

مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای  
سال سوم، شماره دوازدهم، بهار ۱۳۹۱  
دریافت: ۱۳۸۹/۶/۱۵ - پذیرش: ۱۳۹۰/۷/۲۲  
صص ۷۹-۱۰۰

## قابلیت‌ها و تنگناهای توسعه محور شرق در شرایط امروز ایران و منطقه

نقی طوسی: دانشیار اقلیم‌شناسی، دانشگاه سیستان و بلوچستان، زاهدان، ایران\*  
محمد اسکندری‌ثانی: دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران  
محمود حسین‌زاده‌کرمانی: دانشجوی کارشناسی ارشد اقلیم‌شناسی، دانشگاه سیستان و بلوچستان، زاهدان، ایران

### چکیده

با عنایت به تفاوت چشمگیر توسعه یافتگی میان استان‌های شرقی و غربی کشور، طرح توسعه محور شرق قرینه محور غرب یعنی خوزستان- آذربایجان به منظور توسعه مناطق حاشیه‌ای و همچنین بهره‌برداری از موقعیت سوق الجیشی ایران در سال ۱۳۶۷ تهیه و ارایه گردید. با توجه به گذشت نزدیک به دو دهه از تهیه این طرح و تحولات بسیار زیاد منطقه و کمتر قابل پیش‌بینی در طی این مدت، این مقاله در پی آن است با استفاده از برنامه‌ریزی راهبردی که روشی نظام یافته برای اخذ تصمیمات و اجرای فعالیت‌ها در خصوص شکل‌دهی و رهنمود یک سیاست محسوب می‌شود، به تأثیر اجرای این سیاست بر توسعه شرق کشور به ویژه استان سیستان و بلوچستان با روش توصیفی - تحلیلی و با استفاده از مدل تحلیلی SWOT پردازد. نتایج حاصله نشان می‌دهد که در بعد عوامل درونی، موقعیت سوق الجیشی چابهار به عنوان مهم‌ترین نقطه قوت با میانگین وزنی ۴/۱ و ضعف شبکه‌های زیربنایی شامل حمل و نقل، تامین و توزیع انرژی به عنوان مهم‌ترین نقطه ضعف با میانگین وزنی ۴/۸ محسوب می‌شود. از سویی در بعد عوامل خارجی وجود بندر چابهار به عنوان دروازه مبادلات با میانگین وزنی ۳/۶ به عنوان مهم‌ترین فرصت و قرار گرفتن در مسیر بین‌المللی مواد مخدر و قاچاق کالا با میانگین وزنی ۳/۶ مهم‌ترین تهدید در توسعه محور شرق محسوب می‌شود. از این رو اتخاذ و اجرای این سیاست به افزایش نقش و سهم کشور در ترانزیت کالا و حمل و نقل بین‌المللی، تقویت پیوندهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و امنیتی با کشورهای همجوار شرق و شمال شرقی، ارتقاء سطح متوسط درآمد و شاخص‌های توسعه در نواحی شرق کشور، کاهش فعالیت‌های غیررسمی اقتصادی و جلوگیری از قاچاق کالا و مواد مخدر، افزایش سهم چابهار در بازرگانی داخلی و خارجی و ترانزیت کالا و غیره کمک شایانی می‌نماید و در غیر این صورت، رونق گرفتن بندر گواتر پاکستان و از دست دادن فرصت‌ها، زمینه شکست این طرح را به همراه خواهد داشت.

واژه‌های کلیدی: برنامه‌ریزی راهبردی، توسعه محور شرق، پایداری منطقه‌ای، SWOT.

## ۱- مقدمه

## ۱-۱- طرح مسأله

امروزه کشورهای در حال توسعه به منظور تقویت زیربنای اقتصادی خود، رهایی از وابستگی، ایجاد تعادل منطقه‌ای و در نهایت، نیل به توسعه اقتصادی پایدار، نیازمند شناسایی امکانات و منابع کشورشان هستند (بختیاری، ۱۳۸۰: ۳). از این رو بررسی و شناخت وضعیت مناطق و نواحی، قابلیت‌ها، محدودیت‌ها، فرصت‌ها، تهدیدها و تنگناها در برنامه ریزی ناحیه‌ای و انتظام فضایی از اهمیت بسزایی برخوردار است. کشور ایران با قرار گرفتن در نقطه تلاقی سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا، در قلب منطقه حساس خاورمیانه و در مجاورت روسیه، آسیای مرکزی، قفقاز، شبه قاره هند، دنیای عرب و اروپا و همسایگی با ۱۵ کشور که ثلث آنها، محصور در خشکی هستند، با در اختیار داشتن تمامی سواحل شمالی خلیج فارس و بخش قابل ملاحظه‌ای از سواحل دریای عمان و تمامی سواحل جنوبی دریای مازندران و حلقه ارتباط این دو گستره آبی استراتژیک و تنوع اقلیم (نصیری، ۱۳۸۱: ۱۱ و ۱۲) و در نتیجه برخورداری از موقعیت ممتاز در منطقه و جهان، از این قاعده مستثنی نبوده است. موقعیت و ساختار طبیعی فضای ایران بر کنش متقابل افراد و گروه‌های اجتماعی تأثیرات متفاوتی به جا گذاشته است. از یک سو با بسترسازی ارتباط میان اقوام و گروه‌ها، تعامل آنها را با یکدیگر و با سکنه‌ی فلات ایران آسان نموده است و از سوی دیگر جنبه‌های وحدت بخش کلان سرزمینی بر شکل‌گیری روابط و پیدایش خصلت‌های کلان ملی تأثیر گذاشته است و جنبه‌های تفکیک ساز فضا، شکل‌گیری تفاوت‌ها و خصلت‌های ناحیه‌ای درون آن را موجب شده است (حافظ نیا، ۱۳۸۱: ۳۹). از آنجا که فاصله؛ دارای ابعاد فرهنگی، اجتماعی،

اقتصادی، جغرافیایی و همچنین طولی است، هرچه فاصله‌ی مردم از دولت مرکزی بیشتر باشد، احتمال کمتری وجود دارد که آنان از دستورات دولت پیروی کنند و نتیجه‌ی آن شکل‌گیری قلمرو عمومی یا حاشیه‌ای است (میر حیدر، ۱۳۷۹: ۲۰۷ و ۱۹۷).

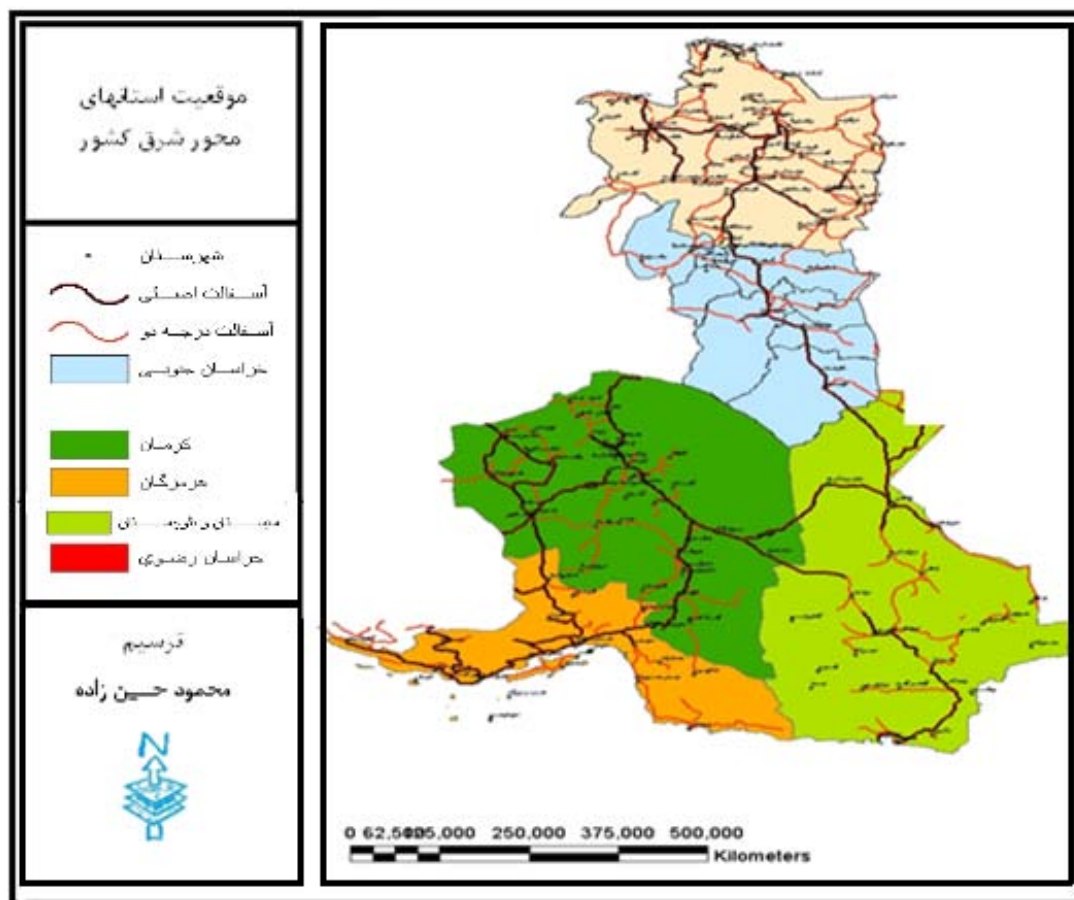
موقعیت سوق‌الجیشی برای کشور ایران، به صورت توأم فرصت‌های همچون عبور راه‌های تجاری و تهدیدهایی همچون کشاکش‌های منطقه‌ای و سراسری را به همراه خود به ارمغان آورده است (پیران، ۱۳۸۴: ۲۸). لیکن مسأله درخور توجه این است که چگونه می‌توان از فرصت‌ها به نحو احسن و شایسته استفاده نمود و تهدیدها را با استفاده از استراتژی‌های موثر تبدیل به نقاط قوت نمود. این امر امروزه با توجه به فرایند جهانی شدن و تغییرات ناخواسته و تا حدی نگران‌کننده برای سیاست‌مداران و حکومت‌مداران اهمیت دوچندان پیدا می‌نماید. از سویی دیگر موقعیت سوق‌الجیشی از قدیم الایام منافع درخور توجهی را برای کشور به همراه داشته است که نمونه بارز آن جاده ابریشم است که در امتداد مسیر خود از ایران شهرها و سکونتگاه‌های پر رونقی را ایجاد کرده بود. در شرایط امروزی با یک تجربه تقریباً پنج دهه برنامه ریزی در قالب نوین و اجرای طرح آمایش سرزمین (عظیمی بلوریان، ۱۳۸۹: ۱۳۲) در بعد داخلی و تحولات عظیم منطقه‌ای در بعد خارجی، برخی از مناطق پیرامونی کشور هنوز در چرخه توسعه وارد نشده و یا کمتر وارد شده‌اند. منطقه جنوب شرق ایران یکی از مناطقی است که در جریان الگوی توسعه مرکز-پیرامون کشور در موقعیت حاشیه‌ای قرار گرفته و از روند توسعه تا حدی به دور بوده است (برای اطلاع بیشتر رجوع کنید به ابراهیم زاده و همکاران، ۱۳۸۹: ۲۸-۷ و Afrakhteh, 2006).

