن در جنوب استان سیستان و بلوچستان و حدود ۳۰۰ کیلومتر دیگر در استان هرمزگان است. منطقه ساحلی مکران حدود ۳۲ هزار کیلومتر مربع مساحت دارد که نزدیک به سه برابر کشور قطر و حدود ۹ برابر شیخ نشین دبی است.

با این توضیح، اکنون این پرسش پیش می‌آید که مزیت‌های منطقه مکران چیست و چگونه می‌توان از ظرفیت‌های آن برای توسعه منطقه‌ای و ایران استفاده کرد؟ در پاسخ به این پرسش فرضیه پژوهش این است که منطقه مکران در چارچوب آمایش سرزمین و راهبرد دریاگرایی دارای مزیتها و فرصت‌های عظیم اقتصادی، ترانزیتی، ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیکی، گردشگری و سکونتگاهی است که می‌تواند به عنوان دروازه امید و توسعه در آینده ایران نقش مهمی ایفا کند.

واکاوی پیشینه پژوهش نشان می‌دهد که برخی محققان اهمیت راهبردی جایگاه بندر چابهار و سواحل مکران را درک کرده‌اند (حافظنیا و رومینا، ۱۳۸۴؛ خلیلی و همکاران، ۱۳۹۰؛ فروزانی، ۱۳۹۱؛ متقی و همکاران، ۱۳۹۴) و برخی توصیه‌هایی برای تقویت نیروی دریایی و قدرت دریایی ایران ارائه داده‌اند (محمودی، ۱۳۸۴؛ احمدی و احمدی، ۱۳۹۶؛ عالی‌پور و طحانی، ۱۳۹۷؛ امیری، ۱۳۹۹) که ارزشمند و مفید است. وجه تمایز پژوهش حاضر با موارد پیشین در آن است که نگارنده از منظر چالش‌های درونی و به ویژه خطرات زیست محیطی فلات مرکزی ایران، به مصادف سواحل مکران رفته و اهمیت آن را برجسته ساخته است و سپس در تلفیق آمایش سرزمین و راهبرد دریاگرایی، عناصر برنامه توسعه منطقه مکران به عنوان پیشران و دروازه توسعه آتی ایران را ارائه داده است که از این حیث نوآوری تحقیق به حساب می‌آید.

مبانی نظری

توسعه امری خود به خودی و تصادفی نیست و یکی از ارکان مهم آن برنامه ریزی فضایی و آمایش سرزمین است. آمایش سرزمین یکی از قلمروهای عملکرد اساسی جغرافیای کاربردی است که اغلب با اراده و اختیار، عدم تعادل‌های فضای ملی و ناحیه‌ای را اصلاح و سازماندهی می‌کند (فرید، ۱۳۸۰: ۱۰۹). در واقع آمایش سرزمین با توجه به عامل انسان، محیط و منابع، نحوه استفاده بهینه از منابع و امکانات و چگونگی استقرار سکونتگاه‌ها و فعالیت‌های انسانی در فضای جغرافیای ملی و منطقه‌ای را سامان می‌دهد. آمایش سرزمین پاسخی به محدودیت‌های طبیعی و نیاز برای بهبود شرایط زندگی اجتماعی است که بر حل مسائل بر اساس هماهنگی بین رشد جمعیت، شبکه‌های حمل نقل، استقرار صنایع، حفاظت از محیط زیست و توجه به مسائل آتی تمرکز دارد (Morphet, 2001: 6-7). متنیکت معتقد است که آمایش سرزمین به صورت فزاینده به عنوان ابزار یا فرایندی برای حل چالش‌های فضایی استفاده می‌شود و به عنوان ابزاری کارآمد برای آمایش ابعاد فضایی سیاست‌های استراتژیک با هدف تجمع و هماهنگی همه فعالیت‌های فضایی - مصرفی در سرزمین واحد (مانند کشور) به کار می‌رود (Metternicht, 2018: 8). از نگاه کراسوف، آمایش سرزمین قدرتمندترین ابزار قانونی برای تعیین کاربری‌های زمین و تعیین حقوق مالکیت زمین است (Krassov, 2022: 273). بر همین اساس، اتحادیه اروپا برای تعیین و توزیع فعالیت‌های آینده در فضای جغرافیایی خود از آمایش سرزمین استفاده کرده است (Krassov, 2022: 274). در حقیقت، آمایش سرزمین برنامه‌ریزی جغرافیایی برای رسیدن به توسعه است. به

1. Development
2. Land Use Planning

گونه‌ای که دانش، هنر و فن چگونگی برنامه‌ریزی، سازماندهی در زمینه استقرار و آرایش مطلوب جمعیت، فعالیتها، تأسیسات و تسهیلات و وسایل ارتباطی مورد نیاز زندگی پایدار انسانها، در جهت بهبود شرایط زیست طبیعی، اجتماعی در گستره فضای جغرافیایی کشور و مناطق مختلف است. بنابراین آمایش سرزمین با دیدگاه همه جانبه و آینده‌نگر و راهبردی با در نظر گرفتن محدودیت‌های طبیعی و انسانی و اقتصادی در فضاهای جغرافیایی (ملی و منطقه‌ای) و نیازهای سنجیده و منطقی جامعه و اقتصاد، در صدد برقراری تعادل و توازن زیست محیطی و ایجاد فرایند توسعه پایدار سرزمینی است (حاج یوسفی، ۱۳۸۱: ۳۸).

طبیعی است که کشورهای مختلف از منظر فضایی و بسترهای جغرافیایی ظرفیتهای متفاوتی برای توسعه دارند. در این میان، کشورهایی که دسترسی مستقیم به دریاها و آبهای آزاد اقیانوسی دارند از ظرفیت مناسب تری برای رسیدن به توسعه برخوردار هستند. در این صورت، در این کشورها، آمایش سرزمین بر اساس ظرفیتهای ساحلی و دریایی ابزاری مهم و ایده‌آل برای تعریف و بازتعریف کاربری‌های زمین برای رسیدن به توسعه پایدار است. بر همین اساس است که مدیریت مناطق ساحلی و بهره‌گیری از ظرفیت ساحل و دریا اساس توسعه و پیشرفت در بسیاری از کشورهای جهان قرار گرفته است.

راهبرد دریاگرایی و ساحلی

نظریه‌های کلاسیک ژئوپلیتیک (نظریه قدرت دریایی آلفرد تیر ماهان؛ نظریه هارتلند و محور جغرافیایی تاریخ سر هالفورد مکیندر؛ نظریه ریملند نیکولاس اسپایکمن؛ نظریه فضای حیاتی کارل هوشفر؛ نظریه قدرت هوایی الکساندر سورسکی) عمدتاً بر اهمیت موقعیت راهبردی فضاها و مکان‌های حساس استراتژیک جهان تأکید دارند. این نظریه‌ها بر اساس تبیین موقعیت راهبردی و تعیین فضاهای کلیدی و استراتژیک جهانی ارائه شده‌اند و رقابت قدرت‌ها برای کنترل این فضاها به منظور تعیین قدرت جهانی و سلطه و سیادت بر نظام ژئوپلیتیک جهانی را تجویز می‌کنند. اما اینکه چه مکان و فضایی جغرافیایی واجد این ارزشهای استراتژیک است همواره در میان ژئوپلیتیسین‌ها و استراتژیست‌ها بحث و اختلاف نظر بوده است. در این خصوص، باید توجه داشت که نظریه‌های ژئوپلیتیک متناسب با شرایط زمانی و مکانی و تحت تأثیر تحولات کلان جهانی زاده شده و می‌شوند و بر همین اساس ممکن است اعتبار و وجهت علمی آن مقطعی و دوره‌ای باشد و انتظار پایداری تبیین و تأییدپذیری علمی آنها بر اساس ماهیت نظریه‌های ژئوپلیتیک دور از انتظار است. در همین چارچوب، جرارد توال معتقد است که تمامی مفاهیم تاریخی دارند و نظریه‌های ژئوپلیتیک نیز از این قاعده مستثنی نیست (O'Tuathail, 1998: 1). با این وجود، به نظر می‌رسد که نظریه قدرت دریایی ماهان و نظریه ریملند اسپایکمن که در امتداد و تأیید نظریه ماهان ارائه شد، بیش از هر نظریه دیگری در ژئوپلیتیک کلاسیک توانسته است به حیات و اعتبار علمی و تأییدپذیری خود ادامه دهد.

ماهان در ۱۳۳ سال قبل در کتاب «تأثیر قدرت دریایی بر تاریخ» (۱۸۹۰)، نظریه قدرت دریایی را مطرح کرد و اقتدار و برتری ژئوپلیتیکی بریتانیا را ناشی از قدرت دریایی آن کشور دانست. او لازمه قدرتمند شدن یک کشور را موقعیت

1. Alfred Thayer Mahan
2. Sir Halford Mackinder
3. Nicholas Spykman
4. Karl Haushofer
5. Alexander Seversky
6. Influence of Sea Power upon History

جغرافیایی مجاورت با دریا و اقیانوس و داشتن طول سواحل مناسب به ویژه از نظر لنگرگاه و بندرگاهی، جمعیت و نیروی انسانی کافی، فرهنگ و خصوصیات ملی گرایش به دریا و دریانوردی و خطمشی حکومت و رهبران سیاسی کشور بر اساس امور دریا و دریانوردی می‌دانست (Mahan, 1890: 28-29). نیکولاس اسپایکمن در نظریه ریملند که بازتابی از دیدگاه ماهان بود، بر مناطق ساحلی اوراسیا (از جمله اروپای ساحلی، خاورمیانه، هندستان، آسیای جنوبی و چین) تمرکز کرد و بر این نظر بود که این مناطق به دلیل جمعیت و منابع مناسب و نیز استفاده از خطوط دریایی داخلی، کلید کنترل جهان هستند (Spykman, 1942). در همین زمینه، کار اخیر، نورعلی و همکاران (2022) در خصوص قدرت دریایی در امتداد همین رویکرد ارائه شده است.

