

تأثیر جنوب شرق ایران به عنوان منطقه ویژه انتقال انرژی بر شکاف‌های حاصل از تفاوت سطح توسعه منطقه

خلیل‌اله صاحب‌داد زهی - دانشجوی دکتری علوم سیاسی، گروه علوم سیاسی دانشکده حقوق و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات تهران، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

مجید توسلی رکن آبادی* - گروه علوم سیاسی دانشکده حقوق و علوم سیاسی، واحد علوم و تحقیقات تهران، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

چکیده

The impact of South-East of Iran as a special area of energy transmission gaps resulting from the differences in regional development

Abstract

Most scholars believe that the field of transport in the South East, in particular Iran Sistan and Baluchestan Chabahar port closest and most efficient path for energy transfer and commodities. The path connecting the Sea of Oman and the Indian Ocean to Afghanistan and countries in the field of CIS, India, China and even Russia and St. Petersburg, North-South corridor has been created. As the District of South Pars Energy Special Economic Zone of Chabahar is the country also has the potential to become a special area of energy transfer. This is due to the competitiveness of energy-consuming countries and international transit potential in this direction proved. So the promotion of the area specialized in energy transfer and connection-oriented East markets, Afghanistan, India, China and countries of the CIS area in Europe, Middle East and Africa, with a positive impact on the development process in the region. To create job opportunities, improve communications and consequently the exit area of geographic isolation and social divisions improved development indicators was reduced.

Key words: South East Iran, region-specific power transmission, transit, Baluchistan, Oman, gaps resulting from different levels of development.

به اعتقاد بیشتر صاحب‌نظران حوزه حمل و نقل، جنوب شرق ایران به ویژه سیستان و بلوچستان و بندر چابهار نزدیک‌ترین و بهینه‌ترین مسیر انتقال انرژی و کالا است. مسیری که از اتصال دریای عمان و اقیانوس هند به افغانستان و کشورهای حوزه CIS، هند، چین و حتی کریدور شمال - جنوب روسیه و سن پترزبورگ ایجاد شده است. همان‌طور که ناحیه پارس جنوبی منطقه ویژه اقتصادی انرژی برای کشور محسوب می‌شود چابهار نیز دارای پتانسیل تبدیل شدن به منطقه ویژه انتقال انرژی است. این موضوع با توجه به رقابت کشورهای مصرف کننده انرژی و ظرفیت بالقوه ترانزیت بین‌المللی در این مسیر قابل اثبات است. اما جنوب شرق ایران و به ویژه بلوچستان از محرومیت‌های فراوانی رنج می‌برد و در این میان شکاف تفاوت سطح توسعه در زمره شکاف‌هایی قرار می‌گیرد که گفتگوپذیر و قابل مذاکره هستند. بنابراین ارتقاء محور شرق به منطقه ویژه انتقال انرژی و اتصال بازارهای افغانستان، هند، چین و کشورهای حوزه CIS به اروپا، خاورمیانه و آفریقا، فرآیند توسعه در این منطقه را تحت تأثیری مثبت قرار می‌دهد. با ایجاد فرصت‌های شغلی، گسترش ارتباطات و به تبع آن خروج منطقه از انزوای جغرافیایی شاخص‌های توسعه بهبود یافته و شکاف‌های اجتماعی کاهش خواهند یافت.

واژگان کلیدی: جنوب شرق ایران، منطقه ویژه انتقال انرژی، ترانزیت، بلوچستان، دریای عمان، شکاف‌های حاصل از تفاوت سطح توسعه.

امروزه در تمامی سطوح تصمیمات و اقدامات انسانی محاسبه هزینه- فایده جایگاهی ویژه دارد و به همین دلیل اهمیت ژئوپولیتیک جنوب شرق ایران در مطالعات بین‌المللی ترانزیت کالا و انتقال انرژی بین کشورهای ذی‌نفع بسیار بالا است. از این رو در سال‌های اخیر کشور چین در رقابت با هند و ایران، اقداماتی را جهت بهره‌برداری از ظرفیت‌های مسیر انتقال انرژی و کالا از طریق توسعه بندر گوادر در خاک پاکستان آغاز کرده است. کشور چین برای تجهیز ناوگان حمل و نقل و ایجاد خطوط ریلی جهت اتصال چین به آب‌های اقیانوس هند از طریق بندر گوادر پاکستان مبلغ ۳۰ میلیارد دلار هزینه کرده و طبق قراردادهای منعقد شده می‌تواند به مدت ۴۰ سال مدیریت و بهره‌برداری از آن را در اختیار داشته باشد. در نتیجه این پروژه یک منطقه آزاد اقتصادی، یک بزرگراه ساحلی و یک فرودگاه بین‌المللی افتتاح شده و به بهره‌برداری رسیده است. بندر چابهار نزدیک‌ترین و بهینه‌ترین مسیر انتقال انرژی و کالا از طریق اتصال دریای عمان و اقیانوس هند به افغانستان و کشورهای حوزه CIS ، هند، چین و حتی کریدور شمال- جنوب روسیه و سن پترزبورگ است. همچنین به دلیل وجود ذخایر غنی نفت و گاز در منطقه خلیج فارس و سهولت دسترسی به بازارهای پررونق اروپا، خاورمیانه و آفریقا، در سال‌های اخیر توجه کشورهای هند و چین به منطقه چابهار جلب شده است. کشور هند نیز در رقابت با چین می‌کوشد نظر مقامات ایرانی را برای سرمایه‌گذاری مشترک در بندر چابهار جلب کند و در این زمینه مذاکراتی بین مقامات دو کشور در جریان است. ویژگی‌های طبیعی بندر چابهار و امنیت به نسبت پایدار ایران موجب می‌شود در رقابت با پاکستان در رساندن هند و چین به آب‌های اقیانوس هند برتری با کشور ایران باشد. همان‌طور که ناحیه پارس جنوبی به عنوان منطقه ویژه اقتصادی انرژی برای کشور نقش ارزنده‌ای دارد

چابهار نیز با توجه به رقابت کشورهای مصرف‌کننده انرژی و ظرفیت بالقوه ترانزیت بین‌المللی در این مسیر پتانسیل تبدیل شدن به منطقه ویژه انتقال انرژی را دارد. این در حالی است که جنوب شرق ایران به ویژه بلوچستان از محرومیت‌های فراوانی رنج می‌برد. این منطقه که در توسعه ایران سهم بالایی دارد دارای پیوند گسترده‌ای با دیگر مناطق کشور نیست و در انزوای خاص جغرافیایی محصور مانده است. تفاوت‌های زبانی و مذهبی بلوچستان با بدنه اصلی کشور این منطقه را در حصار سیاسی، اجتماعی و اقتصادی خود باقی گذاشته است و روابط اقتصادی بسته و کم تحول یافته آن با سایر نواحی کشور را بسیار محدود کرده است (پاپلی یزدی، ۱۳۶۷، ص ۲۵). پژوهش حاضر می‌کوشد نقش ایجاد «منطقه ویژه انتقال انرژی و کالا» در جنوب شرق کشور و تأثیر آن بر شکاف‌های اجتماعی، به ویژه شکاف‌های حاصل از تفاوت سطح توسعه در این منطقه را مورد مطالعه و بررسی قرار دهد. بنابراین سؤال اصلی پژوهش به صورت زیر است: ایجاد «منطقه ویژه انتقال انرژی و کالا» چه تأثیری بر شکاف‌های اجتماعی در جنوب شرق کشور، به ویژه سیستان و بلوچستان خواهد داشت؟ با مطالعه و تحلیل ژئوپولیتیک منطقه و تمایل کشورهای ذی‌نفع در ایجاد و تجهیز چنین منطقه ویژه‌ای فرضیه زیر صورت‌بندی و تدوین گردیده است.

فرضیه پژوهش؛ ارتقاء محور شرق و بندر چابهار به «منطقه ویژه انتقال انرژی» و اتصال بازارهای افغانستان، هند، چین و کشورهای حوزه CIS به اروپا، خاورمیانه و آفریقا از طریق دریای عمان و اقیانوس هند، موجب می‌شود فرآیندهای توسعه در منطقه جنوب شرق و به ویژه سیستان و بلوچستان تحت تأثیری مثبت قرار گیرند. همچنین با ایجاد فرصت‌های شغلی، گسترش ارتباطات و به تبع آن خروج منطقه سیستان و بلوچستان از انزوای جغرافیایی، شاخص‌های توسعه بهبود می‌یابند و شکاف‌های اجتماعی کم می‌شوند.

روش تحقیق؛ با آگاهی از محدودیت‌های موجود در هر یک از روش‌های پژوهش، روش تحقیق در این نوشتار توصیفی-تحلیلی است. با توجه به ماهیت و نوع موضوع، گردآوری داده‌ها و اطلاعات در این پژوهش مبتنی بر روش کتابخانه‌ای، استفاده از مصاحبه، مشاهده مشارکتی و نقشه‌های جغرافیایی خواهد بود.

مباحث نظری

در این پژوهش شکاف‌های اجتماعی در کنار عوامل ژئوپولیتیک و فعالیت‌های مرتبط با انرژی مورد مطالعه و بررسی قرار می‌گیرند زیرا بدون مطالعه سیاسی و اجتماعی هر مکان جغرافیایی بررسی دقیق پدیده‌های سیاسی و اجتماعی آن ممکن نیست؛ علاوه بر این هر پدیده سیاسی ویژگی‌های منحصر به فردی دارد که ناشی از شرایط جغرافیایی آن است. در این میان شکاف‌های حاصل از تفاوت سطح توسعه یکی از انواع پدیده‌های سیاسی و اجتماعی هستند که با ویژگی‌های ژئوپولیتیکی منطقه تعاملی دوطرفه دارند. با اینکه هر روز خبرهایی درباره کشف ذخایر تازه انرژی‌های فسیلی و پیدایش تکنولوژی‌هایی برای تولید انرژی‌های تجدیدپذیر به گوش می‌رسد تمام شدن منابع نفت و گاز جهان نیز اجتناب ناپذیر است.