جنوب از خاک ایران می‌گذرد. از سوی دیگر همجواری این منطقه از کشور با آبهای آزاد بین‌المللی در سرتاسر مرز جنوبی و از طرف دیگر همجواری با دو کشور پاکستان و افغانستان و پنج کشور آسیای میانه از طریق ترکمنستان در محدوده شرقی و شمالی، نیازهای ارتباطی این کشورها که به غیر از پاکستان همگی کشورهای محصور در خشکی هستند، بارور سازی قابلیت‌های ترانزیتی و توسعه این قابلیت‌ها تا سطح استانداردهای بین‌المللی را به عنوان یک راهکار اساسی در جهت دستیابی به تعادل‌های ملی و منطقه‌ای مطرح می‌نماید. مرزهای آبی استان سیستان و بلوچستان با توجه به موقعیت ممتاز منطقه‌ای کشور و خارج بودن از منطقه بحران خیز خلیج فارس و سایر شرایط ذکر شده به صورت بالقوه یکی از پرارزش‌ترین سواحل دنیا به لحاظ قابلیت‌های بازرگانی و ترانزیتی و توسعه سایر فعالیت‌های اقتصادی در زمینه‌های صنعتی و گردشگری به حساب می‌آید (توسعه محور شرق، استانداری خراسان جنوبی ۱۳۸۵). طرح توسعه محور شرق سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور به استناد مطالعات پایه آمایش سرزمین در سال ۶۳، مطالعات توسعه محور شرق را انجام داد و در سال ۶۴ به تصویب هیات دولت رسید و پس از ۱۷ سال تدوین شد. در سال ۸۱ به پیشنهاد سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، این طرح در هیات دولت تصویب گردید. طرح توسعه محور شرق، مشتمل بر ۱۸ ماده است که کریدور ترانزیتی شرق کشور ایران را از مبدا ورودی بندر چابهار تا نقاط خروجی مرزهای شمالی کشور ترسیم می‌کند. این محور در طول ۱۸۴۰ کیلومتری خود ۴ استان شرقی کشور را در نوردیده است (صنعت حمل و نقل، ۱۳۸۷: ۲۷۵).

در راستای توسعه همگون کشور، در سالهای اخیر نیز به منظور توسعه ی مناطق حاشیه ای و بهره برداری از موقعیت سوق‌الجیشی ایران به عنوان طرح مکمل آمایش سرزمین (ابراهیم زاده، ۱۳۸۹: ۴۰)، طرح توسعه محور شرق برای اولین بار در سال ۱۳۶۵ در زاهدان مطرح و در سال ۱۳۶۷ در یک طرح مطالعاتی از سوی سازمان مدیریت و برنامه ریزی ارائه گردید. زیرا مراد از توسعه عبارت از روندی چند بعدی است که طی آن جوامع، استانداردهای زندگی خود را ارتقاء می‌بخشند، نابرابریها را کاهش می‌دهند و فقر را از اعضای خود می‌زدایند (Georg, 1998:4) و از طرفی سنگ بنای توسعه در چگونگی تشکیل سرمایه تعیین می‌شود (Arndt, 1987:4-53). همچنین هاریسون ضرورت بهره برداری از مهارت‌ها و دانش ملت‌ها را، شرط توسعه می‌داند (Harbison, 1973:3) که این طرح با مشارکت مردم و قومیت‌های منطقه قابل اجراء می‌باشد. ازین رو این مقاله برآنست تا با استفاده از مهم‌ترین شاخصه مدل SWOT یعنی انتخاب مطلوبترین استراتژیها و شناسایی نقاط ضعف و تهدید و تبدیل آنها به نقاط قوت و فرصت، به شناسایی استراتژی‌ها و راهبردها در راستای توسعه محور شرق بپردازد. زیرا در دنیای امروز دولتی (نه به معنای دستگاه اجرائیه بلکه در قالب حاکمیتی) موفق است که بتواند از فرصت‌هایش به نحو احسن استفاده کند و در وهله بعد مانع از این شود که فرصت‌ها به تهدید تبدیل شود.

## ۲-۱- اهمیت و ضرورت

الف- توسعه محور شرق و جایگاه آن در سند چشم‌انداز افق ۱۴۰۴ کشور  
با توجه به موقعیت جغرافیایی کشور ایران، قسمت عمده‌ای از کریدورهای جنوبی آسیا و کریدور شمال-



شکل ۱- موقعیت استان‌های واقع در محور شرق کشور

مهمترین اهداف مترتب بر طرح توسعه محور شرق می‌توان به افزایش نقش و سهم کشور در ترانزیت کالا و حمل و نقل بین‌المللی، تقویت پیوندهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و امنیتی با کشورهای همجوار شرق و شمال شرقی، ارتقاء سطح متوسط درآمد و شاخص‌های توسعه در نواحی شرق کشور، کاهش فعالیت‌های غیررسمی اقتصادی و جلوگیری از قاچاق کالا و مواد مخدر، افزایش سهم چابهار در بازرگانی داخلی و خارجی و ترانزیت کالا، اشاره نمود (زیوی، ۱۳۸۷: ۵۵). محور شرق نسبت به سایر محورهای داخلی و خارجی، دارای چندین مزیت نسبی است که مناسب‌تر بودن این محور برای ارتباط

ب- توسعه محور شرق و نقش آن در پایداری امنیت منطقه

محور شرق از بندر چابهار در استان سیستان و بلوچستان آغاز شده و بعد از عبور از شهرهای نیک شهر، ایرانشهر، خاش، زاهدان، نهبندان، بیرجند، گناباد، تربت حیدریه و مشهد، از یک طرف به سرخس و از طرف دیگر، به نقاط مرزی لطف آباد و باجگیران در استان خراسان رضوی منتهی می‌شود. خروجی‌های این محور به نقاط مرزی میلک و دوغارون نیز جزء این محور محسوب می‌شوند. شبکه راه‌های ارتباطی (ستاری فر و همکاران، ۱۳۸۸: ۱۵۳). از جمله

منافع بلوچ و سیستانی و همسو، همساز و هم پیوند کردن منافع شمال شیعه نشین و جنوب سنی نشین استان سیستان و بلوچستان در روند پویا و مکمل خواهد بود. بسط امنیت و همزیستی مسالمت آمیز در استان مزبور و اصولاً در کل محدوده محور شرق همگرایی و دل‌بستگی نسبت به ایران را به صورت اصولی و در عین حال پایدار تضمین می‌کند (ستاری-فر و همکاران، ۱۳۸۸: ۱۵۳).

بندر چابهار چنانچه تجهیز و توسعه یابد می‌تواند به عنوان مهمترین و استراتژیک ترین نقطه ایران به خاطر ارتباط با اقیانوس‌ها مطرح باشد زیرا در هیچ کجای ایران بندری وجود ندارد که مستقیماً به آبهای آزاد و اقیانوس راه داشته باشد. متأسفانه در حال حاضر کشتی‌های بزرگ قادر به پهلوگیری در بندر نیستند. با افزایش ظرفیت این بندر در سال‌های گذشته می‌شد بارانداز آبی منطقه را توسعه داد و اگر ارتباط کریدور شرق کشور و استان‌های واقع در آن را با بندر چابهار بتوان برقرار کرد می‌توان گفت این منطقه با تمام دنیا از طریق کشتیرانی و بندر چابهار مرتبط است. در حقیقت چهار شبکه جاده‌ای، ریلی، هوایی و آبی فعال می‌تواند در منطقه وجود داشته باشد.

### ۱-۳- اهداف تحقیق

تحقیق حاضر با بررسی نقاط ضعف و قوت پروژه توسعه محور شرق به دنبال اهداف مطروح شده ذیل است.

- نوعی ارزیابی از میزان موفقیت توسعه محور شرق با گذشت بیش از ۲۰ سال پس از تصویب، از دیدگاه صاحب نظران و کارشناسان مرتبط؛

نیمه غربی افغانستان، ترکمنستان و تا حدودی ازبکستان و نیمه غربی قزاقستان (از طریق ترکمنستان) با آب‌های آزاد جهان، وضعیت نسبتاً مناسب شبکه بزرگراهی ایران، تسهیلات رفاهی و خدمات پشتیبانی موجود در محور، وجود امنیت نسبی در طول مسیر و غیره از جمله آن‌ها است. در حال حاضر از معضلات مناطق شرق کشور پراکندگی شدید و کمبود جمعیت و فاصله زیاد نقاط شهری و روستایی بدلیل وسعت زیاد استانها و تعداد کم آنهاست و این برنامه ریزی نیمه شرق کشور را برای دولت و بخش خصوصی بسیار پرهزینه و غیراقتصادی کرده است. ایجاد ارتباط در نیمه شرق از یک سو با کشورهای آسیای میانه و تازه استقلال یافته شوروی و از طرفی با کشورهای افغانستان و پاکستان و اتصال آبهای آزاد به بندر آزاد چابهار می‌تواند نیمه شرقی کشور را در یک مناسبات جدید سیاسی اقتصادی اجتماعی و فرهنگی از نظر روابط خارجی با پایتخت قرار دهد. این امر منطقه و نیمی از کشور را می‌تواند از فقر محرومیت و خطر بالقوه نجات دهد و برنامه‌ریزان کشور باید آن را مورد توجه قرار دهند. موقعیت استراتژیک تنگه هرمز و خطر عدم امکان تردهای تجاری این تنگه، در کوران بحران‌های بین‌المللی، لزوم توسعه دیگر بنادر همسایه با دریای عمان را نمایان می‌کند. در این میان، بندر چابهار به عنوان دروازه ورودی محور ترانزیتی شرق به آبهای آزاد دریای عمان و اقیانوس هند منتهی می‌شود، از اهمیت استراتژیک و ویژه‌ای، برخوردار است. یکی دیگر از تبعات سودمند توسعه محور شرق به لحاظ امنیت این است که ارتباط مستمر و تقویت فرایند ترانزیت، در حقیقت ایجاد پیوند پایدار، بین

- با توجه به فعل و انفعالات و تحولات بسیار زیاد در منطقه و جابجایی و تغییر میزان بسیاری از متغیرها پس از تصویب این طرح، این تحقیق مبادرت به شناسایی مهمترین قابلیت‌ها، نقاط ضعف، قوت و تهدیدها در وضعیت امروزی می‌پردازد. به عنوان مثال، در ابتدای تصویب طرح متغیری به نام حضور طالبان و یا سرمایه‌گذاری چینی‌ها و عرب‌ها در پاکستان مشاهده نشده است که در این تحقیق این متغیرها بررسی و گنجانیده شده است.

#### ۱-۴- پیشینه پژوهش

در خصوص ضرورت اجرای طرح توسعه محور شرق ستاری فر و همکاران در مقاله‌ای تحت عنوان "تعامل ملی، منطقه‌ای و جهانی، راهبردی برای پایداری توسعه محور شرق" به این نتیجه رسیده‌اند که توسعه محور شرق یک الزام ملی است و در این راه باید کشور یک تعامل سازنده در عرصه ملی، منطقه‌ای و جهانی در میان مسولان و مردم وجود داشته باشد (ستاری فر و همکاران، ۱۳۸۸: ۱۵۳). حافظ نیا و رومینا نیز در مقاله‌ای تحت عنوان "تحلیل ظرفیت‌های ژئوپولیتیک سواحل جنوب شرق ایران در راستای منافع ملی، از این منطقه به عنوان فضای مورد غفلت و فراموش شده به لحاظ اقتصادی، امنیتی، دسترسی و ارتباطات منطقه‌ای و بین‌المللی یاد کرده است (حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۱: ۵).

