



ORIGINAL RESEARCH PAPER

Future research of the political challenges of sea-oriented development of the Persian Gulf in the horizon of 1414

Afshin Motaghi Dastanai^{1*}, Asiye Sepahvand², Khalil kolivand³¹Professor of Political Geography, Faculty of Geographical Sciences, Kharazmi University, Tehran, Iran²Ph.D. Student of Political Geography, Faculty of Geographical Sciences, Kharazmi University, Tehran, Iran³PhD student of futures studies, Imam Khomeini International University .Qazvin, Iran.

ARTICLE INFO

Article History:

Received: 2024/08/8

Revised: 2024/11/4

Accepted: 2024/11/4

Keywords:

Political challenges,
sea-oriented development,
Persian Gulf water area,
future studies

*Corresponding author:

✉ A.mottaghi@khu.ac.irDoi: [10.52547/joc.15.58.3](https://doi.org/10.52547/joc.15.58.3)ORID: [0000-0002-4406-3236](https://orcid.org/0000-0002-4406-3236)

ABSTRACT

Background and Theoretical Foundations: Sea-based development is a field of study that includes sea-related economic activities that are often related to other economic sectors such as tourism, maritime transport, energy, fishing and fisheries, trade, etc. Iran also has a special position in terms of geography and geopolitical position in this field, having maritime borders in the north and south of the country, especially in the Persian Gulf region. However, the sea-oriented development in Iran and the Persian Gulf faces challenges, therefore, the current research with a future research approach seeks to analyze the political challenges of sea-oriented development in this water area.

Methodology: The type of research is applied and (qualitative-quantitative) in nature. The statistical population includes 30 experts and experts in the field of security, military, maritime, political issues and researchers of political geography and political science, which was done by non-probability and purposeful sampling until the theoretical saturation of the data. Data analysis was done using the structural equation model and MicMac software.

Findings: The findings of the research showed the cruel Western sanctions against the maritime sector and the country's ports and shipping organization (+21), changing the political direction of international corridors and laying the groundwork for removing Iran from these corridors (+20), the lack of development of political and diplomatic relations with some countries. region (+15), failure to turn the country into a world trade corridor center due to political reasons (+12), lack of autonomy and freedom of action of maritime companies in the country (+11), the influence and increase in the number of foreign ships and military vessels in Persian Gulf (+10), not paying enough attention to the political economy of the sea (+7), the presence of extra-regional countries in the Persian Gulf region (+7), the non-development of the country's sea-oriented geopolitical position in the world arena (+5) and maritime conflicts The head of shared marine resources and illegal entry into the water areas of the country (+5) are the key and final political challenges of sea-oriented development in the Persian Gulf region.

Conclusion: The result of the research shows that the sea-oriented development in the Persian Gulf is faced with frequent challenges such as the cruel sanctions of the West against the maritime sector and the country's ports and maritime organization, changing the political direction of international corridors and laying the foundations for the removal of Iran from these corridors, the lack of development of political relations and Diplomatically, with some countries in the region, the failure to transform the country into a world trade corridor center due to political reasons and the lack of autonomy and freedom of action of maritime companies in the country, solving these challenges can provide the basis for the development of the country. In line with this research, suggestions were made.



NUMBER OF TABLES

6



NUMBER OF FIGURES

6



NUMBER OF REFERENCES

49

مقاله پژوهشی

آینده پژوهی چالش‌های سیاسی توسعه دریا محور پهنه آبی خلیج فارس در افق ۱۴۱۴

افشین متقی^{۱*}، آسیه سپهوند^۲، خلیل کولیوند^۳

۱ استاد جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم جغرافیایی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران.

۲ دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی، دانشکده علوم جغرافیایی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران.

۳ دانشجوی دکتری آینده پژوهی، دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)، قزوین، ایران.

اطلاعات مقاله	چکیده
---------------	-------

پیشینه و مبانی نظری پژوهش: توسعه دریا محور، زمینه مطالعاتی شامل فعالیت‌های اقتصادی وابسته به دریا است که اغلب با سایر بخش‌های اقتصادی از جمله گردشگری، حمل و نقل دریایی، انرژی، ماهیگیری و شیلات، تجارت و غیره مرتبط است. ایران نیز با داشتن مرزهای دریایی در شمال و جنوب کشور به‌خصوص منطقه خلیج فارس از نظر جغرافیایی و موقعیت ژئوپلیتیکی در این حوزه از جایگاه خاصی برخوردار است. با این حال توسعه دریا محور در ایران و خلیج فارس با چالش‌هایی روبرو است، از این رو پژوهش حاضر با رویکرد آینده‌پژوهی در پی واکاوی چالش‌های سیاسی توسعه دریا محور در این پهنه آبی است.

روش‌شناسی: نوع پژوهش کاربردی و از نظر ماهیت به صورت (کیفی-کمی) است. جامعه آماری شامل ۳۰ نفر از کارشناسان و خبرگان صاحب‌نظر در حوزه مسائل امنیتی، نظامی، دریایی، سیاسی و محققین جغرافیای سیاسی و علوم سیاسی هستند که به روش نمونه‌گیری غیراحتمالی و هدفمند تا اشباع نظری داده‌ها انجام گردیده است. تجزیه و تحلیل داده‌ها با استفاده از مدل معادلات ساختاری و به کمک نرم‌افزار میک‌مک (MicMac) انجام شد.

یافته‌ها: یافته‌های پژوهش نشان داد تحریم‌های ظالمانه غرب بر علیه بخش دریایی و سازمان بنادر و دریانوردی کشور (+۲۱)، تغییر مسیر سیاسی کریدورهای بین‌المللی و بسترسازی حذف ایران از این کریدورها (+۲۰)، توسعه نیافتن روابط سیاسی و دیپلماتیک با برخی کشورهای منطقه (+۱۵)، عدم تبدیل کشور به مرکز کریدوری تجارت جهانی به دلایل سیاسی (+۱۲)، عدم خودمختاری و آزادی عمل شرکت‌های دریایی در کشور (+۱۱)، تأثیر و افزایش تعداد کشتی‌ها و شناورهای نظامی خارجی در خلیج فارس (+۱۰)، نداشتن توجه کافی و وافی به اقتصاد سیاسی دریا (+۷)، حضور کشورهای فرمانطقه‌ای در پهنه خلیج فارس (+۷)، توسعه نیافتن موقعیت ژئوپلیتیکی دریامحور کشور در عرصه جهانی (+۵) و تقایل دریایی بر سر منابع دریایی مشترک و ورود غیرقانونی به حوزه‌های آبی کشور (+۵) چالش‌های کلیدی و نهایی سیاسی توسعه دریا محور در پهنه خلیج فارس هستند.

نتیجه‌گیری: نتیجه پژوهش گویای آن است که توسعه دریا محور در خلیج فارس با چالش‌های متعددی چون تحریم‌های ظالمانه غرب بر علیه بخش دریایی و سازمان بنادر و دریانوردی کشور، تغییر مسیر سیاسی کریدورهای بین‌المللی و بسترسازی حذف ایران از این کریدورها، توسعه نیافتن روابط سیاسی و دیپلماتیک با برخی کشورهای منطقه، عدم تبدیل کشور به مرکز کریدوری تجارت جهانی به دلایل سیاسی و عدم خودمختاری و آزادی عمل شرکت‌های دریایی در کشور روبرو است که رفع این چالش‌ها می‌تواند زمینه توسعه کشور را فراهم کند. در راستای این پژوهش پیشنهادهای ارائه شد.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۵/۱۵
تاریخ بازبینی: ۱۴۰۳/۸/۱۴
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۸/۱۴

واژگان کلیدی:

چالش‌های سیاسی،
توسعه دریا محور،
پهنه آبی خلیج فارس،
آینده‌پژوهی

*نویسنده مسئول:

✉ A.mottaghi@khu.ac.ir

Doi: 10.52547/joc.15.58.3

ORID:0000-0002-4406-3236

مقدمه

هر چند سراسر جهان آفرینش شگفت‌انگیز و نشانه قدرت و حکمت آفریدگار است، بی‌تردید برخی پدیده‌ها شگفت‌انگیزتر هستند که دریاها یکی از این پدیده‌ها محسوب می‌گردد (آقاپور، ۱۴۰۱: ۱۵۵-۱۶۳). بر این اساس با افزایش تقاضا برای منابع جهت دستیابی به توسعه پایدار، دریاها و اقیانوس‌ها هم‌راهِ حل و هم‌عامل تقویت توسعه پایدار کشورها به شمار می‌روند (Choudhary et al, 2021: 112-123). دریاها و اقیانوس‌ها از نظر امکان تجارت بین‌المللی و ایجاد ارتباط بین فروشندگان و خریداران اهمیت بسیاری پیدا کرده است (Elegbede et al, 2023: 25-48). علاوه بر این بر خورداری از نعمت دریا و سواحل مناسب دریایی نقش مهمی در ارتقاء جایگاه دفاعی، امنیتی کشورها در سطح منطقه و بین‌الملل دارد و دریاها دارای اهمیت نظامی، سیاسی و ژئوپلیتیکی است و وجود قدرت دریایی از جمله نکات قابل توجه در مباحث ژئوپلیتیکی و راهبردی می‌باشد (عالی‌پور و طحانی، ۱۳۹۷: ۸۳-۱۰۵). به طوری که از منظر سیاسی دریاها یکی از مهم‌ترین ابعاد راهبرد ملی قدرت‌های بزرگ به حساب می‌آید (سلطانی و همکاران، ۱۴۰۲: ۸۴-۱۱۳)؛ و از منظر اقتصادی فرصت‌های اساسی برای حمل‌ونقل، تولید غذا، انرژی، استخراج مواد معدنی، زیست فناوری، سکونت انسان در مناطق ساحلی، گردشگری و تفریح و تحقیقات علمی ارائه می‌کند (Kaczynski, 2011: 21-32). از منظر امنیت غذایی و به دنبال کاهش سریع منابع مستقر در خشکی، دریاها و اقیانوس‌ها با توجه به ظرفیت گسترده خود می‌توانند تأمین‌کننده غذا، آب و انرژی آینده بشر در سال‌های آینده باشند (Campbell et al, 2021: 354-361). از نظر حمل و نقل دریایی نیز، بخش حمل و نقل دریایی یکی از مهم‌ترین بخش‌ها اقتصادی جابه‌جایی بار و مسافر است (Mondello et al, 2023: 198-218). همچنین در حدود ۸۰ درصد حجم تجارت بین‌المللی به وسیله حمل و نقل دریایی انجام می‌گیرد (Li et al, 2024: 1-25). به همین خاطر عقیده بر این است که دریاها و اقیانوس‌ها منابعی سرشار از مواهب الهی‌اند که بهره‌مندی از آن، فواید و مزایای بسیاری برای جوامع انسانی به دنبال دارد (مطلبی‌کربکندی و زارع زردینی، ۱۴۰۰: ۵۳-۸۱). با این حال به منظور بهره‌برداری از دریاها و حفظ پایدار دارایی‌های موجود و وابسته به آنها؛ تحقق اهداف توسعه پایدار در سایه مدیریت دریاها و اقیانوس‌ها ممکن خواهد شد (Cisneros-Montemayor et al, 2021: 396-401). از این‌رو امروزه اهمیت دریاها و مدیریت و حفاظت از آن بر پایه الگوی توسعه دریامحور یا الگوی اقتصاد آبی در سطح جهان معرفی شده است. به عقیده بسیاری از صاحب‌نظران، اقتصاد دریا محور یا اقتصاد آبی یک زمینه مطالعاتی و الگوی جدید توسعه است که شامل فعالیت‌های اقتصادی وابسته به دریا و اقیانوس‌ها است که اغلب با سایر بخش‌های اقتصادی، سیاسی، امنیتی و زیست محیطی مرتبط است (Ntona & Morgera, 2018: 214-222). در واقع اقتصاد دریا محور حرکت به سمت «حفاظت مؤثر، تولید پایدار و شکوفایی عادلانه» فعالیت‌های مبتنی بر اقیانوس و دریاها است (Axon & Collier, 2023: 1053-1066). هدف الگوی توسعه دریامحور

و اقتصاد آبی دستیابی به توسعه پایدار در ابعاد مختلف آن مطرح شده است. با این حال و علیرغم شناخت اقتصاد آبی و دریامحور به‌عنوان یک الگوی توسعه سیاسی و اقتصادی جدید برای کشورها و واحدهای سیاسی جهان، در مقطع کنونی این الگو کمتر شناخته شده است (Choudhary et al, 2021: 112-123). از سویی دیگر گرچه اقتصاد دریامحور پتانسیل زیادی برای تضمین استفاده پایدار از دریاها و اقیانوس‌ها دارد، اما با برخی چالش‌های واضح روبرو است (Stephenson & Hobday, 2024: 106-119). در این خصوص بورگس و همکاران (۲۰۲۳) معتقدند که توسعه دریامحور نیاز به توجه عمیق و درک علمی بیشتر دارد و نیازمند تدوین و طرح رویکردی عملگرایانه برای مدیریت آن وجود دارد (Burgess et al, 2023: 11-25). به همین خاطر ضروری است عوامل مؤثر بر توسعه دریامحور و چالش‌های پیشروی توسعه دریا محور شناسایی شوند تا زمینه توسعه این الگو در کشورها و واحدهای سیاسی آبی فراهم شود؛ چرا که ارزیابی و شناسایی سیستماتیک چالش‌ها و راهبردهای متمایز توسعه دریامحور می‌تواند به‌عنوان دروازه‌ای برای بازیگران کلیدی، یعنی حاکمیت، سرمایه‌گذاران آبی، برنامه‌ریزان و محققان در استفاده پایدار از منابع دریایی به‌شمار آید.

کشور ایران از نظر جغرافیایی و موقعیت ژئوپلیتیکی از جایگاه خاصی برخوردار است (امیری و طولابی‌نژاد، ۱۴۰۱: ۱۲۵-۱۶۱) از جمله منطقه خلیج فارس موقعیت بالایی از دید ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی دارد (احمدی و حسینی، ۱۴۰۰: ۱). به طوری که ایران و خلیج فارس از زمره مهم‌ترین مناطق دریایی، راهبردی و ژئوپلیتیکی جهان قلمداد می‌شود که می‌تواند با استفاده از الگوی توسعه دریامحور، زمینه توسعه پایدار را فراهم کند؛ چرا که خلیج فارس به دلیل اهمیت لجستیکی، سیاسی و اقتصادی و وجود تنگه راهبردی هرمز به لحاظ ژئوپلیتیکی و دریایی، دارای موقعیت منحصر به فردی است. به همین جهت اقتصاد آبی و دریامحور یک عامل و نعمت مهم برای توسعه پایدار این منطقه و کل کشور است. از سویی دیگر موقعیت ژئوپلیتیکی و دریایی خلیج فارس ضمن اینکه دارای فواید و مزایایی بسیاری برای دستیابی به توسعه پایدار سیاسی، اقتصادی و زیست محیطی به‌شمار می‌آید، ممکن است خود منطقه و کشور را با چالش‌هایی روبرو کند که این چالش‌ها، می‌تواند باعث جلوگیری از توسعه دریامحور و توسعه پایدار کشور گردد. بنابراین ارزیابی چالش‌های سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی توسعه دریامحور و رفع آنها می‌تواند علاوه بر دستیابی به توسعه دریامحور، توسعه پایدار سیاسی، اقتصادی و زیست محیطی کشور را فراهم کند. با توجه به اهمیت این موضوع و گستردگی کار موضوعات مطرح شده در چالش‌های مختلف، در پژوهش حاضر چالش‌های سیاسی توسعه دریا محور در افق ۱۴۱۴ در پهنه آبی خلیج فارس مورد واکاوی قرار خواهد گرفت.

