

Research Paper

Analysis of the geo-economic drivers of the development of Hormozgan province with the approach of sea-oriented economy

Afshin Mottaghi Destanaei¹✉, Mojtaba Jahangiri Zarkani², Arash Ghorbanisepehr³

1. Department of Geography, Faculty of Literature and Human Sciences, Kharazmi University, Tehran, Iran.
2. MA Student in Political Geography, Kharazmi University, Tehran, Iran.
3. Postdoctoral Researcher in Political Geography, Kharazmi University, Tehran, Iran.

ARTICLE INFO

Article type:
Research Paper

Article history:

Received March 2, 2025
Received in revised form
August 24, 2025
Accepted April 28, 2026
Available online April 28,
2026

Keywords:

Goeconomy,
Iran,
maritime development,
maritime economy,
future studies .

Abstract

Geographical places and spaces have different values depending on their location, characteristics and structural and functional elements. Based on this, today the role and importance of the sea in the economy is undeniable, because its direct connection with the needs and capabilities of the interests of the sea-owning countries is important, and the maritime policies of these countries are formed based on these interests. Therefore, sea-oriented development is an exceptional opportunity for the increasing growth and development of coastal areas, especially Hormozgan province. The current research is looking for an answer to the question of what will be the geo-economic drivers of the development of Hormozgan province with the approach of sea-oriented economy. The research method in this project is a mixed method (quantitative-qualitative). Data analysis was done through MICMAC software. The findings show that the GE7 index (presence and attraction of domestic and foreign investors) is in the first rank of direct and indirect influence. The GE8 index (free zones, ports and customs) is in the second rank of direct and indirect influence. GE9 index (island capacities of the province) is ranked third in direct influence and fourth in indirect influence. The GE10 index (significant amount of export, unloading and loading of goods) is in the fourth rank of direct influence and the third rank of indirect influence. The GE6 index (marine, rail, air and road infrastructures) is in the fifth rank of direct and indirect influence.

How to cite:: Mottaghi Destanaei, A., Jahangiri Zarkani, M. and Ghorbanisepehr, A. (2026). Analysis of the geo-economic drivers of the development of Hormozgan. *Geography and Regional Planning*, 16(62), 103-124. doi: [10.22034/jgeoq.2026.510009.4247](https://doi.org/10.22034/jgeoq.2026.510009.4247)



© Author(s) retain the copyright and full publishing rights
Education

Publisher: Qeshm Institute of Higher

DOI: <https://doi.org/10.22034/jgeoq.2026.510009.4247>

Extended Abstract

Introduction

The analysis of economic strategies applied by governments without considering commercial profit is called geo-economics (Padesh, 1400). In fact, geoeconomics consists of: geography, power and economy, which examines the relationship between power, geography and economy in order to gain the power of governments (Amiri, 1401). For this purpose, governments can control the main economic sectors as well as production resources under their control and strengthen economic powers and economic activities. In fact, geoeconomics economically brings the subject of economics into the world economy scene. The talk of geo-economy is raised when the competition between powers is raised on the economic issue in order to remove the economic boundaries (Visi, 2016). Therefore, geoeconomics examines the relations between space and power, whose borders are always potential and their borders are evolving. Controlling territories and gaining power is not the main goal of geo-economy, but its goal is to gain control over commerce and technology, which ultimately creates a new form of hegemony in the form of economic power and at the international level (Ezzati, 2010). Throughout the history of a country, its economy shows its ability to manage its own situation, and if it uses all its capacities, it has a superior economy (Suri, 2016). The sea is a source of wealth for countries that have access to open waters and is considered a distinguishing feature against landlocked countries. The benefit of maritime and coastal capacities is the increase of GDP and employment rate (Csurgai, 2018). Economic activity in the seas is expanding rapidly, mainly driven by changes in global population, economic growth, trade and rising income levels, climate and environment, and technology. In order to deal with possible future changes, the necessity of strategic planning and future research in order to pay attention to rapid environmental changes and the resulting uncertainty is becoming more and more apparent (Amjadi, 2015). Meanwhile, Hormozgan province is one of the 31 provinces of Iran, which has a unique status. Currently, this province consists of 13 counties, 23 cities, 33 districts and 71 villages,

as well as 14 islands, and it has unique features in terms of political organization of space (Mousavi et al., 1401). Hormozgan province has 184 km of coastline and has 28% of the country's coast. It has also been known as the sea gate of the Middle East for a long time and its largest port in the city of Bandar Abbas in the Persian Gulf basin is very important politically and economically. Sea-oriented development is an exceptional opportunity for the increasing growth and development of coastal areas, especially Hormozgan province. . Therefore, with the favorable geo-economic drivers that Hormozgan has in the area of coasts and seas, this province can be a reference among coastal provinces in the field of sea-oriented economy. Based on this, in this research, an attempt is made to identify the sea-oriented geo-economic drivers of Hormozgan province with a future research approach, so that based on that, the prosperous development in this province and then at the national level can be determined.

Methodology

The method of the current research is a mixed method (quantitative-qualitative) and is of the type of objective among applied research. The nature of the present research is exploratory. Exploration in the sense that it seeks to identify the drivers of the geo-economy of Hormozgan province. In the way of collecting information and data, library, historical, documentary methods and searching in electronic databases have been used. In order to collect data and information for analysis, a researcher-made questionnaire was used in field collection. In order to answer the research question, its indicators have been extracted with the help of a multi-stage interview with 10 elites and experts and an elite panel and refined based on structural analysis. Drawing the future is based on these indicators. Therefore, the Delphi method has been used to screen these indicators. Structural analysis in this question has been done with the help of MICMAC software, and the presented future is also exploratory in terms of typology.

Results and Discussion

In this research, after identifying geo-economic drivers through interviews with

elites and the Delphi method, then through the MICMAC software, the matrix of cross effects was formed using the opinion of elites and executive directors, and by giving points to the desired components according to their influence and effectiveness, points were given from 0 to 3. Therefore, in the analysis, the dimensions of the matrix in the Micmac software are 19x19 and the number of repetitions is considered 2 times. Also, the influence of each of the variables of the vertical column (influential) on the horizontal column (influential) has been investigated. The matrix filling index is also 80.60%, which indicates that more than 86% of cases have influenced each other. From a total of 346 relationships; 70 relationships have cross effects (0), 106 relationships have cross effects (1), 114 relationships have cross effects (2) and 71 relationships have cross effects (3). These results indicate that the number of relationships with medium and low impact is more than other relationships, and relationships with low intensity form a small percentage of the total relationships. Based on the statistical indicators, the matrix of this research has 100% desirability and optimization in the influencing section and 97% in the influencing section, which indicates the high validity of the questionnaire and its answers. In the structural analysis matrix, the sum of the numbers of the rows of each variable shows the degree of influence and the sum of the columns of each variable shows the degree of influence of that variable. According to the analytical results of this matrix, "the presence and attraction of domestic and foreign investors, neighboring countries of the southern Persian Gulf, gas resources" have the most influence and "the level of cultivation of agricultural, agricultural and horticultural products, the development of processing industries and marine products, handicrafts" have the least influence on the geo-economic status of Hormozgan province. Also, "the presence and attraction of domestic and foreign investors, free zones, ports and customs, island capacities of the province, the significant amount of exports, unloading and loading of goods" have the most influence and "the area under cultivation of agricultural, agricultural and horticultural products, mines and fishing industries" have the least influence on the geo-economic status of Hormozgan province. In the next step, the stability and

instability of the system is analyzed to obtain the key drivers. At this stage, as explained, the way the variables are distributed determines the state of stability and instability of the system.

Conclusion

The present research was conducted with the aim of identifying the geo-economic drivers of Hormozgan province with the security of the sea-oriented economy. Based on the results obtained from the structural analysis software in MICMAC, 19 factors were selected as geo-economic drivers. These drivers, in order of priority, include (presence and attraction of domestic and foreign investors, free zones, ports and customs, island capacities of the province, significant amount of exports, unloading and loading of goods, marine, rail, air and road infrastructures, proximity to the southern countries of the Persian Gulf, machine industries, the role of the province in international corridors, geotourism and marine tourism attractions, access to open waters and borders, oil resources, gas resources, aluminum and steel production, development of processing industries and marine products, modern refineries; The production of gasoline and diesel and other fuels, crafts, mines, fishing industries, the area under cultivation of agricultural, agricultural and horticultural products) were found as the most influential drivers of geo-economics. In sum, the sustainable development of Hormozgan province with a sea-oriented economy approach requires a multilateral and coordinated approach in which the geo-economic drivers are effectively managed and the existing challenges are answered. Hormozgan's strategic location in the Strait of Hormuz and its proximity to regional markets provide unique opportunities for economic growth. But over-reliance on natural resources, especially oil and gas, can be vulnerable to increase the economy. Therefore, economic diversification through investment in marine industries, tourism, fisheries and renewable energy is vital.

To make this happen, massive investment in infrastructure, especially in the port, transport, energy and desalination sectors, is necessary. At the same time, it is necessary to pay attention to environmental issues and sustainable management of natural resources to maintain the long-term sustainability of this development. Without protecting the marine and coastal environment, important parts of Hormozgan's economy, such as tourism and fisheries, will become vulnerable. Also, the development of specialized manpower through education and training of skilled labor in marine and related industries plays an important role in increasing the productivity and competitiveness of the economy Hormozgan plays. Promotion of diplomatic

relations and regional cooperation is also very important to facilitate trade and foreign investment and attract advanced technologies. Finally, success in the sea-oriented development of Hormozgan province depends on careful planning, coordination between different public and private sectors, and active participation of the local community. A comprehensive and long-term perspective with a systematic and flexible approach is the most important factor. To transform the potentials of Atim in this province into tangible and sustainable economic realities. Without this comprehensive approach, the risk of not fully exploiting the potential of Hormozgan and remaining in the trap of dependence on limited and vulnerable resources will be very high.

Ethical considerations

Following the principles of research ethics

The authors have observed the principles of ethics in conducting and publishing this scientific research, and this is confirmed by all of them.

Data Availability Statement

Data available on request from the authors.

Acknowledgements

First author: Preparation of samples, conducting experiments and collecting data, performing calculations, statistical analysis of data, analysis and interpretation of information and results, preparing a draft of the article.

Second author: Preparation of samples, conducting experiments and collecting data, performing calculations, statistical analysis of data, analysis and interpretation

of information and results, preparing a draft of the article.

Third author: Preparation of samples, conducting experiments and collecting data, performing calculations, statistical analysis of data, analysis and interpretation of information and results, preparing a draft of the article.

Ethical Considerations

The authors affirm that they have adhered to ethical research practices, avoiding plagiarism, misconduct, data fabrication or falsification, and have provided their consent for this article's publication.

Funding

This research was conducted without any financial support from Payam Noor University.

Conflict of Interest

The authors declare no conflict of interest

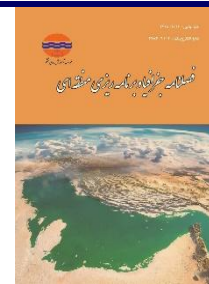


انجمن ژئوپلیتیک ایران

فصلنامه جغرافیا و برنامه ریزی منطقه‌ای

شاپا چاپی: ۶۴۶۲-۲۲۲۸ شاپا الکترونیکی: ۲۱۱۲-۲۷۸۳

Homepage: <https://www.jgeoqeshm.ir/>



تحلیل پیشران‌های ژئواکونومیک توسعه استان هرمزگان با رویکرد اقتصاد دریامحور

افشین متقی^۱✉، مجتبی جهانگیری زرکانی^۲، آرش قربانی سپهر^۳

۱. گروه جغرافیا، دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه خوارزمی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران

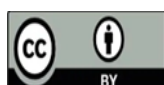
۲. دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران

۳. پژوهشگر پسادکتری جغرافیای سیاسی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران

اطلاعات مقاله	چکیده
نوع مقاله: مقاله پژوهشی تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۲/۱۲ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۰۶/۲ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۵/۰۲/۰۸ تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۲/۰۸ کلیدواژه‌ها: ژئواکونومی ایران توسعه دریایی اقتصاد دریامحور آینده پژوهی	مکان‌ها و فضاهاى جغرافیایی بسته به موقعیت، مشخصات و عناصر ساختاری و کارکردی خود دارای ارزش‌های متفاوتی هستند. بر این بنیان، امروزه نقش و اهمیت دریا در اقتصاد انکار ناپذیر است؛ زیرا ارتباط مستقیم آن با نیازها و توانمندی‌های منافع کشورهای صاحب دریا حائز اهمیت است که سیاست‌های دریایی این کشورها بر اساس این منافع شکل می‌گیرد. از این‌رو، توسعه دریا محور فرصت استثنایی برای رشد و پیشرفت روز افزون مناطق ساحلی به ویژه استان هرمزگان است. پژوهش حاضر با روش آینده پژوهی به دنبال پاسخ به این پرسش است که پیشران‌های ژئواکونومیک توسعه استان هرمزگان با رویکرد اقتصاد دریامحور چه خواهد بود؟ روش پژوهش در این طرح، روش آمیخته (کمی- کیفی) می‌باشد. تحلیل داده‌ها از طریق نرم افزار MICMAC انجام شده است. یافته‌ها نشان می‌دهد که شاخص GE7 (حضور و جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی) در رتبه اول تأثیرگذاری مستقیم و غیرمستقیم قرار گرفته است. شاخص GE8 (مناطق آزاد، بنادر و گمرکات) در رتبه دوم تأثیرگذاری مستقیم و غیرمستقیم قرار گرفته است. شاخص GE9 (ظرفیت‌های جزایری استان) در رتبه سوم تأثیرگذاری مستقیم و غیرمستقیم قرار گرفته است. شاخص GE10 (میزان قابل توجه صادرات، تخلیه و بارگیری کالا) در رتبه چهارم تأثیرگذاری مستقیم و رتبه سوم غیرمستقیم قرار گرفته است. شاخص GE6 (زیرساخت‌های دریایی، ریلی، هوایی و جاده‌ای) در رتبه پنجم تأثیرگذاری مستقیم و غیرمستقیم قرار گرفته است.