ابراهیم‌زاده (۱۳۸۹) نیز به ارزیابی اجرای طرح توسعه محور شرق پس از تصویب تا سال ۱۳۸۱ یعنی بعد از ۱۶ سال در استان سیستان و بلوچستان پرداخته است. وی به این نتیجه می‌رسد که در این مدت به

طور متوسط کمتر از ۵۰ درصد اهداف در بخش‌های مختلف صنعت و معدن، زیر بنا، بازرگانی و غیره محقق گردیده است و هیت عالی ماده ۸ به منظور نظارت و ارزیابی و هدایت طرح‌های مصوب طرح توسعه محور شرق، از سال ۱۳۶۹ تا ۱۳۷۷ اصلاً تشکیل نشده است که این روند با انحلال سازمان مدیریت و برنامه ریزی در سال ۱۳۸۶ ادامه مطالعات آمایش سرزمین دچار سردرگمی گردید (ابراهیم‌زاده، ۱۳۸۹: ۴۵-۴۰). البته باید خاطر نشان کرد که در برخی موارد همچون احداث زیربنا و زیرساخت‌ها با توجه عدم ساخت راه آهن چابهار - زاهدان - مشهد و یا چابهار - فهرج و یا عدم احداث راه‌های جاده‌ای مناسب پیشرفت در این بخش به عنوان اساسی‌ترین بخش در حد صفر بوده است.

#### ۱-۵- سوالات تحقیق

در مقاله حاضر سعی شده است به سوالات زیر پاسخ داده شود:

- با توجه به فعل و انفعالات در منطقه مهمترین قابلیت‌ها، نقاط ضعف، قوت و تهدیدها در وضعیت امروزی در پروژه توسعه محور شرق چیست؟
- میزان موفقیت و کارایی، اجرای توسعه محور شرق پس از گذشت دو دهه به چه میزان است؟

#### ۱-۶- روش تحقیق

با توجه به ماهیت موضوع مورد بررسی، رویکرد حاکم بر این پژوهش توصیفی-تحلیلی و با استفاده از پرسشنامه پژوهشگر ساخته صورت گرفته شده است. بر این اساس در گام نخست تعداد ۲۰ پرسشنامه پژوهشگر ساخته شده در قالب ۵۹ عامل (عوامل

به طور اجمالی می‌توان گفت این تکنیک ابزاری برای تحلیل وضعیت و تدوین راهبرد است و این امور از طریق الف: بازشناسی و طبقه بندی قوت‌ها و ضعف‌های درونی سیستم ب: بازشناسی و طبقه بندی فرصت‌ها و تهدیدهای موجود در محیط خارج سیستم ج: تکمیل ماتریس سوات؛ و تدوین راهبردهای گوناگون برای هدایت سیستم در آینده؛ صورت می‌گیرد (گلکار، ۱۳۸۴: ۴۹). به عبارت دیگر، مدل SWOT یکی از ابزارهای استراتژیک تطابق نقاط قوت و ضعف درون سیستمی با فرصت‌ها و تهدیدات برون سیستمی است. مدل SWOT تحلیل سیستماتیکی را برای شناسایی این عوامل و انتخاب استراتژیی که بهترین تطابق بین آنها را ایجاد می‌نماید، ارائه می‌دهد. از دیدگاه این مدل یک استراتژی مناسب قوت‌ها و فرصت‌ها را به حداکثر و ضعف‌ها و تهدیدها را به حداقل ممکن می‌رساند. برای این منظور نقاط قوت و ضعف و فرصت‌ها و تهدیدها در چهار حالت کلی SO، WO، ST و WT پیوند داده می‌شوند و گزینه‌های استراتژی از بین آنها انتخاب می‌شوند (قاسمی، ۱۳۸۲: ۱۹۲). برای ساختن ماتریس تهدیدات، فرصت‌ها، نقاط ضعف، نقاط قوت باید ۸ مرحله را طی کرد:

- فهرستی از فرصت‌های عمده‌ای که در محیط خارجی سازمان وجود دارد. - فهرستی از تهدیدات عمده موجود در محیط خارج سازمان. - فهرستی از نقاط قوت داخلی و عمده سازمان. - فهرستی از نقاط عمده ضعف داخلی سازمان. - مقایسه نقاط قوت داخلی و فرصت‌های خارجی و قرار دادن نتیجه در خانه مربوط در گروه استراتژی‌های SO. - مقایسه

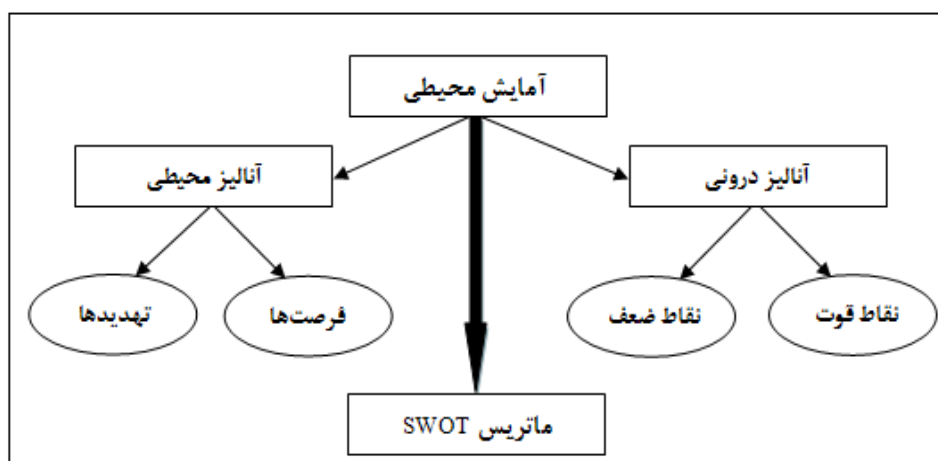
درونی، بیرونی، فرصت‌ها و تهدیدها) با روش تمام شماری در بین کارشناسان مرتبط و اساتید دانشگاهی متخصص، توزیع شده است. لازم به ذکر است که روایی محتوایی و ظاهری پرسشنامه با نظرخواهی از صاحب نظران موضوع، پس از اصلاح و بازنگری مورد تایید قرار گرفته است. سوالات مطرح شده در پنج طیف طبقه بندی شده‌اند که متخصصان بر اساس اهمیت هر یک از آنها ضریب ۱ تا ۵ برای آنها در نظر گرفتند. عوامل مستخرج شده بر اساس مدل تحلیلی سوات تجزیه و تحلیل گردید که نقاط قوت و ضعف و فرصت‌ها و تهدیدها مشخص گردید و در نهایت، بر اساس عوامل مستخرج شده اقدام به ارایه استراتژیها در قالب راهبردهای رقابتی / تهاجمی (SO)، راهبردهای تنوع (ST)، راهبردهای بازنگری (WO) و راهبردهای تدافعی (WT) پرداخته شده است.

#### - تکنیک SWOT

Swot حروف اول چهار کلمه انگلیسی (S) Strength (با معادل فارسی قوت)، (W) Weakness (ضعف)، (O) Opportunity (فرصت) و (T) Threats (تهدید است) (حکمت نیا، موسوی، ۱۳۸۴). تکنیک یا ماتریس SWOT، که گاهی TOWS نیز نامیده می‌شود، ابزاری برای شناخت تهدیدها و فرصت‌های موجود در محیط خارجی یک سیستم و بازشناسی ضعف‌ها و قوت‌های داخلی آن به منظور سنجش وضعیت و تدوین راهبرد برای هدایت و کنترل آن سیستم است. روش SWOT نتیجه مستقیم مدل دانشکده تجاری هاروارد است. در واقع این روش بهترین استراتژی برای سازمان‌ها است (مرادی مسیحی، ۱۳۸۱: ۴۰).

ضعف داخلی را با تهدیدات خارجی و ثبت نتیجه در گروه استراتژی‌های WT (پارسیان و اعرابی، ۱۳۸۳: ۳۶۴ - ۳۶۶).

نقاط ضعف داخلی با فرصت‌های موجود در خارج و قراردادن نتیجه در گروه استراتژی‌های WO - مقایسه نقاط قوت داخلی را با تهدیدات خارجی و قراردادن نتیجه در گروه استراتژی‌های ST - مقایسه نقاط



شکل ۲- نگرش سیستمی به جدول سوات

منبع: چهارچوب تحلیل SWOT (محمدی ده چشمه و زنگی آبادی، ۱۳۸۶: ۴).

سازمان‌ها و استخدام افراد واجد شرایط (فنی) و آموزشی.

ST- با استفاده از نقاط قوت خود اثرات ناشی از تهدیدات موجود در محیط خارج را کاهش دهند (سازمان از درون قوی ولی با مشکلات بیرونی زیادی تهدید می شود یا مجموعه قوی با تهدیدات زیادی روبرو است).

WT- سازمان‌هایی که باید استراتژی تدافعی اتخاذ نمایند هدف کم کردن نقاط ضعف داخلی و پرهیز از تهدیدات ناشی از محیط خارجی است، موضع این سازمان (مخاطره آمیز) است و برای بقاء خودش باید مبارزه کند و برای حفظ بقاء خود از مناسبت‌های خود بکاهد، که این استراتژی را استراتژی کاهش یا واگذاری می‌نامند (رجبی، ۱۳۸۶، ۲۶).

## - استخراج استراتژی‌ها

در این قسمت بر اساس جدول نهایی اقدام به استخراج استراتژی می‌گردد. انتخاب نوع استراتژی بر اساس میزان عدد به دست آمده، حاصل از ترکیب تعامل و تقابل عوامل داخلی و خارجی بوده است.

SO - هنگامی است که سازمانی می‌کوشد از فرصت‌های خارجی بهره‌گیری بیشتری نموده که بتواند با استفاده از نقاط داخلی از رویدادها و روندهای خارجی بهره‌مند شود.

WO - زمانی است که سازمان می‌کوشد، با بهره‌برداری از فرصت‌های موجود در محیط خارج نقاط ضعف داخلی را بهبود بخشد (فرصت‌های خارجی زیاد و مناسب به سبب ضعف داخلی مورد بهره‌برداری قرار نمی‌گیرد) از طریق مشارکت با سایر



جدول ۳- ماتریس استخراج راهبردهای ممکن

| نقاط ضعف (W) | زمینه  | نقاط قوت (S) | زمینه   | شرایط درونی و شرایط بیرونی |
|--------------|--|--------------|---|----------------------------|
|              | (WO)<br>توجه:<br>۱- حداقل - حداکثر<br>۲- استراتژی ترمیمی - حفاظتی توصیه می شود (محافظه کارانه)       |              | (SO)<br>توجه:<br>۱- حداکثر - حداکثر<br>۲- استراتژی‌های توسعه ای توصیه می شود (تهاجمی)           | فرصت‌ها (O)                |
|              | (WT)<br>توجه:<br>۱- حداقل - حداقل<br>۲- استراتژی‌های ترمیمی - حفاظتی و تغییری توصیه نمی شود (تدافعی) |              | (ST)<br>توجه:<br>۱- حداکثر - حداقل<br>۲- استراتژی‌های توسعه ای و ساماندهی توصیه می شود (رقابتی) | تهدیدات (T)                |

## ۷-۱- متغیرها و شاخص‌ها

در مجموع ۵۹ عامل کیفی در ابعاد مختلف عوامل درونی، بیرونی، فرصت‌ها و تهدیدها مورد بررسی قرار گرفته است که از این تعداد ۱۸ عامل موثر در تجزیه تحلیل عوامل خارجی (فرصت‌ها)، تعداد ۸ عامل موثر در تجزیه تحلیل عوامل خارجی (تهدیدها) و در طرف دیگر ۴ عامل موثر در تجزیه تحلیل عوامل داخلی (نقاط قوت) و در نهایت تعداد ۸ عامل موثر در تجزیه تحلیل عوامل داخلی (نقاط ضعف) بیان شده است.

