

سواحل مکران؛ ظرفیت‌ها و برنامه‌ها

بهمن ۱۴۰۱

معاونت بررسی‌های اقتصادی
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران



منابع: طرح مطالعاتی "دلالت‌های پروژه «یک کمر بند؛ یک جاده» (جاده ابریشم نوین) برای توسعه صنایع و تولید در ایران" اتاق تهران توسط آرشد
رئیس‌ی نژاد و سند توسعه منطقه ساحلی مکران در افق ۱۴۱۵
تنظیم‌کننده: پریسا مطرانلویی
ناظر: سارا محمدی
واحد پژوهش و مطالعات اقتصادی معاونت بررسی‌های اقتصادی
اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران
بهمن ۱۴۰۱

از طریق پست الکترونیکی زیر می‌توانید پیشنهادهای و نظرات اصلاحی خود را به واحد مربوطه منعکس نمایید:
researchcenter@tccim.ir
استفاده از مطالب این گزارش با ذکر منبع بلامانع است.

مکران، مکران یا مکوران، اشاره به یک سرزمین تاریخی ساحلی در جنوب شرقی ایران و جنوب غربی پاکستان امروزی دارد که گستره آن از رأس‌الکوه در غرب جاسک تا لاس‌بلا در جنوب غربی ایالت بلوچستان پاکستان است. به صورت دقیق‌تر و تاریخی مکران، ولایتی است که از شمال محدود است به سراوان و بمپور و از جنوب به بحر عمان و از مشرق به کلات و از مغرب به بشاگرد. قسمت مهم این منطقه که در ساحل بحر عمان واقع شده است، دشت شن‌زاری دارای چندین رود خشک است. قریه‌های مهم مکران عبارتند از: گه، بنت، قصرقند، باهو کلات. همچنین ساکنان زاهدان تا حدود ایرانشهر را بلوچ سرحدی و از ایرانشهر به بعد را مکران می‌گویند. نام ایالت مکران در بعضی از منابع اروپایی از قرن ۱۶ تا ۱۸ میلادی نیز ذکر شده است. در بعضی اسناد و نقشه‌های تاریخی اروپایی و بعضی نوشته‌های عربی دریای عمان امروزی نیز «بحر مکران» نامیده شده است.

منطقه مکران در حال حاضر دارای ۸ بندر با مشخصات، کاربری‌ها و پیشرفت فیزیکی گوناگون است؛ گستره این بنادر از نقطه صفر مرزی با پاکستان در شرقی‌ترین نقطه جنوبی ایران تا شرق تنگه هرمز در استان هرمزگان را در برمی‌گیرد.
این بنادر عبارتند از: گواتر، رودیک، گیشاب، چابهار، گوردیم، بیردف، جد، جاسک.



بیردف

موقعیت: ۹۵ کیلومتری غرب کنارک
پیشرفت فیزیکی: ۱۰۰ درصد
کاربری: صیادی و پرورش ماهی در قفس



گیشاب

موقعیت: ۱۷ کیلومتری غرب رودیک
پیشرفت فیزیکی: ۱۰۰ درصد
کاربری: پایانه صادراتی مواد معدنی کشور



جاسک

موقعیت: شرق تنگه هرمز
کاربری: نظامی، صیادی و تا حدودی تجاری



گوآتر

موقعیت: نقطه صفر مرزی و آخرین بندر ایران در جنوب شرق کشور
پیشرفت فیزیکی: ۱۰۰ درصد
کاربری: مسافری، صیادی، توریستی



جُد

موقعیت: ۱۲۰ کیلومتری غرب کنارک
پیشرفت فیزیکی: ۱۰۰ درصد
کاربری: صیادی، تجارت و صنایع دریایی



رودیک

موقعیت: ۷۰ کیلومتری غرب گوآتر
پیشرفت فیزیکی: ۸۵ درصد
کاربری: شیلات و ورزش‌های آبی