بر این اساس و با توجه به آنچه بیان شد سؤال اصلی این پژوهش به این صورت مطرح می‌شود که مهم‌ترین چالش‌های سیاسی توسعه دریا محور در خلیج فارس در افق ۱۴۱۴ کدام می‌باشد؟

پیشینه و مبانی نظری پژوهش

۱. پیشینه پژوهش

بررسی مطالعه توسعه دریا محور نشان می‌دهد، مطالعات مختلفی در این زمینه انجام گرفته است. با این حال تاکنون مطالعه‌ای با رویکرد آینده‌پژوهی چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور در خلیج فارس انجام نگرفته است. نوآوری این پژوهش در این است که تاکنون در داخل کشور مطالعه‌ای در خصوص شناسایی چالش‌های سیاسی انجام نگرفته است. هر چند در مطالعات خارجی چالش‌های سیاسی توسعه دریا محور مورد بررسی قرار گرفته است. برخی مطالعات انجام شده در راستای این پژوهش شامل مطالعاتی چون براتی و همکاران (۱۴۰۰) در پژوهشی با استفاده از روش توصیفی-تحلیلی به تبیین چالش‌های دفاعی-امنیتی توسعه دریامحور در مقیاس منطقه‌ای و بین‌المللی سواحل مکران از منظر جغرافیای سیاسی پرداخته‌اند. نتایج مطالعه آنها گویای آن بود که چالش‌های دفاعی-امنیتی در مقیاس منطقه‌ای میانگین بالاتری نسبت به چالش‌های دفاعی-امنیتی در مقیاس بین‌المللی دارد. همچنین احمدی و همکاران (۱۴۰۰) در پژوهشی به صورت توصیفی-تحلیلی به بررسی چالش‌های دفاعی-امنیتی توسعه دریامحور در سواحل مکران از منظر جغرافیای سیاسی مطالعه موردی: مقیاس: محلی و ملی پرداختند. نتایج مطالعه آنها حاکی از این است که چالش‌های دفاعی-امنیتی در مقیاس ملی از وزن و میانگین بالاتری نسبت به چالش‌های دفاعی-امنیتی در مقیاس محلی برخوردار است. مطلبی کربکندی و زارع زردینی (۱۴۰۰) در پژوهشی با استفاده از روش داده بنیاد و آزمون فریدمن به بررسی راهکارهای توسعه اقتصاد دریامحور در راستای نیل به اهداف اقتصاد مقاومتی پرداختند. آنها به این نتیجه رسیدند که مهم‌ترین راهکارهای کلی توسعه اقتصاد دریامحور عبارتند از: ۱) ارائه آموزش‌های مرتبط با فعالیت‌های دریایی در مقاطع تحصیلی مختلف به دانش‌آموزان و دانشجویان؛ ۲) ایجاد یک مدیریت متمرکز در دولت جهت سیاست‌گذاری متمرکز برای بخش‌های مختلف دریایی؛ ۳) افزایش تعامل با کشورهای منطقه جهت استفاده از ظرفیت‌های آنان در بخش‌های مختلف مرتبط با دریا؛ ۴) ایجاد و توسعه فعالیت‌های انجمن‌های علمی-تخصصی مرتبط با حوزه دریا؛ ۵) تقویت ارتباط مستمر صنایع دریایی با دانشگاه‌ها جهت انتقال نیازمندی‌های تحقیقاتی و آموزش صنعت به دانشگاه‌ها. در همین راستا مرشدلو و همکاران (۱۴۰۱) در پژوهشی بر مبنای اسناد آرشیوی و گزارش‌های دست اول به بررسی موانع توسعه اقتصاد تجاری دریامحور در ایران دوره قاجاریه: نمونه بندر پیربازار پرداختند. نتیجه پژوهش آنها حاکی از پیچیدگی ویژه مقوله توسعه در ایران این روزگار و دشواری دستیابی به استنباط‌های تعمیمی در این زمینه است. ضمن اینکه سمیعی‌نسب (۱۴۰۱) در پژوهشی راهبردهای بهره‌گیری از جایگاه دریا در اقتصاد کشور در راستای منویات رهبری را مورد بررسی قرار داده و به این نتیجه رسیده که فرهنگ‌سازی برای پررنگ کردن اهمیت دریا در صنایع فرهنگی و کتاب‌های نظام تعلیم و تربیت، توسعه گردشگری دریایی و پیشی

گرفتن از کشورهای منطقه، تعیین نهاد مشخص برای توسعه دریامحور و رفع معضل تعارض منافع دستگاه‌های مختلف، برقراری ثبات اقتصادی، افزایش سرمایه‌گذاری و تغییر در نظام تأمین مالی بخش دریا، توسعه زیرساخت‌های استان‌های جنوبی و ارزیابی مستمر وضعیت رفاه اقتصادی ساکنان این مناطق، تعهد به اجرایی کردن منویات رهبری، بهره‌مندی از ابعاد مختلف ظرفیت‌های مناطق جنوبی، الزام به بودجه‌ریزی متوازن بر اساس سیاست‌های آمایش سرزمین و... به توسعه دریامحور در کشور می‌انجامد. بر همین اساس قلیپور مقدم و همکاران (۱۴۰۱) با روش کیفی و تحلیل کیفی مصاحبه‌های نیمه ساختاریافته به بررسی پیامدهای پایداری اجتماعی-فرهنگی توسعه دریامحور سواحل مکران پرداختند و به این نتیجه رسیدند که پیامدهای پایداری اجتماعی-فرهنگی توسعه دریامحور سواحل مکران شامل توسعه اجتماعی در جامعه محلی، ارتقاء سطح اعتماد در جامعه محلی، ارتقاء هوش فرهنگی جامعه محلی، ثبات و پایداری امنیت، و کاهش و تعدیل خشونت قومی-محلی است؛ و پیامدهای عدم پایداری اجتماعی-فرهنگی توسعه دریامحور سواحل مکران شامل تشدید بی‌عدالتی، محرومیت و احساس طرد شدگی، افزایش ناامنی و بی‌ثباتی، افزایش ناهنجاری‌های اجتماعی-فرهنگی، تشدید مهاجرت از روستاها و شهرهای کم‌برخوردار به سمت شهرهای برخوردار و تشدید نارضایتی، بدبینی، حساسیت و بی‌اعتمادی است و در پژوهشی براتی و همکاران (۱۴۰۲) با استفاده از روش کیفی و مصاحبه به بررسی آسیب‌شناسی توسعه دریامحور سواحل مکران با تأکید بر اسناد بالادستی پرداختند و به این نتیجه رسیدند که در بررسی دلایل حقوقی می‌توان به عدم توجه اثربخش به مقوله توسعه دریامحور به صورت هنجاری، ساختاری و رفتاری، در اسناد بالادستی نظیر برنامه‌های شش‌گانه توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و ضعف در اجرای برخی قوانین و مقررات مرتبط با توسعه سواحل مکران اشاره کرد.

در سایر کشورها نیز محققانی چون ارتور و هدجیمیچل^۱ (۲۰۲۰) در پژوهشی رشد زدایی اقتصاد دریایی و سیاست و چالش‌های سیاسی آن را مورد بررسی قرار داده و به این نتیجه رسیده‌اند که توسعه نیافتن موقعیت ژئوپلیتیکی دریامحور در عرصه جهانی، دلایل و چالش‌های سیاسی و تردد شناورهای خارجی در آب‌های سرزمینی مهمترین چالش‌های شناسایی شده هستند. لی^۲ و همکاران (۲۰۲۰) در پژوهشی چالش‌ها و فرصت‌های اقتصاد دریامحور و اهداف توسعه پایدار سازمان ملل در این زمینه را مورد بررسی قرار دادند. نتایج مطالعه آنها نشان داد که حفاظت از ظرفیت بلندمدت اکوسیستم‌های اقیانوسی و دریایی، استفاده از برخی شیوه‌ها و فعالیت‌های ناپایدار در دریاها، عدم پایداری زیست محیطی، آلودگی دریایی، عدم همکاری و مشارکت ذینفعان دریایی از چالش‌های مهم توسعه دریایی مورد نظر سازمان ملل هستند. بتل^۳ و همکاران (۲۰۲۱) به صورت مروری و کیفی به بررسی اقتصاد آبی و فعالیت‌های آبی: فرصت‌ها، چالش‌ها و توصیه‌هایی برای باهما پرداختند. نتایج مطالعه آنها نشان داد که سلب مالکیت، آوارگی و غصب اقیانوس، نگرانی‌های عدالت زیست محیطی ناشی از آلودگی و زباله،

3- Bethel

1- Ertör & Hadjimichael

2- Lee

ها و دریاها و بهبود معیشت با استفاده از پتانسیل آبی تعریف شده است (Narwal et al, 2024: 18-29). برای حفاظت از اقیانوس‌ها و دریاها اقتصاد آبی در کنفرانس ۲۰۲۰ ریو با عنوان "اقتصاد سبز" مورد استفاده قرار گرفت (Silver et al, 2023: 115). امروزه نیز نهادهای مختلف منطقه‌ای و بین‌المللی، «رشد آبی» و «اقتصاد آبی» را به‌عنوان الگو و رویکردی مهم در تقویت و ترویج سیاست‌های جدید اقتصادی آبی و دریایی پذیرفته‌اند (Hickel & Kallis, 2020: 469-486). توسعه آبی یا دریامحور یکی از مهم‌ترین مفاهیم مطرح شده در چند دهه اخیر جهان است. در واقع رویکرد توسعه دریامحور، راه میان‌بر توسعه برای کشورهای با سواحل دریایی و اقیانوسی است (براتی و همکاران، ۱۴۰۲: ۱۲۵-۱۳۶). اقتصاد دریایی یک زمینه مطالعاتی جدید شامل فعالیت‌های اقتصادی وابسته به دریا است که اغلب با سایر بخش‌های اقتصادی از جمله گردشگری دریایی، حمل و نقل دریایی، انرژی و ماهیگیری مرتبط است (Martínez-Vázquez et al, 2021: 61-79). در تعریف دیگری به مجموعه کلیه فعالیت‌های اقتصادی که در یک منطقه ساحلی رخ می‌دهد و به صورت مستقیم یا غیرمستقیم به دریا و منابع ناشی از آن وابسته است، اقتصاد دریا محور می‌گویند (مطلبی کربکندی و زارع زردینی، ۱۴۰۰: ۵۳-۸۱). اقتصاد آبی یا دریایی از رشد پایدار بخش‌های دریایی و اقیانوسی حمایت می‌کند؛ زیرا در این رویکرد اقیانوس‌ها و دریاها موتورهای اقتصاد جهانی هستند و پتانسیل زیادی برای رشد و نوآوری دارند (Germond-Duret et al, 2023: 184-192). فعالیت‌های اقتصادی که به صورت مستقیم یا غیرمستقیم از دریا به‌عنوان داده یا مواد اولیه استفاده می‌کنند و به دریا متکی هستند یا از نظر جغرافیایی در سطح دریا یا زیر دریا قرار دارند، جزء اقتصاد دریامحور محسوب می‌شوند (Poupponneau, 2023: 154).

اقتصاد آبی یک اقتصاد اقیانوسی است که هدف آن بهبود رفاه انسانی و برابری اجتماعی با استفاده از منابع دریایی است. این نوع اقتصاد در عین حال، کاهش خطرات زیست محیطی را نیز مد نظر دارد. اقتصاد آبی به استفاده پایدار از منابع اقیانوسی به منظور رشد اقتصادی، بهبود معیشت و مشاغل اشاره دارد و سلامت اکوسیستم‌های اقیانوسی نیز تضمین می‌شود (سبحانیان و همکاران، ۱۴۰۲: ۳۱-۴۶). رشد آبی از رشد پایدار بخش‌های دریایی و اقیانوس‌ها حمایت می‌کند؛ زیرا اقیانوس‌ها و دریاها موتورهای اقتصاد جهانی هستند و پتانسیل زیادی برای رشد و نوآوری دارند (Câmara et al, 2024: 133-149). در زمینه اهمیت اقتصاد دریامحور حسین^۶ (۲۰۲۱) اظهار می‌دارد که محیط ساحلی و دریایی در تحقق توسعه اجتماعی و اقتصادی و اهداف راهبردی کشور به طور فزاینده‌ای اهمیت می‌یابد. از این رو در اقتصاد آبی از سطح بالایی از منابع طبیعی استفاده می‌شود و حتی ممکن است باعث تخریب محیط زیست شود (Hossain, 2021: 261-282). در گزارشی که توسط یک گروه کاری متشکل از

تخریب محیط زیست و کاهش خدمات اکوسیستم، اثرات معیشتی برای ماهیگیران در مقیاس کوچک، از دست دادن دسترسی به منابع دریایی مورد نیاز برای امنیت غذایی و رفاه و توزیع ناعادلانه منافع اقتصادی از چالش‌های مهم پیشروی توسعه دریا محور هستند. مارتینز-وازکز^۱ و همکاران (۲۰۲۱) در پژوهشی به صورت مروری و کتابخانه‌ای به بررسی چالش‌های اقتصاد آبی: شواهد و روند تحقیقات پرداختند و به این نتیجه رسیدند که عدم تضمین پایداری اقیانوس‌ها و دریاها، آلودگی زیست محیطی، تضاد منافع دریایی از بارزترین موانع و چالش‌های توسعه دریا محور هستند. حبیبی^۲ و همکاران (۲۰۲۴) در پژوهشی با روش کیفی و تحلیلی به بررسی فرصت‌ها و چالش‌های استفاده از پتانسیل اجتماعی زیرساخت‌های توسعه اقتصاد دریامحور پرداختند و به این نتیجه رسیدند که عدم اصلاح و غنی‌سازی اقتصاد سبز دریایی، عدم مشارکت ملی و بین‌المللی در حفاظت از اکوسیستم دریایی، عدم حفاظت از محیط‌زیست دریا و محیط دریایی از چالش‌های مهم اقتصاد دریا محور هستند. ناروال^۳ و همکاران (۲۰۲۴) در پژوهشی با روش کمی و کیفی به بررسی اقتصاد آبی پایدار: فرصت‌ها و چالش‌ها پرداختند و به این نتیجه رسیدند که اقتصاد آبی پایدار با چالش‌های مختلفی از جمله گرم شدن کره زمین، اسیدی شدن اقیانوس‌ها و عدم آگاهی در مورد اقیانوس مواجه است.

