

Opportunities for Maritime and Port Capacity Building in the Event of the Construction of the Makran-Hamun Waterway

Mehdi Baghban  *

PhD student in International Relations, AJA Center
for Strategic Studies, Tehran, Iran

Javad Dadashzadeh 

Assistant Professor, National Defense University,
Tehran, Iran

Abstract

With more than 5800 km of coastline in the north and south of the country and the presence of numerous islands in the Persian Gulf, Iran is located in a strategic and economic position in the Southwest Asia region, but for many years this country has not been able to properly take advantage of its geographical and maritime advantages. On the other hand, today's world is an era of innovation and competition, and countries are creating new paths for themselves to be on the path of progress. The idea of constructing a waterway from the southern coast of Makran and extending it to the plains of Jazmourian, Lut and Hamun, by constructing three new port cities of Makran, Jazmourian and Hamun with unique roles, can be one of the new initiatives for taking advantage of innovation, creating wealth and being on the path of growth and development. This article aims to identify and describe the opportunities for maritime and port capacity building that will be created by the construction of the Makran-Hamun waterway, using theoretical foundations of capacity building. The research method of this exploratory research, data collection, documentation and library research, and data analysis were carried out in a descriptive manner. The results show that in the case of the construction of the Makran-Hamun waterway, the capacity to create three new port cities of Makran, Jazmourian, and Hamun in the southeastern region of Iran, which is one of the least densely populated parts of the country, by creating the functional roles of the regional hub in transporting goods

*Corresponding Author: dadashzadejavad@gmail.com

How to Cite: Baghban, M. Dadashzadeh, J. (2024). Opportunities for Maritime and Port Capacity Building in the Event of the Construction of the Makran-Hamun Waterway. *Marine and Port Servicesch*, 1(4), 203-241.

Original research

Accepted: 06 April 2024


Review: 01 April 2023


Received: 22 August 2023

to Central Asia, shipbuilding for the Makran port, tourism, recreation, and education for the Jazmourian port, and an international transit port for Hamun, more than 39 maritime and port capacities will be created at all levels of capacity building.

Keywords: waterway, Makran, Jazmourian, Hamun, capacity building.

فرصت‌های ظرفیت‌ساز دریایی و بندری در صورت احداث آبراه مکران-هامون

مهدی باغبان  | دانشجوی دکتری روابط بین‌الملل، مرکز مطالعات راهبردی آجا، تهران، ایران

جواد داداش‌زاده * | استادیار دانشگاه عالی دفاع ملی، تهران، ایران

چکیده

ایران با دارا بودن بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر ساحل آبی در شمال و جنوب کشور و وجود جزایر متعدد در خلیج فارس، در موقعیتی استراتژیک و اکونومیک در منطقه جنوب غربی آسیا واقع شده است اما طی سالیان زیاد این کشور نتوانسته از مزایای جغرافیایی و دریایی خود به‌درستی بهره بگیرد. از طرفی جهان امروز عصر نوآوری و رقابت بوده و کشورها برای حضور در مسیر پیشرفت، مسیرهای جدیدی را برای خود خلق می‌کنند. ایده احداث آبراهی از سواحل جنوبی مکران و گسترش آن به دشت‌های جازموریان، لوت و هامون، با احداث سه شهر بندر جدید مکران، جازموریان و هامون با نقش‌های منحصر به فرد می‌تواند یکی از ابتکارات جدیدی برای بهره‌گیری از نوآوری، خلق ثروت و قرار گرفتن در مسیر رشد و توسعه باشد. این مقاله درصدد آن است که با بهره‌گیری از مبانی نظری ظرفیت‌سازی سعی نماید تا فرصت‌های ظرفیت‌ساز دریایی و بندری که با احداث آبراه مکران - هامون ایجاد می‌شود را شناسایی و توصیف نماید. روش پژوهش این تحقیق اکتشافی، جمع‌آوری داده‌ها، اسنادی و کتابخانه‌ای و تجزیه و تحلیل داده‌ها به صورت توصیفی انجام پذیرفته است. نتایج نشان می‌دهد که در صورت احداث آبراه مکران - هامون، ظرفیت ایجاد سه شهر بندر جدید مکران، جازموریان، هامون در منطقه جنوب شرقی ایران که از کم‌تراکم‌ترین نقاط کشور است، با ایجاد نقش‌های کارکردی هاب منطقه در حمل و نقل کالا به آسیای مرکزی، کشتی‌سازی برای بندر مکران، توریستی، تفریحی و آموزشی برای بندر جازموریان و بندر ترانزیت بین‌المللی برای هامون، بیش از ۳۹ ظرفیت دریایی و بندری در تمامی سطوح ظرفیت‌سازی ایجاد می‌شود.

کلیدواژه‌ها: آبراه، مکران، جازموریان، هامون، ظرفیت‌سازی.

مقدمه

افزایش سریع جمعیت شهری در طول دهه‌های اخیر همراه با تشدید فرایند جهانی شدن و تغییر بنیان‌های اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی جوامع، نیاز به بهره‌وری شهری و افزایش شکاف میان قشرهای دارا و نادار، سبب ایجاد خواست‌های فزاینده‌ای برای فضا و مکان در مدیریت شهرهای بزرگ و کوچک شده است. نبود ظرفیت برای پاسخگویی به این خواست‌ها، باعث بروز مشکلات گوناگونی در زمینه‌های مختلف از جمله نبود سرپناه، فقر بهداشتی، بیکاری، جابه‌جایی گروه‌های مختلف و جرائم اجتماعی شده است. از این رو موضوع ظرفیت‌سازی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مقولات مدیریت شهری در قرن بیستم قابل‌بحث است (شرکت خدمات مدیریت ایرانیان، ۱۳۸۸: ۱۷). از طرفی باید بیان نمود که برابر آمارهای رسمی، ۸۹٫۸ درصد از جمعیت کشور در ۴۵ درصد از وسعت جغرافیایی ایران سکنی گزیده‌اند و ۱۰٫۲ درصد باقی‌مانده آن در ۵۵ درصد از پهنه سرزمین زندگی می‌کنند. ۸۷ درصد از شاغلین ایران در نیمه غربی - شمالی و ۱۳ درصد مابقی در نیمه شرقی - جنوبی فعال‌اند، ۸۸٫۶ درصد از بزرگراه‌های کشور در نیمه غربی - شمالی و تنها ۱۱٫۴ درصد در نیمه شرقی - جنوبی کشیده شده است. برق‌رسانی ۶۸٫۷ درصد در نیمه غربی - شمالی و ۳۱٫۳ درصد در نیمه شرقی - جنوبی صورت گرفته است و... بر این دامنه می‌تواند آمارهای بسیار دیگری افزود که همه نشان از عدم تعادل در توسعه منطقه‌ای دارد و ضرورت توسعه متوازن و نگاه آمایشی به پهنه سرزمین را صدچندان می‌کند. نمی‌شود برنامه توسعه‌ای را بدون دید سرزمین پیش برد. درواقع آمایش سرزمین بازتاب سرزمین توسعه بلندمدت کشور است (شهپری و محمد، ۱۴۰۲: ۴).

با این حال، ایران کشوری پهناور بوده و دارای موقعیت جغرافیایی ویژه‌ای است، چنانچه علی‌رغم موقعیت ممتاز جغرافیایی سواحل جنوبی کشور به‌ویژه سواحل دریای عمان، میزان سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده از جنبه‌های خدماتی، زیربنایی و صنعتی در این منطقه بسیار نازل بوده و در نتیجه این منطقه از کم‌تراکم‌ترین مناطق کشور از نظر جمعیت و فاقد نقطه جمعیتی مهم است. با این که در تمامی برنامه‌های توسعه کشور بر ضرورت و

فرصت‌های ظرفیت‌ساز دریایی و بندری در صورت احداث آبراه مکران-هامون؛ باغبان و داداش‌زاده | ۲۰۷

تقویت بخش خصوصی در کشور تأکید شده است، ولی در عمل شاهد گسترش حجم دولت و تضعیف بخش خصوصی در اقتصاد بوده‌ایم. نگاه دولت در ایران، نوعی نگاه پدرسالارانه و نه مبتنی بر همکاری تکمیلی است (ارمغان و فلاح حقیقی، ۱۳۹۷: ۷۲).

با تشریح مسائل موجود کشور، ایده احداث آبراه مکران - هامون در شرق کشور از سال ۱۴۰۰ مطرح گردیده است. در این پژوهش، محققین به دنبال پاسخ به این سؤال هستند که در صورت احداث آبراه مکران - هامون، چه فرصت‌های ظرفیت‌سازی دریایی و بندری برای منطقه و کشور ایجاد خواهد شد؟ جهت پاسخ به این سؤال از مبانی نظری ظرفیت و ظرفیت‌سازی بهره گرفته شد. در ادبیات نظری ظرفیت‌سازی، سطوح ظرفیت‌سازی، رویکردهای ظرفیت‌سازی و ابعاد ظرفیت‌سازی مورد بررسی قرار می‌گیرد. جمع‌آوری داده‌ها به صورت کتابخانه‌ای و تجزیه و تحلیل به صورت توصیفی انجام گردید.

مفاهیم

آبراه

محور ارتباطی بین دریاها و قاره‌ها می‌باشد که معمولاً دو دریا (دریاچه) را به یکدیگر متصل نموده و به عنوان یک شاهراه حیاتی برای اقتصاد جهانی و منطقه‌ای، نقش کلیدی در حمل و نقل دریایی ایفا می‌کنند (نامی، ۱۳۸۹: ۲۲). آبراه‌ها سازه‌های آبی هستند که به طور خاص در مسیرهای اصلی میان دریاها ساخته شده‌اند تا عبور کشتی‌ها را امکان‌پذیر کنند. آن‌ها برای اتصال دریاها، دریاچه‌ها و رودخانه‌ها می‌باشند. آبراه‌ها می‌توانند در میان دو مقصد آبی با ارتفاع یکسان یا ارتفاعات غیرهم‌سطح ساخته شوند. ساخت آن‌ها علاوه بر اهداف ترانزیتی، می‌تواند دارای اهداف اقلیمی نیز باشد (سالاری، ۱۴۰۱: ۴).

مکران

سرزمین مکران نام ناحیه اصیل آریایی نشین در جنوب شرق ایران زمین می‌باشد که دارای اقوامی دلاور و جنگجو با قدمتی بیش از سه هزار سال است. بلوچ‌ها در طول تاریخ بخش اصلی پیکره ایران بزرگ بوده و حکیم ابوالقاسم فردوسی آن‌ها را جزوی از ارتش

کیخسرو پادشاه ایران نامیده است. همچنین نام بلوچستان در سنگ نوشته‌های داریوش بزرگ بر بیستون و تخت جمشید مکا یا مکران نوشته شده و از آن به عنوان استان چهاردهم فرمانروایی هخامنشی نام برده شده است (الیاس پور، ۱۳۹۱). در یک ترسیم کلی حدود جغرافیایی منطقه باستانی مکران که در جنوب شرقی فلات ایران واقع شده از کرمان در غرب تا حدود سند در شرق کشیده شده و از شمال به سیستان و از جنوب به دریای مکران و اقیانوس هند محدود می‌گشت. مکران کنونی در ایران ناحیه کوچکی در جنوب بلوچستان است که تنها بخشی از منطقه وسیع مکران در قرون گذشته را شامل می‌شود. این ناحیه از شمال به سراوان و بمپور، از جنوب به دریای مکران، از مشرق به کلات واقع در بلوچستان پاکستان و از مغرب به بشاگرد در استان کرمان محدود است (غفرانی و شجاع قلعه دختر، ۱۳۹۱).

کرانه‌های ایرانی دریای مکران را می‌توان به دو بخش تقسیم کرد، از دلتای رود میناب به طول ۱۴۰ کیلومتر تا رأس الکوه و از آنجا به درازای ۴۸ کیلومتر تا بندر جاسک کشیده شده است. بخش دوم کرانه‌های مکران از جاسک تا گواتر به درازای ۳۹۰ کیلومتر است (افشار سیستانی، ۱۳۹۶: ۱۸۱). در مجموع کرانه‌های مکران ۶۷۸ کیلومتر است (باغبان، پوردستان، ۱۴۰۳: ۷).

در خصوص نام منطقه، ایرج افشار سیستانی در کتاب *کرانه‌های مکران، دروازه ورود به اقیانوس هند*، بیان می‌نماید که از کرانه‌های مکران به گونه‌های *مکران*^۱، *مکران*^۲، *مکوران*^۳، *ماکران*^۱ و *کسماکوران*^۲ یاد شده است. وی با تشریح وجه تسمیه همه اسامی که

۱. مکران تشکیل شده از دو واژه فارسی ماهی و خوران (ماهی‌خوران) است که به تدریج و در اثر بسیاری کاربرد، تبدیل به مکران شد (افشار سیستانی، ۱۳۹۵: ۱۴۱).

۲. بعضی از پژوهشگران بر این باورند که با بررسی گویش بلوچی و دو پاره کردن مکران، می‌توان معنی دیگری برای آن یافت. به این گونه که واژه «مکک» در زبان بلوچی به درخت خرما گفته می‌شود و «ران» برگرفته شده از واژه «رانیا» یا «ایرنیا» به معنی کوه است و چون بسیاری از نواحی این منطقه کوهستانی بوده و نخلستان‌های پهناوری را دربر گرفته، واژه مکران را برگزیدند (افشار سیستانی، ۱۳۹۵: ۱۴۲).

۳. مکوران سرزمینی در کناره‌ی دریا که انبار خواربار و فراوانی محلی بوده است (افشار سیستانی، ۱۳۹۵: ۱۴۳).

فرصت‌های ظرفیت‌ساز دریایی و بندری در صورت احداث آبراه مکران-هامون؛ باغبان و داداش‌زاده | ۲۰۹

همگی آن‌ها به نوعی درست می‌باشد، وجه تسمیه ملک‌الشعرای بهار را می‌پسندد و بیان می‌نماید مکران به معنی سرزمینی در کنار دریا که انبار خواربار و فراوانی محلی بوده است و با نگرش به جایگاه اقتصادی پیشین آن منطقی‌تر است (افشار سیستانی، ۱۳۹۵: ۱۴۱ تا ۱۴۶).