آشکار است که راهبرد دریایی یکی از ارکان برتری و استمرار تمدن غربی بوده است. تحولات ژئوپلیتیکی پس از رنسانس در غرب و ظهور قدرت‌های غربی و برتری تمدنی غرب در برابر شرق بر اساس راهبرد دریایی و راه‌های تجاری دریایی و تسلط بر بندرگاه‌ها و نواحی ساحلی شکل گرفت. همچنین در واکاوی نظریه‌های چرخه قدرت که مهم‌ترین آنها نظریه موج‌های بلند نیکلای کندراتیف^۱ (۱۹۳۸) (Goldstein, 1987)، نظریه گذار قدرت آبرامو اورگانسکی^۲ (۱۹۶۸)، نظریه چرخه قدرت رابرت گیلپین^۳ (۱۹۸۱)، و نظریه چرخه‌های بلند قدرت جهانی جرج مدلسکی^۴ (۱۹۸۷) است، وجه مشترک همه آنها تأکید بر راهبرد دریاگرایی و گسترش حوزه‌های نفوذ و قدرت در فراساحل و تسلط بر مناطق استراتژیک ساحلی است که موجب بر آمدن قدرت جهانی و در مقابل کاهش حوزه نفوذ در دریاها و کم توجهی و بی-توجهی به ساحل و فراساحل موجب افول و زوال قدرت‌های جهانی بوده است. به دیگر سخن، سرنوشت قدرت‌های جهانی و افول و صعود آنها در ساختار هندسه جهانی قدرت در دریاها رقم خورده است و تجارب و شواهد فراوان تاریخی قدرت‌ها موید آن است.

در نظریه‌ای جدیدتر، سائول برنارد کوهن^۵ (۲۰۰۳) ساختار کلان جهانی را به سه حوزه کلان ژئواستراتژیک (حوزه دریایی تجارت محور آتلانتیک و پاسفیک، هارتلند اوراسیایی روسیه قاره‌ای و حوزه قاره‌ای - دریایی آسیای شرقی) تقسیم کرده و قرار گرفتن در حوزه ژئواستراتژیک دریایی را عاملی مهم در توسعه کشورها می‌داند. جایی که اقتصاد سرمایه داری، صنعتی شدن، تجارت و بازرگانی و ارتباطات شبکه‌ای بر پایه دریا زمینه‌ساز توسعه است. به طوری که همه اعضای گروه ۷ (ایالت متحده آمریکا، کانادا، بریتانیا، آلمان، فرانسه، ایتالیا و ژاپن) در حوزه تمدن دریایی قرار دارند. بخش شرقی و ساحلی چین پاسفیک که منطبق بر بنادر بزرگ و مراکز صنعتی چین است نیز در این حوزه قرار دارد. قدرت‌های نوظهور هند، برزیل، آفریقای جنوبی و کره جنوبی نیز در این حوزه قرار دارند. در مقابل، حوزه قاره ای اوراسیا که حوزه‌ای درون محور و با ماهیت خودکفایی اقتصادی و نظام‌های بسته و ارتباطات اندک است، از شاخص‌های توسعه پایین‌تری نسبت به حوزه تمدن دریایی برخوردار هستند (Cohen, 2003: 34-36).

تردیدی باقی نیست که مهم‌ترین سکونتگاه‌های جمعیتی جهان، بسیاری از شهرهای جهانی، مراکز بزرگ صنعتی و خدماتی، مراکز اصلی گردشگری و تفریحی، مراکز بزرگ حمل و نقل (باراندازها، اسکله‌ها، بنادر، فرودگاه‌ها، ایستگاه‌های راه‌آهن)، مراکز بزرگ نظامی و پشتیبانی، گلوگاه‌های بزرگ تجاری و بازرگانی، دروازه کریدورهای بین‌المللی، بیشترین

1. Nikolai Kondratiev
2. Abramo Organski
3. Robert Gilpin
4. George Modelski
5. Saul Bernard Cohen

حجم بار و ارزش کالاهای صادراتی و وارداتی در سواحل و شهرهای بندری آبهای آزاد و اقیانوسی مستقر شده‌اند. در سده‌های اخیر، در عرصه تمدنی و هندسه جهانی قدرت‌های کشوری توانسته‌اند نقش مهمی در تحولات جهانی ایفا کنند که توجه و تمرکز ویژه بر بنادر و دریاها داشته‌اند و مرزهای ژئوپلیتیکی خود را فراتر از ساحل و در پهنه‌های اقیانوسی و شبکه‌های بزرگ ارتباطی در آب‌های آزاد تعریف کرده‌اند.

از منظر اقتصادی، آب‌های اقیانوسی و کران‌های آن به عنوان بستر شبکه حمل و نقل ارزان قیمت دریایی، انبار بزرگ پروتئین (شیلات) و تأمین کننده امنیت غذایی، منابع بزرگ انرژی و به ویژه انرژی‌های نو و تجدیدپذیر (امواج، جزر و مد و بادی)، مراکز بزرگ اکوتوریسم و گردشگری دریایی و در مجموع به عنوان حوزه بزرگ کارآفرینی و اشتغال‌زایی است که از آن به عنوان «اقتصاد آبی» و حتی «اقتصاد سبز آبی» یاد می‌کنند که انطباق زیادی با اصول توسعه پایدار دارد (Mega,2015: 186; UNEP,2012).

بنابراین فرصت‌ها و مزیت‌های فراوان راهبرد دریاگرایی تردیدی باقی نمی‌گذارد که کشورهایی که دارای ساحل مناسب و دسترسی دریایی و اقیانوسی هستند، می‌بایست جهت‌گیری توسعه کشور را بر مبنای استراتژی دریایی انتخاب و اولویت‌گذاری کنند. اما به رغم مزیت‌های راهبرد دریاگرایی، اجرای آن بدون توجه به اصول آمایش سرزمین در کشور موضوعیت نخواهد داشت. به دیگر سخن، سیاست دریاگرایی و آمایش سرزمین که بخش مهمی از آن آمایش فضایی ساحلی کشور است به صورت توأمان و در هم آمیخته و هم افزا معنا می‌یابند و بی‌توجهی و نادیده گرفتن یکی نسبت به دیگری برنامه‌های توسعه را عقیم و ناکارآمد خواهد ساخت. از این رو، تلفیق آمایش فضایی ساحلی و دریایی و راهبرد دریاگرایی در حقیقت برنامه راهبردی توسعه و مدیریت کلان سرمایه و بازتوزیع و بازتولید فعالیت‌های انسانی در فضا و زمان است که می‌تواند نقش بسزایی در تأمین اهداف و منافع اکولوژیکی، اقتصادی، اجتماعی، سیاسی، ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک کشور داشته باشد.

روش پژوهش

پژوهش حاضر از نظر ماهیت، کاربردی و به لحاظ شیوه انجام تحقیق به روش توصیفی و تحلیلی انجام شده است. هدف از انجام پژوهش، شناخت چالش‌های توسعه در ایران و ضرورت تبیین تغییر نگاه راهبردی در سیاست‌های کلان کشور از رویکرد راهبردی خشکی پایه به رویکرد راهبردی دریای پایه و ساحلی بر اساس ظرفیت‌های منحصر به فرد منطقه مکران است.

محدوده مورد مطالعه

اگرچه محدوده مورد مطالعه تمام فضای ایران است اما به دلیل نگاه حل مسأله تأکید خاصی بر منطقه مکران شده است. سواحل جنوب شرقی ایران که منطبق بر سواحل ایران در دریای عمان است به سواحل یا منطقه مکران معروف است. این محدوده جغرافیایی از سیریک در جنوب میناب شروع می‌شود و تا مرز ایران و پاکستان در خلیج گوادر ادامه می‌یابد.

1. Blue Economy
2. Blue Green Economy

این محدوده ساحلی منطبق بر جنوب استان سیستان و بلوچستان و در چهار شهرستان دشتیاری، چابهار، کنارک و زراباد و شرق استان هرمزگان و در شهرستان جاسک و سیریک است (شکل ۱).

سواحل مکران در محدوده قلمرو اقلیم گرم و نسبتاً مرطوب و با ویژگی‌های اقلیمی موسمی و متأثر از شبه قاره هند می-باشد. ارتباط مستقیم به آبهای آزاد دریای عمان به عنوان زیر حوزه‌ای از اقیانوس هند و نزدیکی به خلیج فارس و تنگه هرمز و شبه جزیره عربستان و همجواری شهرستان چابهار به کشور پاکستان و وجود مهم‌ترین بندر اقیانوسی ایران یعنی بندر چابهار در این منطقه از مهمترین ویژگی‌های سواحل مکران است.



