

Research Paper

Pathology of sea-oriented development of Persian Gulf and Makran Sea with emphasis on external factors

Amir Nezām Barāti^{*1}, Hamid Rezā Akbar Pour²

1. Assistant Professor, Department of Law, Faculty of Maritime Commissar, Imām Khomeini Maritime Science University, Noshahr, Iran.

2. PhD in Public International Law, Middle East Strategic Studies Research Institute, Tehran, Iran.

 DOI: 10.22124/GSCAJ.2024.24182.1226

Received: 2023/03/27

Accepted: 2022/10/26

Abstract

Sea-oriented development has been one of the concepts proposed in the last few decades by maritime development theorists. In fact, sea-oriented development is a general concept that includes all sea-oriented capacities. This concept is especially important for Iran as a maritime country, and it is a shortcut to development for this country. In this study, the sea-oriented development pathology of the Persian Gulf and the Makran Sea was analyzed using the descriptive analytical method. This research shows that the beaches of Makran and a large part of the coasts of the Persian Gulf have remained untouched and have been neglected from the point of view of development components. This is if the potential capacity of these beaches can be turned into the actual capacity by expanding the investment and creating the necessary development infrastructures and providing the development of the region. Also, these beaches are very important in various areas of sea-oriented development, such as the settlement of a part of the population of the central and low-water plateau of Iran, under the condition of creating new coastal cities, development of marine transportation, production of marine energy, raw materials and marine minerals, and marine tourism. In addition to paying attention to the potential and actual capacities, the reasons for the lack of development of these areas also help to facilitate the sea-oriented development and understand the conditions. In general, the lack of sea-oriented development in these areas is due to the lack of a sea-oriented development plan, lack of capital attraction, especially foreign investment. This situation, in turn, is caused by primary factors such as international and unilateral sanctions and failure to join the special financial action group and follow its recommendations; and secondary factors such as Iran's permanent membership in the World Trade Organization and joining and strengthening international networks centered on the Persian Gulf and Makran Sea. The importance of removing the above obstacles is important for the entry of technology into Iran. The introduction of new technologies, in turn, can facilitate sea-oriented development. The possibility of Iran's development through sea-oriented development, especially by relying on the Persian Gulf and the Makran Sea, is more feasible and potential than other ways. Therefore, resolving regional and international disputes and reducing the level of tension in order to remove unilateral and international sanctions, Iran's membership in the World Trade Organization and strengthening the corridors centered on Iran, and joining the special financial action group and following the 40 recommendations of this organization are effective.

Keywords: Sea-oriented Development, Persian Gulf, Foreign Investment, Māhān Theory, Makrān Sea.

Highlight

- Sea-oriented development is one of the concepts raised in the last few decades.
- This concept is especially important for maritime countries and it is a shortcut to development for such countries.
- Iran is also one of the maritime countries, and the Persian Gulf and the Makrān Sea are among its most important maritime areas.
- The importance of the Persian Gulf and the Makrān Sea from a strategic, economic and logistic point of view is very high, especially in various areas of sea-oriented development.

¹ Corresponding Author: nezambarati@gmail.com

Extended Abstract

Introduction

Sea-oriented development is one of the concepts proposed in the last few decades by maritime development theorists. In fact, sea-oriented development is a general concept that includes all seas and oceans. This concept is especially important for maritime countries and it is a shortcut to development for them. Iran is also one of the maritime countries whose north is surrounded by the closed Caspian Sea and south by the Persian Gulf and Oman Sea. The coasts of the Persian Gulf and Makran are among the most important beaches and sea areas of Iran, many of which are uninhabited and uninhabited. From the perspective of Mahan's theory of sea power, these areas have provided a very high potential capacity for Iran, so that if the necessary infrastructure is created and sea-oriented development is institutionalized with the participation of the private sector, the government and non-governmental organizations such as maritime associations, it can develop the sea. Institutionalize the axis and become a real maritime regional power. The main question of this research is about the external and international reasons for the lack of sea-oriented development in these areas.

Methodology

In this study, a descriptive-analytical method was used to analyze the development challenges of sea-oriented development in the Persian Gulf and the Makran Sea area, focusing on external factors.

Results and discussion

The findings of this research indicated that the coasts of Makrān and a significant portion of the Persian Gulf coasts have remained undeveloped and have been neglected so far. By expanding investment and creating the necessary development infrastructures, the potential capacity of these valuable sea coasts can be turned into actual capacity and the development of the region can be provided.

Conclusion

The findings of this research indicated that the coasts and maritime areas of Iran in the Persian Gulf and the Makran Sea are strategically, economically, and logistically important, particularly in various aspects of sea-oriented development, including housing some part of the population of the central plateau and water-scarce areas of Iran through establishing new coastal cities, developing maritime transportation, marine energy, raw materials and minerals, and maritime tourism. The findings of this study can help the country's planners and policymakers in adopting appropriate strategies and addressing the obstacles mentioned to facilitate the development of these coasts. In addition to considering the existing theoretical and practical capacities, understanding the reasons for the lack of development in these areas can also significantly aid in facilitating sea-oriented development. In general, the lack of development in these coastal areas is primarily due to the lack of sea-oriented development plans and the attraction of capital, particularly foreign investment. This situation is also attributed to the primary factors such as international and unilateral sanctions and non-adherence to the recommendations of such entities, as well as secondary factors like Iran's permanent membership in the World Trade Organization and joining and strengthening international corridors centered around the Persian Gulf and the Makrān sea. The significance of eliminating these barriers lies in facilitating the entry of technology into Iran. The introduction of new technologies can facilitate the development of the sea-oriented development. The possibility of Iran's development through sea-oriented development, especially relying on the Persian Gulf and the Makran Sea, is potentially more feasible and promising than other ways. Therefore, in order to eliminate these factors, it is necessary to resolve regional and international disputes and reduce the level of tension in a way that is effective in the case of unilateral sanctions, Iran's membership in the World Trade Organization, and the strengthening of corridors centered on Iran. It is also very important to join the special financial action group and follow the 40 recommendations of this organization. Based on the findings of this research, the most important policy recommendation at the macro level for Iran is that sea-oriented development on the coasts and shores of the Persian Gulf and Makran Sea should be perceived as a necessity. The findings of this study can help the planners and policymakers in the country in adopting appropriate strategies, ultimately leading to the implementation of the mentioned policies and comprehensive sea-oriented development.

Funding

There is no funding support.

Authors' Contribution

Authors contributed equally to the conceptualization and writing of the article. All of the authors approved the content of the manuscript and agreed on all aspects of the work.

Conflict of Interest

Authors declared no conflict of interest.

Acknowledgments

We are grateful to all the persons for scientific consulting in this paper.

Citation:

Barāti, A. N., Akbar Pour, H. R., (2024). Futures Studies on Spatial-Strategic Urban Tourism Development in Kish Island with a Sustainable Development Approach. *Geographical Studies of Coastal Areas Journal*, 5 (1), pp. 1-16. DOI:10.22124/GSCAJ.2024.24182.1226

Copyrights:

Copyright for this article are retained by the author(s), with publication rights granted to *Geographical studies of Coastal Areas Journal*. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.



آسیب‌شناسی توسعه دریامحور حوزه خلیج فارس و دریای مکران با تأکید بر عوامل بیرونی

امیرنظام براتی*¹ حمیدرضا اکبریور²

۱. استادیار گروه حقوق، دانشکده مدیریت و علوم انسانی، دانشگاه علوم و فنون دریایی امام خمینی (ره)، نوشهر، ایران.
۲. دکتری حقوق بین‌الملل عمومی، پژوهشکده مطالعات استراتژیک خاورمیانه، تهران، ایران.

DOI: 10.22124/GSCAJ.2024.24182.1226

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۲/۰۱/۰۷

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۲/۰۸/۰۴

چکیده

توسعه دریامحور از مفاهیم مطرح در چند دهه اخیر بوده که توسط نظریه پردازان توسعه دریایی مطرح گردیده است. این مفهوم به‌ویژه برای ایران به عنوان یک کشور دریایی بسیار حائز اهمیت است و راه میان‌بر توسعه برای این کشور است. در این مطالعه با استفاده از روش توصیفی تحلیلی آسیب‌شناسی توسعه دریامحور حوزه خلیج فارس و دریای مکران تجزیه و تحلیل شده است. یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که سواحل مکران و بخش بزرگی از سواحل خلیج فارس بکر مانده‌اند و تاکنون از منظر مولفه‌های توسعه مورد غفلت قرار گرفته‌اند. این در صورتی است با گسترش سرمایه‌گذاری و ایجاد زیرساخت‌های لازم توسعه ساز می‌توان ظرفیت بالقوه این سواحل را به ظرفیت بالفعل بدل نمود و توسعه منطقه را فراهم نمود. همچنین این سواحل در حوزه‌های مختلف توسعه دریامحور از قبیل اسکان بخشی از جمعیت فلات مرکزی و کم‌آب ایران به شرط ایجاد شهرهای ساحلی جدید، توسعه حمل‌ونقل دریایی، تولید انرژی دریایی، مواد خام و معدنی دریایی و گردشگری دریایی، دارای اهمیت بسیار است. در کنار توجه به ظرفیت‌های بالقوه و بالفعل، دلایل عدم توسعه این مناطق نیز به تسهیل توسعه دریامحور و درک شرایط کمک شایانی می‌کند. به طور کلی عدم توسعه دریامحور این مناطق به دلیل نبود برنامه توسعه دریا محور، عدم جذب سرمایه به‌ویژه سرمایه‌گذاری خارجی است. این وضعیت نیز به نوبه خود ناشی از عوامل اولیه مانند تحریم‌های بین‌المللی و یکجانبه و عدم پیوستن به گروه ویژه اقدام مالی و پیروی از توصیه‌نامه‌های آن؛ و عوامل ثانویه مانند عضویت دائم ایران در سازمان تجارت جهانی و پیوستن و تقویت کریدورهای بین‌المللی با محوریت خلیج فارس و دریای مکران است. اهمیت برداشتن موانع فوق، در باب ورود تکنولوژی به ایران نیز دارای اهمیت است. ورود تکنولوژی‌های جدید نیز به نوبه خود می‌تواند تسهیل‌گر توسعه دریامحور باشد. امکان توسعه ایران از طریق توسعه دریامحور به‌ویژه با اتکاء بر حوزه خلیج فارس و دریای مکران نیز بیش از سایر طرق مطرحه، میسر و بالقوه است. بنابراین حل و فصل اختلافات منطقه‌ای و بین‌المللی و کاهش سطح تنش جهت رفع تحریم‌های یکجانبه و بین‌المللی، عضویت ایران در سازمان جهانی تجارت و تقویت کریدورها با محوریت ایران و پیوستن به گروه ویژه اقدام مالی و پیروی از ۴۰ توصیه این نهاد اثر گذار است.

واژگان کلیدی: توسعه دریامحور، خلیج فارس، سرمایه‌گذاری خارجی، نظریه ماهان، دریای مکران.

نکات برجسته:

- مهم‌ترین علت عدم توسعه دریامحور حوزه خلیج فارس و دریای مکران، عدم سرمایه‌گذاری به‌ویژه سرمایه‌گذاری خارجی است.
- تحریم‌های بین‌المللی، عدم پیوستن به گروه ویژه اقدام مالی و توصیه‌های ۴۰ گانه آن، عدم پیوستن به سازمان تجارت جهانی و فعال نشدن کریدورهای بین‌المللی، از مهم‌ترین علل عدم سرمایه‌گذاری خارجی است.