جازموریان

حوضه آبریز جازموریان با گستره حدود ۶۹,۶۰۰ کیلومترمربع و در مختصات عرضی از ۲۶ درجه و ۳۵ دقیقه شمالی تا ۲۹ درجه و ۳۵ دقیقه شمالی و طولی از ۵۶ درجه و ۱۵ دقیقه شرقی الی ۶۱ درجه و ۲۵ دقیقه شرقی، به‌عنوان یکی از مهم‌ترین زیرحوضه‌های آبریز در جنوب شرق کشور (استان‌های سیستان و بلوچستان و کرمان) قرار دارد (آباد و همکاران، ۱۴۰۱: ۹۵). لبه جنوبی دشت لوت، یک حوضه زهکشی بسته را تشکیل می‌دهد، تالاب جازموریان در وسط این حوضه مقصد زهکشی تمامی جریانات سطحی است. بهره‌برداری بی‌رویه از منابع آبی، احداث سد بر سرشاخه‌های تغذیه‌کننده تالاب، مدیریت نامناسب آب، خشک‌سالی و افزایش تقاضا، تأثیر قابل ملاحظه‌ای بر وضعیت این تالاب داشته است (نامی، ۱۴۰۱: ۱۳۸). نتایج پارامترهای مختلف هواشناسی ایستگاه‌های واقع در دو لبه غربی و شرقی حوضه آبریز جازموریان نشان می‌دهد که در پنجاه سال آینده، افزایش ۱,۵ تا ۲,۱ درجه‌ای میانگین دما و در صد سال آینده، افزایش ۲,۴ تا ۳,۹ درجه‌ای میانگین دمای منطقه محتمل به نظر می‌رسد. همچنین سناریوهای مختلف وضع خشک‌تری را برای جازموریان متصورند (نامی، ۱۴۰۱: ۱۴۶).

۱. ماکران یا ماه کران که اعراب هر محلی یا استانی را که مخزن خواربار و نعمت الهی قرار گیرد، آن را ماه استان برمی‌شمردند و به این سبب ماکران، انبار خواربار و نعمت الهی می‌باشد (افشار سیستانی، ۱۳۹۵: ۱۴۳).

۲. این واژه در کتاب سفرنامه مارکوپولو اشاره شده است و به ایالتی اشاره می‌نماید که مسلمانان در آن‌جا زندگی می‌کنند (افشار سیستانی، ۱۳۹۵: ۱۴۳).

هامون

در شمال و غرب سیستان فرورفتگی‌ها و چاله‌هایی است که ارتفاع کف آن‌ها به تفاوت بین ۴۷۱ تا ۴۷۷ متر از سطح دریا می‌باشد. این چاله‌ها با توجه به رژیم آبی در ماه‌های مختلف سال به دریاچه، باتلاق و کفه‌های خشک تبدیل می‌شود. این گودی‌ها را در زمان پرآبی هامون می‌نامند. دریاچه هامون یکی از تالاب‌های مهم دنیا و بزرگ‌ترین دریاچه آب شیرین فلات ایران محسوب می‌شود که با مساحتی حدود ۵۷۰۰ کیلومتر مربع و دامنه عمقی ۱ تا ۵ متر در ناحیه کویری و بیابانی شرق کشور در منطقه سیستان و در محدوده ۶۰ درجه و ۳۹ دقیقه تا ۶۱ درجه و ۳۵ دقیقه طول شرقی و ۳۱ درجه و ۱۵ دقیقه تا ۳۱ درجه و ۳۲ دقیقه عرض شمالی واقع گردیده است. این دریاچه از سه بخش به نام‌های پوزک در شمال شرقی، هامون صابری در شمال و هامون هیرمند در غرب و جنوب غربی سیستان تشکیل شده است. بخش‌هایی از هامون پوزک و صابری در خاک افغانستان و بقیه هامون‌ها در خاک ایران قرار دارد (پالاش و کردوانی، ۱۳۸۸: ۱۲۹ و ۱۳۰).

شهر بندر^۱

شهر بندر در اصطلاح به شهری اطلاق می‌گردد که رونق آن به‌طور مستقیم توسط فعالیت‌های بندری، اشغال به فعالیت‌های بندری و ارزش افزوده مرتبط به آن ایجاد می‌شود. به عبارتی رونق و رفاه شهر بندر به ارزش افزوده بالا و سطح اشتغال بالا به واسطه فعالیت‌های بندری متکی است. از سال ۲۰۱۱ میلادی، یک حجم وسیعی از ادبیات دانشگاهی در خصوص شهر بندرها در حال شکل‌گیری بوده و به دنبال این است که پیوند متناسب و قابل‌سنجشی را در خصوص شهر و فعالیت‌های بندری ایجاد نمایند؛ زیرا تا قبل از این شهرها تنها از اثرات منفی بندرگاه‌ها از آلودگی محیط زیستی مانند آلودگی آب و افزایش گازهای دی‌اکسید کربن، بوی بد، سروصداهای زیاد، زباله و حجم ترافیک بالا بهره‌مند شده بودند، اما در ادبیات شهر بندر شکوفایی، رفاه، تولید ناخالص داخلی، اشتغال مستقیم و غیرمستقیم، نرخ بیکاری و... حائز اهمیت است.

1. City-Port

بر این اساس، مؤلفه‌های توسعه بندر^۱، توسعه شهر بندر^۲، شبکه حمل‌ونقل^۳، تحقیق و نوآوری^۴، توسعه فضایی^۵، محیط‌زیست^۶ و ارتباطات^۷ بیان می‌گردند. بر اساس مؤلفه‌ها و شاخص‌ها یادشده از بین ۵۰ شهر بندر انتخابی، شهر بندرهای روتردام^۸، آنتورپ^۹، سنگاپور^۱

۱. شاخص‌های مؤلفه توسعه بندری شامل سیاست‌ها و برنامه‌ها، نوسازی پایانه‌ها، سیستم‌های اطلاعاتی بندری، سیاست‌های توسعه صنعتی، روابط کار در بندر و ارتقای مهارت کارکنان می‌باشد (مرک و دانگ، ۲۰۱۳: ۱۲).

۲. شاخص‌های مؤلفه توسعه شهر بندر، ایجاد خوشه‌های دریایی، جذب توابع ستادی مرتبط با بندر، سیاست‌های متنوع‌سازی اقتصاد، ایجاد هم‌افزایی بین بندر و خوشه‌های دیگر، هماهنگی بین بنادر، همکاری با شهرهای مجاور تعیین گردیده است (مرک و دانگ، ۲۰۱۳: ۱۲).

۳. شبکه حمل‌ونقل می‌تواند به شدت باعث رشد فعالیت بندری و شهری گردد و فقدان زیرساخت‌های مناسب حمل‌ونقل باعث ناکارآمدی فعالیت‌های بندری می‌گردد. شبکه حمل‌ونقل از جابه‌جایی و ترانزیت کالا، لجستیک فعالیت‌های بندری شامل جابه‌جایی کارکنان و... را شامل شده و کارایی و کارآمدی تمامی فعالیت بندر را تحت تأثیر قرار می‌دهد. در شاخص‌های اصلی مؤلفه شبکه حمل‌ونقل راه آهن و بزرگراه دیده شده و شاخص‌های مانند وضعیت ترافیک داخلی، دسترسی به مناطق داخلی و خطوط و راهروهای اختصاص یافته به حمل بار نیز وجود دارد (مرک و دانگ، ۲۰۱۳: ۱۲).

۴. سرریز تحقیق و نوآوری موجب مدرن بودن تجهیزات بندری، بهره‌وری نیروی کار و کیفیت فعالیت‌های بندری است و این مؤلفه را با شاخص‌های ثبت اختراع و تعداد مقالات می‌سنجند (مرک و دانگ، ۲۰۱۳: ۱۲).

۵. برنامه‌ریزی کاربردی اراضی بندر، طرح جامع مشترک بندر شهر، توسعه اسکله، بازآفرینی شهری اماکن قدیمی بندری و صنعتی، مدیریت یکپارچه سواحل و رودخانه‌ها (مرک و دانگ، ۲۰۱۳: ۱۲).

۶. از جمله شاخص‌های مؤلفه محیط‌زیست، میزان تولید گازی دی‌اکسید کربن، میزان آلودگی هوا، زباله‌ها، سلامت جمعیت و بهداشت آب می‌باشد (مرک و دانگ، ۲۰۱۳: ۱۲).

۷. ارتباطات و اطلاعات بندری، نمانام (برندینگ) بندر، برنامه‌های تفریحی بندر از شاخص‌های مؤلفه ارتباطات می‌باشد (مرک و دانگ، ۲۰۱۳: ۱۲).

۸. Rotterdam؛ بیش از نیمی از جمعیت این شهر بندر، خارجی هستند. این شهر بندر، بعد از شهر آمستردام، دومین شهر بزرگ کشور هلند است. این شهر بندر بر کرانه دریای شمال و انبوهی از راه آهن، جاده و راه‌های هوایی و آبی قرار گرفته و به این دلیل ملقب به «دروازه اروپا» می‌باشد. روتردام به دلیل چشم‌اندازهای کنار رودخانه‌ای نیز شهرت دارد. روتردام را پایتخت معماری و شهرسازی هلند می‌دانند که شهرسازی آن آمیزه‌ای از هنر آوان‌گارد و شهرسازی مدرن و سنتی هلند است.

۹. Antwerp؛ بندر آنتورپ از بزرگ‌ترین بندرهای جهان به شمار می‌آید. این بندر دومین بندر بزرگ اروپا و یکی از مراکز مهم ترابری و تجارت در این قاره محسوب می‌شود. این بندر بزرگ‌ترین مجموعه یکپارچه پتروشیمی اروپا را در خود جای داده است. این بندر در انتهای بالایی رودخانه اسخلده (Escaut) قرار دارد. در پای رود بیش از صد

هامبورگ^۲ و بارسلونا^۳ در سطح الف قرار گرفتند. علی‌رغم حجم ترافیک بالا در بندر نیویورک^۴، هیوستون^۵، ماریسی^۱ و ترسیتیه^۲ آن‌ها

هزار شناور تردد می‌کند. اسکله‌های آنتورپ به وسیله خطوط راه آهن، جاده، رودخانه‌ها و آبراهه‌ها به داخل کشور متصل می‌شوند.

۱. Singapore؛ بندر سنگاپور در سال ۲۰۱۵ به عنوان برترین پایتخت دریایی جهان رتبه‌بندی شده است. البته بندر سنگاپور به خاطر موقعیت جغرافیایی خود و عبور کشتی‌هایی که بین دو اقیانوس هند و آرام تردد می‌کنند، حائز اهمیت گردیده است.

۲. Hamburg؛ دومین شهر بزرگ آلمان پس از برلین و هشتمین در اتحادیه اروپاست. سومین بندر بزرگ اروپا پس از روتردام و آنتورپ است. این شهر بر کرانه رود لبه (Labe) بنا شده است. بندر هامبورگ مقر شرکت‌های رسانه‌ای، تجاری، لجستیکی و صنعتی ملی و چندملیتی است. هامبورگ همچنین با داشتن چندین دانشگاه و موسسه، قطب اصلی علوم، تحقیقات و آموزش اروپا است.

۳. Barcelona؛ بارسلونا ششمین شهر پرجمعیت اتحادیه اروپا و بزرگ‌ترین کلان‌شهر اروپا در کنار دریای مدیترانه است. بارسلونا به لحاظ اهمیت در دانش مالی، تجارت، رسانه، سرگرمی، هنر، تجارت خارجی، آموزش و گردشگری یک شهر با شهرت جهانی است. شهر بارسلون دارای یک شبکه بزرگراهی گسترده، قطار سریع‌السیر هست که اسپانیا را به فرانسه و سپس پرتغال وصل می‌کند. این شهر سالیانه در حدود پنج میلیون توریست جذب می‌کند. بارسلونا در بین شهرهای جهان در زمینه نوآوری، جایگاه سیزدهم را داراست. این شهر با ۱۷۷ میلیارد یورو، تولید ناخالص داخلی، چهارمین شهر ثروتمند اتحادیه اروپا و سی و پنجمین شهر جهان است.

۴. New York Harbor؛ بندر نیویورک یکی از بزرگ‌ترین بندرهای طبیعی در جهان است. این بندر در محل تقاطعی از رودخانه هادسون (Hudson) و رودخانه شرقی (East River) و کانال خلیج نیوآرک (Newark Bay) تشکیل شده است. این بندر شامل چندین جزیره از جمله جزیره آزادی که بنای یادبود ملی مجسمه آزادی در آن قرار دارد، می‌باشد و از گونه‌های مختلف شناور دریایی پشتیبانی می‌کند و حتی امکان ماهیگیری با قایق‌های تفریحی در آن وجود دارد. بندر نیویورک، بزرگ‌ترین بندر واردکننده نفت و سومین بندر بزرگ کانتینری ایالات متحده آمریکاست. در نزدیکی بندر نیویورک سه فرودگاه واقع شده است. فرودگاه جان اف. کندی در شرق، فرودگاه لاگواردیا در شمال و به فاصله ۱۲ مایلی از فرودگاه شرقی و فرودگاه لیبرتی در غرب و به فاصله ۲۳ مایلی از فرودگاه شمالی می‌باشند. در سال ۲۰۱۷، تولید ناخالص داخلی بندر نیویورک به تنهایی ۱,۷۳ تریلیون دلار (ده برابر بندر بارسلونا) بوده است.

۵. Houston؛ این بندر یکی از بزرگ‌ترین بندر جهان است و به منطقه شهری هیوستون ایالت تگزاس خدمات می‌دهد. این بندر مجموعه‌ای به طول ۵۰ مایل (۸۰ کیلومتر) از امکانات متنوع عمومی و خصوصی است که در خلیج مکزیک قرار دارد. این بندر چهارمین شهر بزرگ ایالات متحده است. بیش از ۵۰۰ شرکت خصوصی در این بندر فعالیت دارند. شرکت‌های بزرگ نفتی، پالایشگاه‌های بزرگی را در بندر هیوستون ساخته‌اند و به این لحاظ این بندر

فرصت‌های ظرفیت‌ساز دریایی و بندری در صورت احداث آبراه مکران-هامون؛ باغبان و داداش‌زاده | ۲۱۳

در سطوح ج و د قرار گرفتند. در نتیجه در اصطلاح شهربندر این عامل مهم است که عملکرد و فعالیت بندری به اشتغال و ارزش افزوده بالا شهر و ساکنان منجر شده و در نهایت به شکوفایی شهر بیانجامد (مرک^۳ و دانگ^۴، ۲۰۱۳).