شکل ۱. نقشه موقعیت منطقه مکران
منبع: (ترسیم از نگارنده)

بحث و یافته‌ها

کشور پهناور ایران، با موقعیت منحصر به فرد جغرافیایی و ژئوپلیتیکی در شمال غربی اقیانوس هند، در جدار نازک ریملند در تلاقی اقیانوس هند و ابر قاره اوراسیا و پل ارتباطی و میانه تمدن شرق و غرب با ۲۷۰۰ کیلومتر دسترسی به آبهای آزاد و مشرف بر تنگه هرمز و به ویژه در اختیار داشتن حدود ۶۰۰ کیلومتر از سواحل اقیانوسی در مکران تا کنون نتوانسته است از ظرفیت‌ها و فرصت‌های عظیم ساحلی و دریایی خویش استفاده کند. اگرچه شواهدی از تمرکز و توجه ایرانیان در دوره باستان به دریاها وجود دارد و در سده‌های نخستین اسلامی نیز بازرگانان ایرانی در مسیر جاده ابریشم باعث رونق بندر سیراف و ریشهر شده بودند، اما به طور کلی، تمدن ایران بر اساس ارزش‌های خشکی‌پایه و تمرکز حکومت و دولت-ها ایران بر اساس راهبرد توسعه تمدنی در درون فلات مرکزی ایران بوده است و ظرفیت‌های ساحلی و دریایی ایران و به ویژه در جنوب شرق ایران در سواحل مکران مغفول واقع شده است.

در نیم سده اخیر، سیاست‌های فزاینده رشد جمعیت، شهرگرایی، صنعتی و کشاورزی و سبک زندگی مصرف‌گرایی انبوه و نیازهای فزاینده به منابع آب بدون توجه به اصول توسعه پایدار در بخش کم آب و خشک فلات مرکزی ایران باعث شده است تا در سال‌های اخیر پیامدهای جبران ناپذیری متوجه امنیت زیست محیطی و اکولوژی ایران گردد (ویسی، ۱۳۹۵: ۲۸۴) و با تهدید منابع پایدار آب و روند فزاینده تنش آبی در دشتهای و شهرهای مرکزی ایران علاوه بر تهدید امنیت ملی حتی پایداری و بقای مدنیت در هسته مرکزی و حوزه تمدنی ایران تهدید شود. به دیگر سخن، ایرانیان در سرزمین خشک فلات مرکزی ایران برای سده‌ها و سالیان متمادی زندگی همساز و سازگار با خشکی را به وجود آوردند و تمدن باشکوهی را بر اساس سازوکار قنات و مهندسی آب و احترام به طبیعت ایجاد کردند (ویسی، ۱۳۹۹: ۱۰۴). این تمدن با راهبرد و نگرش خشکی‌پایه به وجود آمد و استمرار یافت. اما در دهه‌های اخیر در پی سیاست‌های رشد کمی‌گرایی صنعتی و رشد فزاینده شهرگرایی و سبک زندگی مصرف‌گرا و بی‌توجهی به اصول توسعه پایدار و آمایش سرزمین، با تراکم و اضافه بار مواجه شده که پیامد آن تهدید امنیت زیست محیطی و حتی حیات تمدنی بخش‌هایی از فلات مرکزی ایران است. در چنین شرایطی و زیر فشار تحریم‌ها، تاب‌آوری اکولوژیک ایران بسیار شکننده شده و حیات تمدنی ایران را تهدید کند.

در این شرایط دشوار، ناحیه مکران و سواحل آب‌های آزاد و اقیانوسی جنوب شرق ایران «دروازه امید» است. جایی که در چارچوب نظام سیاسی تک‌ساخت متمرکز و نظام مرکز پیرامون و راهبرد ارزش‌های تمدنی خشکی پایه ایران به عنوان ناحیه دور از مرکز و حاشیه‌ای و مورد غفلت تلقی می‌شد و با محرومیت، عقب‌ماندگی و حتی ناامنی گره خورد بود؛ امروزه در صورت تغییر ریل نظام حکمرانی و آمایش صحیح سرزمینی بر اساس ارزش‌هایی دریایی و راهبرد نگاه بندری و اقیانوسی می‌تواند سکوی توسعه و نجات بخش ایران باشد. بنابراین، چاره کار تغییر رویکرد از نگاه درونی و خشکی پایه به نگرش راهبردی دریاپایه و ساحلی و بیرونی است.

جنوب شرق ایران یکی از مناطق محروم در ایران است و بر اساس آمارهای ملی دارای پایین‌ترین شاخص‌های توسعه در کشور است. درجه توسعه‌یافتگی و میزان محرومیت موضوع پژوهش‌های مختلفی در ایران بوده است که تقریباً نتیجه مشترک همه آنها بر محرومیت و عقب‌ماندگی استان سیستان و بلوچستان و شرق هرمزگان تأکید داشته‌اند (زیاری، ۱۳۷۹؛ احمدی‌پور و همکاران، ۱۳۸۶؛ متقی و متقی، ۱۳۹۲). بیکاری، کم‌سواد، وضعیت نامناسب بهداشتی و درمانی، کم‌درآمدی، وضعیت نامناسب راه‌ها، عدم وجود صنایع متوسط، بزرگ و مادر، کشاورزی سنتی، قاچاق کالا و مواد مخدر، ضریب امنیتی پایین نسبت به مرکز ایران برخی از شاخص‌های مهم عقب‌ماندگی و توسعه‌نیافتگی این منطقه از ایران است. دوری از مرکز ایران (پایتخت)، بی‌توجهی به سیاست‌های آمایش سرزمین، سیاست‌های تمرکزگرایانه و ساختار مرکز پیرامون، شرایط جبر محیطی (کم آبی و کمی بارش) و کم‌کاری مدیران محلی و منطقه‌ای شاید برخی از دلایل این عقب‌ماندگی باشد.

این منطقه که به تعبیری «فضای مورد غفلت» بوده است (حافظنیا و رومینا ۱۳۸۴)، امروز زمان آن فرا رسیده است که به عنوان منطقه‌ای مهم در سیاست‌های آمایش سرزمین و نظام منطقه‌ای ایران و قطب رشد در حوزه تولید قدرت ملی، نظامی، اقتصادی، بندرگاهی، تجاری و بازرگانی، گردشگری و بعد بین‌المللی مورد توجه قرار گیرد و ظرفیت‌های آن فعال گردد.

از یک سو ایران به دلیل عدم تعادل‌های فضایی و نابرابری و تهدیدات اکولوژیک در بخش مرکزی ایران نیازمند آمایش سرزمین برای جذب اضافه بار جمعیتی و مراکز شهری و صنعتی و تفریحی به سمت سواحل است و از سوی دیگر برای جبران عقب ماندگی و زمینه‌سازی جدید برای سرمایه‌گذاری و توسعه نیازمند سواحل اقیانوسی مکران به عنوان پیشران توسعه و دروازه امید است. با این نگاه در برنامه توسعه منطقه مکران، باید سیاست‌ها و اقدامات زیر مورد توجه قرار گیرد:

استقرار مراکز بزرگ جمعیتی و کانون‌های صنعتی در منطقه مکران: مهم‌ترین سکونتگاه‌ها و قطب‌های

جمعیتی جهان در بخش سواحل دریایی و اقیانوسی هستند (Mega, 2015: 8). به دیگر سخن، مهم‌ترین شهرها و مادرشهرها و شهرهای جهانی در لبه تلاقی خشکی‌ها و دریاها استقرار یافته‌اند. بر اساس گزارش، مرکز برنامه محیطی سازمان ملل (یونیسف)؛ نیمی از جمعیت جهان در نوار باریک ناحیه ساحلی جهان به عرض ۶۰ کیلومتر زندگی می‌کنند و سه چهارم همه شهرهای بزرگ جهان در مناطق ساحلی قرار دارند (UNEP, 2011). طبیعی است که دریاها به عنوان بزرگ‌ترین منبع غذایی و پروتئین، ارزان‌ترین و پرجمع‌ترین شبکه حمل و نقل، جذابیت‌های طبیعی و تفریحی، فعالیت‌های گسترده تجاری و بازرگانی، موقعیت دسترسی و راهبردی و اشتغال‌زایی بستر مناسبی را برای استقرار سکونتگاه‌ها در بخش ساحلی به وجود آورده‌اند. بر خلاف تجارب بسیار موفق و بزرگ بسیاری از کشورها، سکونتگاه‌های بزرگ جمعیتی و شهرهای ایران در وسط خشکی بزرگ فلات مرکزی ایران استقرار یافته‌اند. کلانشهرهای ایران در بخش خشک فلات مرکزی ایران هستند. منطقه کلانشهری تهران و کرج و پایتخت ایران که قریب ۲۱ درصد جمعیت و ۴۰ درصد سرمایه‌های ملی، مالی و صنعتی ایران را در بر می‌گیرد (مدنی‌پور، ۱۳۸۱: ۳۲؛ پاپلی‌یزدی، ۱۳۷۲: ۱۹۳-۱۹۴).

