

تدوین راهبردهای توسعه منطقه‌ای سواحل اقیانوسی ایران

سید عباس احمدی *

علی حسینی **

محمد میره‌ای ***

راضیه سادات مجیدی ****

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۵/۰۶ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۷/۲۶

چکیده

مبحث توسعه در دهه‌های اخیر جزء مهمترین مشکلات کشورها و مناطق است. توسعه منطقه‌ای مفهوم نوینی است که می‌تواند با ایجاد یک روش مناسب، دستیابی به بهتر شدن استانداردهای زندگی، افزایش فعالیت‌های اقتصادی، افزایش سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف و سرانجام ترویج اقتصادی پویا و جذاب را پشتیبانی کند. توسعه اقتصادی مناطق گوناگون براساس توانمندی‌های هر منطقه صورت می‌پذیرد. سواحل اقیانوسی ایران، از توانمندی‌های بی‌شمار جهت توسعه منطقه‌ای نظیر، امکان بهره‌مندی از حمل‌ونقل دریایی، ترانزیت، صنایع دریایی، گردشگری و غیره برخوردار است، با وجود این کشور ایران آن‌گونه که شایسته‌است، از این توانمندی‌ها بهره‌مند نمی‌شود. بنابراین، این پژوهش برآن است که با تحلیل وضعیت سواحل اقیانوسی ایران، به تدوین و ارائه راهبردهای پیشنهادی جهت توسعه منطقه‌ای این سواحل بپردازد. در این پژوهش و در پی رسیدن به هدف موردنظر باتوجه به تکنیک SWOT، به بیان نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید سواحل اقیانوسی ایران پرداخته شد و پس از طی فرایند ارزیابی، استراتژی‌ها یا راهبردهای رقابتی - تهاجمی به‌عنوان راهبردهای قابل قبول معرفی شدند. بنابراین با استفاده از نقاط قوت داخلی و

* استادیار گروه جغرافیای سیاسی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران.

** دانشیار گروه جغرافیای انسانی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران (نویسنده

مسئول). Email: a.hosseini@ut.ac.ir

*** دانشیار دانشکده مدیریت و حسابداری، دانشکده‌گان فارابی، دانشگاه تهران، قم، ایران.

**** دکتری جغرافیای سیاسی، گروه جغرافیای سیاسی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران،

ایران.

فرصت‌های خارجی، سیستم می‌بایست در راستای اجرا و به کارگیری استراتژی‌های مذکور گام بردارد و با استفاده از نقاط قوت داخلی، بیشترین بهره‌مندی را از نقاط فرصت خارجی داشته باشد. همچنین راهبردهای انطباقی یا بازنگری به‌عنوان راهبردهای با اولویت دوم مشخص شدند. طبق این راهبردها می‌بایست در جهت رفع ضعف‌های داخلی یا کاهش آنها تلاش گردد، تا به کارگیری از فرصت‌های ویژه و مناسب در این منطقه قابل بهره‌مندی باشند.

واژه‌های کلیدی: توسعه، توسعه منطقه‌ای، سواحل اقیانوسی ایران
طبقه‌بندی JEL: O21, O47, P20, P45

مقدمه

در دنیای امروز، توسعه منطقه‌ای یک مفهوم متمرکز بر تنوع‌بخشی به فعالیت‌های اقتصادی و سرمایه‌گذاری، در بخش خصوصی و دولتی، به‌منظور کاهش تفاوت‌های اجتماعی و اقتصادی بین مناطق مختلف، جهت بهبود سطح زندگی و ارائه خدمات با کیفیت بالا به شهروندان است (apostolache, 2014: 35-36). در دهه‌های اخیر، مقوله توسعه از جمله مشکلات بسیاری از کشورها بوده (ضرابی و تبریزی، ۱۳۹۰: ۳) و نابرابری‌های منطقه‌ای، همچنان، یکی از چالش‌ها و نگرانی‌های اصلی سیاست‌های منطقه‌ای و توسعه منطقه‌ای کشورها در حال توسعه است (Labidi, 2019: 583). نابرابری‌های منطقه‌ای از نشانه‌های مهم توسعه‌نیافتگی است؛ چراکه نابرابری‌های منطقه‌ای، به هر شکل و در هر سطح، می‌تواند پیامدهای ناگواری را، برای مناطق و کشورها، به همراه داشته باشد؛ بنابراین، طی سال‌های اخیر، بسیاری از دولت‌ها و تصمیم‌گیرندگان در تلاش بوده‌اند که از شدت نابرابری‌های منطقه‌ای بکاهند (Winkler, 2012: 84).

از آنجایی که توسعه منطقه‌ای می‌تواند منجر به چیدمان درست و سازماندهی مطلوب فعالیت‌های گوناگون در فضا شود، بنابراین توسعه منطقه‌ای می‌تواند، به‌عنوان یک چالش عمومی، برای کاهش نابرابری‌های منطقه‌ای در نظر گرفته شود (Pessoa, 2008: 57). قابل‌ذکر است که به‌منظور افزایش توسعه منطقه‌ای، نیاز به افزایش ارتباطات میان مناطق، به‌وضوح دیده می‌شود. نقش حمل‌ونقل در توسعه منطقه‌ای، به‌عنوان عامل زیربنایی توسعه اقتصادی، فوق‌العاده مهم است؛ زیرا توسعه و تحرک و دسترسی به نقاط مختلف، تنها با ایجاد تسهیلات ارتباطی حاصل می‌شود

(مولایی قلیجی و همکاران، ۱۳۹۷: ۷۲). بنابراین، قرارگرفتن در معرض مکانی برای ورود و خروج دارایی‌ها، دانش، توانایی‌ها و تخصص به سایر نقاط جهان، مانند جریان سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی جهانی، از سطح دولت ملی به یک جغرافیای فرعی دانه‌ریزتر متشکل از مناطق، شهرها و خوشه‌های صنعتی متصور است و مقیاس‌های تحلیل بین‌منطقه‌ای را در خود جای می‌دهد. در واقع، چنین مقیاس جغرافیایی، مربوط به رونمایی از مقیاس منطقه‌ای است (Lammarino, 2018: 2).

باتوجه به اینکه توسعه اقتصادی مناطق گوناگون، براساس توانمندی‌های هر منطقه و البته بیشتر بر پایه برنامه‌های اقتصادی صورت می‌پذیرد (Martins et al., 2017: 249) و از آنجاکه قرن بیست‌ویکم، عصر اقتصاد دریایی است و این بخش از اقتصاد، به بخش اساسی اقتصاد جهانی تبدیل شده است، با تعمیق توسعه دریایی، اقتصاد دریایی به سرعت توسعه یافته و به یک نیروی اقتصادی جدید تبدیل شده است (Zhang, 2020: 191) که قادر خواهد بود نقش بسیار ارزنده‌ای، در توسعه اقتصادی مناطق گوناگون، به ویژه مناطق ساحلی، ایفا نماید. قابل ذکر است، کشور ایران، به سبب موقعیت خاص جغرافیایی و منطقه‌ای، همواره، در مسیر ترانزیت کالاهای مورد نیاز کشورهای همسایه خود قرار گرفته است (دوست‌خواه و اجاری و قلی‌زاده، ۱۳۹۴: ۱) و به‌نوعی، پل ارتباطی بین کشورهای گوناگون با کشورهای محصور در خشکی و کشورهای پیرامون خود است.

باتوجه به آنچه گفته شد، سواحل اقیانوسی ایران، از توانمندی‌های بی‌شمار، جهت توسعه منطقه‌ای، نظیر امکان بهره‌مندی از حمل‌ونقل دریایی، ترانزیت، صنایع دریایی، گردشگری و غیره، برخوردار است؛ باوجود این، کشور ایران، آن‌گونه که شایسته است، از این توانمندی‌ها بهره‌مند نمی‌شود. بنابراین، این پژوهش بر آن است که، با تحلیل وضعیت سواحل اقیانوسی ایران و باتوجه به تکنیک SWOT، به تدوین و ارائه راهبردهای پیشنهادی، جهت توسعه منطقه‌ای این سواحل بپردازد.

پیشینه پژوهش

توموکی ایشی‌کورا (۲۰۲۰)، در مقاله‌ای با عنوان «اثرات اقتصادی منطقه‌ای توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، در مبادی ورودی و خروجی»، با به‌کارگیری رویکرد مدل فضایی نامتقارن، به بررسی و مطالعه پرداخت. این مدل، نقش صادرات و واردات را

در مناطق مذکور توصیف می‌کند که این شرایط، در دیگر مناطق داخلی وجود ندارد.

ویامینگ تو (۲۰۱۸)، در پژوهشی با عنوان «توسعه اقتصادی دریایی چین: مرور، روند آینده و پیامدهای پایداری»، با استفاده از روش مدل لجستیک چهار پارامتر، توسعه اقتصاد دریایی چین را، برای یک دوره ۱۵ ساله، بررسی می‌کند. براساس داده‌های رسمی دولت چین، ارزش کل تولید اقتصاد دریایی این کشور، از ۱۰۶۸ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۲، به ۷۷۶۱ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۷، افزایش یافته است. پیش‌بینی می‌شود که کل اقتصاد دریایی چین، در سال ۲۰۱۹، به ۸۸۹۴ میلیارد دلار برسد. علاوه‌براین، رشد اقتصاد دریایی چین، تحت‌تأثیر رشد صنایع گردشگری ساحلی و حمل‌ونقل چین است.

باروس و همکاران (۲۰۱۵)، در مقاله «کارایی بنادر چین ۲۰۰۲-۲۰۱۲» و با بهره‌مندی از مدل تحلیل مرزی تصادفی (مدل جایگزین DEA)، به این نتایج دست یافتند که سیاست‌های بخشی، سبب متغیرهای ناهمگن می‌شود که با مورد خطاب قراردادن بینش‌های مدیریتی و سیاست‌های ناهمگون، می‌بایست سیاست‌های مشترک، براساس متغیرهای همگون برای بنادر، تعریف شود.