استناد: متقی، افشین، جهانگیری زرکانی، مجتبی و قربانی سپهر، آرش. (۱۴۰۵). تحلیل پیشران‌های ژئواکونومیک توسعه استان هرمزگان با

رویکرد اقتصاد دریامحور. جغرافیا و برنامه ریزی منطقه‌ای، ۱۶(۶۲)، جغرافیا و برنامه ریزی منطقه‌ای، ۱۶(۶۲)، ۱۰۳-۱۲۴. DOI: 10.22034/jgeoq.2026.510009.4247



© نویسندگان.

ناشر: موسسه آموزش عالی قشم

بیان مسئله

تحلیل استراتژی‌های اقتصادی که از طرف دولت‌ها بدون در نظر گرفتن سود تجاری، اعمال می‌گردد ژئواکونومی گفته می‌شود (پادداشت، ۱۴۰۰). در حقیقت ژئواکونومیک تشکیل شده از: جغرافیا، قدرت و اقتصاد که به بررسی روابط میان قدرت، جغرافیا و اقتصاد در جهت کسب قدرت دولت‌ها می‌پردازد (امیری، ۱۴۰۱). به همین منظور، دولت‌ها می‌توانند بخش‌های اصلی اقتصادی و همچنین منابع تولید را در کنترل خود بگیرند و قدرت‌های اقتصادی و فعالیت‌های اقتصادی را مستحکم کنند. در واقع، ژئواکونومی به لحاظ انگیزه اقتصادی ورود موضوع اقتصاد را به صحنه اقتصاد جهانی تاکید می‌کند؛ صحبت از ژئواکونومی زمانی مطرح می‌گردد که در جهت برداشتن مرزهای اقتصادی رقابت میان قدرت‌ها بر موضوع اقتصادی مطرح گردد (ویسی، ۱۳۹۶). پس ژئواکونومی روابط میان فضا و قدرت را مورد بررسی قرار می‌دهد که مرزها همواره بالقوه هستند و مرزهایشان در حال تحول است. کنرل سرزمین‌ها و دستیابی به قدرت فیزیکی هدف اصلی ژئواکونومی نبوده است، بلکه هدف آن دست یافتن به استیلای بازرگانی و تکنولوژی است که در نهایت در قالب توان اقتصادی و در سطح بین‌المللی شکل نوینی از هژمونی پدید می‌آورد (عزتی، ۱۳۸۰). در طول تاریخ یک کشور، اقتصاد آن نشان دهنده توانایی در اداره وضعیت خود بوده و در صورتیکه تمام ظرفیت‌های خود را به کار گیرد، دارای اقتصاد برتر است (سوری، ۱۳۸۶).

مکان‌ها و فضاهای جغرافیایی بسته به موقعیت، مشخصات و عناصر ساختاری و کارکردی خود دارای ارزش‌های متفاوتی هستند که بعضی از آنها به دلیل عدم ثبات و پایداری در بستر زمان دچار تغییر و تحول می‌گردند. مطالعه موقعیت، ساختار و کارگرد یک مکان و فضای جغرافیایی به ما کمک می‌کند درک بهتری از آن منطقه داشته و نقش و اثر درون منطقه‌ای یا برون منطقه‌ای و در نتیجه برد محلی و منطقه‌ای یا جهانی این نقش و اثر را تشخیص دهیم. در واقع مطالعه استعدادها و قابلیت‌های مکان و فضای جغرافیایی وزن ژئوپلیتیکی آن را مشخص می‌کند (پیشگاهی فرد و عرب، ۱۳۹۰: ۵۴). از این رو، یکی از موقعیت‌های جغرافیایی که اهمیت آن در دوره‌های تاریخی روند پر فراز و نشیبی داشته است، دسترسی کشورها به محیط‌های دریایی و آب‌های آزاد است. مقایسه کشورهای دریایی با کشورهای محصور در خشکی و دارای شرایط نامساعد، این درک جغرافیایی را فراهم می‌کند که بین وضعیت ارتباطی نامناسب و فقر کشورهای محصور در خشکی و قدرت‌یابی کشورهای دریایی، رابطه‌ای وجود دارد (الهی‌پوردی زاده و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۳).

دریا یک منبع تولید ثروت برای کشورهایی است که دسترسی به آب‌های آزاد دارند و ویژگی متمایزکننده‌ای در برابر کشورهای محصور در خشکی محسوب می‌شود. ثمره بهره‌مندی از ظرفیت‌های دریایی و ساحلی افزایش تولید ناخالص داخلی و نرخ اشتغال است (Csurgai, 2018). اخیراً بیش از پیش اقتصاد دریا و توسعه دریا محور به عنوان موضوعی کلی مورد توجه قرار گرفته است که تصویر روشنی باید از آن ترسیم گردد. در ادبیات جهانی عموماً اقتصاد دریا محور با عنوان اقتصاد آبی یاد می‌شود (معاونت مطالعات زیربنایی، ۱۴۰۰). استفاده پایدار از گستره‌های آبی و ظرفیت‌های منابع اعم از جزایر، دریاچه‌ها و دریاها و همچنین اقیانوس‌ها در جهت بهبود معیشت و رشد اقتصادی، افزایش تولیدات ناخالص و همچنین ایجاد اشتغال عنوان می‌گردد (شعبه‌گر و همکاران، ۱۳۹۵). بنابراین، دریا علاوه بر شیلات و گردشگری دریایی در حوزه اقتصاد نیازمند ظهور و حمایت از صنایع مرتبط با آب و دریا از قبیل گردشگری دریایی، معدنکاری دریایی، حمل و نقل دریایی، آبریزپرووری و شیلات، زیست‌هواشناسی، انرژی‌های تجدیدپذیر، بیوتکنولوژی دریایی است (World bank, 2017). اقتصاد دریا محور، یکی از اقتصادهایی است که کشورهای دارای ساحل از آن برخوردار است و از پتانسیل آن در جهت ایجاد اشتغال و کاهش بیکاری استفاده می‌کند (مدنی، ۱۳۹۱). اقتصاد و دریا پدیده‌های غیرقابل تفکیک هستند که اقتصاد حاصل از این صنعت امروزه برای جوامع انسانی بسیار حائز اهمیت است (ابراهیمی و همکاران، ۱۳۹۷). در سطح کره خاکی بیش از ۷۰/۸ درصد متعلق به دریا با گستره‌ای برابر با ۳۶۱ میلیون کیلومتر مربع و حجمی برابر با ۱۳۷۰ میلیون کیلومتر مربع است (Pidwirny, 2006). در زندگی امروزه نقش و اهمیت دریا در اقتصاد انکار ناپذیر است. که ارتباط مستقیم آن با نیازها و توانمندی‌های منافع کشورهای صاحب دریا حائز اهمیت است که سیاست‌های دریایی این کشورها بر اساس این منافع شکل می‌گیرد (Papageorgiou, 2016).

فعالیت اقتصادی در دریاها به سرعت در حال گسترش است که عمدتاً ناشی از تحولات جمعیت جهانی، رشد اقتصادی، تجارت و افزایش سطح درآمد، آب و هوا و محیط زیست و فناوری است. برای مقابله با تغییرات احتمالی آبی، ضرورت برنامه‌ریزی استراتژیک و آینده‌پژوهی در جهت توجه به تغییرات سریع محیطی و عدم اطمینان حاصل از آن بیش از پیش آشکار می‌شود (امجدی، ۱۳۹۵). بر پایه‌ی وضعیت گذشته و حال و با تکیه بر مشاهدات قبلی، پیش‌بینی سعی در پیشگویی آینده دارد (ناظمی و قدیری، ۱۳۸۵). امروزه جامعه در جهت دستیابی به اهداف خود در عرصه‌های گوناگون نیازمند برنامه‌ریزی حساب شده است. در معماری آینده، برنامه‌ریزی ابتدا به افق آینده مطلوب با تجلی اراده و اختیار آدمی حرکت می‌کند و مسیرهایی را در امر توسعه از حال به آینده، تعیین می‌کند (بالالی، ۱۳۹۱). به بیان جامع‌تر می‌توان گفت: آینده‌نگاری تلاشی سیستماتیک به منظور شناسایی تکنولوژی‌های عام نوظهور به صورت بلند مدت برای بررسی آینده در زمینه اقتصاد، علم

و تکنولوژی، جامعه، محیط و همچنین حوزه‌های زیربنایی تحقیقات استراتژیک که بیشترین نفع اقتصادی و اجتماعی را همراه دارد (علی احمدی و قاضی‌نوری، ۱۳۸۲). همچنین آینده‌نگاری ممکن است فضا و بستری را برای مشارکت دانشمندان میان رشته‌ای و ذینفعان در «برنامه‌ریزی مشارکتی» مبتنی بر شواهد برای اطلاع‌رسانی تصمیم‌گیری در مورد جهت‌های تحقیقاتی آینده فراهم کند (Novaglio et al, 2022). به عنوان یک فرآیند آینده‌نگر، اقدام‌محور و مشارکتی، آینده‌نگاری می‌تواند در کنار سیستم‌های پشتیبانی تصمیم برای برنامه‌ریزی استراتژیک و مدیریت فعالیت‌های مربوط به محیط‌های ساحلی و دریایی به کار گرفته شود (Claudet, 2020). پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد که بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۳۰ بر اساس سناریوی «کسب و کار به‌طور معمول»، اقتصاد دریا می‌تواند سهم خود را در ارزش افزوده جهانی بیش از دو برابر کند و به بیش از ۳ تریلیون دلار برسد. با این وجود در این مسیر، ایران کشوری با فرصت‌های مالی، زیست محیطی و طبیعی در کنار تنوع بالای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی است که موقعیت راهبردی و ویژه آن فرصت‌های بی‌بدیل انسانی و طبیعی را در جهت مقوله توسعه فراهم می‌آورد. بر این اساس جمهوری اسلامی ایران، با دارا بودن ۵۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی، با سابقه حضور تاریخی در عرصه دریا همچنین با توجه به موقعیت جغرافیایی و دریایی در کنار خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر می‌تواند توسعه اقتصاد دریایی را با توانمندی‌های فنی و سرمایه انسانی غنی بنا نماید (وزارت صنعت، معدن و تجارت، ۱۳۹۵). از جمله این کشور با دارا بودن موقعیت ژئواکونومی و قرار گرفتن در میان دو قطب بزرگ انرژی دنیا یعنی دریای خزر و خلیج فارس و دسترسی به آب‌های آزاد بین‌الملل در زمره اقتصاد برتر جهان می‌تواند قرار گیرد (سیدی‌فرد و همکاران، ۱۴۰۱).