در قلب منطقه نیمه بیابانی و خشک فلات مرکزی ایران قرار گرفته است. یکی از چالش‌های اساسی در روند توسعه در ایران، سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی بر اساس رشد کمی اقتصادی و بی‌توجهی به بنیادهای زیستی و توان‌های محیط زیستی در سرزمین ایران بوده است. مکان‌گزینی صنایع و فعالیت‌های اقتصادی بزرگ در ایران از دورنمای رعایت شاخص‌های محیط زیستی و دسترسی به منابع آب پایدار برخوردار نبوده است. نهضت توسعه صنایع و کارخانجات فولاد و پتروشیمی در ایران و حتی صنایع سرامیک و فراوری سنگ که همگی نیاز به آب فراوان دارند، منطبق بر بخش مرکزی و خشک ایران بوده است. سیاست‌گذاران و تصمیم‌سازان بر اساس برخی شاخص‌های اقتصادی صرف و بر اساس جغرافیای قدرت و حمایت (اشخاص و نهادهای صاحب نفوذ) و با توجه نگاه امنیتی، این صنایع را در دشت‌های خشک فلات مرکزی ایران مستقر کرده‌اند. طبیعی است که صنایع بزرگ، جاذب نیروی کار و جمعیت خواهد بود و شهرنشینی را در بخش خشک مرکزی ایران گسترش داده است. تهران، کرج، قم، اصفهان، کاشان، شیراز، یزد، کرمان، سیرجان، مشهد، سبزوار و نیشابور که جزء قطب‌های مهم جمعیتی ایران هستند، در بخش خشک و مرکزی ایران قرار دارند و از قضا نیز صنایع بزرگ و به خصوص فولاد، پتروشیمی و صنایع ساختمانی و سرامیک در همین بخش از ایران گسترش یافته است. در مقابل سواحل جنوب شرق ایران یکی از کم‌تراکم‌ترین مناطق جمعیتی کشور است و تقریباً هیچ گونه صنایع مادر و حتی متوسط و مراکز خدماتی در آن دیده نمی‌شود.

بر مبنای اصول آمایش سرزمین و نگاه راهبردی دریایی، می‌بایست اضافه بار جمعیتی و مکان‌گزینی صنایع آب‌بر در سواحل مکران استقرار یابند. در حالی که محدود ساحلی مکران قریب به ۳۳۰ هزار نفر جمعیت دارد و جز مناطق کم

تراکم ایران به حساب می‌آید (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۵)، در صورت فراهم کردن زیرساختهای شهری سواحل مکران می‌تواند به جای ۳۳۰ هزار نفر جمعیت، در فاز نخست جاذب ۳ میلیون نفر جمعیت و در مراحل بعد تا ۶ میلیون نفر جمعیت پذیرا باشد.

برای ورود و زمینه‌سازی برای اجرای این برنامه، تکمیل و اتصال چابهار به شبکه راه‌آهن سراسری ایران و اتصال آن به شهرهای شمالی و مرکزی ایران و احداث اتوبان و بزرگ‌راه ساحلی چابهار به بندرعباس و همچنین شهری فرودگاهی بین‌المللی در نوار ساحلی نیاز است تا پیوند تمام سرزمین ایران با سواحل مکران تقویت و گسترش یابد.

مرکز خدمات بندرگاهی و ترانزیتی و فعال‌سازی کریدورهای حمل و نقل: بهترین سواحل ایران، در منطقه

جنوب شرق ایران است. سواحل مکران با نقطه کانونی آن بندر چابهار در بهترین موقعیت راهبردی و ژئوپلیتیکی قرار دارد. بندر چابهار در نزدیکی قطب‌های اقتصادی شبه‌قاره هند و در مرحله بعد جنوب شرق آسیا و به خصوص چین و حد واسط و پل ارتباطی شبه قاره هند و جنوب شرق جنوب آسیا با آسیای مرکزی و روسیه است.

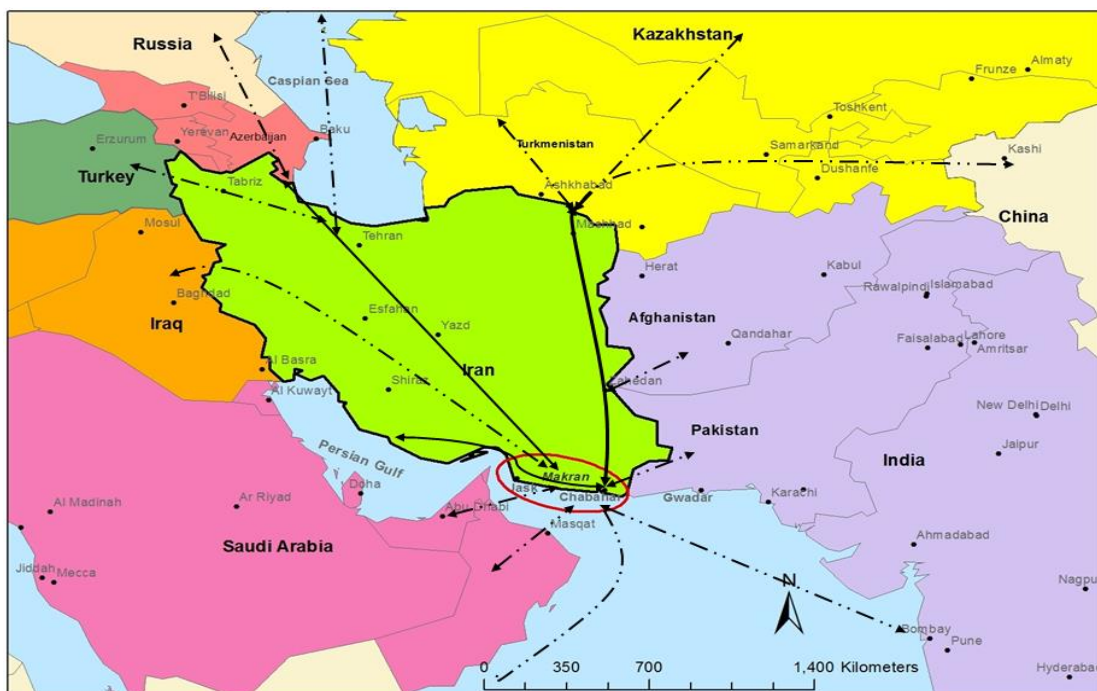
هند برای ادامه روند رو به رشد اقتصاد خود «استراتژی نگاه به شمال» را برای دستیابی به بازارهای بزرگ اورآسیا اتخاذ کرده است. به صورت سنتی، روابط تجاری و بازرگانی کشورهای جنوب آسیا و به طور مشخص هند با کشورهای شمال اوراسیا و به طور مشخص روسیه از مسیر اقیانوسی صورت می‌گیرد. به گونه‌ای که مسیر دریایی بین بندر بمبئی با بندر سن پترزبورگ یا آرخانگلسک از مسیر اقیانوس هند، خلیج عدن، دریای سرخ، کانال سوئز، دریای مدیترانه و دریای سیاه و یا در ادامه از مسیر تنگه جبل‌الطارق و شمال اروپا و سواحل غربی روسیه صورت می‌گیرد و قریب به ۱۶ هزار کیلومتر طول دارد (ویسی، ۱۳۹۶: ۱۱۳). این در حالی است که مسیر خشکی که بتواند شمال و جنوب اوراسیا را به هم متصل بکند می‌تواند مسائل هزینه‌ای و زمان را کاهش دهد و به صرفه‌تر باشد. نزدیک‌ترین فاصله و امن‌ترین مسیر در فضای آشفته و ناامن خاورمیانه مسیر ایران است که علاوه بر اتصال شمال و جنوب اوراسیا می‌تواند کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی را نیز به بازارهای بین‌المللی و آنها آزاد متصل کند. نزدیک‌ترین نقطه و استراتژیک‌ترین بندرگاه در جنوب ایران به دلیل عدم وابستگی به تنگه هرمز و قرارگیری بر کرانه‌های اقیانوسی و نزدیکی به شبه قاره هند، بندر چابهار است که نقطه مبدأ در کریدور ابرخشکی اوراسیا برای اتصال به شمال است. ارتباط کشورهای شاخ آفریقا و شرق آفریقا با کشورهای مرکزی اوراسیا نیز نیازمند گذر از این کریدور است.

مشارکت هند در پروژه کریدور جنوبی - شمالی ایران و توسعه بندر چابهار به هند کمک می‌کند تا صادرات خود را به ایران افزایش دهد و در عین حال از هزینه ترابری کالاهای صادراتی خود از طریق این کریدور به آسیای مرکزی، روسیه و اروپای شرقی به میزان ۳۰ تا ۴۰ درصد کاهش دهد. اتصال بندر بمبئی هند به کشورهای CIS از طریق سرزمین ایران برای هر ۱۵ تن کالا حدود ۲۵۰۰ دلار صرفه جویی ارزی نسبت به مسیر اقیانوسی خواهد داشت (Patnaik, 2016). همچنین وارد کردن فرآورده‌های معدنی از کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان از این مسیر، دیگر هدف هندی‌ها از سرمایه‌گذاری در چابهار و فعال‌سازی کریدور جنوب - شمال است. در این میان، دولت ایران امیدوار است با تکمیل پروژه کریدور جنوبی - شمالی از مبدأ چابهار درآمدهای ارزی پایداری را برای ایران در پی داشته باشد و علاوه بر ارتقاء جایگاه بین‌المللی ایران، باعث توسعه شرق ایران شود (ویسی، ۱۴۰۰: ۲۱۹).

