

برنامه ریزی و طراحی بندر و نقش آن در توسعه حمل و نقل سواحل مکران

حبیب الرحمن سپیدوست^۱ و یحیی توماج^{۲*}

۱. دانشجوی کارشناسی ارشد حمل و نقل دریایی بین قاره ای، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، چابهار، ایران
۲. استادیار دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، چابهار، ایران
*(نویسنده مسئول)

چکیده

در اجرای سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی موضوع افزایش توان مقاومت و کاهش آسیب‌پذیری اقتصاد کشور و اجرای سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه موضوع تقسیم کار و تعیین نقش ملی در مناطق، استان‌ها، نواحی و سواحل و جزایر کشور و حمایت دولت از سرمایه‌گذاری در مناطق کمتر توسعه یافته، توسعه اقتصاد دریایی جنوب کشور و ایجاد مناطق مهم اقتصادی در زمینه‌های دارای مزیت به منظور بهره‌برداری از استعداد‌های سواحل جنوب شرقی کشور، بهره‌مندی جامعه محلی، استفاده از سرمایه‌ها و فرصت‌های بین‌المللی و کاهش عدم تعادل‌های مناطق کشور، "سازمان توسعه سواحل مکران" به عنوان سازمان توسعه‌ای با شخصیت شرکتی برای برنامه‌ریزی، اجراء و نظارت بر برنامه‌های توسعه در سواحل مکران در محدوده شهرستان‌های میناب، سیریک، جاسک، چابهار و کنارک ایجاد شد. تمامی وظایف و اختیارات دستگاه‌های اجرایی، نهادها و مؤسسات عمومی به غیر از دفاعی-امنیتی، قضایی و امور خارجه و همچنین تمامی دارایی‌های دولت و دستگاه‌های اجرایی اعم از منقول و غیرمنقول و تمامی طرح‌ها و پروژه‌ها (در حال بهره‌برداری یا اجراء)، در منطقه سواحل مکران به این سازمان واگذار شده تا در جهت رشد و توسعه سواحل مکرون گام مهمی برداشته شود. بندر و سواحل به ویژه در جنوب کشور و خلیج فارس جایگاه ویژه ای به عنوان محور توسعه ملی دارند، جایگاهی که کارشناسان، از ضرورت تقویت آن و اهمیت به کارگیری فناوری‌های نوین به عنوان یکی از عوامل موثر در این زمینه سخن می‌گویند.

واژگان کلیدی: برنامه ریزی و طراحی بندر، توسعه حمل و نقل، سواحل مکران

مقدمه

سواحل جنوبی کشور و خلیج فارس به طور حتم می تواند محور توسعه کشور قرار گیرد، خطوط کشتیرانی، تجارت و ذخایر نفت و گاز و فرصت ها و پتانسیل های موجود در منطقه خلیج فارس واقعا در دنیا بی نظیر است و همه مورخان و پژوهشگران نیز به این موضوع پرداخته اند (ابراهیم زاده و آقاسی، ۱۳۹۰). وجود انواع و اقسام مزیت های اقتصادی در سواحل جنوبی کشور و به خصوص خلیج فارس اگر برای تامین و بهبود وضعیت معیشتی مردم سواحل جنوب کشور از محل صید و صیادی تفکر و برنامه ریزی شود، به جرات می توانیم بگویم که یک بیکار در استان های هرمزگان، بوشهر، خوزستان و سیستان و سیستان و بلوچستان نخواهیم داشت. اشاره به پیشرفت های کشورهای حوزه خلیج فارس در زمینه استفاده بهینه از خلاء هایی که ما در سواحل دریایی خود ایجاد کرده ایم، در این زمینه متأسفانه اشکالی در کشور ما وجود دارد؛ ما همیشه سعی می کنیم خودمان را با خودمان مقایسه کنیم و از این نوع مقایسه هیچگاه پاسخ مثبتی نخواهیم گرفت (کرومپتون، ۲۰۱۲).