۱. مقدمه

ایران با داشتن سواحل طولانی در شمال و جنوب کشور، یکی از کشورهایی است که توسعه دریامحور را همواره مد نظر قرار داده است. به‌ویژه سواحل جنوبی ایران که به طول تقریبی ۱۴۸۰ کیلومتر در مجاورت دو دریای مکران و خلیج فارس قرار دارد، بسیار پراهمیت و دارای ابعاد استراتژیک متعدد است. از طول خط ساحلی جنوب حدود ۶۰۰ کیلومتر آن در مجاورت دریای مکران و ۸۸۰ کیلومتر دیگر آن مجاور با خلیج فارس است. در تمام طول ساحل جنوبی، نواحی آباد و پرجمعیت یا بندرگاه طبیعی کمتر دیده می‌شود (صالح‌آبادی، ۱۳۹۵: ۶۶۷). امروزه اهمیت این پهنه آبی به‌ویژه به دلایل متعدد از جمله اتصال کشورهای شمال ایران و ترانزیت کالا به دریاهای آزاد و سایر مناطق جهان و انتقال انرژی از جمله نفت و گاز چند برابر شده است (منفرد، ۱۳۹۱: ۵). سوال اصلی این پژوهش در باب موانع اساسی بیرونی و بین‌المللی عدم توسعه دریامحور کرانه‌ها و پسرکرانه‌های آب‌های جنوبی ایران است. اینکه این عوامل به چه میزان در عدم توسعه این مناطق تاثیرگذار است. ذکر این نکته ضروری است که تاکید بر عوامل بیرونی، به معنای نادیده گرفتن عوامل درونی و داخلی نیست و چه بسا که نقش پررنگ‌تری نیز داشته باشد. اما تاکید این پژوهش بر عوامل بیرونی و در سطح بین‌المللی است. اهمیت پرداختن به این مسئله نیز در باب نقش نمادین و عملی توسعه دریامحور در روند توسعه‌یافتگی ایران است. از سوی دیگر، ضرورت این پژوهش در پروراندن موضوع توسعه دریامحور در مناطق جنوبی و تسهیل پرداختن به این موضوع در محیط آکادمیک است.

۲. مبانی نظری

۲.۱. توسعه دریامحور

توسعه دریامحور با عناوین دیگری مانند اقتصاد اقیانوسی^۱ نیز شناخته می‌شود. این مفهوم عبارت است از بخشی از اقتصاد که به اقیانوس به‌عنوان ورودی فرایند تولید متکی است و یا به‌دلیل موقعیت جغرافیایی، درون یا زیر اقیانوس رخ می‌دهد (United Nations, 2021: 5). سازمان همکاری و توسعه اقتصادی^۲ در تعریفی دیگر، آن را شامل جمیع فعالیت‌های اقتصادی صنایع مبتنی بر اقیانوس، همراه با دارایی‌ها، کالاها و خدمات ارائه‌شده توسط اکوسیستم‌های دریایی می‌داند. این دو حوزه به یکدیگر وابسته هستند، زیرا بسیاری از فعالیت‌های مرتبط با صنعت که مبتنی بر اقیانوس است از اکوسیستم‌های دریایی ناشی می‌شود و از سوی دیگر فعالیت‌های صنعتی نیز اغلب بر اکوسیستم‌های دریایی تاثیر می‌گذارد (OECD, 2022). به طور کلی می‌توان توسعه دریامحور را بدان معنی دانست که فرصت‌ها و قابلیت‌های نهفته در بخش دریایی کشور به حدی است که می‌تواند به عنوان موتور محرکه سایر بخش‌های اقتصادی قرار گیرد. در نتیجه هر اندازه که بخش دریایی رشد و توسعه پیدا کند، اثر این توسعه در سایر بخش‌های اقتصادی کشور نیز نمایان خواهد شد (قلی‌پور مقدم، ۱۴۰۱: ۷۸). همین امر بر اهمیت توسعه دریایی افزوده است. چرا که عملکردها و فعالیت‌های این حوزه بسیار گسترده و وسیع است. از جمله زمینه‌های این حوزه می‌توان به حمل‌ونقل دریایی و کشتی‌سازی؛ انرژی و مواد خام و معدنی دریایی؛ حفاظت از سواحل و زیستگاه‌ها دریایی؛ نظارت و مراقبت دریایی در زمینه محیط زیست، زنجیره تامین کالا، جلوگیری و حفاظت در برابر جابه‌جایی غیرقانونی افراد و کالاها؛ گردشگری دریایی و خدمات غذایی، مواد مغذی، بهداشتی و اکوسیستم دریایی نام برد (European Commission, 2010: 33-34).

توسعه دریامحور در یک دهه اخیر با مفهومی جدید پیوند خورده است. این مفهوم از پیوند توسعه دریامحور با توسعه پایدار شکل گرفته است. در کنفرانس توسعه پایدار سازمان ملل در سال ۲۰۱۲ میلادی معروف به ریو+۲۰، مفهوم اقتصاد آبی بیرون آمد که بر حفاظت و مدیریت پایدار تاکید داشت. بر اساس این مفهوم، اکوسیستم‌های اقیانوسی هرچه سالم باشند مولدتر هستند و بستری حیاتی برای اقتصادهای پایدار مبتنی بر اقیانوس تشکیل می‌دهد. این امر خود بر نگرانی عمیقی و البته علمی تاکید دارد که منابع اقیانوس‌ها محدود است و در مقابل، سلامت اقیانوس‌ها نیز به‌دلیل آسیب‌های ناشی از انتشار دی‌اکسیدکربن، آلودگی شیمیایی و پلاستیکی، ماهیگیری ناپایدار، تخریب و نابودی زیستگاه‌ها و گسترش گونه‌های مهاجم، به شدت کاهش یافته است (United Nations, 2021: 4). بر همین اساس، مفهوم اقتصاد آبی به دنبال ترویج رشد اقتصادی،

¹ Ocean economy

² Organisation for Economic Co-operation and Development

³ Blue Economy

شامل اجتماعی و حفظ یا بهبود معیشت است و در عین حال پایداری زیست‌محیطی اقیانوس‌ها و مناطق ساحلی را تضمین کند. این تعریف، برگرفته از توصیف بانک جهانی و سازمان ملل است (United Nations, 2021: 7). سازمان ملل متحد نیز در باب اهمیت اقتصاد آبی خاطر نشان کرده است که این مفهوم در دستیابی به اهداف توسعه پایدار سازمان ملل متحد که یکی از آن‌ها به زندگی زیر آب مربوط است، کمک خواهد کرد (United Nations, 2022).

۲.۲. اهمیت نظری حوزه خلیج فارس و دریای مکران

یکی از نظریه‌های ژئوپلتیک که به خوبی می‌تواند اهمیت پهنه آبی جنوب ایران و کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های شمالی آن را تبیین کند، نظریه قدرت دریایی^۲ آلفرد ماهان^۳ است. ماهان استدلال می‌کند که یک کشور در ارتباط با دریا باید از شش شاخصه بارز برخوردار باشد تا بتواند به یک قدرت تبدیل شود. اولین عامل موقعیت جغرافیایی مرتبط با دریاست. این موقعیت دریایی باید مشرف بر تنگه، آبراه بین‌المللی و یا گذرگاهی باشد که ممکن است دشمن از آن برای تهدید و یا محاصره کشور استفاده کند. دومین و سومین شاخصه، کمیت و کیفیت خط ساحلی است که کشور را به دریا پیوند می‌دهد. این ساحل باید هم وسیع باشد و هم به صورتی شکل گرفته باشد تا امکان ایجاد بندرگاه، لنگرگاه، تأسیسات و استحکامات نظامی در آن امکان‌پذیر باشد. چهارمین شاخصه، جمعیت کشور و جمعیت ساکن در منطقه دریایی می‌باشد. از آنجایی که انسان عامل توسعه است، برخورداری از جمعیت زیاد و باکیفیت در پیشبرد برنامه‌های توسعه‌ای یک کشور تأثیر غیرقابل انکاری دارد. از همین رو فقط برخی از کشورها می‌توانند در ارتباط با این نظریه به یک قدرت شاخص تبدیل شوند و آن کشورهایی هستند که از جمعیت بالا و باکیفیتی برخوردارند. ویژگی و روحیات ملی پنجمین شاخصه‌ای است که ماهان در نظریه قدرت دریایی از آن یاد می‌کند. ویژگی‌های ملی در این نظریه به علاقه مردم کشور به دریانوردی، بازرگانی دریایی و مراودات تجاری با دیگر ملل اطلاق می‌شود. آخرین شاخصه که در نظریه قدرت دریایی ماهان مطرح می‌شود، خط مشی حکومت و رهبران کشور در قبال توسعه مناطق ساحلی و بهره‌برداری از امکانات بالقوه آن منطقه باز می‌گردد. با بررسی ویژگی‌های پهنه آبی جنوب ایران و کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های جنوب ایران و تطبیق آن با شش شاخصه مطرح شده در نظریه ژئوپلتیک آلفرد ماهان، مشخص می‌شود که این منطقه می‌تواند به یکی از کانون‌های قدرت اقتصادی و نظامی جمهوری اسلامی ایران تبدیل شود. اما با وجود تطبیق شش شاخصه نظریه ماهان بر پهنه آبی جنوب ایران و کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های جنوب ایران، این مسئله فقط ظرفیت بالقوه‌ای است که خودبه‌خود منجر به توسعه نمی‌شود (صالحی، ۱۳۹۵). یکی از مهم‌ترین شاخصه‌ها در نظریه ماهان در مورد شاخصه جمعیت است. هفت استان ایران در نوار ساحلی قرار دارند که بالغ بر ۲۲٫۵ درصد جمعیت کشور را در خود جای داده‌اند. هر چند درصد کمی از این جمعیت به‌طور مستقیم در جوار دریا زندگی و از آن ارتزاق می‌کنند ولی زندگی بخش عمده‌ای از این جمعیت با دریا مرتبط است و از آن تأثیر می‌پذیرند. از هفت استان مذکور، استان‌های گیلان، مازندران و گلستان در شمال کشور قرار دارند. میانگین تراکم نسبی جمعیت در این سه استان که در مجموع معادل ۳٫۵ درصد مساحت کشور را شامل شده است و ۱۰ درصد جمعیت کشور را نیز در خود جای داده‌اند، رقمی حدود ۱۲۰ نفر در کیلومتر مربع است. چهار استان دیگر یعنی خوزستان، بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان هم که معادل ۲۱ درصد مساحت کشور هستند، ۱۲٫۵ درصد جمعیت ایران را در خود جای داده‌اند. میانگین تراکم نسبی جمعیت در این چهار استان کمتر از ۳۰ نفر در هر کیلومتر مربع است. این در حالی است که ۲۰ درصد جمعیت جهان در محدوده ۲۵ کیلومتری دریا و ۳۹ درصد جمعیت جهان در محدوده ۱۰۰ کیلومتری دریا زندگی می‌کنند و ۶۰ درصد شهرهای جهان که جمعیتی بیش از ۶ میلیون نفر دارند در سواحل یا در نزدیکی سواحل واقع شده‌اند. علاوه بر آن برابر پیش‌بینی‌های انجام شده، در آینده‌ای نزدیک دو-سوم جمعیت جهان در محدوده‌های ساحلی سکنی خواهند داشت (سعیدی و مرادپور، ۱۳۹۲: ۸۰). همانطور که ملاحظه می‌شود تراکم جمعیت در سواحل مناطق جنوبی ایران بسیار کم است. این برخلاف روند منطقی جهانی است که بیشترین حجم جمعیت در سواحل متمرکز است. این پراکندگی و تراکم پایین معلول عدم توسعه‌یافتگی است و این مشکل می‌تواند با توجه به جمعیت بالای کشور و وجود نیروی

¹ Life Below Water

² Sea power theory

³ Alfred Thayer Mahan

متخصص با کیفیت و با اولین اقدامات متناظر به توسعه رفع شود و امکان استقرار جمعیت در سواحل مناطق جنوبی را فراهم آورد (صالحی، ۱۳۹۵).

۳.۲. ظرفیت عملی خلیج فارس و دریای مکران

۳.۲.۱. بُعد راهبردی و اقتصادی

ضرورت توسعه دریامحور در حوزه مورد بحث این پژوهش را باید در ظرفیت‌های بالقوه این منطقه جستجو کرد. بسیاری از ظرفیت‌های این منطقه در حوزه‌های مختلف توسعه دریامحور از قبیل حمل‌ونقل دریایی، انرژی، مواد خام و معدنی دریایی، گردشگری دریایی و مواد مغذی قرار دارد (European Commission, 2010: 33-34).