در مجموع، اهمیت استراتژیک کریدور چابهار به گونه‌ای است که دو منطقه ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی جنوب آسیا و دو قلمرو سازمان همکاری سارک و شانگهای به قلمرو آسیا مرکزی، اکو و دریای خزر و اروپای شرق متصل می‌کند.

نزدیکی بندر چابهار به مهمترین مسیر ترانزیت دریای جهان در تنگه هرمز و دریای عمان می تواند به عنوان هاب تجاری منطقه ای، سه منطقه بزرگ آسیای جنوبی، خاورمیانه و آسیای مرکزی را به هم پیوند دهد. به صورت جزئی تر، فراهم سازی و فعال سازی بسترهای ترانزیتی با محوریت منطقه مکران و به ویژه بندر چابهار می تواند منطقه آسیای مرکزی، افغانستان، روسیه، منطقه قفقاز، منطقه آسیای صغیر و حتی اروپا را به آسیای جنوبی و شبه قاره هند متصل کند و پل ارتباطی شبه جزیره عربستان با اوراسیا باشد (شکل ۲).

بنابراین، ایران نیازمند اتخاذ نگاه راهبردی دریایی و بندری در سواحل جنوب شرق خود و جذب سرمایه گذاری های بین-المللی برای توسعه زیرساخت های بندرگاهی است که می تواند عواید بسیار خوبی در وهله نخست در مسائل اقتصادی و بازرگانی و سپس در مسائل ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک و تأمین امنیت پایدار خود در پیوند با بازارهای جهانی برقرار کند.



شکل ۲. مزیت ها و ظرفیت های ترانزیتی و کریدوری مکران
منبع: (ترسیم از نگارنده)

قطب صنعت سرگرمی و گردشگری: گردشگری تنها مولفه توسعه ساز است که بخش بیشتری از جامعه را درگیر می کند و زمینه را برای توسعه همه جانبه و متوازن برای منطقه فراهم می کند. بازار گردشگری بسیار وسیع و همه جانبه است و باعث درگیر شدن بخش های مختلف حمل و نقل، بازار خرده فروشی، اقامتگاه ها، مراکز فروش مواد غذایی و رستوران ها، مراکز خدماتی، مراکز فرهنگی، مراکز ورزشی، مراکز مذهبی و نظایر آن برای تأمین نیازهای گردشگران می-شود که این تأثیر مستقیمی بر رونق فراگیر منطقه ای خواهد داشت و عاملی مهم در توسعه متوازن منطقه ای به حساب خواهد آمد.

ژئوسایت ها مهم ترین منبع توسعه اکوتوریسم هستند (طاهرخانی و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۰۶). جاذبه های متعدد اکوتوریستی و طبیعی و جاذبه های فرهنگی و اجتماعی سواحل مکران و به خصوص در منطقه چابهار و کنارک زمینه مساعی برای رشد

صنعت گردشگری فراهم کرده است. منطقه چابهار از جمله مناطقی از ایران است که به دلیل شرایط خاص اقلیمی و زمین‌شناسی از جمله نوسانات سطح آب دریا در طی زمان‌های مختلف زمین‌شناسی، فرایندهای هوازدگی و فرسایش و نیز نیروهای زمین‌ساختی ناشی از زون فرورانش، ساختارها و پدیده‌های منحصر به فردی دارد. شاید بتوان گفت که در منطقه چابهار عوامل مختلف طبیعی دست به دست هم داده‌اند تا این ساختارها و پدیده‌های جذاب را ایجاد کنند. در بین اشکال و ساختارهای طبیعی، می‌توان از کوه‌های بلند یا کلاوت مانند، گل‌فشان‌ها، پادگانه‌ها و سواحل صخره‌ای، تپه‌های ماسه‌ای، اشکال قارچی شکل و کندویی، لایه‌بندی‌های متناوب و توالی‌های رسوبی، دودکش جن، تختگاه دیو و ده‌ها نمونه دیگر را نام برد که هر یک خود نمایشی زیبا از فعالیت‌های رخ داده در طول سالیان دراز است (احراری رودی و خرگردی، ۱۳۸۷: ۴۷). دسترسی مستقیم به آب‌های اقیانوسی و وجود موج‌های بلند و خروشان زمینه بسیار مساعدی برای ورزش‌های آبی و از جمله موج سواری را فراهم کرده است. از معدود نقاطی از منطقه بزرگ خاورمیانه و خلیج فارس که دسترسی مستقیم به آب‌های اقیانوسی دارد و می‌توان از آن برای برگزاری مسابقات بین‌المللی و جشنواره‌های بزرگ موج-سواری و ورزش‌های آبی بادبانی استفاده کرد، سواحل مکران و چابهار است. شرایط مساعد اقلیمی به ویژه در فصل زمستان و پاییز، زمانی که بسیاری از مناطق ایران سرد است و گردشگری رونقی ندارد این منطقه بهترین زمان برای فعالیت‌های گردشگری و رونق صنعت توریسم است. زمینه‌ها و توان‌های بسیار زیاد مرتبط با صنعت آبزیان، پرورش و صید و ایجاد زمینه برای گردشگری و نمایش آبزیان و آکواریوم‌های طبیعی دیگر ظرفیت طبیعی در این منطقه است که بکر مانده است. وجود منطقه آزاد تجاری، بازارهای خرید، خرده‌فروشی‌ها و اجناس با کیفیت می‌تواند انگیزه مضاعفی برای گردشگران ایجاد کند. علاوه بر آن، موقعیت مکانی و واقع شدن بر سر راه کشورهای شبه قاره هند، جمهوری‌های آسیای مرکزی، افغانستان و همجواری با منطقه خلیج فارس و کشورهای عربی شبه جزیره عربستان می‌تواند به عنوان یک فرصت برای توسعه گردشگری در مناطق ساحلی چابهار و مکران استفاده کرد.

اگر قطر و امارات متحده عربی و به ویژه شیخ‌نشین دبی و ناحیه جبل علی می‌توانند در سواحل ماسه‌ای و سرزمین خشک و تفت داده جنوب خلیج فارس، تمدن شهری نوین و باشکوه و مراکز خدمات تفریحی و سرگرمی متنوع را ایجاد کنند که شهرت و اعتبار جهانی داشته باشد، سواحل مکران با اندازه‌ای چندین برابر قطر و دبی و با موقعیت مکانی مناسب تر و سواحل بهتر اقیانوسی و استعداد اقلیمی و سرزمینی و تمدنی بهتر، ظرفیت بیشتری برای تبدیل شدن به قطب شهری و مرکز بزرگ گردشگری و تفریحی را دارد. فعال‌سازی آنها نیازمند اتخاذ راهبرد و سیاست‌گذاری صحیح و کلان ملی و سپس سرمایه‌گذاری و جذب سرمایه‌های بین‌المللی است.

استقرار صنایع نفت، پتروشیمی و معدنی: ایران یکی از مهم‌ترین کشورهای جهان در زمینه ذخایر و تولید نفت و گاز طبیعی است. مجموع ذخایر نفت و گاز ایران را در بین تمام کشورهای جهان بی‌همتا کرده است (BP, 2022). ذخایر بزرگ معدنی مس، سنگ آهن، سرب، روی، زغال سنگ و سنگ‌های ساختمانی، ایران را به بهشت معادن تبدیل کرده است. در این میان، مهم‌ترین بازار مصرف و قطب اقتصادی و صنعتی جهان، شبه قاره هند، جنوب شرق آسیا، آسیای شرقی و به ویژه چین، ژاپن و کره جنوبی است. ایران به طور سنتی، وابستگی زیادی به خلیج فارس و تنگه هرمز دارد و صادرات نفت خود را از بندر خارک به بازارهای جهانی عرضه می‌کند. ایران صنایع مهم پالایشگاهی و پتروشیمی را عمدتاً در آبادان، بندر امام و عسلویه مستقر کرده است و بر همین اساس برای عرضه محصولات خود به بازارهای جهانی وابستگی کاملی به تنگه هرمز دارد. ایران تنها کشور منطقه خلیج فارس است که وابستگی صد در صد به تنگه

هرمز برای صادرات محصولات نفتی دارد. چرا که سایر کشورهای منطقه خلیج فارس از طریق احداث خط لوله امکان صادرات بخشی از تولیدات نفتی خود به دریاهای اطراف نظیر دریای مدیترانه و دریای سرخ را دارند (حافظنیا، ۱۳۸۴: ۳۴۲). بنابراین، منطقه پرخطر خلیج فارس و به ویژه تنگه هرمز در صورتی که امنیت آن تهدید شود، منافع ایران بیش از دیگر کشورها به خطر خواهد افتاد. از منظر آمایش سرزمین و به لحاظ استراتژیک و بهینه بودن اقتصادی برای دسترسی به بازارهای بزرگ مصرف و کاهش وابستگی به خلیج فارس و تنگه هرمز به عنوان منطقه پرخطر، شایسته است ایران یکی از اسکله بزرگ صادرات نفت خود و پردیس زنجیره فراوری نفت و گاز و صنایع پالایشگاهی و پتروشیمی را در سواحل مکران مکان یابی کند و آن را توسعه دهد. این یک فرصت عظیم است که فقط پیش‌روی ایران است و هیچ یک از کشورهای نفتی خلیج فارس و خاورمیانه چنین امکانی را ندارند. ایران می‌تواند با احداث خط لوله‌های بزرگ نفت و گاز از میدین نفت و گاز خلیج فارس و جنوب ایران به منطقه ساحلی اقیانوسی مکران (جاسک، کنارک و چابهار) انتقال دهد و یک مزیت ژئواکونومیک برای دسترسی آسان و ارزان‌تر به بازارهای بزرگ مصرف آسیایی فراهم کند و از رقابتی نفتی خود در منطقه پیشی بگیرد.