در این میان، در حال حاضر یکی از استان‌های ۳۱ گانه ایران استان هرمزگان است که دارای وضعیت منحصر بفردی است. این استان در حال حاضر دارای ۱۳ شهرستان، ۲۳ شهر، ۳۳ بخش و ۷۱ دهستان و همچنین ۱۴ جزیره است و ویژگی‌های منحصر بفردی از لحاظ سازماندهی سیاسی فضا داراست (موسوی و همکاران، ۱۴۰۱). استان هرمزگان با برخورداری از یک‌هزار و ۸۴ کیلومتر نوار ساحلی ۲۸ درصد از ساحل کشور را در اختیار دارد. همچنین به عنوان دروازه دریایی خاورمیانه از دیرباز شناخته شده و بزرگترین بندر آن در شهر بندر عباس در حوضه دریای خلیج فارس از لحاظ سیاسی و اقتصادی بسیار حائز اهمیت است. توسعه دریا محور فرصت استثنایی برای رشد و پیشرفت روز افزون مناطق ساحلی به ویژه استان هرمزگان است. لذا با پیشران‌های ژئواکونومی مطلوبی که هرمزگان در حوزه سواحل و دریا دارد این استان می‌تواند در زمینه اقتصاد دریا محور در بین استان‌های ساحلی مرجع باشد. بر این اساس در این پژوهش سعی بر آن است با رویکرد آینده پژوهی پیشران‌های ژئواکونومی دریامحور استان هرمزگان شناسایی گردد تا بتوان مبتنی بر آن زمینه شکوفایی توسعه در این استان و سپس در سطح ملی را رقم زد.

مبانی نظری

مفهوم و تعاریف ژئواکونومی

ژئواکونومیک مفهوم و نظریه‌ای نسبتاً نوین در جغرافیای سیاسی است که سابقه علمی آن به سال‌های آغاز دهه ۱۹۹۰ بر میگردد. این نظریه مورد توجه بسیاری از اندیشمندان مختلف سیاسی و مطالعات بین‌المللی قرار گرفته است. سویلن معتقد است که ژئواکونومیک به مطالعه جنبه‌های فضایی، فرهنگی و استراتژیک منابع طبیعی با هدف به دست آوردن منافع رقابتی پایدار میان قدرتها می‌پردازد (Soilen, 2012: 56-58). وی که اقتباسی از نظریه هارتلند و ریملند بود، برای تبیین اهمیت سرزمینهای غنی از ذخایر انرژی و منابع طبیعی در فضای مناسبات ژئواکونومیک جهانی مطرح کرد (Soilen, 2012: 56-58).

اصطلاح ژئواکونومی با وجود اینکه کاربرد زیادی دارد ولی هنوز تعریف دقیق و مشخصی از آن وجود ندارد (cowen and smith, 2009). ژئواکونومی یک واژه کوتاه شده برای بیان یک مفهوم پیچیده است این دانش پیوست اقتصاد با امنیت جهانی و سیاست را نشان می‌دهد (cowen and smith, 2009).

ادوارد لوتواک بیش از هر فرد دیگری در انتشار معنای ژئواکونومی دست داشته است. از دیدگاه لوتواک ژئواکونومی به معنای استمرار رقابت‌های قدیمی میان کشورها با توسل به دستگاه‌های نوین صنعتی است. از این دیدگاه حوزه هم‌آوردی کشورها از بعد نظامی به بعد اقتصادی تغییر کرده است (Luttwak, 1990: 49-61).

در جهان امروز با افول نقش نظامی‌گری نقش ابزارهای ژئواکونومیک پررنگ‌تر شده است. به نظر می‌رسد قدرت ژئواکونومیک و استفاده از آن یک جنبه حیاتی، هرچند کمتر مطالعه شده در روابط بین‌الملل امروزی باشد (Mattlin & Wigell, 2016, p. 125).

با پایان دوران جنگ سرد، قلمرو مفهومی ژئوپلیتیک از نگرش نظامی و ژئواستراتژی به ژئواکونومیک تغییر کرد. ادوارد لوتواک خبر از آمدن نظم نوین جهانی داد، و این باور را داشت که افول جنگ‌سرد، نشان‌دهنده تغییر نگرش و حرکت نظام بین‌المللی از ژئوپلیتیک به سمت ژئواکونومی است. دگرگونی مهمی در نظم و مقدم بودن ابزارهای رخنه جهانی آشکار شد و مسائل مهم اقتصادی و اقتصاد سیاسی در درجه

اول قرار گرفت. عامل درگیری‌ها دیگر مباحث دیرینه نیست، بسا که در ساحل هر تنشی یک عامل اقتصادی وانمود می‌کند (ویسی، ۱۳۸۸: ۱۹). برخلاف دوران جنگ سرد، که در آن تقسیم ژئوپلیتیک جهان جهت ایدئولوژیک داشت، اما در تقسیم‌بندی جدید اقتصاد مبنای ژئوپلیتیک نظام بین‌المللی قرار گرفته است (مجتهدزاده، ۱۳۷۹: ۸۷). مکانیسم اقتصادی جانشین اهداف نظامی می‌شوند و حکومت‌ها برای اثبات شخصیت وجودی‌شان در عرصه جهانی بر آن تاکید می‌کنند و این ماهیتی ژئواکونومی است. در حال حاضر عامل انسانی، میزان تولید ناخالص ملی کشورها و منابع اقتصادی نقش اصلی را در تعیین مناطق راهبردی بازی می‌کنند (نامی، محمدپور و عباسی، ۱۳۸۸: ۴۵). ژئواکونومی پیوند بین قدرت و فضا است. از این جهت بنابراین، استدلال ژئواکونومی دارای ابزارآلات ضروری است که حکومت می‌تواند به واسطه آن به همگی اهداف خود برسد (عزتی، ۱۳۸۸: ۱۱۰-۱۰۷).

برخی ژئواکونومی را استفاده از قدرت نظامی یا قدرت ژئوپلیتیک برای رسیدن به اهداف اقتصادی می‌دانند (Martiningui and Youngs, 2011: 14). برخی دیگر آن را درهم تنیدگی اقتصاد بین‌الملل، ژئوپلیتیک و استراتژی می‌دانند (Thirlwell, 2010). در تعریفی دیگر آن را برای بررسی جنبه‌های سنتی تجارت بین‌الملل و تحریم‌ها محدود می‌کنند (Bremmer, 2010). و و سرانجام برخی این واژه را برای تمام فعالیتهای اقتصادی داخلی و خارجی به کار می‌برند و قدرت طرح‌ریزی یک کشور را با قدرت یا ضعف اقتصاد داخلی آن مرتبط می‌دانند کشوری که برای مدت طولانی از تقویت قدرت اقتصادی خود غفلت کند، از نظر ژئوپلیتیکی نمی‌تواند نقش مهمی ایفا کند (black will and Harris, 2016: 20). ژئواکونومیک از نظر چین و ساوونا، همان «ژئوپلیتیک اقتصادی» است که در کشورهای توسعه یافته جایگزین «ژئوپلیتیک نظامی» شده است. بنابراین، ژئواکونومیک به مطالعه سیاستها و استراتژیهای بهبود رقابت میان کشورها می‌پردازد (Anokhin and Lachininskii, 2015). کیم نیز ژئواکونومیک را آلترناتیوی برای ژئوپلیتیک نظامی میدانند (Kim, 2019). کریمی‌پور نیز ژئواکونومی را مطالعه جنبه‌های فضایی، فرهنگی و استراتژیک منابع با هدف به دست آوردن یک مزیت رقابتی پایدار است. مزیت رقابتی یعنی اینکه ما چه چیزی را می‌توانیم تولید کنیم که هیچ کسی به اندازه ما در تولید آن تخصص ندارد، و نه کیفیت رقبا از ما بهتر، و نه قیمت‌شان از ما کمتر باشد (کریمی‌پور، ۱۳۹۴).

ژئواکونومی، در واقع، اقتصاد و رابطه بین جغرافیا و قدرت اقتصادی کشورها را مورد مطالعه قرار می‌دهد. زمانی که بخشی یا تمام قابلیت‌های اقتصادی کشورها در گرو مسائل جغرافیایی باشد، اقتصاد جغرافیایی یا ژئواکونومی شکل می‌گیرد. البته، ژئواکونومی را مانند دیگر زیر مجموعه‌های ژئوپلیتیک (ژئواستراتژی و هیدروپلیتیک) نمی‌توان بحث جداگانه‌ای از مبحث مادر دانست. چرا که هریک از این مباحث قرائت ویژه خود را از ژئوپلیتیک ارائه می‌دهد؛ یعنی آنجا که اقتصاد انگیزه رقابت‌های قدرتی است، ژئوپلیتیک قرائتی اقتصادی از شرایط موجود را ارائه می‌دهد و جنبه ژئواکونومیک به خود می‌گیرد. بنابراین، ژئواکونومی، اثرگذاری عوامل یا زیربناهای اقتصادی در محیط کشوری، منطقه‌ای یا جهانی در تصمیم‌گیری‌های سیاسی و رقابت‌های قدرتی و اثرگذاری این عوامل در ساختار شکل‌گیرنده ژئوپلیتیک منطقه‌ای یا جهانی را مورد مطالعه قرار می‌دهد (قلی‌زاده و ذکی، ۱۳۸۸: ۲۷-۲۶). ژئواکونومی در واقع اقتصاد و رابطه‌ی بین جغرافیا و قدرت اقتصادی کشورها را مورد بررسی قرار داده و اثرگذاری عوامل یا زیربناهای اقتصادی در محیط کشوری، منطقه‌ای یا جهانی در تصمیم‌گیری‌های سیاسی و رقابت‌های قدرتی و اثرگذاری این عوامل در ساختار شکل‌گیرنده ژئوپلیتیک منطقه‌ای یا جهانی را مطالعه می‌کند (مجتهدزاده، ۱۳۹۷: ۹۲). ژئواکونومی از ترکیب سه عنصر جغرافیا، قدرت و اقتصاد شکل گرفته است و ب نظر می‌رسد سیاست ک عامل مهمی در ژئوپلیتیک بوده جای خود را به اقتصاد داده است (عزتی، ۱۳۹۷: ۲۰).

اهمیت دریا

تسلط بر دریاها و آبراهه‌های بین‌المللی، از دوران گذشته تا به امروز بسیار با اهمیت بوده است. به‌ویژه که این مسیرها در تجارت دریایی نقش بسزایی داشته و دارند. همین امار سبب شد تا امپراطوری‌ها و حاکمان به تکاپو برای تسلط بر دریاها بیفتند (Blackmor, 2011). دریاها، سواحل و کرانه‌ها از آغاز تاریخ بشریت، کانون و بستر تمدن‌ها و به لطف حضور انسان مرکز کسب و کار بوده‌اند. نقشی دریاها و اقیانوس در اقتصاد ملی کشورها در حدود چند دهه است که در کشورهای توسعه یافته و برخی کشورهای در حال توسعه به صورت عددی برآورد می‌شود. محاسبه‌ی این سهم بیانگر درک و شناخت صحیح کشور از ظرفیت دریاها در توسعه ی اقتصادی است. هرچه داده‌های آماری در بخش دریایی با جزئیات بیشتری تولید شود، برآورد دقیق تری از این سهم قابل ارائه خواهد بود. دریا، ظرفیت بسیار بالایی در انتقال کالاها دارد. به عبارتی حمل و نقل دریایی نیز از آغاز تاریخ، نقش مهمی در گذران زندگی انسان داشته است و امروزه این نقش پررنگ تر هم شده است. ۲۰ درصد جمعیت جهان در محدوده‌ی ۲۵ کیلومتری دریا و ۳۹ درصد جمعیت جهان در محدوده ۱۰۰ کیلومتری دریا زندگی می‌کنند و ۹۰ درصد شهرهای جهان که جمعیتی بیش از یک میلیون نفر دارند، در سواحل یا در نزدیکی سواحل واقع شده‌اند. حدود ۲۸۰۰ بندر در حاشیه‌ی

آب‌های جهان قرار گرفته‌اند. همچنین تردیدی نیست که ترابری دریایی از دیدگاه اقتصادی و سهولت جابه‌جایی نسبت به سایر گونه‌ها از قبیل استفاده از خطوط هوایی، راه‌آهن و جاده‌ها برتری مطلق دارد؛ به گونه‌ای حدود ۹۰ درصد از حمل و نقل جهان از طریق دریا انجام می‌شود. صنایع دریایی (کشتی سازی، اسکله سازی، تعمیر و ...)، سالیانه حدود ۵۰ میلیارد یورو، خدمات دریایی (سوخت رسانی، مدیریت بنادر، بانک و بیمه و ...)، سالیانه ۱۰۰۰ میلیارد یورو، کشتیرانی و بهره برداری دریایی، سالیانه ۱۰۰ میلیارد یورو و منابع دریا (ماهیگیری و گردشگری)، سالیانه ۱۳۰۰ میلیارد یورو درآمد جهانی دارد. بدون وجود حمل و نقل دریایی، واردات و صادرات کالا که پایه ی تجارت نوین جهانی است، امکان پذیر نیست. حدود ۵۰۰ هزار کشتی تجاری به شکل بین‌المللی در دنیا فعالیت می‌کنند که همه نوع کالا را حمل و نقل می‌نمایند (سیاری، ۱۳۹۲) بررسی‌ها نشان می‌دهد با استفاده از نیروی یک اسب بخار در شرایط مساوی می‌توان به شرح زیر بهره‌برداری نمود:

(الف) از طریق هوا: معادل هشت کیلوگرم بار؛

(ب) از طریق راه شوسه زمینی: معادل صد کیلوگرم بار؛

(ج) از طریق راه آهن: معادل هشتصد کیلوگرم بار؛

(د) از طریق دریا: معادل چهارهزار کیلوگرم بار؛

به اعتقاد برخی صاحب‌نظران مانند "تیل"^۱؛ دریا:

(۱) کانون مواد غذایی و انرژی است؛

(۲) عرصه‌ی حمل و نقل و مبادله است؛

(۳) عرصه‌ی برای گستردن ایده‌هاست

(۴) عرصه‌ی برای تسلط بر دیگر کشورها است (Till, 2012:7)

نظریه‌های قدرت دریایی^۲

✓ ماهان

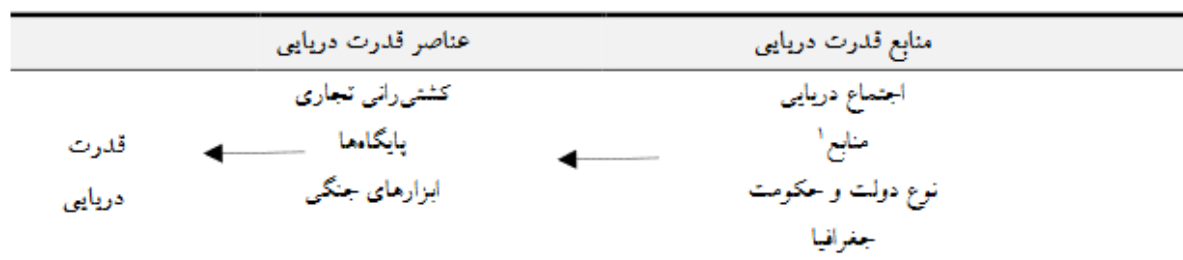
ماهان (۱۸۹۸) در فصل اول کتاب «تأثیر قدرت دریایی بر تاریخ، ۱۷۸۳-۱۶۶۰»، در قالب عناصر شش‌گانه قدرت دریایی ساختار قدرت دریایی کشورها را به شکل منسجم مطرح کرد. این عناصر عبارتند از: ۱. موقعیت جغرافیایی (داشتن موقعیت دریایی)^۲. پیکربندی فیزیکی (ویژگی‌های طبیعی و اقلیم منطقه ساحلی)^۳. وسعت سرزمین (طول ساحل)^۴. تعداد جمعیت^۵. خصوصیات ملی^۶. خط‌مشی حکومت و رهبران سیاسی و نهادهای ملی (۳۴-۷۹). ماهان به نقش عوامل جغرافیایی در قدرت دریایی و استراتژی ملی کشورها اهمیت زیادی قائل بود. وضعیت جغرافیایی و ساحلی کشورها در تمامی مدل‌های قدرت دریایی حضور دارد (Allahverdizadeh and et al, 2017:30). به زعم ماهان عوامل غیرجغرافیایی، همانند: قدرت رهبری در کشور، قدرت رهبری دریایی کشور، نقش نیروی انسانی، تکنولوژی حمل و نقل خشکی و دریایی و شرایط نظام بین‌المللی (همانند: ائتلاف‌های دریایی) بر قدرت دریایی کشورها تأثیر می‌گذارد. عوامل مذکور نقش قاطع عوامل جغرافیایی برای تأثیرگذاری بر استراتژی و قدرت دریایی کشورها را تعدیل می‌کند (Sumida, 1999).

مدل مفهومی تیل

تیل (۱۹۸۴) قدرت دریایی را منوط به داشتن «منابع» و «عناصری» می‌داند که هر قدرت دریایی باید از آن برخوردار باشد. منابع عبارت است از: ۱. اجتماع دریایی^۲. منابع [طبیعی و معدنی و ...]^۳. نوع دولت و حکومت^۴. جغرافیا. عناصر قدرت دریایی عبارت است از: ۱. کشتیرانی تجاری^۲. پایگاه‌ها^۳. ابزارهای جنگی.

^۱. Till

^۲. Seapower; (Other terms: Sea power and Maritime Power)



شکل ۱: نمودار مدل منابع و عناصر قدرت دریایی

(Source: Till, 1984:13)

ریچموند

از دیدگاه ریچموند (۱۹۴۷)، قدرت دریایی از سه عنصر که ماهیت مادی دارند، شکل یافته است. عناصری دیگری وجود دارند که ماهیت غیرمادی دارند. عناصر مادی عبارتند از: ۱. ابزارهای جنگی که بر مقاومت دشمن غلبه می‌کنند و موجب جابه‌جایی مطلوب سربازها و تجارت دریاها می‌گردد و مسیر دشمن در دریا را مسدود می‌کند. ۲. موقعیت‌هایی که ابزارهای جنگی را می‌توان به طور مداوم نگهداری کرد و از آنجا، ابزارهای جنگی به آسانی و بدون اینکه قدرت استقامتی‌شان کاهش یابد، می‌توانند به صحنه عملیات خود برسند و تا زمانی که برای تحقق اهداف خود لازم باشد، باقی بمانند (برای مثال: سواحل کشور و پایگاه‌های ساحلی و دریایی).

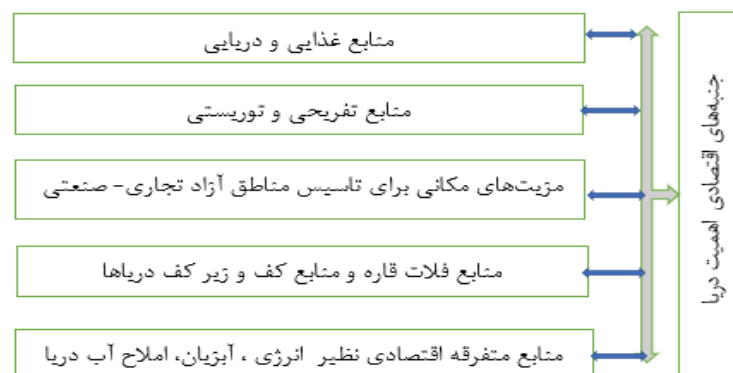
۳. ابزارهای حمل و نقل که با آن تسلیحات و تجارت را می‌توان حمل کرد. عناصر غیرمادی قدرت دریایی همانند: استعدادها، شخصیت‌ها و شجاعت‌ها که تأثیر آنان در جنگ‌های امروزی بسیار مشهود است این عوامل بیرون از اختیارات دولتمردها است، عناصر غیرمادی به تعبیر هانتندروف « ماهیت اخلاقی » دارند و جنبه‌های ضروری برای موفقیت یک دریانورد است. به زعم ریچموند، هدف اصلی قدرت دریایی استفاده از دریا برای حمله و سرمایه‌گذاری بود. در بخش حمله، نیروی دریایی دارای کارکرد و نقش تهاجمی و دفاعی است. سرمایه‌گذاری، اصطلاحی بود که ریچموند به شکل مختصر برای ابعاد اقتصادی و لجستیکی^۱ جنگ دریایی استفاده کرده بود (Hattendorf, 2016: 153-155).

اقتصاد دریامحور

تحولات کنونی نظام بین‌الملل حاکی از این است که دوران فراموشی قدرت دریا به سر آمده و اولویت‌های قدرت دریائی که روزگاری توسط آلفرد ماهان و دیگران مطرح شده بود، باز تولید شده است. امروزه قدرت‌های بزرگ در یافته‌اند که عرصه دریاها به‌ویژه آبهای آزاد و آبراه‌های بین‌المللی متصل به نقاط سوق الجیشی، از ظرفیت‌های بالا و هزینه‌های کمتر در روند پیگیری اهداف راهبردی اقتصادی برخوردارند. از طرف دیگر اسناد تاریخی ادوار مختلف تمدن و تاریخ نشان می‌دهد که دریا سهمی اساسی در اقتصاد، توسعه قدرت، قلمرو، ثروت و رفاه آنها داشته است (عزتی، ۱۳۶۸: ۱۵۷-۱۵۶).

فعالیت‌های اقتصادی که به صورت مستقیم یا غیرمستقیم از دریاها به عنوان داده و یا مواد اولیه استفاده می‌کنند و به دریا متکی هستند و یا از نظر جغرافیایی در سطح دریا و یا زیر اقیانوس قرار دارند، جزو اقتصاد دریا محسوب می‌شوند. اقتصاد دریا تابعی از صنعت و مکان است (Colgan, 2003: 4). همچنین کلیه فعالیت‌های اقتصادی که در ساحل و یا نزدیک به آن انجام می‌شود در زمره اقتصاد ساحلی به حساب می‌آید. اقتصاد ساحلی شامل کلیه فعالیت‌های صورت گرفته در منطقه ساحلی است و بنابراین جمع اشتغال، دستمزد و ستانده داخل منطقه را در بر می‌گیرد. این دو واژه هم‌معنی یکدیگر نیستند و اقتصاد ساحلی به دلیل اینکه فعالیت‌های بیشتری را شامل است، بسیار بزرگتر از اقتصاد دریا است (Kildow & McIlgorm, 2010: 369). به‌طور کلی امروزه کشورهای ساحلی به اقتصاد مبتنی بر دریا توجه ویژه‌ای در راستای توسعه اقتصادی خود دارند. در شکل زیر مهم‌ترین جنبه‌های اقتصادی دریا ذکر شده است.

^۱. Logistical



شکل ۲: جنبه‌های اقتصادی اهمیت دریا

منبع: (نگارنده با اقتباس از حافظانیا و کاویانی‌راد، ۱۳۹۱: ۲۰۲)

نقش مهم اقتصاد دریا و اقتصاد ساحلی در کشورهایی که در مجاورت دریاها و آب‌های آزاد قرار دارند، انکارناپذیر است. مطالعاتی که در خصوص نقش اقتصاد دریا در اقتصاد ملی انجام شده به این نتیجه رسیده‌اند که روند و چرخه‌های منابع دریایی می‌توانند بر روند اقتصاد ملی تأثیرگذار است (Kildow & McIlgorm, 2010: 368). این مسئله اهمیت بررسی و پایش اقتصاد اقیانوس و اقتصاد ساحلی را دو چندان می‌کند. فائو (۲۰۰۷) گزارش می‌دهد که نزدیک به ۶۰ درصد جمعیت جهان، دستکم ۴۰ درصد پروتئین حیوانی خود را از دریا به دست می‌آورند. به طور کلی می‌توان گفت: کشورهایی که از نعمت همجواری با آب‌های آزاد برخوردارند، سعی در بیشترین استفاده از این پتانسیل خدادادی در توسعه اقتصادی نواحی ساحلی خود دارند. با توجه به کاربرد متنوع دریا، فعالیت‌های گوناگونی نیز در این رابطه شکل گرفته و اهمیت فعالیت‌های دریایی در سال‌های اخیر به شدت مورد توجه دولت‌ها قرار دارد؛ زیرا در بسیاری از مناطق ساحلی صنایع دریایی موتور رشد اقتصادی شده‌اند. در خصوص رتبه‌بندی فعالیت‌های اقیانوسی برای فعالیت‌های دریایی در کل دنیا، بخش گردشگری و حمل و نقل دریایی، آبی‌پروری دریایی و زیست‌فن‌آوری دریایی بزرگترین سهم را در بین کلیه فعالیت‌های دریایی و ساحلی در اقتصاد دریا دارند (World Marine Market, 2005: 328). به طور کلی، می‌توان اقتصاد دریامحور را به حوزه‌های متنوعی شامل حمل‌ونقل دریایی، ساخت و تعمیر کشتی صنایع فراساحل، انرژی‌های تجدیدپذیر، امور دفاعی، تأمین مواد و تجهیزات، گردشگری دریایی، شیلات و صنایع وابسته تقسیم کرد (سیف و همکاران، ۱۳۹۷). بر اساس گزارش سازمان همکاری اقتصادی و توسعه (۲۰۱۶)، فعالیت‌های دریایی در حال تغییر از صیادی، کشتیرانی، بنادر، کشتی‌سازی، نفت و گاز ساحلی (نفت و گاز در آب‌های کم‌عمق)، گردشگری دریایی و ... به سمت آبی‌پروری دریایی، نفت و گاز در آب‌های عمیق و بسیار عمیق، انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی، بیوتکنولوژی دریایی، محصولات و خدمات دریایی با فناوری پیشرفته و ... (فعالیت‌های نوظهور) است (کربکندی و زارع، ۱۴۰۰). در طول چند سال گذشته، اصطلاح «اقتصاد دریامحور» به استفاده از سیاست مشترک در سراسر جهان گسترش یافته است برای برخی، اقتصاد دریامحور به معنای استفاده از دریا و منابع آن برای توسعه پایدار اقتصادی است. و برای برخی از دیگران، به سادگی به هر گونه فعالیت اقتصادی در بخش دریایی، چه اینکه پایدار باشد یا خیر، اشاره دارد (World Wide Fund for Nature [WWF], 2015).