از دیرزمان، یکی از استفاده‌های مرسوم و استراتژیک انسان از دریا، تجارت و حمل و نقل کالا و مسافر از طریق راه‌های دریایی بوده است. این امر پس از جنگ جهانی دوم و گسترده شدن تعاملات جهانی، رشد بی‌سابقه‌ای یافت. ایران با واقع شدن در میانه راه‌های شرق و غرب، نقش استراتژیک و راهبردی در تجارت دوران قدیم داشته است. قرار گرفتن بر سر راه جاده ادویه^۱ و جاده ابریشم^۲ رونق تجارت در ایران را دوچندان کرده بود. در این میان خلیج فارس مهم‌ترین آبراه برای تجارت دریایی بود (قیم، ۱۳۹۳: ۱). امروزه نیز نه تنها از اهمیت این آبراه کاسته نشده است بلکه به علت مسیر انتقال نفت کشورهای ایران، عراق، کویت، عربستان و امارات متحده عربی است، منطقه‌ای مهم و راهبردی به شمار می‌آید (میرزاجانی و لطفی، ۱۳۹۶: ۶۶). از سوی دیگر، این منطقه مملو از منابع انرژی استراتژیک است. حدود ۶۲ درصد نفت جهان و ۴۰ درصد گاز جهان در این منطقه قرار دارد. اهمیت این آمار و ارقام زمانی مشخص می‌شود که به اعتقاد کارشناسان نیاز به انرژی‌های فسیلی همچنان رو به افزایش است و این در حالی است که به دلیل محدودیت مخازن نفت خام، طی ۱۵ سال آینده تولید نفت خام به نصف مقدار کنونی کاهش می‌یابد در حالی که نیاز به سوخت‌های فسیلی نسبت به مقطع کنونی ۳۵ درصد افزایش خواهد یافت. تحت این شرایط، بهره‌برداری از منابع گازی مورد توجه جدی جامعه جهانی قرار گرفته و کشورهای دارای منابع گازی نسبت به توسعه میادین گازی، توجه ویژه‌ای مبذول داشته‌اند (اعظمی و موسوی، ۱۳۹۵: ۲۵).

در سطح اقتصادی نیز این منطقه به‌ویژه از دو منظر ماهیگیری و گردشگری دارای ظرفیت‌های عظیمی است. در خلیج فارس و دریای مکران از زمان‌های بسیار دور صید ماهی مورد توجه بوده است. امروزه نیز صنعت ماهیگیری در حوزه خلیج فارس و دریای مکران نقش پررنگی دارد. در این میان، ایران بیشترین سهم صید ماهی را به خود اختصاص داده است. بر اساس آمار سازمان شیلات در سال ۱۳۹۵ شمسی، میزان صید ایران از آب‌های این منطقه به ۶۰۰۸۰۲ تن رسیده است (سازمان شیلات ایران، ۱۳۹۶: ۱۸). در بررسی تاریخ ماهیگیری در خلیج فارس، ایران اول کشوری است که برای نخستین بار در راه پیاده کردن روش‌های نوین صید و بهره‌برداری شیلاتی در آب‌های خلیج فارس و دریای مکران گام نهاد. بر این اساس در مطالعه‌ای که ژاپنی‌ها در فاصله ۱۰ مایلی ساحل دریا از ۲۶ ژانویه ۱۹۵۴ تا آخر مارس ۱۹۵۵ انجام دادند به این نتیجه رسیدند که صید ماهی در تمام مدت سال در خلیج فارس و دریای مکران ممکن می‌باشد. به علاوه محققان ژاپنی به این نتیجه رسیدند که بهترین مناطق صید در خلیج فارس منطقه بوشهر و اطراف جزیره هرمز، به‌ویژه در اعماق بین ۳۰ تا ۶۰ متر یا قسمت‌های عمقی‌تر است و محل صید میگو را بیشتر نزدیک دیلم، حوالی بندرعباس و بین جاسک و چابهار تشخیص دادند. ژاپنی‌ها در آن موقع آبادان را بهترین بندر دریافت ماهی و تهران را بازار عمده فروش ماهی پیشنهاد کردند و به سازمان برنامه توصیه کردند که با توجه به بکر بودن زمینه صید در آب‌های خلیج فارس و دریای مکران، بجا خواهد بود که صنعت ماهیگیری با اصول جدید و تجهیزات کافی در جنوب ایران به وجود آید. بر اساس همین توصیه بود که سازمان برنامه مصمم به تاسیس شرکت به نام شرکت ماهیگیری خلیج فارس شد. این شرکت، بعدها به سازمان شیلات تبدیل شد (اداره کل شیلات بوشهر، ۱۳۹۹). در زمینه گردشگری نیز برخی از کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای مکران به توفیقات قابل‌توجهی دست یافته‌اند. مصداق بارز این امر، کشور امارات متحده عربی و شهر دبی است. در سال ۲۰۱۸ میلادی بر اساس آمار بانک جهانی، حدود ۲۱،۲۸۶،۰۰۰ گردشگر خارجی از کشور امارات متحده عربی بازدید کرده‌اند. این در حالی است که در همین مدت، حدود

^۱ Spice Road

^۲ Silk Road

۷،۲۹۶،۰۰۰ گردشگر خارجی به ایران وارد شده‌اند (World Bank, 2018). این مسأله هنگامی بغرنج‌تر می‌شود که امارات متحده عربی در خصوص استعداد و پتانسیل گردشگری دریایی و ساحلی در مقابل ایران بسیار دارای پتانسیل کمتری است اما استفاده بهینه سبب شده است با طول ساحلی و پهنه آبی بسیار کمتر، سه برابر ایران در جذب گردشگر خارجی موفق عمل کند. این در حالی است که عمده گردشگران خارجی ایران نیز در حیطه گردشگران دریایی و ساحلی نیستند و بیشتر به دلیل سایر جاذبه‌های تاریخی و طبیعی ایران جذب شده‌اند (اسلامی دولایی و شیخی، ۱۳۸۹: ۵۴).

۲.۳.۲. بُعد پشتیبانی و حمایتی

برای بهره‌برداری از ظرفیت‌های بُعد نظری، راهبردی و اقتصادی، نیاز به حوزه‌های پشتیبانی و حمایتی وجود دارد تا به بهره‌برداری مطلوب برسد. دو حوزه توانمندسازی نظامی و محیط زیستی را می‌توان در بُعد پشتیبانی و حمایتی تعریف کرد یعنی در بهره‌برداری از ظرفیت‌ها و توسعه دریامحور، شرط ضروری و اساسی هستند. فیلیپو فرناندز آرمستو مورخ انگلیسی معتقد بود "به دلیل اینکه کالاهای بیشتری از طریق دریا می‌توان جابه‌جا کرد، در نتیجه راه‌های دریایی بسیار مهم‌تر از راه‌های زمینی در طول تاریخ اهمیت یافته‌اند". در قرن نوزدهم با برتری نظریه ماکهان، ایده‌های وی در رویه دولت‌ها شکل عملی به خود گرفت. در واقع شکل‌گیری رقابت‌های استعماری در اقصی نقاط جهان و از سوی دیگر گسترش و توسعه تجارت بین‌الملل زمینه‌ساز سلطه بر دریاها شد. اهمیت تسلط بر دریاها حتی در نظریات علما و فلاسفه اروپایی نیز منعکس شد از جمله فردریش هگل، فیلسوف آلمانی مدعی بود که "هیچ کشور اروپایی، واقعاً اروپایی نخواهد بود مگر آنکه با دریا مرتبط باشد". در این زمان از نظر اروپایی‌ها، قدرت نظامی دریایی رسالتی جز حمایت از جریان تجارت بین‌المللی نداشت. حتی آلفرد ماکهان نیز معتقد بود مهم‌ترین وظیفه نیروی دریایی حمایت از اقتصاد ملی و امنیت تجارت دریایی بود (حسینی، ۱۳۹۳). خلیج فارس و دریای مکران نیز با توجه به ویژگی‌های خاص خود نظیر دارا بودن منابع نفت و گاز، ترانزیت حدود یک پنجم انرژی جهان و سایر موضوعات اقتصادی و امنیتی، به جولانگاه نیروهای نظامی و انبار تسلیحات پیشرفته تبدیل شده است. اما تفاوت عمده‌ای در رویکرد ایران با کشورهای عربی این حوزه وجود دارد. کشورهای عربی با تکیه بر قدرت‌های فرمانطقه‌ای سعی در برقراری امنیت دریایی دارند اما ایران با توجه به تحریم‌های گسترده و نوع نگرش خود، در زمینه امنیت دریایی و توسعه نیروهای دریایی به صورت خوداتکا عمل می‌کند. این مسأله سبب شده است که ایران به صورت مکرر بر ایجاد یک رژیم امنیتی مختص این منطقه و با همکاری کشورهای این حوزه، فارغ از سیطره قدرت‌های منطقه‌ای تاکید کند (مطلبی و دیگران، ۱۳۹۶: ۱۶۰).

آب‌های جنوبی ایران در حوزه محیط زیست دریایی نیز بسیار غنی است و یکی از بزرگ‌ترین پناهگاه‌های موجودات دریایی است (لطفی و دیگران، ۱۳۸۹: ۳). البته هر چند که این منطقه جزو مناطق منحصربه‌فرد دریایی است، اما شرایط حاکم بر آن دارای ویژگی‌های خاص خود است که می‌تواند شرایط زیست محیطی آن را به شدت تغییر دهد. از جمله این شرایط عبارت‌اند از خصوصیت نیمه‌بسته و تبادل اندک آب با اقیانوس هند، تبخیر بیش از میزان تغذیه و شوری بیش از میانگین معمول (عسگری، ۱۳۸۷: ۴۹). همچنین این حوزه با تخریب‌ها و آلودگی‌های زیست‌محیطی گوناگونی مانند آلودگی نفتی خلیج فارس، آلودگی ناشی از حمل و نقل به‌ویژه حمل و نقل نفت‌کش‌ها و تخریب و از بین بردن محیط‌زیست بستر دریا از طریق ساخت جزایر مصنوعی روبه‌رو است (عباسی اشلقی، ۱۳۹۰: ۶۱). ذکر این نکته نیز ضروری است که بر اساس برنامه محیط‌زیست سازمان ملل، خلیج فارس جزو مناطق ویژه زیست‌محیطی کنواسیون مارپل اقرار گرفته و دلیل آن نیز آلودگی بیش از حد این منطقه نام برده شده است؛ به طوری که آلودگی آن ۴۷ برابر بیش از حد متوسط اعلام شده است (عسگری، ۱۳۸۷: ۵۰).

۳. پیشینه پژوهش

بر اساس مقالات و اظهار نظر مقامات رسمی حوزه خلیج فارس و دریای مکران از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است به طوری که اگر این سواحل و بنادر موجود در خلیج فارس نبود ایران به عنوان یک کشور محصور در خشکی قلمداد می‌گردید. سواحل مکران از لحاظ جغرافیایی، سرزمینی در جنوب خاوری ایران است که در طول دریای عمان از راس الکوّه در باختر جاسک تا

¹ Special Areas under MARPOL

جنوب خاوری ایالات بلوچستان پاکستان گسترده شده است (رضایی، ۱۴۰۱). این منطقه به دلیل ویژگی های آب و هوایی می تواند یکی از مراکز گردشگری در کشور باشد. همین طور از آنجایی که موقعیت خاصی نسبت به دریای عمان دارد، در زمینه های انتقال انرژی، تجارت و نظامی مزایای متعددی دارد. متأسفانه با وجود برخورداری از پتانسیل های بالا این منطقه، توجه جدی به آن معطوف نشده است (حسینی، ۱۴۰۱). سواحل مکران به سبب قرار گرفتن در هارتلند انرژی، مجاورت با حوزه ژئوپلیتیک خلیج فارس، دسترسی به آب های بین المللی، مجاورت با کشورهای حوزه دریای عمان و اقیانوس هند و مزیت های ترانزیتی مناسب برای خشکی های اوراسیا، دارای اهمیت استراتژیک فراوانی در کشور و منطقه می باشد. بندر چابهار در انتهای جنوب شرقی کشور و تنها شهر بندری ایران است که به آب های اقیانوسی متصل است. خلیج چابهار با بریدگی طبیعی استثنایی خود، بزرگترین خلیج ایران در حاشیه ی سواحل دریای عمان به شمار می رود که از ظرفیت های بالای اقتصادی و ارتباطی برخوردار است. افزون بر این، نزدیکترین آبراه به اقیانوس هند می تواند مسیر مناسبی برای اتصال به کشورهای جنوب و شرق آسیا و آسیای مرکزی و قفقاز و آب های آزاد باشد (رضایی، ۱۴۰۱). بنابراین می تواند اهمیت راهبردی در امنیت دریای عمان داشته و مرکز ثقل این راهبرد باشد. در تحلیل و تبیین نقش و جایگاه ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک ایران در اقتصاد بین الملل نمی توان نقش سواحل خلیج فارس و منطقه مکران را نادیده گرفت به نحوی که هم منطقه مکران و هم سواحل خلیج فارس دروازه صادرات واردات حجم عظیمی از کالاهای اقتصادی و فراورده های انرژی محسوب می شوند (میرزاجانی و لطفی، ۱۳۹۶: ۵۷) و بدون آن توسعه کشور با موانع اساسی مواجه است. سواحل جنوبی ایران با دارا بودن موقعیت اقیانوسی-راهبردی از منظر ژئوپلیتیک و راهبردی نقش مهمی در قدرت منطقه ای ایران دارد. موقعیت جغرافیایی و استراتژیک سواحل دریای مکران به دلیل قرار گرفتن در خارج از خلیج فارس و تنگه هرمز که آن را کمتر در معرض تنش های منطقه ای و بین المللی خلیج فارس قرار می دهد و همچنین به دلیل آن که دریای عمان، بخشی از راه مواصلاتی خلیج فارس و مناطق نفت خیز آن با اقیانوس هند، شرق دور، آفریقای شرقی، دریای مدیترانه و اروپا است، از نظر اقتصادی و سوق الجیشی اهمیت بسیار دارد. موقعیت منحصر به فرد مکران در دهانه دریای عمان و خلیج فارس مزیت ژئوپلیتیکی منحصر به فردی در اختیار ایران قرار داده است که کشور می تواند با بهره گیری از این موقعیت از طریق موازنه سازی میان هند و چین در شمال اقیانوس هند منافع اقتصادی و سیاسی را برای خود تامین کند (لکزی و اطهری، ۱۴۰۱: ۱۶۳). توسعه دریامحور یکی از مهمترین مفاهیم مطرح شده در چند دهه اخیر است. در واقع توسعه دریامحور، راه میانبر توسعه برای کشورهایی با سواحل دریایی است. ایران نیز یکی از کشورهای دریایی است که دریای مکران از مهمترین مناطق دریایی آن است (براتی و همکاران، ۱۴۰۱: ۱۲۵).