این مسأله در صنایع معدنی و سنگی نیز صادق است. کالاهای حجیم و فراوری آنها و آب بر بودن این گونه صنایع و بازارهای اصلی صادراتی ایران که چین و جنوب و شرق آسیا است، ایجاب می‌کند که ایران برنامه‌ای ویژه برای استقرار صنایع معدنی در جنوب شرق ایران داشته باشد.

احداث صنایع بزرگ شیرین سازی آب دریا: ایران به عنوان یکی از خشک‌ترین کشورهای جهان که با نیازهای فزاینده آبی و تنش‌های آبی زیادی مواجه است، به ناگزیر نیازمند شیرین‌سازی آب دریای برای مصارف آبی خود است. شیرین‌سازی آب دریا اگرچه با هزینه و همراه با پساب است اما یک ضرورت و الزام در دوره معاصر و به ویژه در منطقه خشک خاورمیانه است. به طور کلی، نمکزدایی از آب دریا پرکاربردترین روش برای دستیابی به کمبود منابع آب شیرین است (Zhang et al, 2022). بر اساس گزارش انجمن جهانی انرژی اتمی، ظرفیت تولید آب شیرین‌کن‌ها در خاورمیانه به صورت فزاینده رو به افزایش است. سه چهارم آب شیرین مصرفی در اسرائیل از فرایند نمکزدایی از آب به دست می‌آید. عربستان سعودی در سال ۲۰۱۱ بیش از سه میلیون متر مکعب آب در روز از ۲۷ کارخانه شیرین‌سازی آب که ۷۰ درصد نیاز کشور است، به دست آورده است. در این میان بیشتر وابستگی به شربین سازی آب دریا متعلق به امارات متحده عربی است (Word Nuclear Association, 2020). بر اساس گزارشی دیگر، پیش‌بینی شده است که تولید آب شیرین‌شده از دریا در خاورمیانه تا سال ۲۰۴۰ تقریباً چهارده برابر افزایش یابد (International Energy Agency, 2018: 73).

بر همین اساس است که کشورهای عربی حاشیه جنوبی خلیج فارس تقریباً اکثر نیازهای آبی خود را از آب شیرین‌کن تأمین می‌کنند. در مقابل، ایران بیش از اندازه از ذخایر و سفره‌های آبهای زیرزمینی خود آب برداشت کرده است. ذخایر استراتژیک آب ایران به شدت تهدید شده و حق آبهای زیستی در فلات مرکزی ایران از بین رفته است. بر این اساس، ایران از دهه گذشته به فکر شیرین‌سازی و انتقال آب از خلیج فارس به شهرها و به ویژه صنایع بزرگ آب‌بر در کرمان و یزد بوده است و اکنون در این چارچوب انتقال آب به گل‌گهر و مس سرچمه فعال شده است. برنامه صحیح‌تر می‌تواند این باشد که ما صنایع را در سواحل اقیانوسی مکران مستقر کنیم که نیازمند پروژه‌های انتقال آب نباشیم. جایی که آبهای دریای عمان و سواحل آن از تاب‌آوری و پایداری بالاتری نسبت به آبهای کم عمق خلیج فارس برخوردار است و

آسیب پذیر آن از نظر محیط زیستی کمتر است. بعلاوه اینکه تراکم صنایع آلاینده و صنایع آب شیرین کن در خلیج فارس زیاد است و می‌تواند اکوسیستم خلیج فارس را با خطر مواجه کند. دور از انتظار نیست که در آینده به کمک فناوری هسته‌ای بتوان مقدار بسیار بیشتری آب دریا را شیرین سازی کرد و در خدمت توسعه مناطق ساحلی به کار گرفت.

نتیجه‌گیری

سرزمین، ملت و نظام حکمرانی ایران با چالش‌های عدیده‌ای مواجه هستند که برخی از آنها دچار وضعیت حاد شده است. تحریم، فساد اداری و سازمانی، تورم، توسعه نامتوازن و نابرابری و تنش‌های ژئوپلیتیکی و چالش‌های بین‌المللی برخی از آنها هستند. اما در میان بحران‌های مختلف، ناپایداری زیست محیطی و تنش‌های آبی و مخاطرات اکولوژیکی شاید مهم‌ترین چالش باشد که حتی موجودیت و بقای تمدنی ایران را تهدید می‌کند. خشکسالی‌های مستمر و تغییرات آب و هوایی و سیاست‌های تحریمی و همراهی جامعه بین‌المللی با سیاست‌های ایالات متحده بر علیه ایران، اثر خطرات زیست محیطی و تنش‌های آبی را تشدید کرده است. سیاست‌های خوداتکایی و خودکفایی صنعتی و کشاورزی بدون جذب فناوری‌های نوین بهینه‌سازی آب و تداوم اتکا به نظام کشاورزی سنتی و سبک زندگی شهرگرایی مصرف‌گرا و نظام شهری قطبی و نخست شهری باعث تقویت چالش‌های پایدار ایران شده است.

پیش شرط ورود به دوره آغاز تحول و توسعه ایران، رفع تحریم‌های بین‌المللی است. در صورت تداوم تحریم و تشدید تحریم هر گونه برنامه عمرانی و توسعه کم اثر و عقیم خواهد ماند و حتی عقب ماندگی و زوال نظام اقتصادی سیاسی ایران را سرعت خواهد داد.

در صورت رفع تحریم و عادی‌سازی روابط با کشورهای جهان، یکی از مهم‌ترین برنامه‌های توسعه بر اساس آمایش سرزمین و اتخاذ راهبرد دریاگرایی، توجه و تمرکز بر سواحل اقیانوسی مکران است. سواحل مکران که در بر گیرنده شهرستان‌های دشتیاری، چابهار، کنارک، زراباد، جاسک و سپریک است یکی از مناطق کمتر توسعه یافته ایران است که تا کنون از ظرفیت‌های بی‌شمار آن استفاده نشده است. ظرفیت‌های ژئواستراتژیک و راهبردی، توان‌های اقتصادی و بازرگانی و ترانزیتی، موقعیت برتر ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک، پتانسیل‌های بالای صید و صنعت شیلات، ظرفیت‌های عظیم گردشگری، دروازه ورود به اوراسیا و اتصال جمهوری‌های آسیای مرکزی و افغانستان به کشورهای ساحلی جهان و نزدیک به بازارهای جهانی بزرگ شبه قاره هند و آسیای شرقی که برآیند آن می‌تواند اشتغال‌زایی و کارآفرینی گسترده را ایجاد کند، تنها بخشی از استعدادهای این منطقه است که می‌توان آنها را فعال کرد و در خدمت توسعه منطقه‌ای و ملی به کار گرفت.

در چارچوب برنامه توسعه ایران بر اساس اصول آمایش سرزمین و راهبرد دریایی و ساحلی ایران، استقرار سکونتگاه‌های بزرگ شهری، مکان‌یابی صنایع فراوری نفت، گاز و پالایشی و پتروشیمی و اسکله‌های صادراتی، سرمایه‌گذاری در حوزه‌های صنایع گردشگری و سرگرمی، توسعه و اتصال سواحل مکران به شبکه ریلی و احداث شهر بین‌المللی فرودگاهی و احداث آزاد راه ساحلی چابهار بندرعباس و احداث صنایع بزرگ آب شیرین‌کن مهم‌ترین زیرساخت‌های مورد نیاز برای توسعه در سواحل مکران است. در این چارچوب، برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری و جذب سرمایه‌های بین‌المللی برای فعال‌سازی ظرفیت‌ها مکران می‌تواند مکران را تبدیل به دروازه امید و توسعه پایدار ایران کند و ایران را از وضعیت فرسایشی کنونی نجات دهد. فعال‌سازی ظرفیت‌های مکران در چارچوب آمایش سرزمین و راهبرد دریایی و ساحلی نه تنها می‌تواند

باعث تولید امنیت و توسعه در جنوب شرق ایران گردد؛ بلکه می‌تواند باعث تقویت جایگاه و مناسبات بین‌المللی ایران، تولید قدرت، نجات و بازخیزی تمدن ایران گردد که می‌توان از آن به عنوان «دروازه امید و توسعه ایران» یاد کرد. پیشنهاد می‌گردد به منظور بهره‌برداری از ظرفیت‌های منطقه مکران، برنامه آمایش سرزمین منطقه ساحلی دریای عمان با رویکرد دریاگرایی و اقتصاد دریاپایه و اصول ژئواکونومیک تهیه گردد و سپس برنامه جامع عملیاتی توسعه مکران در چارچوب مدیریت یکپارچه ساحلی متشکل از شش شهرستان دشتیاری، چابهار، کنارک، زرآباد، جاسک و سیریک و با نام «منطقه آزاد مکران» تهیه و اجرا گردد. به گونه‌ای که در آن مکان‌یابی و استقرار کانون‌های بزرگ جمعیتی و صنعتی، مراکز خدمات بندرگاهی و ترانزیتی، صنایع غذایی دریایی، قطب سرگرمی و گردشگری ساحلی و صنایع تأمین کننده آب (آب شیرین کن) به درستی دیده شده باشد و ارتباط مناسب ریلی، هوایی و جاده‌ای با بخش‌های پس کرانه‌ای، بخش مرکزی ایران و کشورهای همسایه ایران و به ویژه کشورهای محصور در خشکی آسیای مرکزی و افغانستان و روسیه و داشته باشد تا حلقه وصل آنها به آسیای جنوبی باشد. علاوه بر آن، سیاست‌های تشویقی مهاجرتی از کلانشهرهای مرکزی ایران برای انتخاب و استقرار در سکونتگاه‌ها و شهرهای ساحلی منطقه مکران با هدف تأمین نیروی کار و آمایش نظام شهری ایران باید بخشی از برنامه توسعه مکران باشد.