در دهه‌های گذشته تقاضا برای نفت و گاز افزایش یافته است و به نظر می‌رسد با پیوستن کشورهای رو به توسعه به جرگه کشورهای پر مصرف نفت و گاز این روند همچنان ادامه یابد (چلبی، ۱۳۷۲، ص ۴). پس از پیوستن کشورهای هند و چین به جرگه بزرگ‌ترین مصرف کنندگان و متقاضیان انرژی و نیاز آنها به منابعی مطمئن کشورهای دارنده منابع نفت و گاز در موضعی حساس قرار گرفته‌اند. این حساسیت برای ایران به عنوان یکی از بزرگ‌ترین تأمین کنندگان نفت و گاز اهمیت بیشتری دارد زیرا ژئوپولیتیک جنوب شرق ایران نقش دوگانه‌ای را بین هند و چین، کشورهای حوزه CIS و غیره ایفا می‌کند. ایران از یک سو می‌تواند انرژی مورد

نیاز آنها را در سریع‌ترین زمان و با کم‌ترین هزینه از منطقه خلیج فارس تأمین کند و از سوی دیگر تولیدات آنها را با همان کیفیت و سرعت به بازارهای پررونق اروپا، خاورمیانه و آفریقا برساند.

اما ناحیه سیستان و بلوچستان که نقش اصلی را در این مبادلات بر عهده دارد بر بستری از شکاف‌های اجتماعی آرمیده است. در یک تعریف کلی شکاف‌های اجتماعی به معیارها و مرزهایی دلالت دارند که گروه‌های مختلف اجتماعی را از یکدیگر جدا ساخته است و یا آنها را رودرروی یکدیگر قرار می‌دهد. به تعبیری شکاف‌های اجتماعی خطوط رقابت و منازعه بر سر هنجارها، باورها، ارزش‌ها، شأن، منزلت و اقتدار اجتماعی هستند (تاجیک، ۱۳۸۱، ص ۲۶۷). به طور کلی هیچ جامعه‌ای را نمی‌توان دید که فاقد شکاف باشد یا تنها یک شکاف اجتماعی داشته باشد. در یک تقسیم‌بندی شکاف‌های جوامع را می‌توان به شکاف‌های ساختاری و تاریخی تقسیم نمود. شکاف‌های جنسیتی، طبقاتی و نسلی از نوع شکاف‌های ساختاری هستند که از ویژگی‌های مشترک جوامع بشری محسوب می‌شوند اما برخی دیگر از شکاف‌های اجتماعی ناشی از سرنوشت تاریخی یک کشور هستند و ضرورت ساختاری ندارند. از جمله شکاف‌های تاریخی می‌توان به شکاف‌های فرقه‌ای، مذهبی، شکاف میان دین و دولت، شکاف‌های قومی، زبانی، نژادی و غیره اشاره کرد (بشیریه، ۱۳۷۸، صص ۱۰۱-۱۰۰).

شکاف‌های حاصل از تفاوت سطح توسعه که بیانگر پدیده‌هایی همچون نابرابری‌های منطقه‌ای و ایجاد پدیده مرکز-پیرامون هستند از شکاف‌های تاریخی جوامع به شمار می‌روند. مفهوم مرکز-پیرامون در سطح کشور برای بررسی تنش‌ها و نابرابری‌های ناشی از تنوع جغرافیایی، فرهنگی و اقتصادی درون یک کشور مورد استفاده قرار می‌گیرد. «استید» این مفهوم را بر جایی که شرایط خاص جغرافیایی و تاریخی باعث نابرابری اقتصادی در یک کشور شده است دلالت می‌دهد. از پیامدهای مهم «پدیده مرکز-

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۶ بهار ۹۶
No.46 Spring 2017

۲۰۱

پیرامون» احساس محرومیت و تبعیض و شکل‌گیری روح حاشیه‌گرایی است. حاشیه‌گرایی به عنوان واکنش عاطفی و دفاع فرهنگی بر ضد انتشار سلطه اقتصادی، سیاسی و فرهنگی از سوی حاشیه تعریف می‌شود (مویر، ۱۳۷۹، صص ۱۰۹-۲۰۸).

در نگاهی گذرا به جغرافیای ایران مشخص می‌شود ساکنان اکثر مرزها و حواشی کشور را اقوام و صاحبان خرده فرهنگ‌ها تشکیل می‌دهند که از توسعه پایین‌تری نسبت به مناطق مرکزی برخوردار هستند. بنابراین شکل‌گیری روح حاشیه‌گرایی در مناطق مذکور طبیعی به نظر می‌رسد، زیرا تصور کنش فرهنگی و اجتماعی اقوام جدا از حوزه جغرافیایی و محل استقرار آنها پندار باطلی است. اما در صورت کاهش یافتن روح حاشیه‌گرایی میان اقوام، آنها مزیت‌ها و پتانسیل‌های جدیدی برای کشور فراهم می‌کنند. اقوام به خودی خود تهدید تلقی نمی‌شوند، مگر اینکه مؤلفه‌های ساختاری و کارکردی دیگری ایجاد شود که موجب اعطای نابرابر فرصت‌ها و توزیع ناعادلانه منابع در کشور شود (حاجیان، ۱۳۸۰، صص ۱۱۱-۱۱۰). چنین روندی علاوه بر ایجاد نابرابری در برخورداری از منابع توسعه منجر به ایجاد فاصله بین مناطق کشور می‌شود. فاصله دارای ابعاد فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی، جغرافیایی و همچنین طولی است. هرچه فاصله مردم از دولت مرکزی بیشتر باشد احتمال پیروی آنها از دستورات دولت کمتر است که موجب شکل‌گیری «قلمرو عمومی یا حاشیه‌ای» می‌شود (مویر، ۱۳۷۹، ص ۱۹۷).

محیط‌شناسی تحقیق

محور جنوب شرق کشور که موضوع مطالعه پژوهش حاضر است شامل استان‌های سیستان و بلوچستان، خراسان جنوبی، خراسان رضوی و خراسان شمالی است و دارای ۱۷۰۵ کیلومتر مرز مشترک با کشورهای پاکستان و افغانستان، ۹۲۲ کیلومتر مرز زمینی مشترک با ترکمنستان است. همچنین این محور با حدود ۳۰۰ کیلومتر مرز آبی و از طریق

شهرستان‌های چابهار و کنارک دارای دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد دریای عمان و اقیانوس هند است. محور ترانزیت و حمل و نقل شرق کشور شامل مجموعه بندری چابهار و شبکه راه‌های زمینی است که از بندر چابهار آغاز می‌شود. این محور پس از عبور از شهرهای نیک شهر، ایرانشهر، خاش و زاهدان در استان سیستان و بلوچستان به مرکز جغرافیایی خود یعنی نهبندان می‌رسد و از آنجا با عبور از سربیشه، بیرجند و قاین از مسیر تربت حیدریه و مشهد به مرز سرخس، لطف آباد، باجگیران و پرسه سو در استان‌های خراسان رضوی و خراسان شمالی منتهی می‌شود. همچنین خروجی این محور به نقاط مرزی مشترک با کشور افغانستان شامل ملیک، دوغارون، ماهیرو و یزدان می‌رسد. در این مسیر می‌توان با ایجاد ترمینال ترکیبی یا مادر ترمینال در زاهدان، نهبندان و بیرجند از این شهرها به عنوان نقاط هاب منطقه بهره گرفت. مسیر شرح داده شده خلیج فارس را که قلب تپنده انرژی جهان است به بزرگ‌ترین تولیدکننده‌ها و مصرف‌کنندگان انرژی دنیا مرتبط می‌کند.

اهمیت ایجاد منطقه ویژه انتقال انرژی و کالا

منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس با بهره‌برداری از فازهای ۲۴ گانه گازی در بیست سال آینده شاهد رونق چشمگیری خواهد بود. اما تداوم بهره‌برداری از این منطقه و کاهش تدریجی و تمام شدن ذخایر انرژی آن و نیز فرسوده شدن و از رده خارج شدن تأسیسات وابسته به نفت و گاز در آینده به معضلی بزرگ در سطح ملی و منطقه‌ای تبدیل خواهد شد. از سوی دیگر با توجه به برنامه ریزی دولت‌ها برای راه اندازی صنایع پتروشیمی و صنایع انرژی بر پایان یافتن این منابع عظیم ارز آور بحرانی جدی خواهد بود (توحید فام، ۱۳۹۱، ص ۱۶۶). برای جایگزینی و برون رفت از این بحران و نیز پیشگیری از بروز تنش‌ها و تعارضات اجتماعی در منطقه، ایجاد و تجهیز منطقه ویژه انتقال انرژی و کالا در چابهار و توسعه محور جنوب شرق از یک انتخاب معمولی، به



نقشه ۱. طرح پیشنهادی یونیدو (UNIDO) برای اتصال خطوط انرژی بین قاره‌ای؛ منبع: UNIDO: ۱۹۹۴

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۶ بهار ۹۶
No.46 Spring 2017

۲۰۳

خلیج فارس با ۷۴۸/۹ میلیارد بشکه نفت، برابر با ۵۹/۵ درصد کل ذخایر نفتی شناخته شده جهان و ۷۵/۹ تریلیون مترمکعب گاز طبیعی، بزرگ‌ترین و مهم‌ترین ذخیره‌گاه انرژی جهان است. امروزه تولید نفت خلیج فارس ۳۰/۹ درصد کل تولیدات جهانی است و علاوه بر نفت با حدود ۴۰/۶ درصد گاز طبیعی شناخته شده این منطقه مقام نخست را در ذخایر جهانی گاز دارد (احمدی نوحدانی و کاتب، ۱۳۸۹، ص ۱۳۸). آمارها نشان می‌دهد هم اکنون کشور هند چهارمین مصرف‌کننده جهانی نفت است که ۷۰ درصد این نفت مصرفی از تنگه هرمز تأمین می‌شود. پیش بینی می‌شود در آینده ۹۰ درصد از نفت مورد نیاز هند از ایران و تنگه هرمز تأمین شود. همچنین کشور هند اکنون زغال سنگ مورد نیاز خود را از آفریقای جنوبی، استرالیا، اندونزی و سوخت گاز طبیعی مایع (LNG) خود را از قطر، اندونزی و مالزی تأمین می‌کند.