فرصت ظرفیت‌ساز^۵

فرصت ظرفیت‌ساز به موقعیت‌ها یا شرایطی یا امکاناتی اطلاق می‌شود که امکان بهبود و تقویت توانمندی‌ها، منابع و ظرفیت‌های فردی، سازمانی یا اجتماعی را فراهم می‌کند. فرصت ظرفیت‌ساز دریایی به موقعیت‌ها، شرایط و امکاناتی اشاره دارد که می‌توانند به توسعه و تقویت ظرفیت‌های اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی مرتبط با حوزه‌های دریایی و اقیانوسی کمک کنند. این فرصت‌ها می‌توانند شامل فعالیت‌های مختلفی باشند که به بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی و بهبود استانداردهای زندگی در جوامع ساحلی

بزرگ‌ترین مجتمع پتروشیمی جهان را در اختیار دارد. ارزش اقتصادی این بندر در سال ۲۰۰۶ میلادی، حدود ۱۱۸ میلیارد دلار برآورد شده است. موقعیت بندری هیوستون باعث ایجاد صنعت راه‌آهن در این شهر از سال ۱۹۰۱ میلادی گردید و به واسطه راه‌آهن جمعیت زیادی در این شهر مستقر گردیدند. در میانه قرن بیستم به بزرگ‌ترین مرکز پزشکی تگزاس و سپس دنیا تبدیل گردید. مرکز فضایی جانسون، در این بندر مرکز کنترل مأموریت‌های ناسا می‌باشد. اقتصاد شهر هیوستون بر پایه انرژی، ساخت و تولید، هوا-فضا و حمل‌ونقل استوار است. هیوستون دارای سه فرودگاه جوج بوش هیوستون، ویلیام پی. هابی و شوگرلند است. این شهر دارای سه مجموعه بزرگراه کمربندی است.

۱. Marseille؛ بندر مarseille در جنوب فرانسه و در دریای مدیترانه واقع شده است. این بندر یکی از بنادر قدیمی تجاری اروپا در قرن‌ها پیش است. لذا از نظر تاریخی، فرهنگی و حتی ورزشی قدمت زیادی دارد. این بندر با ۱۳ شهر خواهرخواندگی دارد که ۱۱ شهر، بندری هستند. بندر مarseille دارای کیفیت زندگی ممتاز، جمعیت جوان، پویا، خلاق و با تجربه طولانی در تبادلات بین‌المللی است. چهل درصد وسعت مarseille به فضای طبیعی و ۵۷ کیلومتر از ساحل دریا، برای ورزشکاران آبی اختصاص داده شده است.

۲. Trieste؛ بندر تریسته در دریای آدریاتیک و مرز ایتالیا با اسلوانی واقع شده است. این بندر، چهارمین شهر بزرگ امپراتوری اتریش - مجارستان بود و به یکی از مراکز مهم ادبیات و موسیقی جهان بدل گردید که با فروپاشی امپراتوری اتریش - مجارستان، رونق خود را از دست داد. فعالیت بندر مarseille شامل پنج منطقه آزاد می‌باشد که سه منطقه فعالیت تجاری داشته، یک منطقه نفتی و یک منطقه صنعتی می‌باشد.

3. Olaf - Merk

4. Thai-Thanh Dang

5. capacity-building opportunity

می‌انجامند (Sider Model, 2023).

مبانی نظری ظرفیت و ظرفیت‌سازی^۱

از دهه ۱۹۸۰ به بعد استفاده از واژه ظرفیت‌سازی آغاز شد. دیوید کورتن از این که فشارها برای رسیدن به نتیجه فوری، توسط کالاها و خدمات اندازه‌گیری می‌شد، به شدت گلایه کرد و منجر شد تا توجهات به ظرفیت‌سازی نهادهای محلی برای حل مسائل محلی جلب شود. در طول دهه ۱۹۹۰ ظرفیت‌سازی به‌عنوان واژه‌ای جامع برای افزایش پایدار توانایی حل مسئله و شایستگی مردم و مؤسسات به کار می‌رفت (شرکت خدمات مدیریت ایرانیان، ۱۳۸۸: ۳).

عموماً ظرفیت را با افرادی که مشتاقانه قصد مشارکت دارند، مهارت‌ها، دانش و توانایی، رفاه و سلامت اجتماع محلی، توانایی برای شناسایی و فرصت‌های دسترسی، انگیزه و توانایی برای بروز خلاقیت، زیرساخت، مؤسسات حمایت‌گر و منابع فیزیکی، راهبری و ساختارهایی برای مشارکت، منابع اقتصادی و مالی و توانمندسازی سیاست‌ها و سیستم‌ها توأمان می‌بینند. در برخی منابع ظرفیت به‌منزله، مجموعه‌ای از قابلیت‌ها و مهارت‌ها، درک‌ها، گرایش‌های ارزش‌ها، روابط، رفتارها، انگیزه‌ها، منابع و شرایطی تعریف می‌شود که افراد، سازمان‌ها، شبکه‌ها، بخش‌ها و سیستم‌های اجتماعی فراگیرتر را برای انجام کارکردها و دستیابی به اهداف توسعه خود در طول زمان توانا می‌کند (واحدی، ۱۳۹۹: ۱). رایینز معتقد است که ظرفیت‌ها تحت تأثیر سه عامل بازدارنده فردی، اجتماعی و محیطی به عملکرد تبدیل نمی‌شوند. عامل شخصی، یعنی فرد دارای استعداد انجام کارهایی می‌باشد اما تاکنون برای بهره‌برداری از آن‌ها آموزش ندیده است. عامل اجتماعی که به سیاست‌های عمومی، هنجارهای اجتماعی، اعمال تبعیض آمیز، نقش‌های جنسیتی، سلسله‌مراتب اجتماعی، روابط قدرت اشاره نموده که باعث می‌شود، فرد یا سازمان نتواند ظرفیت‌های وجودی خود را به عملکرد تبدیل نماید. درنهایت عامل محیطی مانند شرایط آب‌وهوایی، جغرافیایی، نبود زیرساخت‌ها و... مانع

از شکوفایی ظرفیت‌ها می‌شود (Robeyns, 2003: 12, 13).

ظرفیت‌سازی، تلاش برای روشن ساختن محیط‌های عملیاتی است که بیشترین ظرفیت را برای ایجاد آثار مهم و قابل توجه دارند (شرکت خدمات مدیریت ایرانیان، ۱۳۸۸: ۳). ظرفیت، بنیه یا توانایی افراد و سازمان‌ها برای اجرای کارکردها به شیوه‌ای اثربخش، کارآمد و پایدار است و از این رو، ظرفیت‌سازی یا بنیه‌پروری فرایندی است که از طریق آن‌ها ظرفیت‌ها ساخته می‌شوند (واحدی، ۱۳۹۹: ۱). بانک جهانی، ظرفیت‌سازی را به‌عنوان یک «فرایند هماهنگ از مداخله آگاهانه به منظور ارتقای مهارت، بهبود روش‌ها و تحکیم سازمان‌ها» تعریف می‌کند. ظرفیت‌سازی اشاره به سرمایه‌گذاری روی مردم، نهادها و روش‌هایی دارد که به کشورها امکان می‌دهد به اهداف توسعه خود دست یابند (مرکز آموزش فاوا در خدمت توسعه در آسیا و اقیانوسیه^۱، ۱۳۹۴: ۱۷). در واقع ظرفیت‌سازی تحت تأثیر محیط عمومی از جمله ساختارهای قدرت و نهادهاست. در ده سال گذشته ظرفیت‌سازی به یکی از چالش‌های کلیدی توسعه تبدیل شده است (آژانس همکاری توسعه لوکزامبورگ^۲، ۲۰۱۹: ۵). ظرفیت‌سازی فراتر از آموزش‌های مرسوم شامل مواردی همچون مدیریت تعیین نگرش جامع و کل‌نگر است که زیرساخت‌های اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی را مدنظر قرار می‌دهد و به نقش انسان به‌عنوان سرمایه اجتماعی محوریت می‌دهد. هدف از ظرفیت‌سازی، آماده‌سازی مردم برای انجام تغییرات در جهت ارتقای مادی و معنوی آنان و دستیابی به نتایج ملموس مدون و منطبق با برنامه زمان‌بندی معین می‌باشد. در واقع ظرفیت‌سازی چارچوب‌های آینده را برای توسعه پایدار ترسیم می‌نماید (موحدی و همکاران، ۱۳۸۴، ۱۷ و ۱۸). ظرفیت‌سازی می‌بایست ارزش‌ها را تشخیص دهد و بر پایه مهارت‌های موجود، دانش و استعداد‌های مردمی شکل بگیرد (رفیعیان و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۳۳). ظرفیت‌سازی مانند یک موتور سه سیلندر باید بتواند منابع، فرد و بخش‌های خصوصی و دولتی را در کنار هم ببیند و با ایجاد همگرایی (هم‌افزایی) و به‌صورت یکپارچه حداکثر ظرفیت‌ها را برای دستیابی به اهداف به کار گیرد (آژانس همکاری توسعه

1. United Nation Asian & Pacific Training Center for Information & Communication Technology for Development (UN-APCICT/ESCAP)

2. Luxembourg Development Cooperation Agency

لوکزامبورگ، ۲۰۱۹: ۹). البته برای این که بتوان منابع، افراد و سازمان‌ها را همگرا نمود به طرح‌ها، استراتژی‌ها، سیاست‌ها و برنامه‌هایی با یک رهبری صحیح نیاز است (آژانس همکاری توسعه لوکزامبورگ، ۲۰۱۹: ۱۵).

جدول (۱): تعریف ظرفیت‌سازی در سازمان و جامعه

ظرفیت‌سازی	به‌عنوان یک ابزار	به‌عنوان فرایند	به‌عنوان هدف
در سازمان	سازمان را جهت انجام وظایف تقویت می‌کند.	فرایند انعکاس، راهبری، توجه به انسجام بیشتر میان اهداف، ارزش‌ها و فعالیت‌ها.	تقویت سازمان جهت انجام مقاصد و اهداف.
در جامعه	تقویت اعضای جامعه جهت انجام مواردی که از سوی آنان تعریف شده است.	پروراندن گفتگو، ارتباطات، برقراری روابط، پذیرش تنوع، مشارکت در نائل آمدن به برطرف کردن تعارض.	تقویت اعضای جامعه جهت اهداف.

منبع: (رفعیان و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۳۸)

سطوح ظرفیت‌سازی

بر اساس نظریه چتر سازمان ملل متحد، در چارچوب ظرفیت‌سازی سه سطح در اقدامات و فعالیت‌ها شامل سطح فردی، سطح بخشی (سازمان، نهاد، برنامه، قلمرو یا مکان) و سطح کلی (توانمندسازی محیط) وجود دارد و البته مدل فاستر - فیشمن به چهار سطح، شامل سطح ظرفیت اعضا، سطح ظرفیت سازمان، سطح ظرفیت ارتباطات و سطح ظرفیت برنامه‌ای (مدیریت و رهبری) معتقد است (رفعیان و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۴۱). همچنین ادمونندز و یوهانسون نیز بر سطوح ظرفیت‌سازی را بر اساس عامل جغرافیا، به سطح ملی، استانی، منطقه‌ای و اجتماعات محلی تقسیم نموده‌اند (Edmonds & Johannessen, 2003: 21).

سطح فرد جایی که مختص افراد به‌شمار می‌آید. ظرفیت در این سطح بسیاری اساسی بوده و پایه‌ای محسوب می‌شود. این سطح اشاره به خواست و توانایی فرد برای تنظیم اهداف و دستیابی به آن‌ها از راه دانش و مهارت‌های خود دارد. سطح دوم، سطح میانه که مختص سازمان‌ها و سیستم‌های کوچک است. ظرفیت سازمانی در این سطح، ظرفیت بالقوه هر شرکت در به‌کارگیری موفقیت‌آمیز مهارت‌ها و منابع سازمانی برای

دستیابی به هدف‌های سازمان و برآورده کردن انتظارات سهام‌داران است. سطح سوم، سطح کلان که مختص جامعه و یا حوزه عمومی (نهادی) است و آن را محیط حامی می‌نامند. این سطح به صورت گسترده به توانمندسازی، سرمایه اجتماعی، حفظ محیط زیست، فرهنگ، ارزش‌ها و روابط فرهنگی اشاره دارد (واحدی، ۱۳۹۹: ۴ و ۵). در واقع محیط حامی از تغییر حمایت می‌کند. تغییری که پایدار است.

رویکردهای ظرفیت‌سازی

در انگلیسی لغت رویکرد، Approach است که در لغت‌نامه آکسفورد به معنی راهبردی برای برخورد با مسائل و روشی برای انجام یا فکر کردن درباره چیزهایی مانند مسئله و یا نحوه انجام کار بیان شده است. رویکرد، راه و روش، نوع و نحوه نگاه معنی شده است؛ به عبارت دیگر، نگاه و نگرش فرد، گروه یا سازمان در اتخاذ راه و روش رسیدن به هدف یا انجام کاری و حل مسئله است که این روش‌ها دارای تنوع و تعدد هستند. به طور مثال رویکردهای دیپلماسی علم و فناوری را می‌توان به نحوه نگاه، نگرش و روش کشورهای مختلف به تحقق دیپلماسی علم و فناوری تعریف کرد (باغبان و سنایی، ۱۴۰۳: ۴۵). رایبیز آن را یک چارچوب فکری برای ارزیابی، مقایسه یا قضاوت بین دو مقوله مانند رفاه و یا بهزیستی تعریف می‌نماید (Robeyns, 2003: 8). در خصوص رویکردهای ظرفیت‌ساز نیز به نوع نگاه، نگرش و روش افراد، سازمان و کشورها به ظرفیت‌سازی اشاره دارد. در هر رویکرد، ابزارهای رسیدن به هدف متفاوت خواهد بود. برخی از انواع رویکردهای ظرفیت‌ساز به دست آمده از مرور ادبیات نظری را می‌توان به شرح زیر بیان نمود؛

- (۱). رویکرد لیبرالیستی: رویکردی توجه آن به فرد، آزادی‌های بیشتر فرد در جامعه، زندگی فرد و رفع موانع زندگی فرد می‌باشد. رویکرد لیبرالیستی است. در این رویکرد، افراد، سازمان‌ها و یا کشور به دنبال ظرفیت‌هایی می‌روند که توجه بیشتری به فرد و آزادی‌های افراد و کیفیت زندگی آن‌ها مدنظر باشد (Robeyns, 2003: 5 until 7).
- (۲). رویکرد انسان اقتصادی یا هترو دوکسی^۱: این رویکرد نگاهش به ظرفیت‌های

1. Heterodox

اقتصادی است. اگر هدف کشوری فقرزدایی یا محرومیت‌زدایی باشد، می‌تواند به رویکرد هترو دوکسی توجه نماید. البته در این رویکرد منفعت اقتصادی حائز اهمیت است (Robeyns, 2003: 3).

