سلسله‌گزارش‌های «جوان» با محوریت سیاست‌های کلی توسعه دریامحور/۴

توسعه دریامحور از مسیر عمران «مکران»

■ سیدنویدرضا موسوی

اقتصاد دریامحور، راهبردی اساسی، توسعه‌ای، کنش‌گرا و تحول آفرین بوده و با موضوعات مختلف توسعه‌ای و حاکمیتی مانند جمعیت‌پذیری، ایجاد زیرساخت‌ها و ارتباطات گره خورده است، همچنین محرک جدی به‌کارگیری و به‌کاراندازی صنایع و اشتغال در دریاها و سواحل است. نگاهی به آن سوی خلیج همیشه فارس، کشوری کوچک را نمایان می‌کند که با کمترین منابع طبیعی و جمعیتی، فاقد سرمایه صنعتی و فناوری، صرفاً به واسطه درک کاملی از مزیت همجواری با آب‌های آزاد، ساختار خود را چنان شکل می‌دهد که در عرض سه دهه، خود را به عنوان هاب تجارت منطقه معرفی می‌کند. گردش تجاری بالا و ارزش افزوده ناشی از آن می‌توانست نصیب یکی از جزایر یا بنادر مستعد ایران باشد که فعلاً اینگونه نیست. اساسی‌ترین ارکان توسعه ساحلی داشتن ظرفیت‌های دریایی مانند خط سواحل متصل به اقیانوس و برنامه‌ریزی همه‌جانبه برای توسعه این مناطق محسوب می‌شوند. خوشبختانه کشور ما ظرفیت‌های گسترده‌ای دارد که اصلی‌ترین آن برای توسعه اقتصاد دریایی منطقه مکران است.

آب بنیان و پایه توسعه صنعتی، کشاورزی، خدماتی، اجتماعی، فرهنگی، زیست محیطی، بهداشتی و دیگر شئون است. امروزه داشتن سواحل طولانی و دسترسی به آب‌های آزاد به عنوان یکی از مهم‌ترین شاخص‌های قدرت ملی قلمداد می‌شود. منافع کشورهای صاحب دریا ارتباطی مستقیم با نیازمندی‌ها، توانایی‌ها و فرهنگ آنها دارد که تحقق این منافع در قالب راهبرد دریایی مبتنی بر اهداف اقتصادی، سیاسی و نظامی محقق می‌شود. دریاها و خصوصاً دریاهای آزاد و اقیانوس‌ها از مواهب الهی و ذخایر و منابع سرشاری برای زمینه‌سازی رشد علم و فناوری، افزایش کار و ثروت، تأمین نیازهای حیاتی و تولید اقتدار و بستر مناسبی برای تمدن‌سازی به شمار می‌روند. ایران با موقعیت ممتاز جغرافیایی و قرار داشتن بین دو دریا و برخورداری از هزاران کیلومتر سواحل و نیز جزایر و ظرفیت‌های فراوان بر زمین مانده، تا الان نتوانسته است جایگاه خود را در صنایع دریایی و اقتصاد دریا پایه به دست آورد.

توسعه دریامحور و اقتصاد دریا اخیراً بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته است و تعریف اقتصاد دریامحور در ادبیات جهانی عموماً با عنوان اقتصاد آبی یا Blue Economy، به معنای استفاده پایدار از ظرفیت منابع و گستره‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها و جزایر برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد اشتغال و در نهایت افزایش تولید ناخالص داخلی تعریف می‌شود، بنابراین حوزه اقتصاد دریا فراتر از مواردی از قبیل شیلات و گردشگری دریایی بوده و مستلزم ظهور و حمایت از صنایع مرتبط با آب و دریا و از جمله حمل‌ونقل دریایی، گردشگری دریایی، انرژی‌های تجدیدپذیر، آبزی‌پروری و شیلات، بیوتکنولوژی دریایی، زیست هواشناسی و معدنکاری دریایی است. سواحل مکران در جنوب شرق کشور به دلیل قرارگرفتن آن در خارج از محدوده دریایی خلیج‌فارس و دسترسی وارتباط آن با آب‌های آزاد اقیانوس هند جایگاه مهمی دارد، بنابراین موقعیت استثنایی این منطقه علاوه بر اینکه می‌تواند تأثیر مهمی بر زندگی و اقتصاد مردم جنوب شرق کشور داشته باشد، تأثیری مهم بر قدرت نظام حاکمیتی هم دارد. خلیج چابهار از مهم‌ترین مناطق ساحلی است که منطقه آزاد و بندرچابهار در حاشیه آن قرار دارد و در صورتی که توانمندی‌های مناسب اقتصادی این منطقه مورد استفاده قرار گیرد، در آینده نزدیک شاهد رونق و شکوفایی منطقه به ویژه در نوار ساحلی خواهیم بود. این سواحل به دلیل کوتاهی مسیر در کریدور شمال- جنوب و تجهیز امکانات، زیرساخت‌ها و فراهم‌آوردن امکانات و تسهیلات گسترده در بخش‌های مختلف حمل‌ونقل، جذابیت‌های فراوانی برای ترانزیت کالا دارد. با نیم‌نگاهی به منازعات جهانی، درمی‌یابیم که دغدغه اصلی فردای جهان داشتن کریدورهای فعال ترانزیت کالا در دنیاست و فعال‌شدن هر یک از این کریدورها در جغرافیای منطقه‌ای کشورها می‌تواند انقلابی در اقتصاد کشور ایفا کند و جایگاه آن کشور را در نظام بین‌الملل دستخوش تحول قرار دهد.

در ادامه به بررسی ظرفیت‌های مکران از منظر منطقه‌ای(ژئوپلتیک)، ژئواستراتژیک و ژئواکونومی می‌پردازیم.