دریاباری و همکاران (۱۳۹۷) در مقاله «آمایش سرزمینی و توسعه سواحل مکران با تأکید بر مکان‌یابی و احداث شبکه‌های حمل‌ونقل، در راستای ارتقای موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک»، با استفاده از تجزیه‌وتحلیل داده‌ها، نتیجه گرفتند که با ایجاد شبکه ریلی شمال - جنوب در مجاورت شرق کشور و اتصال منطقه آزاد چابهار به سرخس، در شمال شرقی کشور، ظرفیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرصت‌های ترانزیتی و سرمایه‌گذاری فراوانی برای این مناطق فراهم می‌شود.

بیات و همکار (۱۳۹۱) در پژوهش «بررسی عوامل مؤثر در توسعه نیافتگی سواحل مکران»، با بهره‌مندی از تجزیه‌وتحلیل داده‌ها، به این نتیجه دست یافتند که مهمترین عوامل توسعه نیافتگی سواحل مکران، مجموعه‌ای از عوامل ژئوپلیتیکی، جغرافیایی، امنیتی و سیاسی‌اند. حضور قدرت‌های فرامنطقه‌ای در افغانستان، اقدامات تروریستی و تولید گسترده مواد مخدر در این کشور، به‌عنوان مهمترین عوامل ژئوپلیتیک، و در بخش عوامل جغرافیایی نیز، خشکی و بی‌رونق بودن زراعت، بافت قومی - قبیله‌ای، کیفیت پایین نیروی انسانی و دوری از مرکز این سواحل، و در بخش عوامل امنیتی نیز، قاچاق مواد مخدر، بنیادگرایی، تنش‌های مذهبی و

اقدامات تروریستی و در آخر هم، عوامل سیاسی چون توسعه نیافتگی سواحل مکران، نظام تمرکزگرای حاکم بر کشور، اقتصاد نفتی، عدم برنامه‌ریزی و تحریم‌های خارجی، مهمترین عوامل توسعه نیافتگی سواحل مکران ذکر شده‌اند.

کاویانی و همکار (۱۳۹۶) در مقاله‌ای با عنوان «تأثیر موقعیت ژئوپلیتیک بر راهبرد ملی (مطالعه موردی: جنوب شرق ایران)»، و با استفاده از روش تجزیه و تحلیل داده‌ها، نتیجه گرفته‌اند که یافته‌های پژوهش نیز، با تأکید بر داده‌های آماری، نشان‌دهنده ناکارآمدی کنونی این بخش از کشور، در تقسیم کار ملی است و به دلیل ضعف زیرساخت‌های توسعه منطقه‌ای در همگرایی منطقه‌ای، برای ایران فرصت‌آفرینی نکرده است.

مبانی نظری

توسعه دریامحور

امروزه مزایا و عواید حاصل از فعالیت‌های بندری، به حدی است که بیشتر کشورهای که به دریاها دسترسی دارند، آن را راهی برای تبدیل شدن به قدرت اقتصادی می‌دانند. از اهمیت این منبع خدادادی، همین بس که بیش از ۹۰ درصد از حمل و نقل و تجارت کشورها از طریق دریا و کشتیرانی صورت می‌گیرد و زندگی میلیاردها انسان در جهان، وابسته به دریا و کشتیرانی است. نقش حمل و نقل و ارتباطات برای توسعه پایدار در اقتصاد جهان، همواره حیاتی و غیرقابل انکار است و صنعت دریانوردی، تأثیر مهمی بر اقتصاد جهانی دارد و در دنیای کنونی، منبع درآمد بسیاری از کشورها به حساب می‌آید (باورصاد، ۱۳۹۵: ۱۲). حمل و نقل دریایی کالاها، نقش کلیدی در تجارت خارجی، به ویژه تجارت فراقاره‌ای جهان دارد؛ لذا، بدون وجود حمل و نقل دریایی، واردات و صادرات کالا، که پایه تجارت مدرن جهانی است، امکان پذیر نیست. یکی از حلقه‌های اصلی در حمل و نقل دریایی، بنادرند که مبادی ورود و خروج کالاها هستند. بنابراین، در سرتاسر جهان، بنادر هر کشور، حکم دارایی‌های راهبردی ملی را دارند (جعفری، ۱۳۹۱: ۱).

باتوجه به اهمیت سواحل، در دنیای امروز، استراتژی دریایی، نقش اساسی سیاست دریایی را مشخص می‌کند. توجه به دریا و مسائل و توسعه آن، نقش اساسی در توسعه منطقه‌ای و پایدار دارد و دولت‌ها، همیشه در تلاش بوده‌اند، به نحوی به

دریا دسترسی داشته باشند (کامران، ۱۳۸۱: ۵۸۶). بنابراین، نیل به اقتصاد شکوفا و پایدار مبتنی بر دریا، مستلزم پایبندی سیاسی قوی، گسترش تحقیقات و آگاهی اجتماعی است. از طرفی، سرمایه‌گذاری، توسعه زیرساخت‌ها و سرمایه‌انسانی، عوامل مهم و مؤثر در توسعه بخش‌هایی مانند زیست‌فناوری دریایی در پیوند با منابع دریایی است (Thompson et al., 2017: 1120). نکته بسیار مهمی که در اینجا باید ذکر شود، این است که اهمیت نقش بخش حمل‌ونقل دریایی در اقتصاد ملی، غیرقابل انکار است؛ به طوری که ۹۵ درصد واردات و ۸۵ درصد صادرات کشور، از راه دریا به کشور صورت می‌گیرد (ملت و شاد، ۱۳۹۵: ۳۷).

از جمله دستاوردهای دریانگاری، تبدیل اقتصاد شهری به اقتصاد ملی و سپس اقتصاد جهانی و در نهایت، رفاه نوع بشر در چشم‌انداز جهانی بوده است. سده بیستم، که در انتهای ۵۰۰ سال تغییر و دگرگونی در شیوه تولید، زیست و نگرش تاریخی بشر از خشکی‌نگری، خشکی‌طلبی و خشکی‌زیی به دریانگاری، دریاجویی و دریازیبی قرار دارد، پُرونق‌ترین و پُردادوست‌ترین سده در درازای تاریخ بود (کریمی‌پور و حیدری، ۱۳۸۸: ۷). همچنین، مطرح شدن ایده منطقه ساحلی، اغلب، با مدیریت و برنامه‌ریزی ساحلی مرتبط بوده و با تعاریف خاصی در ارتباط است که به اهداف قانونی و نقش‌ها و مسئولیت‌های مرتبط با آن اشاره می‌کند (Harvey and Caton, 2010: 3).

توسعه و توسعه منطقه‌ای

به نظر بعضی از اندیشمندان، می‌توان این‌طور اشاره کرد که توسعه، در درجه اول از نظر اقتصادی، به‌عنوان رفاه ناشی از سطح بالای بهره‌وری و رقابت اقتصادی تعریف می‌شود (Pike et al, 2006: 24) و نهایتاً، این تلاش، کوششی برای بالا بردن سطح زندگی مردم، از نظر ویژگی‌های اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی است؛ زیرا نیازهای یک منطقه، به‌صورت مجموعه‌ای از خواسته‌ها مطرح می‌شوند؛ بنابراین، نظریه توسعه منطقه‌ای، با اشاره به دو مفهوم کلیدی: منطقه و توسعه، به مسئله آینده منطقه نزدیک می‌شود (Eversole & Martin, 2005: 3). چون توسعه منطقه‌ای، جهت‌گیری به‌سوی آینده دارد و برای حل مسائل آینده طراحی شده است (زیاری، ۱۳۹۱: ۱۱).

همچنین، قابل ذکر است که تئوری توسعه منطقه‌ای، منبع غنی برای سیاست منطقه‌ای است. این موضوع می‌تواند به مناطق گوناگون کمک کند تا با چالش‌های خود کنار بیایند و مسیرهایی را برای شکوفایی خود پیشنهاد دهند (Eversole, 317: 2017). در واقع، شناخت توانمندی‌ها و نظارت بر فعالیت‌های اقتصادی، برای درک سطح توسعه اقتصادی منطقه‌ای و سیاست‌گذاری، اهمیت زیادی دارد (Chen et al, 2020: 1). در کنار مشخص شدن سطح توسعه مناطق، نکته بسیار مهم دیگری که در فرآیند توسعه، باید مورد توجه قرار گیرد، عدم تمرکز در مناطق گوناگون است. بنابراین، سیاست تمرکززدایی منطقه‌ای به ابزاری، جهت تخصیص مؤثر و هدفمند بوده، برای پروژه‌های توسعه منطقه، تبدیل شده‌اند (Khanin et al, 2021: 710).

توسعه اقتصادی مناطق عقب‌افتاده هم، یکی از مهمترین موضوعات در سیاست منطقه‌ای است. سیاست منطقه‌ای دارای سنت‌های طولانی در زمینه بهبود زیرساخت‌ها، دسترسی، منابع انسانی، سرمایه فیزیکی و عناصر اصلی نوآوری در مناطق کم‌توسعه است (Szabo et al, 2021: 2). همچنین، بسیاری از مناطق حاشیه‌ای، از جمله مناطق روستایی، در معرض حاشیه‌سازی اقتصادی و اجتماعی قرار دارند. در نتیجه، نابرابری‌های بین منطقه‌ای و درون منطقه‌ای، در ثروت و کیفیت زندگی، بیشتر نمایان و عمیق‌تر می‌شود. افزایش تفاوت‌های فضایی، با توضیحات و راهکارهای علمی متعددی روبه‌رو است که معمولاً، از آنها به‌عنوان استراتژی‌ها و شیوه‌های مختلف سیاست‌های منطقه‌ای یاد می‌شود (Dudek & Agnieszka, 299: 2019).