گوردیم

موقعیت: غرب بندر چابهار و ۶۵ کیلومتری کنارک
کاربری: گردشگری و ورزش‌های آبی



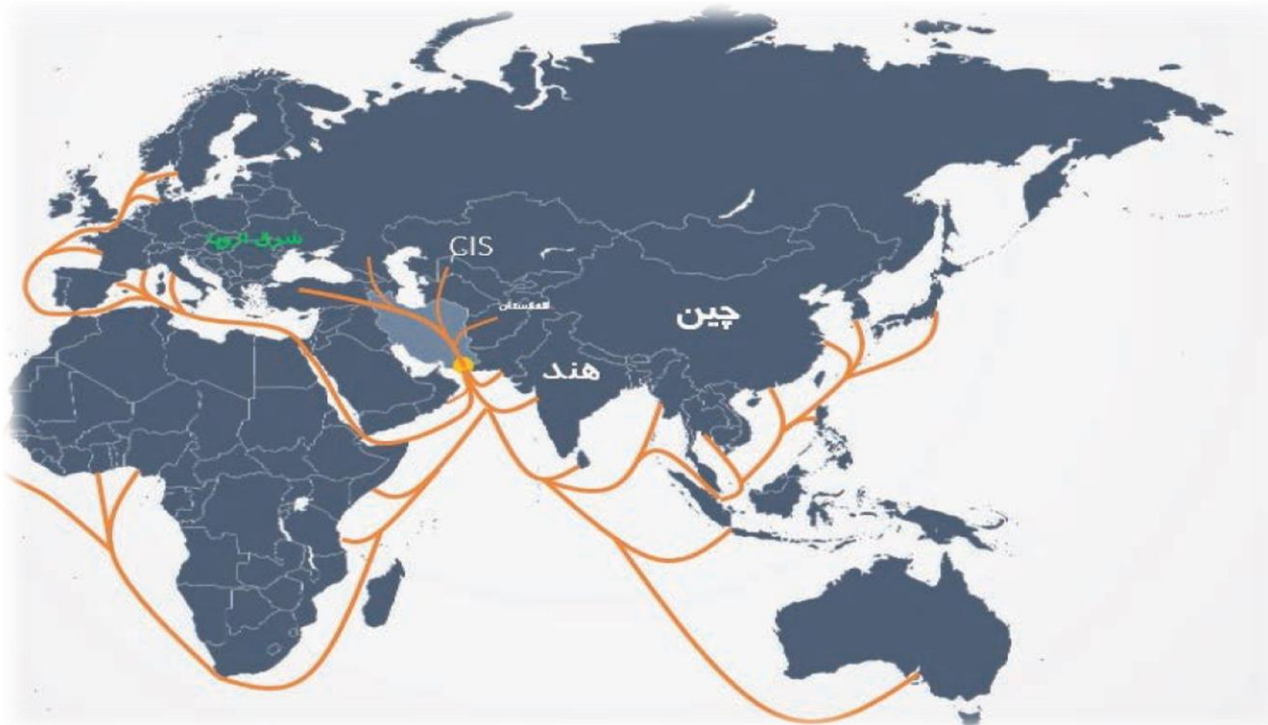
چابهار

موقعیت: جنوب شرقی ایران در کنار آب‌های گرم دریای عمان و اقیانوس هند
کاربری: بازرگانی، تاریخی، طبیعی و گردشگری



چابهار مهمترین بندر مکران

عمده سرمایه‌گذاری‌های مرتبط با زیرساخت‌های بندری در کشور عمدتاً متمرکز در خلیج فارس، تنگه هرمز و بندر شهید رجایی (بزرگترین و مهم‌ترین بندر تجاری ایران) است. در همین رابطه، تنها بندری که قابلیت پذیرش کشتی‌های اقیانوس‌پیما را در خارج از خلیج فارس دارد، بندر چابهار است (به ویژه با فعالیت‌های توسعه‌ای که اخیراً در آنجا صورت گرفته است). چابهار بندری اقیانوسی است که عمق زیادی دارد و می‌تواند کشتی‌های سنگینی با تناژ ۱۰۰ هزار تن را پذیرش کند. با توجه به رویکرد صنعت کشتیرانی، مبنی بر حمل و نقل در ابعاد بزرگ، این موضوع برای بهره‌گیری از مزیت مقیاس بسیار مهم است.



نکته مهم دیگر درباره موقعیت بندر چابهار آن است که این بندر با توجه به دالان‌های ترانزیتی و به طور مشخص دالانی که تبدیل به یک توافق سه جانبه بین ایران، هند و افغانستان شده، به عنوان بهترین حلقه واسط بین این سه کشور محسوب می‌شود. از جمله سایر مزایای این بندر می‌توان به اندازه بازار پیرامون آن اشاره کرد. حول چابهار کشورهای ساحلی اقیانوس هند هستند. علاوه بر شبه قاره هند، کشورهای شرق آفریقا و برخی کشورهای جزیره العرب و به ویژه عمان (که بعضی از بنادر این کشور تبدیل به یک هاب حمل و نقل دریایی نیز شده است) نیز در محدوده بازار بندر چابهار قرار دارند.