ظرفیت‌های منطقه‌ای (ژئوپلتیک): مکران از نظر تاریخی، سرزمینی ساحلی در جنوب شرقی ایران و جنوب غربی پاکستان بوده که در طول خلیج عمان از رأس الکوه در باختر، جاسک تا لاس بالا در جنوب خاوری ایالت بلوچستان پاکستان را دربر می‌گرفته است. مکران تقریباً شامل بخش بزرگی از سیستان‌وبلوچستان ایران و پاکستان و بخشی از استان هرمزگان فعلی می‌شده است.

شهرستان چابهار با مساحتی حدود ۱۷هزار و ۱۵۵کیلومترمربع با موقعیت جغرافیایی منحصربه‌فرد در منتهاالیه جنوب‌شرقی 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. بندرچابهار تنها بندر اقیانوسی کشور است که لنگرگاه آن توانایی پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما را دارد. برقراری ارتباط ترانزیتی افغانستان و آسیای مرکزی از طریق محور ترانزیتی شرق کشور «چابهار- میلک» نزدیکی جغرافیایی بندرچابهار به افغانستان، انجام سرمایه‌گذاری‌های گسترده در بخش‌های مختلف به ویژه بخش دریایی در سواحل مکران، ایجاد تسهیلات و زیرساخت‌های حمل‌ونقل در مسیرمحور شرق کشور و حمایت گسترده دولتی، این بندر را تبدیل به قطب ترانزیتی جهانی می‌کند.

ظرفیت‌های ژئواستراتژیک: موضوع ژئواستراتژی در ابتدا تعیین قلمرو جغرافیایی استراتژی‌های نظامی به منظور هدایت صحیح عملیات نظامی بود، اما این واژه از نیمه دوم قرن بیستم عملاً در استراتژی‌های نظامی جای گرفت. به معنای دیگر ژئواستراتژی در آغاز نقش و وظیفه جغرافیای نظامی را در جنگ‌ها به عهده گرفت با این اختلاف که دیگر هدف جنگ محدود نبود و عقبه مفهومی نداشت، ولی با تطور مفهومی در بستر زمان، این بار ژئواستراتژی عوامل جغرافیایی را دسته‌بندی کرد و به صورتی منظم‌تر و جهانی به آن پرداخت. منطقه مکران‌محور اتصال اقیانوسی کشور است و از طریق دریای مکران ترددات دریایی کشور انجام می‌شود. اساساً مکران ورودی اقتصادی تمام کشورهای حاشیه خلیج‌فارس محسوب و میلیاردها دلار محموله از طریق اقیانوس هند جابه‌جا می‌شود. حضور ناوگان دریایی نظامی ایران در این منطقه تمامی ترددات دریایی این کشورها را صرفاً با رصد ایران ممکن می‌سازد و تسلط بالایی را از منظر سیاسی به کشور می‌دهد. همچنین در صورت وقوع جنگ و درگیری با مین‌ریزی دریایی در این منطقه عملاً قلب تپنده اقتصاد نفت‌محور منطقه مورد حمله قرار می‌گیرد. در واقع باید دریای مکران و سواحل مشرف را دروازه اقتصاد غرب آسیا دانست که با توسعه نیروی دریایی ارتش و سپاه از دهه ۶۰، این منطقه با نظارت ما اداره می‌شود. جمهوری اسلامی ایران پس از انقلاب در سواحل مکران با اتکا بر نیروی دریای ارتش خود اقدامات مثبتی در این زمینه انجام داده است. سیاست‌های کلی فرمانده کل قوا که نیروی دریایی ارتش را «یک نیروی راهبردی» در منطقه می‌دانند، باعث شده است نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران وارد آب‌های آزاد شود و با عبور از تنگه‌های باب‌المندب و کانال سوئز پای در دریای مدیترانه بگذارد. این امر بر وزن ژئوپلتیکی کشور در سطح منطقه‌ای می‌افزاید، البته تنها این امر کافی نیست و باید با تقویت و تجهیز امکانات لجستیکی دریانوردی، نیروی دریایی را وارد پس کرانه‌های اقیانوس آرام و اطلس کرد تا قدرت ژئواستراتژی بحری ایران را وارد فضای جهانی کرد؛ اقدامی که از دهه ۹۰ در دستور کار بود و پس از پایان مأموریت دنیانوردی دو ناوگروه‌های ۷۵ و ۸۶ نیروی دریایی ارتش اعلام شد که فرماندهی اقیانوسی نیروی دریایی شکل گرفته است و به دنبال توسعه این مسئله هستیم، البته این منطقه استراتژیک در کنار تمامی مزایا، خطراتی هم به دنبال دارد و ورودی دریای مکران و مناطق ساحلی آن خط اول دفاع دریایی کشور از ناحیه جنوب محسوب می‌شود. اصولاً با توجه به استقرار ناوگان دریایی رژیم امریکا در منطقه و تردد پرتعداد کشتی‌های نظامی خارجی، در صورت وقوع درگیری این منطقه آماج حملات قرار می‌گیرد. از دهه ۶۰ و در جریان جنگ تحمیلی، جبهه جدیدی در منطقه خلیج‌فارس و دریای عمان به روی کشور گشوده شد که به جنگ نفتکش‌ها شهرت دارد که آتش جنگ را به ناوگان تجاری ایران و سفره مردم کشید. بعد از پایان جنگ نفتکش‌ها تنش‌های دریایی با گاوچران‌ها ادامه و همواره خطر یورش امریکایی‌ها وجود داشت و نیروی دریایی امریکا اصلی‌ترین بازوی نظامی امریکا علیه کشورمان بود.