بررسی پیشینه‌های درج شده مؤید این مطلب است که بی‌شک اقتصاد آبی حوزه مهم و کاربردی در توسعه پایدار بوده و با توجه به جایگاه و نقش حساسی که برای آن متصور است، فرصت‌ها و چالش‌های متعددی را برای هر کشور به‌همراه خواهد داشت. در این میان ملت‌ها و کشورهایی که بتوانند از این سرمایه عظیم و بی‌پایان بهره‌برد، مسیر رشد و توسعه را خواهند پیمود. بر اساس یافته‌های پژوهشگران این نکته حائز اهمیت است که حوزه اقتصاد دریا فراتر از مواردی از قبیل شیلات و گردشگری دریایی بوده و لذا مستلزم ظهور و حمایت از صنایع مرتبط با آب و دریا، از جمله حمل و نقل دریایی، گردشگری دریایی، انرژی‌های تجدیدپذیر، آبرزی پروری و شیلات، بیوتکنولوژی دریایی، زیست‌هوشناسی و معدنکاری دریایی است، از این رو بر اساس آنچه مطرح شده پژوهش حاضر با رویکرد آینده‌پژوهی به بررسی چالش‌های سیاسی توسعه دریا محور پهنه آبی خلیج فارس در افق ۱۴۱۴ پرداخته است.

۲. مبانی نظری پژوهش

اولین ظهور اصطلاح اقتصاد دریایی به سال ۲۰۰۹ در کنگره کمیته بازرگانی، علم و حمل و نقل سنای ایالات متحده آمریکا مطرح شد (Joroff, 2009: 173-181). در همان سال، سمپوزیوم بین‌المللی ابتکار اقتصاد آبی برای رشد سبز در کره جنوبی برگزار شد (Martinez-Vazquez et al, 2021: 61). بعد از آن زمان اصطلاح "اقتصاد آبی"^۴ یا "اقتصاد دریایی"^۵ برای اولین بار در سال ۲۰۱۰ معرفی شد. این اصطلاح به معنای استفاده پایدار از منابع دریا و اقیانوس برای رشد اقتصادی، توسعه مشاغل، سلامت اقیانوس

⁴ Blue economy
⁵ Maritime economy
⁶ Hossain

¹ - Martínez-Vázquez
² - Habibie
³ - Narwal

بویان^۲ و همکاران (۲۰۲۲) تأکید می‌کنند که به دلیل موقعیت راهبردی کشورهای دریایی تعداد زیادی از عوامل هستند که باعث رشد و توسعه آن می‌شوند. برعکس چالش‌های سیاسی نیز وجود دارد که رشد و توسعه دریا محور را کند می‌کنند. احمدی و همکاران (۱۴۰۰) چالش‌هایی مانند مواد مخدر، افزایش درآمدهای غیرمجاز دریایی، ناامنی محلی را از چالش‌های امنیتی و سیاسی مهم در زمینه توسعه دریامحور معرفی می‌کنند. آرتور و هدجیمیچل^۳ (۲۰۲۰) مبارزات اجتماعی-اکولوژیکی، عدم وجود آرمان‌های مشترک بین کشورها و واحدهای سیاسی، سیاست‌های قدرت‌طلبانه و استعماری برخی کشورهای جهانی و تنش‌ها بین اتحادهای جهانی شمال-جنوب بر سر منابع دریایی و اقیانوسی را از چالش‌های سیاسی مهم توسعه دریامحور می‌دانند.

روش‌شناسی

تحقیق حاضر بر اساس هدف از نوع تحقیقات کاربردی از نظر ماهیت بصورت (کیفی-کمی) است. با رویکرد آینده‌پژوهی به واکاوی چالش‌های سیاسی توسعه دریا محور در پهنه آبی خلیج فارس در افق ۱۴۱۴ پرداخته است. برای تحقق این هدف با استفاده از پرسشنامه تحلیل تأثیرات متقابل و مصاحبه ساختاریافته، داده‌ها گردآوری شد. گردآوری اطلاعات از طریق مصاحبه با خبرگان و صاحب‌نظران در حوزه‌های مختلف امنیتی، نظامی، سیاسی و پژوهشگران رشته‌های جغرافیای سیاسی و علوم سیاسی صورت پذیرفته است. جامعه آماری پژوهش شامل ۳۰ نفر از صاحب‌نظران و خبرگان در حوزه‌های پیش گفته است که به صورت نمونه‌گیری غیراحتمالی و هدفمند تا مرحله اشباع نظری داده‌ها پیش رفت. سپس به منظور روایی کار مصاحبه، این امر با سه نفر دیگر از محققین ادامه یافت و با توجه به عدم تولید داده جدید، فرآیند مصاحبه متوقف و تجزیه و تحلیل داده‌ها آغاز گردید. برای انجام این امر، ابتدا از روش کیفی تحلیل محتوا برای شناسایی و واکاوی چالش‌های سیاسی توسعه دریا محور در پهنه آبی خلیج فارس از متن مصاحبه‌های بهره گرفته شد و پیش‌نظرهایی که با منطقه و خلیج فارس سازگاری بیشتری داشتند استخراج شد. سپس پرسشنامه تحلیل تأثیرات متقابل بعد طراحی و تکمیل شد و مجدداً از خبرگان درخواست گردید تا نظرات کارشناسی خود را نسبت به پیش‌نظرهای استخراج شده در قالب پرسشنامه تنظیم شده ارائه نمایند. بعد از گردآوری اطلاعات مورد نظر به‌منظور تجزیه و تحلیل داده‌ها از مدل معادلات ساختاری و نرم‌افزار میک‌مک (MicMac) استفاده شد و نتایج تحلیل‌های میدانی با استفاده از این نرم‌افزار به صورت خروجی از تصاویر و جداول مربوطه تحلیل و ارائه شد. روایی ابزار سنجش (پرسشنامه تنظیم شده) با استفاده از روایی صوری و با نظر چند کارشناس مورد تأیید قرار گرفت. پایایی پرسشنامه نیز با استفاده از سیستم پایداری نرم‌افزار بررسی و تأیید شد.

خلیج فارس آبراهی پراهمیت در آسیای غربی و منطقه جنوب غرب آسیا است که در امتداد دریای عمان و در میان ایران و شبه جزیره عربستان قرار

نهادهای سازمان ملل متحد و بانک جهانی تهیه شده (۲۰۱۷) "مفهوم اقتصاد آبی یا دریا محور به دنبال ترویج، رشد و توسعه اقتصادی، اجتماعی و بهبود روش‌های تأمین معاش از طریق دریا است که در عین حال اطمینان حاصل می‌کند که پایداری محیطی اقیانوس‌ها و مناطق ساحلی حفظ می‌شود (World Bank, 2017). اصطلاح دریا محور و اقتصاد آبی و دریایی نشان‌دهنده علاقه گسترده به توسعه سریع و حفاظت از دارایی‌های دریایی و اقیانوسی است (Golden et al, 2017: 17-24). از سویی دیگر اقتصاد دریامحور که به یک بخش اصلی از دیپلماسی اقتصادی، علمی و سیاسی بسیاری از کشورها تبدیل شده بر بهره‌برداری پایدار و حفاظت از منابع دریایی برای رشد اقتصادی متمرکز است (کامرانی و همکاران، ۱۴۰۳: ۱۱-۱۹). اتحادیه اروپا^۱ (۲۰۱۸) اقتصاد آبی را به‌عنوان "فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با اقیانوس‌ها، دریاها و سواحل که طیف گسترده‌ای از بخش‌های جدید و نوظهور در هم تنیده را در بر می‌گیرد" تعریف کرد.

به طور کلی، می‌توان اقتصاد دریایی و دریامحور را به حوزه‌های متنوعی شامل حمل و نقل دریایی، ساخت و تعمیر کشتی، صنایع فراساحل، انرژی‌های تجدید پذیر، امور دفاعی، تأمین مواد و تجهیزات، گردشگری دریایی، شیلات و صنایع وابسته تقسیم کرد (سیف و همکاران، ۱۳۹۷: ۳). در این الگو و رویکرد بخش حمل‌ونقل دریایی به دلیل حجم بالای انتقال و جابه‌جایی کالا و مسافر و همچنین هزینه کم حمل و نقل دریایی امکاناتی را برای کشورهای دریایی و ساحلی فراهم می‌کند و این کشورها را به‌عنوان کریدور دریایی جهانی معرفی می‌کند (Narwal et al, 2024: 18-29). بخش مهم دیگر در اقتصاد دریامحور کشتی‌سازی و تعمیر کشتی می‌باشد. در سطح جهانی، کشتیرانی وسیله اصلی تأمین مواد خام و حمل و نقل مواد معدنی، کالاهای مصرفی و انرژی است که به‌عنوان یک تسهیل‌کننده تجارت جهانی تبدیل شده و به رشد و توسعه اقتصادی و اشتغال، هم در دریا و هم در خشکی کمک می‌کند (McKinley et al, 2019: 2253-2275). بخش دیگر اقتصاد آبی و دریا محور توسعه گردشگری ساحلی و گردشگری دریایی است. گردشگری دریایی نقش تعیین‌کننده‌ای در توسعه بسیاری از اقتصادهای ساحلی و جزیره‌ای دارد و فعالیت‌های دیگری را برای کسب بازده اقتصادی محلی آغاز کرده است (Brent et al, 2020: 31-43). بهره‌برداری و استخراج نفت و گاز در سواحل و دریاها از عناصر مهم دیگر اقتصاد دریا محور است. بهره‌برداری و استخراج نفت و گاز فراساحلی یک واقعیت مهم در بسیاری از اقتصادهای سراسر جهان است که در آن کشورها منافع توسعه اقتصادی خود را از طریق آن تأمین می‌کنند. در مقابل تأثیر منفی آن که ممکن است بر منابع زنده دریایی و سواحل تأثیر منفی بگذارد (Ertör-Akyazi, 2020: 45-62). شیلات و آبی‌پروری از دیگر بخش‌ها و فرصت‌های مهم اقتصاد دریامحور هستند. شیلات و آبی‌پروری سریع‌ترین بازار مواد غذایی در جهان محسوب می‌شود، چرا که ۱۷ درصد ماهی مصرف شده انسان توسط بخش آبی‌پروری تهیه می‌شود (Ayilu et al, 2023: 1-18). در خصوص اهمیت اقتصاد دریامحور و توسعه اقتصاد دریا محور

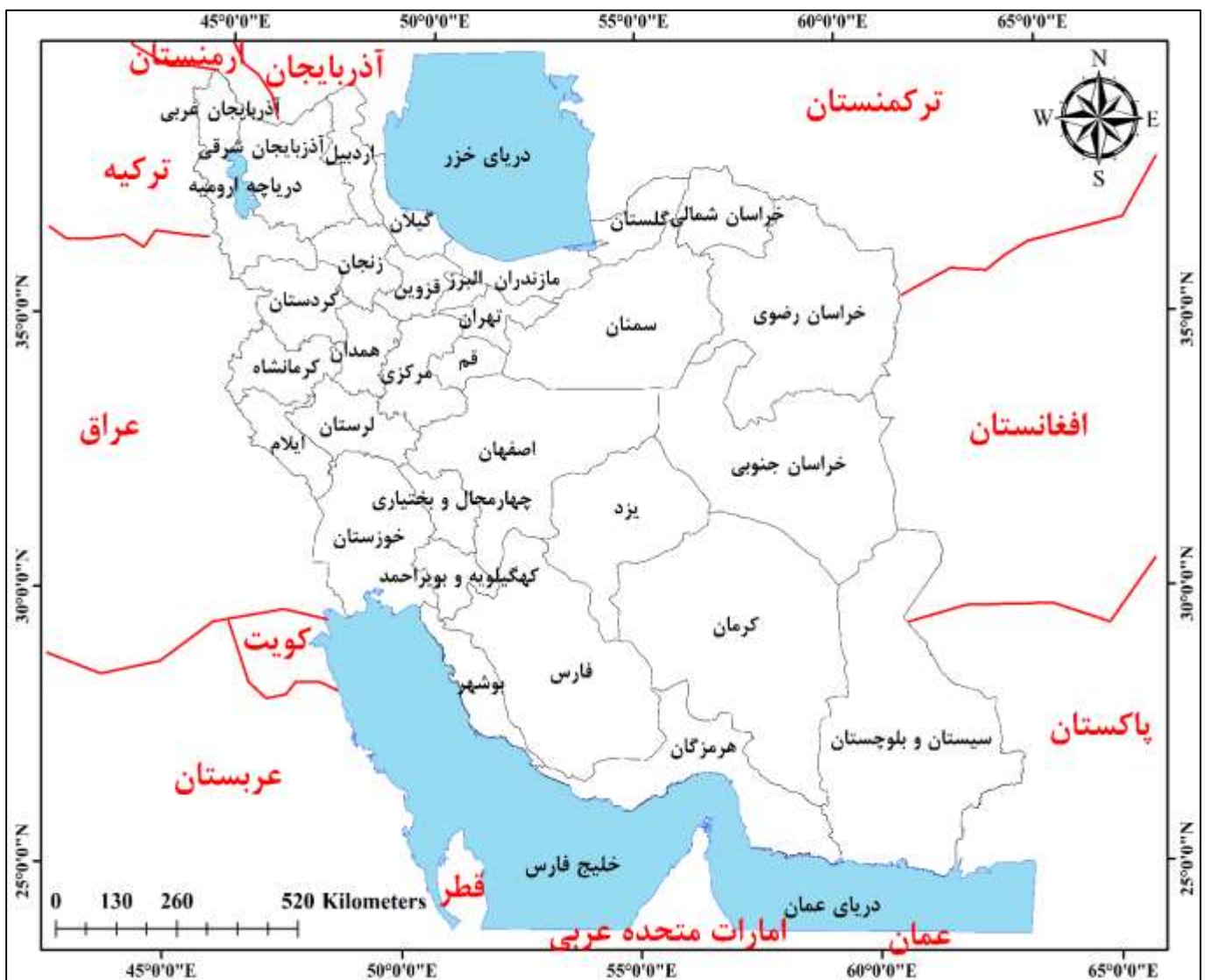
³- Ertör & Hadjimichael

¹- European Union

²- Bhuyan

راهبردی به شمار می‌آید. نام تاریخی این پهنه آبی، همواره با نام‌های سرزمین ایران پیوند داشته و در زبان‌های گوناگون، ترجمه یا معادل «خلیج فارس، بحر فارس و دریای پارس» بوده است. همچنین در تمام سازمان‌های بین‌المللی نام رسمی، «خلیج فارس» است. خلیج فارس از شمال و شمال شرق به ایران، از شمال غرب به عراق و کویت، از غرب به عربستان، از جنوب غرب به بحرین و قطر، از جنوب به امارات و از جنوب شرق به عمان متصل است. خلیج فارس دارای مناطق ماهیگیری فراوان، آب‌سنگ‌های پهناور (عمدتاً صخره‌ای و گاهی مرجانی) و صدف‌های مروارید فراوان است، اما بوم‌شناسی آن به دلیل صنعتی شدن و نشت نفت و وجود نیروهای نظامی فرمانطقه‌ای آسیب دیده است (محسن اردبیلی، ۱۳۸۵: ۵۹-۱۱۲). در شکل (۱) موقعیت جغرافیایی و پهنه‌های آبی خلیج فارس در جنوب کشور آورده شده است.

