آسیب‌شناسی توسعه دریامحور سواحل مکران با تاکید بر اسناد بالادستی

امیرنظام براتی[۱]، حمیدرضا اکبرپور[۲]، الماس اسلامی[۳]

[۱] استادیار گروه حقوق و کمیسر دریایی دانشگاه علوم دریایی امام خمینی(ره)، مازندران ، ایران
[۲] دکتری حقوق بین‌الملل عمومی، پژوهشکده مطالعات استراتژیک خاورمیانه، تهران، ایران
[۳] گروه پژوهشی توسعه، پژوهشگاه علوم و معارف دفاع مقدس، دانشگاه عالی دفاع ملی، تهران، ایران

اطلاعات مقاله

تاریخچه مقاله:
تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۱/۱۲/۱۴
تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۲/۰۲/۱۲

کلمات کلیدی:
آسیب‌شناسی
توسعه دریامحور
سواحل مکران
اسناد بالادستی

چکیده

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. در این تحقیق با استفاده از روش توصیفی-تحلیلی، توسعه دریامحور سواحل مکران با تاکید بر اسناد بالادستی مورد آسیب‌شناسی قرار گرفته است.

یافته‌های این پژوهش مبین این است که سواحل مکران از منظر راهبردی، اقتصادی و لجستیکی، به‌ویژه در حوزه‌های مختلف توسعه دریامحور از قبیل حمل‌ونقل دریایی، انرژی، گردشگری دریایی و منابع غذایی دریایی، از اهمیت و استعداد بالقوه بسیار زیادی برخوردار است. به طور کلی عدم‌توسعه این منطقه به عدم‌سرمایه‌گذاری کارآمد و اثربخش داخلی و خارجی برمی‌گردد که خود نیز به دلایل متعدد سیاسی، اقتصادی، فرهنگی، محیطی و البته حقوقی است.

در بررسی دلایل حقوقی می‌توان به عدم توجه اثربخش به مقوله توسعه دریامحور به صورت هنجاری، ساختاری و رفتاری، در اسناد بالادستی نظیر برنامه‌های شش‌گانه توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و ضعف در اجرای برخی قوانین و مقررات مرتبط با توسعه سواحل مکران اشاره کرد.

در نهایت به منظور تحقق توسعه دریامحور، ضروری است برخی اقدامات و الزامات داخلی از منظر هنجاری، ساختاری و رفتاری توسط دو قوه مقننه و مجریه، بخش خصوصی و نهادهای غیردولتی صورت پذیرد. از منظر بین‌المللی نیز برخی اقدامات از جمله تعمیق روابط دوستانه مابین ایران، کشورهای حوزه خلیج فارس، دریای عمان، اقیانوس هند و کشورهای دارای فناوری های دریایی پیش رفته، از اهمیت اساسی جهت تحقق توسعه دریامحور برخودار است.

Pathology of Sea-Oriented Development of Makran Coasts with Emphasis on Upstream Documents

Amir Nizam Barati[1], Hamidreza Akbarpour[2], Almas Eslami[3]

[1] Assistant Professor of Law, Imam Khomeini Marine Science University, Mazandaran, Iran
[2] PhD in Public International Law, Middle East Strategic Studies Research Institute, Tehran, Iran
[3] Defense Science and Education Research Institute, Supreme National Defense University, Tehran, Iran

ARTICLE INFO

Article History:
Received: 05 Mar 2023
Accepted: 02 May 2023

Keywords:

Pathology

ABSTRACT

Sea-oriented development is one of the most important concepts raised in the last few decades. In fact, sea-oriented development is a shortcut to development for maritime countries. Iran is also one of the maritime countries and the Makran coast is one of its most important maritime areas.
In this research, using the descriptive analytical method, the sea-oriented

[Downloaded from marine-eng.ir on 2025-11-04]
[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.38.10.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.38.125]

Sea-Oriented Development
Makran Beaches
Upstream Documents

development of the coast of Makran, with an emphasis on the upstream documents, was subjected to pathology.
The findings of this research show that the coasts of Makran are of great importance and potential from a strategic, economic, and logistic point of view, especially in various areas of sea-oriented development, such as sea transportation, energy, sea tourism, and seafood resources. In general, the lack of development in this region is due to the lack of efficient and effective internal and external investment, which is also related to many political, economic, cultural, environmental, and of course legal reasons. In examining the legal reasons, it is possible to point out the lack of attention to the category of sea-oriented development in a normative, structural, and behavioral manner in an efficient and effective way, in upstream documents such as the programs of economic, social and cultural development, and the weakness in the implementation of some laws and regulations related to the development of Makran beaches. In the international dimension, sanctions in the field of foreign investment are one of the factors for the lack of development of these coasts. Finally, in order to realize sea-oriented development, it is necessary to take some measures and internal requirements from the normative, structural, and behavioral perspective by the Legislature and executive powers, the private sector, and non-governmental institutions. From an international point of view, some measures such as deepening friendly relations between Iran, the Coastal countries of the Persian Gulf, the Oman Sea, the Indian Ocean, and countries with advanced marine technologies are of fundamental importance for the realization of maritime-oriented development.