ظرفیت‌های ژئواکونومیک: دسترسی به اقیانوس هند و آب‌های آزاد و محدوده منطقه انحصاری- اقتصادی به طول ۲۰۰مایل، منابع عظیم شیلات و منابع بستر و زیربستر و مواد معدنی و کانی‌های زیادی را نصیب ایران می‌کند که با سرمایه‌گذاری در هر بخش می‌توان علاوه بر ایجاد اشتغال درآمدهای ارزی فراوانی را نصیب کشور کرد. اساساً یکی از مهم‌ترین محورهای توسعه اقتصاد محلی، توجه به ظرفیت‌های جغرافیایی در راستای رسیدن به مطلوبیت اقتصادی است. به زبان ساده برای توسعه اقتصادی در سطح ملی باید اقتصاد محلی چند اقلیم مختلف را با توجه به ظرفیت‌ها توسعه داد و سپس با کمک نهادهای متولی تجارت، توزیع برابر محصول را در سطح کشور انجام داد. پیش‌تر مطالعات متعددی روی مسئله توسعه اقتصادی مکران از منظر ژئواکونومیک انجام شده است که در پنج مؤلفه حمل‌ونقل دریایی، حمل‌ونقل جاده‌ای، حمل‌ونقل ریلی، ارتباط هوایی و ارتباط الکترونیک دسته‌بندی می‌شود. در ادامه به تشریح این مؤلفه‌ها می‌پردازیم.

حمل‌ونقل دریایی: حمل‌ونقل دریایی از دیرباز مهم‌ترین بخش صادرات اقتصادی کشورها محسوب می‌شد و بنیه و اساس نظام استعماری مرکانتیلیستی(سوداگری) غرب هم به وسیله همین نوع حمل‌ونقل بوده است. اساساً هرگونه اخلال در این سیستم، می‌تواند به تنش‌هایی در سطح جهانی منجر شود. وجود بندرجاسک و بندرآزاد چابهار و اسکله‌هایی با ظرفیت ایجاد مناطق حمل‌ونقل بین‌المللی، به کرانه‌های مکران ویژگی منحصربه‌فردی بخشیده است. نقش حمل‌ونقل دریایی با ارائه خدمات فراملی و بین‌المللی سبب توسعه کرانه‌های مکران خواهد شد و در این بین بنادر چابهار و جاسک از مهم‌ترین و راهبردی‌ترین بنادر اثرگذار در ترانزیت و

سیاست‌های کلی توسعه دریامحور ۱۶ آبان سال جاری از سوی رهبر حکیم انقلاب در اجرای بند یک اصل ۱۱۰قانون اساسی و پس از مشورت با مجمع تشخیص مصلحت نظام برای اقدام به رؤسای قوای سه‌گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام ابلاغ شد. «جوان» در سه پرونده قبلی با عنوان‌های «احکام سیاست‌های کلی توسعه دریامحور در برنامه هفتم قانونی می‌شود»، «توسعه دریامحور از دروازه اقتصاد محلی ساحل می‌گذرد» و «تحول دریایی قربانی ناهماهنگی دستگاه‌های متنوع و مدعی!» به چرایی و الزامات توسعه دریامحور پرداخت. گزارش پیش‌رو با واکاوی ظرفیت‌های ساحلی ایران با تمرکز بر منطقه مکران به ابعاد اثرگذاری توسعه دریامحور در تحول و اشتغال‌زایی و سرمایه‌گذاری خارجی پرداخته است.

سواحل مکران در جنوب شرق کشور به دلیل قرارگرفتن آن در خارج از محدوده دریایی خلیج‌فارس و دسترسی وارتباط آن با آب‌های آزاد اقیانوس هند جایگاه مهمی دارد، بنابراین موقعیت استثنایی این منطقه علاوه بر اینکه می‌تواند تأثیر مهمی بر زندگی واقتصاد مردم جنوب شرق کشور داشته باشد، تأثیری مهم بر قدرت نظام حاکمیتی هم دارد

توسعه ناشی از آن در سطح کشور خواهند بود. به دیگر سخن با فعال‌شدن کریدورهای اقتصادی به محوریت این منطقه به خصوص بندرچابهار، فارغ از ارزآوری و توسعه منطقه‌ای موجب وابستگی اعضای این کریدور مانند روسیه در کریدور شمال به جنوب و هند در کریدور ترانزیتی‌اش به محوریت بندرچابهار می‌شود و در زمینه‌های سیاسی مجبور به حمایت از ما می‌شوند. برای مثال در جریان سیاست کثیف فشار حداکثری ترامپ، دولت هند با اعمال نفوذ مانع تحریم بندرچابهار شد و این منطقه در سخت‌ترین شرایط هم معاف از تحریم بود.

حمل‌ونقل جاده‌ای: اصولاً کریدور بر اساس مسیرهای جاده‌ای شکل می‌گیرد و یک شبکه زمینی جاده‌ای سرتاسری ماهیت سرزمینی آن را تشکیل می‌دهد. در زمینه تکنیکی، ضعف‌های مختلفی در جاده‌ها و تجهیزات جاده‌ای وجود دارد. اساساً انتقال محموله از هند به روسیه از طریق ایران، نیازمند استفاده گسترده از شبکه جاده‌ای کشور است که ضعف شدیدی در این منطقه وجود دارد و ظرفیت‌های جاده‌ای متناسب با برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته رشد نداشته و مشکلات شدیدی برای ترانزیت‌ها به وجود آورده است. در کنار آن مصائب واردات کامیون‌های ترانزیتی به‌روز و استاندارد ضمن نابودی اشتغال باعث کمبودهای جدی و کندبودن فرایند انتقال محموله از جنوب به شمال و بالعکس شده است و باید سیاست‌های وضع‌شده متناسب با برنامه‌ریزی‌ها برای تبدیل‌شدن به هاب ترانزیتی منطقه تغییر کند. فارغ از ضعف در بعد تکنیکی، در زمینه تاکتیکی و قوانین هم مشکلات جدی داریم و محدودیت‌های قانونی مختلفی برای ترانزیت‌ها وضع شده است که زمان انتقال محموله را بالا می‌برد و به رشد سرمایه‌گذاری در کشور آسیب می‌زند. متأسفانه امنیت جاده‌ای در منطقه شرق و جنوب‌شرق کشور هم چندان مطلوب نیست و گزارشات مختلفی از ایجاد مزاحمت و گاه راهزنی از کامیون‌های ترانزیتی هم موجود است.