دارد. مساحت خلیج فارس ۲۳۷،۴۷۳ کیلومتر مربع است، طول آن حدود ۹۰۰ کیلومتر و عرض متوسط آن ۲۵۰ کیلومتر است و پس از خلیج مکزیک^۱ و خلیج هادسون^۲، سومین خلیج بزرگ جهان به‌شمار می‌آید (میرزاجانی و لطفی، ۱۳۹۶: ۵۷-۹۱). خلیج فارس از شرق از طریق تنگه هرمز و دریای عمان به اقیانوس هند راه دارد، و از غرب به دلتای رودخانه اروندرود که حاصل پیوند دو رودخانه دجله و فرات و پیوستن رود کارون به آن است. عمق خلیج فارس در عمیق‌ترین نقطه، حدوداً ۹۰ متر است. هشت کشور در اطراف خلیج فارس قرار دارند. کشورهای ایران، عمان، عراق، عربستان سعودی، کویت، امارات متحده عربی، قطر و بحرین در حوضه خلیج فارس هستند. در این میان سواحل شمالی خلیج فارس تماماً در جغرافیای سیاسی ایران قرار دارند. به سبب وجود منابع سرشار نفت و گاز در خلیج فارس و سواحل آن، این آبراهه در سطح بین‌المللی، منطقه‌ای مهم و



شکل ۱- موقعیت جغرافیایی و دریایی ایران

2 - Hudson Bay

^۱ - Gulf of Mexico

یافته‌ها و نتایج

بر اساس آنچه در روش‌شناسی پژوهش مطرح شد بعد از انجام مصاحبه‌های ساختاریافته، ۲۵ چالش سیاسی توسعه دریا محور در پهنه آبی خلیج فارس شناسایی شده که بر اساس نظرات خبرگان و صاحب‌نظران، می‌توانند عمده چالش‌های مطرح تا افق ۱۴۱۴ قلمداد شوند. این چالش‌ها که با تحلیل محتوا شناسایی شده‌اند در جدول (۱) درج شده‌اند.

جدول ۱. چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور در ایران

عامل/چالش	چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور
عوامل/چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور	حضور کشورهای فرامنطقه‌ای در پهنه خلیج فارس
	توسعه نیافتن روابط سیاسی و دیپلماتیک با برخی کشورهای منطقه
	حضور ناگروه‌های دریایی ایالات متحده در پهنه آبی خلیج فارس به بهانه تأمین امنیت منطقه
	توسعه نیافتگی هاب‌ها و دروازه‌های لجستیکی در کشور
	عدم ایجاد و توسعه آرمانشهرهای لجستیکی در جنوب کشور
	تحریم‌های ظالمانه غرب بر علیه بخش دریایی و سازمان بنادر و دریانوردی کشور
	ممانعت از عضویت ایران در بسیاری از کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی با لحاظ نمودن تحریم‌های بین‌المللی
	تغییر مسیر سیاسی کریدورهای بین‌المللی و بسترسازی حذف ایران از این کریدورها
	عدم خودمختاری و آزادی عمل شرکت‌های دولتی و خصوصی دریایی در کشور
	مشارکت ضعیف بخش دولتی و خصوصی در اقتصاد پایدار آبی
	پشتیبانی ضعیف حاکمیتی و سیاسی از توسعه اقتصاد دریامحور در ایران
	قاچاق مواد مخدر و کالاهای غیرمجاز از بستر دریا به کشور
	قاچاق سوخت و فرآورده‌های نفتی از طریق دریا
	قاچاق اسلحه و مهمات از طریق دریا به کشور
	مهاجرت‌های غیرقانونی ایرانیان و اتباع بیگانه از بستر دریا
	ترویج نامنی در خلیج فارس توسط باندهای خارجی و بین‌المللی و کشورهای غربی (آمریکا و ..)
	درگیری و تنش بر سر جزایر سه گانه و تقابل‌های دریایی
	تقابل دریایی بر سر منابع دریایی مشترک و ورود غیرقانونی به حوزه‌های آبی کشور
	برنامه‌ریزی سیاسی از بالا و متمرکز در کشور و عدم توجه به مشارکت محلی در امور دریایی
	ضعف در تدوین راهبردها از جمله راهبردهای توسعه دریا محور بنادر کشور
	نداشتن توجه کافی و وافی به اقتصاد سیاسی دریا
	توسعه نیافتن موقعیت ژئوپلیتیکی دریامحور کشور در عرصه جهانی
	عدم تبدیل کشور به مرکز کریدوری تجارت جهانی به دلایل سیاسی
	تأثیر و افزایش تعداد کشتی‌ها و شناورهای نظامی خارجی در خلیج فارس
	غفلت از توجه به سیاست‌های کلی توسعه دریامحور در کشور

منبع: یافته‌های پژوهش، بر اساس ادبیات تحقیق، ۱۴۰۳

جغرافیای سیاسی، ۳۳ درصد علوم سیاسی و ۲۰ درصد رشته‌های مرتبط با علوم دریا بوده‌اند. سابقه پژوهشی و عملی خبرگان نیز به این صورت است که ۴۳ درصد زیر ۵ سال، ۲۰ درصد با سابقه ۶ تا ۱۰ سال و ۲۷ درصد دارای سابقه بالای ۱۰ سال هستند. در جدول (۲) اطلاعات تکمیلی جامعه آماری ارائه شده است.

بررسی خصوصیات فردی جامعه آماری پژوهش نشان می‌دهد که حدوداً ۷۷ درصد خبرگان مرد و ۲۳ درصد آن‌ها از زن‌ها هستند. از نظر تاهل پاسخگویان نتایج نشان داد که ۸۰٪ متاهل و ۲۰٪ مجرد بودند. از نظر طبقات سنی ۴۰٪ زیر ۳۰ سال داشته، ۲۷٪ بین ۳۱ تا ۴۰ سال و ۳۳٪ بالای ۴۱ سال سن داشته‌اند. رشته تحصیلی حدود ۴۷ درصد از جامعه آماری

جدول ۲. ویژگی‌های فردی و زمینه‌های کارشناسان

وضعیت تحصیلات			وضعیت تاهل			جنسیت	
دکتر	دانشجو دکتر	فوق لیسانس	مجرد	متاهل	زن	مرد	
۱۰	۹	۱۱	۶	۲۴	۷	۲۳	تعداد
۳۳/۳	۳۰	۳۶/۷	۲۰	۸۰	۲۳/۳	۷۶/۷	درصد
سن (سال)							
۴۱ سال به بالا			زیر ۳۰ سال				
۱۰			۱۲			تعداد	
۳۳/۳			۴۰			درصد	
رشته تحصیلی							
علوم دریایی			علوم سیاسی			جغرافیای سیاسی	
۶			۱۰			۱۴	
۲۰			۲۳/۳			۴۶/۷	
سابقه علمی و عملی مرتبط با مسائل سیاسی و علوم دریایی							
بالای ۱۰ سال			زیر ۵ سال				
۸			۱۳			تعداد	
۲۶/۷			۴۳/۳			درصد	
۳۰ کارشناس مرتبط با مباحث سیاسی و توسعه دریامحور							

منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۴۰۳

منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۴۰۳ بعد از تشکیل ماتریس چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور در پهنه خلیج فارس، ماتریس متقاطع جمع اعداد سطرهای هر متغیر، میزان تأثیرگذاری و جمع ستونی هر متغیر نیز میزان تأثیرپذیری آن متغیر را از متغیرهای دیگر نشان می‌دهد. این تأثیرات شامل دو نوع تأثیرگذاری مستقیم و تأثیرگذاری غیرمستقیم هستند که در ادامه توضیح داده می‌شوند.

تأثیرات مستقیم چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور بر یکدیگر بعد از ترسیم ماتریس اولیه چالش‌های سیاسی توسعه دریا محور به بررسی تأثیرات مستقیم این چالش‌ها بر همدیگر به صورت مستقیم پرداخته شد. همانطور که در خروجی نقشه پراکندگی تأثیرات مستقیم بر همدیگر شکل (۲) مشاهده می‌شود، ۲۵ نوع از چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور و تأثیرات آنها مورد بررسی قرار گرفت که خروجی تأثیرات مستقیم نشان می‌دهد که از ۲۵ چالش در نظر گرفته شده، بیشترین تعداد متغیرها مربوط به متغیرهای اثرگذار و متغیرهای چندوجهی (۱۸ متغیر) می‌باشد. با توجه شکل تأثیرات مستقیم، به ترتیب نوع متغیر و قرارگیری هر کدام از عامل‌ها در ناحیه‌ها به صورت زیر می‌باشد:

متغیرهای تأثیرگذار: این متغیرها (۱۰ چالش) دارای تأثیرگذاری بالا و تأثیرپذیری پایین می‌باشند و در قسمت شمال غربی نقشه به چشم می‌خورند. متغیرهای تأثیرپذیر (وابسته): این متغیرها دارای تأثیرپذیری بالا و تأثیرگذاری پایین هستند که شامل ۴ متغیر در قسمت جنوب شرقی نقشه قرار دارند.

متغیرهای مستقل (گسسته): این متغیرها دارای تأثیرگذاری و تأثیرپذیری پایینی هستند که شامل ۳ متغیر در قسمت جنوب غربی نقشه قرار دارند.

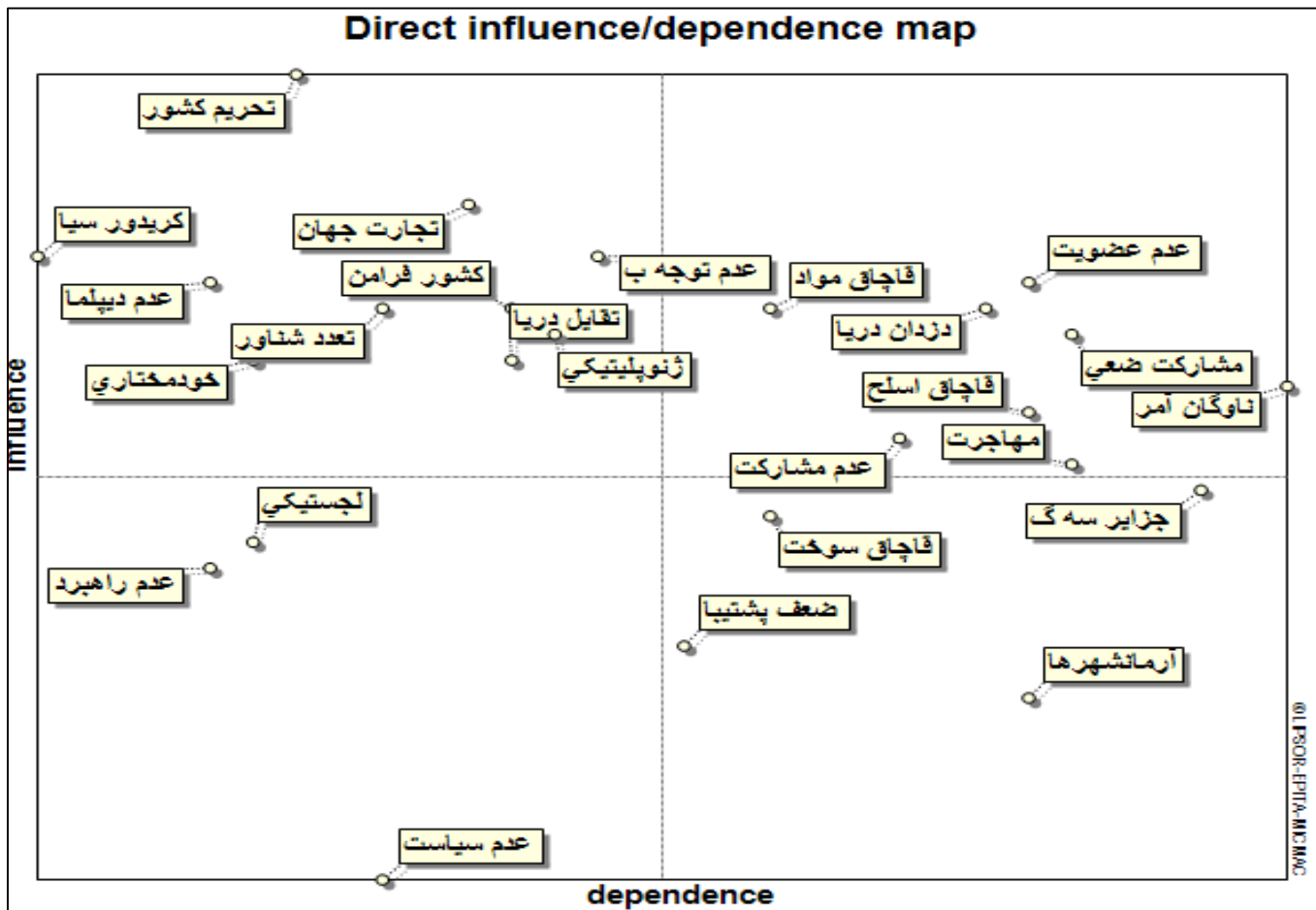
واکوی چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور در پهنه خلیج فارس پس از اخذ نظرات خبرگان ۲۵ چالش شناسایی شده در نرم‌افزار آینده‌پژوهی میک‌مک وارد و بر اساس دیدگاه‌های آنها تجزیه و تحلیل‌های مربوطه صورت پذیرفت، که در ادامه ارائه می‌شود. در جدول (۳) ابعاد ماتریس چالش‌های سیاسی توسعه دریا محور در خلیج فارس به ابعاد $۲۵ * ۲۵$ تنظیم شد. درجه پرشدگی ماتریس ۹۶ درصد است که نشان می‌دهد چالش‌های شناسایی شده تأثیر زیادی بر روی هم داشته‌اند. از مجموع ۶۰۰ رابطه قابل ارزیابی در ماتریس هیچ رابطه‌ای با مقدار صفر وجود نداشت. ۱۵۲ رابطه عدد یک است، به این معنی که چالش‌های موردنظر تأثیر کمی نسبت به هم داشته‌اند، ۲۳۵ رابطه عدد دو را نشان می‌دهد، به این معنی که رابطه تأثیرگذار نسبتاً قوی بین چالش‌ها وجود دارد. ۲۱۳ رابطه عدد سه است، به این معنی که ارتباط چالش‌های سیاسی با همدیگر در این متغیرها بسیار زیاد است و از تأثیرگذاری و تأثیرپذیری زیادی برخوردار هستند. در نهایت هیچ رابطه‌ای با مقدار P وجود نداشت که نشان‌دهنده روابط پتانسیلی و غیرمستقیم چالش‌های مستخرجه در پهنه آبی خلیج فارس است.