ضرورت ایجاد می کند براین که باید خود را با کشورهای منطقه و همسایه مقایسه کنیم، برگزاری چنین همایش هایی ضمن تقویت حس مسوولیت و عشق به منطقه و خلیج فارس، استفاده از فرصت ها و اقدامات اساسی برای استفاده از فرصت ها و ایجاد اشتغال را به ما خواهد آموخت، بعنوان مثال در حال حاضر جزیره ای مانند قشم بعنوان بزرگترین جزیره در منطقه، می تواند مرکز خلیج فارس باشد (امینی و عباسی، ۱۳۹۰).

ادبیات پژوهش

اگر در طول سال های گذشته برای استفاده از مزیت های موجود در سواحل جنوب کشور و خلیج فارس به صورت مناسب برنامه ریزی و سرمایه گذاری شده بود، نه تنها چند استان جنوبی بلکه بیش از ۱۵ استان کشور از آن منتفع و بخش عمده ای از مشکلات کشور در زمینه اشتغال رفع شده بود، این موضوعاتی است که کمتر مورد توجه قرار گرفته است. این در حالی است که زمانی نه چندان دور در همین خلیج فارس صیادان بومی در عمق ۹۰ متر خلیج فارس رفته و برای رونق یک صنعت سنتی و بومی الماس و مروارید استخراج می کردند که در حال حاضر آثاری از آنها نیست. در حوزه لنج سازی در طول سال های گذشته همواره مجرب ترین افراد بدون این که ابزار مدرن روز را در اختیار داشته باشند با همکاری یکدیگر و همدلی بهترین لنج ها را می ساختند که در حال حاضر همه به تعطیلی کشیده شده اند (بریمانی و اسمعیل نژاد، ۱۳۹۰).

در صورت توجه به استان های جنوبی و برنامه ریزی و سرمایه گذاری لازم در این مناطق می توان از محل درآمد آن بسیاری از مناطق دیگر کشور را بهره مند کرد، در حال حاضر درآمد سالانه استان هرمزگان به تنهایی از گمرکات، ۱۵ هزار میلیارد تومان است. حدود ۹۰ درصد اعتبارات بودجه جاری و تنها ۱۰ درصد مربوط به امور توسعه ای است، این مسئله را یک زنگ خطر برای کشور دانست و گفت: هرکسی بایستی به سهم خود به این مسائل توجه کند. حوزه خلیج فارس بسیار برای ایران با اهمیت است و بایستی نام و این روز دیرین و کهن را گرامی نگه داشت، اهمیت خلیج فارس به آن جهت است که تاریخچه پیروزی های نخست ما در دفاع مقدس به خلیج فارس وابسته است و دیگر اینکه خلیج فارس یکی از منابع بزرگ انرژی نفت و گاز و آذین در جهان است و بواسطه همین اهمیت است که امروز بسیاری از کشورهای دنیا شناورهای خود را به این منطقه گسیل می کنند. طبق آمار روزانه که ما پایش کرده اند، نزدیک ۸۰ فروند شناور بیگانه در منطقه خلیج فارس، دریای عمان، اقیانوس هند و خلیج عدن حضور دارند که نزدیک به ۵۰ درصد این آمار در درون خلیج فارس می باشند و حضور ناوگروه پنجم آمریکا نیز دلیل اهمیت این منطقه است. خلیج فارس از این جهت مهم است چراکه تنگه هرمز بعنوان تنها معبر ورود و خروج به خلیج فارس به صورت کامل در کنترل جمهوری اسلامی قرار دارد (پاپلی یزدی و سقایی، ۱۳۹۳).

¹.crompton

روش تحقیق

در این پژوهش که به شیوه‌ی کتابخانه‌ای انجام شده است با توجه به جنبه نظری بحث (هر چند دارای ثمره‌ی عملی نیز می‌باشد) لازم است با ملاحظه اندیشه مولفان و شیوه استدلال ایشان در این باب ابتدا موضوع تبیین، سپس نظر خویش را ارائه داد. این پژوهش به صورت کتابخانه‌ای و مراجعه به منابع اصلی و تخصصی در محیط کتابخانه‌ای انجام خواهد گردید روش تحقیق در این پژوهش بصورت توصیفی می‌باشد و روش گردآوری اطلاعات در این تحقیق از طریق کتب و مقالات حقوقی و ... بصورت کتابخانه‌ای می‌باشد و روش تجزیه و تحلیل اطلاعات بصورت تحلیلی و توصیفی می‌باشد.

