



Research Paper

Identification of Key Propellants in Regional Economic Development of Iran's Ocean coasts

Ali Hosseini*: Associate Professor of Geography and Urban Planning, Department of Human Geography and Planning, Faculty of Geography, University of Tehran, Tehran, Iran

Seyed Abbas Ahmadi: Associate Professor of Political Geography, Department of Political Geography, Faculty of Geography, University of Tehran, Tehran, Iran

Mohammad Mirahei: Associate Professor of Geography and Urban Planning, Farabi Campus, University of Tehran, Tehran, Iran

Razie Sadat Majidi: Ph.D. of Political Geography, Department of Political Geography, Faculty of Geography, University of Tehran, Tehran, Iran

ARTICLE INFO

Received: 2022/04/12

Accepted: 2022/07/15

PP: 19-36

Use your device to scan and read the article online



Keywords: Regional Economic Development, Regional Inequality, Regional Planning, Future Studies

Abstract

Regional development planning has been welcomed by planners and policy makers for different territories and regions during the past decades in order to reduce the distance between the regions of a territory, so that currently organizations, institutions and planners are looking for solutions to get out of the lack of development of regions. On the other hand, the world we live in is a dynamic world. Therefore, since human behavior and plans determine the consequences of the dynamics of the world, it is appropriate for humans to be aware of these behaviors, plans, and the dynamics of the world around them, and based on this knowledge and awareness, take the best actions to create a bright and desirable future. . According to what was said, this research seeks to identify the key propellants in the regional economic development of the oceanic coasts of Iran. Considering the importance and dynamics of the role of beaches in regional development, in this research, first, using the library method, the effective variables were extracted in this field, and then according to the opinion of 30 experts in this field, among the identified variables, 54 important variables were identified. Variables was extracted in economic, socio-cultural, physical, managerial and environmental dimensions. Then, using the MIC MAC future research technique, among them, the key propellants of the economic development of the regions of the oceanic coasts of Iran were identified. Finally, the indicators identified in this research were evaluated in the mentioned dimensions, and finally eight indicators include: macro government policies, welfare and social security, tourism and ecotourism, commerce and trade, regional transportation network, employment generation, people's income and inflation were introduced as key and effective propellants in the development of the regional economy in the ocean coast of Iran.

Citation: Hosseini, A., Ahmadi, S A., Mirahei, M., Majidi, R. (2023). **Identification of Key Propellants in Regional Economic Development of Iran's Ocean Coasts.** Journal of Regional Planning, Vol 13, No 51, PP: 19-36.

DOI: 10.30495/JZPM.2022.30270.4087

DOR:

* **Corresponding author:** Ali Hosseini, **Email:** a.hosseini@ut.ac.ir

Extended Abstract

Introduction

Forecasting the future has always been an interesting and significant topic for mankind, which has been pursued with various approaches over time. On the other hand, the world we live in is a dynamic world, and as time passes, this dynamism and transformation increases due to the increase of human knowledge. In fact, this dynamic takes place due to human actions, and it is the human being who is the most important factor in the dynamics of today's world by communicating more and more complexly over time. Therefore, since human behavior and plans determine the consequences of the dynamics of the world, it is appropriate for humans to be aware of these behaviors, plans, and the dynamics of the world around them, and based on this knowledge, take the best actions to create a bright and desirable future.

One of the things that require planned actions due to the dynamics of the world around us are regions. Addressing the region and regional development is not a new phenomenon, but recent approaches to this issue are very important. Regional development planning has been welcomed more and more by planners and policy makers for different territories and regions during the past decades in order to reduce the distance between the regions of a territory, so that currently organizations, institutions and planners are looking for solutions to get out of the lack of development of regions. Also, coastal areas are dynamic areas that have played a significant role in the development of knowledge, trade, culture, etc. Today, the coasts are considered special areas with various natural and human functions in the world, which connect the vital arteries of different lands and countries with each other. The formation of coastal settlements and ports is the starting point of connecting lands and regions to the vital arteries of various societies, which itself creates countless opportunities for coastal regions. Using these opportunities and becoming aware of territorial and regional capabilities will bring a wide range of economic growth and development to the discussed areas.

Considering the importance and dynamics of the role of the coasts in regional development, this research aims to identify the key drivers that are effective in the regional economic development of the oceanic coasts of Iran. Therefore, first, using the library method, the influential variables were extracted in this field, and then, using the opinion of experts, among the identified variables, the number of 54 variables in economic, socio-cultural, physical, managerial, and environmental dimensions, using elite measurement and the application of elite opinion and have been evaluated using the MIC MAC interaction matrix.

Methodology

In terms of its nature, the present research is a descriptive-analytical research, and in terms of its purpose, it is considered one of the applied and problem-solving researches. In this research, two library-documentary and field methods have been used in the research process. This research has a statistical population of 30 experts from Ports and Maritime Organization and university professors who were selected using the snowball method. In qualitative-quantitative researches, it is appropriate to choose the purposeful and non-probability sampling method due to obtaining the most and correct information. This type of sampling does not seek to establish fixed rules, but tries to better understand the phenomena in a special field. Therefore, the direct and indirect effects of these variables were investigated by using elitism and applying the opinions of elites in the matrix of mutual effects.

The structural analysis method is a form of cross-effect analysis that is performed using MIC MAC software. This method is one of the most common future research methods. The method of structural analysis seeks to identify key variables (overt or hidden) in order to get the opinions of participants and stakeholders about the complex and unpredictable aspects and behaviors of a system. The ability of this model is to identify relationships between variables and finally to identify key variables that are effective in the evolution of the system. In general, structural analysis is done in three stages: first stage: extraction of variables, second stage: determination of relationships between variables, third stage: identification of key variables.

In the MIC MAC method, to carry out the research steps, first a list of key variables is provided, which can be derived from the opinions of experts or other sources. Then, according to the number of key variables, $n \times n$ matrix houses of influencing variables are scored. This matrix is called the matrix of

direct effects ij representing the degree of influence, and in it each term m is variable i on variable j and its value can be 1, 2, 3 or 4 (P) depending on the degree of influence. In this method, the number 1 indicates weak effects, 2 indicates moderate effects, and 3 indicates severe or strong effects. The number 4 indicates that according to the experts and experts participating in the research, the effect of two variables on each other is possible, in the sense that there may or may not be influence or influence.

Results and Discussion

In the next step, by analyzing the mentioned variables, the direct and indirect influence of these factors on each other and finally on the regional economic development of the ocean coasts of Iran was determined. After the system is evaluated and measured and its instability is determined, by determining the direct and indirect effects of the variables, the degree of these effects is ranked in order to further extract the key propellants. Among 54 indicators in various dimensions, 8 indicators were selected as key propellants affecting the future trend of the system. It should be noted that the key propellants are the variables that are located above the diagonal line of the northeastern region of the system. These variables, which are called as risk variables, have a very high ability to become the main and key players in the system. After collecting a list of the most important factors and key propellants affecting the regional economic development of Iran's ocean coasts, one can imagine the possible situation of these factors. In fact, these propellants are strategies to guide planners and decision makers.

Conclusion

The propellants of macro-government policies, welfare and social security, tourism and ecology, commerce and trade, regional transportation network, job creation, people's income, and inflation as key and effective propellants in the development of the regional economy, in the coasts Oceania of Iran were introduced. Various situations facing these key factors can be imagined, which are of great importance in the future planning of Iran's ocean coasts. Recognizing these propellants and then regional planning based on it can imply the regional economic development of Iran's ocean coasts. In fact, using these opportunities and becoming aware of territorial and regional capabilities will bring a wide range of economic growth and development to the discussed areas.



فصلنامه علمی برنامه‌ریزی منطقه‌ای

دوره ۱۳، شماره ۵۱، پاییز ۱۴۰۲
شاپا چاپی: ۶۷۳۵-۲۲۵۱ - شاپا الکترونیکی: ۷۰۵۱-۲۴۲۳
<https://jzpm.marvdasht.iau.ir/>



مقاله پژوهشی

شناسایی پیشران‌های کلیدی در توسعه اقتصادی منطقه‌ای سواحل اقیانوسی ایران

علی حسینی*؛ دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، گروه جغرافیای انسانی و برنامه‌ریزی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران
سیدعباس احمدی؛ دانشیار جغرافیای سیاسی، گروه جغرافیای سیاسی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران
محمد میره‌ای؛ دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده مدیریت و حسابداری، دانشکده‌گان فارابی، دانشگاه تهران، تهران، ایران
راضیه‌سادات مجیدی؛ دکترای جغرافیای سیاسی، گروه جغرافیای سیاسی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران

چکیده

برنامه‌ریزی توسعه منطقه‌ای، توسط برنامه‌ریزان و سیاستگذاران برای سرزمین‌ها و مناطق گوناگون طی دهه‌های گذشته به‌منظور کاهش فاصله بین مناطق یک سرزمین بیش از پیش مورد استقبال قرار گرفته‌است طوری که درحال حاضر سازمان‌ها، نهادها و برنامه‌ریزان در جستجوی راه‌حلهایی جهت خروج از عدم توسعه‌یافتگی مناطق می‌باشند. از طرفی جهانی که در آن زندگی می‌کنیم، جهانی پویاست. بنابراین از آنجا که رفتار و برنامه‌های انسانی پیامدهای پویایی جهان را رقم می‌زند شایسته است که انسان نسبت به این رفتارها، برنامه‌ها و پویایی جهان پیرامون خود آگاهی داشته باشد و براساس این دانش و آگاهی، بهترین اقدامات را جهت ایجاد آینده‌ای روشن و دلخواه انجام دهد. بنابر آنچه گفته شد، این پژوهش به دنبال شناسایی پیشران‌های کلیدی در توسعه اقتصادی منطقه‌ای سواحل اقیانوسی ایران می‌باشد. باتوجه به اهمیت و پویایی نقش سواحل در توسعه منطقه‌ای، در این پژوهش ابتدا با استفاده از روش کتابخانه‌ای به استخراج متغیرهای اثرگذار در این زمینه پرداخته شد و سپس باتوجه به نظر خبرگان در این زمینه، از بین متغیرهای شناسایی شده تعداد ۵۴ متغیر مهم، در ابعاد اقتصادی، اجتماعی-فرهنگی، کالبدی، مدیریتی و زیست محیطی استخراج شد. سپس با استفاده از تکنیک آینده‌پژوهی میک مک از بین آن‌ها، به شناسایی پیشران‌های کلیدی توسعه اقتصادی منطقه‌ای سواحل اقیانوسی ایران پرداخته شد. درنهایت شاخص‌های شناسایی شده در این پژوهش، در ابعاد مذکور، مورد ارزیابی قرار گرفتند و سرانجام هشت شاخص شامل: سیاست‌های کلان دولت، رفاه و امنیت اجتماعی، گردشگری و بوم‌گردی، بازرگانی و تجارت، شبکه حمل‌ونقل منطقه‌ای، اشتغال‌زایی، میزان درآمد مردم و تورم به‌عنوان پیشران‌های کلیدی و اثرگذار در توسعه اقتصاد منطقه‌ای، در سواحل اقیانوسی ایران معرفی شدند.