جدول ۳. تحلیل داده‌های ماتریس تأثیرات متقاطع

اطلاعات ماتریس	مقدار (چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور)
ابعاد ماتریس	۲۵
تعداد تکرار	۲
تعداد صفر	۲۵
تعداد یک	۱۵۲
تعداد دو	۲۳۵
تعداد سه	۲۱۳
تعداد P	۰
جمع	۶۰۰
درجه پرشدگی	٪۹۶

خواهد گذاشت که شامل هشت متغیر و در قسمت شمال شرقی نقشه قرار دارند.

متغیرهای دوجبه‌ای: این متغیرها دارای دو ویژگی مشترک تأثیرگذاری بالا و تأثیرپذیری بالا هستند و هر عملی روی آنها در متغیرهای دیگر نیز تغییر



شکل ۲. نقشه وضعیت اثرگذاری مستقیم چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور بر یکدیگر

ارزش ستونی محاسبه شده و دارای بیشترین میزان تأثیرگذاری مستقیم بر دیگر متغیرها بر اساس نظرات خبرگان به خود اختصاص دادند. به عبارتی، مهمترین ویژگی این متغیرها، تأثیرپذیری پایین و تأثیرگذاری بالاست. این ۱۰ چالش مهمترین چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور در پهنه خلیج فارس هستند.

بررسی تأثیرگذاری خالص مستقیم چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور در خلیج فارس نیز نشان داد که بیشترین امتیاز خالص مربوط به متغیرهایی چون تحریم‌های ظالمانه غرب بر علیه بخش دریایی و سازمان بنادر و دریانوردی کشور (۲۱+ امتیاز)، تغییر مسیر سیاسی کریدورهای بین‌المللی و بسترسازی حذف ایران از این کریدورها (۲۰+ امتیاز)، توسعه نیافتن روابط سیاسی و دیپلماتیک با برخی کشورهای منطقه (۱۵+ امتیاز)، عدم تبدیل کشور به مرکز کریدوری تجارت جهانی به دلایل سیاسی (۱۲+ امتیاز)، عدم خودمختاری و آزادی عمل شرکت‌های دریایی در کشور (۱۱+ امتیاز)، تأثیر و افزایش تعداد کشتی‌ها و شناورهای نظامی خارجی در خلیج فارس (۱۰+ امتیاز).

با توجه به خروجی نرم‌افزار اثرات مستقیم چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور در خلیج فارس به صورت جدول (۴) است. با توجه به ۲۵ چالش بررسی شده، چالش‌های تحریم‌های ظالمانه غرب بر علیه بخش دریایی و سازمان بنادر و دریانوردی کشور (۶۳ امتیاز^۱)، عدم تبدیل کشور به مرکز کریدوری تجارت جهانی به دلایل سیاسی (۵۸ امتیاز)، تغییر مسیر سیاسی کریدورهای بین‌المللی و بسترسازی حذف ایران از این کریدورها (۵۶ امتیاز)، نداشتن توجه کافی و وافی به اقتصاد سیاسی دریا (۵۶ امتیاز)، توسعه نیافتن روابط سیاسی و دیپلماتیک با برخی کشورهای منطقه (۵۵ امتیاز)، ممانعت از عضویت ایران در کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی با لحاظ نمودن تحریم‌های بین‌المللی (۵۵ امتیاز)، حضور کشورهای فرامنطقه‌ای در پهنه خلیج فارس (۵۴ امتیاز)، قاچاق مواد مخدر و کالاهای غیرمجاز از بستر دریا به کشور (۵۴ امتیاز)، حضور دزدان دریایی و تروپچ نامنی در دریا توسط باند‌های داخلی و بین‌المللی (۵۴ امتیاز) و تأثیر و افزایش تعداد کشتی‌ها و شناورهای نظامی خارجی در خلیج فارس (۵۴ امتیاز) را به ترتیب بالاترین

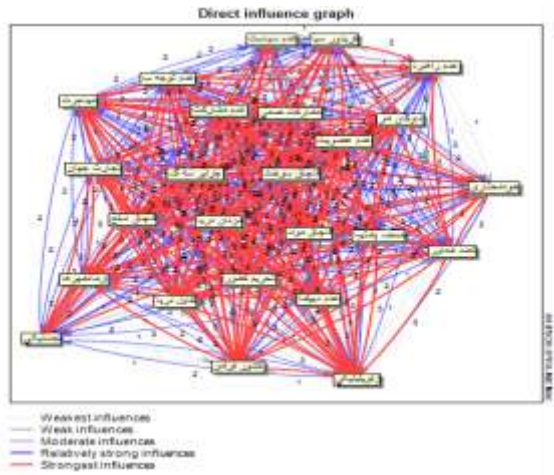
۱- بر اساس نظرات خبرگان و صاحب‌نظران جامعه آماری

امتیاز)، حضور کشورهای فرامنطقه‌ای در پهنه خلیج فارس (+۷ امتیاز)،
 نداشتن توجه کافی و وافی به اقتصاد سیاسی دریا (+۷ امتیاز)، تقابلی دریایی
 بر سر منابع دریایی مشترک و ورود غیرقانونی به حوزه‌های آبی کشور (+۵)
 امتیاز) و توسعه نیافتن موقعیت ژئوپلیتیکی دریامحور کشور در عرصه جهانی
 (+۵ امتیاز) بوده و این متغیرها بیشترین تأثیرگذاری خالص مستقیم را سایر
 چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور در خلیج فارس داشته‌اند

جدول ۴. اثرات مستقیم چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور در خلیج فارس

ردیف	چالش‌های سیاسی توسعه دریا محور	نوع متغیر	تأثیرگذاری	تأثیرپذیری	تأثیرگذاری خالص
۱	حضور کشورهای فرامنطقه‌ای در پهنه خلیج فارس	تأثیرگذار	۵۴	۴۷	+۷
۲	توسعه نیافتن روابط سیاسی و دیپلماتیک با برخی کشورهای منطقه	تأثیرگذار	۵۵	۴۰	+۱۵
۳	حضور ناوگروه‌های دریایی ایالات متحده در پهنه آبی خلیج فارس به بهانه تأمین امنیت منطقه	دووجهی	۵۱	۶۵	-۱۴
۴	توسعه نیافتگی هاب‌ها و دروازه‌های لجستیکی در کشور	مستقل	۴۵	۴۱	+۴
۵	عدم ایجاد و توسعه آرمانشهرهای لجستیکی در جنوب کشور	تأثیرگذار	۳۹	۵۹	-۲۰
۶	تحریم‌های ظالمانه غرب بر علیه بخش دریایی و سازمان بنادر و دریانوردی کشور	تأثیرگذار	۶۳	۴۲	+۲۱
۷	ممانعت از عضویت ایران در کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی با لحاظ نمودن تحریم‌های بین‌المللی	دووجهی	۵۵	۵۹	-۴
۸	تغییر مسیر سیاسی کردورهای بین‌المللی و بسترسازی حذف ایران از این کردورها	تأثیرگذار	۵۶	۳۶	+۲۰
۹	عدم خودمختاری و آزادی عمل شرکت‌های دریایی در کشور	تأثیرگذار	۵۲	۴۱	+۱۱
۱۰	مشارکت ضعیف بخش دولتی و خصوصی در اقتصاد پایدار آبی	دووجهی	۵۳	۶۰	-۷
۱۱	پشتیبانی ضعیف حاکمیتی و سیاسی از توسعه اقتصاد دریامحور در ایران	تأثیرگذار	۴۱	۵۱	-۱۰
۱۲	قاچاق مواد مخدر و کالاهای غیرمجاز از بستر دریا به کشور	دووجهی	۵۴	۵۳	+۱
۱۳	قاچاق سوخت و فرآورده‌های نفتی از طریق دریا	تأثیرگذار	۴۶	۵۳	-۷
۱۴	قاچاق اسلحه و مهمات از طریق دریا به کشور	دووجهی	۵۰	۵۹	-۹
۱۵	مهاجرت‌های غیرقانونی ایرانیان و اتباع بیگانه از بستر دریا	دووجهی	۴۸	۶۰	-۱۲
۱۶	حضور دزدان دریایی و ترویج ناامنی در دریا توسط باندهای داخلی و بین‌المللی	دووجهی	۵۴	۵۸	-۴
۱۷	درگیری و تنش بر سر جزایر سه گانه و تقابلی دریایی	تأثیرگذار	۴۷	۶۳	-۱۶
۱۸	تقابلی دریایی بر سر منابع دریایی مشترک و ورود غیرقانونی به حوزه‌های آبی کشور	تأثیرگذار	۵۲	۴۷	+۵
۱۹	برنامه‌ریزی سیاسی از بالا و متمرکز در کشور و عدم توجه به مشارکت محلی در امور دریایی	دووجهی	۴۹	۵۶	-۷
۲۰	ضعف در تدوین راهبردها از جمله راهبردهای توسعه دریامحور بنادر کشور	مستقل	۴۴	۴۰	+۴
۲۱	نداشتن توجه کافی و وافی به اقتصاد سیاسی دریا	تأثیرگذار	۵۶	۴۹	+۷
۲۲	توسعه نیافتن موقعیت ژئوپلیتیکی دریامحور کشور در عرصه جهانی	تأثیرگذار	۵۳	۴۸	+۵
۲۳	عدم تبدیل کشور به مرکز کردوری تجارت جهانی به دلایل سیاسی	تأثیرگذار	۵۸	۴۶	+۱۲
۲۴	تأثیر و افزایش تعداد کشتی‌ها و شناورهای نظامی خارجی در خلیج فارس	تأثیرگذار	۵۴	۴۴	+۱۰
۲۵	غفلت از توجه به سیاست‌های کلی توسعه دریامحور در کشور	مستقل	۳۲	۴۴	-۱۲
	مجموع		۱۲۶۱	۱۲۶۱	-

منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۴۰۳



(۲)

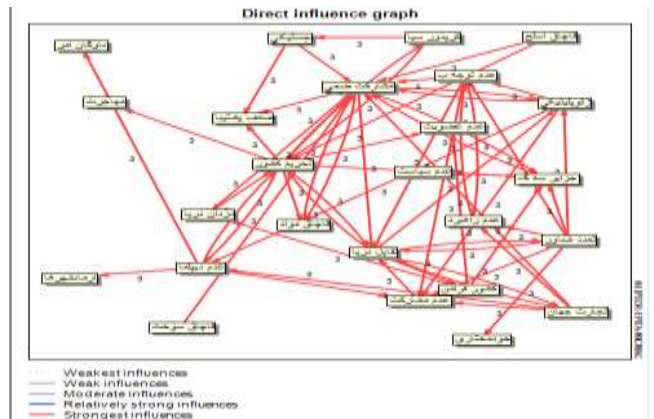
اثرگذاری در سطح ۱۰۰

شکل ۳. نقشه روابط مستقیم بین چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور (تأثیرات بسیار ضعیف تا بسیار قوی)

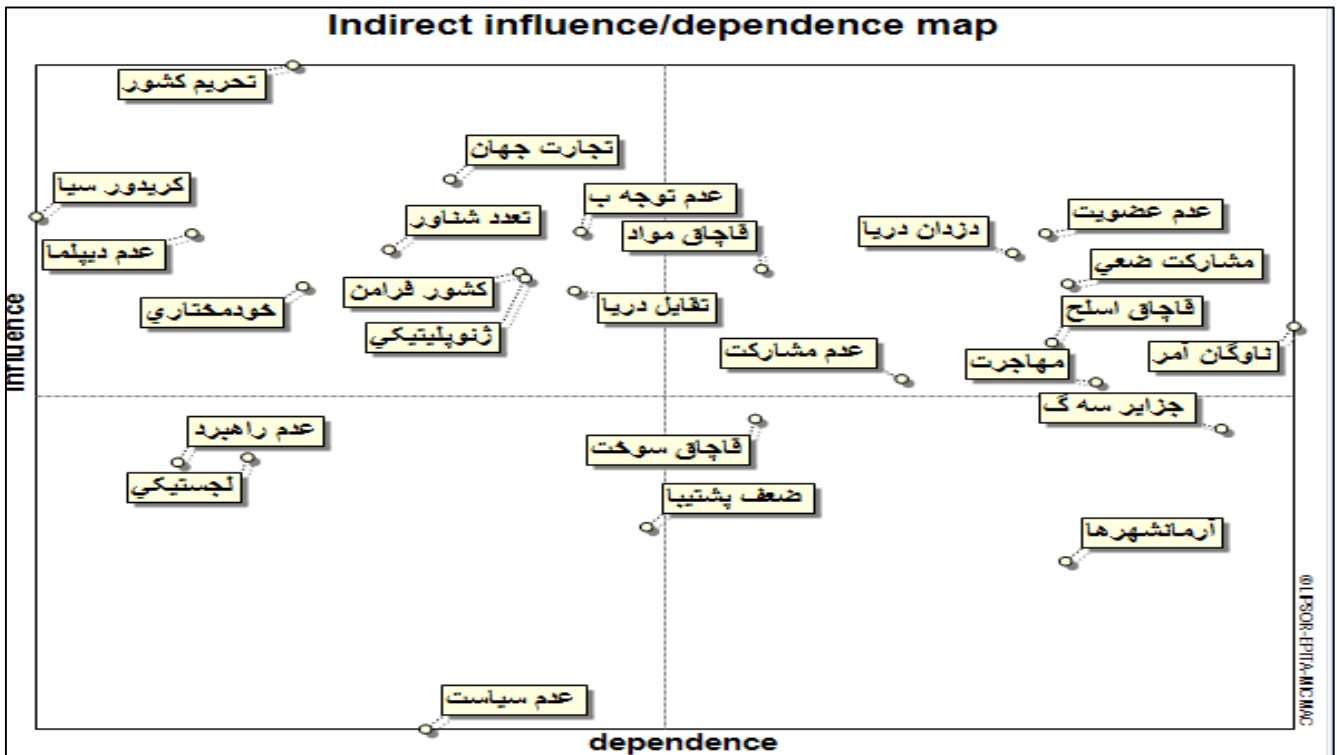
تأثیرات غیرمستقیم متغیرها بر یکدیگر

در بررسی اثرات غیرمستقیم متغیرها بر یکدیگر، شکل (۴) نقشه وضعیت اثرگذاری غیرمستقیم چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور در افق ۱۴۱۴ را بر همدیگر را نشان می‌دهد. همانطور که مشاهده می‌شود بیشترین توزیع و پراکندگی این چالش‌ها را متغیرهای اثرگذار و متغیرهای دوجبهی تشکیل می‌دهند. پراکندگی تأثیرات غیرمستقیم متغیرها نیز شبیه به پراکندگی تأثیرات مستقیم چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور می‌باشد. با این حال برخی متغیرهای دو وجهی اثرات غیرمستقیم بیشتری نسبت به برخی متغیرهای تأثیرگذار داشته‌اند.