۴. روش پژوهش

ماهیت پژوهش حاضر را می توان از حیث هدف، پژوهشی بنیادی با رویکرد نظری دانست. این پژوهش از حیث نوع داده، کیفی است. همچنین بر اساس روش کار و نحوه گردآوری، پژوهشی توصیفی با رویکرد تحلیلی است. بر اساس پرسش پژوهش، جامعه آماری این تحقیق شامل منابع کتابخانه ای و اینترنتی است که دربرگیرنده پژوهش های صورت گرفته در حوزه توسعه دریامحور است. به دلیل ازدیاد منابع و همچنین تمرکز بر توسعه دریامحور و موانع آن در حوزه خلیج فارس و دریای مکران، جامعه آماری را به جامعه نمونه تقلیل داده ایم. نمونه گیری در این بخش از پژوهش های علمی صورت گرفته موجود در پایگاه های اطلاعاتی مختلف و با تمرکز بر شاخص ترین پژوهش ها بوده است. بنابراین محدوده این تحقیق نیز به آب ها و سواحل جنوبی ایران محدود شده است و سواحل شمالی ایران را در بر نمی گیرد. روش جمع آوری اطلاعات و داده در پژوهش حاضر، روش کتابخانه ای است. بر همین اساس به جمع آوری نظرات و تحلیل های مختلف در باب عدم توسعه دریامحور آب های جنوبی در جامعه نمونه پرداخته شده است که خروجی آن مهم ترین گزاره ها و تأکیدات صاحب نظران در پژوهش های صورت گرفته است. این روند بر اساس روش های اختصاصی کتابخانه ای شامل متن خوانی و فیش برداری از پژوهش های منتخب صورت گرفته است. این روش ها در دو فضای واقعی و مجازی صورت گرفته است. به عبارتی اطلاعات و داده های اساسی در خصوص دلایل و موانع عدم توسعه دریامحور، هم از فضای کتابخانه ای و هم از فضای اینترنتی گردآوری و تهیه شده است.

گام بعدی انتخاب روش تحلیل است. با توجه به ماهیت پژوهش حاضر، روش تجزیه و تحلیل کیفی برای این پژوهش انتخاب شده است. در شیوه تجزیه و تحلیل کیفی چون داده ها کمی نیست و جنبه آماری ندارد، معیار و مبنای دیگری غیر از روش های

آماري باید برای تجزیه و تحلیل آن‌ها به کار رود. این مبنا و معیار در تجزیه و تحلیل‌های کیفی؛ عقل، منطق، تفکر و استدلال ذهنی است، یعنی محقق با استفاده از عقل و منطق و غور و اندیشه باید اسناد، مدارک و اطلاعات را مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار دهد و حقیقت و واقعیت را کشف و به سؤال پاسخ دهد. بنابراین در تحقیقات کیفی، محقق می‌تواند از طریق استدلال قیاسی و استقرایی، تمثیل و تشبیه، نشانه‌یابی، تفسیر، تجرید، تشخیص تفاوت و تمایز، مقایسه و ... که همگی با کمک تفکر و تعقل و منطق صورت می‌پذیرد، داده‌های گردآوری‌شده را ارزیابی و تجزیه و تحلیل کند و با ذهن مکاشفه‌ای خود نتیجه‌گیری کند (حافظ‌نیا، ۱۳۹۶: ۲۶۸-۲۶۹). بر همین اساس در بخش یافته‌ها و بحث، به واکاوی، اهمیت و سلسله مراتب هر یک از این دلایل استخراج شده از جامعه نمونه آماری پرداخته می‌شود. سپس در گام نهایی، مدل نهایی ارائه می‌گردد که شامل سطح‌بندی موانع عمده عدم توسعه دریامحور در حوزه خلیج فارس و دریای مکران است.

۵. یافته‌های پژوهش و بحث

۵.۱. دلایل بیرونی عدم توسعه دریامحور

بدون شک، شناسایی دلایل عدم توسعه دریامحور مناطق مورد بحث این پژوهش، قدم موثر و بنیادینی در جهت تبیین ضرورت و اهمیت توسعه این منطقه است. در همین راستا دلایل عدم توسعه دریامحور سواحل جنوبی در طول چهار دهه اخیر قابل تامل است. این مسئله زمانی بیشتر مورد توجه قرار می‌گیرد که متوجه می‌شویم نقش بنادر در زنجیره عرضه و پشتیبانی تجاری جهانی موجب می‌شود تا بنادر قادر به کسب درآمدهای اضافی بسیار قابل توجهی شوند که این درآمدها علاوه بر درآمدهای سنتی بنادر از محل فعالیت‌های تخلیه و بارگیری و استفاده از تاسیسات و تجهیزات بندری است. به همین سبب شاهد شکل‌گیری کلان‌شهرهای بندری در نقاط مختلف جهان هستیم ولی ایران با وجود هزاران کیلومتر سواحل در جنوب که به آب‌های آزاد دنیا متصل است اما هیچ‌گونه کلان‌شهری در کرانه این سواحل شکل نگرفته است (دریس، ۱۳۸۹: ۶۱). علت عمده این عقب‌ماندگی‌ها، ریشه در عدم سرمایه‌گذاری دارد. بخش عمده‌ای از دلایل این امر، ریشه در داخل دارد. دلایلی از جمله فرهنگی، سیاسی، اقتصادی، امنیتی و بالخصوص حقوقی و در بحث اسناد بالادستی وجود دارد که به دلیل اینکه در حوزه موضوع پژوهش حاضر نیست، به آن پرداخته نشده است (رهبر و دیگران، ۱۳۸۶: ۱۱۶). در کنار این دلایل با منشاء داخلی، برخی دلایل نیز نشأت گرفته از مناسبات و فضای بین‌الملل است. این دلایل را می‌توان به دلایل اولیه و ثانویه تقسیم کرد. ذکر دو نکته در اینجا ضروری است. نکته اول اینکه این دلایل محصور نیست و تاکید بر این عوامل به دلیل اهمیت بیشتر آنان است. نکته دوم هم اینکه هرچند این دلایل منشا بیرونی دارند ولی در انتها همگی برگرفته از نوع رفتار و رویکرد ایران هستند.

۵.۱.۱. دلایل اولیه

تحریم‌های همه‌جانبه بین‌المللی و یکجانبه

در دهه‌های اخیر، ایران و روند توسعه در آن با یکی از ویرانگرترین عوامل ضد توسعه یعنی تحریم‌های بین‌المللی درگیر بوده است. این امر بدون شک قابل تعمیم به حوزه توسعه دریامحور است چرا که توسعه مبتنی بر دریا بیش از سایر رویکردهای توسعه، متکی بر روابط بدون تنش در روابط بین‌الملل است. به‌طور کلی، ایران با دو نوع تحریم چندجانبه بین‌المللی و یکجانبه از سوی آمریکا درگیر بوده است. تحریم‌های چندجانبه بین‌المللی در اوایل قرن ۲۱ و با شناسایی برنامه هسته‌ای به مثابه تهدیدی برای جهان از سوی قدرت‌های اروپایی و ایالات متحده آمریکا شروع شد. بر همین اساس قطعنامه‌های متعددی علیه ایران در شورای امنیت تصویب شد که نتیجه آن تحریم‌های گسترده علیه ایران بود (نجمی، ۱۳۹۳: ۴). طی ۲۲ ماه مذاکره و چانه‌زنی، سرانجام در ۱۴ ژوئیه ۲۰۱۵، برنامه جامع اقدام مشترک (برجام) مابین چین، فرانسه، آلمان، روسیه، بریتانیا و ایالات متحده، اتحادیه اروپا و ایران برای اطمینان از صلح آمیز بودن برنامه هسته‌ای ایران منعقد شد (United States Department of State, 2017). نتیجه این توافقنامه، ملغی شدن قطعنامه‌های شورای امنیت و تحریم‌های ناشی از آن علیه ایران بود.

در کنار تحریم‌های بین‌المللی، تحریم‌های یکجانبه نیز بر ایران اعمال شده است. این نوع تحریم‌ها سابقه چهار دهه‌ای دارد. در سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی و پس از ماجرای تسخیر سفارت آمریکا در سیزدهم آبان ۱۳۵۸، ایران با تحریم‌های تجاری و اقتصادی جامع ایالات متحده مواجه شد (اخوان کاظمی، ۱۳۹۸: ۱۷). اما پس از مطرح شدن پرونده هسته‌ای ایران،

مسئله تحریم ایران به لحاظ کیفی و کمی، با اعمال نفوذ ایالات متحده وارد مرحله کاملاً متفاوت و شدیدتری شد (اخوان کاظمی، ۱۳۹۸: ۱۴). در اثر وضع تحریم‌های ناشی از برنامه هسته‌ای علیه ایران و تشدید آن در سال ۲۰۱۸ میلادی پس از خروج ایالات متحده از برجام، ریسک سرمایه‌گذاری خارجی در ایران فوق‌العاده افزایش یافت (عباسی اشلقی و عظیمی، ۱۴۰۱: ۲۷۸). این نوع ریسک، یکی از مهم‌ترین معیارها برای تصمیم به سرمایه‌گذاری سرمایه‌گذاران خارجی است. شاخص ریسک در حقیقت بیانگر اوضاع کشور از نظر سیاسی، اقتصادی و اجتماعی است و نشان می‌دهد که تا چه میزان می‌توان به سرمایه‌گذاری در یک کشور و بازگشت اصل و سود آن اعتماد داشت. در کشوری که ریسک بالا وجود دارد، هزینه‌های سرمایه‌گذاری و نرخ‌های بیمه نیز بالا است، بنابراین بازدهی نهایی سرمایه‌گذاری در اینگونه کشورها علیرغم توجه اقتصادی، کمتر می‌شود. بر همین اساس، بخش بالایی از سرمایه‌گذاری‌های بالقوه خارجی در ایران به دلیل تحریم‌ها از بین می‌رود (رهبر و دیگران، ۱۳۸۶: ۱۱۹). به طور مثال براساس ارزیابی مرکز پژوهش‌های مجلس، دستیابی به اهداف برنامه ششم توسعه زیر ۱۰ درصد بوده است. یکی از علل عمده، تحریم‌های یکجانبه ایالات متحده بوده است که پس از خروج ایالات متحده از برجام، تشدید شد (پل‌مه، ۱۴۰۱: ۸). مصداق بارز این امر چابهار است که با وجود عملیاتی شدن سرمایه‌گذاری هند و حتی مستثنی شدن از تحریم‌های بین‌المللی، باز هم روند توسعه آن به کندی پیش می‌رود. چابهار تنها بندر اقیانوسی ایران است. هند در طی سالیان اخیر به دنبال سرمایه‌گذاری در این بندر بوده است. این امر با سفر محمد خاتمی، رئیس‌جمهور وقت ایران به هند در سال ۲۰۰۳ میلادی و امضای اعلامیه دهلی نو رسمیت یافت. موضوع قابل توجه در این اعلامیه، سرمایه‌گذاری هند در بندر چابهار بود. موافقتنامه چابهار بر اساس اعلامیه دهلی‌نو با تأخیر طولانی، در نهایت در می ۲۰۱۶ میلادی و با تصویب مجالس دو کشور، نهایی شد. سرمایه‌گذاری عملی هند نیز در سال ۲۰۱۹ میلادی در چابهار عملیاتی شد (حاجی یوسفی و نارویی، ۱۴۰۰: ۶۲). اما با وجود همه این موارد، هندی‌ها که متعهد به ۸۵ میلیون دلار سرمایه‌گذاری در چابهار بودند، تاکنون فقط ۲۰ میلیون دلار هزینه کرده‌اند. در مقام مقایسه، می‌توان عملکرد هندی‌ها را با رویکرد چینی‌ها درباره رقیب چابهار یعنی بندر گوادر پاکستان مقایسه کرد. چینی‌ها اعلام کرده‌اند که ۴۶ میلیارد دلار در گوادر پاکستان سرمایه‌گذاری می‌کنند که بعدتر آن را به ۵۴ میلیارد دلار افزایش دادند. مقایسه این دو عدد به خوبی نشان می‌دهد که هندی‌ها با وجود معافیت تحریمی اما باز هم بسیار محتاطانه عمل کرده‌اند و از تحریم‌های یکجانبه تبعیت کرده‌اند (مونسان، ۱۴۰۱).