حمل‌ونقل ریلی: حمل‌ونقل ریلی امن‌ترین و سریع‌ترین روش انتقال کالا با توجه به قیمت تمام‌شده است که با شروع سرمایه‌گذاری در منطقه مکران و ورود محموله‌های ترانزیتی از چابهار استفاده از آن چندین برابر می‌شود. در زمینه تکنیکی دو مسئله مورد توجه است: ظرفیت‌های فعلی ریلی این منطقه و ظرفیت‌هایی که باید سریعاً ایجاد شود تا مانع جایگزین‌شدن کریدور چابهار ایران (تحت همکاری و سرمایه‌گذاری هند) با کریدور گوادر پاکستان(با همکاری و سرمایه‌گذاری چین) شویم. اساساً ظرفیت‌های فعلی ریلی این منطقه بسیار نامطلوب و ضعیف و حتی غیرعملیاتی و ناقص است و برای اهداف محلی هم نامناسب و ناکافی است (به شبکه ریلی کشوری متصل نیست). حال با ورود هزاران تن محموله جدید و لزوم انتقال از طریق مسیر ریلی، مصائب شدیدی برای سرمایه‌گذاران ایجاد می‌شود و ممکن است تا چندین هفته در صف انتقال محموله از مبدأ دیگر منتظر بمانند که هزینه زمانی و مالی بالایی را به همراه خواهد داشت و باید توسعه ریلی را تسریع کنیم و محور ریلی شمال جنوب مشهد- زاهدان را سریعاً فعال کنیم چراکه همزمان با ما پاکستانی‌ها پیشنهادهای جذابی به شرکت‌های سرمایه‌گذار در این مسیر می‌دهند و نباید ضعف‌های ساختاری و تکنیکی قاتل مزیت منطقه‌ای ما شود. همچنین راه‌اندازی خطوط ریلی جدید با محوریت شرق باعث تحرک اقتصاد محلی بیش از ۵۰شهر کوچک و بزرگ می‌شود. متأسفانه در زمینه تاکتیکی، قوانین و ساختارهای دست‌وپاگیری برای انتقال ریلی محموله وجود دارد و اولویت توسعه ریلی همواره با انتقال مسافر بوده است و یک قطار ترانزیتی گاه یک تا سه روز باید در مسیر توقف داشته باشد تا قطارهای مسافربری تردد کنند. این مسئله ضربه جدی به شکل‌گیری کریدورهای ترانزیتی می‌زند و باید سیاستگذاری‌ها مورد بازبینی قرار گیرند.

ارتباط هوایی: توسعه یک شبکه ترانزیتی متوازن با مؤلفه‌ای دریایی(شامل توسعه بندرگاهی و صنایع دریایی)، مؤلفه زمینی(خطوط جاده‌ای و ریلی) و خطوط هوایی است. پیش‌تر گفته شد که حمل‌ونقل ریلی سریع‌ترین روش انتقال کالا با توجه به هزینه است اما اگر مؤلفه هزینه را حذف کنیم، از لحاظ زمانی سریع‌ترین روش انتقال محموله به حمل‌ونقل هوایی تعلق دارد

که در انتقال محموله‌های خاص(مانند واکسن) نقش مهمی دارد. بندرچابهار با موقعیت منحصربه‌فرد خود در شمال دریای عمان می‌تواند به عنوان یک نقطه ثقل هوایی (هاب هوایی) در منطقه و جهان نقش ایفا کند. احداث فرودگاهی مجهز مطابق استانداردهای روز فرودگاهی جهان می‌تواند این بندر را به یکی از سرپل‌های ارتباط میان قاره‌ای و بین‌المللی (جهت سوختگیری و ارائه خدمات به هواپیماهای عبوری) تبدیل کند، به گونه‌ای که در منطقه، قابلیت رقابت با فرودگاه‌های دوحه قطر، دوبی و ابوظبی امارات‌متحده‌عربی را داشته باشد. اصولاً بعد از توسعه کشورهای حاشیه خلیج‌فارس سرمایه‌گذاری گسترده‌ای روی مسئله حمل‌ونقل هوایی انجام دادند و دو شرکت هوایی امارات و قطر با سرمایه‌گذاری میلیارد دلاری از برترین فرودگاه‌های دنیا به شمار می‌روند و برای اعلام حضور به عنوان یک قطب جدید و رقیب باید سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی قدرتمندی انجام گیرد که ممکن است در سال‌های اول زیان‌ده باشد، البته این مسئله بخشی از فرایند توسعه ملی محسوب می‌شود.

ارتباط الکترونیک: ظرفیت‌های گسترده‌ای برای تبدیل‌شدن به هاب ارتباطی در منطقه وجود دارد و سرمایه‌گذاری روی حوزه فیبر نوری می‌تواند آورده‌های میلیون دلاری برای کشور داشته باشد، البته این امر مستلزم قانونگذاری درست در حوزه توسعه ارتباطات و البته ورود شرکت‌های دانش‌بنیان خصوصی به این مسئله با حمایت وزارت ارتباطات و شورای توسعه مکران است.