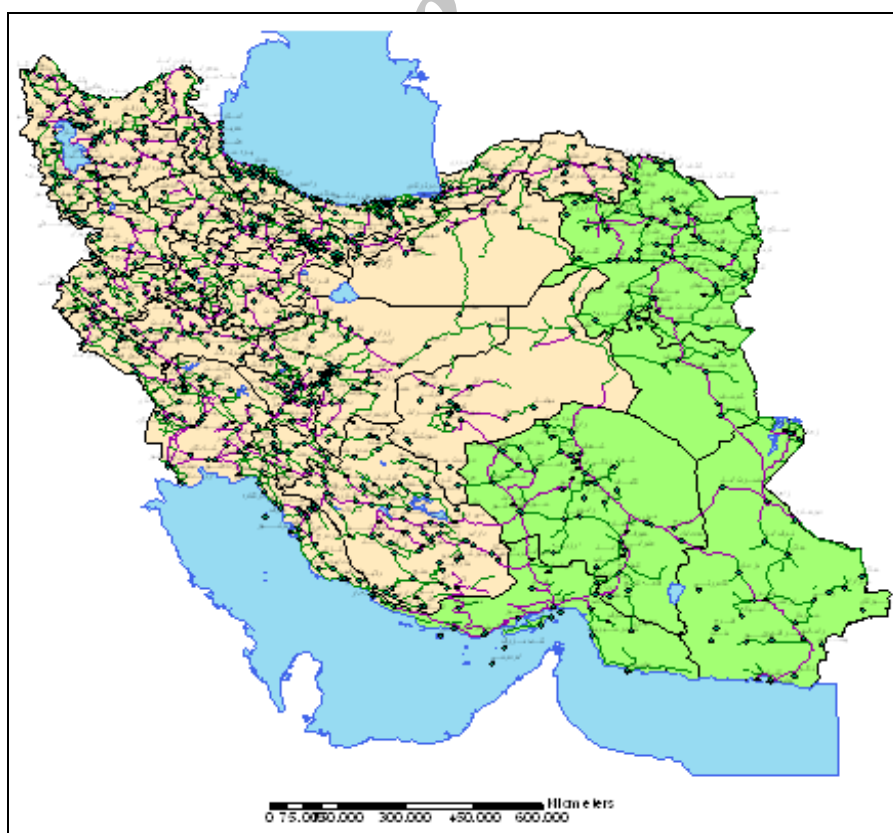
## ۸-۱- محدوده پژوهش

منطقه شرق کشور متشکل از پنج استان خراسان رضوی، خراسان جنوبی، کرمان و سیستان و بلوچستان و هرمزگان می‌باشد که در قیاس با نیمه غربی کشور دارای محرومیت زیادی است به عنوان مثال در این نیمه فقط ۱۰/۳ جمعیت کشور، ۱۳ درصد (در قیاس با ۸۷ درصد نیمه غربی)، ۱۷/۷ اشتغال کشاورزی، ۱۰/۲ اشتغال صنعت ۱۱/۷ درصد اشتغال بخش خدمات، ۱۶/۵ درصد خطوط لوله نفت و گاز، ۳۲ درصد راه آهن و راه اصلی و ۱۱/۶ درصد

از کل بزرگراه‌های کشور را در خود جای داده است که عدم تعادل بین نیمه غربی و شرقی کشور را بیشتر نمایان می‌نماید (طرح آمایش سرزمین ۱۳۷۸ و عظیمی ۱۳۸۹: ۲۴۰). وسعت این منطقه حدود ۶۴۷۵۲۶ کیلومترمربع می‌باشد که ۳۹/۷ درصد از مساحت کشور را در بر گرفته است. استان سیستان و بلوچستان با ۱۸۱۷۸۵ کیلومترمربع بالاترین مساحت (۲۸/۱ درصد) را در بین استان‌های شرق کشور به خود اختصاص داده است. برطبق آخرین نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن (۱۳۸۵) کل کشور جمعیت این منطقه بالغ بر ۱۲۶۹۱۳۲۸ نفر بوده که حدود ۱۸ درصد از جمعیت کل کشور را تشکیل داده است. در بین استان‌های منطقه شرق کشور استان خراسان رضوی با ۵۵۹۳۰۷۹ نفر بالاترین میزان جمعیت را بخود اختصاص داده است. ۷/۹ درصد جمعیت کل کشور و ۴۴/۱ درصد جمعیت منطقه شرق کشور در استان خراسان رضوی سکونت داشته‌اند. کمترین میزان جمعیت در این منطقه نیز متعلق به استان خراسان جنوبی با ۵ درصد بوده است. میزان تراکم

است تنها به میزان ۱۰/۷ درصد در محصول ناخالص داخلی کشور مشارکت داشته است این در حالی است که حداقل باید به میزان سهم جمعیتی منطقه در کل کشور در تولید ناخالص داخلی کشور مشارکت داشته باشد. بیشترین مقدار محصول ناخالص داخلی منطقه شرق کشور با ۷۲۴۹۶/۱ میلیارد ریال متعلق به استان خراسان رضوی بوده است. این استان حدود ۴/۸ درصد تولید ناخالص داخلی کشور و ۴۴/۹ درصد محصول ناخالص داخلی منطقه شرق کشور را به خود اختصاص داده است. کمترین میزان محصول ناخالص داخلی کل منطقه شرق کشور با ۶۶۲۴/۲ میلیارد ریال متعلق به استان خراسان جنوبی است (مرکز آمار ایران، ۱۳۸۵).

جمعیت در منطقه شرق کشور ۲۰ نفر در هر کیلومترمربع است که در مقایسه با میانگین کشور (۴۳ نفر در هر کیلومترمربع) از رقم پایینتری برخوردار بوده است. بیشترین میزان تراکم مربوط به استان خراسان رضوی با ۴۴ نفر و کمترین آن در ارتباط با استان خراسان جنوبی با ۷ نفر در هر کیلومترمربع است (مرکز آمار ایران، ۱۳۸۵). محصول ناخالص داخلی منطقه شرق کشور در سال ۱۳۸۳ معادل ۱۶۱۶۲۳/۱ میلیارد ریال بوده که ۱۰/۷ درصد از محصول ناخالص داخلی کل کشور را تشکیل داده است. این رقم با توجه به قابلیت‌ها و توانمندیهای منطقه و سهم نسبتاً بالای منطقه از جمعیت کل کشور رقم مناسبی نیست. زیرا با وجود آن که این منطقه ۱۸ درصد جمعیت کل کشور را به خود اختصاص داده



شکل ۳- محدوده توسعه محور شرق

## جدول ۱- درصد، جمعیت، مساحت، تولید ناخالص داخلی استان‌های منطقه شرق کشور نسبت به یکدیگر

| عنوان              | واحد         | خراسان رضوی | خراسان جنوبی | کرمان   | سیستان و بلوچستان | هرمزگان | منطقه شرق کشور |
|--------------------|--------------|-------------|--------------|---------|-------------------|---------|----------------|
| جمعیت              | نفر          | ۵۵۹۳۰۷۹     | ۶۳۶۴۲۰       | ۲۶۵۲۴۱۳ | ۲۴۰۵۷۴۲           | ۱۴۰۳۶۷۴ | ۱۲۶۹۱۳۲۸       |
|                    | درصد         | ۴۴/۱        | ۵            | ۲۰/۹    | ۱۹                | ۱۱/۱    | ۱۰۰            |
| مساحت              | کیلومتر مربع | ۱۲۵۸۳۲      | ۸۸۰۴۴        | ۱۸۰۸۳۶  | ۱۸۱۷۸۵            | ۷۰۶۶۹   | ۶۴۷۵۲۶         |
|                    | درصد         | ۱۹/۴        | ۱۳/۷         | ۲۷/۹    | ۲۸/۱۰             | ۱۰/۹    | ۱۰۰            |
| تولید ناخالص داخلی | میلیارد ریال | ۷۲۴۹۶/۲     | ۶۶۲۴/۲       | ۳۶۰۹۰/۹ | ۱۵۲۸۳/۷           | ۳۱۱۲۸/۳ | ۱۶۱۶۲۳/۱       |
|                    | درصد         | ۴۴/۹        | ۴/۱          | ۲۲/۳    | ۹/۵               | ۱۹/۲    | ۱۰۰            |

مأخذ: سالنامه آماری کشور - سال ۱۳۸۴ و نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۸۵

براساس آمار و اطلاعات در سال ۱۳۸۵ بیشترین میزان باسوادی در منطقه شرق کشور مربوط به استان خراسان رضوی با ۸۶/۱۸ درصد و کمترین آن متعلق به استان سیستان و بلوچستان با ۶۸/۰۱ درصد بوده است. نرخ باسوادی در استان‌های خراسان جنوبی، کرمان و هرمزگان به ترتیب برابر با ۸۱/۱۱، ۸۲/۸۱ و ۸۲/۳۸ درصد بوده است. متوسط نرخ باسوادی در سطح کشور در این سال برابر با ۸۴/۶۱ درصد بوده است.

متوسط نرخ رشد جمعیت منطقه شرق کشور طی دهه ۸۵-۱۳۷۵ برابر با ۲/۳۶ درصد بوده است که نسبت به متوسط نرخ رشد جمعیت کل کشور در این دوره زمانی (۱/۶۱ درصد) از رقم بالاتری برخوردار بوده است. بیشترین میزان رشد جمعیت مربوط به استان سیستان و بلوچستان با ۳/۴ درصد و کمترین آن مربوط به استان خراسان رضوی با ۱/۷۱ درصد بوده است (مرکز آمار ایران، ۱۳۸۵).