اقتصاد دریامحور "مجموعه‌ای از فعالیت‌های انسانی بسته به دریا و یا تعاملات دریایی در زمینه توسعه پایدار و در برگیرنده بخش‌های صنعتی و خدماتی از قبیل آبی‌پروری، ماهیگیری، بیوتکنولوژی آبی، گردشگری ساحلی و دریایی، حمل و نقل، کشتی‌سازی، تعمیر، بنادر، انرژی اقیانوس و انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی است. "محیط‌زیست سازمان ملل متحد اقتصاد دریامحور را به عنوان یک "اقتصاد سبز در یک دنیای آبی" تعریف می‌کند، زیرا "انتقال جهانی به اقتصاد سبز با هزینه کم و با صرفه امکانپذیر نخواهد بود مگر اینکه دریاها و اقیانوس‌ها بخش کلیدی از این ضرورت فوری تحولات باشند. هدف اقتصاد دریامحور این است که با بحران‌های جهانی، زیست‌محیطی، اقتصادی و اجتماعی که در دهه‌های گذشته با آن مواجه شده مقابله کند و منابع دریا را به عنوان فضاهای توسعه‌ای مورد استفاده قرار دهد و باعث رونق اقتصادی گردد (ecounion, 2015: 5).

روش پژوهش حاضر روش آمیخته (کمی - کیفی) و از نوع هدف جزو تحقیقات کاربردی است. ماهیت پژوهش حاضر اکتشافی است. اکتشافی از این جهت که در پی شناسایی پیشران‌های ژئواکونومی استان هرمزگان است. در شیوه گردآوری اطلاعات و داده‌ها از روش‌های کتابخانه‌ای، تاریخی، اسنادی و جستجو در پایگاه‌های الکترونیکی استفاده شده است. در یخش گردآوری میدانی به منظور جمع‌آوری داده‌ها و اطلاعات برای تجزیه و تحلیل از پرسشنامه محقق ساخته استفاده شده است. در جهت پاسخ‌دهی به پرسش پژوهش، شاخص‌های آن به کمک مصاحبه چند مرحله‌ای با ۱۰ نفر از نخبگان و صاحب‌نظران^۱ و پانل نخبگانی استخراج شده است و بر اساس تحلیل ساختاری پالایش شده است. ترسیم آینده بر اساس همین شاخص‌ها صورت گرفته است. لذا برای غربال‌سازی این شاخص‌ها از روش دلفی (Delphi) بهره گرفته شده است. تحلیل ساختاری در این پرسش به کمک نرم‌افزار میگ مگ (MICMAC) صورت گرفته است که آینده ارائه شده نیز از نظر نوع‌شناسی، اکتشافی است.

یافته‌های تحقیق

در این پژوهش بعد از شناسایی پیشران‌های ژئواکونومیک از طریق مصاحبه با نخبگان و روش دلفی سپس از طریق نرم‌افزار MICMAC، ماتریس اثرات متقاطع را با استفاده از نظر نخبگان و مدیران اجرایی شکل داده و با دادن امتیازدهی به مؤلفه‌های مورد نظر بر حسب میزان تأثیرگذاری و تأثیرپذیری آنها از صفر تا ۳ امتیازهایی داده شده است. لذا در تحلیل انجام گرفته، ابعاد ماتریس در نرم‌افزار میک‌مک ۱۹*۱۹ بوده و تعداد تکرارها ۲ بار در نظر گرفته شده است. همچنین تأثیر هر یک از متغیرهای ستون عمودی (تأثیرگذار) بر ستون افقی (تأثیرپذیر) مورد بررسی قرار گرفته است. شاخص پُرشدگی ماتریس نیز ۸۰/۶۰ درصد است که این میزان نشان‌دهنده آن است که بیش از ۸۶ درصد، موارد بر یکدیگر تأثیر گذاشته‌اند. از مجموع ۳۴۶ رابطه؛ ۷۰ رابطه دارای اثرات متقاطع (۰)، ۱۰۶ رابطه دارای اثرات متقاطع (۱)، ۱۱۴ رابطه دارای اثرات متقاطع (۲) و ۷۱ رابطه دارای اثرات متقاطع (۳) هستند. این نتایج بیانگر آن است که تعداد روابط با اثرگذاری متوسط و کم نسبت به سایر روابط بیشتر است و روابط با شدت کم، درصد کمی را از مجموع روابط تشکیل داده است.

جدول ۱: تحلیل اولیه داده‌های ماتریس اثرات متقابل

شاخص	ابعاد ماتریس	تعداد تکرار	صفر	یک	دو	سه	P	جمع	درصد پُرشدگی
مقلد	۱۹*۱۹	۲	۷۰	۱۰۶	۱۱۴	۷۱	۰	۳۴۶	۸۶/۵

(منبع: محاسبات نگارندگان، ۱۴۰۳)

ماتریس این پژوهش بر اساس شاخص‌های آماری با ۲ بار چرخش از مطلوبیت و بهینه‌شدگی ۱۰۰ درصد در بخش تأثیرگذاری و ۹۷ درصد در بخش تأثیرپذیری برخوردار بوده که حاکی از روایی بالای پرسشنامه و پاسخ‌های آن است.

جدول ۲: درجه مطلوبیت و بهینه‌شدگی ماتریس

محدوده	تأثیرپذیری	تأثیرگذاری	چرخش
ژئواکونومی استان هرمزگان	۹۷٪	۱۰۰٪	۱
	۱۰۰٪	۹۸٪	۲

(منبع: محاسبات نگارندگان، ۱۴۰۳)

در ماتریس تحلیل ساختاری، جمع اعداد سطرهای هر متغیر به‌عنوان میزان تأثیرپذیری و جمع ستون‌های هر متغیر میزان تأثیرگذاری آن متغیر را نشان می‌دهد.

بر اساس نتایج تحلیلی این ماتریس، «حضور و جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی، همجواری با کشورهای جنوبی خلیج فارس، منابع گاز» بیشترین تأثیرپذیری و «سطح زیرکشت محصولات کشاورزی، زراعی و باغی، توسعه صنایع فراوری و تولیدات دریایی، صنایع دستی» کمترین تأثیرپذیری را بر وضعیت ژئواکونومی استان هرمزگان داشته‌اند.

^۱. از مصاحبه‌شوندگان این انتظار نیست که متخصص آینده پژوهی باشند، آنچه آنها نیاز دارند، یک فهم کلی و عمومی از آینده پژوهی است.

همچنین «حضور و جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی، مناطق آزاد، بنادر و گمرکات، ظرفیت‌های جزایری استان، میزان قابل توجه صادرات، تخلیه و بارگیری کالا» بیشترین تأثیرگذاری و «سطح زیرکشت محصولات کشاورزی، زراعی و باغی، معادن و صنایع شیلات» کمترین تأثیرگذاری را بر وضعیت ژئواکونومیک استان هرمزگان داشته‌اند.

جدول ۳: میزان اثرگذاری و تأثیرپذیری عوامل مستقیم و غیرمستقیم

ردیف	پیشران	متغیرها		اثرات مستقیم		اثرات غیرمستقیم	
				تأثیرپذیری	تأثیرگذاری	تأثیرپذیری	تأثیرگذاری
۱	پیشران‌های ژئواکونومیک استان هرمزگان	منابع نفت	GE1	۳۴	۲۶	۳۶۷۴۱	۳۴۱۸۱
۲		منابع گاز	GE2	۳۸	۲۶	۲۵۴۵۷	۳۴۱۸۱
۳		دسترسی به آب- های آزاد و مرزهای طولانی	GE3	۳۳	۲۸	۳۰۱۲۲	۲۶۹۵۴
۴		همجواری با کشورهای جنوبی خلیج فارس	GE4	۴۲	۳۱	۳۸۹۰۹	۲۸۸۵۹
۵		نقش استان در کریدورهای بین‌المللی	GE5	۳۱	۳۰	۳۹۴۳۰	۲۸۱۴۲
۶		زیرساخت‌های دریایی، ریلی، هوایی و جاده‌ای	GE6	۲۷	۳۵	۳۵۱۵۷	۳۳۲۳۸
۷		حضور و جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی	GE7	۴۸	۴۳	۳۹۸۸۷	۳۳۲۲۵
۸		مناطق آزاد، بنادر و گمرکات	GE8	۳۳	۳۸	۳۱۷۰۹	۳۳۹۶۹
۹		ظرفیت‌های جزایری استان	GE9	۳۳	۲۷	۳۹۲۴۹	۳۲۵۰۴
۱۰		میزان قابل توجه صادرات، تخلیه و بارگیری کالا	GE10	۳۱	۲۶	۲۸۰۸۹	۳۲۵۲۶
۱۱		ژئوتوریسم و جاذبه‌های گردشگری دریایی	GE11	۳۳	۲۹	۱۹۹۴۰	۲۶۳۲۷
۱۲		معادن	GE12	۲۰	۲۰	۱۸۱۰۱	۱۸۹۰۵
۱۳		پالایشگاه‌های مدرن؛ تولید بنزین و گازوئیل و سایر سوخت‌ها	GE13	۳۳	۲۴	۳۳۲۱۹	۳۳۴۶۱
۱۴		صنایع شیلات	GE14	۱۹	۲۰	۱۷۱۲۱	۱۹۳۸۱
۱۵		صنایع دستی	GE15	۱۷	۲۱	۱۵۰۳۶	۱۹۴۱۸
۱۶		صنایع ماشینی	GE16	۳۳	۳۱	۳۷۵۵۷	۲۸۰۵۸
۱۷		آلومینیوم‌سازی و تولید فولاد	GE17	۲۸	۲۶	۳۳۲۵۲	۳۳۷۷۵

۳۳۵۵۷	۱۱۷۱۰	۲۶	۱۳	A18	توسعه صنایع فراوری و تولیدات دریایی	۱۸
۱۹۰۲۴	۱۲۵۲۹	۲۰	۱۳	GE19	سطح زیرکشت محصولات کشاورزی، زراعی و باغی	۱۹
۸۱۹	۸۱۹	۵۴۷	۵۴۷	جمع کل متغیرها		

در مرحله بعدی برای به دست آوردن پیشران‌های کلیدی به تحلیل پایداری و ناپایداری سیستم پرداخته می‌شود. در این مرحله، همانگونه که توضیح داده شد، نحوه پراکنش متغیرها وضعیت پایداری و ناپایداری سیستم را تعیین می‌کند.

آنچه از وضعیت صفحه پراکندگی متغیرهای مؤثر بر وضعیت پیشران‌های ژئواکونومی استان هرمزگان می‌توان فهمید وضعیت ناپایداری سیستم است. بیشتر متغیرها در اطراف محور قطری صفحه پراکنده‌اند. به غیر از چند عامل محدود که نشان می‌دهند دارای تأثیرگذاری بالایی در سیستم هستند، بقیه متغیرها از وضعیت تقریباً مشابهی نسبت به یکدیگر برخوردارند. بنا بر آنچه که در قسمت‌های پیشین گفته شد، با توجه به وضعیت ناپایداری سیستم ۵ نوع متغیر شامل: متغیرهای تعیین کننده یا تأثیرگذار، متغیرهای دوجهی، متغیرهای تنظیمی، متغیرهای تأثیرپذیر یا نتیجه، متغیرهای مستقل در این سیستم قابل شناسایی است.

"متغیرهای تعیین کننده یا تأثیرگذار" به عنوان متغیرهای ورودی، اصلی ترین متغیرهای تأثیرگذارند که میزان تأثیرپذیری آنها به نسبت تأثیرگذاریشان بسیار کمتر است. آنها در ناحیه شمال غرب صفحه پراکندگی قرار دارند و پایداری سیستم نیز به شدت به آنها وابسته است. این متغیرها به عنوان متغیرهای کلیدی و تعیین کننده رفتار سیستم محسوب می‌شوند. در بین ۱۹ عامل مورد مطالعه مجموعاً ۱ متغیر از گروه‌های مختلف جزء متغیرهای تأثیرگذار یا تعیین کننده شناسایی شدند. این عوامل؛ ظرفیت‌های جزایری استان (A19) به عنوان متغیر تأثیرگذار به دست آمد.