علاوه بر آنچه که ذکر شد، منطقی‌سازی سیاست‌های نظارتی محیط‌زیست می‌تواند، توسعه اقتصادی منطقه‌ای با کیفیت بالا را ارتقا دهد. نتایج تجربی نشان می‌دهد که مقررات زیست‌محیطی، با شدت مختلف، تأثیرات متفاوتی بر کیفیت توسعه اقتصادی منطقه دارد (Chen et al, 2020: 1). در این رابطه، مفهوم اقتصاد آبی هم، فرصتی را برای توسعه سرمایه‌گذاری‌ها و مشاغل مناسب‌تر، از نظر اقتصادی و زیست‌محیطی، استفاده بهینه از منابع طبیعی و تخریب کمتر محیط‌زیست، تولید سیستم‌های کارآمدتر و تمیزتر، تولید محصولات و ارزش اقتصادی بیشتر، افزایش جذب نیروی کار و ایجاد فرصتی منصفانه‌تر، به نفع هریک از مشارکت‌کنندگان، ایجاد می‌کند (Tegar, 2018: 129).

در فرآیند توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورها، همبستگی مستقیم و مثبتی، میان گسترش حمل‌ونقل و دستیابی به نرخ رشد اقتصادی، وجود دارد؛ به عبارت دیگر، همراه با افزایش تولید ناخالص داخلی، میزان ارزش افزوده بخش حمل‌ونقل نیز، افزایش می‌یابد و به همین دلیل است که توسعه و رشد اقتصادی در راستای توسعه بخش حمل‌ونقل نیز افزایش می‌یابد و فعالیت‌های حمل‌ونقل، از جمله فعالیت‌های اساسی و زیربنایی، برای رشد اقتصادی، به حساب می‌آید (Sato, 2000: 104). همبستگی و پیوند میان نظام حمل‌ونقل و فرایند توسعه اقتصادی و اجتماعی جوامع، آن‌چنان حساس و پیچیده است که کارشناسان اقتصادی، صنعت حمل‌ونقل را به عنوان نیروی محرکه توسعه می‌دانند و کارآمدی و توانمندی آن را زمینه‌ساز توسعه پایدار می‌دانند (Miller et al, 2013: 57). بنابراین، تأسیسات حمل‌ونقل می‌توانند، هم به صورت مستقیم و هم غیرمستقیم، در توسعه اقتصادی مشارکت داشته باشند (Mak et al, 2015: 50). شایان ذکر است که متناسب با سند ملی آمایش سرزمین، توسعه فعالیت در مناطق مستعد کم‌تراکم، به ویژه مناطق مرزی و سواحل جنوبی، مورد توجه قرار گرفته است. همچنین، سازماندهی و پیوستگی شبکه حمل‌ونقل ترکیبی و لجستیک، متناسب با کانون‌های استقرار فعالیت و جمعیت، تقویت و تجهیز محورهای ارتباط‌دهنده نظام سکونتگاهی و مراکز اصلی فعالیت نیمه شرقی کشور، به محورهای اصلی منطبق بر گذرراه‌های بین‌المللی، مورد توجه قرار گرفته است (سند ملی آمایش، ۱۳۹۹: ۳۳-۲۹). باتوجه به نقش حمل‌ونقل در توسعه منطقه‌ای، نقش زیرساخت‌های مناسب، برای بهره‌مندی شایسته از این توانمندی، بیش از پیش، نمایان می‌گردد.

روش پژوهش

این پژوهش، به لحاظ ماهیت، پژوهشی است توصیفی - تحلیلی، با هدف کاربردی و حل مسئله. در فرایند پژوهش حاضر، هر دو روش کتابخانه‌ای - اسنادی و میدانی مورد استفاده قرار گرفته است. در پژوهش‌های کمی - کیفی، برای دستیابی به بیشترین و درست‌ترین اطلاعات، از روش نمونه‌گیری غیراحتمالی و هدفمند استفاده می‌شود. این گونه از نمونه‌گیری، سعی در شناخت بهتر پدیده‌ها، در زمینه‌ای ویژه دارد و به دنبال ایجاد قوانین ثابت و مشخص نیست. بنابراین، در این پژوهش، از آرا و نظریات ۳۰ نفر از خبرگان سازمان بنادر و دریانوردی، نیروی دریایی ارتش جمهوری

اسلامی ایران، کارشناسان فرمانداری در شهرستان‌های جاسک و چابهار و استادان دانشگاه استفاده شده است.

تکنیک یا ماتریس SWOT (قوت‌ها^۱، ضعف‌ها^۲، فرصت‌ها^۳ و تهدیدها^۴) ابزاری برای شناخت تهدیدها و فرصت‌های موجود، در یک محیط خارجی از یک سیستم و بازشناسی ضعف‌ها و قوت‌های داخلی آن سیستم، به منظور سنجش وضعیت و تدوین راهبرد برای هدایت و کنترل سیستم مزبور است (گلکار، ۱۳۸۵: ۳).

SWOT یک ابزار برای برنامه‌ریزی‌های استراتژیک است. روش SWOT، درحقیقت، ابزاری است که عموماً، برای کنارهم قرار دادن یافته‌های تحلیل فشارهای خارجی و قابلیت‌های داخلی، استفاده می‌شود و تحلیل قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدها است که مستلزم شناسایی نقاط قوت و ضعف ناحیه در ارتباط با بازار و فرصت‌ها و تهدیدهایی است که براساس روندهای پیش‌بینی‌شده محیطی، ارائه شده است. درخصوص برنامه‌ریزی فضایی، این روش، نکات زیر را در برمی‌گیرد:

۱. تحلیل خارجی (سازمان، بخش یا منطقه) که تهدیدات عمده و فرصت‌های ارائه‌شده از محیط بیرونی را مشخص می‌سازد.

۲. تحلیل داخلی (سازمان، بخش یا منطقه) که درواقع حساسی از منابع و یا تهیه فهرستی از نقاط قوت و نقاط ضعف، در ارتباط با هریک از موضوعات استراتژیک است (مرادی‌مسیحی، ۱۳۸۱: ص ۴۰).

از دیدگاه این مدل، یک استراتژی مناسب، قوت‌ها و فرصت‌ها را به حداکثر و ضعف‌ها و تهدیدها را به حداقل ممکن می‌رساند. برای این منظور، نقاط قوت و ضعف و فرصت‌ها و تهدیدها در چهار حالت کلی SO, WO, ST, WT پیوند داده می‌شوند و گزینه‌های استراتژی از بین آنها انتخاب می‌شوند (هریسون و کارون، ۱۳۸۲: ۱۹۲).

پس از مطالعه موارد مرتبط با پژوهش و مصاحبه با خبرگانی که در رابطه با موضوع خدمات‌رسانی می‌کنند، عوامل داخلی (قوت و ضعف) و خارجی (فرصت و

-
1. Strengths
 2. Weaknesses
 3. Opportunities
 4. Threats

تهدید) شناسایی می‌گردند و سپس، در فرایند پژوهش، مورد سنجش و ارزیابی قرار می‌گیرند.

تهیه ماتریس عوامل داخلی و خارجی در پنج مرحله زیر انجام می‌پذیرد:

۱. پس از شناسایی عوامل داخلی (نخست نقاط قوت و سپس نقاط ضعف) و عوامل خارجی (نخست نقاط فرصت و سپس نقاط تهدید)، این عوامل در ماتریس عوامل داخلی و ماتریس عوامل خارجی نگاشته می‌شود.

۲. در این ماتریس، براساس نظر خبرگان به هریک از عوامل بر حسب اهمیت، نمره وزنی بین ۰ (بی‌اهمیت) تا ۱ (بسیارمهم) اختصاص داده می‌شود. مجموع وزن‌های کلیه عوامل، باید برابر ۱ گردد.

۳. وضع موجود هر عامل، با امتیازی بین ۱ تا ۴ مشخص می‌شود.

تذکر: نقاط ضعف و تهدید، فقط امتیاز ۱ یا ۲ را دریافت می‌نمایند و نقاط قوت و فرصت، فقط نمرات ۳ و ۴ را به خود اختصاص می‌دهند؛ به این صورت که خیلی قوی ۴، قوی ۳، ضعیف ۲ و خیلی ضعیف ۱ را به خود اختصاص می‌دهند.

۴. امتیاز وزن دار هر عامل محاسبه می‌شود؛ بدین منظور، امتیاز هر ردیف از عوامل، در وزن استاندارد شده، ضرب و در یک ستون جدید درج می‌گردد.

۵. جمع امتیازات وزن دار محاسبه می‌شود که حداقل ۱ و حداکثر ۴ و دارای میانگین ۲,۵ است. اگر امتیاز وزنی بزرگ‌تر از میانگین باشد، از نظر عوامل داخلی، دارای قوت و اگر کمتر از میانگین باشد، از نظر عوامل داخلی، در مجموع دچار ضعف است.

سپس، در مرحله بعد، تدوین راهبردها انجام می‌شود. به طور کلی، بر حسب وضعیت سیستم، ماتریس SWOT امکان تدوین چهار دسته راهبرد را، که از نظر میزان کنشگری گوناگون هستند، فراهم می‌کند. این راهبردها عبارت‌اند از:

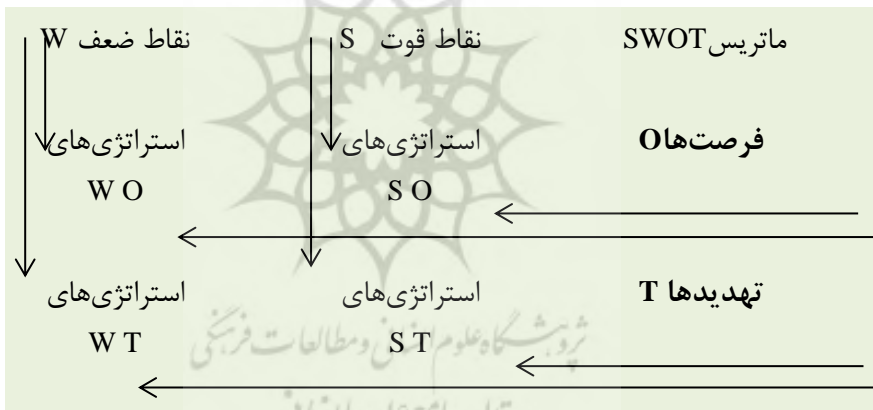
راهبرد دفاعی WT: هدف اصلی راهبرد دفاعی یا حداقل - حداقل، که راهبرد بقا نیز نامیده می‌شود، کاهش ضعف‌های سیستم بر کاستن و خنثی‌سازی تهدیدهاست. راهبرد انطباقی WO: یک سازمان ممکن است، در محیط خارجی خود، متوجه وجود فرصت‌هایی شود که به واسطه ضعف‌های سازمانی، خود قادر به بهره‌برداری از

آن نباشد؛ در چنین شرایطی، اتخاذ راهبردهای انطباقی، یا راهبرد حداقل-حداکثر، می‌تواند امکان استفاده از فرصت را فراهم آورد.