## جدول ۲- درصد جمعیت، مساحت و تولید ناخالص منطقه شرق نسبت به کل کشور به تفکیک سال

| عنوان              | خراسان رضوی | خراسان جنوبی | کرمان   | سیستان و بلوچستان | هرمزگان | منطقه شرق کشور | کل کشور   |
|--------------------|-------------|--------------|---------|-------------------|---------|----------------|-----------|
| جمعیت              | ۵۵۹۳۰۷۹     | ۶۳۶۴۲۰       | ۲۶۵۲۴۱۳ | ۲۴۰۵۷۴۲           | ۱۴۰۳۶۷۴ | ۱۲۶۹۱۳۲۸       | ۷۰۴۷۲۸۴۶  |
|                    | ۷/۹         | ۰/۹          | ۳/۸     | ۳/۴               | ۲       | ۱۸             | ۱۰۰       |
| مساحت              | ۱۲۵۸۳۲      | ۸۸۴۰۴        | ۱۸۰۸۳۶  | ۱۸۱۷۸۵            | ۷۰۶۶۹   | ۶۴۷۵۲۶         | ۱۶۲۸۵۵۴   |
|                    | ۷/۷         | ۵/۴          | ۱۱/۱    | ۱۱/۲              | ۴/۳     | ۳۹/۷           | ۱۰۰       |
| تولید ناخالص داخلی | ۷۲۴۹۶/۱     | ۶۶۲۴/۲       | ۳۶۰۹۰/۹ | ۱۵۲۸۳/۷           | ۳۱۱۲۸/۳ | ۱۶۱۶۲۳/۱       | ۱۵۰۸۰۵۶/۲ |
|                    | ۴/۸         | ۰/۴          | ۲/۴     | ۱                 | ۲/۱     | ۲۰/۷           | ۱۰۰       |

مأخذ: سالنامه آماری کشور - سال ۱۳۸۴ و نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۸۵

انسان، فضا و فعالیت تعریف شده است (خنیفر، ۱۳۸۹: ۷). برای دستیابی به توسعه متوازن و متعادل در سطح کشورها، طرحهای توسعه منطقه‌ای در قالب طرح آمایش سرزمین نمود پیدا می‌نماید. آمایش سرزمین در پی ایجاد تعادل توسعه بین نواحی، استفاده منطقی از منابع برای توسعه، توزیع عادلانه درآمد و فعالیت‌ها

## ۲- مفاهیم، دیدگاه‌ها و مبانی نظری

آمایش سرزمین کلمه نوین فارسی است که از ریشه فعل «آمادن» و «آمودن» به معنی آراستن، آمیختن به رشته درآوردن و آماده کردن است که از واژه Amenager در زبان فرانسه اقتباس شده (قورچیان، ۱۳۸۵: ۲) که در پی تعادل بین سه عنصر

تجربه عملی ریشه دارد و سابقه آن به قبل از جنگ جهانی دوم و نظریه پردازی والتر کریستالر- توزیع فضایی شهرها و شهر به عنوان یک واحد جغرافیایی- سیاسی، له کوبوزیه - پراکنش عملکردها در سراسر یک قلمرو- نظریه‌های مکان یابی صنعتی و خدمات در اقتصادهای بازار و به ویژه کارهای آیزارد تا پوار و سابل، مایکل اشتوپر، آلن اسکات و نظریه‌های توسعه منطقه ای برمی گردد (عظیمی بلوریان، ۱۳۸۹: ۱۲). چهار مجرای ترویج این اندیشه در سطح جهان عبارت بودند از:

- اندیشه آمایش با خاستگاه فرانسوی از دهه ۱۹۶۰ به تدریج جای شایسته‌ای در ادبیات برنامه‌ریزی توسعه جهان باز کرد. چند حرکت عمده به رواج چنین اندیشه‌ای کمک کردند. نخست خود فرانسوی‌ها، که نوآور و پیشتاز اندیشه آمایش سرزمین بودند، و حدوداً ده سال تجربه به صدور این تجربه پرداختند.

- اشاعه تدریجی برنامه‌ریزی منطقه‌ای در کشورهای غربی به ویژه ایالات متحده و به رغم نظامات لیبرالی آنها و آن هم در دوران جنگ سرد. از این پدیده بدون تردید از تاثیر اندیشه‌های سوسیالیستی بر یک جامعه سرمایه داری یاد می شود. علاوه بر تاثیر متقابل ایدئولوژی‌های سوسیالیستی و سرمایه داری، بروز و تشدید پدیده‌های ناسالم محیطی مانند انواع آلودگی‌ها، شکاف طبقاتی، فقر نسبی جوامع روستایی، عوارض اجتماعی نظیر اعتیاد و بزه کاری مسولین کشورهای غربی را متوجه این واقعیت کرد که نگرش محدود به پدیده‌های اقتصادی پاسخگویی نیازهای جامعه امروز نیست و مسولان باید از دید بازتر و جامع‌تری به مشکلات اجتماعی بنگرند.

بین نواحی مختلف و تاکید بر توسعه منابع و نواحی عقب افتاده و حاشیه ای و توسعه هماهنگ قطب‌های توسعه و مراکز رشد است. بنابراین، می توان گفت که آمایش سرزمین، توزیع پراکنش منطقی جمعیت و فعالیت‌های توسعه اقتصادی و اجتماعی در پهنه سرزمین و استفاده بهینه از منابع طبیعی و انسانی در جهت کارایی سیستم‌های اقتصادی و اجتماعی و در نتیجه رفاه فردی و جامعه است (حاج یوسفی، ۱۳۷۱). به عبارت دیگر، آمایش استفاده بهینه و عقلانی و پی بردن به ارزش‌های فضا به منظور کارکردهای موثر اقتصادی و اجتماعی است و بنابراین، تقسیم کار سرزمین از جنبه‌های مهم آن شمرده می شود. در برنامه ریزی آمایش سرزمین تشخیص مناطق مختلف سرزمین اهمیت اساسی دارد، زیرا پایه و مبنای برنامه شناخته می شود (پوراحمد، ۱۳۸۰: ۴۸۰).

از نظر تاریخی، استفاده از اصول و فنون آمایش سرزمین، برای سرو سامان دادن و تنظیم امور مکانی، جغرافیایی، طبیعی، مسکونی و نظامی پیشینه ای به قدمت پیدایش نخستین تمدنهای بزرگ در جهان دارد. در دوران کهن، در حالی که هنوز نامی از آمایش سرزمین و برنامه ریزی مطرح نبود، بسیاری از تمدن‌های باستانی چون پارس‌ها (همچون متروپل سازی، جاده ابریشم و طرح تمرکززدایی و فئودال سازی قلمرو گسترده ایران زمین)، فنیقی‌ها، یونانیان (متروپل سازی)، کاتازها، مصری‌ها، چینی‌ها (دیوار چین) و رومی‌ها اغلب از اصول آمایش سرزمین استفاده کرده و شبکه‌های جاده ای، کانال‌های آبی و زیرساختهای مکانی را می ساختند، تا بتوانند فضاها و قلمروهایی را که در سلطه داشتند، کنترل و مدیریت نمایند (محمودی، ۱۳۸۸: ۱۴۲). لیکن آمایش سرزمین به عنوان دانش و روشی پیشرفته و مکمل در برنامه ریزی، در سالها تلاش در محافل علمی و پژوهشی و

شرایط فعلی رویکرد آن تغییر یافته، این طرح که به نام طرح بزرگ برای قرن بیست و یکم توسط وزارت زمین زیر ساخت‌ها و ترابری انتشار یافته، رویکردی کیفی دارد و به ارتقاء کیفیت زندگی در ژاپن می‌پردازد. در ایران فکر آمایش سرزمین در اواخر سال ۱۳۴۵ در موسسه مطالعات و تحقیقات اجتماعی دانشگاه تهران شروع شد که کاملاً الهام گرفته از تجربه فرانسه و نظریه‌های اقتصاددان فرانسوی فرانسوا پرو درباره قطب‌های توسعه بود، که تصادفاً با وضع ایران آن زمان نیز سازگاری داشت (توفیق، ۱۳۸۴: ۲). در نیمه نخست دهه ۱۳۶۰-۷۰ مطالعات طرح پایه آمایش سرزمین به وسیله دفتر برنامه ریزی منطقه‌ای سازمان برنامه و بودجه تهیه شد که فکر مطالعات توسعه محور شرق قرینه محور خوزستان- آذربایجان یا محور غرب با عنایت به تفاوت چشمگیر توسعه یافتگی میان شرق و غرب و دیگر استان‌ها در آن طی ۹ جلد مدنظر قرار گرفت (بی تا، ۱۳۶۴).

### ۳- یافته‌های پژوهش

#### ۳-۱- تجزیه و تحلیل عوامل خارجی موثر بر

##### توسعه محور شرق

بهره‌گیری از این مدل، یکی از روش‌های مورد استفاده برای سازماندهی عوامل خارجی است که در قالب مقوله فرصت‌ها و تهدیدها بیان می‌شود. در این پژوهش برای تجزیه و تحلیل عوامل خارجی فرآروی سیستم با استفاده از عوامل میانگین وزن‌ها و با توجه به اهمیت هر یک از فرصت‌ها و تهدیدها و با توجه به میزان تاثیر گذاری هر یک از آنها بر کارکردهای منطقه‌ای توسعه محور شرق محاسبه و به شرح جدول ذیل تعیین گردید.

-برنامه عمران سازمان ملل در تلفیق آمایش با برنامه ریزی توسعه

-دانشگاه‌ها و محافل علمی (عظیمی بلوریان، ۱۳۸۹: ۱۴).

گفته می‌شود که فرانسه یکی از محدود کشورهای است که بیش از سایر کشورها برای حل مشکلات اقتصادی از جمله تعدیل تمرکز، توزیع فضایی بهینه فعالیت‌ها متناسب با قابلیت نواحی در قالب طرح آمایش سرزمین تلاش کرده است (سرور، ۱۳۸۷: ۲۴). لازم به ذکر است که ایران از نخستین وارد کنندگان تجربه فرانسه به شمار می‌آید. در انگلستان بازپراکنش صحیح صنایع و جمعیت بعد از جنگ جهانی دوم کلید اصلی کاهش نابرابری‌های ناحیه ای بوده است (حسین‌زاده دلیر، ۱۳۸۲: ۸۷). این مسأله در آلمان از دهه ۱۹۵۰، تحت تاثیر ضرورت بازسازی خرابی‌های ناشی از جنگ جهانی دوم، به طور عمده مبتنی بر اقدامات سریع کالبدی و دخالت وسیع دولت بوده است (مهدیزاده و همکاران، ۱۳۸۵: ۱۰۱). در آمریکا این برنامه‌ها به شکل‌های مختلف وجود دارد که بیشتر جنبه تجهیز منابع و توسعه مناطق خاص را در نظر دارد مهمترین این اشکال سازمان عمران دره تنسی است (احمدی، ۱۳۷۴: ۱۳) که دولت آمریکا به منظور رونق دوباره اقتصاد جنوب شرقی، اندکی پس از بحران اقتصادی سال‌های ۱۹۲۹ انجام داد. لازم به ذکر است که از طرح آمایش دره تنسی به عنوان نخستین کوشش مدرن در زمینه طرح‌ریزی منطقه‌ای یاد می‌شود (Mono, 2008, 3). در آسیا، ژاپن یکی از اولین کشورهایی است که به طور جدی به مسأله برنامه‌ریزی‌های عملی و منطقه‌ای توجه دارد. گرچه اولین برنامه‌های آنان برای توسعه منابع و مقابله با سوانح طبیعی مشخص گردید اما در