اطلاعات مقاله

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۱/۲۳
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۴/۲۴
شماره صفحات: ۱۹-۳۶

از دستگاه خود برای اسکن و خواندن مقاله به صورت آنلاین استفاده کنید



واژه‌های کلیدی:

توسعه اقتصادی منطقه‌ای، نابرابری منطقه‌ای، برنامه‌ریزی منطقه‌ای، آینده‌پژوهی

استناد: حسینی، علی؛ احمدی، سیدعباس؛ میره‌ای، محمد؛ مجیدی، راضیه‌سادات. (۱۴۰۲). شناسایی پیشران‌های کلیدی در توسعه اقتصادی منطقه‌ای سواحل اقیانوسی ایران. فصلنامه برنامه‌ریزی منطقه‌ای، سال ۱۳، شماره ۵۱، مردودشت: صص ۱۹-۳۶.

DOI: 10.30495/JZPM.2022.30270.4087

DOR:

مقدمه

در گذشته، بعد فضایی انواع فعالیت‌های اقتصادی کمتر در نظر گرفته می‌شد، بنابراین بعد فضایی در پژوهش‌ها بسیار کم‌رنگ و محدود بود. از طرفی محققان علمی چون جغرافیا، توانایی پاسخ‌دهی به همه سوالات را با استفاده از تکنیک‌های آماری و روش‌های کمی نداشتند و پژوهش‌های آنها بشدت کیفی و توصیفی بود، مجموعه این عوامل سبب شد تا متخصصان به سمت تحلیل‌های کمی، جهت توسعه در مقیاس منطقه‌ای جذب شوند (Soares and Quintella, 2008).

نابرابری از نشانه‌های مهم توسعه‌نیافتگی است چرا که نابرابری‌های منطقه‌ای به هر شکل و در هر سطح می‌تواند پیامدهای ناگواری را به همراه داشته باشد (Winkler, 2012). در دهه‌های اخیر مقوله توسعه مشکلات بسیاری از کشورهاست (ضرابی و تبریزی، ۱۳۹۰) و عدالت فضایی به مفهوم توزیع عادلانه و متناسب فرصت‌های توسعه، تا حد زیادی با توزیع نامگرهای مؤثر بر توسعه در ارتباط است (Apostolache, 2022; Hosseini et al., 2014). امروزه توسعه موضوع متداولی است که کشورهای جهان در فرایند توسعه اقتصادی با آن روبرو هستند (Juan & Yong, 2019). در واقع بعد اقتصادی مفهوم توسعه سرآغاز رویکرد عمومی به توسعه است (UN, 2013: 1). باتوجه به این‌که نابرابری‌های منطقه‌ای پدیده‌ای فراگیر هستند که شکاف‌های آشکاری در میزان توسعه‌یافتگی بین مناطق ایجاد می‌کنند (Apostolachet, 2014). طی سال‌های اخیر بسیاری از دولت‌ها و تصمیم‌گیرندگان در تلاش بوده‌اند که از شدت نابرابری‌های منطقه‌ای بکاهدند (Winkler, 2012; Ahmadi et al., 2022). بنابراین افزایش استفاده از رویکردهای عدالت‌محور، توسعه به مرور در دستور کار برنامه‌ریزان و برنامه‌های توسعه قرار گرفت (Soares and Quintella, 2008).

تجزیه و تحلیل توسعه منطقه‌ای به طور سنتی بر روی مسیرهای اقتصادی مناطق، متمرکز و بتدریج در حال گسترش است (Eversole, 2017). امروزه برنامه توسعه منطقه‌ای می‌تواند به‌عنوان یک چالش عمومی برای کاهش نابرابری‌های منطقه‌ای دیده شود (Pessoa, 2008). باتوجه به آنچه گفته شد، نظارت بر فعالیت‌های اقتصادی برای درک سطح توسعه اقتصادی منطقه‌ای و سیاست‌گذاری اهمیت زیادی دارد (Chen et al, 2020). بنابراین برنامه‌های توسعه‌ای مناطق بیشتر بر پایه برنامه‌های اقتصادی شکل می‌گیرد (Martins et al, 2017). قابل ذکر است که توسعه اقتصادی مناطق براساس توانمندی‌های مناطق انجام می‌پذیرد (Prandhan & Bagchi, 2013). همچنین سیاست توسعه منطقه‌ای دارای سنت‌های طولانی در زمینه بهبود زیرساخت‌ها، دسترسی، منابع انسانی، سرمایه فیزیکی و عناصر اصلی نوآوری در مناطق کم توسعه است (Szabo et al, 2021). بنابراین سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها از طریق گردش فیزیکی و مادی منابع، ادغام بازار و تکامل سرمایه دانش، رشد اقتصادی را بهبود می‌بخشد (Zhou et al, 2021). استراتژی توسعه منطقه‌ای به عنوان یکی از آخرین دستاوردهای جامعه علمی، برای دستیابی به توسعه و تعادل منطقه‌ای بوده است. این استراتژی به منظور از بین بردن اختلاف ساختاری منطقه‌ای و ایجاد فرصت برابر برای تمامی مناطق طرح گردیده و به مثابه ابزاری برای ایجاد جوامع پایدار شناخته می‌شود. یکی از مهمترین نتایج و ثمرات به کارگیری راهبرد توسعه منطقه‌ای بالا بردن توان و ظرفیت مناطق و زیرمناطق جهت بروز و بالفعل نمودن استعدادها و توانمندی‌هایشان است. استراتژی توسعه منطقه‌ای درصدد است تا چالش‌های پیچیده منطقه‌ای را سامان دهد (Yasouri, 2018). شاید عمومی‌ترین و در عین حال تخصصی‌ترین واژه‌ای که در برنامه‌ریزی و توسعه منطقه‌ای استفاده شده، واژه برنامه‌ریزی فضایی باشد. برنامه‌ریزی فضایی به سازماندهی مطلوب فعالیت‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی مورد نیاز توسعه در فضای ملی و منطقه‌ای می‌پردازد و در نهایت تخصیص بهینه فضا به فعالیت‌های مختلف برای بهره‌گیری از قابلیت‌های مناطق مختلف کشور در دوره زمانی معین، چگونگی بهره‌برداری پایدار از منابع محدود پیش‌بینی وضعیت آینده استقرار مطلوب انسان‌ها و فعالیت‌ها را به‌منظور تامین رشد معقول اقتصادی در اولویت قرار می‌دهد (Zali, 2020). بنابراین می‌توان گفت ماهیت برنامه‌ریزی منطقه‌ای، پیش‌بینی و آینده‌نگری است و هدف برنامه‌ریزی منطقه‌ای، استفاده بهینه از منابع برای توسعه است (Zali & Mansouri, 2015; Hosseini et al., 2021). همچنین تغییر در یک سیستم ماحصل پویایی‌ها و تحرکات اجزای آن سیستم است. بنابراین، آینده امری است که انسان می‌تواند آن را با اقدامات هدفمند خود طراحی کرده و شکل دهد (Gavahi, 2017). در واقع آینده‌پژوهی مارا قادر می‌سازد خطرها و فرصت‌هایی را که در آینده با آن مواجه خواهیم شد، پیش‌بینی کنیم و به ما فرصت می‌دهد پیش از آنکه به دردسر بیافتیم، تصمیم بگیریم و چاره بیاندیشیم (Khashei, 2012).

سواحل، بویژه سواحل اقیانوسی فرصت‌های بیشماری را در اختیار سرزمین خود قرار می‌دهند و در حال حاضر یکی از متراکم‌ترین مراکز جمعیتی و اقتصادی سواحل هستند. از طرفی نقش سواحل به گونه‌ایست که کشورهای بدون ساحل هم در اندیشه دستیابی به سواحل و کرانه‌ها هستند. بنابراین شناخت توانمندی‌های این مناطق، می‌تواند به آینده بهتر، عدالت فضایی و توسعه اقتصادی همه مناطق بیانجامد. همچنین با گذشت زمان و افزایش دانش و آگاهی انسان در زمینه‌های گوناگون پیش‌بینی آینده هم از رویکردها و روش‌های غیرعلمی فاصله گرفته‌است و اکنون با استفاده از روش‌های علمی می‌توانیم به تدوین فرایندی جهت ایجاد آینده دلخواه بپردازیم و آینده مطلوب را برای مناطق گوناگون موردنظر ایجاد کنیم. بنابراین باید توجه داشت که توسعه منطقه‌ای بدون برنامه‌ریزی منطقه‌ای اتفاق نخواهد افتاد. باید در نظر

داشت که برنامه‌ریزی منطقه‌ای فرایند بسیار پیچیده‌ای است، به‌ویژه زمانی که برنامه‌ریزی جهت رسیدن به توسعه مناطق حساسی، همچون مناطق ساحلی باشد. بنابراین تلاش همه‌جانبه کشورهای ساحلی برای اجرای برنامه‌های یکپارچه مدیریتی در این مناطق در راستای تحقق توسعه اقتصادی منطقه‌ای قابل توجه می‌باشد. باتوجه به آنچه گفته‌شد، سواحل اقیانوسی ایران، از توانمندی‌های بی‌شمار جهت توسعه اقتصادی منطقه‌ای نظیر، حمل‌ونقل دریایی باتوجه به ظرفیت ترانزیت، صنایع دریایی، گردشگری و...، آن‌گونه که شایسته‌است، بهره‌مند نمی‌شود. بنابراین، این پژوهش برآن است که باتوجه به استفاده از روش آینده‌نگری و درک این روش به شناسایی عوامل و پیشران‌های کلیدی توسعه اقتصاد منطقه‌ای در سواحل اقیانوسی ایران بپردازد. باتوجه به آنچه گفته شد سوال اصلی این پژوهش این است که، مهمترین عوامل و پیشران‌های موثر بر توسعه اقتصادی منطقه‌ای سواحل اقیانوسی ایران کدامند؟

پیشینه تحقیق و مبانی نظری

رونی (۲۰۱۰) در پژوهشی با عنوان تقاطع برنامه‌ریزی استراتژیک و آینده‌پژوهی: مکمل‌های روش شناختی با استفاده از تجزیه و تحلیل داده‌ها به این نتیجه رسید که مطالعات آینده استراتژیست‌ها را قادر کرده‌است تا با روشن کردن موضوعات حیاتی مانند تغییرات در ساختارهای اقتصادی، صنعتی و بازار، از مدل‌های برنامه‌ریزی بهره‌بری بیشتری داشته باشند. از طرفی مدل برنامه‌ریزی استراتژیک ساختاری برای ادغام و سازماندهی بسیاری از روشها و تکنیک‌ها که توسط آینده‌پژوهان استفاده می‌شود، را فراهم می‌کند. بنابراین آینده‌پژوهی و برنامه‌ریزی استراتژیک مکمل یکدیگر هستند.