توجه به خلیج فارس در گرو توجه به سواحل مکران

حوزه مکران یک حوزه بکر است و کمتر به آن توجه شده است، در تعریف مکران گفته می‌شود این حوزه عقبه اساسی خلیج فارس است و اگر بخواهیم به خلیج فارس توجه کنیم ابتدا بایستی به این حوزه توجه شود.

مزیت مکران واقع شدن در محدوده تنگه هرمز است، اهمیت خلیج فارس و ماندن در خلیج فارس ماندن در گذشته است و حرکت به سوی توسعه، پیشرفت، امنیت در گرو توجه ویژه به سواحل مکران است.

مجاورت سواحل مکران با اقیانوس هند که اگر بخواهیم یک کریدور شمال به جنوب رسم کنیم و کشورهای آسیای میانه را به آب‌های گرم متصل کنیم که خواسته این کشورها نیز می‌باشد، تنها از حوزه مکران این امکان پذیر است. تاکیدات رهبر معظم انقلاب در توسعه سواحل مکران به عنوان یک گنج مطرح است که یکی از دلائل اهمیت حوزه مکران به دلیل اهمیت اقیانوس هند است چراکه این اقیانوس سومین اقیانوس بزرگ دنیاست و در بین پنج اقیانوس در جهان یک سوم تردد کشتیرانی در دنیا از این اقیانوس صورت می‌گیرد.

کشورمان نزدیک به ۳۵۰۰ کیلومتر مرز دریایی در جنوب و شمال دارد، مرزهای دریایی ما یک سوم مرزهای کشور است و ۹۳ درصد صادرات ما از طریق مرزهای دریایی اتفاق می‌افتد و تنها ۷ درصد از صادرات ما از دو سوم باقیمانده مرزها اتفاق می‌افتد و تمامی ۹۳ درصد صادرات ما از طریق اقیانوس هند جریان پیدا می‌کند، ضمن اینکه ۸۵ درصد واردات کشور از طریق اقیانوس هند اتفاق می‌افتد و این اهمیت اقیانوس هند را گوشزد می‌کند (پروازی، ۱۳۹۴).

اختلاف اساسی منطقه جنوب شرقی کشور نسبت به شمال غرب کشور

با اشاره به عقب ماندگی منطقه جنوب شرقی کشور نسبت به شمال غرب، اگر مطابق با نقشه کشور از شمال شرقی مرز سرخس به جنوب شرقی مرز خرمشهر کشور را به دو قسمت تقسیم کنیم، آمار جالبی استخراج شده است یک نیمه جنوب شرقی و یک نیمه شمال شرقی که بر اساس برخی شاخص‌ها، بین این دو اختلافات اساسی وجود دارد. آمار جمعیت در نیمه جنوب شرقی حدود ۱۱ درصد است اما در شمال شرقی ۸۹ درصد است، آمار شاغلین در جنوب شرقی حدود ۱۳ درصد و در شمال غربی ۸۷ درصد، آمار بیمارستان‌ها در جنوب شرقی ۱۰ درصد است و در شمال غربی ۹۰ درصد است، آمار دانشجویان در جنوب شرقی ۸ درصد است و در شمال غربی ۹۲ درصد است؛ ما می‌توانیم از این آمارها را تکرار کنیم و همین اختلافات را نظارگر باشیم. وی در عین حال حضور نیروی دریایی در منطقه خلیج فارس و سواحل مکران را در آبادانی و توسعه این مناطق بسیار اثربخش بوده و براین اساس ماموریت نیروی دریایی، ارتش جمهوری اسلامی در کل ساحل مکران حضور یافته و از زمان حضور آن، یک سری تغییرات اساسی انجام گرفته است. در عرض شش سال گذشته سه بیمارستان ۹۶ تخت‌خوابی، ۱۲ مدرسه و پنج مسجد ساخته شده، آبرسانی منطقه و سه آب شیرین کن احداث شده است؛ ضمن اینکه، فرودگاه جاسک توسعه یافته ضمن اینکه در حوزه برق رسانی و ترمیم جاده‌های این منطقه نیز اقدامات مناسبی صورت گرفته است (پوروخشوری، ۱۳۸۹).