در شکل (۳) چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور در خلیج فارس بر اساس نقشه روابط مستقیم بین چالش‌ها (تأثیرات بسیار ضعیف تا بسیار قوی) نشان داده شده است. در این نقشه چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور در خلیج فارس به لحاظ تأثیرگذاری بر اساس جدول (۴) ارائه شده است. در این شکل چالش‌هایی چون تحریم‌های ظالمانه غرب بر علیه بخش دریایی و سازمان بنادر و دریانوردی کشور، عدم تبدیل کشور به مرکز کربدوری تجارت جهانی به دلایل سیاسی، تغییر مسیر سیاسی کربدورهای بین‌المللی و بسترسازی حذف ایران از این کربدورها، نداشتن توجه کافی و وافی به اقتصاد سیاسی دریا و توسعه نیافتن روابط سیاسی و دیپلماتیک با برخی کشورهای منطقه بیشترین روابط مستقیم را با سایر چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور در پهنه آبی خلیج فارس به خود اختصاص داده‌اند.



(۱) اثرگذاری در سطح ۱۰ درصد



شکل ۴. نقشه وضعیت اثرگذاری غیرمستقیم چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور

ستونی محاسبه شده و دارای بیشترین میزان تأثیرگذاری غیرمستقیم بر دیگر متغیرها هستند. بررسی تأثیرگذاری خالص غیرمستقیم چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور نیز نشان داد که بیشترین اثرات خاص غیرمستقیم مربوط به چالش‌های تحریم‌های ظالمانه غرب بر علیه بخش دریایی و سازمان بنادر و دریانوردی کشور (۵۲۱۷۶+)، تغییر مسیر سیاسی کریدورهای بین‌المللی و بسترسازی حذف ایران از این کریدورها (۴۹۲۴۳+)، توسعه نیافتن روابط سیاسی و دیپلماتیک با برخی کشورهای منطقه (۳۸۴۸۶+)، عدم تبدیل کشور به مرکز کریدوری تجارت جهانی به دلایل سیاسی (۳۰۱۰۲+)، عدم خودمختاری و آزادی عمل شرکت‌های دریایی در کشور (۲۶۰۷۹+)، تأثیر و افزایش تعداد کشتی‌ها و شناورهای نظامی خارجی در خلیج فارس (۲۵۴۳۸+)، نداشتن توجه کافی و وافی به اقتصاد سیاسی دریا (۱۶۶۵۷+)، حضور کشورهای فرامنطقه‌ای در پهنه خلیج فارس (۱۵۴۱۵+)، توسعه نیافتن موقعیت ژئوپلیتیکی دریامحور کشور در عرصه جهانی (۱۴۴۰۳+) و ضعف در تدوین راهبردها از جمله راهبردهای توسعه دریامحور بنادر کشور (۱۲۸۶۰+) بوده و این چالش‌ها بیشترین تأثیرگذاری خالص غیرمستقیم را بر دیگر چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور داشته‌اند.

نتایج جدول تأثیرات غیرمستقیم چالش‌های نشان می‌دهد که از ۲۵ چالش سیاسی در نظر گرفته شده، بیشترین تعداد به ترتیب مربوط به متغیرهای اثرگذار و متغیرهای دو وجهی می‌باشد. بر اساس نظرات خبرگان نتایج تأثیرگذاری غیرمستقیم در جدول (۵) ارائه شده است. یافته‌ها نشان می‌دهد تحریم‌های ظالمانه غرب بر علیه بخش دریایی و سازمان بنادر و دریانوردی کشور (۱۵۸۶۱۳)، عدم تبدیل کشور به مرکز کریدوری تجارت جهانی به دلایل سیاسی (۱۴۵۴۵۹)، تغییر مسیر سیاسی کریدورهای بین‌المللی و بسترسازی حذف ایران از این کریدورها (۱۴۱۱۴۱)، نداشتن توجه کافی و وافی به اقتصاد سیاسی دریا (۱۳۹۶۰۹)، ممانعت از عضویت ایران در کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی به دلیل تحریم‌های بین‌المللی (۱۳۹۲۰۸)، توسعه نیافتن روابط سیاسی و دیپلماتیک با برخی کشورهای منطقه (۱۳۹۲۰۳)، تأثیر و افزایش تعداد کشتی‌ها و شناورهای نظامی خارجی در خلیج فارس (۱۳۷۳۲۴)، حضور دزدان دریایی و تروویج نامنی در دریا توسط باندهای داخلی و بین‌المللی (۱۳۶۹۴۵)، قاچاق مواد مخدر و کالاهای غیرمجاز از بستر دریا به کشور (۱۳۵۱۰۱) و حضور کشورهای فرامنطقه‌ای در پهنه خلیج فارس (۱۳۴۷۰۳) به ترتیب بالاترین ارزش

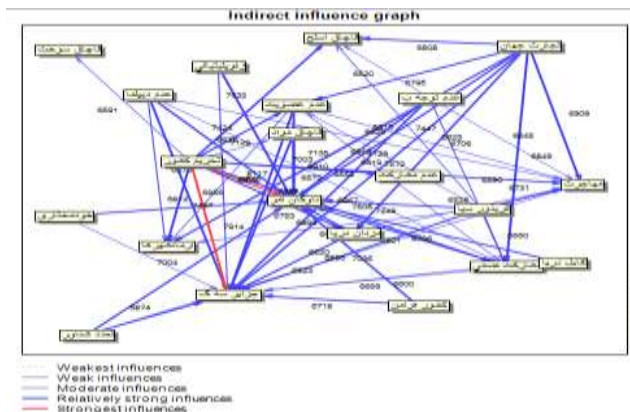
جدول ۵. اثرات غیرمستقیم چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور

تأثیرگذاری خالص	تأثیرپذیری	تأثیرگذاری	چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور
+۱۵۴۱۵	۱۱۹۲۸۸	۱۳۴۷۰۳	حضور کشورهای فرامنطقه‌ای در پهنه خلیج فارس
+۳۸۴۸۶	۱۰۰۷۱۷	۱۳۹۲۰۳	توسعه نیافتن روابط سیاسی و دیپلماتیک با برخی کشورهای منطقه
-۳۴۷۱۸	۱۶۳۲۰۰	۱۲۸۴۸۲	حضور ناوگروه‌های دریایی ایالات متحده در پهنه آبی خلیج فارس به بهانه تأمین امنیت منطقه
+۹۴۷۳	۱۰۳۸۸۰	۱۱۳۳۵۳	توسعه نیافتگی هاب‌ها و دروازه‌های لجستیکی در کشور
-۴۸۸۹۷	۱۵۰۲۴۸	۱۰۱۳۵۱	عدم ایجاد و توسعه آرمانشهرهای لجستیکی در جنوب کشور
+۵۲۱۷۶	۱۰۶۴۳۷	۱۵۸۶۱۳	تحریم‌های ظالمانه غرب بر علیه بخش دریایی و سازمان بنادر و دریانوردی کشور
-۹۸۹۱	۱۴۹۰۹۹	۱۳۹۲۰۸	ممانعت از عضویت ایران در کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی به دلیل تحریم‌های بین‌المللی
+۴۹۲۴۳	۹۱۸۹۸	۱۴۱۱۴۱	تغییر مسیر سیاسی کریدورهای بین‌المللی و بسترسازی حذف ایران از این کریدورها
+۲۶۰۷۹	۱۰۷۰۱۰	۱۳۳۰۸۹	عدم خودمختاری و آزادی عمل شرکت‌های دریایی در کشور
-۱۶۹۷۵	۱۵۰۳۷۲	۱۳۳۳۹۷	مشارکت ضعیف بخش دولتی و خصوصی در اقتصاد پایدار آبی
-۲۱۱۹۴	۱۲۶۴۹۷	۱۰۵۳۰۳	پشتیبانی ضعیف حاکمیتی و سیاسی از توسعه اقتصاد دریامحور در ایران
+۲۱۰۵	۱۳۲۹۹۶	۱۳۵۱۰۱	قاچاق مواد مخدر و کالاهای غیرمجاز از بستر دریا به کشور
-۱۴۸۶۱	۱۳۲۶۵۲	۱۱۷۷۹۱	قاچاق سوخت و فرآورده‌های نفتی از طریق دریا
-۲۲۸۶۵	۱۴۹۴۷۴	۱۲۶۶۰۹	قاچاق اسلحه و مهمات از طریق دریا به کشور
-۲۹۹۳۲	۱۵۱۹۶۵	۱۲۲۰۳۳	مهاجرت‌های غیرقانونی ایرانیان و اتباع بیگانه از بستر دریا
-۱۰۲۹۵	۱۴۷۲۴۰	۱۳۶۹۴۵	حضور دزدان دریایی و تروویج نامنی در دریا توسط باندهای داخلی و بین‌المللی
-۴۲۴۲۳	۱۵۹۰۷۷	۱۱۶۶۵۴	درگیری و تنش بر سر جزایر سه گانه و تقابل‌های دریایی
+۱۰۱۵۲	۱۳۲۴۰۷	۱۳۲۵۵۹	تقابل دریایی بر سر منابع دریایی مشترک و ورود غیرقانونی به حوزه‌های آبی کشور
-۱۸۵۴۹	۱۴۰۹۵۶	۱۲۲۴۰۷	برنامه‌ریزی سیاسی از بالا و متمرکز در کشور و عدم توجه به مشارکت محلی در امور دریایی
+۱۲۸۶۰	۹۹۹۲۰	۱۱۲۷۸۰	ضعف در تدوین راهبردها از جمله راهبردهای توسعه دریامحور بنادر کشور
+۱۶۶۵۷	۱۲۲۷۵۲	۱۳۹۴۰۹	نداشتن توجه کافی و وافی به اقتصاد سیاسی دریا
+۱۴۴۰۳	۱۱۹۶۱۵	۱۳۴۰۱۸	توسعه نیافتن موقعیت ژئوپلیتیکی دریامحور کشور در عرصه جهانی
+۳۰۱۰۲	۱۱۵۳۵۷	۱۴۵۴۵۹	عدم تبدیل کشور به مرکز کریدوری تجارت جهانی به دلایل سیاسی
+۲۵۴۳۸	۱۱۱۸۸۶	۱۳۷۳۲۴	تأثیر و افزایش تعداد کشتی‌ها و شناورهای نظامی خارجی در خلیج فارس
-۳۱۹۸۹	۱۱۳۹۶۲	۸۱۹۷۳	غفلت از توجه به سیاست‌های کلی توسعه دریامحور در کشور
-	۱۲۶۱	۱۲۶۱	مجموع

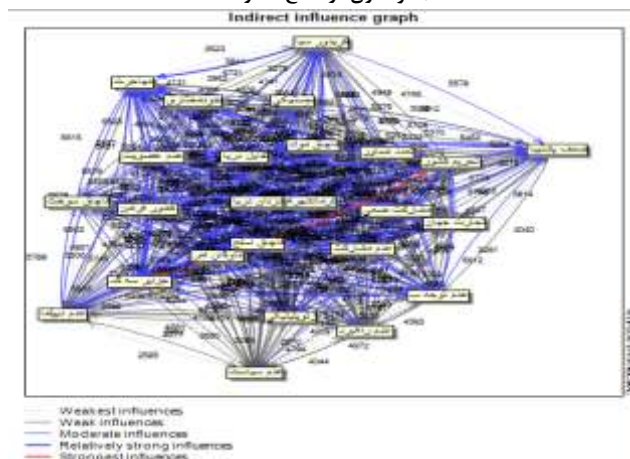
منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۴۰۳

در شکل (۵) نقشه روابط غیرمستقیم بین چالش‌های شناسایی شده (تأثیرات بسیار ضعیف تا بسیار قوی) آورده شده است. بر اساس نتایج شکل روابط غیرمستقیم چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور از طریق تأثیرگذاری و تأثیرپذیری غیرمستقیم بر همدیگر تأثیرگذار بوده‌اند. در این بین بیشترین روابط غیرمستقیم مربوط به تحریم‌های ظالمانه غرب بر علیه بخش دریایی و سازمان بنادر و دریانوردی کشور، تغییر مسیر سیاسی کریدورهای بین‌المللی و بسترسازی حذف ایران از این کریدورها، توسعه نیافتن روابط سیاسی و دیپلماتیک با برخی کشورهای منطقه، عدم تبدیل کشور به مرکز کریدوری تجارت جهانی به دلایل سیاسی و عدم خودمختاری و آزادی عمل شرکت‌های دریایی در کشور بوده است.

بر حسب ماتریس تأثیرگذاری مستقیم و غیرمستقیم چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور در خلیج فارس (شکل ۶)، با توجه به قسمت سمت چپ شکل می‌توان ادعان نمود که مواردی چون تحریم‌های ظالمانه غرب بر علیه بخش دریایی و سازمان بنادر و دریانوردی کشور، عدم تبدیل کشور به مرکز کریدوری تجارت جهانی به دلایل سیاسی، تغییر مسیر سیاسی کریدورهای بین‌المللی و بسترسازی حذف ایران از این کریدورها، نداشتن توجه کافی و وافی به اقتصاد سیاسی دریا، توسعه نیافتن روابط سیاسی و دیپلماتیک با برخی کشورهای منطقه، ممانعت از عضویت ایران در کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی به دلیل تحریم‌های بین‌المللی به ترتیب در رتبه اول تا ششم تأثیرگذاری قرار گرفته‌اند و بیشترین سهم را در ارتباط با مسئله چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور در خلیج فارس داشته‌اند.