راهبرد اقتضایی ST: راهبرد اقتضایی یا حداکثر-حداقل یا بهره‌گیری از قوت‌های سیستم، برای مقابله با تهدیدها تدوین می‌شود و هدف آن به حداکثر رساندن نقاط قوت و به حداقل رساندن تهدیدات است.

راهبرد تهاجمی SO: (حداکثر- حداکثر) تمام سیستم‌ها خواهان وضعیتی هستند که قادر باشند، هم‌زمان، قوت و فرصت‌های خود را به حداکثر برسانند. برخلاف راهبرد دفاعی، که یک راه حل واکنشی است، راهبرد تهاجمی، یک راه‌حل کنشگر است. در چنین وضعیتی، سازمان با استفاده از نقاط قوت خود، برای گسترش بازار تولیدات و خدمات خود، گام برمی‌دارد (گلکار، ۱۳۸۵: ۹-۸) (جدول ۱).

جدول ۱: ماتریس SWOT و نحوه تعیین راهبرد یا استراتژی



مأخذ: حیدری مکرر، ۱۳۹۰: ۴

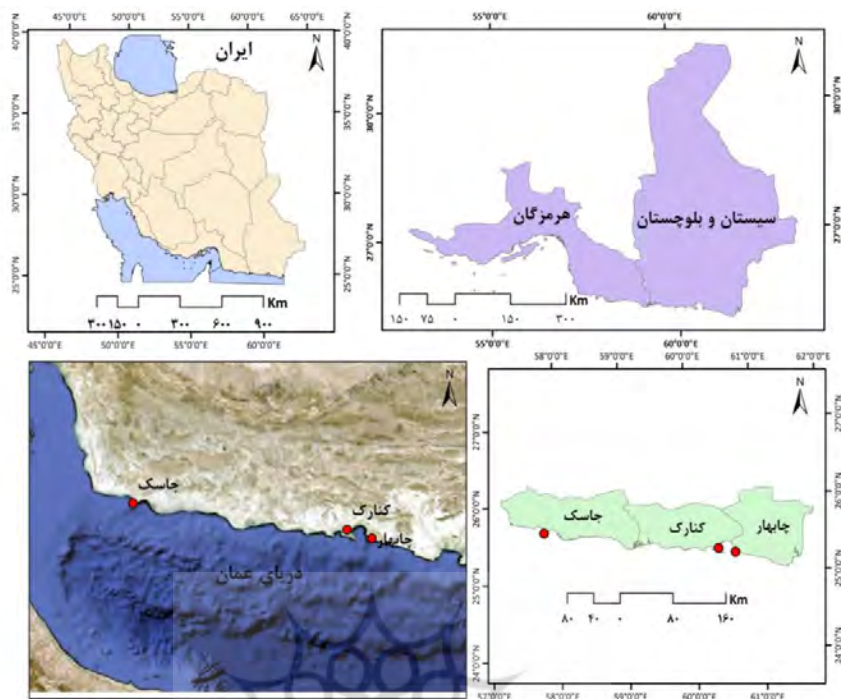
محدوده مورد مطالعه

اقیانوس هند استراتژیک‌ترین آبراهه اقیانوسی جهان است و پل ارتباطی میان آسیا و اقیانوسیه، آفریقا، اروپا و آمریکا است. تنگه‌ها، خلیج‌ها و دریاهای مهمی ادامه پیش‌روی آب‌های این اقیانوس است و حجم سنگینی از ترافیک دریایی جهان، از این اقیانوس می‌گذرد. ۱۲ درصد از بندرهای فعال جهان در کناره اقیانوس هند واقع است که با توجه به موقعیت و اهمیت اقیانوس هند، این تعداد بسیار ناچیز است. ایران

نیز، ساحل طولانی در اقیانوس هند دارد و به لحاظ موقعیت جغرافیایی، از شرایط بسیار خوبی برخوردار است (احمدی و کاوندی، ۹۵: ۳۴-۳۳).

سواحل مکران یا سواحل اقیانوسی ایران نیز، در مجاورت اقیانوس هند واقع شده است و با توجه به قرارگیری چند بندر ایرانی در این منطقه، نیازمند برنامه‌های مدون برای توسعه هرچه بیشتر این مناطق هستیم. توسعه منطقه ساحلی مکران (سواحل اقیانوسی)، توسعه‌ای شبه‌برون‌زا است که تلفیقی از توسعه درون‌زا و برون‌زا و با پیشرانی توسعه منطقه‌ای برون‌زا است که به همراه توسعه درون‌زای منطبق با ظرفیت‌ها و مزیت‌های منطقه مکران و اجتماعات محلی و از محل سرریز آن، به انجام می‌رسد (سند توسعه مکران، ۱۳۹۹: ۲).

در حال حاضر، چند بندر عمده و مهم شامل: جاسک، کنارک، تنگ، تیس، زرآباد، پزم، بریس، چابهار، گواتر، جد و پسابندر، در کرانه‌های سواحل مکران، فعالیت می‌کنند؛ که از این میان، بندر چابهار، به عنوان مهمترین بندر ترانزیت و ترانشیت کالا، پیشانی توسعه تجارت و بازرگانی جنوب شرق و جزء ده بندر مهم دنیا محسوب می‌شود (دریاباری به نقل از ترکان، ۹۶: ۱۵۲). بنابه نظر کارشناسان، بندر چابهار، محل تلاقی دو کریدور ترانزیتی مهم جهان، به نام‌های شمال - جنوب و شرق - غرب، قرار گرفته است که این امر از مهمترین مزیت‌های محور شرق کشور است (منطقه آزاد چابهار، ۱۴۰۰: ۳۲). بندر جاسک نیز، یکی از شهرهای استان هرمزگان در جنوب ایران است که در کنار کرانه‌های مکران و آبهای گرم اقیانوس هند قرار دارد. این شهر در بخش مرکزی شهرستان جاسک قرار دارد؛ و از شهرهای بندری با قدمت و استراتژیک ایران است. با توجه به اینکه از بندر جاسک تا بندر گواتر در محدوده سواحل مکران واقع شده‌اند و با توجه به اینکه محدوده سواحل مکران، به طور کاملاً مشخصی تحدید حدود نشده‌اند، بنابراین، در این پژوهش، به استناد تقسیمات کشوری، شهرستان‌های چابهار، جاسک و کنارک، که دربرگیرنده کرانه‌های مکران‌اند، به عنوان محدوده مورد پژوهش، بر روی نقشه محدوده مورد مطالعه نمایش داده شده‌اند (شکل ۱).



شکل ۱: محدوده مورد مطالعه

ترسیم: نگارندگان، ۱۴۰۱

یافته‌های پژوهش

برای مشخص کردن وضعیت موجود و جایگاه سواحل اقیانوسی ایران، در گام نخست، به بیان قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدهای موجود در این سواحل پرداخته خواهد شد. به همین منظور، در ابعاد گوناگون اقتصادی، زیربنایی، مدیریتی - اجتماعی، امنیتی و زیست‌محیطی، به بیان مواردی که آشکارکننده این وضعیت‌اند، می‌پردازیم. سپس، با ارائه استراتژی‌ها جهت مدیریت بهینه سواحل اقیانوسی ایران و با ارائه استراتژی‌های اولویت‌دار، به عنوان راهبردهای قابل قبول، این استراتژی‌ها جهت توسعه مناطق مذکور پیشنهاد می‌گردند.

جدول ۲: ماتریس نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهای مؤثر بر توسعه اقتصادی سواحل اقیانوسی

ضعف‌ها	قوت‌ها
<p>اقتصادی</p> <p>۱. توسعه نیافتگی این سواحل، متناسب با ویژگی‌ها و توان‌های موجود؛</p> <p>۲. سهم اندک بخش خصوصی، جهت سرمایه‌گذاری در این مناطق؛</p> <p>۳. در حاشیه قرار گرفتن ایران از نظر تبلیغات رسانه‌ای، با توجه به توان‌های موجود اقتصادی؛</p> <p>۴. هزینه‌بر بودن پروژه‌های زیربنایی و دیربازده بودن طرح‌های زیرساختی؛</p> <p>۵. قاچاق مواد مخدر، مشاغل کاذب و ناآشنایی با فعالیت‌های جدید و پایدار؛</p>	<p>اقتصادی</p> <p>۱. استفاده بهینه از به‌صرفه‌ترین شیوه حمل‌ونقل و تجارت (حمل‌ونقل آبی) و دسترسی به بازارهای جهانی؛</p> <p>۲. ایجاد فضای رقابتی و جذاب در جابه‌جایی، با استفاده از توسعه ناوگان حمل‌ونقل ترکیبی (آبی، زمینی و هوایی)؛</p> <p>۳. امکان حمل‌ونقل کالا به شکل انبوه، در حجم بسیار زیاد؛</p> <p>۴. برخورداری از جاذبه‌های گردشگری طبیعی، اجتماعی و فرهنگی؛</p> <p>۵. آماده بودن شرایط محیطی برای ایجاد مراکز آبی‌پروری؛</p> <p>۶. استفاده از مقرون به‌صرفه‌ترین مسیر برای راه‌یابی کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه؛</p> <p>۷. کمک به توسعه مناطق دورافتاده و محروم؛</p> <p>۸. افزایش درآمد و ارزآوری از طریق ترانزیت؛</p> <p>۹. استفاده از مزیت صادرات بسیاری از کالاها و تولیدات داخلی؛</p>
<p>زیربنایی</p> <p>۶. عدم دسترسی به زیرساخت‌ها و شبکه‌های زیربنایی حمل‌ونقل مناسب جهت خروج کالا از اسکله‌ها و بنادر؛</p> <p>۷. کمبود واحد پژوهش و اثربخش در زمینه حمل‌ونقل ترکیبی</p> <p>۸. عدم عادل در توسعه منطقه‌ای و ضعف شبکه‌های زیربنایی حمل‌ونقل و تأمین و توزیع انرژی؛</p> <p>۹. کمبود امکانات تخصصی و یکپارچه، جهت تخلیه و بارگیری کانتینر و کالاها؛</p>	<p>زیربنایی</p> <p>۱۰. امکان پیوند بندار و شهر دروازه‌ها به بندار دیگر کشورها؛</p> <p>۱۱. امکان هاب‌شدن بندار اقیانوسی با موقعیت بسیار مناسب؛</p> <p>۱۲. اتصال بندر اقیانوسی چابهار به شبکه ریلی و تکمیل محور شرق؛</p>
<p>مدیریتی و اجتماعی</p> <p>۱۰. فقر فرهنگی مردم در نواحی سواحل اقیانوسی؛ ناکارآمدی کمیته آمایش کشور در خصوص</p>	<p>مدیریتی و اجتماعی</p> <p>۱۳. افزایش قدرت اقتصادی ایران در منطقه اقیانوس هند؛</p>