نقش فناوری های نوین در توسعه بنادر و دریانوردی سواحل مکران

امروزه فناوری های نوین نقش مهمی را در کلیه امور از جمله دریاهای ایفا می کنند چراکه دریاهای جزء نخستین منبع تامین کننده منابع برای انسان به شمار می روند. با اشاره به نقش حاکمیتی سازمان بنادر در دریا، این سازمان در سال های اخیر مطالعات بسیاری را در زمینه مهندسی سواحل و مدیریت سواحل انجام داده است. نظر به اینکه برخی اقدامات نوآورانه سازمان بنادر دریانوردی، طرح کلان ملی علمی فناوری را که با حمایت معاونت علمی ریاست جمهوری و با مشارکت دانشگاه صنعتی اصفهان و سازمان بنادر انجام و به تولید ۱۱ دستگاه بویه موج نگار منجر شده است، از آن جمله می توان عنوان کرد (آرگادی، ۲۰۱۴).

بویه دستگاه هایی است که در عمق ۲۵ متری شناور و برخی پارامترهای دریایی از جمله ارتفاع و جهت موج و سرعت و جهت باد و همچنین دمای هوا و آب و همچنین شوری را ثبت و به ساحل مخابره می کند و از کاربردهای بسیاری در حوزه ایمنی تردهای شناورهای دریایی و همچنین پیش بینی دریایی و همچنین استخراج پارامترهای طراحی سازه های دریایی برخوردار است (حیدری، ۱۳۹۴).

تامین، نصب و بهره برداری از ۱۰ دستگاه سامانه جزر و مدسنجی را به عنوان یکی از اقدامات صورت گرفته، اعلام کرد و هدف از اجرای این طرح را منسجم نمودن و ساماندهی ایستگاه ها در آب های جنوب کشور، دریافت اطلاعات از طریق پایگاه داده اینترنت و بررسی تغییرات دراز مدت و کوتاه مدت تراز سطح آب عنوان کرد. علاوه بر این همچنین اقدامات جامعی در زمینه شبیه سازی های ریاضی پدیده های هیدرودینامیک و رسوب، هیدروگرافی و نیز تجهیز بنادر به سیستم های اندازه گیری میدانی (موقتی و دائمی) صورت گرفته است (بوون، ۲۰۱۵).

ساختارهای رسمی مانع توسعه اقتصادی سواحل جنوب

در حوزه توسعه سواحل و جزایر جنوب اقدامات تحقیقاتی و عملیاتی ارزشمندی داشته، است اگر می خواهیم مشکلات موجود بر سر راه توسعه سواحل و جزایر کشورمان مرتفع شود، بایستی همه موارد را مدنظر قرار دهیم توسعه سواحل و جزایر از عهده دولت ها که بعد از چهار و حداکثر هشت سال تغییر می کنند، خارج است. بررسی ها حاکی از آن است که برخی کشورها برای مدیریت امور مربوط به جزایر، سواحل و دریا حتی یک وزارتخانه تشکیل داده اند، ما نیز بایستی با توجه به وجود این حجم از سواحل برای مدیریت هرچه صحیح تر و تقویت ساختارها و حتی ایجاد رشته های دانشگاهی اقدام کنیم. با توجه به وضعیت بافت جمعیتی سواحل برخی کشورها همچون چین، ژاپن و آمریکا و تفاوت آنها با ایران، بیش از ۷۰ درصد جمعیت، صنعت و اشتغال در سواحل متمرکز شده است اما سواحل جنوبی و بکر کشورمان خالی از سکنه است. برخی اقدامات انجام شده در تهیه یک نقشه راه و همچنین طرح های مطالعاتی، به عنوان مثال، دانشگاه های کشور دارای رشته هایی همچون اقتصاد انرژی و اقتصاد کشاورزی هستند، اما فاقد رشته ای تحت عنوان اقتصاد دریا می باشند که بایستی این گونه رشته ها نیز ایجاد شود. برخی اقدامات پژوهشی و تالیفات از جمله کتابی شامل ۸۶ کشور دریایی و مقایسه آنها در ۳۶ شاخص با یکدیگر را مدیریت کرده است، در این کتاب، ایران رتبه ۲۲ دریایی را به خود اختصاص داده است. در کتاب دیگری پیشرفت های ۲۰ کشور نخست و دلایل رشد آنها مورد بررسی و مطالعه قرار گرفته است، ضمن اینکه در کتابی دیگر برنامه دریایی راهبردی کشور آلمان ترجمه شده است (خانی، ۱۳۹۰).