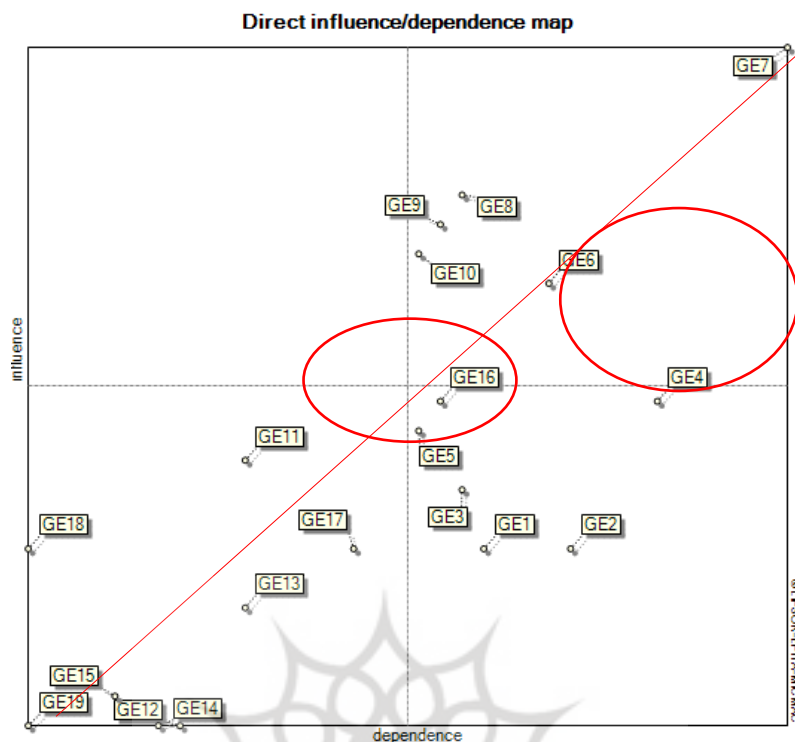
نوع بعدی متغیرها در گراف تأثیرگذاری و تأثیرپذیری، "متغیرهای دوجهی" هستند. این متغیرها از تأثیرگذاری و تأثیرپذیری بالایی برخوردار هستند و هر عملی بر روی آنها واکنش سایر متغیرها را ایجاد خواهد کرد. این متغیرها را می‌توان به دو دسته متغیرهای ریسک و متغیرهای هدف تقسیم‌بندی نمود. در بین عوامل مورد بررسی مجموعاً ۵ متغیر از گروه‌های مختلف جزء متغیرهای دوجهی شناسایی شدند که ۳ متغیر جزو متغیرهای ریسک و ۲ متغیر به عنوان متغیرهای هدف انتخاب شدند. عوامل ریسک شامل؛ حضور و جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی (GE7)، مناطق آزاد، بنادر و گمرکات (A8)، میزان قابل توجه صادرات، تخلیه و بارگیری کالا (A10)، می‌باشد. همچنین عوامل هدف؛ زیرساخت‌های دریایی، ریلی، هوایی و جاده‌ای (GE6)، همجواری با کشورهای جنوبی خلیج فارس (GE4) می‌باشد.

"متغیرهای تنظیمی" در اطراف مرکز ثقل نمودار قرار دارند و در برخی مواقع به عنوان متغیرهای اهرمی ثانویه (متغیرهای هدف ضعیف و متغیرهای ریسک ضعیف) عمل می‌کنند. در گراف تأثیرگذاری و تأثیرپذیری فقط پیشران صنایع ماشینی (GE16) در این محور قرار گرفته است.

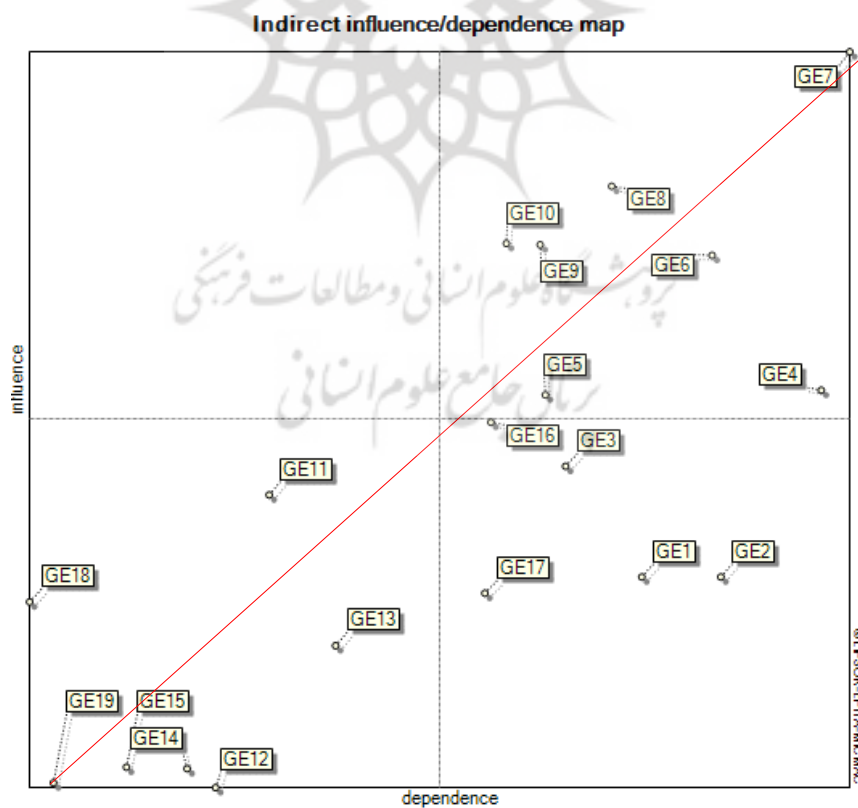
نوع بعدی متغیرهای شناسایی شده، "متغیرهای تأثیرپذیر یا نتیجه" هستند. جایگاه این متغیرها در نمودار، جنوب شرقی پلان تأثیرگذاری - تأثیرپذیری است. این متغیرها دارای تأثیرگذاری بسیار پایین و تأثیرپذیری بسیار بالا هستند. در پژوهش حاضر؛ منابع نفت (A1)، منابع گاز (A2)، دسترسی به آب‌های آزاد و مرزهای طولانی (A3)، نقش استان در کریدورهای بین‌المللی (A5)، به عنوان متغیرهای تأثیرپذیر یا نتیجه به دست آمدند.

آخرین متغیرهای شناسایی شده در گراف تأثیرگذاری و تأثیرپذیری عوامل مورد بررسی، "متغیرهای مستقل" هستند؛ این متغیرها دارای میزان تأثیرگذاری و تأثیرپذیری پایینی هستند که در قسمت جنوب غربی صفحه پراکندگی متغیرها قرار گرفته‌اند. در این پژوهش ژئوتوریسم و جاذبه‌های گردشگری دریایی (GE11)، معادن (GE12)، پالایشگاه‌های مدرن؛ تولید بنزین و گازوئیل و سایر سوخت‌ها (A13)، صنایع شایلات (GE14)، صنایع دستی (GE15)، آلومینیوم‌سازی و تولید فولاد (GE17)، توسعه صنایع فراوری

و تولیدات دریایی (GE18)، سطح زیرکشت محصولات کشاورزی، زراعی و باغی (GE19)، به عنوان متغیرهای مستقل شناسایی شدند. این متغیرها هیچگونه واکنشی در دیگر متغیرها ایجاد نمی‌کنند.

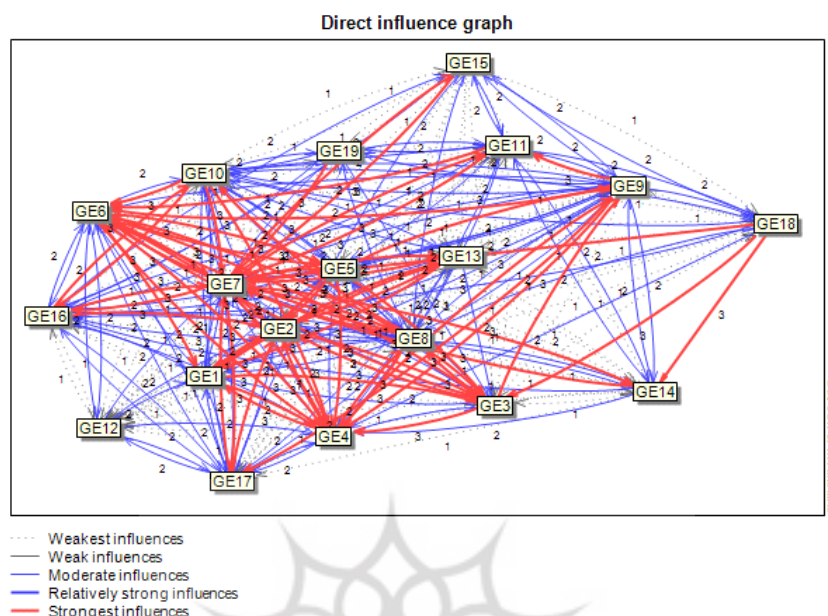


شکل ۳: پراکنش متغیرها در پلان تأثیرگذاری و تأثیرپذیری (مستقیم) (مأخذ: یافته‌های نگارندگان، ۱۴۰۳)



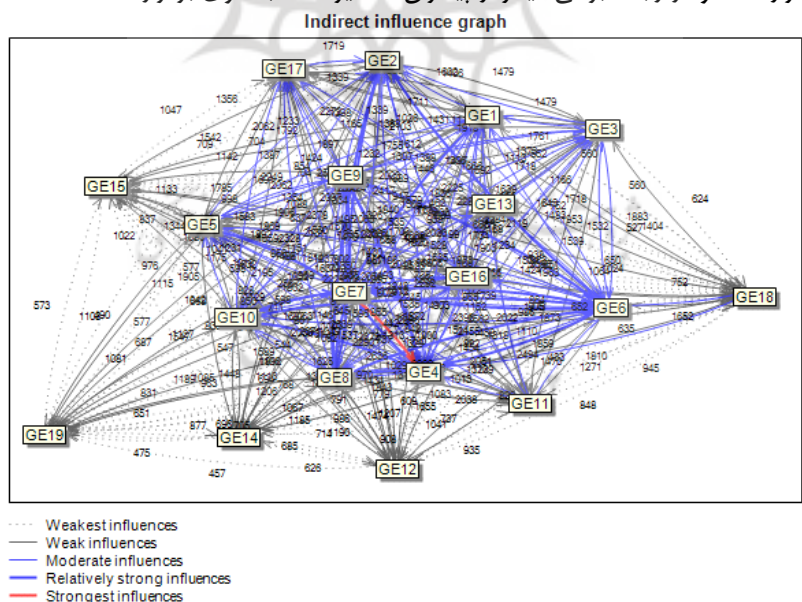
شکل ۴: پراکنش متغیرها در پلان تأثیرگذاری و تأثیرپذیری (غیرمستقیم) (مأخذ: یافته‌های نگارندگان، ۱۴۰۳)

چگونگی و نحوه روابط مستقیم و غیرمستقیم هر کدام از متغیرهای شناسایی شده در نرم‌افزار میک‌مک، در پوشش ۱۰۰ درصد مورد تحلیل قرار گرفتند. هر کدام از این پوشش‌ها، روابط ضعیف، میانه و قوی بین متغیرها را نشان می‌دهد. چون پوشش ۱۰۰ درصد تمامی تأثیرات، متغیرها را از بسیار قوی تا بسیار ضعیف نشان می‌دهد، در این قسمت گراف اثرگذاری عوامل با پوشش ۱۰۰ درصد نشان داده می‌شود.



شکل ۵: گراف چرخه اثرگذاری مستقیم با پوشش ۲۵ درصد عوامل (مأخذ: یافته‌های نگارندگان، ۱۴۰۳)

همانطور که در گراف چرخه اثرگذاری مستقیم قابل مشاهده است، بین پیشران‌های ژئواکونومی استان هرمزگان در بسیاری از مسیرها رابطه قوی برقرار است و در رابطه برخی دیگر از پیشران‌ها تأثیرات نسبتاً قوی برقرار است.