ضعف‌ها	قوت‌ها
<p>شناخت توانمندی‌های سواحل اقیانوسی</p> <p>۱۱. عدم‌مدیریت یکپارچه درخصوص برنامه‌ریزی توسعه سواحل اقیانوسی؛</p> <p>۱۲. عدم‌ارائه خدمات چندوجهی و حمل‌ونقل ترکیبی مناسب در بنادر؛</p> <p>۱۳. محرومیت‌های اجتماعی اعمال‌شده توسط سیستم اداری و سیاسی و پایین بودن میزان مشارکت مردم؛</p> <p>۱۴. پراکندگی و تراکم بسیار کم جمعیت در این نواحی؛</p> <p>۱۵. نبود برنامه‌های بلندمدت در جهت توسعه اقتصادی منطقه‌ای؛</p>	<p>۱۴. تنظیم برنامه‌های کوتاه‌مدت و بلندمدت در زمینه ایجاد زیرساخت‌ها و بهره‌برداری از تأسیسات و تجهیزات</p> <p>۱۵. ایجاد اشتغال برای نیروی فعال و جوان منطقه؛</p> <p>۱۶. استفاده از جریان‌ات سطحی بعد از بارش‌های شدید روزانه و هدایت آنها برای مصرف در بخش‌های مختلف؛</p>
<p>امنیتی</p> <p>۱۶. شکل‌گیری چالش‌های ایدئولوژیک در برابر قدرت گرفتن طالبان و گروه‌های تروریستی؛</p> <p>۱۷. حضور قدرت‌های فرامنطقه‌ای در سواحل اقیانوسی که زمینه‌ساز ناامنی خواهد شد؛</p> <p>۱۸. انزوای جغرافیایی و دوری از مرکز؛</p> <p>۱۹. نظام سیاسی بسیط و تمرکزگرای حاکم بر کشور؛</p> <p>۲۰. دور بودن و فاصله زیاد این نواحی از مرکز سیاسی - اقتصادی</p> <p>۲۱. عقبه نامناسب منطقه، از جمله وجود ارتفاعات مکران و چاله جازموریان و دشواری‌های گذر از این مناطق؛</p>	<p>امنیتی</p> <p>۱۷. ایجاد امنیت نرم در مناطق جنوب شرق کشور و سواحل اقیانوسی ایران؛</p>
<p>زیست‌محیطی</p> <p>۲۲. کمبود منابع آب و خاک مناسب و همچنین تأسیسات مهار و ذخیره آب؛</p> <p>۲۳. شرایط اقلیمی نامناسب و پراکندگی کانون‌های زیستی و فعالیت در این گستره؛</p> <p>۲۴. محیط بیابانی به‌ویژه در سیستان و حرکت شن‌های روان و طوفان؛</p> <p>۲۵. وجود سیلاب‌های شدید فصلی با فرسایش شدید آبی و بادی؛</p> <p>۲۶. مشکل کم‌آبی و کم‌رونق بودن کشاورزی؛</p>	<p>زیست‌محیطی</p> <p>۱۸. وجود حمل‌ونقل ترکیبی در پسرکرانه‌ها و سواحل اقیانوسی با سرعت بخشیدن به جابه‌جایی، باعث کاهش آلودگی زیست‌محیطی و سواحل می‌شود.</p>

تهدیدها	فرصت‌ها
<p>اقتصادی</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. جایگزینی بندر گواتر پاکستان در برابر بندر چابهار در بُعد ترانزیتی، حمل‌ونقل و بازرگانی؛ ۲. بالا بودن ریسک سرمایه‌گذاری در جنوب شرق کشور و خاورمیانه؛ ۳. عدم تخصیص بودجه مناسب و کافی؛ ۴. وجود تحریم‌های بی‌شمار غرب بر علیه ایران؛ ۵. قاچاق گسترده سوخت؛ 	<p>اقتصادی</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱. توان استفاده از حمل‌ونقل ترکیبی در پسرانه‌ها و نقاط بندری همراه با جابه‌جایی سریع بار؛ ۲. سواحل اقیانوسی ایران گره‌گاه اصلی مسیر ترانزیت اقیانوس هند به کشورهای آسیای میانه، روسیه و افغانستان هستند. ۳. برخورداری از شرایط بسیار مناسب برای تبدیل شدن بندر چابهار به هاب بار منطقه‌ای و ترانزیتی؛ ۴. توانایی در جذب سرمایه‌گذاری و تبدیل شدن به کانون سرمایه‌گذاری؛ ۵. توانایی رقابت بنادر این منطقه با بنادر کشورهای همسایه و بنادر کشورهای حوزه خلیج فارس؛ ۶. امکان توسعه کشت محصولات کشاورزی مربوط به نواحی استوایی؛ ۷. قابلیت توسعه فعالیت‌های اقتصادی محلی در پاکستان و افغانستان به دلیل قرابت‌های فامیلی؛ ۸. وابستگی کشورهای آسیای میانه به این مناطق برای ترانزیت کالا و دسترسی به آب‌های آزاد؛ ۹. توانایی جذب گردشگران در فصل سرد سال، به دلیل برخورداری از آب و هوای متفاوت؛ ۱۰. موقعیت استراتژیک محور شرق به لحاظ ظرفیت‌های اقتصادی در سه سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی؛ ۱۱. برخورداری از ظرفیت‌های ارتباطی حمل‌ونقل دریایی؛ ۱۲. نزدیکی بازار چابهار به بازارهای جهانی انرژی، از جمله ژاپن و چین؛
<p>زیربنایی</p>	<p>زیربنایی</p> <ol style="list-style-type: none"> ۱۳. برخورداری از جایگاه ویژه ارتباطی؛ ۱۴. قرارگیری بر سر راه کریدورهای مهم بین‌المللی؛

فرصت‌ها	تهدیدها
مدیریتی و اجتماعی ۱۵. توانایی تبدیل شدن این مناطق به ژئوپارک‌های ملی و بین‌المللی؛ ۱۶. توانایی تبدیل شدن به مناطق ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی؛	مدیریتی و اجتماعی ۶. آسیب‌پذیری کشور در مقابل تهدیدهای ناشی از تراکم پایین جمعیت در سواحل اقیانوسی؛ ۷. ناهماهنگی دستگاه‌های گوناگون جهت برقراری ملزومات حمل‌ونقل ترکیبی و یکپارچه؛ ۸. عدم‌نگرش یکپارچه مدیران بخش حمل‌ونقل به انواع روش‌های حمل‌ونقل؛
امنیتی ۱۷. توجه روسیه به آب‌های آزاد از طریق محور شرق، جهت موازنه قدرت با آمریکا در ایران؛	امنیتی ۹. وجود امنیت سنتی دولت‌محور و عدم‌امنیت مردم‌محور در مناطق حاشیه‌ای و مرزی؛ ۱۰. وجود گروهک‌های تروریستی در کشورهای همسایه؛ ۱۱. ترانزیت مواد مخدر از بزرگترین کشور تولیدکننده مواد مخدر؛ ۱۲. وجود ناامنی و درگیری‌های قومی-مذهبی در منطقه؛ ۱۳. حضور و نفوذ آمریکا در منطقه و تحریک و حمایت از برخی کشورهای منطقه بر علیه ایران؛ ۱۴. وجود شکاف‌های مذهبی و دامن زدن به این اختلافات توسط بعضی کشورها، مثل عربستان؛
زیست‌محیطی عمق مناسب سواحل جهت پهلو گرفتن کشتی‌های اقیانوس‌پیما.	زیست‌محیطی

مأخذ: یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۱

بعد از جمع‌آوری نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید، از بین تمام ویژگی‌ها، برای هر یک از نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید، ده مورد از مهمترین موارد، که توسط پنل خبرگان انتخاب می‌شوند، را در جدول‌های ارزیابی عوامل داخلی و خارجی، جهت دادن امتیاز توسط نخبگان، مشخص می‌کنیم (جدول ۳ و ۴ و شکل ۲).