بحث و نتیجه گیری و پیشنهادات

توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی ایران به منظور تبیین نقش دریا در ارتقاء قدرت ملی، توسعه مؤلفه های اقتصادی، سیاسی، نظامی، فرهنگی و فراهم کردن بسترهای لازم جهت تحقق در چابهار از اهمیت زیادی برخوردار است. مردم قبل از انقلاب از صحنه

اداره کشور کنار گذاشته شده بودند و آثار آن موجب نبود تعادل در جامعه از جمله فقر در برخی نقاط و انباشت ثروت در جاهای دیگر شد که امروز روند اصلاح این مسیر در حال اجراست و باید برای آن برنامه ریزی بیشتری انجام داد. توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی کشورمان سه مشکل اساسی دارد که برای رفع آن باید اقدام شود اول جریان چرخه ثروت در کشور است که حداقل در ۷۰ سال گذشته حرکت ثروت از مناطق محرومتر به برخوردار تر بوده و دائماً این مسیر ادامه دارد. مشکل دیگر را هدایت سرمایه نیروی انسانی به سمت مراکز برخوردار تر می باشد، اشکال سوم انجام کارهای کاذب و دوری از حرکت سازنده مبتنی بر امکانات طبیعی در منطقه بوده است. استان سیستان و بلوچستان با برخورداری از ۱۰ درصد مساحت کشور دارای استعدادهای فراوان است، که قابلیت تامین بخش اعظمی از نیاز کشور را دارد وجود منابع عظیم دریا و همینطور استعدادهای کشاورزی از جمله قابلیت های ویژه منطقه است. جاذبه های طبیعی و گردشگری از جمله سواحل زیبا و بکر از جاسک تا چابهار از دیگر استعدادهای این استان است که باید با برنامه ریزی کارشناسی و دقیق از این قابلیت ها به نحو مناسب و در راستای توسعه این استان استفاده کرد.

تهدیدات در شرایط منطقه ای ایجاب می کند از نیروی دریایی آب های ساحلی به نیروی دریایی آب های عمیق تبدیل شود. اهمیت حضور نیروی دریایی در سواحل مکران بعد از استقرار کامل نیروی دریایی ارتش در سواحل مکران شرایط ویژه ای برای افزایش فراهم خواهد شد. در اقیانوس هند ۳۶ کشور منطقه ای و بازیگران فرا منطقه ای حضور دارند که بعضاً شرایط را تغییر می دهند. با وجود تهدیدات و شرایط منطقه نیروی دریایی آب های ساحلی باید به نیروی دریایی آب های عمیق تبدیل شود. داشتن پشتوانه قوی و اینکه در عملیات های در عمق و دوردست محدودیت و اتکا به ساحل وجود نداشته باشد.