اورسل (۲۰۱۷) در مقاله‌ای با عنوان اقتصاد و ارتباط آن با مردم: آینده‌منطقه‌ای از طریق تئوری توسعه منطقه‌ای معاصر، به این نتیجه رسید که نظریه توسعه منطقه‌ای در تلاش است تا دلایل رفاه و عقب ماندگی مناطق را درک کند و بفهمد که چگونه مناطق کمتر توسعه‌یافته می‌توانند بهبود یابند. این نظریه‌ها در زمینه اقتصاد منطقه‌ای، براساس تجزیه و تحلیل اقتصاد منطقه‌ای پویا شکل گرفته‌اند. این پژوهش نشان می‌دهد که نظریه توسعه منطقه‌ای معاصر دارای بینش‌های انضباطی درمورد چگونگی فرایندهای اجتماعی مانند همکاری و نوآوری و رقابت اقتصادی منطقه‌ای است.

سارایی (۲۰۱۹) در مقاله‌ای باعنوان تحلیل سیستماتیک توسعه در بازار گردشگری ایران در قالب مطالعه آینده: روش جدید برنامه‌ریزی استراتژیک، با بکارگیری روش تجزیه و تحلیل MICMAC و نرم افزار SCENARIO WIZARD به پژوهش می‌پردازد. با توجه به ماهیت کاربردی این پژوهش، داده‌ها به دو روش بررسی مطالعات قبلی و استفاده از پرسشنامه جمع‌آوری شد. پرسشنامه‌ها به صورت ماتریس تأثیر متقابل بود و به صورت خودآزمایی اجرا شد. داده‌ها با استفاده از تجزیه و تحلیل MICMAC و نرم افزار SCENARIO WIZARD مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. نتایج روش MICMAC نشان داد که ۱۰ متغیر از نظر تأثیر در سیستم توسعه بازار گردشگری ایران نقش غالب دارند.

هانگ (۲۰۱۹) در پژوهشی باعنوان تاثیر پروژه‌های چندواحدی برقی بین شهری به توسعه اقتصادی منطقه‌ای، با استفاده از مدل تفاوت در تفاوت (Differences in Differences) در منطقه ژانگ‌شان نشان داد که با EMU¹ بین شهری، رشد تولید ناخالص داخلی و ورود جمعیت شهرستان‌های دارای ایستگاه EMU بین شهری به‌طور قابل توجهی بالاتر از سایر نواحی کشور که بدون EMU هستند، می‌باشد. براساس نتایج بدست آمده از این پژوهش درمی‌یابیم که مهاجرت به مناطق در امتداد خطوط ریلی بیشتر است و بهبود شرایط و رشد اقتصادی در این نواحی کاملاً مشهود است.

چنخو (۲۰۱۹) در پژوهشی با عنوان سرمایه‌گذاری داخلی گردشگری و اثرات توسعه اقتصادی منطقه‌ای: چشم‌اندازهای حساب‌های ماهواره‌ای گردشگری و با استفاده از روش تجزیه‌وتحلیل داده‌ها به این نتیجه رسید که ارزیابی مشارکت اقتصادی منطقه‌ای سرمایه‌گذاری داخلی مربوط به گردشگری به دلیل مشکلات در دسترس بودن داده‌ها دشوار است. سرمایه‌گذاری داخلی در چنین صنایعی معمولاً به دلیل این کار در تولید یا سایر خدمات، کاهش پیدا می‌کند. با این وجود مواردی وجود دارد که سهم قابل توجهی از تقاضای اقتصادی منطقه‌ای را در گردشگری آن هم اغلب در مناطقی که چالش‌های توسعه اقتصادی وجود دارد، نشان می‌دهد.

فیگو و همکاران (۲۰۱۹) در مقاله‌ای با عنوان تحلیل استراتژیک ایجاد کریدور جدید انرژی چین - پاکستان - ایران - ترکیه و با روش تحلیل SWOT، نشان می‌دهد که توسعه حساب‌های ماهواره‌ای گردشگری منطقه‌ای و تجزیه و تحلیل بعدی آنها، وسیله‌ای ارزشمند برای تجزیه و تحلیل ویژگی‌های مختلف اقتصادی بخش‌های مربوط به گردشگری خارجی و داخلی است. اگرچه نقاط ضعف و تهدیدی در رابطه با ساخت کریدور CPIT که همسو با اهداف استراتژیک انرژی چین، پاکستان، ایران و ترکیه است، وجود دارد، اما فرصت‌های مناسبی

¹ Electric Multiple Units

هم در رابطه با ساخت کریدور وجود دارد. بنابراین، این کشورها باید همکاری را از طریق تقویت چشم‌انداز سیاسی، مکانیسم همکاری انرژی و امنیتی افزایش دهند.

والش و همکران (۲۰۲۰) در پژوهشی با عنوان ارزیابی دوام اقتصادی منطقه‌ای جهت توسعه منابع معدنی با مدل فضایی Blue Cap و با استفاده از مدل فضایی Blue Cap به این نتیجه رسید که، امروزه در استرالیا تلاش تحقیقاتی و بودجه قابل توجهی مطابق با استراتژی ملی اکتشافات معدنی انجام می‌شود و از تکنیک‌هایی جهت شناسایی ذخایر معدنی استفاده می‌شود. این مقاله عملکرد شبیه ساز اقتصادی ایجاد شده برای شرایط استخراج معادن استرالیا را توصیف می‌کند. این برنامه برای کمک به شرکتهای در جهت تمرکز تلاش‌هایشان در مناطقی که احتمال تولید معادن تجاری با دوام مناسب دارند، طراحی شده‌است.

کالرو (۲۰۲۰) در مقاله‌ای با عنوان توسعه اقتصادی منطقه‌ای و گردشگری، مروری بر ادبیات برای برجسته کردن مسیرهای آینده تحقیقات گردشگری منطقه‌ای و با استفاده از روش توصیفی و تحلیلی به بررسی ادبیات مربوط به اقتصاد منطقه‌ای و جغرافیای اقتصادی، در ارتباط با جهانگردی برای شناسایی مدل‌های نظری، تلاش برای توضیح نقش گردشگری در توسعه و رشد منطقه‌ای و کاربردهای تجربی آنها می‌پردازد. بررسی ادبیات در اینجا به آینده پیشنهادی ختم می‌شود که جهت توسعه بیشتر تحقیقات گردشگری منطقه‌ای به عنوان یک مطالعه مبتنی بر توسعه و رشد اقتصادی مورد نیاز است.

توموکی ایشی‌کورا (۲۰۲۰) در مقاله‌ای با عنوان اثرات اقتصادی منطقه‌ای توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل منطقه دروازه تجارت، با بکارگیری روش رویکرد مدل فضایی نامتقارن به مطالعه پرداخت، در این پژوهش یک روش مبتنی بر چارچوب مدل تعادل عمومی قابل محاسبه فضایی با در نظر گرفتن جنبه‌های نامتقارن منطقه دروازه تجارت به صراحت ارائه شده‌است. این مدل نقش صادرات و واردات را در منطقه دروازه تجارت توصیف می‌کند که در مناطق داخلی دیگر وجود ندارد. سپس باتوجه به مدل، اقتصاد ژاپن به دو منطقه دروازه تجارت (توکیو) و سایر مناطق ژاپن تقسیم می‌شود.

نابرابری‌های منطقه‌ای و عدم تعادل در ساختار فضایی مناطق از جمله پدیده‌هایی است که اغلب کشورها و به ویژه کشورهای در حال توسعه با آن روبرو می‌باشند. از آثار نابرابری منطقه‌ای، گسترش رشد و توسعه در برخی مناطق، ایجاد و تشدید نابرابری‌های فاحش درآمدی و رفاه اجتماعی بین مناطق گوناگون و عوارض سوء اقتصادی - اجتماعی می‌باشند (Dehghan Shabani et al, 2020). نظریه اقتصاد جغرافیایی نوین نشان می‌دهد که همگام با رشد درآمد ملی، نابرابری‌های منطقه‌ای، به دلیل وجود صرفه‌های ناشی از مقیاس افزایش پیدا می‌کند. از این رو ارتباط مثبتی بین نابرابری منطقه‌ای و سرعت رشد اقتصادی وجود دارد (Mora, 2008). به طوری که از یکسو، رشد بالای اقتصادی ممکن است با تشدید نابرابری‌های منطقه‌ای و تداوم فقر در بخشی از جمعیت کشور همراه باشد؛ از سوی دیگر، عدم برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری مناسب نیز منجر به تشدید نابرابری در جامعه می‌شود. لذا مقابله با فقر و نابرابری از اهداف اصلی توسعه اقتصادی کشورها، به ویژه کشورهای در حال توسعه است (Karimi Moghari & Barati, 2016).