شکل ۶: گراف چرخه اثرگذاری غیرمستقیم با پوشش ۱۰۰ درصد عوامل (مأخذ: یافته‌های نگارندگان، ۱۴۰۳)

همچنین همانطور که در گراف چرخه اثرگذاری غیرمستقیم نیز قابل مشاهده است، بین بسیاری از پیشران‌های ژئواکونومی استان هرمزگان ارتباط نسبتاً قوی برقرار است و تنها میان پیشران‌های GE4 و GE7 در یک مسیر دارای قوی‌ترین تأثیرات برقرار است. همانطور که در گراف چرخه اثرگذاری مستقیم قابل مشاهده است، بین پیشران‌های ژئواکونومی استان هرمزگان ارتباط بسیار بالایی با درجه قوی برقرار است. بر این اساس، با اتکاء به یافته‌های جداول ۱ تا ۳ و شکل‌های ۳ تا ۶، نیروهای پیشران کلیدی به

لحاظ تأثیرگذاری مستقیم و غیرمستقیم به صورت جدول ۴ قابل ارائه خواهد بود. همچنین جابجایی ماتریس‌ها از لحاظ رتبه‌بندی در بخش تأثیرگذاری مستقیم و غیرمستقیم در شکل ۵ قابل مشاهده است.

جدول ۴: رتبه‌بندی متغیرهای کلیدی مؤثر بر ژئواکونومی استان هرمزگان

رتبه بدست آمده		امتیاز نهایی بدست آمده		متغیرها	
تأثیرگذاری غیرمستقیم	تأثیرگذاری مستقیم	تأثیرگذاری غیرمستقیم	تأثیرگذاری مستقیم		
۱	۱	۱۶۳	۷۸۶	GE7	حضور و جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی
۲	۲	۶۶۶	۶۹۴	GE8	مناطق آزاد، بنادر و گمرکات
۴	۳	۶۹۷	۶۱۶	GE9	ظرفیت‌های جزایری استان
۳	۴	۶۹۷	۶۵۸	GE10	میزان قابل توجه صادرات، تخلیه و بارگیری کالا
۵	۵	۶۴۱	۶۳۹	GE6	زیرساخت‌های دریایی، ریلی، هوایی و جاده‌ای
۶	۶	۵۷۴	۵۶۶	GE4	همجواری با کشورهای جنوبی خلیج فارس
۸	۷	۵۵۸	۵۶۶	GE16	صنایع ماشینی
۷	۸	۵۷۲	۵۴۸	GE5	نقش استان در کریدورهای بین‌المللی
۱۰	۹	۵۲۲	۵۳۰	GE11	ژئوتوریسم و جاذبه‌های گردشگری دریایی
۹	۱۰	۵۲۶	۵۱۱	GE3	دسترسی به آب‌های آزاد و مرزهای طولانی
۱۱	۱۱	۴۸۱	۴۷۵	GE1	منابع نفت
۱۲	۱۲	۴۸۱	۴۷۵	GE2	منابع گاز
۱۳	۱۳	۴۷۳	۴۷۵	GE17	آلومینیوم‌سازی و تولید فولاد
۱۴	۱۴	۴۶۸	۴۷۵	GE18	توسعه صنایع فراوری و تولیدات دریایی
۱۵	۱۵	۴۹۷	۴۲۸	GE13	پالایشگاه‌های مدرن؛ تولید بنزین و گازوئیل و سایر سوخت‌ها
۱۶	۱۶	۳۸۶	۳۸۳	GE15	صنایع دستی
۱۹	۱۷	۳۷۶	۳۶۵	GE12	معادن
۱۷	۱۸	۳۷۵	۳۶۵	GE14	صنایع شایلات
۱۸	۱۹	۳۷۶	۳۶۵	GE19	سطح زیرکشت محصولات کشاورزی، زراعی و باغی

(منبع: محاسبات نگارنده، ۱۴۰۳)

بر حسب ماتریس اثرگذاری مستقیم و غیرمستقیم می‌توان گفت که شاخص GE7 (حضور و جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی) در رتبه اول تأثیرگذاری مستقیم و غیرمستقیم قرار گرفته است. شاخص GE8 (مناطق آزاد، بنادر و گمرکات) در رتبه دوم تأثیرگذاری مستقیم و غیرمستقیم قرار گرفته است. شاخص GE9 (ظرفیت‌های جزایری استان) در رتبه سوم تأثیرگذاری مستقیم و رتبه چهارم غیرمستقیم قرار گرفته است. شاخص GE10 (میزان قابل توجه صادرات، تخلیه و بارگیری کالا) در رتبه چهارم تأثیرگذاری مستقیم و رتبه سوم غیرمستقیم قرار گرفته است. شاخص GE6 (زیرساخت‌های دریایی، ریلی، هوایی و جاده‌ای) در رتبه پنجم تأثیرگذاری مستقیم و غیرمستقیم قرار گرفته است.

Classify variables according to their

Rank	Variable	Variable
1	7-GE7	7-GE7
2	8-GE8	8-GE8
3	9-GE9	10-GE10
4	10-GE10	9-GE9
5	6-GE6	6-GE6
6	4-GE4	4-GE4
7	16-GE16	5-GE5
8	5-GE5	16-GE16
9	11-GE11	3-GE3
10	3-GE3	11-GE11

Classement par dependance

Rank	Variable	Variable
1	7-GE7	7-GE7
2	4-GE4	4-GE4
3	2-GE2	2-GE2
4	6-GE6	6-GE6
5	1-GE1	1-GE1
6	3-GE3	8-GE8
7	8-GE8	3-GE3
8	9-GE9	5-GE5
9	16-GE16	9-GE9
10	5-GE5	16-GE16

شکل ۷: تحلیل اثر وابستگی مستقیم و غیرمستقیم بالقوه (مأخذ: یافته‌های نگارندگان، ۱۴۰۳)

نتیجه‌گیری

تحقیق حاضر با هدف شناسایی پیشران‌های ژئواکونومیکی استان هرمزگان با رویکرد اقتصاد دریامحور انجام شده است. بر اساس نتایج به دست آمده از تحلیل ساختاری در نرم افزار MICMAC، ۱۹ عامل به مثابه پیشران‌های ژئواکونومیکی انتخاب شدند. این پیشران‌ها به ترتیب اولویت شامل (حضور و جذب سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی، مناطق آزاد، بنادر و گمرکات، ظرفیت‌های جزایری استان، میزان قابل توجه صادرات، تخلیه و بارگیری کالا، زیرساخت‌های دریایی، ریلی، هوایی و جاده‌ای، همجواری با کشورهای جنوبی خلیج فارس، صنایع ماشینی، نقش استان در کریدورهای بین‌المللی، ژئوتوریسم و جاذبه‌های گردشگری دریایی، دسترسی به آب‌های آزاد و مرزهای طولانی، منابع نفت، منابع گاز، آلومینیوم‌سازی و تولید فولاد، توسعه صنایع فراوری و تولیدات دریایی، پالایشگاه‌های مدرن؛ تولید بنزین و گازوئیل و سایر سوخت‌ها، صنایع دستی، معادن، صنایع شیلات، سطح زیرکشت محصولات کشاورزی، زراعی و باغی) به منزله تأثیرگذارترین پیشران‌های ژئواکونومی بدست آمدند.

در مجموع، توسعه‌پایدار استان هرمزگان با رویکرد اقتصاد دریامحور، مستلزم یک رویکرد چندجانبه و هماهنگ است که در آن پیشران‌های ژئواکونومی به طور موثر مدیریت و به چالش‌های موجود پاسخ داده شود. موقعیت استراتژیک هرمزگان در تنگه‌هرمز و نزدیکی به بازارهای منطقه‌ای، فرصت‌های بی‌نظیری را برای رشد اقتصادی فراهم می‌کند. اما تکیه بیش‌ازحد بر منابع طبیعی، به ویژه نفت و گاز، می‌تواند آسیب‌پذیری اقتصادی را افزایش دهد. بنابراین، تنوع‌بخشی اقتصادی از طریق سرمایه‌گذاری در صنایع دریایی، گردشگری، شیلات و انرژی‌های تجدیدپذیر، امری حیاتی است.

برای تحقق این امر، سرمایه‌گذاری کلان در زیرساخت‌ها، به ویژه در بخش‌های بندری، حمل و نقل، انرژی و آب‌شیرین‌کن، ضروری است. همزمان، توجه به مسائل زیست محیطی و مدیریت پایدار منابع طبیعی برای حفظ پایداری بلندمدت این توسعه ضروری است. بدون حفاظت از محیط‌زیست دریایی و ساحلی، بخش‌های مهمی از اقتصاد هرمزگان مانند گردشگری و شیلات آسیب‌پذیر خواهند شد. همچنین، توسعه نیروی انسانی متخصص از طریق آموزش و تربیت نیروی کار ماهر در صنایع دریایی و مرتبط، نقش مهمی در افزایش بهره‌وری و رقابتی‌شدن اقتصاد هرمزگان ایفا می‌کند. ارتقای روابط دیپلماتیک و همکاری‌های منطقه‌ای نیز برای تسهیل تجارت و سرمایه‌گذاری خارجی و جذب فناوری‌های پیشرفته بسیار مهم است. در نهایت، موفقیت در توسعه دریامحور استان هرمزگان به برنامه‌ریزی دقیق، هماهنگی بین بخش‌های مختلف دولتی و خصوصی، و مشارکت فعال جامعه محلی بستگی دارد. یک چشم‌انداز جامع و بلند مدت با رویکردی سیستماتیک و انعطاف‌پذیر، مهم‌ترین عامل برای تبدیل پتانسیل‌های عظیم این استان به واقعیت‌های اقتصادی قابل لمس و پایدار خواهد بود. بدون این رویکرد جامع، خطر عدم بهره‌برداری کامل از پتانسیل هرمزگان و باقی ماندن در دام وابستگی به منابع محدود و آسیب‌پذیر، بسیار بالا خواهد بود.

- ابراهیمی، سامان؛ کیانیان، حمیدرضا؛ محمودی، مصطفی؛ فرزین صدر، محمودرضا (۱۳۹۷). بررسی سهم دریا در اقتصاد ایران، ضرورت توسعه دریا محور، ارزش افزوده و سهم اشتغال در صنایع دریایی، بیستمین همایش صنایع دریایی.
- امجدی، زهرا (۱۳۹۵). شناسایی عوامل کلیدی موثر در توسعه منطقه‌ای با رویکرد آینده‌نگاری، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، برنامه‌ریزی آمایش سرزمین، به راهنمایی ابوالفضل قنبری، استاد مشاور اکبر اصغری زمانی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تبریز.
- امیری، میلاد (۱۴۰۱). تبیین راهبرد منطقه‌گرایی ایران بر پایه‌ی ژئواکونومی تعاملی (مطالعه موردی: بندرانزلی و مناسبات با اتحادیه اقتصادی اوراسیا)، پایان‌نامه کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی، به راهنمایی افشین متقی، استاد مشاور سید محمد تقی رئیس السادات، دانشگاه خوارزمی.
- پاداشت، محمد (۱۴۰۰). تحلیل اثرگذاری ژئواکونومی بندر کیشهر بر تحولات اقتصادی استان گیلان، پایان‌نامه کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی، به راهنمایی عمران علیزاده، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد رشت، دانشکده علوم انسانی.
- پیشگاهی فرد، زهرا؛ عرب، حسین. (۱۳۹۰). ژئوپلیتیک دریای بالتیک و اهمیت منطقه‌ای آن، فصلنامه ژئوپلیتیک، ۷ (۳): ۷۹-۵۳.
- حافظ نیا، محمد رضا. (۱۳۹۰). اصول و مفاهیم ژئوپلیتیک، چاپ دوم، مشهد، پاپلی.
- حافظنیا، محمدرضا و کاویانی‌راد، (۱۳۹۰). افق‌های جدید در جغرافیای سیاسی، تهران، نشر سمت.
- ربانی، رسول (۱۳۹۱). جامعه‌شناسی شهری، چاپ دوم، اصفهان: انتشارات دانشگاه اصفهان.
- زرقانی، سیدهدادی. (۱۳۸۹). نقد و تحلیل مدل‌های سنجش قدرت ملی، دانشگاه فردوسی مشهد، فصلنامه ژئوپلیتیک، سال ششم، شماره اول، بهار ۱۳۸۹.
- سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (۱۳۹۵). سند راهبردی صنایع دریایی افق ۱۴۰۴. تهران: وزارت صنعت، معدن و تجارت.
- سرمد، زهره؛ بازرگان، عباس و الهه حجازی. (۱۴۰۱). روش‌های تحقیق در علوم رفتاری، تهران: نشر آگه.
- سوری، حسین (۱۳۸۶). اقتصاد دریا صنایع دریایی و رقابت جهانی، نهمین همایش ملی صنایع دریایی ایران، نور-مازندران، انجمن مهندسی دریایی ایران.
- سیاری، حبیب ا. (۱۳۹۲). تدوین نقشه راه دریایی توسعه پایدار (سخنرانی)، ماهنامه اقتصادی علم، پیام دریا شماره ۲۲۱، سال بیست و یکم، انتشارات کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران.
- سیدی‌فرد، سید محمد حسین؛ محمد صادقی، محمد؛ نصیری زرقانی، آرش (۱۴۰۱). بررسی جایگاه شهرهای ساحلی و بندرگاه‌های جنوب شرقی ایران در توسعه اقتصادی، اولین همایش ملی آمایش سرزمین با تأکید بر دریا، سواحل و بنادر.
- شعبه‌گر، پریسا؛ قاسمی ورنامخواستی، جعفر (۱۳۹۵). بررسی نقش لجستیک توسعه و تجارت بنادر کشور در اقتصاد دریا، دومین همایش ملی توسعه پایدار دریامحور.
- عزتی، عزت الله (۱۳۸۱). تحلیلی بر ژئوپلیتیک ایران و عراق، چاپ اول، تهران، مرکز انتشارات وزارت امور خارجه.
- عزتی، عزت‌الله. (۱۳۸۷). ژئواستراتژی و قرن بیست و یکم، چاپ پنجم، تهران: انتشارات سمت.
- عزتی، عزت‌الله. (۱۳۸۸). ژئواکونومی انرژی و پیامدهای امنیتی آن بر سه کشور ایران، پاکستان و هند، فصلنامه سیاست خارجی، سال ۲۳، شماره ۱، صص ۱۱۰-۱۰۷.
- کریمی‌پور، یدالله. (۱۳۸۱). مقدمه‌ای بر تقسیمات کشوری ایران، جلد نخست وضع موجود، تهران: انتشارات انجمن جغرافیایی ایران.
- کریمی‌پور، یدالله. (۱۳۹۴). جغرافیا نخست در خدمت صلح، چاپ اول، تهران: نشر انتخاب.
- مختاری هشی، حسین (۱۳۹۷). تبیین مفهوم ژئواکونومی (اقتصاد ژئوپلیتیکی) و توصیه‌هایی برای ایران، ژئوپلیتیک، دوره ۱۴، شماره ۵۰: ۸۲-۵۰.
- مدنی، شیما (۱۳۹۱). برآورد سهم مشارکت دریاها در اقتصاد ملی ایران، نشریه بین‌المللی اقیانوس‌شناسی، تهران.
- موسوی، سیدجمال الدین؛ ویسی، هادی؛ مهکویی، حجت؛ خادم‌الحسینی، احمد (۱۴۰۱). تحلیلی بر جایگاه عدالت فضایی استان هرمزگان بر اساس شاخص‌های سازماندهی سیاسی فضا نسبت به دیگر استان‌های ایران، فصلنامه علمی برنامه‌ریزی منطقه‌ای، ۱۲ (۴۵): ۱۵۷-۱۷۶.
- الهیوردی زاده، رضا و همکاران. (۱۳۹۷). تبیین رابطه دسترسی کشورها به دریا با شاخص توسعه انسانی، فصلنامه تحقیقات جغرافیایی، ۳۳ (۱): ۲۵-۱۲.