گروه ویژه اقدام مالی^۱

بنیاد اولیه گروه ویژه اقدام مالی در سال ۱۹۸۹ میلادی و در پاسخ به نگرانی جامعه بین‌المللی نسبت به تجارت مواد مخدر ایجاد گردید. تجارت جهانی مواد مخدر و درآمد حاصل از آن که از طریق پولشویی در نظام مالی بین‌المللی با اهداف خاصی هزینه می‌شد، برای جامعه بین‌المللی نگرانی بزرگی بود. در این راستا کشورهای گروه هفت با رویکرد چندملیتی، گروه ویژه مالی را برای مقابله با پولشویی بنا نهادند. بنابراین تاسیس این گروه در ۱۹۸۹ میلادی در واقع پاسخ به رشد سریع جنایات فراملی بود. جنایاتی که مبارزه با آن‌ها صرفاً از طریق حکمرانی جهانی، هماهنگ‌سازی استانداردها و همکاری‌های بین‌المللی امکان‌پذیر بود (حبیبی و زر نشان، ۱۴۰۰: ۳۰۴). اساس فعالیت‌های این نهاد، مجموعه توصیه‌هایی است که بر اساس آن به ارزیابی کشورها می‌پردازد. مبنای مشروعیت این توصیه‌ها، برخی کنوانسیون‌ها و قطعنامه‌های سازمان ملل است. این توصیه‌ها بر اساس اصلاحیه چهارم در سال ۲۰۰۴ میلادی شامل ۴۰ توصیه در باب پولشویی و ۹ توصیه در باب تأمین مالی تروریسم می‌شد. بر اساس اصلاحیه پنجم در سال ۲۰۱۲ میلادی، توصیه مبارزه با اشاعه هسته‌ای به این توصیه‌ها اضافه شد. علاوه بر این، ۹ توصیه اضافه شده بر اساس اصلاحیه چهارم، در سایر توصیه‌ها ادغام شد و شمار کل توصیه‌ها در ۴۰ مورد بسته شد (بایزیدی، ۱۴۰۱: ۳۷۲). این گروه سپس نقش نظارتی به خود گرفت و بر چگونگی اجرای توصیه‌ها و استانداردهای بین‌المللی، نظارت و ارزیابی مستمر می‌کرد. دلیل نظارت و تجزیه و تحلیل گزارش ارزیابی اقدامات کشورها صرفاً به منظور بررسی انطباق اقدامات کشورها با توصیه‌های گروه ویژه است (حبیبی و زر نشان، ۱۴۰۰: ۳۱۴).

خروجی این نظارت و ارزیابی، ارائه لیست کشورها بر اساس میزان تبعیت از توصیه‌ها بوده است. بر همین اساس لیست‌های

^۱ Financial Action Task Force (FATF)

خاکستری و سیاه تدوین شد (بایزیدی، ۱۴۰۱: ۳۷۳). لیست سیاه که به صورت رسمی حوزه‌های تحت صلاحیت پرخطر مشمول فراخوان اقدام^۱ نامیده می‌شود، کشورهای با کمبودهای استراتژیک جدی برای مقابله با پولشویی، تامین مالی تروریسم و تامین مالی اشاعه را شناسایی می‌کند. لیست خاکستری نیز که به صورت رسمی حوزه‌های صلاحیتی تحت نظارت افزایش یافته نامیده می‌شود، کشورهایی را شناسایی می‌کند که فعالانه با گروه ویژه اقدام مالی برای رفع کمبودهای استراتژیک در رژیم‌های خود برای مقابله با پولشویی، تامین مالی تروریسم و تامین مالی اشاعه همکاری می‌کنند (Financial Action Task Force, 2023a). متأسفانه ایران به جز مقطعی اندک در طول یک دهه اخیر، در لیست سیاه این گروه قرار داشته است (Financial Action Task Force, 2023b). قرار گرفتن در لیست سیاه، عواقب بسیاری را به همراه دارد. بر این اساس گروه ویژه اقدام مالی از اعضای خود می‌خواهد که در تراکنش مالی و رابطه با بانک‌ها و مؤسسات مالی کشورهای درون لیست سیاه، مشتریان را به طور کامل و کافی شناسایی کنند و در صورت درخواست گروه ویژه اقدام مالی و حتی جدای از این درخواست اقدامات متقابل لازم و متناسب را علیه کشور مزبور انجام دهند (بایزیدی، ۱۴۰۱: ۳۸۲). ماحصل این امر، هزینه‌های بالای تجارت با کشور مذکور است. در نتیجه بسیاری از کشورها از ریسک همکاری با کشور مذکور منصرف می‌شوند. چرا که با توجه به گستردگی و حوزه صلاحیتی گروه ویژه اقدام مالی، کشوری حاضر به قرار گرفتن در فهرست‌های خاکستری و سیاه به دلیل برقراری مبادلات با کشور درون فهرست سیاه نیست.

شرایط بالا سبب می‌شود که توسعه دریامحور تحت تاثیر قرار گیرد. این تأثیر از ابعاد بسیاری قابل توجه است و به صورت زنجیره‌ای عمل می‌کند. در واقع قرار گرفتن در فهرست سیاه به طور خودکار تجارت خارجی ایران را دچار چالش‌های جدی کرده است. تجارتي که بیش از ۸۰ درصد از آن از طریق دریا انجام می‌شود. از سوی دیگر، بر اساس گزارش آنگتاد بیش از ۸۰ درصد وزنی و ۷۰ درصد ارزشی تجارت جهانی از طریق حمل‌ونقل دریایی انجام می‌شود (کفیلی و مطلبی، ۱۳۹۸: ۱۱۸). در نتیجه شاهراه تجاری ایران و سایر کشورها، راه‌های دریایی است. وقتی کارآمدی تجارت دریایی کاسته شود، سرمایه‌گذاری در زمینه توسعه دریامحور را نیز متأثر می‌سازد. کما اینکه براساس ارزیابی مرکز پژوهش‌های مجلس، دستیابی به اهداف برنامه ششم توسعه زیر ۱۰ درصد بوده است. برنامه‌ای که نقش اقتصاد دریامحور به وضوح در آن بسیار پررنگ بود. از سوی دیگر شرایط ذکر شده به نوعی دیگر نیز باعث می‌شود تا برخی زمینه‌های توسعه دریامحور محقق نشود. برای مثال بسیاری از سرمایه‌گذارهای خارجی حتی در صورت میل به سرمایه‌گذاری، نمی‌توانند در ایران و به ویژه سواحل جنوبی ایران سرمایه‌گذاری کنند. سواحلی که نیاز مبرم به تکنولوژی‌های نوین در حوزه آب آشامیدنی، انرژی‌های نو و تکنولوژی‌های نوین در حوزه صنایع مرتبط با دریا دارد. این تکنولوژی‌های نوین از ملزومات توسعه دریامحور است.

۵.۱.۲. دلایل ثانویه

دلایل ثانویه از مهم‌ترین دلایل عقب‌ماندگی توسعه دریامحور ایران است اما در قیاس با دلایل اولیه اهمیت اساسی و کمتری دارد. همچنین دلایل اولیه به نوعی پیش‌نیاز دلایل ثانویه است. از این رو این دلایل در مبحث جداگانه‌ای ارائه شده است.

عضویت در سازمان جهانی تجارت^۲

ایران در زمان موجودیت موافقت‌نامه عمومی تعرفه و تجارت (گات)^۴ تحت عنوان عضو ناظر در این سازمان فعالیت می‌کرد. این عضویت تا تاسیس سازمان جهانی تجارت پابرجا بود (زیرک، ۱۳۸۷: ۶۳). در سال‌های پس از انقلاب اسلامی، ایران در دو مسیر جداگانه قرار گرفت. در سال‌های ابتدایی به دلیل جنگ و نوعی نگاه بدبینانه به جامعه بین‌الملل، چندان میل و رغبتی برای الحاق به موافقت‌نامه عمومی تعرفه و تجارت (گات) در نزد سران و مسوولان اقتصادی کشور مشاهده نمی‌شد. اما از سال ۱۳۷۰ شمسی، ایران مسیر دیگری را در پیش گرفت. برای نخستین بار بعد از انقلاب، مساله الحاق ایران توسط دولت وقت و شورای اقتصادی مد نظر قرار گرفت. در پی این امر، درخواست عضویت ایران در سال ۱۹۹۶ میلادی به طور رسمی به سازمان

^۱ High-Risk Jurisdictions subject to a Call for Action (i.e. "black list")

^۲ Jurisdictions under Increased Monitoring (i.e. "grey list")

^۳ World Trade Organization (WTO)

^۴ General Agreement on Tariffs and Trade (GATT)

تجارت جهانی تسلیم شد (والی نژاد، ۱۳۸۴: ۲۶). تا مدت زمان قریب به سه سال و نیم به درخواست ایران رسیدگی نمی‌شد اما در پی پیگیری‌های مکرر و دیپلماسی فعال با کشورهای در حال توسعه و اسلامی، سرانجام در سال ۲۰۰۱ میلادی در جلسه شورای عمومی سازمان مطرح شد اما به علت مخالفت دولت ایالات متحده این امر به سرانجام نرسید. بالاخره با چهار سال تاخیر و در سال ۲۰۰۵ با پذیرش تمامی کشورها، درخواست ایران برای شروع الحاق پذیرفته شد و به عنوان عضو ناظر این سازمان معرفی شد (زیرک، ۱۳۸۷: ۶۴). بدین ترتیب ایران بار دیگر به عضویت ناظر سازمان جهانی تجارت درآمد. بر این اساس به موقعیتی که قریب به نیم قرن در گات شامل ایران می‌شد، رجعتی دوباره کرد. با وجود این از آن سال تا به امروز، به دلایل متعددی عملاً روند عضویت دائم و کامل ایران بسیار کند پیش رفته است. دلایل عدم موفقیت ایران در برهه کنونی برای دستیابی به کرسی عضویت دائم در سازمان جهانی تجارت به دو دسته عمده تقسیم می‌شود. دسته نخست به عوامل درونی مرتبط است. این عوامل به مشکلاتی اشاره دارد که ایران در حوزه تدوین و اجرای راهبرد ملی توسعه و ایجاد آمادگی‌های داخلی برای مواجهه با الحاق است. دسته دوم به عوامل بیرونی اشاره دارد و شامل مخالفت‌های برخی از کشورها از قبیل ایالات متحده آمریکا و دولت‌های عربی منطقه با الحاق ایران به سازمان جهانی تجارت است (بزرگی و موسوی دهموردی، ۱۳۹۳: ۲). در باب عوامل بیرونی، پیش‌زمینه تاریخی روابط ایران با کشورهای غربی و عرب خاورمیانه، بسیار تاثیرگذار بوده است. اختلافات عمیق سیاسی با آمریکا و تحریم‌های یکجانبه از سوی این کشور و در اواخر دهه ۸۰ شمسی تحریم‌های همه‌جانبه شورای امنیت علیه ایران، زمینه را برای گفتگوهای تجاری سخت و دشوار کرد. این مساله با ظهور برجام تا حدودی بهبود یافت اما به قدرت رسیدن دولت راستگرای دونالد ترامپ در آمریکا و هم‌زمان تقابل کشورهای عربی با ایران، زمینه انعقاد موافقت‌نامه‌ها و توسعه گفتگوهای تجاری را دوباره با مانع روبرو کرد (دودانگه، ۱۳۹۵). این در حالی است که عدم عضویت ایران، مهم‌ترین ابزارهای توسعه دریامحور مناطق ساحلی جنوب ایران را دور از دسترس قرار خواهد داد. مزایایی مانند جذب سرمایه‌های خارجی، دسترسی به بازار کشورهای دیگر، انتقال تکنولوژی به داخل و افزایش جهشی در صادرات که می‌تواند نقشی اساسی و بسیار پررنگ نه تنها در مناطق مذکور بلکه برای توسعه کل ایران به همراه داشته باشد (پورااحمدی، ۱۳۸۵: ۳۲۹).