با وجود پیشرفت‌هایی که محققان در قرن گذشته در زمینه‌های اقتصادی، اجتماعی، و... به دست آورده‌اند، در حال حاضر شاهد شکاف‌های مشخص و واضحی در میزان توسعه‌یافتگی در بین مناطق و عدم تعادل و نابرابری در میزان توسعه امکانات می‌باشیم (Kawachi et al, 2002: 48). نابرابری از نشانه‌های مهم توسعه‌نیافتگی است چرا که نابرابری‌های منطقه‌ای به هر شکل و در هر سطح می‌تواند پیامدهای ناگواری را به همراه داشته باشد (Winkler, 2012). نابرابری‌های منطقه‌ای به معنای عدم تعادل در ساختار فضایی مناطق است که خود را در شرایط متفاوت زندگی، نابرابری‌های اقتصادی و سطح توسعه‌یافتگی نشان می‌دهد (Dehghan Shabani et al, 2020). یا به عبارتی، یکی از واقعیت‌های توسعه که دارای نمود فضایی است، عدم گستردگی و پراکنش مواهب آن در عرصه جغرافیایی کشورها به گونه‌ای همسان است و این خود مبین ماهیت توسعه، یعنی تمرکز طلب بودن آن است (Falsoleiman & Hajjipour, 2014) "از آنجا که نابرابری فضایی مانعی بر سر راه توسعه متوازن است و آثار منفی زیادی را در جامعه ایجاد می‌کند، بنابراین امکان استفاده بهینه فضا را سلب می‌کند و شرایط تراکم جغرافیایی فقر را فراهم می‌سازد (Fedorov, 2002).

بررسی تعادل و توازن بین مناطق یکی از مباحث اساسی در حوزه سیاست‌گذاری منطقه‌ای است. توجه به همگن‌سازی مناطق از دیدگاه برخورداری از امکانات، تسهیلات و سایر شاخص‌های موردنظر، مسئله‌ای است که می‌تواند در راه نیل به اهداف کمی و کیفی برنامه‌های ملی، تخصیص منابع را تحت تأثیر قرار دهد و با تغییر نگرش و جهت‌گیری متناسب با هدف کاهش عدم تعادل منطقه‌ای، چهارچوب سیاست‌گذاری ملی را سازماندهی کند (Ghafarifard, 2017). همچنین نوآوری علم و فناوری قدرت اصلی توسعه اقتصادی است، ورود عوامل نوآوری در علم و فناوری منجر به تأثیر چند برابری توسعه اقتصادی می‌شود (Cheng & Bei, 2019).

در این راستا برنامه‌ریزی منطقه‌ای و فضایی در افزایش دسترسی و برخورداری مناطق گوناگون از انواع خدمات بسیار موثر است. بنابراین شناخت جایگاه هر منطقه از نظر توانمندی‌ها و سطح توسعه اولین اقدام در برنامه‌ریزی منطقه‌ای خواهد بود. برنامه‌ریزی منطقه‌ای فرایندی

است در جهت تنظیم و هماهنگ کردن برنامه‌های مختلف اقتصادی و اجتماعی با نیازها و امکانات محلی و منطقه‌ای. بنابراین، برنامه‌ریزی منطقه‌ای کوششی است مشارکتی برای سیاست‌گذاری، سازماندهی، بهره‌برداری و استفاده بهینه از منابع و پتانسیل‌های منطقه‌ای متناسب با نیازها و اولویت‌ها و البته این نوع برنامه‌ریزی به منظور سازماندهی و پیشرفت ساخت اقتصادی یک کشور یا منطقه انجام می‌گیرد و سعی می‌شود تا با استفاده بهینه از منابع و امکانات، حداکثر بازدهی و کارایی اقتصادی حاصل شود (Kalantari & Abdollahzadeh, 2012). در واقع برنامه‌ریزی منطقه‌ای فرآیندی است، در جهت مشارکت مردم و مناطق در برنامه‌ریزی و فراهم آوردن موجبات برنامه‌ریزی از جهت انطباق با برنامه‌های کلان ملی و ویژگی‌های منطقه‌ای. رواقع برنامه‌ریزی منطقه‌ای تصمیم‌گیری و سرمایه‌گذاری در پروژه‌ها در سطح منطقه، در راستای توسعه اقتصادی، اجتماعی و کالبدی مناطق مختلف کشور است. در برنامه‌ریزی منطقه‌ای، هدف، استفاده بهینه از منابع، برای توسعه منطقه است. بنابراین، شناخت توان‌ها و تنگناهای منطقه جزء مبانی کار است (Ziari, 2012).

برنامه‌ریزی توسعه اقتصاد منطقه‌ای به این مفهوم است که چگونه می‌توان برای یک منطقه برنامه‌ریزی مناسبی کرد تا در مقیاس ملی و یا جهانی با هدف بالفعل شدن توانمندی‌های خود به برتری نسبی برسد تا آن منطقه از تعادل و توازن رشد و توسعه بهره‌مند گردد. کوشش‌های آگاهانه و سیاست‌گذاری‌هایی اقتصادی که در جهت تغییر مثبت در مناطق انجام می‌گیرد، می‌تواند منجر به توسعه اقتصادی در سطح منطقه شود. مطالعات متعدد نشان می‌دهند که مهمترین عوامل تأثیرگذار بر توسعه اقتصادی، در سطح منطقه‌ای عمل می‌کنند (Seyed Naghavi & Babaei, 2013). به عبارت دیگر توسعه منطقه‌ای فعالیتی است که بهبود آگاهانه و پیچیده قابلیت‌های اجتماعی، اقتصادی و اکولوژیکی یک ناحیه ویژه جغرافیایی را مدنظر دارد. اهداف عینی، ابزارها و روش‌های توسعه منطقه‌ای متأثر از فلسفه اقتصادی گسترده آن است (Kocziszky, 2009). از آنجا که نظریه توسعه منطقه‌ای بر فعالیت اقتصادی نهفته در زمینه‌های خاص فیزیکی و اجتماعی متمرکز است، این توانمندی را دارد که در دستیابی به اهداف توسعه پایدار کمک کند. بهره‌وری منطقه‌ای، عملکرد اقتصادی و رقابت بطور سنتی متغیرهای اصلی نگرانی در تحلیل منطقه‌ای می‌باشند. رهبری منطقه‌ای قوی، درک استراتژیک از ویژگی‌های منطقه‌ای و همکاری جریان دانش در داخل و خارج منطقه، می‌تواند مناطق را قادر سازند تا مزیت اقتصادی پایدار را از ابتدا بسازند. مناطق در مواجهه با ایده‌ها، ساختارهای عدم‌قدرت و دست‌وپنجه نرم کردن با عواقب ناآگاهی از توسعه، فاقد فرصت مانور لازم برای ایجاد آینده مورد نظر خود هستند (Eversole, 2017).

تغییر در یک سیستم ماحصل پویایی‌ها و تحرکات اجزای آن سیستم است و در مورد دنیایی که ما در آن زندگی می‌کنیم نیز می‌توان اظهار داشت، تحولات معلولی از برآیند اقدامات انسان هستند. بنابراین، آینده امری است که انسان می‌تواند آن را با اقدامات هدفمند خود طراحی کرده و شکل دهد. آدمی برای آنکه عاقلانه عمل کند، باید نسبت به پیامدهای اقدامات خود، دیگران و واکنش‌های آنان و همچنین نسبت به نیروهایی که خارج از کنترل اوست آگاهی و شناخت کافی داشته‌باشد، که این پیامدها تنها در آینده خود را نشان می‌دهند (Gavahi, 2017). ضرورت آگاهی از تغییرات آینده در دنیای کنونی به اندازه‌ای است که امروزه تکنیک‌های آینده‌پژوهی به عنوان رشته‌ای علمی در معتبرترین دانشگاه‌های جهان آموزش داده می‌شوند. لازمه آینده‌نگری، آینده‌شناسی؛ و آینده‌شناسی، مستلزم آینده‌پژوهی است (salami et al., 2012). در اصل می‌توان دو هدف متفاوت از آینده‌پژوهی را شناسایی کرد، اولین مورد تمایل به دانستن آینده است. در نتیجه اگر پیش‌بینی نامطلوب باشد، می‌توان تنظیماتی را برای آن انجام داد. دوم این اعتقاد است که برنامه‌ریزی آینده‌نگر می‌تواند مسیرهای توسعه را تغییر دهد (Phdungship, 2011). آینده‌پژوهی روی طیف گسترده‌ای از موضوعات متمرکز است که دارای پیامدهای استراتژیک حیاتی می‌باشند. این موارد ممکن است شامل تغییرات جمعیتی، طول عمر بسیار طولانی انسان، تغییر در توازن اقتصادی و غیره باشند. در سال‌های اخیر به نظر می‌رسد آینده‌پژوهی با شدت بیشتری روی موضوعات نسبتاً خاص متمرکز شده‌است (Curtis, 2010). محققانی که دارای پایه‌های علمی جغرافیا و برنامه‌ریزی هستند غالباً از کلیدواژه آینده‌پژوهی برای مباحث خود استفاده کرده‌اند (Hosseini et al., 2023). اجرای فرآیندهای آینده‌نگاری در سطح نظام برنامه‌ریزی ملی باعث می‌شود تا وفاق، هماهنگی و هم‌جهتی اقدامات آتی بین بازیگران سیستم برقرار شده و در نتیجه منابع مختلف به صورتی کارا به حوزه‌های دارای اولویت تخصصی داده‌شوند، ولی به دلیل آنکه دانش آینده‌نگاری دانشی نوین است، به‌کارگیری آن برای هر کشوری مستلزم استفاده از روش تحقیق مناسب آن کشور است. استفاده از تجارب کشورهای دیگر در این زمینه راه را کوتاه و آسان‌تر خواهد کرد (Gavahi, 2017).

مواد و روش تحقیق

پژوهش حاضر از نظر ماهیت، پژوهشی توصیفی-تحلیلی است و از نظر هدف، جز پژوهش‌های کاربردی و حل مساله بشمار می‌رود. در این پژوهش دو روش کتابخانه‌ای - اسنادی و میدانی در فرایند پژوهش مورد استفاده قرار گرفته‌است. در پژوهش‌های کمی - کیفی شایسته‌است

که به علت دستیابی به بیشترین و صحیح‌ترین اطلاعات، روش نمونه‌گیری هدفمند و غیراحتمالی انتخاب شود. این نوع از نمونه‌گیری به دنبال ایجاد قوانین ثابت نیست، بلکه سعی در شناخت بهتر پدیده‌ها در زمینه‌های ویژه دارد به همین منظور در این پژوهش از جامعه آماری ۳۰ نفر از خبرگان استفاده شده‌است. در این پژوهش برای درک آینده‌نگری و ارائه پیشنهادها برای کلیدی از روش میک‌مک (CIM) استفاده می‌شود. روش تحلیل ساختاری شکلی از تحلیل آثار متقاطع است که با استفاده از نرم‌افزار MIC MAC انجام می‌شود و به دنبال مشخص کردن متغیرهای کلیدی (آشکار یا پنهان) به منظور دریافت نظر مشارکت‌کنندگان و ذی‌نفعان درباره جوانب و رفتارهای پیچیده و پیش‌بینی‌ناپذیر یک سیستم است. توانایی این مدل در شناسایی روابط بین متغیرها و در نهایت شناسایی متغیرهای کلیدی موثر در تکامل سیستم است (Ziari et al, 2022).