حدود ۳/۵ میلیون هندی نیز در کشورهای حاشیه خلیج فارس و خاورمیانه مشغول به کار هستند که سالانه بیش از ۵ میلیارد دلار درآمد ارزی برای هند به ارمغان می‌آورند. ایران و هند توافق‌نامه‌ای مبنی بر تأمین روزانه ۷/۵ میلیون تن LNG مورد نیاز هند را امضا کرده‌اند که این قرارداد تا سال ۲۰۲۵

ضرورتی اجتناب ناپذیر برای کشور تبدیل می‌شود. مسیر جنوب شرق ایران به عنوان کوتاه‌ترین و ارزان‌ترین مسیر برای رسیدن به قلب تپنده انرژی جهان یعنی خلیج فارس برای مصرف‌کننده‌های بزرگ انرژی نظیر هند و چین ارزشی فوق العاده دارد. علاوه بر این بندر چابهار در جنوب کشور به عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران موقعیت ژئوپولیتیکی کم نظیری دارد. با تجهیز این بندر به عنوان یک «بندر ویژه انتقال انرژی و کالا» می‌توان به نیاز روزافزون کشورهای افغانستان، هند و کشورهای حوزه CIS در دسترسی به آب‌های آزاد پاسخ داد و از ظرفیت‌های ترانزیتی آن در رونق و آبادانی جنوب شرق کشور استفاده کرد. در حال حاضر کشور پاکستان در مورد انحصار این مسیر ترغیب شده است و برای بهره گرفتن از آن با چین همکاری می‌کند. اما با توجه به قابلیت‌های منحصر به فرد ایران از دست دادن این فرصت زیان بزرگی محسوب می‌شود زیرا در طرح یونیدو (UNIDO) سواحل دریای عمان به عنوان نزدیک‌ترین مسیر انتقال انرژی بین قاره‌ای شناخته شده است. در نقشه شماره (۱) چابهار به عنوان بزرگ‌ترین ترمینال مایع‌سازی گاز و انتقال آن به بازار مصرف جنوب شرق آسیا از جمله چین و ژاپن در نظر گرفته شده است.

میلادی اجرا خواهد شد (احمدی نوحدانی و کاتب، ۱۳۸۹، ص ۱۴۴). همچنین با در نظر گرفتن نیازهای افغانستان و کشورهای حوزه CIS حجم عظیمی از تبادلات منطقه‌ای شکل می‌گیرد. ظرفیت‌سازی برای انتقال تنها بخشی از این مقادیر انرژی و کالا، مؤلفه‌های توسعه در کشور، به ویژه جنوب شرق را تحت تأثیر قرار خواهد داد.

دریای عمان ایران را عضو دو سازه منطقه‌ای یعنی سازه دریای عمان و سازه میان‌قاره‌ای اقیانوس هند می‌سازد. سازه اقیانوس هند یک سازه میان‌قاره‌ای بین کشورهای آفریقا، آسیا و اقیانوسیه است. یعنی ایران با کشورهای سه قاره دارای منافع مشترک می‌شود (حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴، ص ۱۲). علاوه بر این با افزایش حد فلات قاره ایران تا ۳۵۰ مایل دریایی از خط مبدا دریا‌های سرزمینی و نیز ۲۰۰ مایل منطقه انحصاری اقتصادی طبق عهدنامه حقوق بین‌الملل دریاها (بند ۳ ماده ۱۲۱ عهدنامه حقوق دریاها ۱۹۸۲ میلادی)، پتانسیل‌های اقتصادی مهمی در زمینه شیلات و منابع کف دریا و نیز ذخایر معدنی کف و زیرکف در این دریا نصیب ایران می‌شود (ضیایی، بیگدلی، ۱۳۷۹، ص ۳۰۱). دسترسی جنوب شرق ایران به راه‌های آبی و مسیرهای بزرگ ترانزیت کالا به اروپا، کشورهای مدیترانه و هندوستان، موجب فعال شدن بخش اقتصادی این منطقه می‌شود و با وجود سازمان‌های منطقه‌ای نظیر «اگو و آسه آن» چشم‌انداز بازرگانی روشنی برای آینده بازرگانی این منطقه انتظار می‌رود.

مزیت‌های ملی و منطقه‌ای

با نگاهی به جغرافیای منطقه و ظرفیت‌های بالقوه آن در حوزه انتقال انرژی و کالا مزیت‌های این مهم هرچه بیشتر آشکار می‌شود. بخش اعظم انرژی جهان در منطقه خلیج فارس تولید می‌شود و بیشترین تقاضای برای آن در اقتصادهای رو به گسترش هند و چین و کشورهای حوزه CIS است. از طرف دیگر بازار مصرف تولیدات انبوه این کشورها در اتحادیه اروپا، خاورمیانه و آفریقا است و بهترین

مسیر برای برقراری چنین مبادله‌ای جنوب شرق ایران است. این منطقه با ایجاد دهکده‌های باربری، ترمینال‌های ترکیبی، مادر ترمینال‌ها در مسیر مذکور و ایجاد منطقه ویژه انتقال انرژی و کالا در چابهار به عنوان مبدأ این مبادله خواهد بود. مسیر مذکور از مزیت‌های گوناگون دریایی، هوایی و زمینی برخوردار است که در ادامه به طور مختصر به آنها اشاره می‌شود.

۱- حمل و نقل دریایی

یکی از عناصر اصلی تشکیل‌دهنده قیمت کالا هزینه حمل و نقل آن است و به همین دلیل انتخاب مسیر و نوع وسیله حمل و نقل اهمیت زیادی دارد. حمل و نقل دریایی نسبت به سایر روش‌های انتقال ارزانتر و مقرون به صرفه‌تر است، به طوری که هزینه حمل یک تن کالا با وسیله هوایی ۲۲ سنت، با کامیون ۶ تا ۸ سنت و با راه آهن ۰/۵ تا ۱/۵ سنت است. حمل نفت و گاز با خط لوله ۰/۲ تا ۰/۵ سنت و با کشتی‌های بزرگ ۰/۳ (سه صدم) تا ۰/۰۶ (شش صدم) سنت است. در واقع هزینه حمل بار با هواپیما حدود ۴۸۰ برابر، با کامیون حدود ۱۵۰ برابر، با راه آهن ۲۲ برابر، با خط لوله حدود ۷ برابر و با کشتی‌های کوچک حدود ۵/۵ برابر هزینه حمل بار با کشتی‌های بزرگ نظیر تانکرها و سوپر تانکرها است (حافظ نیا، ۱۳۷۱: ۴۸۵). ایران با دسترسی به آب‌های آزاد از سمت جنوب و موقعیت ویژه جنوب شرق در مبادی ورودی و خروجی به آب‌های آزاد از پتانسیل فوق العاده‌ای در این زمینه برخوردار است. دریای عمان با داشتن سواحل مناسبی به ویژه در خلیج چابهار موقعیت مناسبی را برای پهلوی گرفتن کشتی‌های ظرفیت بالا و نیز اتصال حوزه‌های مختلف ژئوپلیتیکی مجاور ایران با سیستم تجارت جهانی را فراهم می‌آورد (حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴، ص ۸). علاوه بر این خدمت رسانی به کشتی‌های ظرفیت بالای بین‌المللی از دیگر پتانسیل‌های بندر چابهار است که درآمد قابل توجهی را نصیب مردم و سرمایه‌گذاران منطقه‌ای خواهد کرد.



نقشه ۲. ساختار ارتباطی موجود و ظرفیت بندر چابهار.

علاوه بر موارد ذکر شده قراردادهای دو جانبه ایران - ترکمنستان و ایران - هندوستان نیز بر اهمیت نقش ارتباطی این منطقه افزوده است (شمشیرپناه، ۱۳۸۲، ص ۷۴). پروژه خط لوله صلح شامل انتقال گاز ایران از طریق پاکستان به هندوستان است، در این طرح قرار است خط لوله گاز از طریق بلوچستان ایران وارد خاک پاکستان شود و از آنجا به هندوستان برسد. اما این طرح به دلیل چالش‌های ژئوپولیتیک موجود بین پاکستان و هندوستان، ناامنی‌های موجود در ایالت بلوچستان پاکستان و قراردادهای اخیر پاکستان با چین توجیه‌پذیری خویش را در آینده از دست خواهد داد. سرمایه‌گذاری قابل توجه چین در رقابت با هندوستان و اتصال بندر گوادر پاکستان به چین اجرای پروژه خط لوله صلح را به تعویق انداخته است و سرانجام آنرا منتفی می‌سازد. چین دومین مصرف‌کننده جهانی نفت است و تمام نفت مورد نیاز آن از اقیانوس هند می‌گذرد. این کشور روزانه ۷/۳ میلیون بشکه نفت وارد می‌کند که ۵۰ درصد آن از عربستان سعودی تأمین می‌شود. از سوی دیگر ۸۵ درصد صادرات چین از راه اقیانوس هند می‌گذرد (احمدی نوحدانی و کاوندکاتب، ۱۳۸۹، ص ۱۴۳). انجام این سطح از مبادلات بین‌المللی در حوزه دریای عمان و نزدیکی بندر چابهار، پتانسیل

بالایی را برای منطقه ایجاد کرده است. این پتانسیل‌ها با ایجاد زیر ساخت‌های لازم و ارائه خدمات دریایی و ترانزیتی سهم بزرگی در توسعه منطقه و کشور ایفا خواهند کرد. سرمایه‌گذاری در بندر چابهار کشور را از تنگنای تنگه هرمز خارج خواهد کرد زیرا در شرایط فعلی خلیج فارس تنها راه ارتباطی ایران با دنیای خارج است. یعنی ایران از طریق خلیج فارس و تنگه هرمز با سیستم جهانی پیوند می‌خورد. بیش از ۸۰ درصد مبادلات و واردات کشور و ۱۰۰ درصد انرژی فسیلی ایران از طریق مسیر فوق انجام می‌شود، از این نظر ایران وابسته‌ترین کشور به تنگه هرمز است و در صورت بروز بحران در این منطقه ایران به شدت آسیب‌پذیر خواهد بود. از این رو سواحل جنوب شرق ایران پتانسیل مناسبی برای خروج ایران از این تنگنای ارتباطی دریایی محسوب می‌شود.