طی یک دهه اخیر رویدادهای ژئوپلیتیکی در اقیانوس هند، از جمله ظهور پر قدرت تر چین، رقابت چین و هند و درگیری هند و پاکستان باعث شده اقیانوس هند و بخش غربی آن بیش از پیش در تجارت جهان مهم شود. در کنار این‌ها، اتفاقاتی که در خلیج فارس به عنوان نقطه‌ای محدود و آسیب پذیر در خلال جنگ و صلح روی داده و همچنین تحولات مهم در حوزه هزینه تمام شده و ترانزیت، موجب شده ترتیبات اقتصادی منطقه به سمت سواحل و بنادر اقیانوسی دریای عمان (مکران) در حال حرکت باشد؛ به عبارت دیگر منطقه مکران می‌تواند شاهد یک توسعه اقتصادی دریامحور باشد که این می‌تواند به نفع تمام کشورهای منطقه مکران از جمله ایران تمام شود.

چابهار از معدود بنادر کشور است که طی دو سال اخیر و در اوج تحریم‌ها توانست روند مثبت بسیار خوبی را به لحاظ توسعه زیرساختی تجربه کند. چابهار در حال حاضر از لحاظ زیرساخت بندری مازاد ظرفیت دارد که به خوبی می‌تواند روند رو به رشد تقاضا برای مبادله کالا بین سه کشور اصلی مشارکت کننده در چابهار (یعنی ایران، هند و افغانستان) و سایر فعالیت‌های ترانزیتی را پوشش دهد.

مکران در سیاست‌های کلی

سیاست‌های کلی

«برنامه ششم توسعه»
(۱۳۹۴/۰۴/۰۹)

توسعه اقتصاد دریایی
جنوب کشور در محور
چابهار - خرمشهر با تأکید
بر سواحل مکران



سیاست‌های کلی «جمعیت» (۱۳۹۳/۰۲/۳۰)

حفظ و جذب جمعیت در روستاها
و مناطق مرزی و کم تراکم و
ایجاد مراکز جدید جمعیتی بویژه
در جزایر و سواحل خلیج فارس و
دریای عمان از طریق توسعه
شبکه‌های زیربنایی، حمایت و
تشویق سرمایه‌گذاری و ایجاد
فضای کسب و کار با درآمد کافی

سند توسعه منطقه ساحلی مکران در افق ۱۴۱۵

به استناد بند الف ماده ۳۲ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، شورای عالی آمایش سرزمین، سند توسعه منطقه ساحلی مکران در افق ۱۴۱۵، که مبتنی بر مطالعات طرح ویژه توسعه و عمران منطقه ساحلی مکران مصوب دی ماه ۱۳۹۷ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران است را تصویب نموده است و این سند در تاریخ ۱۳۹۹/۰۲/۲۰ از سوی سازمان برنامه و بودجه به نهادهای ذیربط منعکس شده است.

بر اساس این سند منطقه ساحلی مکران مشتمل بر پنج شهرستان چابهار، جاسک، سیریک، کنارک و میناب در دو استان سیستان و بلوچستان و هرمزگان است و دارای قطب توسعه جاسک به عنوان بندر و پایگاه نیروی دریایی، هاب گاز، نفت و انرژی و منطقه آزاد تجاری صنعتی چابهار به عنوان بندر آزاد و اسکله‌های با ظرفیت ایجاد مناطق صنعتی و حمل و نقل بین‌المللی است. در این سند تصریح شده است که منطقه مکران ظرفیت ایجاد انواع صنایع پتروشیمی، فولاد و صنایع بزرگ را دارد و می‌تواند زمینه گسترده تولید و صادرات مجدد را فراهم سازد و توسعه برون‌زا که محتاج تجهیز منابع و سرمایه‌گذاری ملی و بین‌المللی است، عامل مهمی در توسعه منطقه مکران به شمار می‌آید و توسعه درون‌زا و برون‌زا به عنوان مکمل یکدیگر می‌تواند توسعه متوازن و پایدار منطقه را رقم بزند.