درواقع در روش میک‌مک، برای انجام مراحل پژوهش، نخست فهرستی از متغیرهای کلیدی فراهم می‌آید که می‌تواند برآمده از نظرات خبرگان یا منابع دیگر باشد. سپس متناسب با تعداد متغیرهای کلیدی، خانه‌های ماتریسی $n \times n$ از متغیرهای تأثیرگذار امتیازدهی می‌شود. این ماتریس، ماتریس اثرات مستقیم از نمایانگر میزان تأثیر نامیده می‌شود و در آن هر درایه m متغیر i بر متغیر j است و مقدار آن بسته به میزان تأثیر، می‌تواند ۰، ۱، ۲، ۳، یا ۴ (P) باشد. در این روش، عدد ۱ بیانگر تأثیرات ضعیف، ۲ بیانگر تأثیرات متوسط و ۳ بیانگر تأثیرات شدید یا قوی است. عدد ۴ بیانگر این موضوع است که از نظر کارشناسان و خبرگان شرکت‌کننده در پژوهش، تأثیر دو متغیر بر یکدیگر احتمالی است به این معنا که ممکن است تأثیرگذاری یا تأثیرپذیری وجود داشته باشد یا نداشته باشد. با تغییر درایه‌های دارای کد ۴ یا P در مرحله تحلیل نرم‌افزاری می‌توان تأثیرات احتمالی را نیز شناسایی کرد. سپس در مرحله سوم با استفاده از یکی از دو روش مستقیم و غیرمستقیم می‌توان میزان تأثیر را مشخص کرد (Molaei & Talebian, 2016).

محدوده مورد مطالعه

اقیانوس هند، آبراهه استراتژیک جهان با تنگه‌ها و خلیج‌های حیاتی، حجم زیاد ترافیک دریایی را جذب می‌کند. سواحل مکران ایران، با موقعیت جغرافیایی منحصر به فرد، از شرایط اقتصادی و تجاری برخوردار است (Bayat & Hatami, 2012). در حال حاضر چند بندر عمده و مهم شامل جاسک، کنارک، تنگ، تیس، زرآباد، پزم، بريس، چابهار، گوادر، 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 (Daryabari, 2017). بندر جاسک نیز یکی از شهرهای استان هرمزگان در جنوب ایران است که در کنار کرانه‌های مکران و آبهای گرم اقیانوس هند قرار دارد. ناظران اقتصادی بر این باورند که توسعه بندر چابهار، ایران را به کانون سرمایه‌گذاری‌ها و فعالیت‌های اقتصادی و ترانزیت در منطقه تبدیل خواهد کرد (Daryabari, 2017). همچنین این سواحل به سبب قرار گرفتن در هارتلند انرژی، مجاورت با حوزه ژئوپلیتیک خلیج فارس، دسترسی به آب‌های بین‌المللی، مجاورت با کشورهای حوزه دریای عمان و اقیانوس هند و مزیت‌های ترانزیتی مناسب برای خشکی‌های اوراسیا دارای اهمیت استراتژیکی فراوانی می‌باشند (Bayat & Hatami, 2012). سه بندر چابهار، کنارک و جاسک جمعیتی کمتر ۲۰۰۰۰۰ نفر دارند و با توجه به وسعت این منطقه می‌توان اذعان کرد که جمعیت در این منطقه از پراکنش و تراکم کمی برخوردار است. براساس پژوهش‌های صورت گرفته حدود نیمی از حمل‌ونقل جهان بین خاور دور با سایر نقاط جهان انجام می‌پذیرد. سواحل مکران به دلیل موقعیت راهبردی و قرارگیری در محل دو کریدور از سه کریدور مهم و اصلی این جابجایی عظیم، این توانمندی را دارد که در آینده نزدیک و البته با برنامه‌ریزی مناسب به یکی از قطب‌های حمل‌ونقل و بازرگانی جهانی تبدیل شود و در این منطقه شاهد شکل‌گیری یک هاب‌بندر فوق‌العاده مهم باشیم.

بحث و یافته‌های تحقیق

به منظور شناسایی عوامل موثر بر توسعه اقتصادی منطقه‌ای سواحل اقیانوسی ایران، با استفاده از روش کتابخانه‌ای و با مطالعه و بررسی مقالات مربوط به توسعه اقتصادی منطقه‌ای، شاخص‌های اثرگذار در ابعاد اقتصادی، اجتماعی-فرهنگی، زیست‌محیطی، کالبدی و مدیریتی مورد شناسایی قرار گرفتند که از بین آن‌ها تعداد ۵۴ شاخص انتخاب شد. در ادامه به معرفی این شاخص‌ها پرداخته می‌شود (جدول شماره ۱).

جدول شماره ۱- شاخص‌های پژوهش

| عوامل | بعد |
|-------------------------------------|-----|
| X1، میزان درآمد مردم | بعد |
| X2، اشتغال‌زایی (بومی و غیربومی) | |
| X3، فقر | |
| X4، میزان سرمایه‌گذاری | بعد |
| X5، رقابت در بازارهای اقتصادی منطقه | |
| X6، ترانزیت | |

| عوامل | بعد |
|---|---|
| X8, بازرگانی و تجارت | X7, مکان‌های لجستیکی |
| X10, تشکیل کمیته حمل‌ونقل ترکیبی | X9, همکاری‌های منطقه‌ای |
| X12, صنایع دریایی | X11, اقتصاد ساحلی |
| X14, تحریم | X13, گردشگری و بوم‌گردی |
| X16, تنوع فرصت‌های شغلی | X15, تورم |
| X18, کارآفرینی | X17, آبرزی پروری |
| | X19, فساد و قاچاق کالا |
| X21, سطح سواد | X20, توانمندسازی مردم بومی |
| X23, پراکنش تعادل جمعیت در فضا | X22, رفاه و امنیت اجتماعی |
| X25, نرخ مهاجرت | X24, چگونگی ارائه خدمات (آموزشی، تفریحی و درمانی) |
| X27, هویت‌سازی و تعلق اجتماعی | X26, تبادل و ارتقاء فرهنگ بومی |
| X29, فرهنگ پذیرش گردشگر | X28, احساس مسئولیت‌پذیری و انضباط اجتماعی |
| X31, فرهنگ تعاملی و مهمان‌نوازی | X30, توسعه دانشگاه‌ها |
| X33, ظرفیت‌های محیطی | X32, سرمایه‌های فضایی و مکانی |
| X35, برخورداری از پتانسیل‌های طبیعی و محیطی | X34, طراحی متناسب زیرساخت‌ها با طبیعت |
| X37, استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر | X36, تدوین قوانین زیست‌محیطی |
| | X38, اقلیم |
| X40, طرح‌های منطقه‌بندی | X39, مدیریت زمین |
| X42, اسکله‌ها | X41, تأسیسات زیربنایی |
| X44, مناطق آزاد تجاری | X43, میزان نمایندگی شرکت‌های فراملی |
| X46, تناسب فضایی | X45, شبکه حمل‌ونقل منطقه‌ای |
| X48, امنیت | X47, سرمایه‌های اجتماعی |
| X50, هماهنگ‌سازی سازمان‌ها | X49, سیاست‌های کلان دولت |
| X52, اعتماد و همکاری فعالان اجتماعی | X51, مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی |
| X54, سیاست‌های تشویقی | X53, توانایی‌های فنی و علمی |

منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۱

در تحلیل‌های انجام گرفته شاخص‌ها در ماتریسی با ابعاد ۵۴*۵۴، مورد سنجش قرار گرفته‌است. تعداد تکرار در این تکنیک ۲ مرتبه بوده‌است. شاخص پرشدگی ماتریس بیشتر از ۹۸٪ بوده که بیانگر این موضوع می‌باشد که شاخص‌ها بیشتر از ۹۸٪ بر یکدیگر تاثیر دارند. از مجموع ۲۸۶۲ رابطه، ۱۴۶۲ رابطه معادل بیشتر از ۵۰٪ روابط، دارای اثرات متقاطع ۳، تعداد ۷۱۶ رابطه، معادل حدود ۲۵٪ روابط، دارای اثرات متقاطع ۲ و تعداد ۱۹۶ رابطه، دارای اثرات متقاطع ۱ می‌باشند. این نتایج بیانگر آن است که روابط با شدت زیاد (اثرات متقاطع ۳) بیشترین تعداد در این سیستم بشمار می‌روند

ارزیابی پلان اثرگذاری و اثرپذیری عوامل براساس تاثیرات مستقیم متغیرها

در نرم‌افزار میک‌مک، دو نوع گراف و تحلیل بدست می‌آید. یکی از این انواع، تاثیرات مستقیم و دیگری تاثیرات غیرمستقیم را نمایش می‌دهد. در این پژوهش در گام نخست به ارائه تاثیرات مستقیم و سپس به ارائه تاثیرات غیرمستقیم پرداخته می‌شود. در ماتریس تحلیل ساختاری، جمع اعداد سطرهای مربوط به هر متغیر به‌عنوان میزان اثرگذاری و جمع ستونهای مربوط به هر متغیر، بیانگر میزان تاثیرپذیری آن متغیر است. در گام بعدی برای بدست آوردن پیشران‌های کلیدی به تحلیل پایداری یا ناپایداری محیط پرداخته می‌شود.