۲- ارتباطات ریلی و جاده‌ای

ارتباطات جاده‌ای به عنوان مکمل مسیرهای آبی و دریایی و نیز به عنوان شاهراه‌های ارتباط دهنده مکان‌های تجمع انسانی نقش برجسته‌ای در توسعه مکان‌های جغرافیایی دارد. حمل و نقل جاده‌ای متداول‌ترین بخش از حمل و نقل زمینی است و به عنوان مکمل دیگر انواع حمل و نقل، کالا و خدمات

را در دسترس مصرف‌کننده نهایی قرار می‌دهد (پارسایان و دیگران، ۱۳۶۷، ص ۲۶۷). سیستم حمل و نقل ریلی نیز به دلیل داشتن ویژگی‌هایی نظیر صرفه اقتصادی، ایمنی مطلوب و امکانات مناسب در طول سفر از اهمیت خاصی برخوردار است. ایجاد کریدورهای ریلی و اتصال آن به پاکستان، افغانستان و کشورهای حوزه CIS به بنادر ایران بخشی از برنامه‌های استراتژیک اقتصادی است که دستیابی و استفاده از ظرفیت‌های نهایی آن سهم زیادی در توسعه ملی خواهد داشت (حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴، ص ۸). ظرفیت حمل و نقل دریایی جنوب شرق به صورت جاده‌ای و ریلی فرصت بی‌نظیری برای توسعه جنوب شرق کشور خواهد بود.

۳- ارتباطات هوایی

روزانه تردهای هوایی وسیعی در جهان صورت می‌گیرد و برای این منظور به ناچار از حریم هوایی کشورها استفاده می‌شود. استفاده این چینی از فضای کشورها نوع جدیدی از درآمدزایی را برای آنها به ارمغان می‌آورد. قرارگیری ایران در این منطقه خاص و وجود کشورهای متعدد در شرق و غرب آن زمینه ساز تردد هواپیماهای بین‌المللی در فضای ایران شده است و هر ساله درآمد فراوانی از این طریق نصیب ایران می‌شود. بخش عمده این درآمد از محل سوخت‌گیری و ارائه خدمات به هواپیماهای عبوری است (حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴، ص ۹). مناطق جنوب شرقی ایران با وجود داشتن موقعیت مناسب برای فرود هواپیماهای کشورهای مختلف و استفاده از خدمات ارائه شده، تاکنون فاقد فرودگاهی مجهز بوده است. در نتیجه این درآمدها به کشورهایی نظیر امارات متحده عربی همسایه جنوبی، و پاکستان همسایه جنوب شرقی می‌رسد که فرودگاه‌های بین‌المللی با امکانات مناسب دارند. تنها فرودگاه چابهار فرودگاه نظامی کنارک در ۶۰ کیلومتری چابهار است که علاوه بر مسافت زیاد با محدودیت‌های فراوان دیگری روبرو است. احداث فرودگاهی مجهز با امکانات گسترده خدمات ناوبری

می‌تواند جنوب شرق ایران و چابهار را به یکی از سرپل‌های ارتباط میان‌قاره‌ای و بین‌المللی تبدیل نماید.

ظرفیت‌های ژئواستراتژیک

دریای عمان جزء حوزه استراتژیک اقیانوس هند است که به عنوان یکی از پنج حوزه استراتژیک جهان شناخته می‌شود و روزانه میلیون‌ها بشکه نفت و حجم وسیعی از کالا و سرمایه از طریق آن مبادله می‌شود (طرح مطالعات راهبردی منطقه آزاد تجاری- صنعتی چابهار، ۱۳۷۱، صص ۱۳-۱۲). مرز آبی سواحل عمان به عنوان یکی از مهم‌ترین و استراتژیک‌ترین راه‌های آبی جهان موجب تسلط ایران بر مبادی ورودی خلیج فارس و اقیانوس هند می‌شود. ایران با تجمیع منافع دیگران در تولید امنیت از طریق همکاری‌های بین‌المللی، هزینه تأمین امنیت این منطقه را برعهده دیگران قرار می‌دهد. تسلط ایران بر سواحل استراتژیک جنوب شرقی موجب افزایش توانایی او در برخورد با چالش‌های ژئواستراتژیک می‌شود. این در حالی است که همسایه شرقی ایران، پاکستان، در برابر چالش‌های موجود با هندوستان فاقد عمق استراتژیک است. حتی در زمان درگیری پاکستان با هندوستان در مقاطع زمانی مختلف این کشور از توانایی‌ها و ظرفیت‌های ایران به نفع خود بهره گرفته است، استفاده از فرودگاه زاهدان برای سوخت‌گیری هواپیماهای جنگنده پاکستان نمونه‌ای از این موارد است (حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴، ص ۱۴). ظرفیت استراتژیک جنوب شرقی ایران می‌تواند موجب حل شدن چالش‌های ژئواستراتژیک موجود بین ایران و دیگر کشورهای همجوار شود. ایران از این ظرفیت برای حل اختلافات مرزی با عمان در حمله چریک‌های ظفار در دهه ۱۹۷۰ میلادی بهره برداری کرد و کنترل خود را بر تنگه هرمز مسجل نمود.

ایران با کمک کشورهای پاکستان، هندوستان، عمان و امارات توانایی طراحی یک صحنه عملیاتی بزرگ

یک‌جانبه و حتی چندجانبه را در برابر تهدیدات موجود و مفروض قدرتهای فرمانطقه‌ای حاضر در منطقه دارد. همچنین جنوب شرق ایران به لحاظ جایگاه نظامی می‌تواند در اتخاذ استراتژی‌های بحرانی نقش ویژه‌ای برای ایران ایفا کند و قابلیت تحرک میان اقیانوسی در فعالیتهای نظامی را به این کشور بدهد. ایران از طریق این عرصه آبی می‌تواند به یک قدرت نظامی با حوزه عملکرد میان اقیانوسی تبدیل شود و خود را از حوضچه خلیج فارس بیرون بکشد زیرا حوضچه خلیج فارس بر خلاف دریای عمان و اقیانوس هند امکان تبدیل شدن ایران به یک قدرت دریایی را فراهم نمی‌کند (حافظ نیا و رومینا، ۱۳۸۴، ص ۱۳).

شکاف حاصل از تفاوت سطح توسعه

جنوب شرق ایران که در تقسیم‌بندی کشوری به دو بخش شرقی- غربی در ناحیه کمتر توسعه یافته شرقی قرار می‌گیرد، نسبت به غرب کشور از تراکم جمعیت پایین‌تر (۱۴ نفر در هر کیلومترمربع) و توسعه‌یافتگی کمتری برخوردار است. در نیمه کمتر برخوردار شرقی کشور نیز سیستان و بلوچستان عنوان محروم‌ترین استان را به خود اختصاص داده است. استانی که با توجه به بافت اجتماعی خاص و انزوای جغرافیای دارای شکاف‌های اجتماعی فراوانی است، توزیع نامتوازن فرصت‌ها و منابع ملی بین مناطق گوناگون کشور باعث ایجاد تفاوت‌هایی در برخورداری از شاخص‌های توسعه بین استان‌های مختلف کشور شده و شکاف‌هایی را ایجاد کرده است. شکاف‌های حاصل از تفاوت سطح توسعه در زمره شکاف‌های تاریخی جوامع جای می‌گیرند؛ بنابراین گفتگوپذیر هستند و در صورت وجود اراده کافی امکان کاهش و یا از بین بردن آنها وجود دارد. در ادامه برخی از مهم‌ترین این شکاف‌ها در منطقه سیستان و بلوچستان مورد بررسی قرار می‌گیرند.

۱- شکاف آموزشی: این شکاف ناشی از دسترسی نابرابر افراد و مناطق به فرصت‌های آموزشی است. نمودهای نابرابری آموزشی در سیستان و بلوچستان

را می‌توان در میزان سطح سواد، امکانات و شاخص‌های آموزشی این منطقه یافت. اولین بعد نابرابری آموزشی خود را در فیزیک نهادهای آموزشی نشان می‌دهد، زیرا ساختمان و تأسیسات نخستین عاملی است که در همان بدو ورود به دانش آموزان احساس تشخیص می‌دهد و حس تعلق آنها را بر می‌انگیزد. وقتی فضای فیزیکی مدرسه‌ای مناسب نباشد و دانش آموزان احساس تشخیص و افتخار نکنند کنش‌های انسانی بین دانش آموزان و معلمان نیز تحت تأثیر فضای نامطبوع مدرسه به نسبت نامعقول شکل می‌گیرد. طبق گزارش اداره کل نوسازی و تجهیز مدارس سیستان و بلوچستان در این استان تعداد ۲۴۹ باب مدرسه فرسوده و غیرقابل استفاده وجود دارد که تیز فوری به بازسازی دارند (اداره کل نوسازی و تجهیز مدارس استان، ۱۳۹۳).

میانگین سرانه فضای آموزشی در کشور ۴/۵ متر مربع است، در حالی که میانگین آن در استان سیستان و بلوچستان ۲/۹ متر مربع است. میانگین سرانه فضای ورزشی در کشور ۰/۲۱۸ متر مربع است و استان سیستان و بلوچستان در این شاخص میانگین ۰/۱۲ متر مربع، یعنی کمتر از نصف میانگین کشوری را دارد. سرانه فضای پرورشی در این استان نیز به مراتب کمتر از فضاهای ورزشی و آموزشی است. میانگین سرانه فضای پرورشی استان ۰/۱۸ متر مربع و میانگین کشوری شاخص مذکور ۰/۶۲ متر مربع، یعنی نزدیک به ۴ برابر متوسط استانی است (برنامه عملیاتی چهارساله توسعه آموزش و پرورش استان، ۱۳۹۳: ۴).

طبق گزارش فوق بیشترین درصد کلاس‌های چندپایه ابتدایی در سیستان و بلوچستان قرار دارد که عامل بسیار مهمی در ترک تحصیل دانش آموزان در مقطع ابتدایی است. به ویژه اینکه بسیاری از مدارس چندپایه به صورت مختلط (دختر و پسر) اداره می‌شوند و دانش آموزان دختر قربانیان اصلی این محدودیت هستند. میانگین کلاس‌های چندپایه ابتدایی در کل کشور ۱۶/۷۴ درصد است که این

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۶ بهار ۹۶
No.46 Spring 2017

۲۰۷

جدول ۱. مقایسه وضعیت فضاهای آموزشی، ورزشی، پرورشی و کلاس‌های چندپایه؛ منبع: برنامه چهارساله توسعه آموزش و پرورش استان، ۱۳۹۳، ص ۴.