(۱) اثرگذاری در سطح ۱۰ درصد



(۲) اثرگذاری در سطح ۱۰ درصد

شکل ۵. نقشه روابط غیرمستقیم چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور (تأثیرات بسیار ضعیف تا بسیار قوی)

Rank	Variable	Variable
1	تحریم کشور - 6	تحریم کشور - 6
2	تجارت جهان - 23	تجارت جهان - 23
3	کریدور سیا - 8	کریدور سیا - 8
4	عدم توجه ب - 21	عدم توجه ب - 21
5	عدم دیپلما - 2	عدم عضویت - 7
6	عدم عضویت - 7	عدم دیپلما - 2
7	کشور فرامن - 1	تعدد شناور - 24
8	قاچاق مواد - 12	زدان دریا - 16
9	زدان دریا - 16	قاچاق مواد - 12
10	تعدد شناور - 24	کشور فرامن - 1
11	مشارکت ضعی - 10	ژئوپلیتیکی - 22
12	ژئوپلیتیکی - 22	مشارکت ضعی - 10
13	خودمختاری - 9	خودمختاری - 9
14	تغایل دریا - 18	تغایل دریا - 18
15	ناوگان آمر - 3	ناوگان آمر - 3
16	قاچاق اسلح - 14	قاچاق اسلح - 14
17	عدم مشارکت - 19	عدم مشارکت - 19
18	مهاجرت - 15	مهاجرت - 15
19	جزایر سه گ - 17	قاچاق سوخت - 13
20	قاچاق سوخت - 13	جزایر سه گ - 17
21	لجستیکی - 4	لجستیکی - 4
22	عدم راهبرد - 20	عدم راهبرد - 20
23	ضعف پشتیبان - 11	ضعف پشتیبان - 11
24	آرمانشهرها - 5	آرمانشهرها - 5
25	عدم سیاست - 25	عدم سیاست - 25

شکل ۶. طبقات چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور بر اساس تأثیر مستقیم (سمت چپ) و غیرمستقیم (سمت راست)

خودمختاری و آزادی عمل شرکت‌های دریایی در کشور، تأثیر و افزایش تعداد کشتی‌ها و شناورهای نظامی خارجی در خلیج فارس، نداشتن توجه کافی و وافی به اقتصاد سیاسی دریا، حضور کشورهای فرامنطقه‌ای در پهنه خلیج فارس، توسعه نیافتن موقعیت ژئوپلیتیکی دریامحور کشور در عرصه جهان و تقابل دریایی بر سر منابع دریایی مشترک و ورود غیرقانونی به حوزه‌های آبی کشور. لذا این چالش‌ها مهمترین چالش‌های سیاسی توسعه دریا محور قلمداد می‌شوند، از این رو با توجه به جنس چالش‌ها در مباحث توسعه سیاسی و زیست محیطی مرتبط با پهنه آبی خلیج فارس و سایر پهنه‌های آبی کشور، لازم است مورد توجه جدی قرار گیرند.

بعد از شناسایی چالش‌های سیاسی توسعه دریا محور تاثیرگذار (مستقیم و غیرمستقیم) در پهنه دریایی خلیج فارس با استفاده از مقدار اثرگذاری خالص، چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور کلیدی و نهایی نیز استخراج شدند. چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور کلیدی و نهایی (جدول ۶) با توجه به مقدار اثرگذاری خالص (+) نشان داد که مهمترین چالش‌های کلیدی و نهایی سیاسی توسعه دریامحور عبارت‌اند از تحریم‌های ظالمانه غرب بر علیه بخش دریایی و سازمان بنادر و دریانوردی کشور، تغییر مسیر کریدورهای بین‌المللی و بسترسازی حذف ایران از این کریدورها، توسعه نیافتن روابط سیاسی و دیپلماتیک با برخی کشورهای منطقه عدم تبدیل کشور به مرکز کریدوری تجارت جهانی به دلایل سیاسی، عدم

جدول ۶. چالش‌های کلیدی و نهایی سیاسی توسعه دریامحور در خلیج فارس

رتبه	اثرگذاری خالص غیرمستقیم	اثرگذاری خالص مستقیم	چالش‌های کلیدی و نهایی توسعه دریامحور
۱	+۵۲۱۷۶	+۲۱	تحریم‌های ظالمانه غرب بر علیه بخش دریایی و سازمان بنادر و دریانوردی کشور
۲	+۴۹۲۴۳	+۲۰	تغییر مسیر سیاسی کریدورهای بین‌المللی و بسترسازی حذف ایران از این کریدورها
۳	+۳۸۴۸۶	+۱۵	توسعه نیافتن روابط سیاسی و دیپلماتیک با برخی کشورهای منطقه
۴	+۳۰۱۰۲	+۱۲	عدم تبدیل کشور به مرکز کریدوری تجارت جهانی به دلایل سیاسی
۵	+۲۶۰۷۹	+۱۱	عدم خودمختاری و آزادی عمل شرکت‌های دریایی در کشور
۶	+۲۵۴۳۸	+۱۰	تأثیر و افزایش تعداد کشتی‌ها و شناورهای نظامی خارجی در خلیج فارس
۷	+۱۶۶۵۷	+۷	نداشتن توجه کافی و وافی به اقتصاد سیاسی دریا
۸	+۱۵۴۱۵	+۷	حضور کشورهای فرامنطقه‌ای در پهنه خلیج فارس
۹	+۱۴۴۰۳	+۵	توسعه نیافتن موقعیت ژئوپلیتیکی دریامحور کشور در عرصه جهان
۱۰	+۱۰۱۵۲	+۵	تقابل دریایی بر سر منابع دریایی مشترک و ورود غیرقانونی به حوزه‌های آبی کشور

منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۴۰۳

فارس به‌عنوان یک قدرت منطقه‌ای در کنار سایر قدرت‌های نوظهور خود را مطرح کند باید راهبرد کلان خود را بر مبنای دکترین دریامحور و توسعه اقتصاد دریامحور (اقتصاد آبی) تنظیم نماید. به این خاطر که توسعه دریامحور به‌عنوان یک راهبرد برای حفاظت از اقیانوس‌ها و منابع آبی جهان، مفهومی است که به‌طور فزاینده‌ای در مسائل سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی محبوبیت یافته است. منطقه خلیج فارس از نظر جغرافیایی و موقعیت ژئوپلیتیکی از جایگاه خاصی برخوردار است که توسعه دریامحور در کشور می‌تواند کشور ایران را به یک قدرت جهانی تبدیل کند. چرا که توسعه دریامحور یک زمینه مطالعاتی جدید است که شامل فعالیت‌های اقتصادی وابسته به دریا است که اغلب با سایر بخش‌های اقتصادی از جمله گردشگری، حمل و نقل دریایی، انرژی و ماهیگیری، تجارت و غیره مرتبط است. هر چند که توسعه دریامحور در ایران و خلیج فارس با چالش‌های عمده‌ای روبرو است. در پژوهش حاضر نیز به واکاوی چالش‌های سیاسی توسعه دریا محور در پهنه خلیج فارس با رویکرد آینده پژوهی پرداخته است. نتایج پژوهش نشان داد که منطقه خلیج فارس در جنوب کشور برای توسعه و کمک به توسعه اقتصادی، اجتماعی و به خصوص سیاسی خود با چالش‌های مختلفی روبرو است. شناسایی این چالش‌ها برای پایدار بودن در حوزه دریا، دستیابی به توسعه اقتصاد آبی و توسعه سیاسی کشور می‌تواند مورد توجه سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان کشور قرار گیرد. علاوه بر این، توسعه صنعتی کشور به‌عنوان بخشی از دستور کار اقتصاد آبی (چه مثبت یا

نتیجه‌گیری

دریا و اقیانوس‌ها مسیر ضروری برای تجارت، مسافرت، استخراج مواد معدنی و تولید برق و غیره هستند. از نظر سیاسی و ژئوپلیتیکی نیز تحقق توسعه ملی کشورهای دریایی با توسعه ارتباطات دریایی و از طریق دریا و اقیانوس‌ها ممکن است و دریاهای نقش اساسی را در قدرت ملی کشورها بازی می‌کنند. از منظر شهری نیز توسعه یافته‌ترین شهرها در حاشیه سواحل دریاهای اقیانوس‌ها شکل گرفته‌اند. در این بین کشور ایران نیز با وجود سواحل گسترده و مستعد و بنادر متعدد در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، در کنار وجود تنگه راهبردی هرمز در جنوب کشور به لحاظ ژئوپلیتیکی دارای موقعیت ساحلی و راهبردی منحصر به فردی است. در این بین سواحل جنوبی ایران به‌خصوص سواحل خلیج فارس، کشور را به ساختار اقیانوسی متصل کرده و باعث افزایش وزن ژئوپلیتیکی و کارکردهای ژئواکونومیک کشور شده است. منطقه خلیج فارس به‌عنوان منطقه مورد مطالعه پژوهش حاضر نیز از نظر سیاسی موقعیت بالای ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی دارد. این موقعیت ژئوپلیتیکی خلیج فارس در جنوب کشور ضمن اینکه الزاماتی را برای اداره خلیج فارس می‌طلبد، به دلیل وجود منابع گسترده نفتی و غیرنفتی در آن باعث شده که این منطقه دارای فواید و مزایایی بسیاری باشد. به‌طوری که اگر ایران بخواهد از طریق منابع و پتانسیل‌های خلیج

- برقراری ثبات اقتصادی، افزایش سرمایه‌گذاری و تغییر در نظام تأمین مالی بخش دریای در خلیج فارس و توسعه زیرساخت‌های استان‌های جنوبی و ارزیابی مستمر وضعیت رفاه اقتصادی ساکنان این مناطق از دیگر پیشنهادات مهم در رفع چالش‌های توسعه دریامحور است؛
- حفاظت از ظرفیت بلندمدت اکوسیستم اقیانوسی و دریایی خلیج فارس و جلوگیری از شیوه‌های بهره‌برداری و فعالیت‌های ناپایدار در خلیج فارس و مقابله با ناپایداری زیست محیطی، آلودگی دریایی، عدم همکاری و مشارکت ذینفعان دریایی از پیشنهادات مهم برای رفع چالش‌های توسعه دریایی در خلیج فارس هستند؛
- برای توسعه دریامحور در کشور و خلیج فارس لازم است، ذینفعان کلیدی مرتبط با توسعه دریامحور شناسایی تا نقش‌های مهم آنها در توسعه اقتصادی، اجتماعی و سیاسی جهت رونق بخشی به حوزه ژئوپلیتیک و توسعه کشور مشخص شوند.

مشارکت نویسندگان

انجام کارهای میدانی و نگارش کلی مقاله بر عهده نویسنده نخست و پیشنهاد عنوان مقاله، بازخوانی، اصلاح و راهنمایی کلی مقاله، تأیید روایی پرسشنامه، همچنین کلیه مکاتبات بر عهده نویسنده دوم مقاله بود. تجزیه و تحلیل یافته‌ها نیز به صورت همکاری دو سویه انجام گرفت. به طور کلی میزان مشارکت به صورت چهل درصد بر عهده نویسنده نخست و شصت درصد بر عهده نویسنده دوم و مسئول مکاتبات می‌باشد [۱۹].

تشکر و قدردانی (اختیاری)

نویسندگان مراتب قدردانی خود را از کارشناسان که به سواست پژوهش و مصاحبه‌ها پاسخ داده اعلام می‌نمایند.

تعارض منافع

«هیچ گونه تعارض منافع توسط نویسندگان بیان نشده است.»

منابع

- [۱] احمدی، سید عباس، حسینی، نرجس سادات. (۱۴۰۰). رویکرد ژئوپلیتیکی به نقش ایران در منطقه خلیج فارس. فصلنامه جغرافیا (برنامه ریزی منطقه‌ای)، ۱۱(۴۵)، ۱-۱۷.
- [۲] احمدی، سید عباس، زارعی، بهادر، براتی، علیرضا. (۱۴۰۰). چالش‌های دفاعی - امنیتی توسعه دریامحور در سواحل مکران از منظر جغرافیای سیاسی مطالعه موردی: مقیاس: محلی و ملی. سیاست دفاعی، ۳۰(۱۱۴)، ۳۳-۵۸.
- [۳] امیری، علی، طولابی نژاد، مهرشاد. (۱۴۰۱). ارزیابی عوامل و شاخص‌های موفقیت همکاری متقابل مرزی (CBC) در راستای توسعه گردشگری مطالعه موردی: شهرستان زاهدان نشریه علوم و فنون مرزی، ۳(۴۰)، ۱۲۵-۱۶۱.

منفی) بر تمام جنبه‌های خود وابسته به توسعه مناطق دریایی و ساحلی به خصوص منطقه خلیج فارس خواهد بود. از این رو شناسایی چالش‌های سیاسی و اقتصادی دریامحور جهت موفقیت مداوم تلاش‌های اقتصاد دریامحور لازم و ضروری هستند، که یافته‌ها نیز تأیید می‌کنند که منطقه خلیج فارس و این پهنه آبی با چالش‌های سیاسی مختلفی در حوزه توسعه دریامحور روبرو است. از سوی دیگر نتایج کلیدی پژوهش نشان داد که تحریم‌های ظالمانه غرب بر علیه بخش دریایی و سازمان بنادر و دریانوردی کشور، تغییر مسیر سیاسی کردیورهای بین‌المللی و بسترسازی حذف ایران از این کردیورها، توسعه نیافتن روابط سیاسی و دیپلماتیک با برخی کشورهای منطقه، عدم تبدیل کشور به مرکز کردیوری تجارت جهانی به دلایل سیاسی، عدم خودمختاری و آزادی عمل شرکت‌های دریایی در کشور، تأثیر و افزایش تعداد کشتی‌ها و شناورهای نظامی خارجی در خلیج فارس، نداشتن توجه کافی و وافی به اقتصاد سیاسی دریا، حضور کشورهای فرامنطقه‌ای در پهنه خلیج فارس، توسعه نیافتن موقعیت ژئوپلیتیکی دریامحور کشور در عرصه جهان و تقابل دریایی بر سر منابع دریایی مشترک و ورود غیرقانونی به حوزه‌های آبی کشور مهمترین چالش‌های کلیدی و نهایی هستند که در توسعه دریامحور ضروری است به آنها توجه جدی و کافی شود. می‌توان پیش‌بینی نمود در صورت برطرف شدن این چالش‌ها به توسعه دریامحور در پهنه آبی خلیج فارس و به تبع آن توسعه دریامحور در کشور امیدوار بود. در حالی که عدم رفع چالش‌های فوق پیامدهای زیادی همچون عدم استفاده از پتانسیل‌های این منطقه، جولان کشورهای خارجی و استفاده آنها از خلیج فارس، عدم توسعه دریایی کشور، فقر و ناامنی و توسعه نیافتگی را برای کشور و به ویژه منطقه خلیج فارس و مناطق همجوار آن در پی خواهد داشت.