توجه به مکران

با وقوع انقلاب سیاست‌های کلی کشور دچار تحول شد و اساس و هدف دولت انقلابی روی کار آمده رفع محرومیت و افزایش کیفی زندگی مردم بود. پس از استقرار دولت جمهوری اسلامی ایران، نهادهای جدید انقلابی پا به عرصه وجود گذاشتند و محرومیت‌زدایی تبدیل به هدف اول دولت و سیاستگذاران شد، از همین رو نهادهای جدید انقلابی خدمات‌رسانی خود را آغاز کردند و عملیاتی شدند. بنیاد مسکن انقلاب اسلامی، جهاد سازندگی، بنیاد مستضعفان و کمیته امداد امام خمینی(ره) از همین نهادها محسوب می‌شوند که به محوریت شورای انقلاب در جای‌جای کشور به خصوص مناطق کمتربرخوردار و توسعه‌نیافته خدمات‌رسانی می‌کردند. در این دوران خدمات زیادی به مناطق محروم این منطقه و در حوزه خرد خدمات گسترده‌ای ارائه شد. با ورود به دوران سازندگی تمامی بخش‌های کشور در مسیر توسعه قرار گرفتند، ولی متأسفانه به دلیل سیاستگذاری اشتباه تمرکزگرا در دولت مستقر که بین مردم به توسعه لکوموتیوی معروف است، آنطور که باید توسعه نصیب این منطقه نشد و در سیاستگذاری کلان آنطور که باید به آن توجه نشد. اصولاً استراتژی مسئولان وقت، مبنی بر توسعه چند قطب ثابت بوده است و برنامه داشتند به همراه آن مناطق اطراف را توسعه دهند. توسعه لکوموتیوی نتایج زیانباری برای کشور به خصوص مناطق دور از مرکز داشت و ضمن تغییر بافت فرهنگی کشور، نابرابری و تبعیض شدیدی را به وجود آورد، هرچند در تمامی مراحل توسعه و برنامه‌های مدون به ظرفیت‌های این منطقه اشاره شد ولی متأسفانه همواره این منطقه جزو کم‌برخوردارترین استان‌ها از منظر اقتصادی بوده که در تیتری جداگانه به آن تحت عنوان عوامل شکست توسعه مکران در دهه‌های ۸۰ و ۹۰ اشاره شده است.

همانطور که گفته شد در دوران سازندگی صرفاً یکسری تأسیسات صنعتی مورد بهسازی قرار گرفت و آنطور که باید توسعه ایجاد نشد. متأسفانه در دولت‌های بعدی هم نتوانستند محرومیت‌زدایی درست انجام دهند و فرایند به کندی انجام می‌شد. متأسفانه در کنار سستی‌های نهادهای دولتی و حاکمیتی مشکلات امنیتی شدیدی گریبانگیر مردم این مناطق و از طرف تروریست‌های مستقر در مرز پاکستان و افغانستان عملیات‌های مختلفی در این منطقه انجام شد، حتی گاه برخی مهندسانی که در پروژه‌های عمرانی و محرومیت‌زدا نقش‌آفرین بودند، با خطراتی مواجه شدند.

از اواخر دهه ۸۰ رهبر حکیم انقلاب، مستقیماً در سخنرانی‌های گوناگون مقامات را به توسعه منطقه مکران و بهبود اقتصاد دریایی تشویق کردند و همزمان با دولت، قرارگاه‌های سازندگی ارتش و سپاه هم اقدامات گسترده‌ای را انجام دادند. با همه اقدامات انجام‌شده حجم کار آنقدر بالا بود که باز هم نتوانست این منطقه را به جایگاه مطلوب برساند و از دهه ۹۰ رهبر معظم انقلاب به نیروی دریایی ارتش مأموریت توسعه مکران را دادند و نداجا اقدامات گسترده‌ای جهت رفع محرومیت این منطقه انجام داد، هر چند سه نهاد اصلی دولت، سپاه(در قالب قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیا) و نداجا(به طور مستقیم) اقدامات گسترده‌ای را در جهت محرومیت‌زدایی انجام دادند، ولی نتیجه مطلوب نبود و همچنان سایه محرومیت بالای سر این منطقه است.

عوامل مؤثر در کندشدن فرایند توسعه مکران

به طور کلی می‌توان عوامل دخیل در کندشدن فرایند توسعه مکران را به سه بخش محلی، ملی و بین‌المللی تقسیم کرد که به هر کدام جداگانه پرداخته شده است.

بعد محلی: در این منطقه تراکم جمعیتی پایین است و در یک جغرافیای گسترده سرزمینی، جمعیت اسکان پیدا کرده‌اند و این مسئله می‌تواند برای سرمایه‌گذاران صنعتی دافعه داشته باشد. (فاصله طولانی نیروی انسانی از کارخانه یا کارگاه صنعتی). در زمینه توریسم هم این منطقه چندان برای گردشگران جذاب نبوده است و با وجود تبلیغات گسترده خصوصی و دولتی همچنان جزو ضعیف‌ترین استان‌ها در حوزه گردشگری است. برای مثال استان سیستان‌وبلوچستان در سال ۱۳۹۸ در لیست پنج استان کم گردشگر کشور قرار داشت که در دور اول سفرهای نوروزی این استان تنها میزبان ۶هزار گردشگر بود، در حالی که بوشهر با بیش از یک‌میلیون گردشگر در همان زمان در صدر استان‌های توریست‌پذیر بود، البته ضعف توریسم صرفاً به دلیل مسائل فرهنگی- اجتماعی نیست و ضعف شدیدی در زیرساخت‌های گردشگری این منطقه وجود دارد. اساس اشتغال مردم زمانی کشاورزی و مشاغل ساحلی بود که با پدید آمدن خشکسالی و سیاستگذاری‌های نادرست آبی، کشاورزی محلی در این منطقه شدید ضعیف شد و بخش زیادی از کشاورزان مشاغل خود را از دست دادند. متأسفانه هیچ حمایت خاصی از بیکاران نشد و حجم بالای بیکاران و مشکلات معیشتی تابع آن، مردم را به سمت مشاغل سیاه سوق داده و قاچاق به عنوان پدیده کمرشکن اقتصادی به شغل رایج مردم در مناطق مرزی تبدیل شده است که در فرهنگ عامه به سوخت‌بر معروفند. بیکاری و محرومیت باعث افزایش حاشیه‌نشینی و گاه کپرنشینی شده است. ساکنان این کپرها اغلب پایین‌ترین اقشار جامعه هستند. بنا به گفته مدیرکل راه و شهرسازی سیستان‌وبلوچستان جمعیت ساکن در مناطق حاشیه‌نشین استان ۴۴۱هزار و ۶۲۵نفر بوده که به طور میانگین ۴۱درصد جمعیت شهرهای استان را شامل می‌شود و این آمار در چابهار ۵۰درصد و کنارک ۴۵درصد است.