کلاس‌های چندپایه (درصد)	سرانه فضای پرورشی (متر مربع)	سرانه فضای ورزشی (متر مربع)	سرانه فضای آموزشی (متر مربع)	
۱۶/۷۴	۰/۶۲	۰/۲۱۸	۴/۵	میانگین کشور
۲۵/۸۷	۰/۱۸	۰/۱۲	۲/۹	میانگین استان

پرداخته‌اند از سه نوع نابرابری آموزشی در منطقه خبر می‌دهند. نخست نابرابری بین استان و میانگین کشوری؛ دوم بین مناطق مختلف استان و سوم نابرابری میان وضعیت آموزشی دختران و پسران. نرخ گذر تحصیلی دختران در استان تهران با رتبه یک بالاترین و استان سیستان و بلوچستان با رتبه ۲۶، پایین‌ترین نرخ را دارا است (سروستانی، ۱۳۸۰، ص ۱۶). در پژوهشی که به منظور بررسی وضعیت فرصت‌های آموزشی در مناطق مختلف این استان در سال تحصیلی ۷۶-۱۳۷۵ انجام شده است مناطق استان را به مناطق محروم، متعادل و مرفه تقسیم‌بندی کرده است. ضریب جینی از وجود نابرابری فاحش بین مناطق مختلف استان حکایت دارد. نرخ پوشش تحصیلی واقعی از یک سو شاهد نابرابری با میانگین کشوری است و از سوی دیگر اختلافات مناطق استان را نیز نشان می‌دهد.

یکی دیگر از عوامل تأثیرگذار در برخورداری از فرصت‌های آموزشی، چگونگی توزیع نیروهای آموزشی شامل کارکنان آموزشی، دفتری و اداری است. بررسی نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن در سال تحصیلی ۸۳-۱۳۸۲ نشان می‌دهد نیروهای آموزشی در شهرها و مناطق استان نابرابر توزیع شده‌اند. در جدول زیر چگونگی توزیع نیروهای مذکور در شهرستان‌های استان در مقطع

شاخص در استان سیستان و بلوچستان ۲۵/۸۷ درصد می‌باشد.

توزیع متناسب کادر آموزشی بین مناطق و استان‌های کشور می‌تواند در کاستن از نابرابری فرصت‌های آموزشی، افزایش نرخ ماندگاری و نرخ گذر تحصیلی و همچنین پوشش تحصیلی مؤثر باشد. میانگین نسبت دانش آموز به معلم در کشور ۱۸/۳ نفر و میانگین این شاخص در استان سیستان و بلوچستان ۲۲/۵۶ نفر است. همچنین میانگین نسبت دانش آموز به کل کارکنان رسمی و پیمانی در کشور ۱۱/۵ نفر و میانگین این شاخص برای سیستان و بلوچستان ۱۴/۵۷ نفر است. نرخ گذر واقعی ابتدایی به متوسطه در کشور از میانگینی معادل ۹۷/۰۹ درصد برخوردار است و میانگین شاخص مذکور برای استان ۹۰/۵۷ می‌باشد. میانگین پوشش تحصیلی واقعی متوسطه اول برای کشور ۸۵ درصد و برای این استان ۵۶ درصد است (برنامه چهارساله توسعه آموزش و پرورش سیستان و بلوچستان، ۱۳۹۴، ص ۴).

همین فرصت‌های اندکی که ناعادلانه نصیب دانش آموزان استان شده است در سایه اعمال محدودیت‌ها و تبعیض‌ها باز توزیعی بسیار نابرابر به خود گرفته است. پژوهش‌هایی که به مطالعه و بررسی نابرابری‌های آموزشی مناطق و نواحی مختلف استان

جدول ۲. مقایسه کادر آموزشی، نرخ گذر و پوشش تحصیلی استان و کشور؛ منبع: برنامه چهارساله توسعه آموزش و پرورش سیستان و بلوچستان، ۱۳۹۳، ص ۴.

	کادر آموزشی			نرخ گذر ابتدایی به متوسطه	پوشش تحصیلی واقعی ابتدایی	پوشش تحصیلی واقعی متوسطه اول	نرخ ماندگاری
	نسبت دانش آموز به کل کارکنان آموزشی	نسبت معلم به کل کارکنان	نسبت معلم به کل کارکنان				
میانگین کشوری	۱۸/۳	۱۱/۵	۶۲	۹۷/۰۹	۹۸/۷	۸۵	۶۷/۱۴
میانگین استان	۲۲/۵۶	۱۴/۵۷	۶۴/۳	۹۰/۵۷	۸۹/۸۴	۵۶	۳۴/۵۸

جدول ۳. ضریب جینی و پوشش تحصیلی واقعی دانش آموزان دختر و پسر مقاطع سه گانه استان و مقایسه آنها با میانگین کشوری ۷۶-۱۳۷۵؛ منبع: نبی زاده سرابندی، ۱۳۸۴، ص ۱۶۴.

دوره تحصیلی	جنسیت	حداکثر پوشش	مقدار	حداقل پوشش	مقدار	اختلاف حداکثر با حداقل	میانگین ن استان	میانگین ن کشور	اختلاف استان با کشور	ضریب جینی
ابتدایی	دختر	زابل	۸۶/۱۸	نصرت	۳۲/۸۱	۳/۳۷	۶۲	۸۹	۱۸	۷۳۳
	پسر	بمپور	۸۶/۹۵	نصرت آباد	۵۰/۱۵	۳۶/۸۰	۷۲	۹۲	۲۰	۳۶۵٪
راهنمایی	دختر	زابل	۷۴/۰۲	دشتیاری	۲/۹۳	۷۱/۰۹	۳۲	۶۷	۳۵	۳۰۲۹٪
	پسر	زابل	۷۱/۵۱	راسک	۱۸/۴۷	۵۳/۰۴	۴۴	۷۲	۲۸	۱۱۸۲٪
متوسطه	دختر	زابل	۶۰/۸۹	نصرت آباد	۰/۱۵	۶۰/۷۴	۱۳/۸۳	۴۷/۸۰	۳۳/۹۷	۴۲۹۵٪
	پسر	زابل	۵۵/۳۸	نصرت آباد	۱/۹۱	۵۳/۴۷	۲۶/۵۳	۴۶/۷۰	۲۰/۱۷	۲۴۰۲٪

ابتدایی آمده است.

آموزشی و در مرفه ترین و برخوردارترین منطقه استان یعنی زابل به ازاء هر ۱۵ نفر دانش آموز یک نفر کادر آموزشی وجود دارد. این نسبت برای سایر شهرستان های استان به ترتیب زیر است: در ایرانشهر به ازاء هر ۳۲ نفر دانش آموز ۱ نفر کادر آموزشی و در چابهار به ازاء هر ۵۵ نفر دانش آموز، در خاش به ازاء هر ۳۴ نفر دانش آموز، در زاهدان به ازاء هر ۲۲ نفر دانش آموز، در سراوان به ازاء هر ۳۸ نفر دانش آموز و در نیکشهر به ازاء هر ۵۹ نفر دانش آموز فقط ۱ نفر کادر آموزشی شامل کارکنان اداری

همانطور که آمار جدول شماره (۴) نشان می دهد محروم ترین شهرستان در بین مناطق مختلف استان از نظر برخورداری از کادر آموزشی در مقطع ابتدایی سرباز می باشد که به ازاء هر ۱۰۰۰ نفر دانش آموز فقط ۱۶ نفر کادر آموزشی دارد. برخوردارترین شهرستان در این شاخص نیز زابل است که به ازاء هر ۱۰۰۰ نفر دانش آموز ۶۶ نفر کادر آموزشی دارد. به تعبیری در محروم ترین منطقه استان یعنی سرباز به ازاء هر ۶۳ نفر دانش آموز یک نفر کادر

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۶ بهار ۹۶
No.46 Spring 2017

۲۰۹

جدول ۴. تعداد دانش آموزان و کارکنان آموزشی و دفتری شهرهای استان؛ مأخذ: سالنامه آماری استان سیستان و بلوچستان، ۱۳۸۳، ص ۵۱۱.

نام شهرستان	ایران شهر	چابهار	خاش	زابل	زاهدان	سراوان	سرباز	نیک شهر
جمعیت دانش آموزان	۴۱۳۳۴	۳۸۲۹۱	۱۹۷۹۲	۴۹۵۰۰	۸۰۵۴۸	۳۷۵۴۵	۲۲۸۶۵	۳۳۳۰۲
تعداد کارکنان آموزشی دفتری و اداری	۱۲۹۲	۶۸۴	۵۸۳	۳۲۵۲	۳۶۴۱	۹۶۷	۳۷۱	۵۵۷
تعداد کارکنان به ازاء هر ۱۰۰۰ نفر دانش آموز	۳۱	۱۸	۲۹	۶۶	۴۵	۲۶	۱۶	۱۷

و آموزشی وجود دارد.

۲- شکاف مرکز- پیرامون: این شکاف وضعیت امکانات، فرصت‌ها و سطح توسعه مرکز را در مقابل مناطق پیرامونی مورد مطالعه و سنجش قرار می‌دهد. نتایج گزارش مرحله اول مطالعه آمایش سرزمین که با تقسیم‌بندی ایران به دو نیمه شمالی- غربی و جنوبی- شرقی انجام شده است وضعیت بسیار ناموزونی را در پهنه جغرافیایی کشور نشان می‌دهد. درحالی‌که نیمه دوم (جنوبی- شرقی)، ۵۵ درصد وسعت، ۶۵ درصد ذخایر معدنی، ۷۰ درصد مرزهای آبی و ۳۲ درصد طول راه‌ها را به خود اختصاص داده است تنها ۱۰ درصد جمعیت در آن استقرار یافته‌اند و ۱۳ درصد شاغلین، ۱۱ درصد بزرگراه‌ها، ۱۰ درصد بیمارستان‌ها، ۸ درصد دانشجویان، ۶ درصد خدمات برتر، ۵ درصد سیلوها و ۷ درصد سینماها را در خود جای داده است (میرزایی، ۱۳۸۳، صص ۱۸۰-۱۷۹). به عبارت دیگر از نظر برخورداری از مواهب اقتصادی، اجتماعی، زیربنایی و فرهنگی توسعه، بین نیمه دوم که به طور عمده متشکل از جمعیت مرزنشین استان‌های خراسان شمالی، خراسان جنوبی و خراسان رضوی، سیستان و بلوچستان، هرمزگان، بوشهر و بخشی از خوزستان است، با سایر مناطق کشور شکاف معناداری وجود دارد.