ارزیابی عوامل داخلی

جدول ۳: ارزیابی عوامل داخلی (IFE)^۱

امتیاز وزن دار	امتیاز وضع موجود	وزن	عوامل استراتژیک داخلی
			نقاط قوت:
۰/۱۹۲	۳	۰/۰۶۴	۱. استفاده بهینه از به‌صرفه‌ترین شیوه حمل‌ونقل و تجارت (حمل‌ونقل آبی) و دسترسی به بازارهای جهانی؛
۰/۱۵۶	۳	۰/۰۵۲	۲. افزایش درآمد و ارزآوری از طریق ترانزیت؛
۰/۲۰۴	۴	۰/۰۵۱	۳. جاذبه‌های گردشگری طبیعی، اجتماعی و فرهنگی؛
۰/۱۱۴	۳	۰/۰۳۸	۴. آماده بودن شرایط محیطی برای ایجاد مراکز آبی‌پروری؛
۰/۱۵۳	۳	۰/۰۵۱	۵. افزایش قدرت اقتصادی ایران در منطقه اقیانوس هند؛
۰/۲۵۶	۴	۰/۰۶۴	۶. امکان پیوند بنادر و شهر دروازه‌ها به بنادر دیگر کشورها؛
۰/۲۵۶	۴	۰/۰۶۴	۷. امکان هاب‌شدن بنادر اقیانوسی با موقعیت بسیار مناسب؛
۰/۱۵۳	۳	۰/۰۵۱	۸. ایجاد اشتغال برای نیروی فعال و جوان منطقه؛
۰/۱۱۴	۳	۰/۰۳۸	۹. ایجاد امنیت نرم در مناطق جنوب‌شرق کشور و سواحل اقیانوسی ایران؛
۰/۱۵۳	۳	۰/۰۵۱	۱۰. استفاده از مقرون به‌صرفه‌ترین مسیر برای راه‌یابی کشورهای محصور در خشکی آسیای میانه؛
			نقاط ضعف:
۰/۰۷۶	۲	۰/۰۳۸	۱. پراکندگی و تراکم بسیار کم جمعیت در این نواحی؛
۰/۰۵۲	۱	۰/۰۵۲	۲. توسعه نیافتگی این سواحل متناسب با ویژگی‌ها و توان‌های موجود؛
۰/۰۷۶	۲	۰/۰۳۸	۳. مشکل کم‌آبی و کم‌رونق بودن کشاورزی؛
۰/۰۵۱	۱	۰/۰۵۱	۴. نظام سیاسی بسیط و تمرکزگرای حاکم بر کشور و دور بودن و فاصله زیاد از مرکز سیاسی- اقتصادی کشور؛
۰/۰۵۲	۱	۰/۰۵۲	۵. نبود برنامه‌های بلندمدت در جهت توسعه اقتصادی- منطقه‌ای؛
۰/۱۰۲	۲	۰/۰۵۱	۶. هزینه‌بر بودن پروژه‌های زیربنایی و دیربازده بودن طرح‌های زیرساختی؛

امتیاز وزن دار	امتیاز وضع موجود	وزن	عوامل استراتژیک داخلی
۰/۱۰۲	۲	۰/۰۵۱	۷. قاچاق مواد مخدر، مشاغل کاذب و ناآشنایی با فعالیت‌های جدید و پایدار؛
۰/۱۰۲	۲	۰/۰۵۲	۸. عدم دسترسی به زیرساخت‌ها و شبکه‌های زیربنایی حمل‌ونقل مناسب؛
۰/۰۳۸	۱	۰/۰۳۸	۹. کمبود واحد پژوهش و اثربخش در زمینه حمل‌ونقل ترکیبی؛
۰/۰۵۳	۱	۰/۰۵۳	۱۰. عدم تعادل در توسعه منطقه‌ای و ضعف شبکه‌های زیربنایی حمل‌ونقل و تأمین و توزیع انرژی؛
۲/۴۵۵		۱	جمع

مأخذ: یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۱

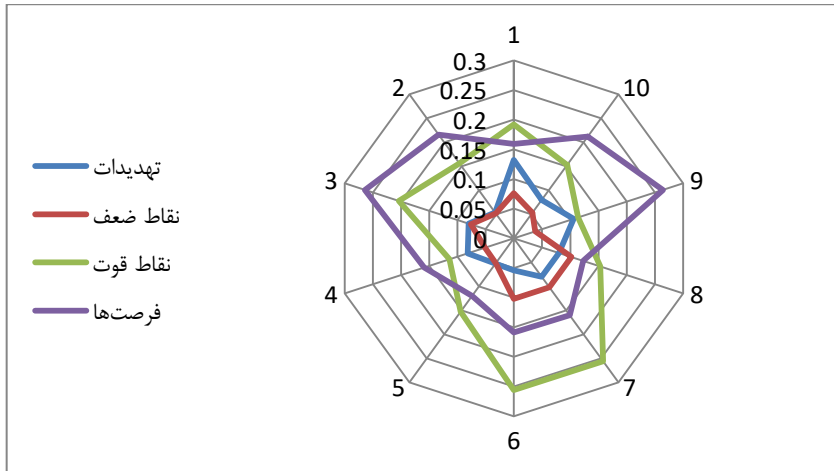
ارزیابی عوامل خارجی

جدول ۴: ارزیابی عوامل خارجی (EFE)^۱

امتیاز وزن دار	امتیاز وضع موجود	وزن	عوامل استراتژیک خارجی
			فرصت‌ها:
۰/۱۵۹	۳	۰/۰۵۳	۱. توان استفاده از حمل‌ونقل ترکیبی در پسرکانه‌ها و نقاط بندری همراه با جابه‌جایی سریع بار؛
۰/۲۱۶	۴	۰/۰۵۴	۲. برخورداری از ویژگی‌های طبیعی و فرهنگی ویژه در جهت جذب گردشگران و تورهای گردشگری؛
۰/۲۶۴	۴	۰/۰۶۶	۳. برخورداری از شرایط بسیار مناسب برای تبدیل شدن بندر چابهار به هاب بار منطقه‌ای و ترانزیتی؛
۰/۱۵۹	۳	۰/۰۵۳	۴. توانایی رقابت بنادر این منطقه با بنادر کشورهای همسایه و بنادر کشورهای حوزه خلیج فارس؛
۰/۱۲	۳	۰/۰۴	۵. توانایی در جذب سرمایه‌گذاری و تبدیل شدن به کانون سرمایه‌گذاری؛
۰/۱۵۹	۳	۰/۰۵۳	۶. توانایی جذب گردشگران در فصل سرد سال، به دلیل برخورداری از آب‌وهوای متفاوت؛

امتیاز وزن دار	امتیاز وضع موجود	وزن	عوامل استراتژیک خارجی
۰/۱۶	۴	۰/۰۴	۷. موقعیت استراتژیک محور شرق به لحاظ ظرفیت‌های اقتصادی در سه سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی؛
۰/۱۲۳	۳	۰/۰۴۱	۸. نزدیکی بازار چابهار به بازارهای جهانی انرژی، از جمله ژاپن و چین؛
۰/۲۶۴	۴	۰/۰۶۶	۹. برخورداری از جایگاه ویژه ارتباطی و قرارگیری بر سر راه کریدورهای مهم بین‌المللی؛
۰/۲۱۲	۴	۰/۰۵۳	۱۰. عمق مناسب سواحل، جهت پهلوگرفتن کشتی‌های اقیانوس‌پیما؛
			تهدیدها:
۰/۱۳۲	۲	۰/۰۶۶	۱. جایگزینی بندر گواتر پاکستان در برابر بندر چابهار در بُعد ترانزیتی، حمل‌ونقل و بازرگانی؛
۰/۰۵۴	۱	۰/۰۵۴	۲. عدم تخصیص بودجه مناسب و کافی؛
۰/۰۸	۲	۰/۰۴	۳. قاچاق گسترده سوخت؛
۰/۰۸۲	۲	۰/۰۴۱	۴. آسیب‌پذیری کشور در مقابل تهدیدهای ناشی از تراکم پایین جمعیت در سواحل اقیانوسی؛
۰/۰۵۳	۱	۰/۰۵۳	۵. ناهماهنگی دستگاه‌های گوناگون، جهت برقراری ملزومات حمل‌ونقل ترکیبی و یکپارچه؛
۰/۰۵۴	۱	۰/۰۵۴	۶. عدم‌نگرش یکپارچه مدیران بخش حمل‌ونقل به انواع روش‌های حمل‌ونقل
۰/۰۸	۲	۰/۰۴	۷. وجود امنیت سنتی دولت‌محور و عدم امنیت مردم‌محور در مناطق حاشیه‌ای و مرزی؛
۰/۰۸	۲	۰/۰۴	۸. وجود گروهک‌های تروریستی در کشورهای همسایه؛
۰/۱۰۶	۲	۰/۰۵۳	۹. ترانزیت مواد مخدر از بزرگترین کشور تولید کننده مواد مخدر؛
۰/۰۸	۲	۰/۰۴	۱۰. وجود شکاف‌های مذهبی و دامن زدن به این اختلافات، توسط بعضی کشورها مثل عربستان؛
۲/۰۷۹		۱	جمع

مأخذ: یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۱



شکل ۲: ارزیابی کلی عوامل داخلی و خارجی توسعه منطقه‌ای سواحل اقیانوسی ایران

مأخذ: یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۱

تدوین استراتژی

به‌طور کلی، برحسب وضعیت سیستم، ماتریس SWOT امکان تدوین چهار دسته راهبرد را، که از نظر درجه کنشگری متفاوت هستند، فراهم می‌سازد. این راهبردها عبارت‌اند از:

راهبرد رقابتی - تهاجمی (SO)

- ارتقا و کیفیت زیرساخت‌های بندری در سواحل اقیانوسی، جهت رقابت با بنادر منطقه‌ای؛
- افزایش اسکله‌ها و استفاده بهینه از آنها به‌جهت عدم رسوب کالا و کاهش ترافیک بار در اسکله؛
- تقویت ظرفیت‌های ترانزیتی، باتوجه به شرایط جغرافیایی سواحل اقیانوسی و قرارگیری ایران در چهارراه ریلی و کریدورهای بین‌المللی؛
- ایجاد اشتغال و افزایش کارآفرینی، باتوجه به شرایط محیطی، با استفاده از نیروهای انسانی جوان؛
- تقویت بنادر با شیوه‌های گوناگون حمل‌ونقل (آبی، جاده‌ای، ریلی و هوایی) با استفاده از حمل‌ونقل ترکیبی؛

- افزایش بازاریابی مسیرهای ترانزیتی در بین کشورهای منطقه و کشورهای محصور در خشکی؛
- ایجاد و تقویت صنایع کشتی‌سازی و فعالیت‌های مربوط به دریا و بنادر؛
- افزایش زیرساخت‌ها جهت جذب گردشگران و بوم‌گردان در سواحل.