(۳). رویکرد فایده‌گرایی؛ جرمی بنتام نظریه‌پرداز مکتب فایده‌گرایی، مطلوبیت اقتصاد سیاسی را تولید حداکثر شادکامی معرفی کرده و بیان می‌نماید که برای دستیابی به شادکامی با تولید حداکثر ثروت و حداکثر جمعیت می‌توان به مطلوبیت (شادکامی) دست یافت (سیمونلز و مدما، ۱۳۹۳: ۳۴۱). فایده‌گرایی به دنبال افزایش ثروت و افزایش جمعیت است. اگر ثروت بالا برود، جمعیت افزایش می‌یابد. از طرفی در این رویکرد هزینه - فایده مهم است، به این جهت افراد (اعضا)، سازمان یا حتی کشور به دنبال ایجاد ظرفیت‌هایی برای کاهش هزینه‌ها و افزایش منافع می‌باشد (Robeyns, 2003: 8).

(۴). رویکرد توسعه‌ای: در صورتی که در تفکر سازمان یا کشور، پیشرفت‌های اقتصادی، سیاسی، اجتماعی جامعه در قالب سیاست‌های توسعه مدنظر باشد، رویکرد ظرفیت‌ساز، به دنبال ظرفیت‌های اقتصادی، سیاسی، اجتماعی به صورت هم‌زمان خواهد بود. در رویکرد توسعه‌ای تغذیه خوب، آموزش با کیفیت اهمیت دارد، تقویت دوستی‌های بین افراد مهم خواهد بود زیرا ایجاد آرامش در اجتماع حائز اهمیت است؛ بنابراین رویکرد توسعه‌ای به دنبال ظرفیت‌های اجتماع برای توسعه در زمینه‌های اقتصادی، سیاسی و اجتماعی می‌رود (Robeyns, 2003: 5 until 7).

(۵). رویکرد پایدار: شواهد زیادی وجود دارد که جوامع فقیرتر و محروم‌تر به طور نامتناسبی با آسیب‌های زیست‌محیطی مواجه هستند (Noya & Etc, 2009, 13). در صورتی که در توسعه، به حفظ محیط‌زیست نیز توجه شود، رویکرد را می‌توان رویکرد سبز یا رویکرد پایدار نامید که در این صورت نگاه سازمان و کشور به ظرفیت‌های اقتصادی، سیاسی، اجتماعی با توجه به حفظ و مراقبت از محیط‌زیست خواهد بود. در واقع رویکرد ظرفیت‌سازی پایدار، فرایند و وسیله‌ای است که در طی آن دولت‌ها و نهادهای محلی و اجتماعات محلی، مهارت‌ها و دانش‌های خود در زمینه مدیریت منابع محیطی و

طبیعی به نحوی پایدار در طی فعالیت‌های روزانه خود ارتقا دهند (آقاعلیخانی و برک‌پور، ۱۳۹۱: ۸۳). البته باید در نظر داشت که توسعه پایدار و بلندمدت اقتصادی هرگز نمی‌تواند از طریق کار یک بازیگر واحد، خواه بخش دولتی یا خصوصی، یا یک سازمان اقتصادی اجتماعی شکل بگیرد و برای توسعه پایدار همکاری و مشارکت بسیار مهم است (Noya & Etc, 2009, 12).

(۶). رویکرد پدرگرایانه^۱: رایینز نگاه مداخله‌گرایانه دولت را که در هر امری به دنبال خیر اجتماعی است، تعریف می‌نماید اما این رویکرد در تضاد با دیدگاه لیبرالیستی بوده و بسیاری از اندیشمندان معتقدند دولت‌ها بیش‌ازحد در زندگی افراد دخالت می‌کنند (Robeyns, 2003: 50, 51). به این جهت رویکرد ظرفیت‌ساز پدرگرایانه، به رویکردی اشاره می‌نماید که فرد یا نهادی که مسئولیت یک جامعه را بر عهده دارد بر اساس خیر عمومی آن جامعه، به شناسایی ظرفیت‌های فردی یا اجتماعی جامعه توجه می‌نماید (Noya & Etc, 2009, 9).

(۷). رویکرد نظام‌مند^۲: این رویکرد بر مبنای مقایسه زمان‌بندی دربرگیرنده، ظرفیت‌های رهبری، قلمرو اجتماعی (محیطی)، فعالیت‌های فردی، تغییرات سازمانی و نهادی است تا رفاه افراد، سازمان‌ها و اجتماع را پایه‌ریزی نماید (رفیعیان و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۳۳).

(۸). رویکرد مهارت‌افزایی: در رویکرد مهارت‌افزایی، به دنبال ایجاد ظرفیت‌هایی برای توانمندسازی، توسعه مهارت‌ها و دانش‌ها، افزایش پیوندهای اجتماعی، ارتباطات بین افراد، گروه‌ها، افزایش مشارکت و درگیر شدن ذی‌نفعان می‌باشد. البته به این رویکرد، رویکرد پایین به بالای سازمانی نیز گفته می‌شود (رفیعیان و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۴۰). به عبارتی در رویکرد مهارت‌افزایی، با ارتقای مهارت افراد به‌عنوان اعضا یک سازمان یا جامعه، توسعه و ارتقای سازمان و جامعه نیز رخ خواهد داد.

(۹). رویکرد مشارکت^۳: امروزه اهمیت مشارکت جامعه (ذی‌نفعان) در برنامه‌های زیرساختی و توسعه‌ای موردپذیرش عمومی قرار گرفته است و دلیل اصلی آن ایجاد

1. Paternalistic
2. Systematic
3. Participation

پایداری در سرمایه‌گذاری‌هاست؛ زیرا با درگیر نمودن جامعه از همان ابتدا، موفقیت فعالیت‌ها تضمین شده است. مشارکت کاربران می‌تواند در فرایندهای تصمیم‌گیری، سرمایه‌گذاری^۱، ساخت‌وسازها، بهره‌برداری و نگهداری رقم بخورد؛ اما عامل کلیدی برای جذب مشارکت، این است که می‌بایست در برنامه‌ها اولویت‌ها و نیازهای کاربران آینده به خوبی دیده شده باشد (Edmonds & Johannessen, 2003: 13 until 17).

(۱۰). رویکرد بسیج منابع^۲: در این رویکرد سعی بر آن است که تمامی امکانات مالی و فنی به منظور تسهیل در ایجاد یا حفظ یک ظرفیت فعال شوند (Edmonds & Johannessen, 2003: 13).

ابعاد ظرفیت‌سازی

در خصوص ابعاد ظرفیت‌سازی، موارد مختلفی بیان شده است که برخی از نمونه‌های آن به شرح زیر بیان می‌گردد.

(۱). ظرفیت‌سازی علمی؛ هرگونه اقدامی که منجر به ارتقای ظرفیت‌های فردی موسسه‌ای و سازمانی در راستای مشارکت مؤثر و فعالانه پیشبرد علوم و فناوری‌ها در توسعه پایدار شود، ظرفیت‌سازی علمی نامیده می‌شود (واحدی، ۱۳۹۹: ۶).

(۲). ظرفیت‌سازی فناورانه؛ فراهم ساختن قابلیت‌ها یا زیرساخت‌های لازم برای توسعه فناوری در بلندمدت را گویند (واحدی، ۱۳۹۹: ۷).

(۳). ظرفیت‌سازی نهادی؛ ظرفیت‌سازی به توانایی نهاد در اجرای وظایف آن مربوط می‌شود. ظرفیت‌سازی نهادی از دیدگاه بروکرسی شامل تقسیم‌کار، قوانین و سیاست‌ها، حقوق مالکیت، سلسله‌مراتب سازمانی و جایگاه شغلی اشاره دارد. در نتیجه ظرفیت‌سازی نهادی، نوعی بازمهندسی با رویکردی نوین بر پایه نظام ارزشی حاکم بر جامعه است که نقش آفرینی تمام ذی‌نفعان در فرایند تصمیم‌گیری راهبردی را تأمین می‌کند (واحدی،

۱. برای مشارکت کاربران در سرمایه‌گذاری، می‌بایست نگرانی آن‌ها در خصوص حفظ دارایی‌ها (سرمایه‌هایشان) به خوبی درک گردیده و پیش‌بینی‌ها و تضمین‌های لازم دیده شود (Edmonds & Johannessen, 2003: 13).

۱۳۹۹: ۷ و ۸).

(۴). ظرفیت‌سازی سیاست‌گذاری؛ ظرفیت‌سازی به مفهوم توانایی دولت در توسعه یا ایجاد «گزینه‌های خط‌مشی با کیفیت» با استفاده از ترکیب و بهره‌برداری از منابع نهادی و سازمانی به‌منظور دستیابی به اهداف می‌دهد (محمدی فاتح و همکاران، ۱۳۹۸: ۷). ظرفیت‌سازی سیاست‌گذاری فراهم ساختن قابلیت‌های سیاست‌گذاری و خط‌مشی‌نویسی با کیفیت به‌منظور دستیابی به اهداف است.

(۵). ظرفیت‌سازی اجتماعات محلی؛ مجموع دارایی‌های مالی، کالبدی و اجتماعی تلقی کرده و معتقد است این ظرفیت‌سازی به توانایی جمعی ساکنان برای واکنش نشان دادن به فشارهای اجتماعی، اقتصادی، محیطی و ایجاد و تقویت فرصت‌ها و دیدن سرمایه‌های محلی در کنار نیازهای محلی اطلاق می‌گردد (رفعیان و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۳۸).

(۶). ظرفیت‌سازی جامعه^۱: ظرفیت‌سازی جامعه سه حوزه سیاست اجتماعی، توسعه اقتصادی و محیط‌زیست را توأمان انجام می‌دهد. ظرفیت‌سازی جامعه با تمرکز بر توانمندسازی همه اعضای جامعه، از جمله فقیرترین و محروم‌ترین افراد، برای توسعه مهارت‌ها و شایستگی‌ها به‌منظور کنترل بیشتر بر زندگی خود، به توسعه فراگیر کمک می‌کند. جوامع نه تنها می‌توانند منسجم‌تر باشند، بلکه می‌توانند برای رویارویی با چالش‌های اقتصادی و اجتماعی انعطاف‌پذیرتر و بهتر باشند. ظرفیت‌سازی جامعه بر مداخلات و فعالیت‌های بالا به پایین یا تحمیلی تمرکز نمی‌کند. بلکه بر اهمیت ظرفیت‌سازی جامعه به‌عنوان ابزاری برای شناسایی اهداف از پایین به بالا تأکید می‌کند (Noya & Etc, 2009, 9).

(۷). ظرفیت‌سازی دریایی و بندری؛ توانایی‌هایی که می‌توانند به توسعه و تقویت ظرفیت‌های اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی مرتبط با حوزه‌های دریایی و اقیانوسی کمک کرده و شرایط را برای بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی و بهبود استانداردهای زندگی در جوامع ساحلی فراهم نماید.

(۸). ظرفیت‌سازی تمرکززدایی^۱ و خصوصی‌سازی؛ دولت‌ها با کاهش اختیارات و قدرت خود، فضا را برای ارائه خدمات بیشتر و بهتر توسط بخش خصوصی و استفاده هر چه بیشتر از منابع و مهارت‌های محلی فراهم می‌نمایند. ادموندز و یوهانسن معتقدند که یک رابطه نظام‌مندی بین تمرکززدایی، توسعه اقتصادی و کاهش فقر وجود دارد (Edmonds & Johannessen, 2003, 7, 8).

جمع‌بندی مبانی نظری

جدول (۲): جمع‌بندی مبانی نظری

ابعاد ظرفیت‌سازی	رویکردهای ظرفیت‌سازی	سطوح ظرفیت‌سازی
۱. ظرفیت‌سازی علمی	۱. لیبرالیستی	۱. نظریه چتر؛ (فردی، بخشی و کلی)
۲. ظرفیت‌سازی فناورانه	۲. انسان اقتصادی	۲. مدل فاستر - فیشرمن؛ (اعضا، سازمان، ارتباطات، رهبری)
۳. ظرفیت‌سازی نهادی	۳. فایده‌گرایی	۳. مدل ادموندز و یوهانسون (ملی، استانی، منطقه‌ای و محلی)
۴. ظرفیت‌سازی سیاست‌گذاری	۴. توسعه‌ای	
۵. ظرفیت‌سازی اجتماعات محلی	۵. پایدار	
۶. ظرفیت‌سازی جامعه	۶. پدرگرایانه	
۷. ظرفیت‌سازی دریایی و بندری	۷. نظام‌مند	
۸. ظرفیت‌سازی تمرکززدایی و خصوصی‌سازی	۸. مهارت‌افزایی	
	۹. مشارکت	
	۱۰. بسیج منابع	

پیشینه پژوهش

۱. در سال ۱۳۹۵، کتاب با عنوان «بررسی اثرات طرح ایرانرود در بهبود موقعیت راهبردی ایران» توسط انتشارات تحول منتشر گردید. در این اثر به پیش‌بینی اثرات استراتژیک ایرانرود به مؤلفه‌های قدرت ملی می‌پردازد. وی سعی دارد تردیدهای مسئولین جمهوری اسلامی ایران را مرتفع نموده و اراده سیاسی حاکم بر اجرای این طرح استوار نماید (عابدی، ۱۳۹۵).

۲. در سال ۱۳۹۵، در دومین کنگره ملی راهکارهای دستیابی به توسعه پایدار در بخش‌های علوم و فناوری، مقاله‌ای با عنوان «بررسی اثرات طرح ایرانرود در ایجاد آبادانی در محروم‌ترین نقاط خاوری و توسعه پایدار» با اشاره به اهداف اصلی توسعه پایدار و مدنظر قرار دادن مؤلفه‌های قدرت ملی، با روش تحقیق توصیفی - تحلیلی به بهبود مؤلفه‌های قدرت ملی مطابق با اهداف اصلی توسعه پایدار در صورت اجرای طرح ایرانرود پرداخته است (عابدی و حقیقت‌منفرد، ۱۳۹۵).