بنابراین آنچه باعث فعال شدن این شکاف شده است تفاوت سطح توسعه بین مناطق مرکزی و پیرامونی نقشه ایران بوده است. مناطق محوری به طور عمده در حوزه جغرافیایی مرکز ایران

قرار دارند و جمعیت آنها که اغلب فارس هستند از سطح توسعه پیشرفته‌تری برخوردارند. مناطق پیرامونی بیشتر در حاشیه مرزها ساکن هستند و جمعیت آنها اغلب شامل اقلیت‌های قومی است (سلیمی‌فر، ۱۳۷۶: ۱۷۲). نتایج یک تحقیق در سال ۱۳۶۴ نشان از این دارد که سیاست‌های اقتصادی در بعد ملی و منطقه‌ای، توسعه‌ای ناهم‌بند و نابرابر را شکل داده است و پیوند معناداری میان امکانات و پتانسیل مناطق مختلف و برنامه‌های اجرا شده در آنها وجود ندارد. همچنین در چگونگی آرایش فعالیت‌های اقتصادی در سطح ملی و منطقه‌ای، ضرورت‌ها و امکانات موجود در هر منطقه در نظر گرفته نشده و روابط و سودجویی‌های آنی مطرح بوده است (مدیریت هماهنگی امور مناطق، ۱۳۶۴، صص ۳-۴). نتایج همین تحقیق نشان می‌دهد که اگر ضریب محرومیت استان تهران را ۱۰/۲ در نظر بگیریم، ضریب محرومیت استان خوزستان ۷۳۴/۳، باختران ۷۵۱/۹، ایلام ۸۳۳/۸، آذربایجان غربی ۸۵۶/۵، کردستان ۹۳۲/۵ و سرانجام استان سیستان و بلوچستان در رده آخر محرومیت با ضریب ۹۶۹/۳ قرار دارد (مدیریت هماهنگی امور مناطق، ۱۳۶۴، ص ۷۸). علاوه بر این تجمیع و تراکم جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی کشور در چند قطب عمده نظیر تهران، اصفهان، تبریز، شیراز، مشهد، زنجان و اهواز شدت یافته است و با روندی شتابان جمعیت و منابع موجود در حوزه نفوذ خود را جذب می‌کند، در حالی که سایر مناطق همچنان با کمبود انواع

سرمایه و محرومیت‌های گوناگون دست به گریبان هستند. در همین زمینه و با استناد به نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۹۰، مقایسه‌ی برخی از شاخص‌های برخورداری استان با میانگین کشوری در جدول زیر آمده است که نشان از پایین بودن و فاصله‌ی زیاد شاخص‌های توسعه‌ی این منطقه با میانگین کشوری دارد.

این درحالی است که همین امکانات و فرصت‌های اندک در خود استان نیز به شدت نامتوازن و نامتقارن توزیع شده‌اند. به تعبیری همانطور که منطقه‌ی سیستان و بلوچستان در تقسیم‌بندی مرکز-پیرامون در منطقه‌ی پیرامونی قرار گرفته است و در برخورداری از بسیاری از مواهب توسعه محروم شده است، ساکنان و مناطق خود استان نیز دوباره در سیکل معیوب مرکز-پیرامون داخلی گرفتار آمده‌اند. به این معنی که همان اعتبارات اندک و فرصت‌های محدود نیز بین مناطق شمال، جنوب و مرکز استان توزیعی به شدت نامتوازن دارند. یکی از علل شکاف مرکز-پیرامون نابرابری در ساختار تقسیمات کشوری است. سیستان و بلوچستان به عنوان پهناورترین استان کشور با استناد به نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۹۰، با ۱۸۷۵۰۲ کیلومترمربع مساحت، و جمعیتی بالغ بر ۲۵۰۰۰۰۰ نفر دارای ۱۹ شهرستان، ۴۰ بخش، ۳۷ شهر و ۱۰۲ دهستان است. میانگین مساحت شهرستان‌های استان ۹۸۶۸ کیلومترمربع و میانگین جمعیت آنها ۱۳۳۳۸۵ نفر می‌باشد. بسیاری از بخش‌ها و شهرهای کشور با جمعیتی زیر ۲۰۰۰۰ نفر با مصوبه‌ی هیئت دولت به شهرستان ارتقاء یافته‌اند و تمام نهادها و ادارات دولتی در آنها مستقر شده‌اند. سرخه به عنوان زادگاه آقای روحانی و آرادان محل تولد آقای احمدی‌نژاد، هر دو با جمعیتی در حدود ۲۰۰۰۰ نفر در سال‌های ۱۳۹۲ و ۱۳۹۱ از بخش به شهرستان ارتقاء پیدا کردند و همه‌ی ادارات در آن شهرها مستقر شدند. نابرابری مذکور در تقسیمات استان نیز با شدت بیشتری بازتولید شده

است. سیستان و بلوچستان از دو بخش سیستان با حدود ۱۵۱۹۷ کیلومترمربع مساحت و ۴۰۰۲۴۶ نفر جمعیت در شمال و بلوچستان با ۱۷۲۳۰۵ کیلومترمربع مساحت و ۲۱۳۴۰۸۱ نفر جمعیت در مرکز و جنوب استان واقع شده است. سیستان به ۵ شهرستان با میانگین مساحت ۳۰۰۰ کیلومترمربع و متوسط جمعیت ۸۰۰۰۰ نفر تقسیم شده است. بلوچستان نیز به ۱۴ شهرستان تقسیم شده که میانگین مساحت هر کدام ۱۲۳۰۰ کیلومترمربع و متوسط جمعیت هر شهرستان برابر ۱۵۲۰۰۰ نفر می‌باشد. به تعبیری مساحت هر شهرستان در جنوب استان ۴ برابر شهرستان‌های شمال استان و جمعیت هر کدام نیز دو برابر آنها است. تقسیمات کشوری از آن جهت مهم تلقی می‌شود که طرح‌ها و اعتبارات عمرانی صرف نظر از ملاحظات گوناگون در قالب واحدهای تقسیمات کشوری از قبیل استان، شهرستان، بخش و روستا توزیع می‌شود. بنابراین اولین گام در برخورداری از اعتبارات دولتی و کاستن از شکاف مرکز-پیرامون، ایجاد تقسیمات متناسب و عادلانه است.

گزارش مطالعات انجام شده توسط دفتر مطالعات توسعه‌ی محور شرق به خوبی نشان می‌دهد که روابط مرکز-پیرامون در سطح استان سیستان و بلوچستان به طور جدی بازتولید شده است و شکاف آشکاری میان دو گروه قومی بلوچ (که بیشتر اهل تسنن هستند) و غیربلوچ (که بیشتر اهل تشیع هستند) از حیث بهره‌مندی از دستاوردهای توسعه دیده می‌شود؛ به طوری که بر اساس داده‌های حاصل از نمونه‌گیری در پیمایش استانی متوسط سال‌های تحصیل مردان غیربلوچ به مردان بلوچ ۱/۳۵ برابر و متوسط تحصیل زنان غیربلوچ به زنان بلوچ ۲ برابر است. نرخ بیکاری مردان بلوچ ۲ برابر مردان غیربلوچ است. نرخ بیسوادی زنان بلوچ بیش از ۲/۵ برابر زنان غیربلوچ و نرخ تحصیلات دانشگاهی زنان غیربلوچ ۱۰ برابر زنان بلوچ است.

اشتغال زنان غیربلوچ در بخش دولتی نسبت به زنان

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۶ بهار ۹۶
No.46 Spring 2017

■ ۲۱۱ ■

بلوچ ۱۰ برابر و در میان مردان بیش از ۳ برابر است. به طور آشکار شکاف میان بلوچ‌ها و غیربلوچ‌های شاغل در بخش دولتی نزدیک به ۲ برابر همین شکاف در میان نسل قبلی (پدران آنها) می‌باشد (میرزایی، ۱۳۸۳، ص ۱۸۰). در مطالعه پیرامونی ایران به ویژه منطقه بلوچ نشین توزیع امکانات، منابع و سرمایه‌های ملی تابعی از فاصله جغرافیایی است (زیاری، ۱۳۷۹، ص ۹۹). یعنی با افزایش فاصله این نواحی از مرکز کشور این امکانات و منابع کمتر می‌شود. همین قاعده در داخل استان نیز به طور کامل مشهود است. این شکاف و به عبارت دیگر توزیع بسیار نامطلوب دستاوردهای توسعه و خدمات اجتماعی و اقتصادی در کنار فقر بسیار جدی استان در مقایسه با سطح ملی، نشان‌دهنده فقر شدید و نگران کننده در برخی از مناطق بسیار محروم جنوب استان است. درحالی‌که در سال ۱۳۷۷ در سطح ملی حدود ۱۹ درصد زایمان‌ها زیر نظر افراد دوره ندیده انجام شده است در سطح استان رقم مذکور ۶۵ درصد و در چابهار که بیشترین فاصله را با مرکز استان دارد حدود ۹۰ درصد بوده است. فقدان استقرار دفاتر ثبت اسناد در مراکز بخش‌ها و وجود تنها ۷ مرکز در مراکز شهرستان‌ها به حجم بالای ازدواج‌های شرعی ثبت نشده منجر شده است و ضعف جدی شبکه ثبت احوال به پیدایش بیش از ۵۰ درصد تعلیق تقاضا برای شناسنامه منجر شده است (میرزایی، ۱۳۸۳، ص ۱۸۰).