ورود تعداد بالای مهاجران غیرقانونی از مبدأ پاکستان و افغانستان به داخل این مناطق باعث شده است حتی در زمینه صدور شناسنامه و مدارک هویتی هم دچار مشکلات زیادی باشند چراکه در مناطق کمتربرخوردار در سال‌های قبل شناسنامه مشخص برای والدین صادر نشده و کودکان متولدشده هم خارج از بیمارستان بوده‌اند(بدون گواهی تولد) و تعداد بالایی از ساکنان مناطق کپرنشین فاقد مدارک هویتی مشخص هستند که در فرایند شغل‌یابی و دریافت خدمات دولتی آنها را شدیداً دچار مشکل می‌کند (قابل تشخیص از مهاجران نیستند). راه‌حل این امر تشکیل یک نهاد مشترک متشکل از وزارت کشور و دهیاری‌ها و طوایف بومی است و با نسب‌یابی و مدیریت درست اجتماعی، ضمن حل‌وفصل مشکل کپرنشینی(ناگفته نماند که قبلاً اقدامات زیادی انجام شده) مدارک هویتی و ملی برای مردم ساکن این مناطق صادر شود.

بعد ملی: اساس توسعه ملی که از دوران سازندگی شروع شد، توسعه لکوموتیوی بود که مرکزگرا بود و مناطقی مانند مکران که از مرکز فاصله داشتند، در اولویت‌های بعدی توسعه قرار گرفتند. به دلیل اینکه مرکزیت جغرافیایی مطرح بود و این منطقه نسبت به مراکز و قطب‌های توسعه‌ای فاصله داشت، عملیات توسعه و محرومیت‌زدایی آنطور که باید پیش نرفت و این منطقه همچنان با مشکلات زیادی دست‌وپنجه نرم می‌کند. متأسفانه محرومیت به وجود آمده باعث به وجود آمدن حس تبعیض شده است؛ تبعیضی که باعث نگاه منفی به اقتصاد ساحل‌پایه و صنعت‌پایه هم شد و بخش قابل توجهی از مردم حاشیه‌نشین، قاچاق را نسبت به مشاغلی مانند کارگری صنعتی یا مشاغل ساحلی ترجیح می‌دهند چراکه ضمن درآمد بالاتر نسبت به مشاغل صنعتی(گاه تا بیش از ۳۰میلیون در ماه) دوری بیشتری نسبت به دولت هم دارد.

فراتر از مسئله برنامه‌های توسعه، اساساً بوروکراسی حاکم بر دستگاه‌های اجرایی کشور حجیم و ناکارآمد است و این مسئله شدیداً در عملیات‌های محرومیت‌زدایی و عمرانی اخلال ایجاد می‌کند. موازی‌کاری، انحصار، خصوصی‌سازی‌های پرفساد، تعارض منافع، رانت و عدم‌شفافیت از مهم‌ترین عوامل ضعف بوروکراسی کشور برای پروژه‌های توسعه‌ای هستند، البته این مسئله امروز و دیروز نیست و از همان زمان پهلوی اول که توسعه ساختاری مدنظر دولت ایران قرار گرفت، گریبانگیر مملکت بود؛ امری که نتیجه آن، نتیجه‌محوری و تکنوکراتیسم بود و یک پروژه را با هزینه چندبرابری به نتیجه می‌رساند.

حدود ۱۵سال است توسعه مکران وارد فاز اجرایی شده است و نهادهای مختلف متولی این امر بوده‌اند. به دلیل نگاه مرکزگرای حاکم بین مدیران کشور، مناطقی که از قطب‌های توسعه و مراکز استان فاصله جغرافیایی بیشتری دارند، همواره کمتر برخوردار بوده‌اند و امروزه که این منطقه محور کریدورهای نوپدید اقتصادی شده، ضعف مدیریت و برنامه‌ریزی سال‌های گذشته مانع استفاده از تمام ظرفیت‌های منطقه‌ای این سواحل استراتژیک شده است

دیگر مسئله‌ای [illegible]

بعد بین‌المللی: [illegible]