۳. در سال ۱۴۰۰، مجله پیام دریا، در مقاله‌ای با عنوان «جهش توسعه ملی با تکیه بر استعداد های سواحل مکران؛ پیشنهادی برای توسعه یافتگی آسیای میانه» به ایده آبراه مکران - هامون پرداخته است. برای اولین بار ایده آبراهی برای اتصال دریاچه هامون به دریای جنوب را با عنوان تراکتوستومی آسیای مرکزی مطرح نمود و از فواید این طرح افزایش وزن ژئوپلیتیکی ایران، وارد شدن حجم زیادی آب به درون مناطق خشک ایران، تولید آب شیرین برای مصارف شرب و کشاورزی، توسعه صنایع مختلف، رونق فعالیت‌های اقتصادی، افزایش درآمد و امکانات رفاهی در منطقه سیستان و بلوچستان، جلوگیری از روند مهاجرت و در ادامه مهاجرت‌پذیر شدن منطقه، افزایش اشتغال باعث کاهش فعالیت‌های ممنوعه از جمله قاچاق در منطقه و حتی تروریسم شده و باعث افزایش امنیت داخلی گردیده، تغییرات اقلیمی مثبت و افزایش سطح سواد و مهارت نیروی انسانی در منطقه مطرح گردید (باغبان، ۱۴۰۰).

۴. در سال ۱۴۰۱، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی نیز در گزارشی به بررسی کارشناسی جنبه‌های مختلف کلیات طرح اتصال آب‌های شمال و جنوب ایران پرداخته است. این گزارش طرح ایرانرود را از جنبه اصلی حمل و نقل، اقتصادی - اجتماعی، زیست محیطی و منابع آب بررسی نموده است و با نگاهی سطحی و بدون ارائه توضیحات کامل و تنها در ۱۴ صفحه، انجام طرح یادشده را با تردید مطرح می‌نماید (مظاهری، ۱۴۰۱).

۵. در ۲۴ اردیبهشت ۱۴۰۱، مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری در هفتاد و چهارمین

نشست علمی - تخصصی خود، به امکان‌سنجی اتصال دریایی جنوب و شمال ایران از طریق کانال آبی پرداختند. در این نشست دکتر هاشمی ارائه‌ای را با عنوان «ایران، آب بنیان‌های سست تصمیم‌گیری» و مهندس سالاری ارائه‌ای با عنوان «آبراه مکارن؛ ظرفیت‌ها و چالش‌ها» داشتند (هاشمی، ۱۴۰۱) و (سالاری، ۱۴۰۱).

۶. در سال ۲۰۲۳ میلادی، مجله علوم زمین و حفاظت از محیط‌زیست^۱ در مقاله‌ای با عنوان «استراتژی جدید آبراه‌ها و کانال‌های دریایی در قاره آسیا و پیامدهای آن بر نقشه جهانی» به بررسی سه آبراه و کانال دریایی پیشنهادی در قاره آسیا که اولی بین دریای خزر و دریای سیاه، دومی بین دریای خزر و خلیج فارس و سومی بین خلیج فارس و دریای مدیترانه است، پرداخته است. از نظر محقق این مسیر که از منطقه کوهستانی زیادی عبور خواهد کرد با صرف مواد منفجره زیاد، شکاف دادن کوه‌ها، ساختن سدهای زیاد، صرف هزینه زیادی را به کشور ایران تحمیل نموده و به دلیل منطقه کوهستانی خطرانی مانند سیل، سیلاب، تروریست، ریزش کوه و غیره آن را تبدیل به خطرناک‌ترین کانال آبی جهان می‌نماید و به نظر نویسنده بیشترین سود آن برای روسیه خواهد بود (نبیل^۲، ۲۰۲۳).

۷. در سال ۱۴۰۲، نشریه مهندسی دریا در مقاله‌ای با عنوان «پیشینه طرح ایرانرود و تأثیر آن بر توسعه دریامحور ایران» به پیشینه طرح ایرانرود (اتصال دریای خزر به دریای جنوب) پرداخته است. ایده ایرانرود هومان فرزاد آبراهی از دریای مکران به دشت جازموریان، دشت لوت و سپس دشت کویر و از آنجا به دریای خزر می‌باشد. وی برای طرح ایرانرود ۱۵ حُسن را برشمرده است که از مهم‌ترین آن‌ها ایجاد بنادر متعدد در استان‌های کویری، گسترش صنایع حمل‌ونقل دریایی، کشتی‌سازی، ماهیگیری و گردشگری، تغییر اقلیم منطقه از گرم‌و‌خشک به معتدل و مرطوب، گسترش صنایع فولاد، کاشی، سرامیک در طول کانال، امکان احداث مراکز آب‌شیرین‌کن، احیای زمین‌های حاصلخیز اطراف کانال، جلوگیری از بیابان‌زایی، کنترل شن‌های روان واقع در دشت کویر و لوت و جلوگیری از روند مهاجرت شهرهای حاشیه کویر به شهرهای بزرگ و خوش آب‌وهوا می‌باشد. مسعود

1 . Journal of Geoscience and Environment Protection

2 . Nabil

قمی نیز طرحی را به نخست‌وزیر وقت، میرحسین موسوی ارائه داد. محمود شاه‌بداعی سومین شخصی بود که طرح ایجاد سه دریاچه در دشت جازموریان، لوت و کویر را مطرح نمود و با استفاده از نقشه‌های ناسا اثبات نمود که این سه دریاچه محصور می‌باشند. پیمان عابدی نیز در کتاب «بررسی اثرات طرح ایرانرود در بهبود موقعیت راهبردی ایران» پروژه ایرانرود را با نام آبراه تمدن خلیج‌فارس مطرح نمود. وی در طرح خود امکان ادامه آبراه تمدن خلیج‌فارس به کشورهای همسایه شرقی را مطرح نموده است. در این مقاله به نقل از مجله «تیو ایسترن اتلوک» بیان شده است که ایران با احداث ایرانرود می‌تواند حدود دو میلیون شغل ایجاد کند. همچنین معتقد است که این آبراه می‌تواند شارژ منابع آب زیرزمینی را نیز فراهم کند (حسینی آسیابدره و دیگران، ۱۴۰۲).

۸ در سال ۱۴۰۳، در سومین همایش ملی اقتصاد دفاع، مقاله‌ای با عنوان «ده فرصت پیش‌روی تحول اقتصادی مکران در صورت احداث آبراه مکران - هامون»، احداث آبراه مکران - هامون را از منظر ادبیات تحول اقتصادی نگریستند. محققان معتقد بودند که در صورت احداث آبراه مکران - هامون ده فرصت خلق تصویر بزرگ و رؤیایی، خلق شهربندره‌های جدید، تغییرات اقلیمی مثبت محیط‌زیستی در منطقه، جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، توسعه صنایع مختلف از جمله صنعت حمل‌ونقل دریایی و ترکیبی، صنعت شیلات، صنعت کشتی‌سازی و صنایع وابسته به آن، صنعت گردشگری، صنایع عمرانی کانال، سد بالابر، راه، ساختمان، پل و...، توسعه کمی و کیفی جمعیت، جامعه‌سازی، افزایش هم‌گرایی و درک جهانی، خلق سلسله‌مراتب ارزش (ارزش‌آفرینی) و ایجاد نظریه تمدنی برای تحول اقتصادی مکران و حتی ایران فراهم خواهد شد (باغبان، پوردستان، ۱۴۰۳).

در بررسی پیشینه‌ها مشخص گردید، اول این که تمامی ایده‌های ارائه‌شده (به‌جز ایده محقق) صرفاً به اتصال دریای جنوب به دریای خزر پرداخته‌اند. دوماً در ایده‌های یادشده مبانی نظری از منظر توسعه یا ژئوپلیتیک و مؤلفه‌های قدرت ملی پرداخته است و تحقیق در خصوص فرصت‌های ظرفیت‌ساز دریایی و بندری به چشم نخورد؛ بنابراین تحقیق حاضر

ازلحاظ موضوعی دارای نوآوری است.

روش‌شناسی

روش پژوهش اکتشافی است و همان‌طور که از نام آن مشخص است به دنبال اکتشاف اتفاقاتی است که پس از احداث آبراه مکران - هامون صورت می‌پذیرد. روش اکتشافی زمانی مفید است که درباره یک پدیده شناخت کافی وجود ندارد. روش جمع‌آوری اطلاعات در این تحقیق اسنادی و کتابخانه‌ای است. تجزیه و تحلیل داده‌ها نیز به صورت توصیفی انجام خواهد پذیرفت.

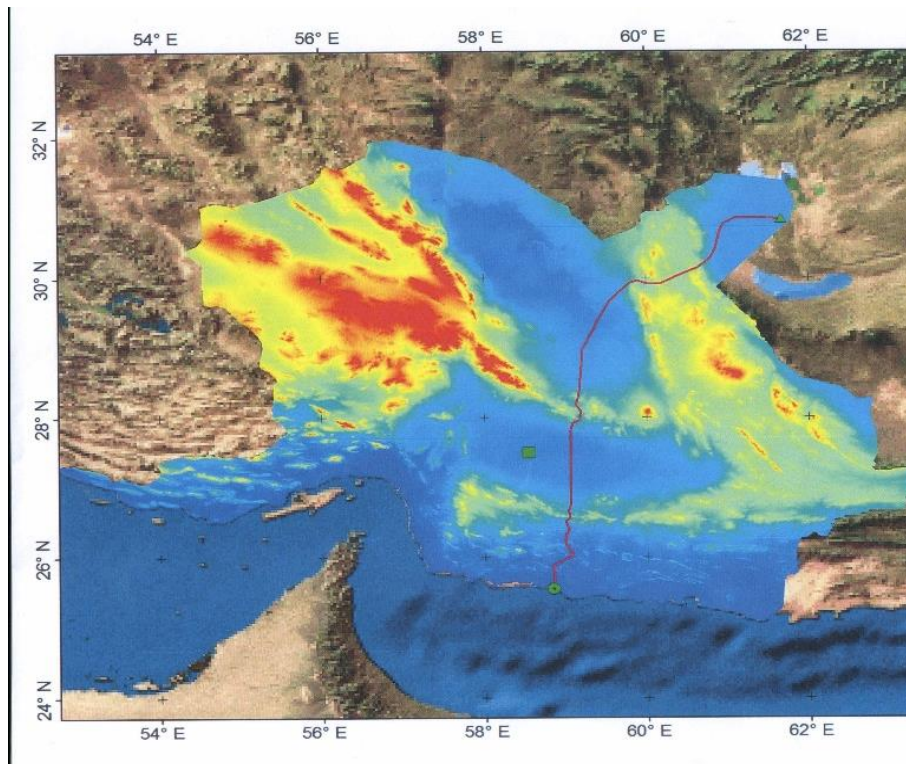
ایده آبراه مکران - هامون و ظرفیت‌های متصور دریایی و بندری در صورت احداث آن

سابقه استفاده از آبراه‌های ساخته دست بشر، به حدود دو هزار سال قبل از میلاد برمی‌گردد و می‌توان ادعا کرد که تمدن بشری تا حدودی مدیون این آبراه‌ها بوده است. این آبراه‌ها عمدتاً برای تسهیل حمل و نقل ایجاد می‌شدند، ولی کاربردهای دیگری نیز مانند آبیاری زمین‌های کشاورزی، تأمین آب آشامیدنی شهرها و... داشتند (نامی، ۱۳۸۹، ۲۳). تا امروز در ۲۳ کشور جهان حدود یک‌صد آبراه با اهداف مختلف از جمله کشتیرانی، گردشگری، حفظ محیط‌زیست و... ساخته شده است (باغبان، ۱۴۰۰: ۷۳).

ایده آبراه مکران - هامون نخستین بار در ماهنامه پیام دریا در شماره ۲۶۲ (شهریور و مهر ۱۴۰۰) مطرح گردید که بر اساس آن شهر بندری جدید با نام مکران، در فواصل بین بندر جاسک و بندر چابهار (نزدیک سواحل کرتی و بیاهی) تأسیس شود، از آنجا آبراه به سمت دشت جازموریان و سپس به سمت مرز ایران و افغانستان حرکت کرده و در این بین بندر گردشگری جازموریان و بندر ترانزیتی هامون تأسیس شود. اگر علاوه بر صنعت دریانوردی به توسعه سایر صنایع در بندر مکران، فعال گردد، به نظر می‌رسد این بندر مانند بندر دویی توانایی حدود سه میلیون نفر جمعیت، بندر جازموریان حدود پانصد هزار تا یک میلیون نفر و بندر هامون توانایی جذب حدود یک میلیون نفر جمعیت را داشته باشد. شکل

(۱) مسیر پیشنهادی آبراه مکران - هامون بر اساس تحلیل GIS می‌باشد^۱.

شکل (۱): مسیر آبراه پیشنهادی بر اساس تحلیل GIS



احداث آبراه مکران - هامون امکان ساخت سه شهر بندر جدید را فراهم می‌نماید. در شهر بندرهای جدید می‌توان به فناوری‌های نوین، سبز، انرژی‌های تجدیدپذیر و... اندیشید. شهر بندرهای جدید مبتنی بر ایفای نقشی منطقه‌ای و حتی جهانی در اقتصاد جهان می‌توانند ساخته شوند. ۱۲۰ استفاده انسان از موهبت دریا در قالب مثال و نمونه‌های علمی وجود دارد (الصفی، ۱۳۹۳، ۲۰ تا ۴۲) که بر اساس این نمونه‌ها و آمارهای سازمان آنکتاد می‌توان برای شهر بندرهای جدید نقش‌های پیشنهادی را برابر جدول (۳) و با ساخت شهر بندرهای جدید و آبراه مکران - هامون، ظرفیت‌های اقتصادی، اجتماعی و سیاسی جدیدی را در

۱. تحلیل یادشده توسط دکتر وحید احمدی انجام شده است.

منطقه فراهم نمود که این ظرفیت‌های متصور را می‌توان به شرح جدول (۴) بیان نمود.