گزارش توسعه انسانی کشور به خوبی نشان می‌دهد که شکاف آشکار و بزرگی میان سطح توسعه در مرکز با مناطق پیرامونی کشور وجود دارد. مناطق واقع در حاشیه جغرافیایی کشور که به طور عمده در برگیرنده صاحبان اقوام و پاره فرهنگ‌ها هستند از سطح توسعه پایین‌تری برخوردار هستند و در دسته‌بندی استان‌ها بر اساس شاخص نهایی توسعه انسانی HDI، سیستان و بلوچستان در رتبه آخر قرار دارد. حمل و نقل به عنوان زیر بنای توسعه موجب برقراری ارتباط سریع و گسترده در

بخش‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی می‌شود، از این رو داشتن راه‌های مناسب مزیتی فوق‌العاده در امر توسعه محسوب می‌شود. سیستان و بلوچستان با داشتن ۱۸۷۵۰۲ کیلومتر مربع مساحت پهناورترین استان کشور است که از مجموع حدود ۸۵ هزار کیلومتر با داشتن حدود ۷۵۰۰ کیلومتر بالاترین درصد راه‌های کشور را به خود اختصاص داده است. این استان با داشتن حدود ۱۱ درصد از مساحت کشور فقط ۱ درصد از بزرگراه‌ها یعنی ۲۲۸ کیلومتر بزرگراه دارد که همین ۲۲۸ کیلومتر بزرگراه نیز توزیعی نامتوازن دارند. حدود ۲۰۰ کیلومتر آنها در شمال استان با ۱۱ هزار کیلومتر راه احداث شده قرار دارد. سهم بلوچستان با ۸۰ درصد مساحت استان و ۱۹ هزار کیلومتر راه مواصلاتی از بزرگراه‌های استان فقط ۲۸ کیلومتر است (کرد، ۱۳۹۴: ۵). همچنین سهم این استان از ۲۰۰۰ کیلومتر آزاد راه ساخته شده و ۳۰۰۰ کیلومتر آزاد راه در دست مطالعه و ساخت صفر است. این درحالی است که آمار پزشکی قانونی از نرخ بالای تصادفات و کشته‌های جاده‌ای در سیستان و بلوچستان خبر می‌دهد. دکتر رضا عبدی مدیرکل پزشکی قانونی استان در مصاحبه با روزنامه خراسان در تاریخ ۱۳۹۳/۲/۵ تعداد کشته‌های جاده‌ای استان در سال ۱۳۹۲ را ۹۵۹ نفر اعلام کرد که راه‌های دوطرفه و غیراستاندارد در کنار سایر عوامل نقش بسیار مهمی در بروز آنها داشتند. علاوه بر این بیشترین طول راه‌های روستایی و دارای نیاز به بازسازی کشور در این استان قرار دارند.

یکی دیگر از بخش‌هایی که شکاف و نابرابری بین مرکز و پیرامون را نشان می‌دهد شاخص‌های بخش سلامت و بهداشت است. سلامت یکی از نیازهای اجتناب ناپذیر و اساسی انسان است که نمی‌توان از آن چشم‌پوشی کرد. نگاهی به جهت‌گیری اصلی بخش سلامت در برنامه‌های توسعه نشان می‌دهد رویکرد اصلی این برنامه‌ها تأمین مراقبت‌های اولیه بهداشتی برای عامه مردم با تأکید بر مناطق محروم

و روستایی کشور بوده است. مهم‌ترین سیاست‌های اتخاذ شده در چارچوب این رویکرد را نیز می‌توان توسعه امکانات و اتخاذ سیاست‌های گسترش بهداشت و درمان و ارائه خدمات فعال در زمینه‌های آموزش، بهداشت مادر و کودک، بهداشت باروری، افزایش مراکز بهداشتی و درمانی روستایی، گسترش ظرفیت‌های بیمارستانی و نیروهای تخصصی آموزش دیده، دسترسی جمعیت به آب آشامیدنی سالم، افزایش سطح آگاهی اجتماعی، تلاش جهت کاهش نرخ مرگ و میر مادران و کودکان زیر پنج سال و کاهش سهم بیماری‌های واگیردار در کل علل مرگ و میر بر شمرده. سطح پایین بهداشت، فقر امکانات بهداشتی و کمبود پزشک و کادر درمانی باعث شده است تا این استان هنوز هم با بیمارهای واگیردار دست به گریبان باشد. حدود ۷۰ درصد کل بیماران مبتلا به مالاریای کشور نیز در این استان مشاهده شده‌اند. همچنین به دلیل هم‌مرز بودن این استان با دو کشور افغانستان و پاکستان و تردد غیرقانونی اتباع آنها، این استان در معرض هجوم انواع بیماری‌های مهلک از آن طرف مرزها است و به نوعی دروازه سلامت و خط مقدم مبارزه با بیماری‌ها به شمار می‌رود. سرانه بخش بهداشت و سلامت کشور به ازاء هر ۱۰۰۰۰ نفر، ۷۶ سانتی‌متر مربع است که این سرانه در استان فقط ۳۷ سانتی‌متر مربع یعنی کمتر از نصف شاخص کشوری می‌باشد. همچنین سرانه مراکز بهداشت شهری در کشور ۷۵ سانتی‌متر مربع به ازاء هر ۱۰۰۰۰ نفر است که سهم استان از سرانه مذکور ۳۱ سانتی‌متر مربع است. سیاست‌های تمرکزگرای دولت پهلوی در حوزه بهداشت و درمان که در اوایل انقلاب خود را نمایان ساخته بود در سال‌های بعد از انقلاب نیز ادامه یافت. به طوری که حسب گزارش سازمان برنامه و بودجه در سال ۱۳۵۹ از میان ۱۴۷۲۵ نفر پزشک کشور تعداد ۸۲۲۰ نفر، یعنی حدود ۵۶ درصد آنها فقط در تهران حضور داشتند که در سراسر استان سیستان و بلوچستان فقط ۴۶ نفر پزشک یعنی

کمتر از ۰/۴ درصد وجود داشت. علاوه بر این در تهران ۱۳۷ بیمارستان و به ازاء هر ۱۰۰۰ نفر ۳/۲۶ تخت بیمارستانی وجود داشت، در حالی که سیستان و بلوچستان دارای فقط ۹ بیمارستان بود و به ازاء هر ۱۰۰۰ نفر ۷۶٪ تخت بیمارستان وجود داشت (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۵۹ و ۱۳۵۸، صص ۱۵۰-۱۴۶). سیاست‌ها و برنامه‌ریزی‌های حوزه سلامت در سال‌های بعد نیز نتوانست این شکاف بین مرکز و مناطق پیرامونی از جمله سیستان و بلوچستان را از بین ببرد.

به رغم این که در سال‌های بعد در حوزه تقنینی، قوانین، آیین‌نامه و دستورالعمل‌هایی جهت توزیع متعادل امکانات و بودجه‌ها به تصویب رسید، ولی سرعت دولت در مسیر محرومیت‌زدایی و متعادل کردن امکانات پایین بود. در نتیجه آن قطبی شدن مناطق ادامه یافت به طوری که برخورداری استان از تعداد مؤسسات درمانی و تخت‌های بیمارستانی به عنوان شاخص‌های بهداشتی، کماکان با میانگین کشوری تفاوت معنی‌داری دارد. علاوه بر پایین بودن شاخص‌های بهداشتی استان در مقایسه با متوسط کشوری، همین امکانات اندک نیز توزیعی به شدت نامتوازن دارد. شمال استان (سیستان) با دارا بودن حدود ۱۵۰۰۰ کیلومتر مربع مساحت و ۴۰۰ هزار نفر جمعیت در مقایسه با مرکز و جنوب استان با ۱۷۰۰۰۰ کیلومتر مربع مساحت و حدود ۲/۱۰۰/۰۰۰ نفر جمعیت از امکانات بسیار بهتری برخوردار است. بنا بر گزارش اقتصادی اجتماعی و فرهنگی سیستان و بلوچستان در سال ۱۳۹۰، تعداد تخت فعال بیمارستانی به ازاء هر ده هزار نفر جمعیت در مرکز و جنوب استان ۸۷ تخت است و این رقم برای شمال استان ۶۷۱ تخت می‌باشد (گزارش اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی استان سیستان و بلوچستان در سال ۱۳۹۰: ۱۳۹۱، صص ۹۴-۹۲)، به عبارتی در شمال استان تعداد تخت‌های فعال بیمارستانی حدود هشت برابر مرکز و جنوب استان می‌باشد. این در حالی است که بر طبق آمار بیشترین امکانات

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۶ بهار ۹۶
No.46 Spring 2017

■ ۲۱۳ ■

جدول ۵. مقایسه شاخص‌های مختلف در سطح کشور با استان سیستان و بلوچستان؛ منبع: سال‌نامه آماری ۱۳۹۰.

شاخص	واحد	کل کشور	سیستان و بلوچستان
نسبت دانش آموز به معلم	درصد	۲۳/۶	۲۸/۶۶
درصد آموزگاران دارای مدرک تحصیلی لیسانس و بالاتر	درصد	۵۵/۷	۳۲/۰۱
طول آزاد راه‌ها	کیلومتر	۱۶۲۱	۵۷/۶
طول بزرگراه‌ها	کیلومتر	۶۶۵۱	۰
مقدار تخلیه کالاهای ترانزیت شده نفتی در بندرها	هزار تن	۴۰۶۶	۱۲۶۲
مقدار بارگیری کالاهای ترانزیت شده نفتی در بندرها	هزار تن	۱۸۸	۰
ضریب نفوذ تلفن ثابت	به ازاء هر ۱۰۰ نفر	۳۴	۱۶/۰۷
ضریب نفوذ تلفن همراه	به ازاء هر ۱۰۰ نفر	۴۳/۲	۲۵/۴۴
بعد خانوار	نفر	۴/۳	۵/۱۲
نسبت باسوادی در مناطق شهری	درصد	۸۸/۹۳	۷۶/۳۷
نسبت باسوادی در مناطق روستایی	درصد	۷۵/۲۰	۵۹/۶۸
میزان شهرنشینی	درصد	۶۸/۴۶	۴۹/۶۰
نسبت باسوادی در جمعیت ۶ ساله و بیشتر	درصد	۸۴/۶۱	۶۸/۱
نسبت باسوادی در جمعیت مردان ۶ ساله و بیشتر	درصد	۸۸/۷۴	۷۴/۴