راهبردهای بازننگری (WO)

- جذب سرمایه‌گذاری‌های خصوصی و خارجی در جهت افزایش و ارتقای زیرساخت‌های بندری؛
- افزایش اهتمام به ظرفیت‌های ترانزیتی سواحل اقیانوسی ایران، با توجه به موقعیت جغرافیایی، به عنوان یک منبع نوین درآمد؛
- ایجاد و افزایش واحدهای پژوهشی، در جهت شناخت و توسعه توانمندی‌های گوناگون منطقه، مانند صنایع دریایی و حمل‌ونقل آبی، گردشگری و بوم‌گردی، پرورش آبزیان و محصولات کشاورزی متناسب با شرایط آب‌وهوایی منطقه؛
- استفاده از ناوگان دریایی با کیفیت، جهت رقابت در بازاریابی با کشورهای منطقه؛
- توسعه بنادر و افزایش اسکله‌ها، به دلیل افزایش رویکرد دریاگرایی.

راهبردهای تنوع (ST)

- هماهنگی سازمان‌های اداره‌کننده شیوه‌های گوناگون حمل‌ونقل، جهت استفاده از حمل‌ونقل ترکیبی؛
- جذب نیروهای جوان و متخصص، با قومیت‌های گوناگون، به ویژه اقوام بومی در فعالیت‌های اقتصادی گوناگون، در راستای افزایش ضریب امنیت؛
- افزایش روابط دیپلماتیک با کشورهای منطقه، در جهت کاهش تنش‌ها و درگیری‌ها و ایجاد امنیت نرم در منطقه؛
- اختصاص بودجه متناسب با ظرفیت‌های منطقه، جهت افزایش و نگهداری زیرساخت‌های حمل‌ونقل آبی؛
- اختصاص بودجه، جهت ایجاد و افزایش زیرساخت‌های گردشگری طبیعی و فرهنگی - اجتماعی؛
- مجهز نمودن زیرساخت‌های مرتبط با آبی‌پروری در سواحل.

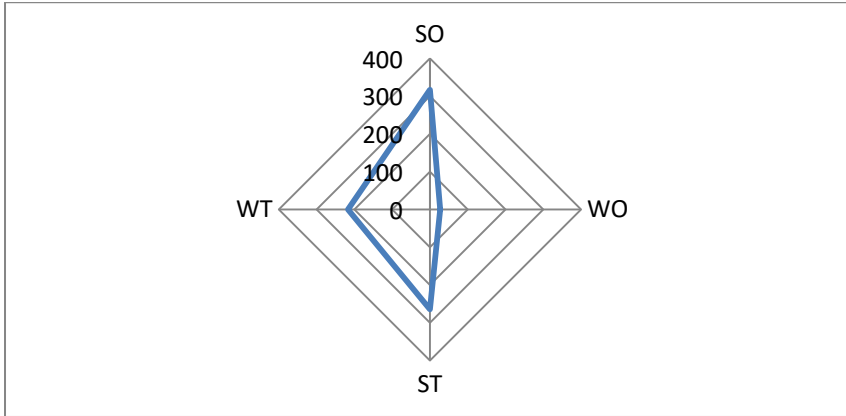
راهبردهای تدافعی (WT)

- شناساندن توانمندی‌ها و فرصت‌های ترانزیتی، گردشگری، آبریز پروری و ... با تبلیغات گسترده؛
- فراهم نمودن شرایط ویژه برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی، جهت توسعه همه‌جانبه منطقه؛
- فراهم آوردن و افزایش روابط دیپلماتیک با کشورهای منطقه، جهت بازاریابی ترانزیتی و خروج از انزوای سیاسی-اقتصادی؛
- فراهم آوردن رویکرد یکپارچه در حمل‌ونقل ترکیبی (آبی، جاده‌ای، ریلی و هوایی) در بنادر؛
- ایجاد دیدگاه فراملی در رویکرد دریاگرایی و دریامحوری، باتوجه به موقعیت ویژه کشور؛
- ترسیم چشم‌انداز روشن در منطقه برای سواحل و بنادر اقیانوسی ایران، با ایجاد هاب بنادر.

جدول ۵: ترکیب عوامل داخلی و خارجی

عوامل خارجی		عوامل داخلی	
T	O	W	S
۰/۵۱۳	۱/۵۶۶	۰/۷۰۴	۱/۷۵۱
مجموع ضرایب عوامل مرکب			
WO	ST	WT	SO
۲/۲۷	۲/۲۶۴	۱/۲۱۷	۳/۳۱۷

مأخذ: یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۱



شکل ۳: وضعیت کلی راهبردهای چهارگانه توسعه منطقه‌ای سواحل اقیانوسی ایران

مأخذ: یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۱

فرآیند انتخاب راهبردها و استراتژی‌های قابل قبول، در راستای شناسایی بیشتر منطقه مورد مطالعه، انجام شده است. ابتدا، در گام نخست، به ارزیابی عوامل داخلی و خارجی پرداخته شد و سپس با تشکیل جدول ترکیب عوامل داخلی و خارجی، راهبردهای SO به عنوان راهبردهای قابل قبول معرفی شدند؛ همچنین راهبردهای WO به عنوان راهبردهای با اولویت دوم، مشخص شدند (جدول ۵).

نتیجه‌گیری و انتخاب راهبردهای قابل قبول

در این پژوهش و در پی رسیدن به هدف مورد نظر، با توجه به تکنیک SWOT، به بیان نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید سواحل اقیانوسی ایران پرداخته شد. در فرآیند پژوهش، در دو مرحله، با تشکیل پنل خبرگان و خبره‌سنجی، نظرات ارزشمند خبرگان مورد استفاده قرار گرفت. در گام نخست، پس از مشخص شدن موارد قوت، ضعف، فرصت و تهدید، با استفاده از خبره‌سنجی، ده مورد از بین هر یک از موارد، برای قرارگیری در جدول عوامل داخلی و خارجی، انتخاب شدند. سپس، در گام بعدی، این موارد توسط خبرگان امتیازدهی شدند. پس از فرآیند ارزیابی در این مراحل، به تدوین استراتژی‌ها یا راهبردهای قابل قبول در راستای شناسایی بیشتر منطقه مورد مطالعه، پرداخته شد. به این صورت که ابتدا، در گام نخست، به ارزیابی عوامل داخلی و خارجی پرداخته شد و سپس، با تشکیل جدول ترکیب عوامل داخلی و خارجی، راهبردهای رقابتی - تهاجمی (حداکثر - حداکثر) به عنوان راهبردهای قابل قبول معرفی شدند؛

همچنین، راهبردهای بازنگری یا انطباقی (حداقل - حداکثر)، به‌عنوان راهبردهای با اولویت دوم مشخص شدند.

براساس جدول، بزرگترین عدد مربوط به نقاط قوت و فرصت سواحل اقیانوسی ایران است؛ بنابراین، با استفاده از نقاط قوت داخلی و فرصت‌های خارجی، سیستم می‌بایست در راستای اجرا و به‌کارگیری استراتژی‌های رقابتی - تهاجمی گام بردارد و با استفاده از نقاط قوت داخلی، بیشترین بهره‌مندی را از نقاط فرصت خارجی داشته باشد. هر سیستمی علاقه‌مند است همیشه، در وضعیت رقابتی - تهاجمی قرار داشته باشد. همچنین، راهبردهای تنوع یا اقتضایی، که با بهره‌گیری از قوت‌های سیستم برای مقابله با تهدیدها تدوین می‌شود و هدف آن به حداکثر رساندن نقاط قوت و به حداقل رساندن تهدیدات است، به‌عنوان راهبردهای اولویت دوم مشخص شدند.

راهبرد رقابتی - تهاجمی (SO) در این پژوهش عبارت‌اند از:

- ارتقا و کیفیت زیرساخت‌های بندری در سواحل اقیانوسی جهت رقابت با بنادر منطقه‌ای؛

- افزایش اسکله‌ها و استفاده بهینه از آنها به جهت عدم رسوب کالا و کاهش ترافیک بار در اسکله؛

- تقویت ظرفیت‌های ترانزیتی، باتوجه‌به شرایط جغرافیایی سواحل اقیانوسی و قرارگیری ایران در چهارراه ریلی و کریدورهای بین‌المللی؛

- ایجاد اشتغال و افزایش کارآفرینی، باتوجه‌به شرایط محیطی، با استفاده از نیروهای انسانی جوان؛

- تقویت بندار با شیوه‌های گوناگون حمل‌ونقل (آبی، جاده‌ای، ریلی و هوایی)، با استفاده از حمل‌ونقل ترکیبی؛

- افزایش بازاریابی مسیرهای ترانزیتی در بین کشورهای منطقه و کشورهای محصور در خشکی؛

- ایجاد و تقویت صنایع کشتی‌سازی و فعالیت‌های مربوط به دریا و بندار؛

- افزایش زیرساخت‌ها جهت جذب گردشگران و بوم‌گردان در سواحل.