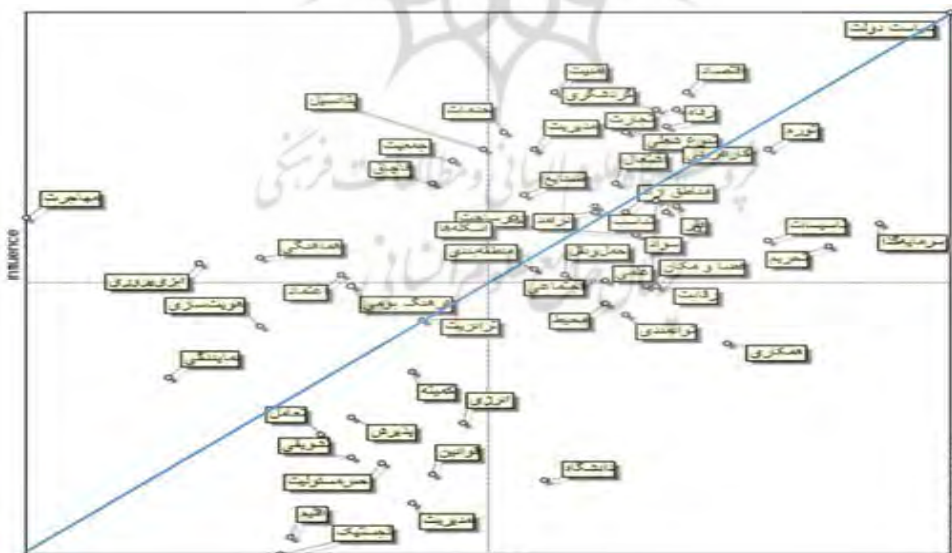
نحوه توزیع و پراکنش متغیرها در صفحه پراکندگی، از پایداری یا ناپایداری سیستم حکایت می‌کند. در سیستم‌های پایدار پراکنش متغیرها بصورت L نشان داده شده‌است. یعنی برخی متغیرها دارای تاثیرگذاری بالا و برخی دارای تاثیرپذیری بالا هستند. در سیستم‌های پایدار مجموعاً سه دسته متغیر را می‌توان مشاهده کرد: الف: متغیرهای بسیار تاثیرگذار بر سیستم (عوامل کلیدی)، ب: متغیرهای مستقل، ج: متغیرهای خروجی سیستم (متغیرهای نتیجه)

اما در سیستم‌های ناپایدار وضعیت پیچیده‌تر از سیستم‌های پایدار است. در این سیستم، متغیرها حول محور قطری صفحه پراکنده هستند و متغیرها در بیشتر مواقع حالت بینابینی از تاثیرگذاری و تاثیرپذیری را نشان می‌دهند. در تحلیل صفحه پراکندگی متغیرها می‌توان این دسته از متغیرها شناسایی کرد: الف: متغیرهای تعیین‌کننده یا تاثیرگذار، ب: متغیرهای دوجبهی (متغیرهای ریسک و متغیرهای هدف)، ج: متغیرهای تاثیرپذیر یا نتیجه سیستم، د: متغیرهای مستقل (مستقل نتیجه یا مستقل از سیستم)، ه: متغیرهای تنظیمی (Mousavi & Kahki, 2016).

تحلیل متغیرها براساس تاثیرات مستقیم بر یکدیگر

در این پژوهش براساس نتایج تحلیل ماتریس مستقیم، متغیرهای مولفه اقتصادی بیشترین اثرگذاری و اثرپذیری را در بین مولفه‌های مورد سنجش، به خود اختصاص داده‌است و همچنین صفحه پراکنش یک سیستم ناپایدار را ارائه می‌دهد. متغیرهای تعیین‌کننده یا تاثیرگذار به‌عنوان متغیرهای ورودی، اصلی‌ترین متغیرهای تاثیرگذار هستند و تاثیرپذیری آنها از تاثیرگذارشان بسیار کمتر است. این متغیرها در شمال غرب صفحه پراکندگی قرار گرفته‌اند و پایداری سیستم به مقدار بسیار زیادی بر این متغیرها وابسته است. باتوجه به این‌که الگوی پراکندگی متغیرهای موثر بر توسعه اقتصادی منطقه‌ای بیانگر ناپایداری سیستم است، بنابراین در این ناحیه عوامل اثرگذار با درجه اثرگذاری بالا تا حدودی غیرممکن بنظر می‌رسد. از بین ۵۴ متغیر مورد سنجش، متغیرهای فساد و قاچاق کالا (X19)، پراکنش تعادل جمعیت در فضا (X23)، نرخ مهاجرت (X25) و هماهنگ‌سازی سازمان‌ها (X50) در این ناحیه قرار گرفته‌اند. که این نیز خود گویای ناپایداری سیستم است (شکل شماره ۱).

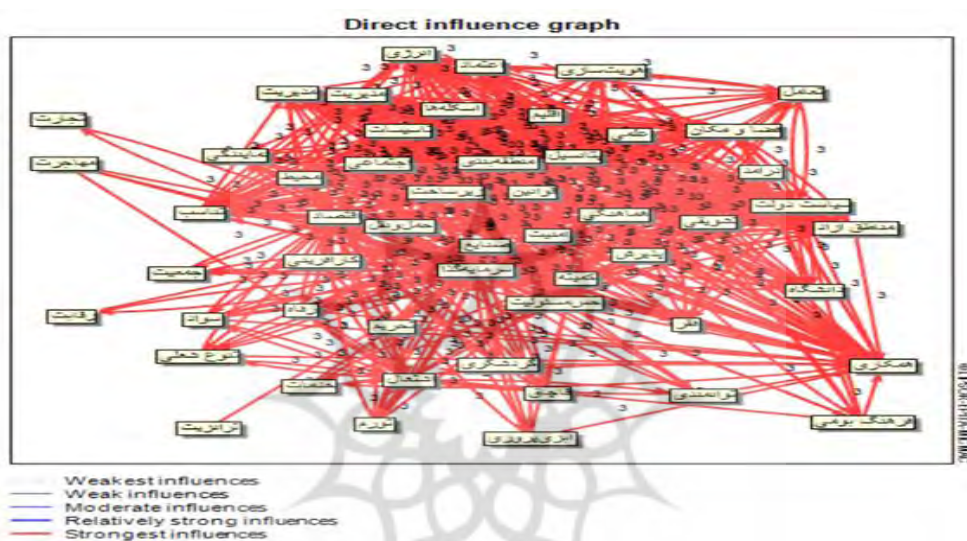
نوع دیگر متغیرها در صفحه پراکنش متغیرها، متغیرهای دوجبهی می‌باشند. این متغیرها از تاثیرگذاری و تاثیرپذیری بسیار بالایی برخوردار هستند و هر اقدامی بر روی آنها، واکنش سایر متغیرها را در پی خواهد داشت. این متغیرها به دو دسته متغیرهای ریسک و متغیرهای هدف تقسیم‌بندی می‌شوند. متغیرهای ریسک در بالای خط قطری ناحیه شمال شرقی شکل قرار گرفته‌اند و از ظرفیت بسیار بالایی برای تبدیل شدن به بازیگران اصلی و کلیدی سیستم برخوردارند. متغیرهای هدف هم در زیر خط قطری ناحیه شمال شرقی صفحه پراکنش قرار دارند. این متغیرها در واقع نتایج تکاملی سیستم و نمایانگر اهداف ممکن در سیستم هستند. متغیرهای دوجبهی که در این ناحیه قرار می‌گیرند شامل: سیاست‌های کلان دولت (X49)، اقتصاد ساحلی (X11)، امنیت (X48)، بازرگانی و تجارت (X8)، گردشگری و بوم‌گردی (X13)، رفاه و امنیت اجتماعی (X22)، تنوع فرصت‌های شغلی (X16)، چگونگی ارائه خدمات (X24)، تورم (X15)، برخورداری از پتانسیل‌های طبیعی و محیطی (X35)، مدیریت زمین، (X39) اشتغال‌زایی (بومی و غیربومی) (X2) می‌شوند (شکل شماره ۱).



شکل ۱- پراکندگی متغیرها براساس تاثیرات مستقیم در محور تاثیرگذاری-تاثیرپذیری (منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۱)

متغیرهایی که در اطراف مرکز ثقل نمودار قرار دارند، متغیرهای تنظیمی هستند که گاهی به‌عنوان متغیرهای اهرمی ثانویه (متغیرهای هدف و ریسک ضعیف) عمل می‌کنند. در گراف تاثیرگذاری و تاثیرپذیری این نوع از متغیرها شامل متغیرهای طرح‌های منطقه‌بندی (X40)، رقابت در بازارهای اقتصادی منطقه (X5)، اعتماد و همکاری فعالان اجتماعی (X52)، سرمایه‌های فضایی و مکانی (X32)، ظرفیت‌های محیطی

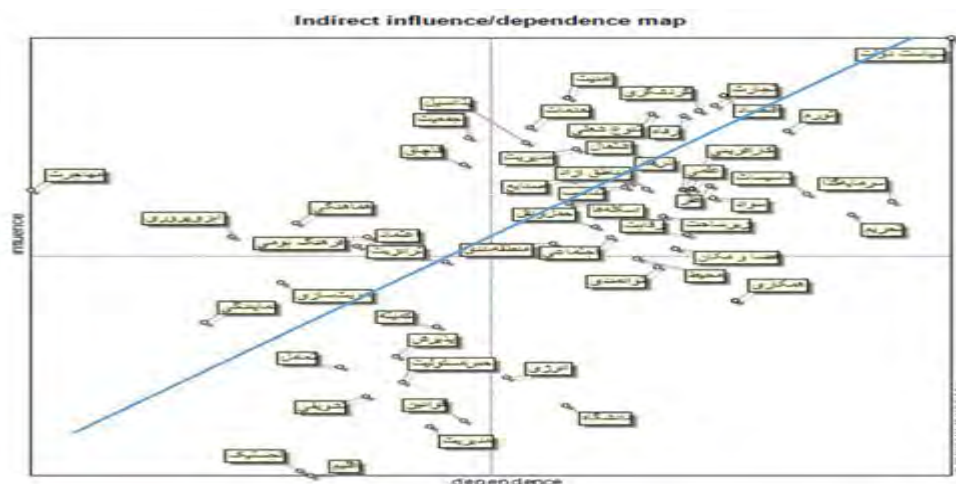
(X33)، طراحی متناسب زیرساخت‌ها با طبیعت (X34)، توانمندسازی مردم بومی (X20)، تبادل و ارتقاء فرهنگ بومی (X26)، ۲۶ شبکه حمل‌ونقل منطقه‌ای (X45)، سرمایه‌های اجتماعی (X47) می‌باشد (شکل شماره ۱). متغیرهای تاثیرپذیر یا نتیجه در جهت جنوب شرقی صفحه پراکنش قرار می‌گیرند. این متغیرها دارای میزان تاثیرپذیری بسیار بالا و تاثیرگذاری بسیار پایین هستند. در پژوهش پیش‌رو متغیرهای همکاری‌های منطقه‌ای (X9) و توسعه دانشگاه‌ها (X30) در این ناحیه قرار دارند و به‌عنوان متغیرهای نتیجه یا تاثیرپذیر بشمار می‌روند (شکل شماره ۱). نوع بعدی و آخرین متغیرهای شناسایی شده در صفحه پراکنش متغیرها، متغیرهای مستقل هستند که در ناحیه جنوب‌غربی پلان قرار می‌گیرند. این متغیرهای دارای میزان تاثیرگذاری و تاثیرپذیری پایین هستند. در این پژوهش متغیرهای مکان‌های لجستیکی (X7)، احساس مسئولیت‌پذیری و انضباط اجتماعی (X28)، فرهنگ پذیرش گردشگر (X29)، فرهنگ تعاملی و مهمان‌نوازی (X31)، اقلیم (X38) و سیاستهای تشویقی (X54) به‌عنوان متغیرهای مستقل شناسایی شدند، بنابراین هیچ‌گونه واکنشی در متغیرهای دیگر ایجاد نمی‌کنند (شکل شماره ۱). همچنین در نمودار شماره ۱ تاثیرات مستقیم متغیرها بر یکدیگر کاملاً مشهود است (نمودار شماره ۱).