برخورداری از نعمت دریا و سواحل مناسب دریایی نقش مهمی را در ارتقاء جایگاه نظامی - امنیتی و توسعه اقتصادی، سیاسی و فرهنگی یک کشور در نظام بین الملل ایفا می کند. بر این اساس و با توجه به تحولات محیطی منطقه و جهان و همچنین موقعیت خاص ژئوپلیتیکی جمهوری اسلامی ایران در این عرصه بخش جنوب شرقی سواحل کشور از جایگاه ویژه و ممتازی برخوردار شده است. از سوی دیگر سواحل جنوب شرقی از توانمندی و قابلیت های بالقوه فراوانی بهره مند بوده و نقش بی بدلیل آن در تحقق سند چشم انداز ۱۴۰۴ و تأکیدات مکرر فرماندهی معظم کل قوا به مسئولین کشوری و لشکری مبنی بر لزوم توجه بایسته به توسعه این مناطق نگرشی راهبردی و کلان و برنامه ریزی دراز مدت و همه جانبه در جهت پیشرفت و رفع کاستی های موجود در آن خطه را طلب می کند. به منظور تبیین نقش این سواحل در ارتقاء قدرت ملی، توسعه مؤلفه های اقتصادی، سیاسی، نظامی، فرهنگی و اجتماعی در سطح ملی و منطقه ای، فراهم کردن بسترهای لازم جهت تحقق توسعه، به فعلیت درآوردن فرصت های فراوان موجود و بهره برداری از نعمات و گنج های خدادادی نهفته در این بخش از کشورمان، نیروی دریایی با همکاری وزارتخانه ها، دانشگاه ها و سازمان های کشوری، ارگان های نظامی و انتظامی و سایر نهادهای ذیربط، توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران با رویکرد علمی و اجرایی در چابهار انجام خواهد گرفت. بهره برداری از فرصت ها و قابلیت های موجود در این سواحل، تبدیل رویکرد تهدید محور به فرصت محور در نگرش به دریا و ساحل و توجه همه مسئولین و دست اندرکاران در حوزه های مختلف و اهمیت سواحل از جمله اهداف توسعه است. اهمیت دریا، تولید ملی و حمایت از کار و سرمایه ایرانی در سواحل مکران، اقتدار ملی، اجتماعی، فرهنگی، بحث پیرامون اقتدار ندادا، نیروی انسانی، منابع طبیعی، آمایش سرزمینی و پدافند غیر عامل، بنادر و حمل و نقل، محیط زیست و پیشینه تاریخی و گردشگری از جمله محورهای توسعه سواحل مکران است، سواحل مکران امکانات بالقوه ای برای پیشرفت دارد که به علت کم توجهی پیشرفت نکرده است و امیدواریم با همکاری دستگاه های اجرایی و متولیان این امر امکانات بالقوه را به بالفعل تبدیل کند و منجر به توسعه سواحل مکران شود.

فهرست منابع

ابراهیم زاده، عیسی و آقاسی زاده، عبدالله. (۱۳۹۰)، تاثیر منطقه آزاد چابهار بر توسعه گردشگری حوزه نفوذ آن با بهره گیری از مدل رگرسیون و آزمون t-test، فصلنامه علمی پژوهشی جغرافیا و توسعه، شماره ۲۱، بهار ۱۳۹۰، صص ۲۶-۵.