جدول (۳): نقش‌های پیشنهادی برای شهربندرهای جدید

شهربندر مکران	شهربندر جازموریان	شهربندر هامون
بندر هاب منطقه برای آسیای مرکزی و هاب کشتی‌سازی	شهربندری توریستی، تفریحی و آموزشی منطقه و حتی جهان	بندر ترانزیتی مشترک بین ایران و افغانستان

جدول (۴): ظرفیت‌های متصور برای ایده آبراه مکران - هامون

شهر بندر	فعالیت‌های اقتصادی امکان‌پذیر
آبراه مکران - هامون	۱. ایجاد ظرفیت برای مشارکت همگانی (ملی و بین‌المللی) از طریق خلق تصویر بزرگ ^۱
	۲. ایجاد ظرفیت ساخت شهربندرهای جدید و مدرن مبتنی بر اصول نوشهرگرایی ^۲ و اصول توسعه پایدار
	۳. ایجاد ظرفیت برای بهبود روابط خارجی از طریق سرمایه‌گذاری‌های خارجی مستقیم، خواهرخواندگی شهربندرهای جدید و...
	۴. ایجاد ظرفیت ساخت شهربندرهای جدید با بهره‌گیری از سرمایه‌گذاری خارجی مستقیم ^۳
	۵. ایجاد ظرفیت برای بازمهندسی آزمایش سرزمینی ^۱

۱. جان کوتر (John Cotter) استاد دانشگاه هاروارد در حوزه رهبری گفته است: گاهی اوقات مدیران ارشد اجرایی برای تبیین و تشریح راهبردشان برای تیم خود با مشکلات زیادی روبه‌رو هستند، چه رسد به این که تیم (سازمان) او بخواهد از راهبرد وی حمایت کنند. در نتیجه وی استفاده از انبوه اسناد و مدارک و پرده‌نگار برای توجیه افکار و نظرات را رد کرده و به جای این کار روشی را تأیید می‌کند که با عنوان فرصت عالی معروف است. اگر راهبرد به شما می‌گوید برای تحقق هدف یا رویای خود به چه چیزی نیاز دارد، هدف و رؤیا به شما نشان می‌دهد که چه خواهید کرد. فرصت عالی یعنی داشتن تصویری روشن، دقیق و قانع‌کننده از فرصتی که سازمان (یا کشور) را به‌طور اساسی و زیربنایی به پیش می‌برد (جرار، ۱۳۹۹: ۹۶).

۲. نوشهرگرایی جنبشی است برای سرمایه‌گذاری دوباره در طراحی، جامعه و مکان، ارزش‌ها و اصول کار آن‌ها. در حال حاضر انجمن نوشهرگرایی یک سازمان غیردولتی بین‌المللی است که در حال ساخت جوامع پرجنب‌جوش است که در آن شهروندان بتوانند انتخاب‌های متنوعی برای زندگی، کار، تفریح و سفر داشته باشند. به اعتقاد این سازمان، طراحی بهتر شهرها و محلات برای سلامتی، اقتصاد و محیط ما حیاتی است و دنبال ساخت مکان‌هایی هستند که شهروندان بدان عشق بورزند. طرفداران نوشهرگرایی عقیده دارند شهرها، شهرک‌ها، محلات و فضاهای عمومی که برای شهروندان طراحی شده باشند، به ایجاد جامعه‌ای با مکان‌های سالم برای شهروندان و رشد کسب‌وکار موفق منجر می‌شود. (اسلامی و کلانتری، ۱۳۹۷: ۲۳ تا ۲۵).

3. Foreign Direct Investment

شهربندر	فعالیت‌های اقتصادی امکان‌پذیر
	۶. ایجاد ظرفیت جدید برای اسکان جمعیت (شهروندان و مهاجران) در شهربندرها جدید
	۷. ایجاد ظرفیت برای بهبود فضای کسب و کار ^۲
	۸. ایجاد ظرفیت برای خلق نظام ارزشی جدید ^۳ در شهربندر مکران
	۹. ایجاد ظرفیت برای جامعه‌سازی ^۱

۱. ژان پل لاکاز می‌گوید: «منظور از آمایش سرزمین، رسیدن به مطلوب‌ترین توزیع ممکن جمعیت، توسط بهترین شکل توزیع فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی در پهنه سرزمین است» نگرش آمایشی به ما کمک می‌کند تا بتوانیم از وسعت و پهنای سرزمین در راستای توسعه بلندمدت بهره‌برداری کنیم. می‌توان این را به گونه دیگری نیز تعبیر کرد و گفت آمایش سرزمینی یعنی «دیدگاه راهبردی حاکمیت بر پهنه سرزمین» (شهری و محمد، ۱۴۰۲: ۴).

۲. منظور از فضای کسب و کار، فراهم کردن شرایط مطلوب برای فعالیت فعالان اقتصادی، با حداقل هزینه ممکن و در کمترین زمان با بهره‌گیری از فناوری‌های نوین و کاهش فرایندها در فضای رقابتی است. بدون بهبود فضای کسب و کار، هرگونه برنامه‌ریزی عبث و هرگونه حرکت، منتهی به ناکامی است. با بهبود فضای کسب و کار، شرایط لازم برای فعالیت عنصر کارآفرین کشور فراهم می‌شود. از دلایل عمده بالا بودن نرخ بیکاری نامناسب بودن فضای کسب و کار است (شانی، ۱۳۹۶: ۴).

۳. باور به ارزش‌ها در هر جامعه‌ای باعث می‌شود که افراد آن جامعه برای رسیدن به آن ارزش‌ها تلاش کنند. اگر ارزش‌ها درست چیده نشود، باعث ایجاد فساد و خودخواهی می‌شود. علی‌رغم نظرات افلاطونی مبنی بر این که ثروت و اخلاق دو کفه ترازو هستند و اگر ثروت بالا برود، اخلاق پایین می‌آید، امروزه بسیاری از متفکران معتقدند ارزش دارای سلسله مراتب است؛ زیرا انسان متمایل به تعالی و رشد خویش است و در نتیجه پس از دستیابی به ارزشی در جامعه به دنبال دستیابی به ارزشی بالاتر خواهد رفت. در نتیجه اگر قرار باشد برای جامعه سلسله مراتبی از ارزش‌ها را تعریف نماییم، ابتدا نیاز است فرد به دنبال تحصیل دانش و مهارت رفته تا بتواند با دانش و مهارت خویش، کسب درآمد داشته تا به ثروت برسد. ثروت به شخص قدرت و توانایی مانند قدرت خرید می‌دهد. از ثروت و قدرت به احترام در جامعه رسیده و در نهایت فرد به عزت نفس می‌رسد. در این حالت فرد از زندگی خود راضی بوده و به ارزش رضایت می‌رسد. خلق رضایت در جامعه باعث خلق تعهد و وفاداری به گروه گردیده و در نهایت مسئولیت‌پذیری افراد را در جامعه بالا می‌برد. حال اگر در شهربندرها جدید صنایع مختلف ایجاد شده و این صنایع برای تأمین نیروی انسانی خود، آموزش‌های تخصصی و مهارتی را ایجاد نمایند، در نتیجه نیروی انسانی با تحصیل دانش و مهارت و در نتیجه اشتغال در صنایع به احصای درآمد رسیده و از آن طریق می‌توان به سلسله مراتب ارزش که در نهایت آن مسئولیت‌پذیری و تعهد افراد و شهروندان در جامعه است، دست یافت. در نتیجه احداث آبراه مکران - هامون فرصت ایجاد شهربندرها جدید، توسعه صنایع و دستیابی به سلسله مراتبی ارزش‌ها خواهیم رسید (باغبان و پوردستان، ۱۴۰۳: ۲۲ و ۲۳).

شهر بندر	فعالیت‌های اقتصادی امکان‌پذیر
	<p>۱۰. ایجاد ظرفیت برای خلق دروازه آسیای مرکزی با تراکستومی آسیای مرکزی از طریق احداث بندر هاب منطقه برای تخلیه و بارگیری کالاهای مورد نیاز آسیای مرکزی به خصوص افغانستان و ترکمنستان در شهر بندر مکران و ترانشیپ آن‌ها به سمت شهر بندر هامون</p> <p>۱۱. ایجاد ظرفیت برای توسعه صنایع عمرانی ساختمان‌سازی، راه‌سازی، پل‌سازی، کانال‌سازی، سدسازی و...</p> <p>۱۲. ایجاد ظرفیت برای شیرین‌سازی آب دریا با تأسیس آب‌شیرین‌کن‌ها (اتمی یا اسمزی) جهت تأمین آب شرب و حتی آب کشاورزی در شهر بندرهای جدید و سرتاسر آبراه.</p> <p>۱۳. ایجاد ظرفیت برای خلق حمل‌ونقل ترکیبی (دریایی، آبراهی، ریلی، جاده‌ای و حتی هوایی).</p> <p>۱۴. ایجاد ظرفیت برای توسعه صنایع دریانوردی، اداره بندر، پایلوت و...</p> <p>۱۵. ایجاد ظرفیت برای توسعه فعالیت‌های تحقیقات علمی و فناوری حوزه دریا و اقیانوس</p> <p>۱۶. افزایش ظرفیت بازرگانی و تبادلات تجاری ایران در منطقه به خصوص با کشورهای آسیای مرکزی</p>
شهر بندر مکران	<p>۱۷. ایجاد ظرفیت هاب صنایع کشتی‌سازی^۲ و صنایع دریایی وابسته مانند صنایع فولاد دریایی، صنایع تحرک شناورها، صنایع سامانه‌های ناوبری، مخابراتی و ارتباطی، رنگ‌های دریایی و... به دلیل شرایط ویژه جغرافیایی سواحل کرتی</p> <p>۱۸. ایجاد ظرفیت برای ساخت نیروگاه‌های جدید اتمی برای تولید برق هسته‌ای که علاوه بر رفع نیازهای داخلی (صنایع و خانگی)، امکان انجام صادرات انرژی برق به کشورهای پاکستان و افغانستان را فراهم می‌آورد.</p> <p>۱۹. ایجاد ظرفیت برای انتقال صنایع سنگین به خصوص نفت و گاز، پتروشیمی از داخل مرکز ایران به سمت شهر بندر مکران (ایجاد مجتمع پتروشیمی)</p> <p>۲۰. ایجاد ظرفیت برای پشتیبانی دریایی از شناورها از شهر بندر مکران</p> <p>۲۱. ایجاد ظرفیت برای احداث اسکله نظامی و تقویت قدرت نظامی دریایی</p> <p>۲۲. ایجاد ظرفیت برای پایانه‌های نفتی و گازی در بندر مکران</p>
شهر بندر	<p>۲۳. ایجاد ظرفیت برای فعالیت‌های توریستی و گردشگری ایران با امکان تأسیس هتل‌های</p>

۱. جامعه‌سازی به معنای تقویت جامعه است. آن‌چه مردم را درگیر می‌کند، آن‌ها را به حرکت درمی‌آورد، آن‌ها را برای کار مشتاق می‌نماید، ابتکارات جدید را متولد می‌سازد، افراد یکدیگر را پیدا کرده و تقویت می‌کنند، ترکیب‌های هوشمند ایجاد می‌نمایند و به این ترتیب حرکت به سمت رشد و توسعه را تسهیل می‌نمایند. جامعه‌سازی به دنبال حکمرانی جدید از طریق شبکه‌سازی و تسهیل‌کننده است. (صندوق توسعه منطقه‌ای اروپا، بی تا، ۴ تا ۶).

۲. لازم به ذکر است که در تمامی طول سواحل مکران، صنایع کشتی‌سازی وجود ندارد. این وضعیت یک مزیت مکانی ویژه‌ای برای احداث صنایع کشتی‌سازی در سواحل کرتی و بیاهی می‌دهد.

فعالیت‌های اقتصادی امکان‌پذیر	شهر بندر
<p>دریایی، تأسیس اسکله‌های تفریحی و... ۲۴. ایجاد ظرفیت برای دریاچه جازموریان جهت تولید، پرورش و صید ماهی و سایر آبزیان مانند صدف، جلبک ۲۵. ایجاد ظرفیت برای دریاچه جازموریان جهت زیست و پرورش پرندگان آبی و دریایی ۲۶. ایجاد ظرفیت برای خلق بهترین مراکز آموزشی دریایی ایران در منطقه با امکانات خاص از جمله انواع شناورها و حتی کشتی بادبانی ۲۷. ایجاد ظرفیت برای انواع تفریحات دریایی ۲۸. ایجاد ظرفیت ساخت برای دهکده‌های دریایی و توسعه جنگل‌های دریایی در جازموریان ۲۹. ایجاد ظرفیت‌های فرهنگی مانند کشتی‌های کتابخانه دریایی، موزه دریایی و شهرک سینمایی دریایی ۳۰. ایجاد ظرفیت برای صنایع غذایی دریایی ۳۱. ایجاد ظرفیت برای انواع ورزش‌های آبی ۳۲. ایجاد ظرفیت صنایع کشتی‌سازی جهت نگهداری و تعمیر از کشتی‌های حاضر در دریاچه جازموریان</p>	<p>جازموریان</p>
<p>۳۳. ایجاد ظرفیت بندر ترانزیتی مشترک ایران و افغانستان با قابلیت توسعه حمل‌ونقل ترکیبی ۳۴. ایجاد ظرفیت بهبود روابط تجاری بین‌المللی به جهت تجارت کالا با کشورهای افغانستان، ترکمنستان ۳۵. ایجاد ظرفیت تغییر اقلیم و بهبود آب‌وهوای منطقه هامون ۳۶. ایجاد ظرفیت برای احیای دریاچه هامون ۳۷. ایجاد ظرفیت برای کاهش وابستگی به حقایقه هیرمند و دستیابی به موقعیت برتر در مذاکرات دوجانبه ایران و افغانستان ۳۸. ایجاد ظرفیت برای اسکان مهاجران و جامعه‌سازی ۳۹. ایجاد ظرفیت برای ساخت دهکده‌های دریایی و توسعه جنگل‌های دریایی در منطقه هامون و هیرمند</p>	<p>شهر بندر هامون</p>

تجزیه و تحلیل داده‌ها

همان‌طور که اشاره گردید، در صورت احداث آبراه مکران - هامون، ظرفیت‌های دریایی و بندری ایجاد می‌شود و حال بر اساس ادبیات نظری ظرفیت‌سازی، در ادامه سطوح ظرفیت‌سازی، رویکردهای ظرفیت‌سازی و ابعاد ظرفیت‌سازی را بر اساس تجزیه و تحلیل

توصیفی، توصیف می‌نماییم؛

سطوح ظرفیت‌سازی

بر اساس ادبیات سطوح ظرفیت‌سازی در صورت احداث آبراه مکران - هامون سطوح ظرفیت‌سازی به شرح جدول (۵) توصیف می‌گردد؛