کریدورهای بین‌المللی

کریدورها به سبب خاصیت پیونددهندگی بین‌المللی خود در روند توسعه بسیار اثرگذارند و مانند شریان‌های اقتصاد جهانی عمل می‌کنند. ایران به دلیل موقعیت مکانی استراتژیکی خود از قدیم به‌عنوان چهارراه تمدن‌ها شناخته می‌شود. امروزه نیز شرق و غرب و شمال و جنوب جهان را به هم متصل می‌کند. در این میان کریدورهای دریای پایه که اساس توسعه دریامحور است نیز طراحی و تدوین شده است. کریدور شمال- جنوب که اتصال‌دهنده هند و روسیه و کریدور مبتنی بر موافقت‌نامه عشق‌آباد که پیونددهنده کشورهای آسیای مرکزی به دریاهای آزاد و خلیج فارس است، از جمله کریدورهای مهمی است که ایران و بالاخص حوزه خلیج فارس و دریای مکران در آن نقش کلیدی دارند (نورعلی و احمدی، ۱۴۰۱: ۱۱۶۱). این دو کریدور مزیت‌ها و جذابیت‌های فراوانی دارند. کریدور شمال- جنوب مهم‌ترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپاست که در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزانتر است (ملک‌حسینی، ۱۴۰۰: ۷).

عضویت و تقویت این کریدورها بر توسعه دریامحور ایران بسیار موثر است. چرا که این کریدورها موجب گسترش و تقویت دیپلماسی اقتصادی ایران در بین کشورهای جهان و در نتیجه وابستگی بیشتر کشورهای دنیا به همکاری اقتصادی با ایران خواهد شد. این امر به نوبه خود باعث کاهش تحریم‌پذیری ایران می‌شود زیرا هزینه تحریم را افزایش خواهد داد. علاوه بر این، کریدورهای مذکور چون مسیر ارتباطی برای انتقال کالا بین قطب‌های مختلف تولید و مصرف هستند، باعث خواهند شد تا بتوان در کنار بارهای عبوری به مقاصد غیر از ایران، کالاهای استراتژیک مورد نیاز ایران که در شرایط تحریم برای تامین آن‌ها با مشکل مواجه خواهد بود را تامین کند (ملک‌حسینی، ۱۴۰۰: ۱۳-۱۴). اما راه‌اندازی و رونق این کریدورها، ارتباط مستقیمی با ثبات و تحکیم روابط ایران با همسایگان منطقه‌ای و سایر کشورهای فرامنطقه‌ای دارد. این روابط حتی با نزدیکترین متحدان نیز همواره دچار تنش بوده است. این مسئله نیز به مانند سایر عوامل، بخشی از آن نشات گرفته از حوزه داخلی است و بخشی دیگر منشأ بیرونی دارد. عوامل عمده درونی شامل نگاه حزبی به سیاست خارجی و فقدان یک طرح کلان با استراتژی مشخص، برنامه‌ریزی منسجم و عدم توجه به زیرساخت‌های لازم است. عمده عوامل بیرونی نیز ناشی از

تحریم‌های بین‌المللی و همه‌جانبه شورای امنیت و تقابل‌های یکجانبه کشورهای نظیر ایالات متحده است. با وجود اینکه تحریم‌های بین‌المللی به مدد برجام برداشته شد، اما رویارویی ایالات متحده با ایران همواره ادامه داشته است. ایالات متحده بعد از پایان جنگ ایران و عراق، یک سیاست کلان را دنبال کرده است که اگر بعد از پایان جنگ در ایران ثبات و امنیت برقرار شود، ایران می‌تواند از مزیت جغرافیایی خودش استفاده کند و این مزیت جغرافیایی می‌تواند موقعیت ژئوپلیتیک ایران را در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی برجسته کند. این امر با توجه به تقابل ایران با ایالات متحده در خاورمیانه، برای آنان قابل قبول نبوده و نیست. به همین دلیل این تمایل در غرب و متحدان منطقه‌ای‌اش وجود دارد که ایران را دور بزنند و اجازه ندهند که ایران از موقعیت جغرافیایی و ژئوپلیتیکش برای پیشبرد سیاست‌های منطقه‌ای خود بهره‌برداری کند (بهمن، ۱۴۰۱: ۳).

در مقام مقایسه باید بدانیم کریدورهای بالقوه و بالفعل دیگری در این منطقه وجود دارد که با تعلل بیشتر، گوی سبقت را از کریدورهای با محوریت ایران و به‌ویژه خلیج فارس و دریای مکران خواهند ربود. این امر سبب می‌شود مزیت انکارنشدنی این مناطق به کناری گذاشته شود و سواحل ایران در خلیج فارس و دریای عمان به توسعه‌یافتگی مبتنی بر دریا دست نیابد. از جمله این کریدورها می‌توان از کریدور اقتصادی چین-پاکستان^۱ سرمایه‌گذاری چین در پاکستان نام برد که بندر گوادر^۲ در اقیانوس هند را به کاشغر در غرب چین متصل می‌کند. کریدور دیگر، خط لوله تاپی^۳ است که گاز ترکمنستان را از طریق افغانستان و پاکستان به هند می‌رساند (بهمن، ۱۴۰۱: ۳). کریدور مهم دیگر، کریدور ابتکاری هند با نام عرب-مدیترانه^۴ است. این کریدور، هند را به امارات متحده عربی، عربستان، اسرائیل و سپس اروپا متصل می‌کند (D&B Bureau, 2022).

۶. نتیجه‌گیری

طی دهه‌های گذشته، توسعه دریامحور بسیار مورد توجه قرار گرفته است. این مفهوم که دربردارنده فرصت‌ها و قابلیت‌های نهفته در بخش دریایی هر کشوری است، می‌تواند به‌عنوان موتور محرکه سایر بخش‌های اقتصادی شناخته شود. بر همین اساس، تاکید و سرمایه‌گذاری بر این مفهوم برای توسعه کشورهای دریایی مانند ایران بسیار ضرورت دارد؛ به‌ویژه با توجه به سواحل جنوبی آن که بسیار طولانی و گسترده است. ضرورت این امر در مورد ایران بیش از پیش است چرا که سابقه تاریخی و ظرفیت‌های ویژه‌ای در اختیار دارد. این پهنه آبی و کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های آن در طول تاریخ نیز همواره محل تجارت بوده است و ایرانیان به‌عنوان قیم بی‌چون و چرای آن اعمال صلاحیت کرده‌اند. از منظر استراتژیکی، اقتصادی و لجستیکی نیز خلیج فارس و دریای مکران دارای اهمیت بسیاری است. این امر با بررسی ویژگی‌های پهنه آبی جنوب ایران و تطبیق آن با شش شاخصه مطرح شده در نظریه ژئوپلیتیک آلفرد ماهان، همخوانی دارد و این منطقه می‌تواند به یکی از کانون‌های قدرت اقتصادی و نظامی ایران تبدیل شود. ظرفیت‌های این منطقه نیز بی‌شمار است. از بُعد راهبردی و اقتصادی در حوزه‌های مختلف توسعه دریامحور از قبیل حمل‌ونقل دریایی، انرژی، مواد خام و معدنی دریایی و گردشگری دریایی، دارای ظرفیت بسیار است. البته این ظرفیت‌ها باید با پشتیبانی در دو حوزه توانمندسازی نظامی و محیط زیستی همراه شود تا بهره‌برداری از ظرفیت‌ها بالقوه و تحقق توسعه دریامحور انجام گیرد.

در کنار توجه به ظرفیت‌ها نظری و عملی موجود، دلایل بیرونی و بین‌المللی عدم توسعه این مناطق نیز بسیار حائز اهمیت است چرا که عملاً به تسهیل توسعه دریامحور و درک شرایط موجود کمک شایانی می‌کند. البته تأکید بر دلایل بیرونی به دلیل حوزه موضوعی خاص این پژوهش است و منکر تاثیرگذاری دلایل و موانع درونی و داخلی در حوزه عدم توسعه این مناطق نیست. چه بسا که تاثیر و وزن این دلایل به مراتب بیشتر از دلایل بیرونی و بین‌المللی باشد. با سیری در تاریخ توسعه ایران و بالاخص حوزه خلیج فارس و دریای عمان در چهار دهه اخیر، می‌توان دلیل عمده این امر را در عدم سرمایه‌گذاری در این مناطق دانست. در این میان نقش سرمایه‌گذاری خارجی بسیار پررنگ است. این عدم تمایل سرمایه‌گذار خارجی برای سرمایه‌گذاری در این مناطق به دو دسته عامل اولیه و ثانویه برمی‌گردد. مهم‌ترین عوامل اولیه شامل تحریم‌های بین‌المللی و یکجانبه و سپس مقوله پیوستن به گروه ویژه اقدام مالی و پیروی از ۴۰ توصیه‌نامه صادره از آن است. این دو عامل به‌طور گسترده بر جذب یا عدم جذب

¹ China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)

² Gwadar Port

³ Turkmenistan-Afghanistan-Pakistan-India (TAPI) Pipeline

⁴ India-Arab-Mediterranean Corridor

سرمایه‌گذاری خارجی تاثیرگذار است. تجربه ایران سرشار از تحریم‌های بین‌المللی و یکجانبه از سوی کشورهای نظیر ایالات متحده است. با برداشته شدن تحریم‌های بین‌المللی به مدد برجام، اینک تحریم‌های یکجانبه ایالات متحده به عنوان مهم‌ترین عامل عدم ورود سرمایه خارجی است. از سوی دیگر ایران از نظر گروه ویژه اقدام مالی در لیست سیاه قرار دارد و عملاً داد و ستد و تراکنش‌های مالی با موسسات و بانک‌های ایرانی را دچار انسداد کرده است. دلایل ثانویه از مهم‌ترین دلایل عقب‌ماندگی توسعه دریامحور خلیج فارس و دریای مکران است اما در قیاس با دلایل اولیه از اهمیت اساسی و کمتری برخوردار است. همچنین دلایل اولیه به نوعی پیش‌نیاز دلایل ثانویه است. مهم‌ترین دلایل ثانویه شامل عضویت کامل و دائم ایران در سازمان جهانی تجارت و پیوستن و تقویت کریدورهای بین‌المللی با محوریت ایران به‌ویژه کریدورهای دریایاوپیه است که متکی بر خلیج فارس و دریای مکران است. این دو عامل می‌تواند در کاهش تحریم‌پذیری ایران با توجه به پیوند اقتصاد آن با جهان، نقش قابل‌اتکابی داشته باشد. اما هر دو این عوامل به دلایل متعدد از جمله عوامل اولیه، دچار رخوت و کندی شده است. البته باز هم تاکید می‌شود که این رخوت و کندی تنها محصور در دلایل فوق نیست و عوامل داخلی نیز بسیار اثرگذار بوده است.

نکته قابل توجه در باب مباحث فوق این که این عوامل بیرونی نیز محصور در موارد نامبرده نیست و همچنین اکثر آنها هرچند که منشا بیرونی دارند ولی در انتها بسیاری از آنان به نوع رویکرد و سیاست‌گذاری داخلی ایران مرتبط است. بنابراین در کنار توجه به الزامات و اقدامات داخلی، بی‌شک تعمیق روابط دوستانه و گسترش تفاهم مابین ایران و کشورهای جنوبی حوزه خلیج فارس و دریای مکران و دیگر کشورهای توسعه یافته دریایی ضروری است چرا که امنیت منطقه‌ای پایدار که مبتنی بر مفاهیم مشترک و قابل قبول کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای مکران و دیگر کشورهای دریایی است، یکی از شروط لازم برای تحقق توسعه دریامحور به صورت بالفعل است. علاوه بر این، حل و فصل اختلافات منطقه‌ای و بین‌المللی و کاهش سطح تنش به نوعی که در مورد تحریم‌های یکجانبه، عضویت ایران در سازمان جهانی تجارت و تقویت کریدورها با محوریت ایران اثرگذار باشد، ضروری است. همچنین پیوستن به گروه ویژه اقدام مالی و پیروی از ۴۰ توصیه این نهاد ضروری است، چرا که حتی در صورت حل و فصل مسائل منطقه‌ای و بین‌المللی و کاهش تحریم‌های یکجانبه، باز هم باید در باب توصیه‌های گروه ویژه اقدام مالی تعیین تکلیف شود.