## جدول ۴- نتایج تجزیه و تحلیل عوامل خارجی (فرصت‌ها)

| فرصت‌ها  | مجموع وزن | میانگین وزن |
|--|-----------|-------------|
| وجود چندین کشور محصور در خشکی در آسیای میانه به ویژه افغانستان در مجاورت این استان | ۷۶        | ۳/۸         |
| تقاضای روز افزون مراودات بین‌المللی در کشورهای آسیای میانه                         | ۷۶        | ۳/۸         |
| جاذبه‌های توریستی، مذهبی و تاریخی  | ۶۴        | ۳/۲         |
| وجود بازارهای مرزی متعدد   | ۶۴        | ۳/۲         |
| وجود بندر چابهار به عنوان دروازه مبادلات   | ۸۸        | ۴/۴         |
| اجماع نظر سران کشورهای منطقه در توسعه محور شرق                                     | ۶۴        | ۳/۲         |
| توجه سران کشور به توسعه محور شرق   | ۵۶        | ۲/۸         |
| وجود منابع نفتی و گازی در کشورهای آسیای میانه                                      | ۴۴        | ۲/۲         |
| ظرفیتهای ارتباطی در حمل و نقل‌های دریایی با توجه به اتصال آبهای زیرزمینی           | ۷۶        | ۳/۸         |
| فرصتهای ارتباطی الکترونیکی   | ۴۴        | ۲/۲         |
| ارتباطات ریلی، هوایی و جاده‌ای   | ۶۰        | ۳           |
| نزدیکی بازار مصرف بندر چابهار به بازارهای مصرف سوخت جهان از جمله چین و ژاپن        | ۷۶        | ۳/۸         |
| جذب سرمایه خارجی و انتقال تکنولوژی   | ۴۰        | ۲           |
| تولید انرژیهای نو به ویژه در مبحث باد و انرژی خورشیدی                              | ۶۴        | ۳/۲         |
| مشارکت بین‌المللی برای بازسازی کشور افغانستان                                      | ۴۴        | ۲/۲         |
| قابلیت بندر چابهار به مگاپورت  | ۵۲        | ۲/۶         |
| نارضایتی سران بلوچ پاکستانی از اقدامات صورت گرفته دولت پاکستان در منطقه            | ۲۰        | ۱           |
| اقبال توجه روسیه به دسترسی به خلیج فارس در جهت موازنه قدرت با آمریکا در خلیج فارس  | ۶۸        | ۳/۴         |
| میانگین و میانگین وزنی   | ۵۹/۷۷     | ۵۳/۸        |

ماخذ: محاسبات نگارندگان، ۱۳۸۸

تاریخی، وجود بازارهای مرزی متعدد، اجماع نظر سران کشورهای منطقه در توسعه محور شرق، تولید انرژیهای نو به ویژه در مبحث باد و انرژی خورشیدی با میانگین وزنی ۳/۲ و فرصتهای دیگری که با توجه به جدول ۴ لیست شده‌اند در اولیتهای بعدی قرار می‌گیرند. در عین حال مولفه قرار گرفتن در مسیر بین‌المللی مواد مخدر و قاچاق کالا با میانگین وزنی ۳/۶ به عنوان مهم‌ترین تهدید، مجاورت با کشور ناامن افغانستان با میانگین وزنی ۳/۴ به عنوان دومین عامل و تهدیدهای درگیری‌های قومی و مذهبی در پاکستان با میانگین وزنی ۳/۲ به عنوان سومین عامل و حمایت قدرتهای بزرگ اقتصادی همچون چین و آمریکا از بندر گواتر پاکستان و وجود شکافهای مذهبی و دامن زدن بعضی از کشورها من‌الجملة عربستان هر دو با میانگین وزنی ۳ چهارمین تهدید و تهدیدهای دیگری که با توجه به جدول ۵ لیست شده است در زمینه توسعه محور شرق تهدیداتی به شمار می‌آید.

با توجه به جداول شماره ۴ مهم‌ترین فرصتی که محور شرق در زمینه پایداری منطقه‌ای از دیدگاه پرسش‌شوندگان (کارشناسان و اساتید دانشگاهی) با آن روبه‌رو است عبارت‌اند از وجود بندر چابهار به عنوان دروازه مبادلات که با میانگین وزنی ۳/۶ به عنوان اولین فرصت شناخته شده است، وجود چندین کشور محصور در خشکی در آسیای میانه به ویژه افغانستان در مجاورت این استان، تقاضای روز افزون مراودات بین‌المللی در کشورهای آسیای میانه، ظرفیتهای ارتباطی در حمل و نقل‌های دریایی با توجه به اتصال آب‌های زیرزمینی و نزدیکی بازار مصرف بندر چابهار به بازارهای مصرف سوخت جهان از جمله چین و ژاپن، با میانگین وزنی ۳/۸ به عنوان دومین فرصت پیش‌رو و اقبال توجه روسیه به دسترسی به خلیج فارس در جهت موازنه قدرت با آمریکا در خلیج فارس با میانگین وزنی ۳/۴ به عنوان سومین فرصت و جاذبه‌های توریستی، مذهبی و

## جدول ۵- نتایج تجزیه و تحلیل عوامل خارجی (تهدیدها)

| میانگین وزنها | مجموع وزن | تهدیدها   |
|---------------|-----------|---|
| ۳/۴           | ۶۸        | مجاورت با کشور ناامن افغانستان                                      |
| ۳/۲           | ۶۴        | درگیریهای قومی و مذهبی در پاکستان                                   |
| ۳/۶           | ۷۲        | قرار گرفتن در مسیر بین المللی مواد مخدر و قاچاق کالا                |
| ۲             | ۴۰        | وجود اختلافات قومی و قبیله ای در بعضی مناطق محور شرق                |
| ۲/۴           | ۴۸        | قاچاق گسترده سوخت   |
| ۲/۸           | ۵۶        | تبلیغات منفی در سطح جهانی بر علیه ایران                             |
| ۳             | ۶۰        | حمایت قدرتهای بزرگ اقتصادی همچون چین و آمریکا از بندر گواتر پاکستان |
| ۳             | ۶۰        | وجود شکافهای مذهبی و دامن زدن بعضی از کشورها من جمله عربستان        |
| ۲۳/۴          | ۵۸/۵      | میانگین   |

ماخذ: محاسبات نگارندگان، ۱۳۸۸

منظور ارزیابی روش مدیریت و واکنش سیستم به این عوامل خاص با توجه به اهمیت مورد انتظار در توسعه محور شرق بررسی و ضرایب تاثیر آنها به تفکیک جدول ۶ تعیین گردید.

۲-۳- تجزیه و تحلیل عوامل داخلی موثر بر توسعه محور شرق (IFAS)  
تجزیه و تحلیل عوامل داخلی برای سازماندهی و طبقه‌بندی آنها در دو مقوله نقاط قوت و ضعف، به

## جدول ۶- نتایج تجزیه و تحلیل عوامل داخلی (نقاط قوت)

| میانگین وزنها | مجموع وزن | نقاط قوت  |
|---------------|-----------|---|
| ۲/۴           | ۴۸        | وجود مرزهای آبی و خاکی طولانی                     |
| ۳/۹           | ۷۶        | وجود محور ترانزیتی چابهار-میلک                    |
| ۴/۱           | ۸۲        | موقعیت سوق الجیشی چابهار نسبت به سایر بنادر ایران |
| ۲/۶           | ۵۲        | وجود کشورهای فارسی زبان افغانستان و تاجیکستان     |
| ۳/۲۵          | ۶۴/۵      | میانگین   |

ماخذ: محاسبات نگارندگان، ۱۳۸۸

وزنی ۴/۸ به عنوان مهم ترین نقطه ضعف و انزوای جغرافیایی و دوری از مراکز عمده تولید توزیع، همچنین مراکز تصمیم گیری ملی با میانگین وزنی ۴/۴ به عنوان دومین نقطه ضعف شناخته شده‌اند و پایین بودن مشارکت مردم در برنامه‌ریزی با میانگین وزنی ۴/۲ به عنوان سومین عامل نقطه ضعف و کمبود زیرساختهای حمل و نقل و ضعف در این فرهنگ ساخت‌ها، ضعف در حمل و نقل هوایی و فقر فرهنگی حاکم بر منطقه با میانگین وزنی ۴ به عنوان چهارمین عوامل نقطه ضعف و از جمله عوامل: پراکندگی کانون‌های زیستی و فعالیت در این گستره و پایین بودن تراکم نسبی جمعیت، کمبود تاسیسات

از دیدگاه پرسش شوندگان مهم ترین نقاط قوتی که در منطقه شرق کشور در زمینه پایداری منطقه‌ای در توسعه محور شرق از آن برخوردار است عبارت‌اند از: موقعیت سوق الجیشی چابهار نسبت به سایر بنادر ایران با میانگین وزنی ۴/۱ در رده اول، وجود محور ترانزیتی چابهار-میلک با میانگین وزنی ۳/۹ در رده دوم، وجود کشورهای فارسی زبان افغانستان و تاجیکستان با میانگین وزنی ۲/۶ در رده سوم و وجود مرزهای آبی و خاکی طولانی با میانگین وزنی ۲/۴ در رده چهارم قرار دارند. همچنین می‌توان گفت از نظر پرسش شوندگان عامل ضعف شبکه‌های زیر بنایی شامل حمل و نقل و تامین و توزیع انرژی با میانگین

ثبات سیاسی در کشورهای افغانستان و پاکستان با میانگین وزنی ۳/۶ در رده ششم از عوامل نقاط ضعف منطقه و نقاط ضعف‌های دیگر که با توجه به جدول شماره ۷ لیست شده‌اند در رده‌های بعدی نقاط ضعف قرار می‌گیرند.

مهاردخیره سازی و کمبود منابع آب، موانع اجتماعی و فرهنگی، عدم وجود ارتباطات ریلی، عدم ارتباط راه آهن چابهار- مشهد و زیرساخت‌های نامناسب جاده‌ای در استان سیستان و بلوچستان با میانگین وزنی ۳/۸ به عنوان پنجمین عوامل نقطه ضعف، کمبود نزولات جوی و تداوم خشکسالی‌های متوالی و عدم

جدول ۷- نتایج تجزیه و تحلیل عوامل داخلی (نقاط ضعف)

| میانگین وزن | مجموع وزن | نقاط ضعف   |
|-------------|-----------|--|
| ۲/۸         | ۵۶        | کمبود منابع آب و خاک مساعد   |
| ۱/۴         | ۲۸        | ناهنجاریهای اجتماعی و مشاغل کاذب در بعضی از مناطق                              |
| ۲/۶         | ۵۲        | محدودیت منابع آب و کیفیت نامناسب آب و خاک                                      |
| ۳           | ۶۰        | شرایط اقلیمی نامساعد   |
| ۳/۶         | ۷۲        | کمبود نزولات جوی و تداوم خشکسالیهای متوالی                                     |
| ۳/۸         | ۷۶        | پراکندگی کانونهای زیستی و فعالیت در این گستره و پایین بودن تراکم نسبی جمعیت    |
| ۳/۲         | ۶۴        | بیابانی بودن بخشهای بزرگی از این محور  |
| ۴/۸         | ۹۶        | ضعف شبکه‌های زیر بنایی شامل حمل و نقل و تأمین و توزیع انرژی                    |
| ۳/۸         | ۷۶        | کمبود تاسیسات مهاردخیره سازی و کمبود منابع آب                                  |
| ۲/۲         | ۴۴        | حرکت توده‌های شنهای روان به ویژه در منطقه سیستان                               |
| ۲/۲         | ۴۴        | وجود سیلابهای فصلی و فرسایش شدید آبی و بادی                                    |
| ۴/۴         | ۸۸        | انزوای جغرافیایی و دوری از مراکز عمده تولید توزیع، همچنین مراکز تصمیم گیری ملی |
| ۴/۲         | ۸۴        | پایین بودن مشارکت مردم در برنامه ریزی  |
| ۴           | ۸۰        | کمبود زیرساختهای حمل و نقل و ضعف در این زیرساختها                              |
| ۲/۴         | ۴۸        | وجود شغلهای کاذب و پر درآمد  |
| ۲/۸         | ۵۶        | دور بودن از مراکز و محورهای اصلی توسعه پایدار کشور                             |
| ۲/۸         | ۵۶        | ناآشنایی به فعالیتهای جدید و در عین حال پایدار در منطقه                        |
| ۲/۸         | ۷۶        | موانع اجتماعی و فرهنگی   |
| ۱/۲         | ۲۴        | وجود قومتهای مختلف   |
| ۱/۸         | ۳۶        | زراعت و باغداری با ساختار سنتی   |
| ۲/۸         | ۵۶        | ظرفیت محدود بندر چابهار در پهلو گیری کشتی‌های سنگین                            |
| ۲/۲         | ۴۴        | بندر رقیب گوادر در پاکستان   |
| ۳/۸         | ۷۶        | عدم وجود ارتباطات ریلی   |
| ۴           | ۸۰        | ضعف در حمل و نقل هوایی   |
| ۴           | ۸۰        | فقر فرهنگی حاکم بر منطقه   |
| ۳/۲         | ۶۴        | فعالیتها و محرومیت‌های اجتماعی اعمال شده توسط سیستم اداری و سیاسی کشور         |
| ۳/۸         | ۷۶        | عدم ارتباط راه آهن چابهار-مشهد   |
| ۳/۶         | ۷۲        | عدم ثبات سیاسی در کشورهای افغانستان و پاکستان                                  |
| ۳/۸         | ۷۶        | زیرساختهای نامناسب جاده ای در استان سیستان و بلوچستان                          |
| ۳/۴         | ۶۸        | کم توجهی مسوولان کشوری و عدم برنامه ریزی صحیح                                  |
| ۳/۱۵        | ۶۵/۷۹     | میانگین  |