ویسی، هادی (۱۳۹۶). جغرافیای منطقه خلیج فارس، انجمن ژئوپلیتیک ایران.

References

- Abedian, "Historical background of navy in Iran," *Ferdowsi Monthly*, p. 107, 14 01 2010 (In Persian).
- Allahverdizadeh, R. Hafeznia, M. Pourtaheri, M. (2017). Developing a Global Index for Maritime Location of Countries. *Geopolitics Quarterly*, Vol 13, No 47, pp 25-54. [In Persian].
- Anokhin, S. & S. Lachininskii (2015), Evolution of the Ideas and Contents of Geo-economics Studies, *Regional Research of Russia*, 5 (1): 90–95.
- Blackmore, Warfare on the Mediterranean in the Age of Sail: A History, 1571 –1866, North Carolina: Publisher McFarland, 2011.
- Blackwill, Robert D and Harris, Jennifer M(2016); "War by other means", Harvard Blue%20Growth%20Final%20Report%201309201 2.pdf. [Accessed 15 02 2023].
- Colgan, C.S. 2003. Measurement of the ocean and coastal economy: theory and methods. National Ocean Economics Project, USA.
- Csurgai, G. (2018), The Increasing Importance of Geo-economics in Power Rivalries in the Twenty-First Century, *Geopolitics*, 23(1), PP 38-46.
- f. Gholipour moghadam, R. Esmailie and M. Hadi Paykani, "Strategic components for socio - cultural sustainability of the sea -based development of Mokran beaches," *Education of Marine Sciences*, vol. 9, no. 29, pp. 75 -95, 2022 (In Persian).
- Godet, A. J., Meunier, M. F., Roubelat, F., (2003). Structural analysis with the MICMAC method & actors strategy with MACTOR method, *Futures Research Methodology*, No, 2.
- Godet, M. (2008). Strategic Foresight. Lipsor working paper, France, Paris.
- Hattendorf, J. B. (2016). Statesmen and Sea Power -Reflections on Aspects of Admiral Sir Herbert Richmond's Thinking. *Tidskrifti Sjöväsendet (TiS)*, No 2, pp 151- 164.
- in 21st Century", *The National Interest*, Vol 25, No.3.
- J. Claudet, L. Bopp, W.W.L. Cheung, R. Devillers, E. Escobar-Briones, P. Haugan, J.J. Heymans, V. Masson-Delmotte, N. Matz-Luck, P. Milosavich, L. Mullineaux, M. Visbeck, R. Watson, A.M. Zivian, I. Ansorge, M. Araujo, S. Arico, D. Bailly, J. Barbieri, C. Diver (2020), A roadmap for using the UN Decade of Ocean Science for sustainable development in support of science, policy, and action one Earth, 2 pp. 1-9.
- Kildow, J.T., and McIlgorm, A. 2010. The importance of estimating the contribution of the oceans to national economies. *Marine Policy*, 34(3): 367-374.
- Kim J.D. (2019), The Perils of Geoeconomics, *The Washington Quarterly*, 42(1), P 153.
- Luttwak, Edward (1990), "From Geopolitics to Geoeconomics: Logic of Conflict
- Mattlin, M. and Wigell, M. (2016). Geoeconomics in the Context of Restive Regional Powers. *Asia Europe Journal*, 14(2), 125-134.
- Novaglio, N. Bax, F. Boschetti, G.R. Emad, S. Rrusher, L. Fullbrook, M. Hemer, S. Jennings, E.I. van Putten, L.M. Robinson, E. Spain, V. Vince, M. Voyer, G. Wood, E.A. (2022), Fulton Deep aspirations: towards a sustainable offshore blue economy *Rev. Fish. Biol. Fish.*, 32, pp. 209-230.
- Papageorgiou, M. (2016). Coastal and Marine Tourism: A Challenging Factor in Marine Spatial Planning. *Ocean & Coastal Management*, 129 (2), 44-48.
- Pidwirny, Michael (2006). Fundamentals of Physical Geography, Physical Geography Website, Available at: www.physicalgeography.net/fundamentals/8o.html (Retrieved May 3, 2020)
- Soilen, Klaus Solberg(2010), "Geoeconomics", Bookboon Publications.
- Soilen, Klaus Solberg(2012), "Geoeconomics", Bookboon Publication.
- Sparke, Matthew(2000), "Excavating the Future in Cascadia": Geoeconomics and the Imagined Geographies of a cross-Border Region. *BC Studies*, autumn. Pro Quest Education Journals.
- Sumida, J. (1999). "Alfred Thayer Mahan, Geopolitician". In Gray, C. S. and Sloan, G. (Eds.). *Geopolitics, Geography and Strategy* (pp 39-62). New York, Routledge Publication.
- Till, G. (1984). *Maritime Strategy and the Nuclear Age* (Second edition). London and Basingstoke, Macmillan Press LTD.
- Till, Geoffrey(2005), *Sea power: A Guide for the Twenty-First Century* (Cass Series: Naval Policy and History).

university press.

World Bank (2017), The Potential of the Blue Economy: Increasing Long-term Benefits of the Sustainable Use of Marine Resources for Small Island Developing States and Coastal Least Developed Countries.

World Marine Markets. 2005. A report to WTSH by Douglas-Westwood Limited. Report 2005 March, 328.

Ebrahimi, S., Kianian, H. R., Mahmoudi, M., & Farzin Sadr, M. R. (2018). Examining the share of the sea in the Iranian economy, the necessity of sea-oriented development, added value and employment share in marine industries, 20th Marine Industries Conference.

Amjadi, Z. (2016). Identifying key factors affecting regional development with a foresight approach, Master's Thesis in Spatial Planning, Supervised by Abolfazl Ghanbari, Advised by Akbar Asghari Zamani, Faculty of Geography, University of Tabriz.

Amiri, M. (2022). Explaining Iran's regionalism strategy based on interactive geoeconomics (Case study: Bandar Anzali and relations with the Eurasian Economic Union), Master's Thesis in Political Geography, Supervised by Afshin Mottaghi, Advised by Seyed Mohammad Taghi Raeis al-Sadat, Kharazmi University.

Padasht, M. (2021). Analysis of the geoeconomic impact of Kiashahr Port on the economic developments of Gilan province, Master's Thesis in Political Geography, Supervised by Omran Alizadeh, Islamic Azad University, Rasht Branch, Faculty of Humanities.

Pishgahifard, Z., & Arab, H. (2011). Geopolitics of the Baltic Sea and its regional importance, *Geopolitics Quarterly*, 7 (3): 53-79.

Hafeznia, M. R. (2011). Principles and Concepts of Geopolitics, 2nd Edition, Mashhad: Papoli Publications.

Hafeznia, M. R., & Kavianirad, M. (2011). New Horizons in Political Geography, Tehran: SAMT Publications.

Rabbani, R. (2012). Urban Sociology, 2nd Edition, Isfahan: University of Isfahan Press.

Zarqani, S. H. (2010). Critique and analysis of national power measurement models, *Geopolitics Quarterly*, 6.(^۱)

Industrial Development and Renovation Organization of Iran (2016). Strategic Document of Marine Industries - Horizon 1404, Tehran: Ministry of Industry, Mine and Trade.

Sarmad, Z., Bazargan, A., & Hejazi, E. (2022). Research Methods in Behavioral Sciences, Tehran: Agah Publications.

Souri, H. (2007). Sea economics, marine industries and global competition, 9th National Marine Industries Conference of Iran, Noor-Mazandaran, Iranian Association of Naval Architecture and Marine Engineering.

Sayyari, H. (2013). Developing a marine roadmap for sustainable development (Speech), *Payam-e Darya Monthly*, No. 221, Islamic Republic of Iran Shipping Lines Publications.

Seyyedifard, S. M. H., Mohammad Sadeghi, M., & Nasiri Zarqani, A. (2022). Investigating the status of coastal cities and ports of southeastern Iran in economic development, 1st National Conference on Spatial Planning with Emphasis on Sea, Coasts, and Ports.

Shoabegar, P., & Ghasemi Varnamkhasti, J. (2016). Examining the role of ports' development logistics and trade in the sea economy, 2nd National Conference on Sea-Oriented Sustainable Development.

Ezzati, E. (2002). An Analysis of the Geopolitics of Iran and Iraq, 1st Edition, Tehran: Ministry of Foreign Affairs Publishing Center.

Ezzati, E. (2008). Geostrategy and the 21st Century, 5th Edition, Tehran: SAMT Publications.

Ezzati, E. (2009). Energy geoeconomics and its security consequences for Iran, Pakistan and India, *Foreign Policy Quarterly*, 23 (1): 107-110.

Karimipour, Y. (2002). An Introduction to Iran's Administrative Divisions, Volume 1: Existing Status, Tehran: Iranian Geographical Association Publications.

Karimipour, Y. (2015). Geography First in the Service of Peace, 1st Edition, Tehran: Entekhab Publishing.

Mokhtari Hashi, H. (2018). Explaining the concept of geoeconomics (geopolitical economics) and recommendations for Iran, *Geopolitics Quarterly*, 14 (50): 50-82.

Madani, S. (2012). Estimating the participation share of seas in Iran's national economy, *International Journal of Oceanography*, Tehran.

Mousavi, S. J., Veisi, H., Mahkouyi, H., & Khademolhosseini, A. (2022). An analysis of the position of spatial justice in Hormozgan province based on the political organization of space indicators compared to other provinces of Iran, *Journal of Regional Planning*, 12 (45): 157-176.

Allahverdizadeh, R., et al. (2018). Explaining the relationship between countries' access to the sea and the human development index, *Geographical Research Quarterly*, 33 (1): 12-25.

Veisi, H. (2017). *Geography of the Persian Gulf Region*, Iranian Association of Geopolitics.