در این سند همچنین توسعه منطقه ساحلی مکران توسعه‌ای شبه برون‌زاست که تلفیقی از توسعه درون‌زا و برون‌زا و با پیشرانی توسعه منطقه‌ای برون‌زا است که به همراه توسعه درون‌زای منطبق با ظرفیت‌ها و مزیت‌های منطقه‌ی مکران و اجتماعات محلی و از محل سرریز آن به انجام می‌رسد. در سند توسعه مذکور همچنین اهداف توسعه فضایی منطقه ساحلی مکران و نیز راهبردهای توسعه این منطقه به صورت دقیق تبیین و ترسیم شده است.

دستگاه‌های اجرایی مکلف هستند که بر اساس سند توسعه منطقه ساحلی مکران، برنامه‌های جامع و اجرایی دستگاه مربوط را تهیه و پس از هماهنگی با سازمان برنامه و بودجه کشور، از محل اعتبارات بودجه‌های سنواتی نسبت به انجام مطالعات و اجرای پروژه‌های مصوب با اولویت مشارکت عمومی - خصوصی اقدام نمایند.



فعالیت‌های قابل استقرار و پروژه‌های پیشرو در توسعه فضایی منطقه مکران

طبق ماده ۶ سند توسعه منطقه ساحلی مکران در افق ۱۴۱۵، فعالیت‌های ۱۲ گانه قابل استقرار و پروژه‌های پیشرو در توسعه فضایی منطقه ساحلی مکران به شرح زیر هستند:

- ✓ صنایع آب‌بر و انرژی‌بر (تولید مواد و فرآورده‌های نفتی و شیمیایی به اضافه "تولید فولاد پایه")
- ✓ صنایع تولید - ساخت نیروبر (اشتغال بومی وابسته به دریا و سرزمین و بدون قید مکان) شیلات و ماهیگیری
- ✓ فعالیت‌های تامین امنیت سرزمین و دفاعی (اداره امور عمومی و دفاع)
- ✓ بازرگانی و خدمات پشتیبان آن (واسطه‌گری های مالی و بیمه، بانکداری و حسابرسی و مشاوره)
- ✓ حمل و نقل و انبارداری و خدمات پشتیبان (لجستیک بندرگاهی - خدمات پشتیبان بازرگانی و واسطه‌گری مالی)
- ✓ صنایع فرآوری، نگهداری و تبدیلی کشاورزی و شیلات
- ✓ عمده‌فروشی و خرده‌فروشی (کسب و کار، خرید و تجارت) و بازرگانی
- ✓ گردشگری طبیعی با محوریت دریا (اکوتوریسم)
- ✓ گردشگری رویدادهای تخصصی بین‌المللی
- ✓ استخراج معادن و ساخت محصولات کانی فلزی و غیرفلزی
- ✓ کشاورزی، باغداری (خرما و محصولات گرمسیری) و شیلات
- ✓ تولید انرژی‌های تجدیدپذیر، تأمین آب پایدار و تصفیه فاضلاب

طبق مطالعه‌ای که در سال ۱۴۰۱ در اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی تهران تحت عنوان "دلالت‌های پروژه «یک کمربند؛ یک جاده» (جاده ابریشم نوین) برای توسعه صنایع و تولید در ایران" صورت پذیرفته است، ضمن بررسی ابعاد موضوع راه ابریشم نوین در قالب دالان‌های زمینی، سهم آفرینی کشورها در این زمینه، بررسی مطلوبیت‌های سیاسی و اقتصادی جاده ابریشم و همچنین مهم‌ترین حوزه‌های همکاری ایران در این خصوص، برخی پیشنهادات که خاص منطقه مکران می‌باشد، به شرح زیر استخراج گردیده است:

۱- ایجاد دو استان مکران شرقی (چابهار) و مکران غربی (جاسک)

۲- تکمیل گازکشی از ایرانشهر به چابهار برای تبدیل بندر به پایانه صادرات گاز طبیعی و تکمیل گازکشی از بندرعباس به جاسک

۳- ایجاد زنجیره گردشگری از گواتر-جاسک

۴- سرمایه‌گذاری بر روی محصولات کشاورزی منطقه

۵- گردشگری سلامت برای عمان در جاسک

۶- فاینانس راه‌آهن چابهار-زاهدان بر اساس مدل مشارکت عمومی- خصوصی (Public-private partnerships-PPP)

۱- ایجاد دو استان مکران شرقی (چابهار) و مکران غربی (جاسک)