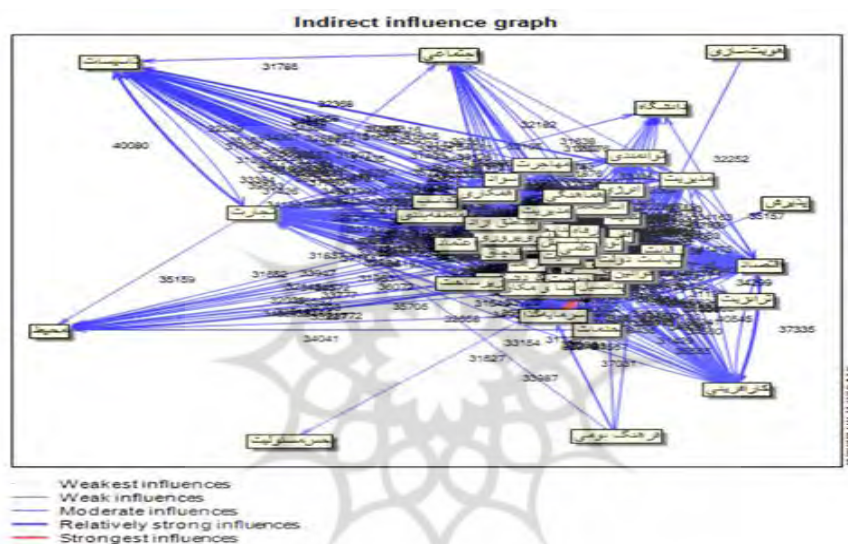
نمودار ۱- تاثیرات مستقیم متغیرها بر یکدیگر (تاثیرات قوی تا بسیار قوی) (منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۱)

ارزیابی پلان اثرگذاری و اثرپذیری عوامل براساس تاثیرات غیرمستقیم متغیرها

علاوه بر روابط مستقیم در نرم‌افزار میک‌مک، روابط غیرمستقیم متغیرها هم مورد سنجش قرار می‌گیرند. در این مرحله هر یک از متغیرها به توان ۲، ۳، ۴، ۵ و غیره رسانده می‌شوند و سپس اثرات غیرمستقیم هم مورد سنجش قرار می‌گیرند. در شکل شماره ۲ پراکندگی متغیرها براساس میزان تغییرات غیرمستقیم نمایش داده شده است. با مقایسه نتایج تحلیل اثرات مستقیم و غیرمستقیم متوجه جابجایی بسیار کم متغیرها می‌شویم، در واقع متغیرها در صفحه پراکنش غیرمستقیم با جابجایی بسیار کم تکرار شده‌اند، بنابراین از دسته‌بندی متغیرها در صفحه پراکنش اثرات غیرمستقیم صرف‌نظر می‌شود و تنها نمودارهای اثرات غیرمستقیم متغیرها بر یکدیگر نمایش داده می‌شود. علاوه بر این در نمودار شماره ۲ تاثیرات غیرمستقیم متغیرها بر یکدیگر کاملاً مشهود است (نمودار شماره ۲).



شکل ۲- پراکندگی متغیرها براساس تغییرات غیرمستقیم در محور تاثیرگذاری - تاثیرپذیری (منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۱)



نمودار ۲- تاثیرات غیرمستقیم متغیرها بر یکدیگر (تاثیرات قوی تا بسیار قوی) (منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۱)

پس از اینکه سیستم مورد ارزیابی و سنجش قرارگرفت و ناپایداری آن مشخص شد، با تعیین تاثیرات مستقیم و غیرمستقیم متغیرها به رتبه‌بندی میزان این تاثیرات پرداخته می‌شود تا در ادامه پیشران‌های کلیدی استخراج گردند. همچنین در شکل شماره ۳ میزان جایجایی عوامل در تاثیرات مستقیم و غیرمستقیم در صفحه پراکنش مشهود است. در این قسمت از آوردن جدول رتبه‌بندی میزان تاثیرات مستقیم و غیرمستقیم متغیرها بر یکدیگر صرف نظر می‌کنیم.

در حال حاضر استفاده از برنامه‌ریزی فضایی در برنامه‌ریزی و توسعه منطقه‌ای بسیار کاربردی می‌باشد. برنامه‌ریزی فضایی به ساماندهی مناسب فعالیت‌های مورد نیاز توسعه در فضای ملی و منطقه‌ای می‌پردازد. با تخصیص مناسب فضا به فعالیت‌های گوناگون می‌توان از توانمندی‌های مناطق، بهره‌مند شد. همچنین به دلیل پویایی، دگرگونی در سیستم‌ها امری انکارناپذیر است. پس، آینده امری است که می‌توان آن را با انجام برنامه‌های هدفمند طراحی کرد. در واقع آینده‌پژوهی به ما این امکان را می‌دهد که به پیش‌بینی فرصت‌هایی برای آینده بپردازیم. برنامه‌ریزی منطقه‌ای قابلیت پیش‌بینی و آینده‌نگری دارد و تکنیک‌های گوناگونی برای این منظور مورد استفاده قرار می‌گیرند.

توسعه منطقه‌ای بدون برنامه‌ریزی منطقه‌ای اتفاق نخواهد افتاد، برنامه‌ریزی منطقه‌ای فرایند پیچیده‌ای دارد، به‌ویژه زمانی که برنامه‌ریزی جهت رسیدن به توسعه مناطق ویژه ساحلی باشد. بنابراین تلاش همه‌جانبه کشورهای ساحلی برای اجرای برنامه‌های یکپارچه مدیریتی در این مناطق در راستای تحقق توسعه اقتصادی منطقه‌ای قابل توجه می‌باشد. باتوجه به اینکه سواحل اقیانوسی ایران، با وجود توانمندی‌های بی‌شمار جهت توسعه اقتصادی منطقه‌ای نظیر، حمل‌ونقل دریایی باتوجه به ظرفیت ترانزیت، صنایع دریایی، گردشگری و...، آن‌گونه که شایسته‌است، از این توانمندی‌ها بهره‌مند نمی‌شود، بنابراین در این پژوهش با استفاده از آینده‌پژوهی و تکنیک میک‌مک به شناسایی پیشران‌های کلیدی جهت توسعه اقتصادی منطقه‌ای سواحل اقیانوسی ایران پرداخته شد.

از بین متغیرهای مورد سنجش در این پژوهش، متغیرهایی که در بالای خط قطری ناحیه شمال شرقی صفحه پراکنش تاثیرات مستقیم در محور تاثیرگذاری-تاثیرپذیری قرار گرفته‌اند همان متغیرهای ریسک هستند که از ظرفیت بسیار بالایی برای تبدیل شدن به بازیگران اصلی و کلیدی سیستم برخوردارند. پیشران‌های کلیدی در این پژوهش عبارتند از سیاست‌های کلان دولت، رفاه و امنیت اجتماعی، گردشگری و بوم‌گردی، بازرگانی و تجارت، شبکه حمل‌ونقل منطقه‌ای، اشتغال‌زایی، میزان درآمد مردم و تورم، شناخت این پیشران‌ها و سپس برنامه‌ریزی منطقه‌ای براساس آن، می‌تواند متضمن توسعه اقتصادی منطقه‌ای سواحل اقیانوسی ایران باشد. در واقع استفاده از این فرصت‌ها و آگاهی یافتن از توانمندی‌های سرزمینی و منطقه‌ای، دامنه‌ی گسترده‌ای از رشد و توسعه اقتصادی را به مناطق مورد بحث سرازیر خواهد کرد. در ادامه برخی پیشنهادها ارائه می‌شود:

۱. افزایش قدرت اقتصادی ایران در منطقه اقیانوس هند و افزایش درآمد از طریق ترانزیت و حمل‌ونقل آبی و دریایی
۲. توانایی در جذب سرمایه‌گذاری و تبدیل شدن به کانون سرمایه‌گذاری در زمینه‌های ترانزیت، گردشگری و ...
۳. امکان هاب شدن بنادر اقیانوسی با موقعیت بسیار مناسب و پیوند بنادر و شهر دروازه‌ها به بنادر دیگر کشورها
۴. برخورداری از شرایط بسیار مناسب برای تبدیل شدن بندر چابهار به هاب بار منطقه‌ای و ترانزیتی و توانایی رقابت بنادر این منطقه با بنادر کشورهای همسایه و بنادر کشورهای حوزه خلیج فارس
۵. نزدیکی بازار چابهار به بازارهای جهانی انرژی از جمله ژاپن و چین و موقعیت استراتژیک محور شرق به لحاظ ظرفیت‌های اقتصادی در سه سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی
۶. ایجاد اشتغال برای نیروی فعال و جوان منطقه، افزایش درآمد برای مردم و ایجاد امنیت نرم از طریق اشتغال و جذب نیروی انسانی در مناطق موردنظر

ملاحظات اخلاقی:

پیروی از اصول اخلاق پژوهش: در مطالعه حاضر فرم‌های رضایت نامه آگاهانه توسط تمامی آزمودنی‌ها تکمیل شد.