منابع

- احمدی، سیروس و ابوالفضل کاوندی کاتب (۱۳۹۵) «اقیانوس هند و ضرورت‌های ارتقای سواحل مکران»، همایش فراوری پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی توسعه در کرانه‌های اقیانوسی جنوب‌شرق کشور، وزارت کشور، مهرماه ۱۳۹۵.
- باورصاد، بلقیس، ناجی رثوفی مرام و محمدرضا آبیاری (۱۳۹۵) «مسئولیت اجتماعی سازمان بنادر ضرورتی برای توسعه دریامحور پایدار»، سومین کنفرانس بین‌المللی پژوهش‌های نوین در مدیریت، اقتصاد و علوم انسانی، ۱۳۹۵ باتومی گرجستان.
- بیات، حمیدرضا و ایرج حاتمی (۱۳۹۱) «بررسی عوامل مؤثر در توسعه نیافتگی سواحل مکران»، اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، کد مقاله ۱۰۱۲.
- جعفری، حسن، ناصر سعیدی و حمید جعفری (۱۳۹۱) اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، بهمن ۱۳۹۱.
- حیدری مکرر، حمید و مرضیه شوقی (۱۳۹۰) «بررسی قابلیت‌ها و تنگناهای توسعه گردشگری روستایی در شهرستان دشتی»، مجموعه مقالات اولین همایش ملی جغرافیا و برنامه‌ریزی توریسم روستایی، صص ۱۴-۱.
- دریاباری، سید جمال‌الدین و همکاران (۱۳۹۶) «آمایش سرزمینی و توسعه سواحل مکران با تأکید بر مکان‌یابی و احداث شبکه‌های حمل‌ونقل در راستای ارتقای موقعیت ژئوپلیتیک و ژئوآکونومیک منطقه»، فصلنامه علمی-پژوهشی نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، سال دهم، شماره دوم، بهار ۱۳۹۷.
- دوست‌خواه واجاری، رضا و محمدحسن قلی‌زاده (۱۳۹۴) «شناسایی و رتبه‌بندی عوامل مؤثر بر ترانزیت جاده‌ای کالا از کشور»، دومین کنفرانس ملی تحقیقات بازاریابی، تهران، مؤسسه اطلاع‌رسانی نارکیش.
- زیاری، کرامت‌الله (۱۳۹۱) *اصول و روش‌های برنامه‌ریزی منطقه‌ای*، یازدهم (پنجم ناشر)، انتشارات دانشگاه تهران.
- سند توسعه مکران (۱۳۹۹) سازمان برنامه و بودجه کشور.
- سند ملی آمایش سرزمین (۱۳۹۹) مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری، دبیرخانه شورای عالی آمایش سرزمین، سازمان برنامه و بودجه کشور.
- ضرابی، اصغر و نازنین تبریزی (۱۳۹۰) «تعیین سطح توسعه‌یافتگی شهرستان‌های استان مازندران- رویکرد تحلیل عاملی»، فصلنامه جغرافیایی آمایش محیط، دوره ۴، شماره ۱۲، صص ۶۳-۷۷.

کامران، حسن (۱۳۸۱) «جایگاه سیاست دریایی در جمهوری اسلامی ایران»، *مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی*، دانشگاه تهران، دوره ۵۲، شماره ۱۶۴، صص ۵۹۸-۵۸۵.

کاوینی، مراد و حسن مالدار (۱۳۹۶) «تأثیر موقعیت ژئوپلیتیک بر راهبرد ملی (مطالعه موردی: جنوب شرق ایران)»، *پژوهش‌های جغرافیای انسانی*، دوره ۴۹ شماره ۴، زمستان ۹۶. صفحات ۸۴۱-۸۵۵.

کریمی‌پور، یدالله و محمد حیدری (۱۳۸۸) «ژئوپلیتیک کرانه‌های دریایی ایران از دیدگاه مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی»، *برگرفته از مطالعات مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی*، چاپ اول، دانشگاه خوارزمی.

گلکار، کوروش (۱۳۸۵)، «راهنمای انجام مرحله سنجش وضعیت به روش سوات برای کاربرد در طراحی شهری»، *نشریه علمی پژوهشی صفا*، شماره ۴۱.

مرادی مسیحی، وراز (۱۳۸۱) *برنامه‌ریزی استراتژیک در کلان‌شهرها*، به ضمیمه استراتژیک شهر لندن، نشر شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری.

ملت، شهرزاد و احسان شاد (۱۳۹۵) «توسعه دریامحور با محوریت حمل‌ونقل دریایی راهکاری برای دستیابی به اقتصادی پایدار»، *کنگره پیشگامان پیشرفت*، مرکز الگوی اسلامی-ایرانی پیشرفت، ۳۰ اردیبهشت، تهران.

مولایی قلیچی، محمد (۱۳۹۷) «تبیین و ارائه الگوی بهینه مدیریت رشد شهری (نمونه موردی: شهر کرج)» *رساله دکتری دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران.*

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

منطقه آزاد چابهار، <https://www.cfzo.ir/page/32>

Apostolache, M. A. (2014). Regional development in Romania—from regulations to practice. *Procedia Economics and Finance*, 8, 35-41.

Arvin, M. B., Pradhan, R. P., & Norman, N. R. (2015). Transportation intensity, urbanization, economic growth, and CO2 emissions in the G-20 countries. *Utilities Policy*, 35, 50-66.

Barros, C. P., Chen, Z., & Wanke, P. (2016). Efficiency in Chinese seaports: 2002–2012. *Maritime Economics & Logistics*, 18(3), 295-316.

Chen, C., He, X., Liu, Z., Sun, W., Dong, H., & Chu, Y. (2020). Analysis of regional economic development based on land use and land cover change information derived from Landsat imagery. *Scientific Reports*, 10(1), 1-16.

- Dudek, M., & Wrzochalska, A. (2019). Between competitiveness and sustainability? Achievements and dilemmas of regional policy in the context of economic development of rural regions: the case of Poland. *European Journal of Sustainable Development*, 8(2), 299-299.
- Eversole, R. (2017). Economies with people in them: Regional futures through the lens of contemporary regional development theory. *Australasian Journal of Regional Studies*, 23(3), 305-320.
- Eversole, R. and Martin, J. (2005). Participation and Governance in Regional Development: *Global Trends in an Australian Context*. Ashgate, Aldershot, UK.
- Harvey, N., & Caton, B. (2010). *Coastal management in Australia* (p. 342). University of Adelaide Press.
- Iammarino, S. (2018). FDI and regional development policy. *Journal of International Business Policy*, 1(3), 157-183.
- Ishikura, T. (2020). Regional economic effects of transport infrastructure development featuring trade gateway region-asymmetric spatial CGE model approach. *Transportation Research Procedia*, 48, 1750-1765.
- Khanin, S., Tulchynska, S., Popelo, O., Derhaliuk, M., & Ishchejkin, T. (2021). Systematization of functional features of intellectual and innovative determinants of the intensification of the regional economic development. *Laplage em Revista*, 7(2), 710-720.
- Labidi, M. A. (2019). Development policy and regional economic convergence: The case of Tunisia. *Regional Science Policy & Practice*, 11(3), 583-595.
- Martins, L. F., Gan, Y., & Ferreira-Lopes, A. (2017). An empirical analysis of the influence of macroeconomic determinants on World tourism demand. *Tourism management*, 61, 248-260.
- Miller, H. J., Witlox, F., & Tribby, C. P. (2013). Developing context-sensitive livability indicators for transportation planning: a measurement framework. *Journal of Transport Geography*, 26, 51-64.
- Pessoa, A. (2008). Tourism and regional competitiveness: The case of the Portuguese Douro valley. *RPER*, (18), 55-75.

Pike, A., Rodríguez-Pose, A., & Tomaney, J. (2016). *Local and regional development*. Routledge.

Sato, R. (2000). Transportation and economic development: A US-Japan comparison. *Japan and the world Economy*, 12(1), 103-106.

Szabo, N., Farkas, R., & Varga, A. (2021). The economic effects of passenger transport infrastructure investments in lagging regions. Would the increase in commuting be beneficial for regional development?. *Growth and Change*, 52(4), 2099-2123.

Tegar, D., & Gurning, R. O. S. (2018). Development of marine and coastal tourism based on blue economy. *International Journal of Marine Engineering Innovation and Research*, 2(2).

Thompson, C. C., Kruger, R. H., & Thompson, F. L. (2017). Unlocking marine biotechnology in the developing world. *Trends in biotechnology*, 35(12), 1119-1121.



Formulating Regional Development Strategies for Iran's Ocean Coasts

Seyed Abbas Ahmadi *
Ali Hosseini **
Mohammad Mirehei ***
Raziye Sadat Majidi ****

Received: 28 July 2022

Accepted: 18 October 2022

Abstract

Regional development is a concept that focuses on motivating and diversifying various economic activities and investing in various sectors in order to reduce differences and economic and social differences between different regions. It also supports the improvement of living standards, the intensification of economic activities, the increase of investment in different sectors, and finally the promotion of dynamic and attractive economy. The economic development of different regions is based on the capabilities of each. Despite the fact that Iran's oceanic coasts have numerous capabilities for regional development (the possibility of benefiting from sea transportation, transit, marine industries, tourism, etc.), there has not been much achieved in that regards. Thus, this research aims to analyze the situation of Iran's oceanic coasts, as to formulate and present suggested strategies for the regional development of these coasts. To this end, based on SWOT framework, the strengths, weaknesses, opportunities and threats of Iran's ocean coasts were discussed and after the evaluation process, some strategies or competitive-aggressive strategies were introduced. Consequently, the

* Department of Political Geography, Faculty of Geography, University of Tehran, Tehran, Iran.

** Department of Human Geography, Faculty of Geography, University of Tehran, Tehran, Iran (Corresponding Author). Email: a.hosseini@ut.ac.ir.

*** College of Farabi, University of Tehran, Qom, Iran.

**** Department of Political Geography, Faculty of Geography, University of Tehran, Tehran, Iran.

system should take steps towards the implementation and application of the mentioned strategies, and by making use of the internal strengths, it should benefit the most from the external opportunities. Correspondingly, adaptive strategies were identified as second priority strategies. According to these guidelines, efforts should be made to eliminate, or at least reduce, the internal weaknesses, so that it would be conceivable to take advantage of special and appropriate opportunities in this region.

Keywords: Dvll mmttt Rggillll DDvll omnttt III'''' aaaaaadine.

JEL Classification: O21, O47, P20, P45