استان در زاهدان به عنوان مرکز استان مستقر شده است. به عنوان مثال سه شهرستان سراوان، سیب و سوران و مهرستان در فاصله ۳۴۰ کیلومتری مرکز استان با جمعیتی بالغ بر سیصد و چهل هزار نفر، تنها ۱۸۰ تخت یعنی به ازاء هر دو هزار نفر فقط یک تخت بیمارستانی دارند. برخی امکانات بهداشتی و درمانی جنوب، مرکز و شمال این استان در سال‌های ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰ در جدول زیر آمده است. با این توضیح که شمال استان کمتر از ۱۵ درصد مساحت جنوب و مرکز و حدود ۲۰ درصد جمعیت آن مناطق را دارد. از تعداد ۲۵۵ نفر پزشک متخصص مرکز و جنوب استان در سال ۱۳۹۰ تعداد ۱۸۷ نفر فقط در زاهدان مشغول به خدمت بوده‌اند، به تعبیری سهم جنوب استان با ۱۴ شهرستان و جمعیتی بالغ بر ۱/۵۰۰/۰۰۰ (یک میلیون و پانصد هزار نفر) فقط ۶۸ پزشک متخصص می‌باشد. می‌توان گفت به تقریب به ازاء هر ۱۵۰۰ نفر یک پزشک متخصص در جنوب استان وجود دارد. در جنوب استان محرومیت از امکانات بهداشتی و کادر پزشکی با شاخص‌های کشوری به هیچ عنوان قابل مقایسه با دیگر مناطق نیست. سرانه پزشک عمومی در بسیاری از شهرستان‌های جنوب استان به ازاء هر ده هزار نفر جمعیت حداکثر یک پزشک عمومی است. به عنوان مثال شهرستان سیب و سوران با جمعیتی بالغ بر ۸۰/۰۰۰ نفر فقط دارای ۷ پزشک عمومی و فاقد پزشک متخصص است. شهرستان مذکور فاقد داروخانه شبانه‌روزی، زایشگاه، بیمارستان و کلینیک‌های شبانه‌روزی است. شهرستان مهرستان نیز با جمعیتی بالغ بر ۷۰/۰۰۰ نفر وضعیتی به مراتب بدتر از سیب و سوران دارد. این درحالی است که طبق برنامه‌ریزی‌ها و سیاست‌گذاری‌های برنامه

استان در زاهدان به عنوان مرکز استان مستقر شده است. به عنوان مثال سه شهرستان سراوان، سیب و سوران و مهرستان در فاصله ۳۴۰ کیلومتری مرکز استان با جمعیتی بالغ بر سیصد و چهل هزار نفر، تنها ۱۸۰ تخت یعنی به ازاء هر دو هزار نفر فقط یک تخت بیمارستانی دارند. برخی امکانات بهداشتی و درمانی جنوب، مرکز و شمال این استان در سال‌های ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰ در جدول زیر آمده است. با این توضیح که شمال استان کمتر از ۱۵ درصد مساحت جنوب و مرکز و حدود ۲۰ درصد جمعیت آن مناطق را دارد.

از تعداد ۲۵۵ نفر پزشک متخصص مرکز و جنوب استان در سال ۱۳۹۰ تعداد ۱۸۷ نفر فقط در زاهدان مشغول به خدمت بوده‌اند، به تعبیری سهم جنوب استان با ۱۴ شهرستان و جمعیتی بالغ بر ۱/۵۰۰/۰۰۰ (یک میلیون و پانصد هزار نفر) فقط ۶۸ پزشک متخصص می‌باشد. می‌توان گفت به تقریب به ازاء هر ۱۵۰۰ نفر یک پزشک متخصص در جنوب استان وجود دارد. در جنوب استان محرومیت از امکانات بهداشتی و کادر پزشکی با شاخص‌های کشوری به هیچ عنوان قابل مقایسه با دیگر مناطق نیست. سرانه پزشک عمومی در بسیاری از شهرستان‌های جنوب استان به ازاء هر ده هزار نفر جمعیت حداکثر یک پزشک عمومی است. به عنوان مثال شهرستان سیب و سوران با جمعیتی بالغ بر ۸۰/۰۰۰ نفر فقط دارای ۷ پزشک عمومی و فاقد پزشک متخصص است. شهرستان مذکور فاقد داروخانه شبانه‌روزی، زایشگاه، بیمارستان و کلینیک‌های شبانه‌روزی است. شهرستان مهرستان نیز با جمعیتی بالغ بر ۷۰/۰۰۰ نفر وضعیتی به مراتب بدتر از سیب و سوران دارد. این درحالی است که طبق برنامه‌ریزی‌ها و سیاست‌گذاری‌های برنامه

جدول ۶. مقایسه امکانات بهداشتی و درمانی شمال و جنوب استان در سال‌های ۱۳۸۹ و ۱۳۹۰؛ منبع: سال‌نامه آماری استان سیستان و بلوچستان ۱۳۹۰: ۱۳۹۲، صص ۵۶۳-۵۶۲.

شرح	واحد	شمال استان		مرکز و جنوب استان	
		۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۸۹	۱۳۹۰
تعداد مؤسسات درمانی فعال	مؤسسه	۳	۳	۱۲	۱۲
تعداد تخت فعال بیمارستانی به ازاء ۱۰۰۰۰ نفر جمعیت	تخت	۶۷۱	۶۷۱	۸۸	۸۷
تعداد پزشکان عمومی شاغل در دانشگاه‌های علوم پزشکی	نفر	۱۰۰	۱۱۲	۲۴۹	۲۵۵
تعداد پزشکان متخصص شاغل در دانشگاه‌های علوم پزشکی	نفر	۶۲	۵۹	۹۴	۲۲۴
تعداد کل مراکز بهداشتی و درمانی و درمانگاه‌ها	مرکز	۴۵	۴۶	۱۵۷	۱۵۹
تعداد خانه‌های بهداشت فعال	باب	۲۱۳	۲۱۳	۶۸۵	۶۸۸
تعداد بهورزان فعال در خانه‌های بهداشت	نفر	۳۷۷	۳۸۲	۱۲۲۸	۱۲۳۵

پنجم توسعه به تقریب برای هر ۱۲۰۰ نفر جمعیت یک نفر پزشک عمومی در نظر گرفته شده است. در اثر سیاست‌های اشتباه وزرای بهداشت درمان و آموزش پزشکی در شیوه جذب دانشجوی پزشکی و توزیع نامتوازن آنها در مناطق مختلف کشور، برخی از مناطق با مازاد پزشک مواجه هستند و در مناطق دیگر کمبود شدید نیروی پزشکی وجود دارد. به طوری که به گفته دکتر هاشمی وزیر بهداشت و درمان دولت یازدهم در ابتدای کار این دولت در سال ۱۳۹۲ حدود ۵۰/۰۰۰ نفر پزشک بیکار در کشور وجود داشت. بسیاری از این افراد که با صرف هزینه‌های گزافی از بیت‌المال در رشته پزشکی فارغ‌التحصیل شده‌اند در مشاغل غیر از حرفه پزشکی مشغول به کار شده‌اند. یکی از علت‌های چنین نابسامانی و تبعیض‌هایی در فرصت‌های نابرابر آموزشی نهفته است که نظام آموزشی در جذب دانشجوی پزشکی به کار می‌برد.

منابع و مآخذ

- مویر، ریچارد (۱۳۷۹). درآمدی نو بر جغرافیای سیاسی، ترجمه دره میرحیدر و سید یحیی صفوی، تهران: سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.
- چلبی، فهیل (۱۳۷۲). تأثیرات بهای نفت بر عرضه و تقاضای گاز طبیعی، ترجمه نیلوفر مهدیان، آزاد، هفتم و هشتم اردیبهشت، ۱۳۷۲.
- حاجانی، ابراهیم (۱۳۸۰)، رویکرد عمده نسبت به

امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران. مجموعه مقالات نگاهی به مسائل امنیتی ایران، تهران: پژوهشکده مطالعات راهبردی.

- توحیدفام، محمد و روانستان، آرزو، چشم‌انداز توسعه پایدار در منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس. فصلنامه سیاسی-اقتصادی، شماره ۲۸۹، پائیز ۱۳۹۱، صفحه ۱۶۷-۱۵۴.

- کریمی پور، میرالله (۱۳۷۱)، تحلیل ژئوپلیتیکی نواحی بحرانی سیستان و بلوچستان. دانشنامه دکتري، تهران: دانشگاه تربیت مدرس.

- طرح مطالعات راهبردی منطقه آزاد تجاری-صنعتی چابهار (۱۳۷۱). رهیافت نهایی، جلد سوم، سازمان برنامه و بودجه.

- ضیایی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۷۹). حقوق بین‌الملل عمومی، تهران: کتابخانه گنج دانش.

- شمشیرپناه، معصومه (۱۳۸۲). اهمیت امنیتی-استراتژیک بندر چابهار برای جمهوری اسلامی ایران، پایان نامه کارشناسی ارشد، تهران، دانشگاه امام صادق.

- حافظ نیا، محمدرضا و رومینا، ابراهیم. تحلیل ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی سواحل جنوب شرق ایران در راستای منافع ملی (فضای مورد غفلت)، مجله جغرافیا و توسعه، پائیز و زمستان ۱۳۸۴.

- احمدی نوحدانی، سیروس و کاوندکاتب، ابوالفضل. ژئوپلیتیک اقیانوس هند و سازمان همکاری

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۶ بهار ۹۶
No.46 Spring 2017

۲۱۵

کشورهای کناره آن با تأکید بر نقش خلیج فارس، فصلنامه اطلاعات سیاسی-اقتصادی، شماره ۲۸۲-۲۸۱، سال ۱۳۸۹، صفحه ۱۴۷-۱۳۶.

- سروستانی، رحمت الله (۱۳۸۰). جایگاه دختران و زنان در جامعه سیستان و بلوچستان به سفارش یونسف، دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تهران.

- نبی زاده سرابندی، سیما (۱۳۸۴)، بی عدالتی در فرصت‌های آموزشی استان سیستان و بلوچستان. پژوهش زنان، دوه ۳، شماره ۳، صفحه ۱۷۵-۱۵۵.

- کرد، ایوب (۱۳۹۴)، مصاحبه با روزنامه خراسان، سیزدهم اردیبهشت ۱۳۹۴، صفحه ۵.

- معاونت پژوهشی، برنامه‌ریزی و نیروی انسانی، اداره کل آموزش و پرورش استان سیستان و بلوچستان (۱۳۹۳)، برنامه عملیاتی چهارساله توسعه آموزش و پرورش استان سیستان و بلوچستان، زاهدان.

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
شماره ۴۶ بهار ۹۶
No.46 Spring 2017

■ ۲۱۶ ■