جدول (۵): سطح ظرفیت‌ساز بندری و دریایی در صورت احداث آبراه مکران - هامون

توصیف	سطح تحلیل	مبنای تحلیل
با توجه به این که پیش‌بینی ایجاد ظرفیت برای توسعه صنایع عمرانی، حمل‌ونقل ترکیبی، کشتی‌سازی، بازرگانی، انرژی، شیرین‌سازی آب دریا، غذاهای دریایی، تفریحات دریایی، ورزش‌های آبی و...، توسعه این صنایع بدون حضور کارکنان ماهر و دانشی امکان‌پذیر نیست، در نتیجه در صورت اراده برای احداث آبراه مکران - هامون، توسعه کمی و کیفی جمعیت در منطقه مکران اتفاق خواهد افتاد. در نتیجه ظرفیت‌سازی در سطح فردی رقم خواهد خورد.	فرد	
با توجه به این که احداث آبراه مکران - هامون و شهربندهای جدید نیازمند حضور سرمایه‌گذار خارجی در منطقه است، در نتیجه فضای رقابتی ایجاد شده و در این فضای رقابتی ظرفیت‌سازی سازمانی برای ارتقا و توسعه تمامی سازمان‌های دولتی و خصوصی داخلی فراهم خواهد شد.	سازمانی	نظریه چتر سازمان ملل متحد
با توجه به این که احداث آبراه مکران - هامون و شهربندهای جدید مبتنی بر اصول توسعه پایدار و نوشهرگرایی پیش‌بینی گردید، در نتیجه ظرفیت‌های ایجاد درک و تفکر مشترک، بازمهندسی آمایش سرزمینی، نظریه تمدنی، جامعه‌سازی را فراهم نموده که در سطح کلان وجود دارد.	کلان	
با ظرفیت‌های حضور شرکت‌های خصوصی و دولتی در فضای رقابتی در محل احداث آبراه مکران - هامون، این شرکت‌ها برای حفظ مزیت رقابتی خود، به کارکنان ماهر و دانشی نیازمند هستند، در نتیجه ظرفیت‌سازی در سطح اعضا صورت خواهد پذیرفت.	اعضا	نظریه فاستر
همان‌طور که اشاره گردید، شرکت‌ها برای حفظ موقعیت خود در فضای رقابتی، نیازمند توسعه و افزایش ظرفیت‌های خود هستند.	سازمان	- فیشمن
با توجه به این که احداث آبراه مکران - هامون و شهرهای جدید، نیازمند مشارکت همگانی ملی و بین‌المللی است، در نتیجه نیازمند افزایش ظرفیت ارتباطات در همه	ارتباطات	

توصیف	سطح تحلیل	مبنای تحلیل
سطوح شهروند با شهروند، شهروند با مهاجران، شهروند با کارفرما، شهروند با حاکمان و... خواهد بود. همچنین در مسیر احداث آبراه مکران - هامون شاهد ظرفیت‌سازی برای راه‌های ارتباطی جاده‌ای، ریلی، دریایی، هوایی و حتی اینترنت خواهیم بود.		
انجام کارهای بزرگ و کلان پروژه، بیش از هر چیز به مدیریت و رهبری در سطح کلان نیازمند است. در نتیجه اراده انجام این ایده، موجب ظرفیت‌سازی برای مدیریت و رهبری خواهد بود.	مدیریت و رهبری	
با توجه به ایجاد ظرفیت‌های باز مهندسی آمایش سرزمینی، جامعه‌سازی، نظریه تمدنی و... ظرفیت‌سازی در سطح ملی صورت می‌پذیرد.	ملی	
با توجه به توسعه صنایع مختلف انرژی، حمل و نقل، عمران، شیرین‌سازی آب دریا، حضور صنایع مختلف، بهبود فضای کسب و کار و... شاهد ظرفیت‌سازی مناسبی برای استان‌های سیستان و بلوچستان، هرمزگان، کرمان و حتی خراسان جنوبی از منظر فعالیت‌های اقتصادی خواهیم بود. از طرفی ایجاد آبراه مکران - هامون باعث بهبود شرایط اقلیمی در منطقه شده، دریاچه‌های جازموریان و هامون را احیا می‌نماید، مشکل ریزگردها در منطقه حل خواهد شد. سطح شن‌زارها (دشت لوت) با آب دریا پوشانده شده و در مناطق مستعد، امکان احداث جنگل‌هایی مشابه جنگل حرا فراهم می‌شود. دمای منطقه متعادل‌تر شده، شرایط برای اسکان جمعیت فراهم خواهد شد.	استانی	نظریه ادموندز - یوهانسون
شهر بندرها، یک منطقه شهری را ایجاد می‌نمایند، مادرشهر، محله‌ها، خیابان‌ها، بخش‌های اقتصادی، فضاهای سبز و در نتیجه با توجه به ایجاد ظرفیت برای احداث شهر بندرهای جدید مانند مکران، جازموریان، هامون، شاهد ظرفیت‌سازی در سطح منطقه‌ای خواهیم بود.	منطقه‌ای	
ساخت محله‌های جدید فرصت برای جامعه‌سازی را فراهم خواهد کرد، شهرک‌ها مناسب برای اسکان کارکنان شرکت‌ها، شهرک‌های مناسب برای اسکان مهاجران که در این شهرک‌ها فضاهای سبز، آموزشی، بهداشتی و... به‌درستی مبتنی بر اصول نوشهرگرایی، توسعه پایدار و... دیده شده باشد. در نتیجه ظرفیت جامعه‌سازی، تقویت محله‌ها صورت خواهد پذیرفت.	محله‌ای	

در نتیجه باید بیان نمود، در صورت اراده برای احداث آبراه مکران - هامون، ظرفیت‌سازی در تمامی سطوح رقم خواهد خورد.

رویکردهای ظرفیت‌سازی؛

بر اساس ادبیات رویکردهای ظرفیت‌سازی، نوع نگرش و نگاه ظرفیت‌سازی در صورت احداث آبراه مکران - هامون می‌تواند متنوع و مختلف باشد، اما با توجه به ادبیات نظری و ظرفیت‌های بیان‌شده در خصوص رویکردهای ظرفیت‌سازی می‌توان آن‌ها را به شرح جدول (۶) توصیف نمود؛

جدول (۶)، توصیف رویکردهای ظرفیت‌ساز در صورت احداث آبراه مکران - هامون

نوع رویکرد	توصیف
رویکرد لیبرالیستی	با توجه به این که توسعه در هر سطحی نیازمند آن است که فرد به‌صورت آزادانه نسبت به افزایش مهارت‌ها و دانش خود اقدام نماید و با توسعه فردی، موجبات توسعه‌سازمانی و کلان جامعه را فراهم آورد، لذا رویکرد ظرفیت‌سازی لیبرالیستی در صورت اراده برای احداث آبراه مکران - هامون می‌بایست مدنظر باشد.
رویکرد هترودوکسی	قاعدتاً توسعه منطقه مکران و استان‌های سیستان و بلوچستان، هرمزگان، کرمان و خراسان جنوبی که از محروم‌ترین و فقیرترین نواحی کشور هستند، می‌بایست مبتنی بر رویکرد ظرفیت‌سازی انسان اقتصادی یا هترودوکسی باشد. لذا در صورت اراده برای احداث آبراه مکران - هامون، این رویکرد نیز می‌بایست مدنظر قرار گیرد.
رویکرد فایده‌گرایی	این رویکرد، یکی از رویکردهای اصلی به جذب سرمایه چه داخلی و چه خارجی است؛ زیرا سرمایه‌گذار صرفاً برای کسب منافع و سود حاضر به سرمایه‌گذاری می‌گردد. در نتیجه می‌بایست پیش‌بینی تضمین‌های لازم به سرمایه‌گذاران داده شود. علاوه بر این می‌بایست مزیت مکانی و رقابتی این منطقه برای سرمایه‌گذار در نظر گرفته شود؛ یعنی هزینه‌ها برای سرمایه‌گذاری خصوصاً از لحاظ زمین و... می‌بایست در نازل‌ترین حد باشد که برای سرمایه‌گذاری جذاب باشد. با حضور سرمایه‌گذاران، فعالیت‌های اقتصادی رونق می‌گیرد، فعالیت‌های اقتصادی نیاز به جذب نیروی انسانی دارد، در نتیجه افزایش ثروت، افزایش جمعیت صورت می‌پذیرد، با افزایش جمعیت، بهره‌وری شرکت‌ها بیشتر شده و ثروت آن‌ها افزایش می‌یابد. در نتیجه مهاجرت از استان کاسته، صفر و در نهایت معکوس خواهد شد؛ یعنی استان سیستان و بلوچستان منطقه‌ای برای جذب نیروی کار خواهد شد.
رویکرد توسعه‌ای	همان‌طور که اشاره گردید ظرفیت‌های توسعه در ابعاد اقتصادی، سیاسی و اجتماعی وجود دارد، اما با توجه به این که رویکرد پایدار، به حفظ محیط‌زیست نیز تأکید دارد، به نظر می‌رسد به‌جای نگاه به رویکرد ظرفیت‌ساز توسعه‌ای، به رویکرد ظرفیت‌ساز پایدار توجه نماییم.
رویکرد پایدار	با عنایت به ظرفیت‌های توسعه‌ای در ابعاد اقتصادی، سیاسی و اجتماعی و با توجه به بکر بودن

نوع رویکرد	توصیف
	منطقه، با عنایت به اصول توسعه پایدار و مبانی نوشهرگرایی، می‌توان رویکرد ظرفیت‌سازی در صورت احداث آبراه مکران - هامون را مبتنی بر رویکرد ظرفیت‌ساز پایدار قرار داد.
رویکرد پدر گرایانه	با عنایت به این که رویکرد پدر گرایانه، فرصت خلاقیت‌های فردی و سازمانی را می‌گیرد، به نظر می‌رسد با صرف‌نظر کردن از این نگاه به رویکردهای نظام‌مند و لیبرالیستی توجه نمود.
رویکرد نظام‌مند	در رویکرد ظرفیت‌ساز نظام‌مند، ظرفیت‌های رهبری، محیطی، فردی، سازمانی توأم‌ان دیده شده است. لذا به نظر می‌رسد در صورت اراده برای احداث آبراه مکران - هامون با استفاده از مبانی خلق تصویر بزرگ، دولت صرفاً به خلق تصویر رؤیایی یا بزرگ اقدام نموده و قطعات پازل (تصاویر کوچک) را بر اساس رویکرد فایده‌گرایی به بخش‌های خصوصی داخلی و خارجی با حفظ فضای رقابتی واگذار نماید.
رویکرد مهارت‌افزایی	بدیهی است در تمامی مقاطع احداث و اجرایی شدن آبراه مکران - هامون، رویکرد مهارت‌افزایی و نگاه از پایین به بالا، یعنی توسعه علمی و مهارتی افراد حائز اهمیت بوده و این افراد هستند که سازمان‌ها و نهادها را به شکوفایی خواهند رساند.
رویکرد مشارکت	برای تضمین موفقیت در کلان پروژه‌ها، مشارکت همگانی همه ذینفعان، از مردم محلی، شرکت‌های خصوصی داخلی و خارجی و دولت می‌بایست رقم بخورد. برای این مشارکت نیاز است که همگرایی لازم بین منافع همه ذینفعان صورت پذیرد.
رویکرد بسیج منابع	قاعدتاً انجام کلان پروژه‌ای به این بزرگی، نیازمند بسیج همه منابع است. این منابع شامل منابع علمی، فناوری، مادی و... است. در غیر این صورت موفقیت پروژه محل تردید بوده و یا زمان اجرای آن زیاد خواهد شد. برای بسیج منابع نیاز است به تمامی منابع داخلی از جمله نخبگان علمی داخلی و حتی آنانی که از کشور مهاجرت کرده‌اند و تمامی شرکت‌های خارجی سرمایه‌گذار با ایجاد فضای رقابتی و دوستانه توجه ویژه نمود تا بتوان از تمامی ظرفیت‌های موجود برای احداث آبراه مکران - هامون بهره برد.

ابعاد ظرفیت‌سازی؛

بر اساس ادبیات ابعاد ظرفیت‌سازی، می‌توان ابعاد ظرفیت‌ساز در صورت احداث آبراه مکران - هامون را به شرح جدول (۷) توصیف نمود؛

جدول (۷): توصیف ابعاد ظرفیت‌ساز در صورت احداث آبراه مکران - هامون

ابعاد ظرفیت‌سازی	توصیف
ظرفیت‌سازی علمی	قاعدتاً انجام احداث آبراه مکران - هامون، با اختلاف ارتفاع، شرایط اقلیمی متفاوت، مسائل

توصیف	ابعاد ظرفیت‌سازی
پیچیده موجود و حتی آینده‌نگری در خصوص مسائل آینده و... نیازمند انجام مطالعات و تحقیقات گسترده است که این مهم باعث ایجاد ظرفیت‌سازی مناسب علمی برای کشور و حتی جهان خواهد بود.	
بدون تردید برای احداث آبراه مکران - هامون و شهر بندرهای جدید، توسعه ظرفیت‌های فناوریانه در کشور رقم خواهد خورد.	ظرفیت‌سازی فناوریانه
تصور ایجاد یک تصویر رؤیایی، با این حجم، قاعدتاً باعث افزایش ظرفیت‌های نهادی کشور، تصمیم‌گیر، تصمیم‌ساز که تاکنون صرفاً پروژه‌های معمولی و کوچک را مدیریت و رهبری نموده‌اند، خواهد شد.	ظرفیت‌سازی نهادی
ایجاد ظرفیت‌هایی از جمله ظرفیت جامعه‌سازی، نظریه تمدنی و... نیز باعث افزایش ظرفیت‌های سیاست‌گذاری خواهد شد.	ظرفیت‌سازی سیاست‌گذاری
بی‌شک فرصت خلق شهر بندرهای جدید مبتنی بر اصول توسعه پایدار و مبانی نوشهرگرایی و نظریات جامعه‌سازی، باعث افزایش ظرفیت‌های محله‌ای نیز خواهد شد.	ظرفیت‌سازی اجتماعات محلی
یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌های موجود، ظرفیت جامعه‌سازی است که در آن روابط بین شهروندان با شهروندان، شهروندان با حاکمان و... توسعه اقتصادی، فقرزدایی و محرومیت‌زدایی در احداث آبراه مکران - هامون و خلق شهر بندرهای جدید دیده شده است. به این جهت بعد ظرفیت‌سازی جامعه نیز در صورت احداث آبراه مکران - هامون دیده می‌شود.	ظرفیت‌سازی جامعه
همان‌طور که اشاره گردید، علاوه بر آن که کشور ایران می‌تواند از ظرفیت‌های جدید دریایی و بندری سواحل مکران استفاده نماید، با احداث آبراه مکران - هامون، ظرفیت‌های دریایی و بندری جدیدی را به دشت جازموریان، هامون (حتی لوت) اضافه خواهد نمود.	ظرفیت‌سازی دریایی و بندری
یکی از ظرفیت‌هایی که در صورت احداث آبراه مکران - هامون و ایجاد شهر بندرهای جدید رقم خواهد خورد، این است که اولاً شهروندان بومی برای حضور در منطقه علاقه‌مند شده و وفاداری آن‌ها برای حضور بیشتر خواهد شد. از طرفی امکان ایجاد مهاجرت معکوس به منطقه مکران به شدت افزایش خواهد یافت و در صورت اجرای مطلوب این ایده، جمعیتی حدود پنج میلیون نفر را به سمت منطقه آورده و تمرکز صنایع و جمعیت از مناطق مرکزی کم خواهد شد. همچنین با توجه به ایجاد فرصت سرمایه‌گذاری خارجی، فرصت خصوصی‌سازی و کاهش صنایع دولتی رقم خواهد خورد.	ظرفیت‌سازی تمرکززدایی و خصوصی‌سازی

نتیجه‌گیری

در انتها باید بیان نمود در صورت اراده برای احداث آبراه مکران - هامون، فرصت‌های ظرفیت‌ساز دریایی و بندری عدیده‌ای ایجاد شده که از جمله فرصت ایجاد شهر بندرهای جدید در سواحل مکران، دشت جازموریان، دشت هامون و حتی دشت لوت متصور است. علاوه بر آن فرصت‌های ظرفیت‌ساز بندری و دریایی برای توسعه صنایع کشتی‌سازی و صنایع وابسته به آن، صنایع عمرانی وابسته به آبراه دریایی، صنایع دریانوردی، صنایع بازرگانی، تحقیقات علمی و فناوریانه فراهم خواهد شد. برابر آنچه در جدول (۴) بر شمرده شد، حدود ظرفیت جدید اقتصادی، سیاسی، اجتماعی مبتنی بر اصول توسعه پایدار فراهم خواهد شد و همان‌طور که این ظرفیت‌ها بر اساس ادبیات نظری ظرفیت‌نظری مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند، این ظرفیت‌ها در تمامی سطوح ظرفیت‌سازی لازم را انجام می‌دهند. به عبارتی ظرفیت‌سازی از منظر نظریه چتر سازمان، در هر سه سطح فردی، سازمانی و کلان، از منظر نظریه فاستر و فیشرمن، در هر چهار سطح اعضا، سازمان، ارتباطات و رهبری، از منظر نظریه ادموندز و یوهانسون در هر چهار سطح ملی، استانی، منطقه‌ای و محله‌ای ایجاد می‌شود.