در نهایت با توجه و تاکید بر موارد فوق، به نظر می‌رسد توسعه ایران از طریق توسعه دریامحور به‌ویژه با اتکاء بر حوزه خلیج فارس و دریای مکران، بیش از سایر طرق مطروحه میسر و ممکن است. هر چند سواحل جنوب کشور با شرایط اقلیمی خاص خود و با محدودیت‌هایی از قبیل منابع آب آشامیدنی و تامین انرژی روبرو است اما با تکیه بر از میل برداشتن عوامل مطرح شده در این پژوهش، زمینه ورود تکنولوژی‌های بروز را فراهم کرد. ورود تکنولوژی‌های جدید می‌تواند مشکل انرژی را با انرژی‌های نو مانند بادی و خورشیدی، و مشکل آب آشامیدنی را با دست یافتن به تکنولوژی‌های نوین آب شیرین‌کن حل کرد.

۷. حامیان پژوهش

این پژوهش حامی مالی و معنوی نداشته است.

۸. مشارکت نویسندگان

نویسندگان در تمام مراحل و بخشهای انجام شده سهم برابر داشته اند.

۹. تعارض منافع

نویسندگان اعلام می کنند که هیچ گونه تضاد منافی ندارند.

۱۰. تقدیر و تشکر

نویسندگان بدینوسیله از همه کسانی که به نوعی در انجام این پژوهش یاری رسانده اند قدردانی می نمایند.

منابع

اخوان کاظمی، مسعود؛ زارع، سارا و قیاسی، صابر (۱۳۹۸). تأثیر تحریم‌های ایالت متحده آمریکا بر روابط اقتصادی دو جانبه ایران و روسیه. پژوهش های روابط بین الملل، (۳۳)، ۵۱-۷.

- اداره کل شیلات بوشهر (۱۳۹۹). تاریخچه سازمان شیلات، وبسایت اداره کل شیلات بوشهر، بازیابی شده در ۱۴ آذر ۱۴۰۱، از: www.shilat-bushehr.ir/fa/pages/1368
- اسلامی دولابی، فیصل و شیخی، محمد تقی (۱۳۸۹). بررسی جامعه‌شناختی موانع توسعه گردشگری در جزیره قشم، ششمین همایش ملی فرهنگی-گردشگری خلیج همیشه فارس، تهران، ۱۵-۱.
- اعظمی، هادی و موسوی زارع، جواد (۱۳۹۵). بررسی و تبیین اهمیت دریا از منظر موقعیت ژئوپلیتیکی ایران. *پژوهش ملل*، (۷)، ۱۹-۳۴.
- بایزیدی، رحیم (۱۴۰۱). گروه ویژه اقدام مالی (FATF) در اقتصاد جهانی و سیاست بین‌الملل: تحلیل الگوی رفتاری گروه ویژه در قبال ایران. *فصلنامه سازمان‌های بین‌المللی*، (۱۲)۴، ۳۶۳-۳۹۶.
- براتی، امیر نظام؛ اکبرپور، حمیدرضا و اسلامی، الماس (۱۴۰۲). آسیب‌شناسی توسعه دریامحور سواحل مکران با تأکید بر اسناد بالادستی. *مهندسی دریا*، (۳۸)۱۹، ۱۲۵-۱۳۶.
- بزرگی، وحید و موسوی دهموردی، سیدمحمد (۱۳۹۳). دیپلماسی اقتصادی و الحاق ایران به سازمان جهانی تجارت، *سازمان‌های بین‌المللی*، (۷)۲، ۱-۲۸.
- بهمن، شعیب (۱۴۰۱). چرا استراتژی کلان برای کریدورهای مهم جهانی نداریم. *روزنامه اعتماد*، (۵۴۰۲)، ۳.
- پل‌مه، مسعود (۱۴۰۱). در حوزه دریا مرجع تصمیم‌ساز و تصمیم‌گیرنده واقعی نداریم. *ماهنامه صنعت حمل و نقل*، (۳۹۱)، ۸.
- پوراحمدی، حسین (۱۳۸۵). ایران و سازمان تجارت جهانی؛ فرصت‌ها و تهدیدها. *فصلنامه علوم سیاسی*، (۳۴)۹، ۳۲۹-۳۳۱.
- حاجی یوسفی، امیر محمد و نارویی، هادی (۱۴۰۰). ژئوپلیتیک، ژئواکونومیک و چشم‌انداز همکاری ایران و هند در چابهار. *فصلنامه بین‌المللی ژئوپلیتیک*، (۶۳)۱۷، ۶۱-۸۷.
- حافظ‌نیا، محمدرضا (۱۳۹۶). *مقدمه‌ای بر روش تحقیق در علوم انسانی*. تهران: انتشارات سمت.
- حبیبی، حبیب‌الله و زرنشان، شهرام (۱۴۰۰). نقش و جایگاه گروه ویژه اقدام مالی (FATF) در نظام حقوق بین‌الملل. *پژوهش‌های حقوقی*، (۴۵)۲۰، ۲۹۹-۳۲۲.
- حسینی، دیاکو (۱۳۹۳). ژئوپلیتیک، جهان ما و آینده قدرت دریایی، وبسایت خبرآنلاین، بازیابی شده در ۱۶ آذر ۱۴۰۱، از: www.khabaronline.ir/news/397291
- حسینی، سید حسین (۱۴۰۱). بررسی وضعیت سواحل مکران با رویکرد توسعه و امنیت پایدار، تحلیل وضع موجود منطقه سواحل مکران ایران، عوامل تهدیدکننده این منطقه، بررسی الگوی توسعه بلندمدت منطقه مکران و ارائه پیشنهاد ها، قابل دسترسی در: <https://iranthinktanks.com/investigating-the-situation-of-makran-beaches-with-the-approach-of-sustainable-development-and-security/>
- دریس، عادل (۱۳۸۹). استراتژی سهم شدن در ثروت دریایی. *ماهنامه بندر و دریا*، (۱۷۳)، ۶۱.
- رهبر، فرهاد؛ مظفری خامنه، فرشید و محمدی، شاپور (۱۳۸۶). موانع سرمایه‌گذاری و تأثیر آن بر رشد اقتصادی در ایران. *تحقیقات اقتصادی*، (۸۱)۱۱-۱۳۸.
- دودانگه، محمود (۱۳۹۵). موانع پیوستن ایران به WTO، وبسایت خبری دیپلماسی ایرانی، بازیابی شده در ۱۶ بهمن ۱۴۰۱، از: www.irdiplomacy.ir/fa/page/1961927
- رضایی، محمد (۱۴۰۱). نقش سواحل مکران در امنیت منطقه جنوب شرق کشور، اولین همایش تخصصی محدود نقش علوم جغرافیایی در عملیات آرام سازی، تهران، قابل دسترسی در: <https://civilica.com/doc/1901933>
- زیرک، معصومه (۱۳۸۷). تحلیل پیامدها و دستاوردهای تجاری جهانی شدن، منطقه گرایی و الحاق ایران به سازمان تجارت جهانی. *مجله اقتصادی*، (۸۴-۸۳)، ۶۴-۶۳.
- سازمان شیلات ایران (۱۳۹۶). سالنامه آماری سازمان شیلات ایران، تهران: چاپ گیلان.
- سعیدی، ناصر و مرادپور، کمال (۱۳۹۲). نقش بنادر در فرایند توسعه اقتصادی کشور. *ماهنامه بندر و دریا*، (۲۰۱)، ۷۸-۸۲.
- صالح‌آبادی، ریحانه (۱۳۹۵). *سواحل جنوبی ایران، توسعه و فرهنگ تمدن دریایی*، همایش ملی فرآوری پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی توسعه در کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق ایران، تهران، ۶۹۶-۶۶۴.
- صالحی، وحید (۱۳۹۵). رقابت هند و پاکستان، فرصتی برای توسعه سواحل مکران، پایگاه خبری تحلیلی مکران، بازیابی شده در ۲۵ آذر ۱۴۰۱، از: www.makran.ir/?p=11012
- عباسی اشلقی، مجید (۱۳۹۰). ساخت جزایر مصنوعی در خلیج فارس از منظر حقوق بین‌الملل محیط زیست. *راهبرد*، (۵۸)۲۰، ۴۷-۶۴.
- عباسی اشلقی، مجید و عظیمی، حامد (۱۴۰۱). حق بر سلامت و تحریم‌های آمریکا در دوره ترامپ بر علیه جمهوری اسلامی ایران؛ با تأکید بر تحریم‌های دارویی و تجهیزات پزشکی. *مطالعات بین‌المللی*، (۴)۱۸، ۲۷۷-۳۰۸.
- عسگری، سهراب (۱۳۸۷). محیط زیست خلیج فارس، رویکردی بر اهمیت در ژئوپلیتیک منطقه، سپهر، (۶۸)۱۷، ۴۵-۵۲.

- قلی‌پور مقدم، فرید و اسماعیلی، رضا و هادی پیکانی، مهربان (۱۴۰۱). مولفه‌های راهبردی مؤثر بر پایداری اجتماعی-فرهنگی توسعه دریامحور سواحل مکران. *آموزش علوم دریایی*، ۱(۱)، ۷۵-۹۵.
- قیم، بهادر (۱۳۹۳). بررسی تجارت در حوزه خلیج فارس با تأکید بر سه کالای استراتژیکی (خرما، مروارید و ادویه) از قرون اولیه اسلام تا پایان فروپاشی دولت صفویه، پایان‌نامه کارشناسی ارشد تاریخ، دانشگاه شهید چمران اهواز.
- لطفی، حیدر؛ بقایی، حمید؛ موسوی، سیدرضا و خیام‌باشی، سهیل (۱۳۸۹). محیط زیست خلیج فارس و حفاظت از آن. *نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی (جغرافیای انسانی)*، ۳(۱)، صص. ۹-۱.
- لکزی، مهدی و اطهری، اسدالله (۱۴۰۱). نقش سواحل مکران در پیشبرد قدرت منطقه ای ایران، *محیط شناسی راهبردی ج.ا.ایران*، ۶(۱)، ۱۹۰-۱۶۳.
- مطلبی، مسعود؛ موسوی، محمدرضا و سالاری، ادریس (۱۳۹۶). تأثیر الحاق‌گرایی کشورهای شورای همکاری خلیج فارس بر روابط با ایران. *راهبرد سیاسی*، ۱(۱)، صص. ۱۸۲-۱۵۹.
- ملک حسینی، سید حسن (۱۴۰۰). *مروری بر کریدورهای مهم تجاری ایران*، اصفهان: اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی اصفهان.
- منفرد، هاشم (۱۳۹۱). نقش راهبرد دریایی در توسعه قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران، *اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران*، چابهار.
- مونسان، محمد (۱۴۰۱). تفاوت عملکرد چینی‌ها در گوادر با هندی‌ها در چابهار؛ از زمین تا آسمان!، شبکه خبری تحلیلی صنعت حمل و نقل، بازبایی شده در ۲۵ دی ۱۴۰۱، از: www.tinn.ir/fa/tiny/news-246820
- میرزاجانی، محسن و لطفی، حیدر (۱۳۹۶). نقش و تأثیر سواحل خلیج فارس و منطقه مکران در اقتصاد بین‌الملل و تأثیر استراتژیکی آن بر ایران با ارائه یک‌مدل راهبردی در توسعه اقتصادی و سیاسی، *جغرافیا (برنامه‌ریزی منطقه‌ای)*، ۷(۲۹)، ۵۷-۹۱.
- نجمی، محمدحسن (۱۳۹۳). ۱۰ ساکنس از ۶۰۰ روز مسئولیت روحانی. *روزنامه شرق*، (۲۱۷۱)، ص. ۴.
- نورعلی، حسن و احمدی، سید عباس (۱۴۰۱). واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل "ایران، هارتلند کریدوری جهان". *پژوهش‌های جغرافیای انسانی*، ۳(۳)، صص. ۱۱۸۷-۱۱۶۱.
- والی نژاد، مرتضی (۱۳۸۴). سازمان جهانی تجارت: زمینه پیدایش، پیشینه تاریخی و فرایند الحاق و عضویت ایران، *بانک و اقتصاد*، ۶۰(۶)، ۲۰-۲۹.
- Anderson, N.B., Bogart, W.T. (2001). The Structure of Sprawl: Identifying and Characterizing Employment Centers in Polycentric Metropolitan Areas. *American Journal of Economics and Sociology*, 60(1), pp. 147-169.
- Bureau, D.B. (2022). Importance of India-Arab-Mediterranean Corridor. Diplomacy and Beyond Plus Website, Retrieved on 11 Jan 2023, from: <https://diplomacybeyond.com/importance-of-india-arab-mediterranean-corridor/>
- European Commission. (2010). Blue Growth, European Commission Website, Retrieved on 21 Nov 2022, from: <https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/system/files/Blue%20Growth%20Final%20Report%2013092012.pdf>.
- Financial Action Task Force. (2023). Black and grey lists, Financial Action Task Force (FATF) Website, Retrieved on 1 Jan 2023, from: www.fatf-gafi.org/en/countries/black-and-grey-lists.html
- Financial Action Task Force. (2023). Iran Related publications, Financial Action Task Force (FATF) Website, Retrieved on 1 Jan 2023, from: www.fatf-gafi.org/en/countries/detail/iran.html
- OECD. (2022). Ocean economy and innovation, Organisation for Economic Co-operation and Development Website, Retrieved on 23 Nov 2022, from: www.oecd.org/ocean/topics/ocean-economy/
- United Nations. (2021). Promotion and Strengthening of Sustainable Ocean-based Economies, The Division for Sustainable Development Goals (DSDG) Website, Retrieved on 25 Nov 2022, from: https://sdgs.un.org/sites/default/files/2021-07/2014248-DESA-Oceans_Sustainable_final-WEB.pdf
- United Nations. (2022). Blue Economy Definitions, United Nations Website, Retrieved on 23 Nov 2022, from: www.un.org/regularprocess/sites/www.un.org.regularprocess/files/rok_part_2.pdf
- United States Department of State. (2017). Joint Comprehensive Plan of Action, United States Department of State Website, Retrieved on 27 Nov 2022, from: www.state.gov/e/eb/tfs/spi/iran/jcpoa/
- World Bank. (2018). International tourism, number of arrivals, World Bank Website, Retrieved on 26 Nov 2022, from: https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.ARVL?end=2018&most_recent_value_desc=true&start=1995.