ماخذ: محاسبات نگارندگان، ۱۳۸۸



## ۳-۳- تدوین راهبردها

اساساً مدل SWOT یک ابزار برنامه‌ریزی استراتژیک است (Hom, 2001: 3) و یک چارچوب مفهومی برای تحلیل‌های سیستمی محسوب می‌شود (نوری، ۱۳۸۵: ۲۶). امروزه SWOT به عنوان ابزاری نوین برای تحلیل عملکردها و وضعیت شکاف، مورد استفاده طراحان و ارزیابان استراتژی قرار می‌گیرد (Nilsson, 2004: 15) و یکی از ابزارهای بسیار مهم در فرآیند تدوین راهبرد است که به وسیله آن اطلاعات مقایسه می‌شود. از دیدگاه این مدل یک راهبرد مناسب قوت‌ها و فرصت‌ها را به حداکثر و ضعف‌ها و تهدیدها را به حداقل ممکن می‌رساند.

- راهبرد WT (حداقل - حداقل): راهبردهای WT بر پایه کم کردن نقاط ضعف داخلی و پرهیز از تهدیدات ناشی از محیط خارجی تدوین می‌شود. در واقع هدف کلی این راهبردها می‌تواند آن را "راهبرد بقا" نیز نامید، کاهش ضعف‌های سیستم برای کاستن و خنثی سازی تهدیدات است.

- راهبردهای WO (حداقل - حداکثر): این راهبرد تلاش دارد با استفاده از فرصت‌های موجود در خارج از سیستم بتواند ضعف‌های داخلی را کاهش داده یا از بین ببرد. یک سازمان ممکن است در محیط خارجی خود متوجه وجود فرصت‌هایی شود ولی به واسطه ضعف‌های سازمانی خود قادر به بهره برداری از آن نباشد. در چنین شرایطی اتخاذ راهبرد WO می‌تواند امکان استفاده از فرصت‌ها را فراهم آورد.

- راهبردهای ST (حداکثر - حداقل): راهبردهای ST بر پایه بهره گرفتن از قوت‌های داخلی سیستم برای مقابله با تهدیدات خارجی تدوین می‌شود و هدف آن به حداکثر رساندن نقاط قوت و به حداقل

رساندن تهدیدات است. با این وجود از آنجا که تجارب گذشته نشان داده است که کاربرد نابجای قدرت می‌تواند نتایج نامطلوبی به بار آورد هیچ سازمانی نباید به طور نسنجیده از قدرت خود برای رفع تهدیدات استفاده کند.

- راهبردهای SO (حداکثر - حداکثر): در اجرای این راهبرد سیستم می‌کوشد با استفاده از نقاط قوت داخلی از فرصت‌های خارجی بهره‌برداری نماید. همه سیستم‌ها خواهان وضعیتی هستند که قادر باشند هم‌زمان قوت و فرصت‌های خود را به حداکثر برسانند. بر خلاف راهبردهای WT که یک راه حل واکنشی<sup>۱</sup> بوده، راهبردهای SO یک راه حل کنشگر<sup>۲</sup> است. در چنین وضعیتی سازمان با استفاده از نقاط قوت خویش برای گسترش بازار تولیدات و خدمات خود گام بر می‌دارد (گلکار، ۱۳۸۴: ۵۳).

- راهبردهای رقابتی / تهاجمی (SO): در این راهبردها تمرکز بر نقاط قوت درونی و فرصت‌های بیرونی استوار است که عبارتند از:

«توسعه فرصت‌های ارتباطی الکترونیکی»، «جذب سرمایه خارجی و انتقال تکنولوژی از کشورهای مختلف»، «قابلیت بندر چابهار به مگاپورت در جهت توسعه ظرفیت ورود و خروج کالا»، «توسعه تاسیسات ساحلی مانند ایجاد پلاژهای ساحلی، هتل و رستوران دریایی و استفاده از سواحل زیبا و بکر دریای عمان در راستای جذب گردشگر و ایجاد مشاغل جدید برای مردم بومی منطقه»، «استفاده از پتانسیل‌های گردشگری نیمه شرقی کشور» و «تولید انرژی‌های نو به ویژه در مبحث باد و انرژی خورشیدی با توجه به

1 - Reactive

2 - Proactive

قابلیت‌های منطقه و همچنین بازارهای مصرف قابل توجه در افغان).

- راهبردهای تنوع (st): در تنوع بخشی بر نقاط قوت درونی و تهدیدهای بیرونی متمرکز بوده و شامل موارد زیر است:

«استفاده بهینه از موقعیت سوق‌الجیشی چابهار در تمامی عرصه‌ها از جمله انتقال انرژی و کالا»، «ایجاد و توسعه زیر ساخت‌ها و تاسیسات مرتبط در محور ترانزیتی چابهار-میلک»، «کمک نمودن به ثبات و امنیت کشور افغانستان»، «اتخاذ سیاست‌های دیپلماتیک چند جانبه در پایان بخشیدن درگیری‌های قومی و مذهبی در پاکستان و گروه‌های تروریستی».

- راهبردهای باز نگری (wo): ضمن تاکید بر نقاط ضعف درونی، سعی بر بهره‌گیری از فرصت‌های بیرونی در جهت رفع نقاط ضعف فرا روی این ناحیه بوده است و در برگیرنده موارد زیر است:

«توسعه خطوط مواصلاتی (آسفالته، راه آهن و خطوط هوایی) برای ترانزیت مسافر و کالا در سطح منطقه و همچنین ایجاد زمینه‌های توسعه حمل و نقل دریایی»؛ «تجدید نظر در سیاست قطب رشد در کشور و برنامه‌ریزی توسعه بر پایه نظری آمایش سرزمین»، «ارتقای فرهنگی مردم ساکن در محدوده با توسعه مراکز آموزشی»، «پیگیری و تسریع در پروژه انتقال خط لوله گاز دوستی از ایران به پاکستان و از آنجا به هند»، «اتخاذ سیاست‌های بازاریابی مناسب در جهت صدور کالا به کشورهای آسیای میانه و افغانستان» و «فعال نمودن بازارچه‌های مرزی در سرتاسر مرزهای خارجی استان‌های واقع شده در محور شرق».

- راهبردهای تدافعی (wt) عبارتند از:

«جلوگیری از مسیر بین‌المللی مواد مخدر و قاچاق کالا»، «مشارکت بین‌المللی در جهت توسعه همکاری‌های منطقه‌ای همانند کشورهای جنوب شرق آسیا (آسه آن)»، «رایزنی در جهت برطرف نمودن اختلافات قومی و قبیله‌ای در بعضی مناطق محور شرق»، «اتخاذ سیاست‌هایی که شکاف‌های مذهبی موجود را به حداقل برساند»

«ارائه تصویر روشن و شفاف از ایران از طریق رسانه‌های بین‌المللی، ایرانی و خارجی» و «اتخاذ سیاست‌های توسعه سیاسی و روابط دیپلماتیک بین ایران و سایر کشورها».

#### ۴- نتیجه‌گیری

از برنامه‌های مهمی که در سند چشم انداز مطرح شده است طرح توسعه محور شرق می‌باشد. جمعیت کل منطقه شرق ۱۲۶۹۱۳۲۸ نفر می‌باشد و مساحت منطقه مورد مطالعه ۶۴۷۵۲۶ کیلومتر مربع و تولید ناخالص داخلی ۱۶۱۶۲۳/۱ میلیارد ریال است. از معضلات مناطق شرق کشور پراکندگی شدید و کمبود جمعیت و فاصله زیاد نقاط شهری و روستایی به دلیل وسعت زیاد استانها و تعداد کم آنهاست و این برنامه‌ریزی نیمه شرق کشور را برای دولت و بخش خصوصی بسیار پرهزینه و غیراقتصادی کرده است. نتایجی که از این تحقیق بدست آمد بدین صورت است که: مهم‌ترین فرصتی که محور شرق در زمینه پایداری منطقه‌ای با آن روبه رو است عبارت‌اند از وجود بندر چابهار به عنوان دروازه مبادلات که با میانگین وزنی ۳/۶ به عنوان اولین فرصت شناخته شده است، وجود چندین کشور محصور در خشکی در آسیای میانه به ویژه افغانستان در مجاورت این استان،

سوم و وجود مرزهای آبی و خاکی طولانی با میانگین وزنی ۲/۴ در رده چهارم قرار دارند. همچنین می‌توان گفت عامل ضعف شبکه‌های زیربنایی شامل حمل و نقل و تامین و توزیع انرژی با میانگین وزنی ۴/۸ به عنوان مهم‌ترین نقطه ضعف و انزوای جغرافیایی و دوری از مراکز عمده تولید توزیع، همچنین مراکز تصمیم‌گیری ملی با میانگین وزنی ۴/۴ به عنوان دومین نقطه ضعف شناخته شده‌اند و پایین بودن مشارکت مردم در برنامه‌ریزی با میانگین وزنی ۴/۲ به عنوان سومین عامل نقطه ضعف و کمبود زیرساختهای حمل و نقل و ضعف در این زیرساخت‌ها، ضعف در حمل و نقل هوایی و فقر فرهنگی حاکم بر منطقه با میانگین وزنی ۴ به عنوان چهارمین عوامل نقطه ضعف و عوامل دیگری که در رده‌های بعدی نقاط ضعف قرار می‌گیرد. با توجه به نقش موثر محور شرق در تجارت داخلی و بین‌المللی ایران و ویژگی‌های خاص این منطقه می‌توان از این طرح به عنوان یکی از پروژه‌های کلان کشور یاد کرد. اجرا شدن این طرح عظیم به عنوان قوه محرکه توسعه در شرق ایران است که با توجه به ظرفیت‌های بالقوه این منطقه و همچنین محروم بودن و عدم توسعه یافتگی استان‌های این بخش از کشور، گام موثری در توسعه این مناطق تا افق ۱۴۰۴ برداشته شود.