منطقه مکران بیش از هر کشوری برای چین دارای اهمیت است. چین برای تبدیل‌شدن به یکی از دو قطب قدرت بین‌المللی، ناگزیر است در مناطقی که حداقل از لحاظ جغرافیایی نزدیکی بیشتری نسبت به امریکا دارد، دست برتر را داشته باشد. از طرفی، منطقه مکران جزو مجموعه متصل به دریای جنوبی چین و اقیانوس هند است. برای تحقق‌بخشی به منافع اقتصادی و تجاری بین‌المللی نیازمند تسلط بیشتر بر مناطق دریایی مذکور است و جذاب کردن این منطقه برای سرمایه‌گذاری پای چینی‌ها را هم به ماجرا باز می‌کند و می‌شود با انعقاد قراردادهای همکاری با دو طرف، موازنه مثبت ایجاد کرد و این منطقه را توسعه داد. منطقه مکران قلب کریدورهای نوظهور قدرت‌های دنیاست و در صورت عملیاتی‌شدن از محور مکران، تحولی در حوزه معیشت منطقه‌ای و اقتصاد ملی رخ می‌دهد. در یک مورد، پیش‌بینی کارشناسان اقتصادی درباره ظرفیت ترانزیتی بندر چابهار این است که با عملیاتی‌شدن کریدور شمال- جنوب کشور، بیش از ۲۰میلیارد دلار درآمد پایدار نصیب اقتصاد کشور می‌شود. متأسفانه در بعد بین‌المللی، فرایند توسعه این منطقه تحریم‌پذیری بالایی دارد. اساساً رژیم امریکا سیاست‌های سختگیرانه‌ای برای تعقیب عناصر همکار با ایران در نظر گرفته و بر همین اساس دولت ایران باید منفعت و برتری این منطقه را آنقدر بالا ببرد که برای طرف‌های همکار سرمایه‌گذاری در توسعه این منطقه صرفه اقتصادی داشته باشد. همچنین عدم‌اتصال به شبکه ریلی و کامل نبودن تأسیسات ریلی به شدت برای سرمایه‌گذاری دافعه ایجاد می‌کند. متأسفانه در زمینه سرمایه‌گذاری خارجی هم تعلل زیادی وجود دارد و آنطور که باید با سرمایه‌گذارها هماهنگی ایجاد نشده است. بندر رقیب چابهار، بندرگوادر پاکستان است که با سرمایه‌گذاری چینی‌ها در حال توسعه است. در حال حاضر چین در حال بنیان‌ریزی مجدد جاده‌ابریشم خود با نام کمربند و جاده است که انتخاب هر یک از دو بندر چابهار یا گوادر می‌تواند آورده میلیارد دلاری برای کشور مبدأ داشته باشد. همچنین رقیب قدیمی پاکستان، هند در چابهار سرمایه‌گذاری می‌کند و این مسئله، اهمیت از دور خارج کردن چابهار برای پاکستان را چندبرابر می‌کند. لزوم اتخاذ سیاست‌های مناسب در قبال پاکستان و همچنین ارتقای سنگین کیفی و کمی انتظامی، نظامی و امنیتی در منطقه وجود دارد. در حال حاضر این مناطق در حال توسعه و رشد هستند. سازمان توسعه مکران تشکیل شده است که می‌تواند کلید طلایی حل مشکل عدم‌توسعه مطلوب این سواحل با ارزش استراتژیک باشد. ایجاد بندربزرگ مکران می‌تواند تحول اقتصادی و صنعتی بزرگی در سواحل مکران ایجاد کند. از جمله امکان فعالیت مجموعه‌های پتروپالایشی و نفتی در این منطقه که از نظر حمل‌ونقل و صادرات، ایجاد این بندر کمک شایانی به اقتصاد کشور خواهد کرد و در عین حال می‌تواند منطقه بسیار مناسبی برای ورود مواد خام و تولید در داخل کشور باشد. در عین حال بندربزرگ مکران به عنوان یک پایگاه لجستیکی و قطب حمل‌ونقل در کنار بنادر شهید رجایی و چابهار به توسعه حمل‌ونقل دریایی کشور کمک خواهد کرد.

چه باید کرد؟

مطابق برنامه هفتم توسعه و اولویت‌های ارائه‌شده، اقتصاد دریامحور باید دستخوش تحول ارتقا شود. مطابق برنامه‌ریزی‌های صورت‌گرفته باید سالانه یک واحددرصد به سهم دریا و اقتصاد دریابنیان از اقتصاد ملی کشور اضافه شود. اساساً برای دستیابی به این هدف باید توسعه زیرساخت‌های ملی مورد توجه قرار گیرد و ضعف‌های این منطقه سریعاً برطرف شود. حدود ۱۵سال است توسعه مکران وارد فاز اجرایی شده است و نهادهای مختلف متولی این امر بوده‌اند. به دلیل نگاه مرکزگرای حاکم بین مدیران کشور، مناطقی که از قطب‌های توسعه و مراکز استان فاصله جغرافیایی بیشتری دارند، همواره کمتر برخوردار بوده‌اند و امروزه که این منطقه محور کریدورهای نوپدید اقتصادی شده، ضعف مدیریت و برنامه‌ریزی سال‌های گذشته مانع استفاده از تمام ظرفیت‌های منطقه‌ای این سواحل استراتژیک شده است.

در بعد زیرساختی بزرگ‌ترین ضعف در ساختار ریلی است و همانطور که گفته شد شبکه ریلی این منطقه در حال حاضر ضعیف و حتی غیرعملیاتی است. اساساً جذاب‌ترین بعد سرمایه‌گذاری کشورهای محور در ایران، بحث ژئوپلتیکی و ارزش بالای سرزمینی آن است. داشتن مرز آبی با روسیه در شمال و حکمرانی بر منطقه خلیج‌فارس و دریای مکران در جنوب ارزش منطقه‌ای ما را دوچندان کرده است، اما لازمه بهره‌برداری از این ظرفیت عظیم داشتن شبکه حمل‌ونقلی به‌روز و سرتاسری است. پروژه ریلی چابهار زاهدان بخش قابل توجهی از مسیر کریدور شمال به جنوب را تشکیل می‌دهد که در حال حاضر در حال تکمیل و توسعه است و ارزش تکمیل این پروژه برای ما بسیار بالا و حیاتی است. این پروژه با طول ۶۳۰کیلومتر بزرگ‌ترین پروژه ریلی کشور محسوب می‌شود.