تقدیر و تشکر

بنا به اظهار نویسنده مسئول، این مقاله حامی مالی نداشته است.

منابع

- ۱) احراری رودی، محی‌الدین و شاهرخی خرگردی، ژبلا (۱۳۸۷). زمین‌گردشگری در چابهار، فصلنامه علوم زمین، دوره ۱۷، شماره ۶۷، صص. ۴۶-۵۳.
https://www.gsjournal.ir/article_57783_1f893eae642d7656dbf3aab69dc57ec5.pdf
- ۲) احمدی‌پور، زهرا؛ مختاری هشی، حسین؛ افتخاری، عبدالرضا رکن‌الدین و وزین، نرگس (۱۳۸۶). بررسی روند شتاب توسعه یافتگی فضاهای سیاسی - اداری کشور مطالعه موردی: استان‌های ایران در برنامه‌های اول تا سوم توسعه، فصلنامه ژئوپلیتیک، دوره ۳، شماره ۷، صص. ۲۲-۴۹.
https://journal.iag.ir/article_57259_23008aa31ca01700ed2cf131eb763f5c.pdf
- ۳) احمدی، سید عباس و احمدی، ابراهیم (۱۳۹۶). بررسی توانمندی‌های راهبردی منطقه آزاد چابهار در راستای وزن ژئوپلیتیکی و قدرت ملی ایران (از منظر داخلی، منطقه‌ای و بین‌المللی)، راهبرد، دوره ۲۶، شماره ۲، صص. ۲۳۵-۲۶۲.
https://rahbord.csr.ir/article_124635_b0c1f07852820f07db56548c721453e1.pdf
- ۴) امیری، علی (۱۳۹۹). تبیین نقش نیروی دریایی در قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران، فصلنامه ژئوپلیتیک، دوره ۱، شماره ۱۶، صص. ۱۳۸-۱۸۲.
https://journal.iag.ir/article_92347_29d900a224b56917d345edf3e27fd8f8.pdf
- ۵) پاپلی یزدی، محمد حسین (۱۳۷۲). تمرکزگرایی و عدم تمرکزگرایی و اثرات آن نمونه مسائل اداری، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، شماره ۲۹، صص. ۲۱۷-۱۹۱.
<http://ensani.ir/file/download/article/20120413142513-2166-168.pdf>
- ۶) حاجی یوسفی، علی (۱۳۸۱). آمایش سرزمین (مفهوم و رویکردها)، مددکاری اجتماعی، دوره ۱، شماره ۱۰ و ۱۱، صص. ۳۹-۳۵.

- (۷) حافظنیا، محمدرضا؛ علمدار، اسماعیل و رضایی سکه روانی، داوود (۱۳۹۹). نقش توسعه سواحل مکران و راهبرد دریاگرایی بر توسعه محور شرق کشور، فصلنامه آمایش سیاسی فضا، دوره ۲، شماره ۶، صص. ۹۴-۸۲.
<https://psp.modares.ac.ir/article-42-50616-fa.pdf>
- (۸) حافظ نیا، محمدرضا (۱۳۸۴). خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز، تهران: انتشارات سمت.
- (۹) حافظنیا، محمدرضا و رومینا، ابراهیم (۱۳۸۴). تحلیل ظرفیتهای ژئوپلیتیک سواحل جنوب شرق ایران در راستای منافع ملی (فضای مورد غفلت)، جغرافیا و توسعه، شماره ۶، صص. ۲۰-۴.
<https://www.sid.ir/paper/76985/fa>
- (۱۰) خلیلی، محسن؛ منشادی، مرتضی و آزموده، فهیمه (۱۳۹۰). بایستگی‌های ژئواکونومیک توسعه منطقه جنوب شرق، روابط خارجی، دوره ۳، شماره ۴، صص. ۱۲۴-۸۱.
<https://profdoc.um.ac.ir/articles/a/1025073.pdf>
- (۱۱) زیاری، کرامت‌اله (۱۳۷۹). سنجش درجه توسعه یافتگی فرهنگی استان‌های ایران، نامه علوم اجتماعی، دوره ۱۶، شماره ۱۶، صص. ۱۰۴-۹۱.
https://jnoe.ut.ac.ir/article_15081_e3da1842116d7d79fe186206cb9a8ba4.pdf
- (۱۲) عالی پور، علیرضا و طحانی، غلامرضا (۱۳۹۷). توسعه قدرت دریایی، زیربنای اقتصاد دفاع، مطالعات مدیریت راهبردی دفاع ملی، دوره ۲، شماره ۸، صص. ۱۰۵-۸۳.
https://issk.sndu.ac.ir/article_361_47e390a1d5ce32782ce5284f9032e90e.pdf
- (۱۳) طاهرخانی، محمد؛ جهان تیغمند، سمیه و سلیمی سبحان، محمدرضا (۱۳۹۹). ارزیابی اولویت بندی پتانسیلهای زمین گردشگری ژئوسایتها (مطالعه موردی: الموت قزوین با رویکرد حفاظت و گردشگری پایدار)، جغرافیا، دوره ۱۸، شماره ۶۴، صص. ۱۱۹-۱۰۶.
https://mag.iga.ir/article_245851_62eef55197f3aeddcae43e033db26ab6.pdf
- (۱۴) فروزانی، ابوالقاسم. (۱۳۹۱). جغرافیای تاریخی مکران، پژوهشهای علوم تاریخی، دوره ۴، شماره ۱، صص. ۱۸۹-۱۷۳.
https://jhss.ut.ac.ir/article_30152_acb7db3feb8d42eef07bbca6a324d55.pdf
- (۱۵) فرید، یدالله (۱۳۸۰). آمایش سرزمین، فضای جغرافیایی، دوره ۱، شماره ۲، صص. ۱۲۶-۱۰۹.
- (۱۶) لسترنج، گی (۱۳۷۷). جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، چاپ سوم، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- (۱۷) متقی، افشین و متقی، سمیرا (۱۳۹۲). بررسی توسعه مکانی و فضایی خدمات بهداشتی و درمانی در استانهای مختلف کشور ایران، مطالعات توسعه اجتماعی ایران، دوره ۲، شماره ۱۸، صص. ۸۹-۸۳.
<https://www.sid.ir/paper/231937/fa>
- (۱۸) متقی، افشین؛ افشار، حسین و مالداری، حسن (۱۳۹۴). اقتصاد سیاسی بین‌الملل و اهمیت سواحل مکران در منطقه‌گرایی ایران، جغرافیا و برنامه ریزی منطقه ای، دوره ۳، شماره ۱۹، صص. ۱۰۱-۸۵.
https://www.jgeoqeshm.ir/article_54578_f280a9b82f6409a30c98db9f407794d8.pdf
- (۱۹) محمودی، مهرداد (۱۳۸۴). راهبرد دریایی جمهوری اسلامی ایران، علوم و فنون نظامی، دوره ۲، شماره ۴، صص ۹۷-۸۰.
https://www.qjmsr.ir/article_26896_52be58d1de92059421de3baa02d50ec2.pdf
- (۲۰) مدنی پور، علی (۱۳۸۱). تهران ظهور یک کلانشهر، ترجمه حمید زرآزوند، تهران: انتشارات پردازش و برنامه ریزی شهری.
- (۲۱) مرکز آمار ایران (۱۳۹۵). سالنامه های آماری کشور. <https://www.amar.org.ir/salnameh-amari>
- (۲۲) ویسی، هادی (۱۳۹۶). بررسی رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومی پاکستان و ایران در ایجاد کریدور شمالی - جنوبی اوراسیا: مزیتها و تهدیدها، فصلنامه ژئوپلیتیک، دوره ۱۳، شماره ۴۵، صص. ۱۲۴-۱۰۱.
https://journal.iag.ir/article_55697_bb562b89502c999de77f7ba8448b3e8d.pdf
- (۲۳) ویسی، هادی (۱۳۹۹). بحران آب در فلات مرکزی و ضرورت توجه به دانش بومی مطالعه موردی: قنات گوهرریز جوپار، جغرافیا، دوره ۱۸، شماره ۶۷، صص. ۱۱۶-۱۰۴.
https://mag.iga.ir/article_245474_cef8a802a9446b335ec4a7122acecf9.pdf
- (۲۴) ویسی، هادی (۱۳۹۵). نیاز آبی و پیامدهای بحران آب در استان کرمان، جغرافیا، دوره ۱۴، شماره ۵۰، صص. ۳۰۷-۲۸۳.
<https://www.sid.ir/paper/150170/fa>
- (۲۵) ویسی، هادی (۱۴۰۰). بررسی رقابت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک چین و هند در اوراسیا: کریدورهای ارتباطی و ژئوپلیتیک بنادر چابهار و گوادر، فصلنامه پژوهشهای جغرافیای انسانی، دوره ۵۳، شماره ۱، صص. ۲۲۶-۲۱۳.
https://jhgr.ut.ac.ir/article_74503_8a0fc80d85c741c87eb4eae2bd3d430b.pdf
- 26) Ahmadi, S.A. & Ahmadi, E. (2017). A Study of Strategic Capabilities of the Free Zone of Chabahar along with Geopolitical Weight and National Power of Iran (From Iran's Internal, Regional and International Perspectives). Strategy, Vol. 26, No. 2, pp. 235-262. [Persian].