در رابطه با یافته‌های این پژوهش، برای رفع چالش‌های سیاسی توسعه دریامحور در خلیج فارس و مدیریت دریاها در کشور بر پایه توسعه دریامحور نکات زیر پیشنهاد می‌شود:

- شناسایی و چالش‌های دفاعی-امنیتی در پهنه آبی خلیج فارس در مقیاس منطقه‌ای و محلی می‌تواند پیشنهادی در جهت توسعه اقتصاد دریامحور منطقه و کشور باشد که در برنامه‌ها و سیاست‌های توسعه کشور لازم است به آن توجه جدی شود؛
- از نظر آموزشی مهم‌ترین راهکارهای کلی توسعه اقتصاد دریامحور می‌تواند ارائه آموزش‌های مرتبط با فعالیت‌های دریایی و ایجاد یک مدیریت متمرکز در دولت جهت سیاست‌گذاری متمرکز برای بخش‌های مختلف دریایی باشد؛
- افزایش تعامل کشور با کشورهای منطقه و حوزه خلیج فارس جهت استفاده از ظرفیت‌های آنان در بخش‌های مختلف مرتبط با دریا پیشنهاد مهم دیگری در زمینه توسعه دریا محور و رفع چالش‌های توسعه دریامحور در خلیج فارس است؛
- فرهنگ‌سازی برای پررنگ کردن اهمیت دریا در صنایع فرهنگی، توسعه گردشگری دریایی و پیشی گرفتن از کشورهای منطقه همانند قطر، امارات، بحرین و عربستان از دیگر پیشنهادات مهم در رفع چالش‌های توسعه دریامحور است؛

- [۴] آقاپور، رضا، (۱۴۰۱)، بررسی تاثیرات دریاها بر رشد و توسعه کشورها از منظر آیات قرآن و احادیث، آموزش علوم دریایی، ۱ (۴)، ۱۵۵-۱۶۳.
- [۵] براتی، امیر نظام، اکبرپور، حمیدرضا، اسلامی، الماس. (۱۴۰۲)، آسیب‌شناسی توسعه دریامحور سواحل مکران با تاکید بر اسناد بالادستی. مهندسی دریا، ۱۹ (۳۸)، ۱۲۵-۱۳۶.
- [۶] براتی، علیرضا، احمدی، سیدعباس، زارعی، بهادر. (۱۴۰۰). تبیین چالش‌های دفاعی-امنیتی توسعه دریامحور در مقیاس منطقه‌ای و بین‌المللی سواحل مکران از منظر جغرافیای سیاسی. راهبرد دفاعی، ۱۹ (۲)، ۵۵-۸۶.
- [۷] سبحانیان، سید محمد هادی، دسینه، مهدی، نجاتی، مهدی، بلاغی اینالو، یاسر. (۱۴۰۲)، اقتصاد دریا محور؛ تولید، اشتغال و صادرات: رویکرد تعادل عمومی قابل محاسبه‌ی چند منطقه‌ای. اقیانوس شناسی، ۱۴ (۵۶)، ۳۱-۴۶.
- [۸] سلطانی، فرزاد، ضرغامی، ابراهیم، جاودانی مقدم، مهدی. (۱۴۰۲). تحلیل استراتژیک معادلات قدرت‌های دریایی در اقیانوس هند با تاکید بر گروه بندی‌های کواد و آکوس. پژوهش‌های جغرافیای سیاسی، ۸ (۲)، ۸۴-۱۱۳.
- [۹] سمیعی‌نسب، مصطفی. (۱۴۰۱). راهبردهای بهره‌گیری از جایگاه دریا در اقتصاد کشور در راستای منویات مقام معظم رهبری. ماهنامه علمی «امنیت اقتصادی»، ۱۰ (۱،۲)، ۴۹-۶۲.
- [۱۰] سیف، محمد سعید، اژدری، علی اصغر و شجاعی، سعید، (۱۳۹۷)، نقش و جایگاه صنایع دریایی در اقتصاد ایران (با نگاهی به احکام قانون برنامه ششم توسعه و راهکارهای اجرایی دستیابی به اهداف صنایع دریایی)، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه صنعت).
- [۱۱] عالی پور، علیرضا، طحانی، غلامرضا. (۱۳۹۷). توسعه قدرت دریایی، زیربنای اقتصاد دفاع. مطالعات مدیریت راهبردی دفاع ملی، ۲ (۸)، ۸۳-۱۰۵.
- [۱۲] قلیپور مقدم، فرید، اسماعیلی، رضا، هادی پیکانی، مهربان. (۱۴۰۱). پیامدهای پایداری اجتماعی-فرهنگی توسعه دریامحور سواحل مکران. فرایند مدیریت و توسعه، ۳۵ (۲)، ۱۶۵-۱۹۲.
- [۱۳] کامرانی، احسان، دلیری، مسلم، غطاوی، صبا. (۱۴۰۳)، عدالت آبی: جایگاه صید خرد در توسعه پایدار اقتصاد دریامحور در آب‌های ایرانی خلیج فارس. اقیانوس شناسی، ۱۵ (۵۷)، ۱۱-۱۹.
- [۱۴] محسن اردبیلی، یوسف، (۱۳۸۵)، خلیج فارس در فرهنگ‌ها و لغت‌نامه‌های معاصر فارسی، آثار جغرافی دانان دوره اسلامی و دائرة المعارف، فصلنامه یاد، پیاپی ۸۰، ۵۹-۱۱۲.
- [۱۵] مرشدلو، جواد، صادقی گندمانی، مقصود علی، کرمی، جلال، بهارلو، هادی. (۱۴۰۱). موانع توسعه اقتصاد تجاری دریامحور در ایران دوره قاجاریه: نمونه بندر پیربازار. تحقیقات تاریخ اقتصادی، ۱۱ (۲)، ۳۰۳-۳۳۱.
- [۱۶] مطلبی کربکندی، محمد علی، زارع زردینی، علی. (۱۴۰۰). راهکارهای توسعه اقتصاد دریامحور در راستای نیل به اهداف اقتصاد مقاومتی. فصلنامه اقتصاد دفاع و توسعه پایدار، ۶ (۲۲)، ۵۳-۸۱.
- [۱۷] میرزاجانی، محسن، لطفی، حیدر. (۱۳۹۶). نقش و تأثیر سواحل خلیج فارس و منطقه مکران در اقتصاد بین‌الملل و تأثیر استراتژیکی آن بر ایران با ارائه یک مدل راهبردی در توسعه اقتصادی و سیاسی. فصلنامه جغرافیا (برنامه ریزی منطقه‌ای)، ۷ (۲۹)، ۵۷-۹۱.
- [18] Axon, S., & Collier, S. (2023). Breaking Blue: Establishing comprehensive policy for a just and inclusive transition for the Blue Economy. *Marine policy*, 147, 1053-1066.
- [19] Ayilu, R. K., Fabinyi, M., Barclay, K., & Bawa, M. A. (2023). Blue economy: industrialisation and coastal fishing livelihoods in Ghana. *Reviews in Fish Biology and Fisheries*, 54(3), 1-18.
- [20] Bethel, B. J., Buravleva, Y., & Tang, D. (2021). Blue economy and blue activities: opportunities, challenges, and recommendations for the Bahamas. *Water*, 13(10), 1399-1409.
- [21] Bhuyan, M. S., Islam, M. N., Ali, M. M., Rashed-Un-Nabi, M., Alam, M. W., Das, M., ... & Mustary, S. (2022). Blue Economy Prospects, Opportunities, Challenges, Risks, and Sustainable Development Pathways in Bangladesh. *Global Blue Economy*, 147-194.
- [22] Brent, Z. W., Barbesgaard, M., & Pedersen, C. (2020). The Blue Fix: What's driving blue growth?. *Sustainability Science*, 15(1), 31-43.
- [23] Burgess, T., Rennie, S., & Moodley, K. (2023). Key ethical issues encountered during COVID-19 research: a thematic analysis of perspectives from South African research ethics committees. *BMC Medical Ethics*, 24(1), 11- 25.
- [24] Câmara, S. F., Pinto, F. R., Silva, F. R. D., Torres Junior, P., & Soares, M. O. (2024). Can the ocean economy in Brazil become blue?. *International Journal of Social Economics*, 51(1), 133-149.
- [25] Campbell, L. M., Fairbanks, L., Murray, G., Joshua S. Stoll, Linda D'Anna, and Bingham, J. (2021). From Blue Economy to Blue Communities: reorienting aquaculture expansion for community wellbeing." *Marine Policy*, 124(5), 354-361.
- [26] Choudhary, P., Khade, M., Savant, S., Musale, A., Chelliah, M. S., & Dasgupta, S. (2021). Empowering blue economy: From underrated ecosystem to sustainable industry. *Journal of environmental management*, 291, 112-123.
- [27] Cisneros-Montemayor, A. M., Moreno-Báez, M., Reygondeau, G., Cheung, W. W., Crosman, K. M., González-Espinosa, P. C., &

- [40] Martínez-Vázquez, R. M., Milán-García, J., & de Pablo Valenciano, J. (2021). Challenges of the Blue Economy: evidence and research trends. *Environmental Sciences Europe*, 33(1), 61- 79.
- [41] Martínez-Vázquez, R. M., Milán-García, J., & de Pablo Valenciano, J. (2021). Challenges of the Blue Economy: evidence and research trends. *Environmental Sciences Europe*, 33(1), 61.
- [42] McKinley, E., Aller-Rojas, O., Hattam, C., Germond-Duret, C., San Martín, I. V., Hopkins, C. R., ... & Potts, T. (2019). Charting the course for a blue economy in Peru: a research agenda. *Environment, Development and Sustainability*, 21, 2253-2275.
- [43] Mondello, G., Salomone, R., Saija, G., Lanuzza, F., & Gulotta, T. M. (2023). Life Cycle Assessment and Life Cycle Costing for assessing maritime transport: a comprehensive literature review. *Maritime Policy & Management*, 50(2), 198-218.
- [44] Narwal, S., Kaur, M., Yadav, D. S., & Bast, F. (2024). Sustainable blue economy: Opportunities and challenges. *Journal of Biosciences*, 49(1), 18- 29.
- [45] Ntona, M., & Morgera, E. (2018). Connecting SDG 14 with the other Sustainable Development Goals through marine spatial planning. *Marine Policy*, 93, 214-222.
- [46] Pouponneau, A. (2023). Blue economy: The perspectives of small island developing states.
- [47] Silver, J. J., Gray, N. J., Campbell, L. M., Fairbanks, L. W., & Gruby, R. L. (2023). Blue economy and competing discourses in international oceans governance. *The Journal of Environment & Development*, 24(2), 135-160.
- [48] Stephenson, R. L., & Hobday, A. J. (2024). Blueprint for Blue Economy implementation. *Marine Policy*, 163, 106-119.
- [49] World Bank, & United Nations Department of Economic and Social Affairs. (2017). The potential of the blue economy: increasing long-term benefits of the sustainable use of marine resources for small island developing states and coastal least developed countries. <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/523151496389684076/the-potential-of-the-blue-economy-increasing-long-term-benefits-of-the-sustainable-use-of-marine-resources-for-small-island-developing-states-and-coastal-least-developed-countries>
- Ota, Y. (2021). Enabling conditions for an equitable and sustainable blue economy. *Nature*, 591(7850), 396-401.
- [28] Elegbede, I. O., Akintola, S. L., Jimoh, A. A. A., Jolaosho, T. L., Smith-Godfrey, S., Oliveira, A., ... & Oloko, A. (2023). Blue economy (sustainability). *Encyclopedia of sustainable Management*, 401-1, 25- 48.
- [29] Ertör, I., & Hadjimichael, M. (2020). Blue degrowth and the politics of the sea: rethinking the blue economy. *Sustainability Science*, 15, 1-10.
- [30] Ertör-Akyazi, P. (2020). Contesting growth in marine capture fisheries: the case of small-scale fishing cooperatives in Istanbul. *Sustainability Science*, 15(1), 45-62.
- [31] Germond-Duret, C., Heidkamp, C. P., & Morrissey, J. (2023). (In) justice and the blue economy. *The Geographical Journal*, 189(2), 184-192.
- [32] Golden, J. S., Viridin, J., Nowacek, D., Halpin, P., Benneer, L., & Patil, P. G. (2017). Making sure the blue economy is green. *Nature Ecology & Evolution*, 1(2), 17- 24.
- [33] Habibie, M., Masfar, F. H., Sidabutar, Y. F., & Amelia, C. (2024). Opportunities and Challenges for Utilizing the Social Potential of Infrastructure toward A Blue Economy. *Indonesian Interdisciplinary Journal of Sharia Economics (IIJSE)*, 7(1), 703-715.
- [34] Hickel, J., & Kallis, G. (2020). Is green growth possible?. *New political economy*, 25(4), 469-486.
- [35] Hossain, M. S. (2021). Biological aspects of the coastal and marine environment of Bangladesh. *Ocean & Coastal Management*, 44(3-4), 261-282.
- [36] Joroff, M. (2009, May). The Blue Economy: Sustainable industrialization of the oceans [at] Proceedings. In *International Symposium on Blue Economy Initiative for Green Growth*, Massachusetts Institute of Technology and Korean Maritime Institute, Seoul, Korea (pp. 173-181).
- [37] Kaczynski, W. (2011). The future of blue economy: lessons for European Union. *Foundations of Management*, 3(1), 21-32.
- [38] Lee, K. H., Noh, J., & Khim, J. S. (2020). The Blue Economy and the United Nations' sustainable development goals: Challenges and opportunities. *Environment international*, 137, 105-118.
- [39] Li, G., Gao, K., Weng, J., & Qu, X. (2024). Deciphering spatial heterogeneity of maritime accidents considering impact scale variations. *Maritime Policy & Management*, 50(3), 1-25.

چکیده گرافیکی (اختیاری) نکات برجسته (اختیاری)

اقتصاد دریامحور از الگوهای توسعه‌ای جدید است که در برنامه هفتم توسعه جمهوری اسلامی ایران نیز بر این الگو جهت توسعه کشور اشاره شده است.

بخشی از چالش‌های اقتصاد دریامحور چالش‌های سیاسی است که در صورت برطرف شدن آنها می‌تواند به توسعه دریا محور کشور کمک نماید.

AUTHOR(S) BIOSKETCHES

Motaghi Dastanai, A., Professor of Political Geography, Faculty of Geographical Sciences, Kharazmi University, Tehran, Iran.

✉ A.mottaghi@khu.ac.ir

id [0000-0002-4406-3236](https://orcid.org/0000-0002-4406-3236)

Sepahvand, A., Ph.D. Student of Political Geography, Faculty of Geographical Sciences, Kharazmi University, Tehran, Iran.

✉ sepahasi@gmail.com

id [0009-0001-3775-5023](https://orcid.org/0009-0001-3775-5023)

Koulivand, K., PhD student of futures studies, Imam Khomeini International University, Qazvin, Iran.

✉ K.koulivand@edu.ikiu.ac.ir

id [0000-0001-6690-6313](https://orcid.org/0000-0001-6690-6313)

این قسمت توسط نشریه تکمیل می‌گردد:



HOW TO CITE THIS ARTICLE

doi <http://doi.org/10.52547/joc.15.58.3>

url <http://joc.inio.ac.ir/article-1-1814-fa.html>

id <https://orcid.org/0000-0002-4406-3236>



COPYRIGHTS

©2021 The author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution (CC BY 4.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, as long as the original authors and source are cited. No permission is required from the authors or the publishers.