[Downloaded from marine-eng.ir on 2025-11-04]

[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.38.10.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.38.125]

۱ – مقدمه

بیش از ۷۰٫۸ درصد سطح کره خاکی را دریاها و متعلقات آن با گستره‌ای بالغ بر ۳۶۱ میلیون کیلومتر مربع و حجمی بالغ بر ۱۳۷۰ میلیون کیلومتر مکعب فراگرفته است [1]. گستردگی دریاها و از سوی دیگر محدودیت‌هایی که در خشکی و راه‌های زمینی در گذشته وجود داشت، انگیزه وافری را برای توجه به دریاها و دریانوردی فراهم کرد. دریاها از دیرباز دارای اهمیت نمادین در تعاملات میان قدرت‌های حاکم جهانی و همچنین در زندگی انسان‌ها بوده است. فیلیپو فرناندز آرمستو[1]مورخ انگلیسی معتقد بود "به دلیل اینکه کالاهای بیشتری از طریق دریا می‌توان جابه جا کرد، در نتیجه راه‌های دریایی بسیار مهم‌تر از راه‌های زمینی در طول تاریخ اهمیت یافته‌اند" [2]. اهمیت حفظ امنیت و تسلط بر این دریاها و آبراه‌های بین‌المللی، کشورهای مختلف را ترغیب به داشتن نیروی دریایی مجهز و قوی کرد. در واقع قدرت های دریایی در کنار مقاصد سیاسی و نظامی، برای گشودن افق های تازه در تجارت، پشتیبان تجار نیز بودند. همه این دلایل سبب شد تا امپراطوری‌ها و حاکمان گذشته به تکاپو برای تسلط بر دریاها بیفتند. در این میان جنگ‌های دریایی نقشی اساسی در توسعه استفاده نظامی از دریا و گسترش نیروی دریایی کشورها داشت. این امر امروزه بیش از هر زمان دیگری البته با هدف‌گذاری متفاوت از گذشته، از سوی دولت‌ها دنبال می‌گردد. ایران نیز با داشتن سواحل طولانی در شمال و جنوب کشور، یکی از کشورهایی است که توسعه دریامحور را همواره مد نظر قرار داده است. به ویژه سواحل جنوبی ایران که به طول تقریبی ۲۲۰۰ 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 ۷۸۴ کیلومتر آن در مجاورت دریای مکران است. مناطق ساحلی جنوب ایران عموماً بسیار کم عرض و باریک است. در تمام طول ساحل جنوبی، نواحی آباد و پرجمعیت یا بندرگاه طبیعی کمتر دیده می‌شود [3]. پهنه آبی مکران توسط هرودت با نام دریای اریتره[2]معرفی شده است. بطلمیوس این آب‌ها در کنار خلیج فارس، "پرسیکوس سینوس"[3]به معنای خلیج فارس خوانده است. در منابع لاتین نیز این آب‌ها را "ماره پرسیکوم"[4]یعنی دریای پارس نوشته‌اند. جهانگردان عرب نیز به آن مکوران می‌گفتند [4]. حاکمیت ایران بر این پهنه آبی و همچنین مناطق آبی مجاور آن همچون آب‌های شمالی اقیانوس

[1] Felipe Fernández-Armesto

[2] Erythraean Sea
[3] Persicus Sinus
[4] Mare Persicum

هند در طول تاریخ انکارنشدنی است و اسناد مستند و متقن بسیاری گواه این مدعا است [5]. اما امروزه اهمیت این پهنه آبی به ویژه 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 [6]. سوال اصلی در باب چرایی ضرورت توسعه دریامحور در ایران است. این سوال با تاکید بر آب‌ها و سواحل جنوبی ایران به‌ویژه مکران است. اینکه چرا این سواحل باید با تکیه بر رویکرد توسعه دریامحور به توسعه منطقی و پایدار دست یابد. اهمیت پرداختن به این مسئله 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 دریای مکران و تسهیل پرداختن به این موضوع در محیط آکادمیک است.