همچنین پروژه ریلی چابهار به زاهدان با هدف ایجاد یک کریدور شمال به جنوب و اتصال بندربهشتی به شبکه ریلی طراحی شده که با بهره‌برداری و افتتاح به ترتیب آسیای میانه و افغانستان را به آب‌های آزاد اقیانوسی متصل می‌کند. در عین حال، این مسیر ترانزیتی چابهار را به قطب تجارت و ترانزیتی در منطقه تبدیل می‌کند، احداث این خط ریلی در دو بخش شمال و جنوب تقسیم‌بندی شده که از چابهار آغاز و به زاهدان منتهی می‌شود. این پروژه پس از اتمام در سال حدود یک‌میلیون مسافر و ۳میلیون‌تن بار در نظر گرفته شده است که تا ۸میلیون‌تن هم قابل افزایش است(فازهای بعدی).

در بخش موانع محلی اشاره شد که کشاورزی منطقه‌ای به دلیل بحران‌های آبی ضعیف شده است. با توسعه آب‌شیرین کن‌ها می‌شود مشکل آبی را برطرف کرد؛ امری که در امارات و عربستان اتفاق افتاد و با شیرین کردن آب دریا بخش قابل توجهی از مشکلات و تنش‌های آبی خود را ریشه‌کن کردند. مکران ظرفیت کشت میوه‌های استوایی و تابستانه را در تمامی فصول دارد که فقط در زمینه تأمین نیاز داخل آورده‌های میلیون دلاری دارد و ظرفیت صادراتی بسیار بالایی را به خصوص به کشورهای سردسیر مانند روسیه دارد. برای مثال در منطقه زرآباد در سیستان می‌توان از هر هکتار ۱۰۰تن موز برداشت کرد و علاوه بر تأمین نیاز داخل می‌توانیم صادر هم کنیم، اما در حال حاضر ۳۰تن در هکتار تولید می‌شود و ما سالی ۷۰۰هزارتن مصرف موز داریم که می‌توانیم با افزایش بهره‌وری در هکتار نیاز کشور را در این زمینه تأمین کنیم و حتی صادرات میوه‌های استوایی داشته باشیم. میوه‌های تابستانه در منطقه به راحتی کشت می‌شوند. اولین هندوانه‌ای که در کشور تولید می‌شود، مربوط به منطقه مکران است. میانگین دما در همه سال به گونه‌ای است که می‌توان کشاورزی چهارفصل در آنجا داشت. از نظر پرورش شتر و دامپروری هم ظرفیت و قابلیت خوبی وجود دارد. در حال حاضر از هر هکتار هفت‌تن میگو برداشت می‌شود که با تکنولوژی می‌توان این رقم را چند برابر افزایش داد و قیمت آن را هم کاهش و میگو را در سبد غذایی خانوار ایرانی جای داد.

توسعه کشاورزی منطقه‌ای خود می‌تواند موضوعی جداگانه در توسعه این منطقه باشد. اما برسیم به مشکل نیروی انسانی که خود بحران دیگری در این منطقه به شمار می‌رود. با اینکه انبوهی از نیروهای جوان و مستعد در این منطقه زندگی می‌کنند، ولی متأسفانه نرخ بی‌سوادی در این منطقه بالاست و عموم بیکاران این منطقه فاقد مهارت کافی برای اشتغال در بخش صنعتی و ترانزیتی هستند. یکی از اولویت‌های دولت و شورای توسعه مکران باید تربیت کادر آموزش‌دیده متناسب با نیازهای پیش‌روی کریدورها باشد و لازم است مراکز آموزشی فنی‌وحرفه‌ای در این منطقه افزایش یابد و توانمندسازی جوانان مورد توجه ویژه قرار گیرد. اساساً مردم این منطقه بخشی از بافت فرهنگی و هویتی این منطقه هستند و مناسب‌ترین نیروی انسانی که باید در پروژه میلیارد دلاری کریدور شمال جنوب و کریدور ترانزیتی هند مورد استفاده قرار گیرد، همان نیروهای محلی این منطقه هستند که متأسفانه امروزه بعضاً به مشاغل سیاه مشغولند.

در زمینه سرمایه‌گذاری و نهادهای متولی هم ورود بخش خصوصی می‌تواند خون تازه‌ای در رگ‌های پروژه توسعه مکران باشد. تجربه ثابت کرده است در پروژه‌هایی که شرکت‌های دانش‌بنیان خصوصی وارد شده‌اند، سرعت پروژه بالاتر رفته و به دلیل منفعت بیشتر شرکت‌های خصوصی از حصول زودتر پروژه، نتایج بهتری هم به دست آمده است. امید است شورای توسعه مکران راه ورود شرکت‌های خصوصی به فرایند توسعه را باز کند و شاهد تأثیر مثبت اقدامات این شرکت‌ها باشیم.

نبود زیرساخت‌های کافی پذیرش گردشگر مشکل دیگری است که مکران با آن دست‌وپنجه نرم می‌کند. لازم به ذکر است با فعال‌شدن کریدورهای اقتصادی و نقش استراتژیک بندرچابهار و منطقه مکران در آن شاهد سرازیرشدن چندصدهزار نفر گردشگر یا شاغلان حوزه تجارت دریایی به این منطقه خواهیم بود و افزایش کمی و کیفی هتل‌ها و بوم‌گردی‌ها باید مورد توجه ویژه قرار گیرد و نهادهای مربوط باید با سیاستگذاری‌های جدید تأسیس هتل را برای سرمایه‌گذاران جذاب کنند؛ اتفاقی که در استان خراسان و اصفهان هم افتاده بود و آورده‌های بالای اقتصادی برای کشور داشت. در زمینه تاکتیکی و سازوکارهای قانونی اما قدیمی‌بودن و دولت‌محوربودن یکسری قوانین باعث کندشدن فرایند توسعه مکران و کریدورها شده است. محدودیت زمانی تردد ترانزیت‌ها و قطارها، ممنوعیت واردات واگن یا کامیون‌های مدرن نوساز و دست‌وپاگیر بودن قوانین در حوزه سرمایه‌گذاری همگی تنها بخشی از مانع‌بودن قوانین نامناسب برای توسعه در این منطقه هستند.