استان سیستان و بلوچستان تنها با مساحت یک هزار کیلومتر مربع کمتر از استان کرمان، دومین استان پهناور کشور (۱۱٪ مساحت کل کشور) محسوب می‌شود. پهناور بودن استان سیستان و بلوچستان به حدی است که از جنوب تا شمال این استان حدود ۹۰۰ کیلومتر فاصله است. با توجه به اهمیت تمرکززدایی در مدیریت برای افزایش بهره‌وری لازم است که تقسیمات کشوری درباره سیستان و بلوچستان و سواحل مکران تغییر کرده و دو استان جدید به نام‌های مکران شرقی به مرکزیت چابهار و مکران غربی به مرکزیت جاسک ایجاد شوند. طول سواحل جنوبی ایران بدون احتساب جزایر، ۱۸۰۰ کیلومتر است. از این میزان، ۶۰۰ کیلومتر برای سواحل مکران و ۱۲۰۰ کیلومتر برای سواحل خلیج فارس است. استان هرمزگان با در اختیار داشتن ۸۵۰ کیلومتر (هم از سواحل خلیج فارس و هم از سواحل مکران) بیشترین میزان خط ساحلی را دارد. در هرمزگان، مدیریت معطوف به مرکز استان و بندرعباس است و سایر نقاط، از جمله جاسک، از میزان منابع و بودجه کافی برخوردار نیستند. عمده مردم مکران نیز، از گواتر تا جاسک، باور دارند که استان شدن به نفع آنها خواهد بود اما مرکز استان نشینان در زاهدان و بندرعباس با این ایده مخالف هستند و منافع خود را در تضاد با این موضوع می‌بینند.

در واقع شکوفایی اقتصادی برخاسته از اعمال هوشمندانه دیپلماسی راه، بر درون کشور نیز باید سرریز شود. شهرستان‌های جاسک و بشاگرد به همراه شهرستان کهنوج و منطقه بشاگرد در جنوب شرقی کرمان به مرکزیت جاسک، می‌توانند استان مکران غربی را تشکیل دهند. همچنین جنوب استان سیستان و بلوچستان، شامل شهرهای چابهار، نیکشهر و سرباز استان مکران شرقی به مرکزیت چابهار تشکیل می‌دهد. به بیان دیگر، این تغییرات استانی از این نگاه برآمده که توسعه اقتصادی برآمده از کلان‌استراتژی نوین، باید به شکوفایی اقتصاد محلی و ارتقای وضعیت درآمدی مردم استان‌های هدف، بیانجامد.



۲- تکمیل گازکشی از ایرانشهر به چابهار برای تبدیل بندر به پایانه صادرات گاز طبیعی و تکمیل گازکشی از بندرعباس به جاسک



□ براساس اسناد بالادستی قانون برنامه ششم توسعه و سند مخصوص توسعه سواحل مکران، قرار است که مکران به مرکز تولید، صنعت، تجارت و ترانزیت تبدیل شود. در این دو سند پیش‌بینی شده سواحل مکران با استقرار صنایع پتروشیمی و فولاد و استفاده از آب دریا برای آن‌ها به تولید ۴۰ میلیون تن محصولات پتروشیمی و فولاد برسد. این در حالی است که چابهار هنوز لوله‌کشی گاز ندارد و پتروشیمی در این منطقه برای راه‌اندازی نیاز به خوراک دارد. تکمیل خط لوله گاز به چابهار نقش ویژه‌ای در دستیابی به اهداف اسناد بالادستی کشور در زمینه توسعه صنعتی مکران ایفا خواهد کرد.

□ با توجه به تحولات ژئوپلیتیک در جهان و نیز نیاز روزافزون کشورها به گاز طبیعی به عنوان سوختی نسبتاً ارزان و پاک در مقایسه با نفت و زغال سنگ، نیاز است که ایران در این حوزه نقش فعالانه‌تری داشته باشد. انفعال دیپلماسی و تراز تقریباً صفر به دلیل میزان تقاضای بالا در داخل باعث شده ایران نتواند به عنوان یکی از کشورهای دارای بیشترین ذخایر اثبات‌شده گاز طبیعی نقشی در بازار جهانی، به ویژه بازار گاز مایع (LNG) داشته باشد. در کنار این‌ها، کشوری نظیر عمان در حال واردات گاز از قطر از طریق امارات است و در سال‌های آینده نیاز بیشتری نیز به واردات گاز طبیعی پیدا خواهد کرد. ایران می‌تواند با استفاده از منابع خود و سیاستگذاری درست داخلی برای کنترل تقاضا و همچنین موقعیت جغرافیای مکران که فاصله مناسبی با عمان دارد، اقدام به صادرات گاز چه از طریق خطوط لوله و چه در قالب صادرات LNG نماید. شایان ذکر است که ایران در حال حاضر از فناوری گاز مایع و ترمینال‌های صادراتی محروم است و این مهم نیازمند همکاری تکنولوژیک با کشورهای دیگر است.