- ابراهیم‌زاده، عیسی و آقاسی زاده، عبدالله. (۱۳۹۲)، تحلیل عوامل موثر بر گسترش گردشگری بر ناحیه ساحلی چابهار با استفاده از مدل راهبردی SWOT، فصلنامه علمی پژوهشی مطالعات و پژوهشهای شهری و منطقه‌ای، شماره ۱، ص ۱۰۷-۱۲۸.
- امینی، محمدتقی، عباسی، محمدرضا و پیرعلی، غلیرضا. (۱۳۹۰)، تدوین راهبرد توسعه صنعت گردشگری منطقه آزاد قشم با استفاده از مدل سوات، مجله فرآیند مدیریت و توسعه، شماره ۷۶، تابستان ۱۳۹۰، صص ۱۶۹-۱۵۵.
- بریمانی، فرامرز و اسمعیل‌نژاد، مرتضی. (۱۳۹۰)، بررسی شاخص‌های زیست اقلیمی موثر بر تعیین فصل گردشگری (مورد: نواحی جنوب ایران)، فصلنامه علمی پژوهشی جغرافیا و توسعه، شماره ۲۳، صص ۲۷-۴۶.
- پاپلی‌یزدی، محمدحسین و سقایی، مهدی. (۱۳۹۳)، گردشگری: ماهیت و مفاهیم، تهران: انتشارات سمت.
- پروازی، مهناز. (۱۳۹۴)، راهکارهای بهینه زیست محیطی در گردشگری ساحلی خلیج فارس و توسعه پایدار آن، مجموعه مقالات ششمین همایش ملی فرهنگی گردشگری خلیج همیشه فارس، تهران: مرکز گردشگری علمی فرهنگی دانشجویان ایران، صص ۱۸۴-۱۷۱.
- پوروخشوری، سیده‌زهرا. (۱۳۸۹)، راهکارهای توسعه بهینه زیست محیطی در گردشگری ساحلی، تهران: انتشارات سازمان محیط زیست.
- حیدری، رحیم. (۱۳۹۴)، مبانی برنامه‌ریزی صنعت گردشگری، چاپ دوم، تهران: انتشارات سمت.
- خانی، فضیله، قاسمی و سمه جانی، ابوطالب و قنبری نسب، علی. (۱۳۹۰)، بررسی اثرات گردشگری ساحلی با تکیه بر نظرسنجی از خانوارهای روستایی (مطالعه موردی: روستای چمخاله، شهرستان لنگرود)، فصلنامه علمی پژوهشی نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی (جغرافیای انسانی)، شماره ۴، صص ۶۴-۵۱.
- Argardy, M.R. (2014). Accommodating ecotourism in multiple uses planning of coastal and marine protected areas. *Ocean and Coastal Management*. pp. 219-239.
- Bowen, W.M. (2015). *AHP: Multiple Criteria Evaluation, In Klosterman, R. et al (Eds). Spreadsheet Models for Urban and Regional Analysis*. New Brunswick: Center for Urban Policy Research.
- Crompton, J. L. (2012). Structure of vacation destination choice sets. *Annals of tourism*. vol.19.
- Davenport, J & Davenport, J.L. (2014). The impact of tourism and personal leisure transport on coastal environment: A review. *Estuarine, coastal and shelf science*. Vol.67. pp.280-292.
- European Commission (EC). (2000). *towards quality coastal tourism - Integrated quality management (IQM) of coastal tourist and Destinations*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

Planning and design of ports and its role in the development of transportation of the Makran coast

Habib al-Rahman Sepidost¹ and Yahya Tomaj²

1. Graduate Student, Intercontinental Shipping, Marine and Marine Science University, Chabahar, Chabahar, Iran

2. Assistant Professor, Seafarer University of Science and Technology, Chabahar Marine Science, Chabahar Marine and Marine Science University, Chabahar, Iran (Corresponding Author)

Abstract

In implementing the general policies of resistance, the issue of increasing the strength of the resistance and reducing the vulnerability of the country's economy and implementing the general policies of the sixth program of development of the issue of division of labor and determining the national role in the regions, provinces, regions and shores and islands of the country, and government support for investment in less developed regions, development The South Sea's maritime economy and the creation of important economic areas in areas with the advantage of exploiting the talents of the southeastern coast of the country, the benefit of the local community, the use of international capital and opportunities, and the reduction of regional imbalances, the "Development Agency of the Makran Coast" as A development organization with a corporate character was created for the planning, implementation and monitoring of development plans on the coast of Makran in the cities of Minab, Ciric, Jask, Chabahar and Konarak. All functions and powers of executive agencies, institutions and public institutions other than defense, security, judicial and foreign affairs, as well as all assets of the government and executive agencies, including movable and immovable, and all projects and projects (in operation or in operation) in the region Makran beaches are assigned to this organization to take an important step towards the development and development of the shores of Makhrong. Neighborhood and coasts, especially in the south of the country and the Persian Gulf, have a special place as the center of national development, where experts, from the need to strengthen it and the importance Use of modern technologies as one of the most effective factors in this field they say.

Key words: port planning and design, transportation development, Makren beaches