همچنین بر اساس ادبیات رویکردهای ظرفیت‌ساز، در صورت اراده برای احداث آبراه مکران - هامون، نیاز است که به رویکردهای لیبرالیستی، انسان اقتصادی (یا هتروکسی)، فایده‌گرایی، پایدار، نظام‌مند، مشارکت و بسیج منابع به صورت هم‌زمان توجه نموده و از رویکرد پدرگرایانه پرهیز نمود.

علاوه بر این بر اساس نتایج به دست آمده مشخص گردید که احداث آبراه مکران - هامون، می‌تواند تمامی ابعاد ظرفیت‌سازی علمی، فناوریانه، نهادی، سیاست‌گذاری، اجتماعات محلی، جامعه، دریایی و بندری و تمرکززدایی و خصوصی‌سازی را به کار گیرد.

در نتیجه باید بیان نمود، کلان‌پروژه‌ای مانند احداث آبراه مکران - هامون با در نظر گرفتن استفاده از تمامی ظرفیت‌های بیان شده در جدول (۴)، مانند خلق شهر بندرهای جدید و ایجاد هاب‌های کشتی‌سازی می‌تواند در خلق راه‌های جدید برای توسعه و پیشرفت کشور در همه ابعاد اقتصادی، علمی، اجتماعی، سیاسی و حتی نظامی مفید باشد.

منابع

۱. آباد، بهروز، صلاحی، برومند، رئیس پور، کوهزاد، مرادی، مسعود، (۱۴۰۱)، برآورد تلفیقی دمای شب‌هنگام سطح زمین در حوضه آبریز جازموریان با استفاده از داده‌های سنجیده MODIS ماهواره‌ای Terra/Aqua، فصلنامه فیزیک زمین و فضا، دوره ۴۸، شماره ۱، بهار ۱۴۰۱، (۹۳-۱۱۱).
۲. آقاعلیخانی، زینب، برک پور، ناصر، (۱۳۹۱)، مقایسه ظرفیت‌های اجتماعی و نهادی توسعه پایدار در شهرهای کرج و قزوین، فصلنامه مطالعات شهری، دوره ۱، شماره ۴، شماره پیاپی ۴، آبان ۱۳۹۱، (۸۱-۹۴).
۳. ارمغان، نگار، فلاح حقیقی، نگین، (۱۳۹۷)، تحلیلی بر شاخص‌های فضای کسب و کار در ایران، رهیافت، شماره ۷۱، پاییز ۱۳۹۷، (۸۲-۶۹).
۴. اسلامی، صدیف، کلانتری، محسن، (۱۳۹۷)، نوشهرگرایی و حس مکان، زنجان، آذر کلک، چاپ نخست، ۱۳۹۷، انتشارات الکترونیک فیدیبو.
۵. افشار سیستانی، ایرج، (۱۳۹۶)، کرانه‌های مکران، دروازه‌های ورود به اقیانوس هند، تهران، دفتر پژوهش‌های نظری و مطالعات راهبردی، چاپ اول.
۶. الیاس پور، حامد، (۱۳۹۱)، «پیشینه تاریخی سواحل دریایی مکران»، اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، ۲۸ لغایت ۳۰ بهمن ۱۳۹۱، کد مقاله: ۲۰۰۲، <https://www.sid.ir/paper/845519/fa>.
۷. باغبان، مهدی، (۱۴۰۰)، جهش توسعه ملی با تکیه بر استعدادهای سواحل مکران - پیشنهادی برای توسعه یافتگی آسیای میانه، پیام دریا، ماهنامه شماره ۲۶۲، شهریور و مهر ۱۴۰۰، سال سی‌ام. (۷۶-۷۲).
۸. باغبان، مهدی، سنایی، اردشیر، (۱۴۰۳)، تبیین رویکردهای دیپلماسی علم و فناوری جمهوری اسلامی ایران، فصلنامه سیاست‌نامه علم و فناوری، دوره ۱۴، شماره ۲، تابستان ۱۴۰۳، (۵۸-۴۴) <https://dor.isc.ac/dor/20.1001.1.24767220.1403.14.2.3.4>.
۹. باغبان، مهدی، پوردستان، احمدرضا، (۱۴۰۳)، ده فرصت پیش‌روی تحول اقتصادی مکران در صورت احداث آبراه مکران - هامون، سومین همایش ملی اقتصاد دفاع، تهران، دانشگاه عالی دفاع ملی، ۳۰ آبان ۱۴۰۳.

فرصت‌های ظرفیت‌ساز دریایی و بندری در صورت احداث آبراه مکران-هامون؛ باغبان و داداش‌زاده | ۲۳۹

۱۰. پالاش، عباس، کردوانی، پرویز، (۱۳۸۸)، مقایسه نقش دریاچه هامون هنگام پرآبی و خشکی در اوضاع اقتصادی و اجتماعی سیستان، نشریه جغرافیا، دوره ۳، شماره ۸ و ۹، (۱۴۴) -

۱۲۳)، <https://www.sid.ir/paper/208001/fa>

۱۱. حسنی آسیابدره، یاسمین، تقی‌زاده فیروزجایی، طاهره، عجمی، مهدی، مونسان، محمد، (۱۴۰۲)، پیشینه طرح ایرانرود و تأثیر آن بر توسعه دریامحور ایران، نشریه مهندسی دریا، سال ۱۹، شماره ۴۱، زمستان ۱۴۰۲، (۱۱۸ - ۱۰۵).

۱۲. جرار، یاسر، (۱۳۹۹)، مدیریت و رهبری به سبک شیخ محمد، درس‌های رهبری حاکم دویی، تهران، بهار سبز، چاپ سوم.

۱۳. رفیعیان، مجتی، خدائی، زهرا، داداش‌پور، هاشم، (۱۳۹۲)، ظرفیت‌سازی اجتماعات محلی به مثابه رویکردی در توانمندسازی نهادهای اجتماعی، فصلنامه جامعه‌شناسی نهادهای اجتماعی، ۱ (۲)، (۱۶۰ - ۱۳۳).

۱۴. سالاری، (۱۴۰۱)، آبراه مکران؛ ظرفیت‌ها و چالش‌ها، مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری، هفتاد و چهارمین نشست علمی-تخصصی با عنوان «امکان‌سنجی اتصال دریایی جنوب و

شمال ایران از طریق کانال آبی»، <https://www.mporg.ir/>

۱۵. سیمونلز، وارن جی، مدیما، استیون جی، (۱۳۹۳)، تاریخ اندیشه اقتصادی، از ارسطو تا جان استوارت میل، تخران، نشر مرکز، چاپ دوم.

۱۶. شانی، مرتضی، (۱۳۹۶)، فضای کسب و کار در ایران، تهران، شرکت چاپ و نشر بازرگانی. چاپ نخست.

۱۷. شرکت خدمات مدیریت ایرانیان، طاهرخانی، حبیب‌اله و همکاران، (۱۳۸۸)، ظرفیت‌سازی شهرداری‌ها، تهران، معاونت آموزش پژوهش‌سکده مدیریت شهری و روستایی، سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور، چاپ نخست، زمستان ۱۳۸۸.

۱۸. شهری، ابوذر، محمد، سعید، (۱۴۰۲)، آمایش سرزمین، تهران، هورین. چاپ دوم.

۱۹. عابدی، پیمان، (۱۳۹۵)، بررسی اثرات طرح ایرانرود در بهبود موقعیت راهبردی ایران، تهران، تحول، چاپ نخست.

۲۰. عابدی، پیمان، حقیقت‌منفرد، جلال، (۱۳۹۵)، بررسی اثرات طرح ایرانرود در ایجاد آبادانی در محروم‌ترین نقاط خاوری و توسعه پایدار ایران، دومین کنگره ملی راهکارهای دستیابی به

- توسعه پایدار در بخش‌های توسعه علم و فناوری، تهران. <https://civilica.com/doc/606604>
۲۱. غفرانی، علی و شجاع قلعه دختر، راضیه، (۱۳۹۱)، جغرافیای تاریخی سرزمین مکران، اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، ۲۸ لغایت ۳۰ بهمن ۱۳۹۱، <https://old.roshd.ir/padafand/makran/1027.pdf>
۲۲. محمدی فاتح، اصغر، پورصادق، ناصر، محمدی، داریوش، (۱۳۹۸)، تعیین‌کننده‌های ظرفیت سیاست‌گذاری در بخش دولتی ایران: یک مطالعه ترکیبی، فصلنامه علمی مطالعات مدیریت راهبردی دفاع ملی، سال سوم، شماره ۱۲، زمستان ۱۳۹۸، (۵۰-۷).
۲۳. مرکز آموزش فاوا در خدمت توسعه در آسیا و اقیانوسیه، (۱۳۹۴)، ظرفیت‌سازی انسانی فناوری اطلاعات و ارتباطات در خدمت توسعه، تهران، انتشارات آتی‌نگر، سازمان فناوری اطلاعات. چاپ نخست.
۲۴. مظاهری، مهدی، (۱۴۰۱)، بررسی کارشناسی جنبه‌های مختلف کلیات طرح اتصال آب‌های شمال و جنوب ایران، تهران، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.
۲۵. نامی، محمدحسن، (۱۳۸۹)، تنگه‌ها و نقاط استراتژیک جهان، تهران، نشر سپهر، چاپ اول.
۲۶. نامی، محمدحسن، (۱۴۰۱)، بررسی و پیش‌بینی تغییرات اقلیمی حوضه آبریز جازموریان، فصلنامه اطلاعات جغرافیایی، دوره ۳۱، شماره ۱۲۴، زمستان ۱۴۰۱، (۱۴۷-۱۳۷).
۲۷. واحدی، مرجان، (۱۳۹۹)، ظرفیت‌سازی، دانشنامه آموزش‌های علمی-کاربردی، انتشار آنلاین از ۲۶ اسفند ۱۳۹۹، https://tetpedia.ihcs.ac.ir/article_6185.html
۲۸. هاشمی، حسین، (۱۴۰۱)، آب، بنیان‌های سست تصمیم‌گیری، مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری، هفتاد و چهارمین نشست علمی-تخصصی با عنوان «امکان‌سنجی اتصال دریایی جنوب و شمال ایران از طریق کانال آبی»، <https://www.mporg.ir/>

References

29. Edmonds, Geogg, Johannessen, Bjorn, (2003), *Building Local Government Capacity for Rural Infrastructure Works, Bangkok, International Labour Organisation, First Published.*
30. European regional Development Fund, (undated), Community Building Strategy – West – Overijssel, Interreg North Sea Region Catch, <https://northsearegion.eu/media/23164/community-building-strategy.pdf>

31. Luxembourg Development Cooperation Agency, (2019), Special Dossier Capacity Building, Annual Report, <https://luxdev.lu/>
32. Nabil, Walid, (2023), *The New “waterways and Sea Canal” Strategy in the “Continent of Asia” and Its Implications on the Global Map*, Journal of Geoscience and Environment Protection, 2023, 11, 15 – 29, <https://www.scrip.org/journal/gep>, ISSN online: 2327-4344.
33. Merk, Olaf, Dang, Thai-Thanh, (2013), *The Effectiveness of Port-City Policies: A Comparative Approach*, France, The Public Governance and Territorial Development Directorate, <https://www.oecd.org/>
34. Noya, Antonella, Clarence, Emma, Craig, Gary, (2009), *Community Capacity Building, Creating a Better Future Together*, OECD; Organisation for Economic Co-Operation and Development.
35. Perrons, Diane, (2017), Social Theory, Economic Geography, Space and Place: Reflections on the Work of Ray Hudson, *European Urban and Regional Studies*, ISSN: 0969-7764, DOI: 10.1177/0969776416689221.
36. Robeyns, Ingrid, (2003), *The Capability Approach: An Interdisciplinary Introduction*, University of Amsterdam, Department of Political Science & Amsterdam School of Social Sciences Research, https://commonweb.unifr.ch/artsdean/pub/gestens/f/as/files/4760/24995_105422.pdf
37. Sider Model. (2023). *Definition of capacity-building opportunity*.

استناد به این مقاله: باغبان، مهدی، داداش‌زاده، جواد. (۱۴۰۳). فرصت‌های ظرفیت‌ساز دریایی و بندری در صورت احداث آبراه مکران-هامون، فصلنامه خدمات دریایی و بندری، ۱ (۴)، ۲۰۳-۲۴۱.



Marine and Port Servicesch Journalis licensed under a Creative Commons Attribution-Noncommercial 4.0 International License.