۳- ایجاد زنجیره گردشگری از گواتر-جاسک

مکران که از گواتر تا جاسک را در بر می‌گیرد، حدود ۶۰۰ کیلومتر خط ساحلی دارد و این به‌عنوان یکی از جذاب‌ترین مزیت‌های منطقه به حساب می‌آید. زنجیره گردشگری از گواتر تا جاسک می‌تواند به قطب جدید ارائه ورزش‌های آبی و تفریحی برای کشور تبدیل شود. در حال حاضر این منطقه دارای بیش از ۱۰ اسکله است که می‌توان از بخشی از آنان برای کاربرد گردشگری استفاده کرد.



۴- سرمایه‌گذاری بر روی محصولات کشاورزی منطقه

کشاورزی در چابهار به صورت جالیزی و متمرکز بر چند محصول خاص است. در سال ۱۳۹۹، تقریباً ۳۷۵ هزار تن موز از هشت کشور دنیا به ارزش بیش از ۲۵۵ میلیون دلار وارد کشور شد. در چابهار، به طور ویژه منطقه زرآباد آن، محل کاشت موز است که بهای موزهای این منطقه تقریباً یک سوم موزهای متعارف زردرنگ و اندازه آن تقریباً نصف اندازه موزهای رایج و رنگش سبز می‌باشد. این موزها کاملاً مزه موزهای متعارف را دارا بوده و می‌تواند وارد سبد مصرف مردم شود. توجه ویژه به افزایش بهره‌وری در کاشت این محصول و سایر محصولات کشاورزی منطقه، از جمله گاوآ (زیتون محلی)، می‌تواند به توسعه بخش کشاورزی، اشتغال بیشتر و حفظ جمعیت بیانجامد. همچنین، تمرکز ویژه بر روی بسته‌بندی و بازاریابی این نوع محصولات می‌تواند آنها را تبدیل به میوه‌های صادراتی برای بازار کشورهای حاشیه خلیج فارس کند.





۵- گردشگری سلامت برای عمان در جاسک

جاسک نزدیکترین بندر ایران به مسقط است و روابط دیرینه فرهنگی و خویشاوندی در کنار نزدیکی جغرافیایی باعث مراودات اقتصادی قابل توجه بین این دو بندر شده است. مدت‌ها است که کشورهای حاشیه خلیج فارس، به طور ویژه عمان، از خدمات باکیفیت و به‌صرفه درمانی ایران بهره می‌برند و به ویژه عمانی‌ها بیشتر از مردم شیراز یا تهران برای این منظور استفاده می‌کنند. جاسک می‌تواند ضمن تبدیل شدن به مبداء واردات کالا به عمان، به مقصد گردشگری درمانی برای این کشور نیز تبدیل شود. البته این کار پیش‌نیازهایی دارد که یکی از آنها ارائه مشوق به پزشکان و سرمایه‌گذاران بخش بهداشت و درمان خواهد بود.

۶- فاینانس راه آهن چابهار-زاهدان بر اساس مدل PPP

یکی از پروژه‌هایی که می‌تواند در افزایش تجارت و مبادلات اقتصادی چابهار نقش مهمی ایفا کند، تکمیل راه آهن چابهار-زاهدان و اتصال این بندر به شبکه ریل سراسری است. حدود ۱۰ سال از کلنگ‌زنی این پروژه می‌گذرد و بنا بر آخرین وعده‌ها قرار بوده است تا پایان سال ۱۳۹۹ این پروژه ریلی ۷۳۰ کیلومتری نهایی شود، اما بر اساس آمار رسمی و مشاهدات میدانی، تا کنون تنها حدود ۵۰ درصد از این پروژه انجام شده است. یکی از اصلی‌ترین موانع اجرای کامل این طرح مسئله تامین مالی آن است. برای کاهش فشار بر بودجه دولتی و افزایش بهره‌وری، این پروژه می‌تواند با حضور فعال‌تر بخش خصوصی و از طریق مدل شراکت خصوصی-عمومی (PPP) ادامه پیدا کند تا بتواند سریعاً به ناوگان ریلی کشور متصل شود.