حامی مالی:

تعارض منافع: بنابر اظهار نویسندگان مقاله حاضر فاقد هرگونه تعارض منافع بوده است.

References

1. Ahmadi, S. A., Hosseini, A., Mirehei, M., & Majidi, R. S. (2022). Formulating Regional Development Strategies for Iran's Ocean Coasts. *Program and Development Research*, 3(3), 7-35. [In Persian]
2. Ahmadi, S., & Kavandi, A. (2016). Indian Ocean and the Necessities of Upgrading Makran Coasts. Conference on Processing Geopolitical Potentials for Development in the Southeast Oceans, Ministry of Interior, October 2016. [In Persian]
3. Apostolache, M. A. (2014). Regional Development in Romania-From Regulations to Practice. *Procedia Economics and Finance*, 8, 35-41. DOI:10.1016/S2212-5671(14)00059-8

4. Bayat, H., & Hatami, I. (2012). Investigating the effective factors in the underdevelopment of Makran coast. The first national conference on the development of Makran coast and maritime authority of the Islamic Republic of Iran, Chabahar University of Maritime and Marine Sciences, Article code 1012. [In Persian]
5. Calero, C. (2020). Regional economic development and tourism: A literature review to highlight future directions for regional tourism research. *Tourism Economics*, 26(1), 3–26.
6. Chen, L., Ye, W., Congjia, H., & Kieran, J. (2020). Environmental Regulations, the Industrial Structure, and High-Quality Regional Economic Development: Evidence from China. *Land*, 9, 517.
7. Chen, X., Jones, C., & Munday, M. (2019). Tourism inward investment and regional economic development effects: perspectives from tourism satellite accounts. *Regional Studies*, 1226-1237.
8. Cheng, H., & Bei, W. (2019). Multiplier Effect of Science and Technology Innovation in Regional Economic Development: Based on Panel Data of Coastal Cities. *Journal of Coastal Research*, 94(1), 883-890.
9. Curtis, W. R. (2010). Intersections of Strategic Planning and Futures Studies: Methodological Complementarities. *Journal of Futures Studies*, 15(2), 71-100.
10. Daryabari, S. J., et al. (2017). Land use planning and development of Makran beaches with emphasis on locating and constructing transportation networks in order to improve the geopolitical and geoeconomic position of the region. *Quarterly Journal of New Attitudes in Human Geography*, 10, 79. [In Persian]
11. Dehghan Shabani, Z., Ebrahim, H., & Jamal, N. (2020). Analysis of the Relationship between Regional Inequality and Economic Development in Iran: Spatial Panel Data Approach. *Economic Research*, 54(4), 890-875. [In Persian]
12. 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.
13. Falsoleiman, M., & Hajjipour, M. (2014). Strategic planning of economic sectors in the direction of regional development using SWAT model. *Quarterly Journal of Housing and Rural Environment*, 150, 100-89. [In Persian]
14. Fedorov, L. (2002). Regional inequality and regional polarization in Russia, 1990–99. *World Development*, 30(3), 443-456.
15. Fei-fei, G., Cheng-feng, H., & Xiao, L. W. (2019). Strategic analysis on the construction of the new energy corridor China–Pakistan–Iran–Turkey. *Energy Reports*, 5, 828-841.
16. Gavahi, A. (2017). Futurism in Future Research: A Causal Analysis of the Layers of Future Research Challenges in Iran. *Management Future Research Quarterly*, 28(109), 24-15.
17. Ghafarifarid, M. (2017). Investigating the policy-making process of development and regional balance during development programs in Iran and presenting basic strategies. *Quarterly Journal of Strategic Studies of Public Policy*, 9(30), 21-41. [In Persian]
18. Hosseini, A., Farhadi, E., Hussaini, F., Pourahmad, A., & Seraj Akbari, N. (2022). Analysis of spatial (in) equality of urban facilities in Tehran: an integration of spatial accessibility. *Environment, Development and Sustainability*, 24(5), 6527-6555.
19. Hosseini, A., Pourahmad, A., Hataminejad, H., & Mallahzadeh, F. (2023). Evaluating the Role of Business Improvement Districts with an Emphasis on the Future Studies Approach; the Case Study of District 6 of Tehran. *Urban Economics and Planning*, 4(1), 18-32. [In Persian]
20. Hosseini, A., Zarei, B., Ahmadi, A., & Rostami, R. (2021). Futures study of regional development with emphasis on employment in the marine economy, A case study of Bushehr province. *Geographical Planning of Space*, 11(39), 129-152. [In Persian]
21. Huang, H., Zhang, W., Chen, M., & He, Y. (2019). Effect of intercity electric multiple unit projects on regional economic development: evidence from a natural experiment in Zhongshan city, China. *Heliyon*, 5(6), e01849.
22. 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.

23. Juan, Huang; Yong, Jin, (2019), Analysis on the Influence of Local Government Behavior on Regional Economic Development under the Current Fiscal System, International Conference on Arts, Management, Education and Innovation' (ICAMEI 2019), pp 41-45.
24. Kalantari, K., & Golamhossein, A. (2012). Spatial Planning and Land Management. Pardis Danesh, 1st Edition. [In Persian]
25. Karimi Moghari, Z., & Barati, J. (2016). Determining the level of regional inequality in Iran's provinces: multidimensional composite index analysis. *Economic Growth and Development Research Quarterly*, 7(26), 49-70.
26. Kawachi, I., Subramanian, S. V., & Almeida-Filho, N. (2002). A glossary for health inequalities. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 56(9), 647-652.
27. Khashei, R. (2012). *Journey to the Future (Future Research, Concepts, Principles and Methods)*. Media Art Publications, 1st Edition, Tehran. [In Persian]
28. Kocziszky, Gyorgy, (2009), *Methodology of regional development*, University of Miskolc Press.
29. Martins, Luis Filip; Gan, Yi; Ferreira-Lopes, Alexsandra, (2017), An empirical analysis of the influence of macroeconomic determinants on World tourism demand, *Tourism Management*, 61, pp. 248 -260. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2017.01.008>
30. Molaei, M, M. & Talebian, H. (2016). Futurology of Iranian Issues by Structural Analysis, *Journal of Parliament and Strategy*, 23(86), 5-32. [In Persian]
31. Mora, Toni, (2008), Explaining Within - country Regional Inequality in the European Union, *Scienze Regional*. No7, pp 51-69.
32. Mousavi, Miranjaf; Kahki, Fatemeh Sadat, (2016), Future research in land management (a look at the application of Micmac and Scenario Wizard software), Urmia University Publications. [In Persian]
33. Pessoa, Argentino, *Economia Faculdade de*, (2008), tourism and regional competitiveness: the case of the portuguese douro valley, See discussions, stats, and author profiles for this publication at; Research Gate. <https://www.researchgate.net/publication/263182193>
34. Phdungsilp Aumnad, (2011), Futures studies' backcasting method used for strategic sustainable city planning, *Futures* 43, NO 7, PP 707-714. <https://doi.org/10.1016/j.futures.2011.05.012>
35. Prandhan, Rudra; Tapan, Bagchi, (2013), Effect of Transportation Infrastructure on Economy Growth in India the VECM approach, *Research in Transportation Economics*, Volume 38(4), 137-148. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2012.05.008>
36. Roney, Curtis, (2010), Intersections of Strategic Planning and Futures Studies: Methodological Complementarities, *Journal of Futures Studies*, November 2010, 15(2), pages 71-100.
37. Salami, R., Khani, M., & Saffari Darbarzi, A. (2012). Investigating the Impact of Future Research in NAJA Research. *Industrial Technology Development Quarterly*, 10(19), 88-73. [In Persian]
38. Saraii, M. H., Rezaei, M. R., & Safarpour, M. (2019). Investigation and Analysis of Hotels Spatial Distribution to Medical Tourism Attractions: Case Study - Shiraz. *Journal of Tourism, Planning and Development*, 7(27), 8-25. <https://doi.org/10.22080/JTPD.2019.2208> [In Persian]
39. Seyed Naghavi, M. A., & Babaei, A. (2013). Evaluation of Rural Economic Development Policies from a Regional Perspective with a Look at Government Policies in Iran. *Rural Research*, 4(3), 1-4. [In Persian]
40. Soares Jr, Jair; Quintella, Rogerio, (2008), Development: an Analysis of Concepts, Measurement and Indicators, *BAR, Curitiba*, v. 5, n. 2, art. 2, p. 104-124.
41. Szabo, Norbert; Farkas, Richard; Varga, Attila, (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*. Pp 1-25. *Regional & Urban Planning*, Volume 52, Issue 3, September 2021.
42. United Nations, (2103), *World Economic Situation and Prospects 2013, Global outlook*.
43. Walsh, stuart; Northey, Stephen; Huston, David; Yellishetty, Mohan; Czarnota, Karol, (2020), Bluecap: A geospatial model to assess regional economic-viability for mineral resource development resources policy volume 66, june 2020, 101598.
44. Winkler, Andreas, (2012), Measuring regional inequality, an index of socio-economic pressure for Serbia, *Collection of Papers – Faculty of Geography at University of Belgrade*, Research Gate, 60 (81-102).

45. Yasouri, M., & Sojoudi, M. (2018). Regional Development Strategy (RDS): A New Strategy for Balanced Regional Development (Case Study: Rasht County). *Regional Planning Quarterly*, 8(29), 106-93. [In Persian]
46. Zali, N. (2020). *New Approaches in Regional Planning and Development*. University of Guilan Press. [In Persian]
47. Zali, N., & Mansouri Birjandi, S. (2015). Analysis of Key Factors Affecting the Development of Sustainable Transportation on the Horizon of 1404, Tehran Metropolis (Structural Analysis Method). *Space Planning and Planning*, 19(2), 31-1. [In Persian]
48. Zarabi, A. T. N. (2011). Determining the Level of Development of Cities in Mazandaran Province: Factor Analysis Approach. *Geographical Quarterly of Environmental Management*, 4(12), 77-63. [In Persian]
49. Zhou, Jin; Raza, Ali; Hongguang, Sui, (2021), Infrastructure investment and economic growth quality: empirical analysis of China's regional development, *Applied Economics*, 53(32), P2615-2630.
50. Ziari, K., Rabbani, T., & Saedmoucheshi, R. (2022). *The Future of New Paradigm Research in Planning with Emphasis on Urban and Regional Planning (Principles, Concepts, Approaches and Methods)*. University of Tehran Press, Third Edition, Tehran. [In Persian]