##### ۵- پیشنهادها

- بستر سازی به سمت توسعه بومی پایدار با اتکا به سرمایه‌های بومی و افزایش نقش ساکنین منطقه در توسعه منطقه؛

تقاضای روز افزون مراودات بین‌المللی در کشورهای آسیای میانه، ظرفیتهای ارتباطی در حمل و نقل‌های دریایی با توجه به اتصال آبهای زیرزمینی و نزدیکی بازار مصرف بندر چابهار به بازارهای مصرف سوخت جهان از جمله چین و ژاپن، با میانگین وزنی ۳/۸ به عنوان دومین فرصت پیش رو و اقبال توجه روسیه به دسترسی به خلیج فارس در جهت موازنه قدرت با آمریکا در خلیج فارس با میانگین وزنی ۳/۴ به عنوان سومین فرصت و جاذبه‌های توریستی، مذهبی و تاریخی، وجود بازارهای مرزی متعدد، اجماع نظر سران کشورهای منطقه در توسعه محور شرق، تولید انرژیهای نو به ویژه در مبحث باد و انرژی خورشیدی با میانگین وزنی ۳/۲ است. در عین حال مولفه قرار گرفتن در مسیر بین‌المللی مواد مخدر و قاچاق کالا با میانگین وزنی ۳/۶ به عنوان مهم‌ترین تهدید، مجاورت با کشور ناامن افغانستان با میانگین وزنی ۳/۴ به عنوان دومین عامل و تهدیدهای درگیریهای قومی و مذهبی در پاکستان با میانگین وزنی ۳/۲ به عنوان سومین عامل و حمایت قدرت‌های بزرگ اقتصادی همچون چین و آمریکا از بندر گوادر پاکستان و وجود شکاف‌های مذهبی و دامن زدن بعضی از کشورها من‌الجملة عربستان هر دو با میانگین وزنی ۳ چهارمین تهدید هستند. مهم‌ترین نقاط قوتی که در منطقه شرق کشور در زمینه پایداری منطقه‌ای در توسعه محور شرق از آن برخوردار است عبارت‌اند از: موقعیت سوق‌الجیشی چابهار نسبت به سایر بنادر ایران با میانگین وزنی ۴/۱ در رده اول، وجود محور ترانزیتی چابهار-میلک با میانگین وزنی ۳/۹ در رده دوم، وجود کشورهای فارسی زبان افغانستان و تاجیکستان با میانگین وزنی ۲/۶ در رده

احمدی، حسن، (۱۳۷۴)، بررسی معیارهای ارزیابی طرح‌های کالبدی، نشریه معماری و شهرسازی، شماره ۱۸.

استاندارداری خراسان جنوبی، (۱۳۸۵)، راهنمای سرمایه‌گذاری در استان خراسان جنوبی.

اسمعیل نژاد و همکاران، (۱۳۸۷)، بررسی و تبیین جایگاه استان خراسان جنوبی در توسعه محور شرق در برنامه چشم‌انداز ۱۴۰۴ با استفاده از مدل SWOT چهارمین همایش منطقه‌ای چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴، دانشگاه آزاد اسلامی واحد نیشابور.

بختیاری، صادق، (۱۳۸۰)، «تحلیل مقایسه‌ای از توسعه صنعتی استانهای مختلف کشور»، تهران، مجله پژوهش‌های بازرگانی.

پارسائیان، علی و اعرابی، سید محمد (ترجمه)، (۱۳۸۳)، مدیریت استراتژیک، تالیف: دیوید فرد آر، چاپ ششم، انتشارات مرکز پژوهش‌های فرهنگی.

پوراحمد، احمد، (۱۳۸۰)، آمایش‌سرزمین و ایجاد تعادل در نظام شهری کشور، مجله ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران.

پیران، پرویز، (۱۳۸۴)، نظریه راهبرد و سیاسی سرزمینی جامعه ایران: پژوهش شهرشناسی، اندیشه ایران‌شهر، شماره ۶، تهران.

توفیق، فیروز، (۱۳۸۴)، آمایش سرزمین تجربه جهانی و انطباق آن با وضع ایران، تهران، انتشارات مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران.

حاج یوسفی، علی، (۱۳۷۱)، آمایش سرزمین، نشریه سنبله، شماره ۵۴.

- بازنگری در توزیع سرمایه‌گذاری‌ها و تلاش در جهت از بین بردن محرومیت‌های اجتماعی اعمال شده توسط سیستم اداری و سیاسی کشور؛

- اتخاذ سیاست‌های توسعه سیاسی و روابط دیپلماتیک بین ایران و سایر کشورها؛

- تکمیل زیرساخت‌های توسعه ترانزیت و تجهیز منطقه شرق به خطوط هوایی، ریلی و کشتیرانی جهت افزایش سهم ایران از درآمد عظیم ترانزیت جهانی به ویژه خطوط راه آهن چابهار-مشهد؛

- جذب سرمایه خارجی و انتقال تکنولوژی؛

- اجرای کامل طرح جامع کالبدی بندر چابهار تولید و گسترش انرژی‌های نو به ویژه در مبحث باد و انرژی خورشیدی؛

- توسعه تاسیسات ساحلی مانند ایجاد پلاژهای ساحلی، هتل و رستوران دریایی و استفاده از سواحل زیبا و بکر دریای عمان در راستای جذب گردشگر و ایجاد مشاغل جدید برای مردم بومی منطقه؛

- ارتقای فرهنگی مردم ساکن در محدوده با توسعه مراکز آموزشی، دانشگاهی؛

- فعال نمودن بازارچه‌های مرزی در سرتاسر مرزهای خارجی استان‌های واقع شده در محور شرق.

## منابع

ابراهیم زاده، عیسی، (۱۳۸۹)، آمایش سرزمین و برنامه ریزی محیطی در جنوب شرق ایران، تهران، انتشارات اطلاعات.

ابراهیم زاده، عیسی و همکاران، (۱۳۸۹)، مدل تحلیلی سازمان یابی فضایی توسعه و توسعه نیافتگی شهری - منطقه ای در ایران، فصلنامه جغرافیا و توسعه، سال هشتم، شماره ۱۷.

صنعت حمل و نقل، (۱۳۸۷)، دالان محور شرق، تهران.

عظیمی بلوریان، احمد، (۱۳۸۹)، مفهوم آمایش سرزمین در برنامه‌ریزی توسعه خاستگاه، سیر تکاملی و تجربه ایران، چاپ اول، انتشارات رسا.

قاسمی، بهروز (ترجمه)، (۱۳۸۲)، مدیریت استراتژیک، تالیف هریسون، جفری و جان کارون، انتشارات هیات، چاپ اول، تهران.

قورچیان، نادرعلی و مینا جمشیدی، (۱۳۸۵)، از آمایش سرزمین تا برنامه ریزی درسی، تهران، انتشارات فراشناختی اندیشه.

گلکار، کورش، (۱۳۸۴)، مناسب سازی تکنیک سوات (SOWT) برای کاربرد در طراحی شهری، مجله صفا، شماره ۴۱، سال پانزدهم.

محمدی ده چشمه، محمد و علی زنگی آبادی، (۱۳۸۶)، برنامه‌ریزی توسعه فضایی شهرستان شهرکرد، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه اصفهان.

محمودی، سید محمد، (۱۳۸۸)، تحلیلی بر سیر تحولات کلان آمایش سرزمین فراسه در نیم قرن اخیر و ارایه پیشنهاداتی جهت بهبود وضعیت آمایش سرزمین ایران، سال اول، شماره اول، تهران.

مرادی مسیحی، وازار، (۱۳۸۱)، برنامه ریزی استراتژیک در کلان شهرها، انتشارات پردازش و برنامه ریزی شهری، تهران، چاپ اول.

مرکز آمار ایران، نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن استان خراسان جنوبی ۱۳۸۵.

مظلومی، نادر و مهدی محمدی نسب، (۱۳۸۵)، اجرای چشم انداز ۲۰ ساله ایران و موانع پیش رو،

حافظ نیا، محمدرضا، (۱۳۸۱)، جغرافیای سیاسی ایران، تهران، انتشارات سمت.

حسین زاده دلیر، کریم، (۱۳۸۰)، برنامه‌ریزی ناحیه ای، تهران، انتشارات سمت.

حکمت نیا، حسن و میرنجف موسوی، (۱۳۸۴)، کاربرد مدل در جغرافیا، انتشارات نوین.

خنغیر، حسین، (۱۳۸۹)، درآمدی بر مفهوم آمایش سرزمین و کاربردهای آن در ایران، مجله آمایش سرزمین، سال دوم، شماره دوم، تهران.

زیوی، رضا، (۱۳۸۷)، چابهار کانون توسعه محور شرق، مجله جاده ابریشم.

سالنامه آماری استان خراسان جنوبی سال‌های ۱۳۸۴ و ۱۳۸۵.

سالنامه آماری استان خراسان رضوی سال‌های ۱۳۸۴ و ۱۳۸۵.

ستاری فر، محمد و همکاران، (۱۳۸۸)، تعامل ملی، منطقه ای و جهانی، راهبردی برای پایداری توسعه محور شرق، فصلنامه جغرافیا و توسعه، سال هفتم، شماره ۱۴.

سرور، رحیم، (۱۳۸۷)، برنامه ریزی کاربری اراضی در طرح‌های توسعه و عمران ناحیه ای، تهران، انتشارات گنج هنر.

سلیمی، محمد حسین و سارا سلیمی نمین، (۱۳۸۵)، نکات کلیدی در عملیاتی کردن سند چشم انداز، مجموعه مقالات همایش ملی سند چشم انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴، ج ۱. مجمع تشخیص مصلحت نظام، ص ۱۷۹.

سند چشم انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴ هجری شمسی، آذرماه ۱۳۸۲، سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور.

- Arndt, H.W. (1987) "Economic Development, The History of an Idea", The University of Chicago Press.
- Afrakhteh, Hassan (2006) The problems of regional development and border cities: A case study of Zahedan, Iran, Cities, Vol. 23, No. 6.
- Georg, Vic, (1998) "Wealth, Poverty and Starvation" New York: St. Martins Press.
- Harbison, Fredrick, N. (1973) "Human Resources as the Wealth of nations", New York: N.Y. University Press New York.
- Hom Haacke. L (2000), Using SWOT for Project Planning Sessions, PN.3 Hughes. A. Tourism as sustainable Industry in the Rural Community of Arising, West Scotland, MSc Thesis, Napier University Press.
- Mono, Jerome. (2008), L management du territories, Que Sais Je? PUF.
- Nilsson. M. (2004), Research and advice on strategic environmental assessment. Stockholm Environment in Statute Publications.

- مجموعه مقالات همایش ملی سند چشم انداز جمهوری اسلامی در افق ۱۴۰۴، ج ۱.
- مهدی زاده و همکاران، (۱۳۸۵)، برنامه ریزی راهبردی توسعه شهری (تجربیات اخیر جهانی و جایگاه آن در ایران)، تهران، نشر پیام سیما.
- میر حیدر، دره و سید یحیی صفوی (ترجمه) (۱۳۷۹)،  
تالیف: مویر، ریچارد، درآمدی نو بر جغرافیای سیاسی، تهران، سازمان جغرافیای نیروهای مسلح.
- نصیری، حسین، (۱۳۸۱)، امنیت ملی پایدار، مجله اطلاعات سیاسی - اقتصادی. سال نوزدهم، شماره ۱۱ و ۱۲.
- نوری، جعفر و همکاران، (۱۳۸۵)، ارزیابی زیست محیطی سیاستهای استراتژیک توسعه صنعتی ایران با استفاده از مدل SWOT، مجله علوم و تکنولوژی محیط زیست، شماره ۲۹.