- 27) Ahmadypur, Z., Mokhtari Hashi, H., Roknoddin Eftekhari, A. & Vazin, N. (2007). Study of the Pace of Development of Political-Administrative Spaces in Iran Case study: Iran's Provinces in 1st to 3rd Development Plans (1989-2004). *Geopolitics Quarterly*, Vol. 3, No. 7, 22-49. [Persian].
- 28) Ahrari rudi, M., Shahrokhi khargerdi, Z. (2008). 'Geotourism in Chabahar', *Scientific Quarterly Journal of Geosciences*, Vol. 17, No. 67, pp. 46-55. doi: 10.22071/gsj.2009.57783. [Persian].
- 29) Alipour, A. & Tahani, Gh. (2017). Development of sea power, infrastructure of defense economy, strategic management studies of national defense, Vol. 2, No. 8, pp. 83-105. [Persian].
- 30) Amiri, A. (2020). 'Explaining the Role of the Navy in Exercising the Maritime Power of the Islamic Republic of Iran', *Geopolitics Quarterly*, Vol. 16, No. 57, pp. 138-182. [Persian].
- 31) Bp (2022). Statistical Review of World Energy 2022, 71st edition. In: <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2022-full-report.pdf>.
- 32) Cohen, S.B. (2003). *Geopolitics of the World System*, Rowman & Littlefield.
- 33) Gilpin, R. (1981). *War and Change in World Politics*. Cambridge: Cambridge University Press.
- 34) Goldstein, J. S. (1985). Kondratieff Waves as War Cycles. *International Studies Quarterly*, Vol. 29, No. 4, pp. 411-444. <https://doi.org/10.2307/2600380>.
- 35) Farid, Y. (1380). Land Use Planning, *Geographical Space*, Vol. 1, No. 2, pp. 109-126. [Persian].
- 36) Foroozani, S. A. (2012). 'Historical Geography of Mokrān', *Historical Sciences Studies*, Vol. 4, No. 1, pp. 173-190. doi: 10.22059/jhss.2012.30152. [Persian].
- 37) Hafeznia, M.R. & Romina, E. (2005). Analysis of the geopolitical capacities of the southeast coasts of Iran in line with national interests (neglected space), *Geography and Development*, No. 6, pp. 4-20. [Persian].
- 38) Hafeznia, M.R. (2004). *Persian Gulf and the strategic role of the Strait of Hormuz*, Tehran: Smet Publications. [Persian].
- 39) Hafeznia, M.R., Alamdar, E. & Rezaei Seke Ravani, D. (2020). The Role of Developing the Makran Coast and Iran's Marine Orienteering Strategy on the Development of the Eastern Axis of the Country. *Political Spatial Planning*, Vol. 2, No. 2, pp. 81-94. [Persian].
- 40) Haji Yousefi, A. (2002). land improvement (concept and approaches), *Quarterly Journal of Social Work*, vol. 10,11, pp. 35-39. [Persian].
- 41) Iran Statistical Center (2015), statistical yearbooks of the country. <https://www.amar.org.ir/salnameh-amari>. [Persian].
- 42) International Energy Agency (2018). *World Energy Outlook Special Report: Outlook for Producer Economies 2018*, available online at www.iea.org/t&c/.
- 43) Khalili, M.; Manshad, M. & Azmoudeh, F. (2018). Geo-economic aspects of the development of the Southeast region, *Foreign Relations*, Vol. 3, No. 4, pp. 81-124. [Persian].
- 44) Krassov, O.I. (2022). *Land Ownership Right in European Countries*, Moscow: Norma.
- 45) Le Strange, G. (1998). *The Lands of the eastern Caliphate*, translated by Mahmoud Erfan, third edition, Tehran: Scientific and Cultural Publications. [Persian].
- 46) Madanipour, A. (2002). *Tehran, The Emergence of a Metropolis*, translated by Hamid Zarazound, Tehran: Urban Planning and Processing Publications. [Persian].
- 47) Mahmoodi, M. (2006). 'The Islamic Republic of Iran's Marine Strategy', *Military Science and Tactics*, Vol. 2, No. 4, pp. 80-97. [Persian].
- 48) Motaghi, A. & Motaghi, S. (2012). Investigating the Spatial and Spatial Development of Health and Medical Services in Different Provinces of Iran, *Social Development Studies of Iran*, Vol. 2, No. 18, pp. 83-89. [Persian].

- 49) Mottaghi, A., Afshar, H. & Maldari, H. (2015). 'International Political Economy and the Significant of the Makran Coasts in Iran's Regionalism', *Geography (Regional Planning)*, Vol. 5, No.19, pp. 85-101. [Persian].
- 50) Mahan, A.T. (1890). *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, Boston: Little Brown and Company.
- 51) Mega, P.M. (2015). *Conscious Coastal Cities: Sustainability, Blue Green Growth, and the Politics of Imagination*, Springer.
- 52) Metternicht, G. (2018). *Land Use and Spatial Planning: Enabling Sustainable Management of Land Resources*, Springer.
- 53) Modelski, G., (1987). *Long Cycles in World Politics*, Seattle, Washington: University of Washington Press.
- 54) Morphet, J. (2011). *Effective practice in spatial planning*, Taylor and Fancis.
- 55) Noorali, H.; Flint, C.; Ahmadi, S.A. (2022). Port power: Towards a new geopolitical world order, *Journal of Transport Geography*, Vol. 105, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103483>.
- 56) Organski, A.F.K (1968). *World Politics*, Second Edition. New York: Knopf.
- 57) Patnaik, A. (2016). *Central Asia: Geopolitics, security and stability*, Routledge.
- 58) Papoli Yazdi, M.H. (1993). Centralization and Decentralization and their Effects: Administration Problems, *Geographical Research*, Vol. 29, pp. 191-217. [Persian].
- 59) Spykman, N.J. (1942). *America's Strategy in World Politics*, New York: Harcourt, Brace and Company.
- 60) Taherkhani, M., Jahan Tighmand, S. & Salimi Sobhan, M.R. (2020). 'Evaluation and prioritization of land tourism potentials of geosites (Case study of Alamut Qazvin) with conservation and sustainable tourism approach', *Geography*, Vol. 18, No.64, pp. 106-119. [Persian].
- 61) UNEP (2012). *Green Economy in a Blue World*, www.unep.org/greeneconomy and www.unep.org/regionalseas.
- 62) World Nuclear Association, (2020). <https://world-nuclear.org/information-library/non-power-nuclear-applications/industry/nuclear-desalination.aspx>.
- 63) Zhang, X.; Jiang, J. & Yuan, F. (2022). Estimation of water footprint in seawater desalination with reverse osmosis process, *Environmental Research*, Vol. 204, No. 4, pp. 1-5. <https://doi.org/10.1016/j.envres.2021.112374>.
- 64) Veicy, H. (2021). 'Water crisis in the central plateau and the need to pay attention to the capital of indigenous knowledge of the aqueduct in Iran.' *Geography*, Vol. 18, No.67, pp. 104-116. [Persian].
- 65) Veicy, H. (2021). A Study of Geopolitical and Geo-economic Competitions of China and India in Eurasia: Connection Corridors and Geopolitics of Chabahar and Gwadar Ports', *Human Geography Research*, Vol. 53, No.1, pp. 213-226. doi: 10.22059/jhgr.2020.287558.1007998. [Persian].
- 66) Veisi, H. (2015). Water need and consequences of water crisis in Kerman province, *Geography*, Vol. 14, No. 50, pp. 283-307. [Persian].
- 67) Veisi, H. (2017). 'Investigation of the Geopolitical and Geo-economic Competitions of Pakistan and Iran to Create South-North Corridor of Eurasia: Preferences and Threats', *Geopolitics Quarterly*, Vol. 13, No. 45, pp. 101-124. [Persian].
- 68) Ziari, K. (2000). Measuring the degree of cultural development of Iran's provinces, *Journal of Social Sciences Letter*, Vol. 8, No. 16, pp. 91-104. [Persian].