References:

- Abbasi Ashlaghi, M., Azimi, H. (2022). The right to health and US sanctions against the Islamic Republic of Iran in the Trump era; Emphasis on drug and medical equipment sanctions. *International Studies Quarterly*, no. 72, pp. 277-308. [In Persian]
- Abbasi Ashlaqi, M. (2010). The construction of artificial islands in the Persian Gulf from the perspective of international environmental law. *Strategy Quarterly*, Vol. 58, pp. 47-64. [In Persian]
- Akhavan Kazemi, M., Zare, S., and Qazizi, S. (2018). The effect of sanctions of the United States of America on the bilateral economic relations between Iran and Russia. *Researches of international relations*, Vol. 33, pp. 7-51. [In Persian]
- Anderson, N.B., Bogart, W.T. (2001). The Structure of Sprawl: Identifying and Characterizing Employment Centers in Polycentric Metropolitan Areas. *American Journal of Economics and Sociology*, 60(1), pp. 147-169.
- Askari, S. (2008). The environment of the Persian Gulf, an important approach in the geopolitics of the region. *Sepehr Quarterly*, no. 68, pp. 45-52. [In Persian]
- Azami, H., Mousavi Zare, J. (2015). Examining and explaining the importance of the sea from the perspective of Iran's geopolitical position. *Research of Nations*, 1(7), pp. 19-34. [In Persian]
- Bahman, S.h. (2022). Why don't we have a grand strategy for important global corridors? Etemad newspaper, no. 5402, p. 3. [In Persian]
- Bayazidi, Rahim (2022). Financial Action Task Force (FATF) in the global economy and international politics: an analysis of the behavior pattern of the task force towards Iran. *International Organizations Quarterly*, 4(12), pp. 363-396. [In Persian]
- Bureau, D.B. (2022). Importance of India-Arab-Mediterranean Corridor. Diplomacy and Beyond Plus Website, Retrieved on 11 Jan 2023, from: <https://diplomacybeyond.com/importance-of-india-arab-mediterranean-corridor/>.
- Dodange, M. (2015). Obstacles to Iran joining the WTO, Iranian diplomacy news website, retrieved on 16 February 2015, from: www.irdiplomacy.ir/fa/page/1961927. [In Persian]
- Drees, Adel (2009). The strategy of sharing in maritime wealth. *Bandar and Darya Monthly*, no. 173, p. 61. [In Persian]
- European Commission. (2010). Blue Growth, European Commission Website, Retrieved on 21 Nov 2022, from: <https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/system/files/Blue%20Growth%20Final%20Report%2013092012.pdf>.
- Financial Action Task Force. (2023). Black and grey lists, Financial Action Task Force (FATF) Website, Retrieved on 1 Jan 2023, from:
- Financial Action Task Force. (2023). Iran Related publications, Financial Action Task Force (FATF) Website, Retrieved on 1 Jan 2023, from:
- General Administration of Bushehr Fisheries. (2019). History of Fisheries Organization, website of Bushehr Fisheries Directorate, retrieved on 14 Azar 2019, from: www.shilat-bushehr.ir/fa/pages/1368. [In Persian]
- Gharegi, V., Mousavi Dehmourdi, S.M. (2013). Economic diplomacy and Iran's accession to the World Trade Organization. *International Organizations*, No. 7, pp. 1-28. [In Persian]
- Habibi, H., Zaranshan, S.h. (2021). The role and position of the Financial Action Task Force (FATF) in the international law system. *Legal Research*, 20(45), pp. 299-322. [In Persian]
- Hafeznia, M. (2016). An introduction to research methods in humanities. Tehran: Samit Publications. [In Persian]
- Haji Yousefi, A.M., Narwei, H. (2021). Geopolitics, geoeconomics and prospects of cooperation between Iran and India in Chabahar. *International Quarterly of Geopolitics*, 17(63), pp. 61-87. [In Persian]
- Hosseini, D. (2014). Geopolitics, our world and the future of sea power, *Khabar Online* website, retrieved on 16 Azar 2014, from: www.khabaronline.ir/news/397291. [In Persian]
- Iranian Fisheries Organization. (2016). *Statistical Yearbook of Iran Fisheries Organization*. Tehran: Gilan Press. [In Persian]
- Islami Dolabi, F., Sheikhi, M.T. (2009). Sociological study of obstacles to tourism development in Qeshm Island, 6th National Cultural-Tourism Conference of Persian Gulf, Tehran, pp. 1-15. [In Persian]
- Lotfi, H., Baghai, H., Mousavi, S.R., and Khayambashi, S. (2009). Persian Gulf environment and its protection. *Human Geography Quarterly*, no. 9, pp. 1-9. [In Persian]
- Malek Hosseini, S.H. (2021). An overview of the important commercial corridors of Iran, Isfahan: Isfahan Chamber of Commerce, Industries, Mines and Agriculture. [In Persian]
- Melabi, M., Mousavi, M.R., and Salari, E. (2016). The influence of the accessionism of the Persian Gulf Cooperation Council countries on the relations with Iran. *Political Strategy Quarterly*, no. 1, pp. 159-182. [In Persian]
- Mirzajani, M., Lotfi, H. (2016). The role and influence of the coasts of the Persian Gulf and Makran region in the international economy and its strategic impact on Iran by presenting a strategic model in economic and political development. *Geography Quarterly (Regional Planning)*, 8 (1), pp. 57-91. [In Persian]

- Monfared, H. (2011). The role of maritime strategy in the development of maritime power of the Islamic Republic of Iran, the first national conference on the development of Makran coasts and maritime authority of the Islamic Republic of Iran, Chabahar. [In Persian]
- Munsan, M. (2021). The difference between the performance of the Chinese in Gwadar and the Indians in Chabahar; From the ground to the sky, transportation industry analytical news network, retrieved on 25 January 2021, from: www.tinn.ir/fa/tiny/news-246820. [In Persian]
- Najmi, M.H. (2013). 10 sequences from 600 days of spiritual responsibility. *Sharq newspaper*, no. 2171, p. 4. [In Persian]
- Nur Ali, H., Ahmadi, S.A. (2022). Analyzing Iran's geopolitical role in international corridors and presenting the "Iran, Heartland of the World Corridor" model. *Human Geography Research*, 54(3), pp. 1161-1187. [In Persian]
- OECD. (2022). Ocean economy and innovation, Organisation for Economic Co-operation and Development Website, Retrieved on 23 Nov 2022, from: www.oecd.org/ocean/topics/ocean-economy/
- Pourahmadi, H. (2006). Iran and the World Trade Organization; Opportunities and threats. *Political Science Quarterly*, Vol. 34, pp. 329-331. [In Persian]
- Pulme, M. (2022). We do not have a real decision-making authority in the sea domain. *Transportation Industry Monthly*, Vol. 391, p. 8. [In Persian]
- Qaim, B. (2013). Investigating trade in the Persian Gulf with an emphasis on three strategic goods (dates, pearls and spices) from the early centuries of Islam to the end of the collapse of the Safavid government, master's thesis in history, Shahid Chamran University of Ahvaz. [In Persian]
- Qolipour Moghadam, F., Esmaili, R., and Hadi Pikani, M. (2022). Strategic components effective on socio-cultural sustainability of sea-oriented development of Mokran coast. *Marine science education*, p. 29, pp. 75-95. [In Persian]
- Rahbar, F., Mozaffari Khamene, F., and Mohammadi, S.h. (2006). Obstacles to investment and its effect on economic growth in Iran. *Journal of Economic Research*, vol. 81, pp. 111-138. [In Persian]
- Saidi, N., Moradpour, K. (2012). The role of ports in the economic development process of the country. *Bandar and Darya Monthly*, no. 201, pp. 78-82. [In Persian]
- Saleh Abadi, R. (2015). The southern coasts of Iran, the development and culture of maritime civilization, National Conference on the Development of Geopolitical Potentials in the Oceanic Coasts of Southeast Iran, Tehran, pp. 664-696. [In Persian]
- Salehi, V. (2015). India-Pakistan rivalry, an opportunity to develop Makran coasts, Makran Analytical News Base, retrieved on 25 Azar 2015, from: www.makran.ir/?p=11012. [In Persian]
- United Nations. (2021). Promotion and Strengthening of Sustainable Ocean-based Economies, The Division for Sustainable Development Goals (DSDG) Website, Retrieved on 25 Nov 2022, from: https://sdgs.un.org/sites/default/files/2021-07/2014248-DESA-Oceans_Sustainable_final-WEB.pdf
- United Nations. (2022). Blue Economy Definitions, United Nations Website, Retrieved on 23 Nov 2022, from: www.un.org/regularprocess/sites/www.un.org.regularprocess/files/rok_part_2.pdf
- United States Department of State. (2017). Joint Comprehensive Plan of Action, United States Department of State Website, Retrieved on 27 Nov 2022, from: www.state.gov/e/eb/tfs/spi/iran/jcpoa/
- Valinejad, M. (2004). World Trade Organization: Origin, historical background and process of accession and membership of Iran. *Bank and Economy*, vol. 60, pp. 99-20. [In Persian]
- World Bank. (2018). International tourism, number of arrivals, World Bank Website, Retrieved on 26 Nov 2022, from: https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.ARVL?end=2018&most_recent_value_desc=true&start=1995.
www.fatf-gafi.org/en/countries/black-and-grey-lists.html
www.fatf-gafi.org/en/countries/detail/iran.html
- Zirek, M. (2007). Analysis of the consequences and commercial achievements of globalization, regionalism and Iran's accession to the World Trade Organization. *Economic magazine*, Vol. 83 and 84, pp. 63-64. [In Persian]

نحوه استناد به این مقاله:

براتی، امیرنظام؛ اکبرپور، حمیدرضا (۱۴۰۳). آسیب‌شناسی توسعه دریامحور حوزه خلیج فارس و دریای مکران با تأکید بر عوامل بیرونی، *مطالعات جغرافیایی نواحی ساحلی*، ۱۵(۱)، ۱-۱۶.
DOI: 10.22124/GSCAJ.2024.24182.1226

Copyrights:

Copyright for this article are retained by the author(s), with publication rights granted to *Geographical studies of Coastal Areas Journal*. This is an open-access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