۲ – روش تحقیق

با توجه به ماهیت موضوع، روش گردآوری اطلاعات در این پژوهش مراجعه به متون موجود و جمع‌آوری فیش‌های تحقیق و نقد و بررسی آن‌ها است. با توجه به روشی که برگزیده شده است، منابع اطلاعاتی مورد استفاده، منابع کتابخانه‌ای و اینترنتی است. محدوه این تحقیق نیز به آب‌ها و سواحل جنوبی ایران به‌ویژه مکران محدود شده است و سواحل شمالی ایران را در برنمی‌گیرد. با توجه به آن چه گفته شد، نخست اهمیت توسعه دریامحور و اقتصاد آبی در جهان کنونی مورد بررسی قرار می‌گیرد. سپس به نقش‌آفرینی دریایی ایران در حوزه دریای مکران پرداخته می‌شود. در نهایت، اهمیت این آب‌ها و کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های شمالی آن مورد بررسی قرار می‌گیرد. در بخش دوم به علل عدم‌توسعه سواحل مکران پرداخته خواهد شد و سپس ظرفیت‌ها و ضرورت توسعه آن به بحث و بررسی گذاشته می‌شود. بر همین مبنا، روش توصیفی- استقرایی به عنوان روش غالب این مقاله انتخاب شده است. یعنی کوشیده می‌شود ابتدا موارد مورد بحث را توصیف و تشریح، سپس تحلیل و تبیین شود.

۳ – مفاهیم و مبانی نظری

۳-۱- توسعه دریامحور

توسعه دریامحور با عناوین دیگری مانند اقتصاد اقیانوسی[5] نیز شناخته می‌شود. این مفهوم عبارت است از بخشی از اقتصاد که به اقیانوس به عنوان ورودی فرآیند تولید متکی است و یا به دلیل موقعیت جغرافیایی، درون یا زیر اقیانوس رخ می‌دهد [7]. سازمان همکاری و توسعه اقتصادی[6] در تعریفی دیگر، آن را شامل جمیعِ 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 اکوسیستم های دریایی ناشی می‌شود و از سوی دیگر فعالیت‌های صنعتی نیز اغلب بر اکوسیستم‌های دریایی تاثیر می‌گذارد [8]. 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 [9]. 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 حافظت در برابر جابه‌جایی غیرقانونی افراد و کالاها؛ گردشگری دریایی و خدمات غذایی، مواد مغذی، بهداشتی و اکوسیستم دریایی نام برد [10].

توسعه دریامحور در یک دهه اخیر با مفهومی جدید پیوند خورده است. این مفهوم از پیوندِ 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[7] 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 به دلیل آسیب‌های ناشی از انتشار دی‌اکسیدکربن، آلودگی شیمیایی و پلاستیکی، ماهیگیری ناپایدار، تخریب و نابودی زیستگاه‌ها و گسترش گونه‌های مهاجم، به شدت کاهش یافته است [7]. بر همین اساس، مفهوم اقتصاد آبی به دنبال ترویج رشد اقتصادی، شمول 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 [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[8] مربوط است، کمک خواهد کرد [11].

[5] Ocean economy
[6] Organisation for Economic Co-operation and Development
[7] Blue Economy
[8] Life Below Water

[Downloaded from marine-eng.ir on 2025-11-04]
[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.38.10.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.38.125]

۲-۳- اهمیت آب‌ها و سواحل مکران

۱-۲-۳- اهمیت تاریخی

تسلط بر دریاها و آب‌راه‌های بین‌المللی، از دوران گذشته تا به امروز بسیار بااهمیت بوده است. به‌ویژه که این مسیرها در تجارت دریایی نقش بسزایی داشته و دارند. همین امر سبب شد تا امپراطوری‌ها و حاکمان به تکاپو برای تسلط بر دریاها بیفتند [12]. از جمله هخامنشیان که با تسلط بر خلیج فارس، دریای مکران، دریای سرخ و همچنین با کمک فنیقی‌ها که دریانوردان قابلی بودند، توانستند به قدرت اول دریایی آن زمان تبدیل شوند [13]. ایران باستان در زمینه تجارت دریایی نیز دارای سابقه تاریخی طولانی است. در واقع قرار گرفتن در میانه راه‌های شرق و غرب باعث شد که سرزمین ایران نقش استراتژیک و راهبردی در تجارت دوران قدیم داشته باشد. به‌ویژه جاده ادویه[9] و جاده ابریشم،[10] رونق تجارت در ایران را دوچندان کرده بود. در این میان، سواحل دریای مکران نیز از این راه‌های تجاری، بهره‌های وافری می‌برد [14]. چرا که با وجود طبیعت خشن و بی‌آب، شهرهای زیادی در مناطق نسبتاً آباد بلوچستان وجود داشت که بیشتر آن‌ها در سواحل دریای مکران و با هدف تجارت شکل گرفته بودند. ایرانیان، هندی‌ها و اعراب با کشتی‌های تجاری از راه دریا کالاهای خود را در این مراکز عرضه می‌کردند و بر ثروت و رفاه این منطقه می‌افزودند. به همین مناسبت تمدن‌های باشکوهی در حاشیه این پهنه آبی شکل گرفت و قرن‌ها در معادلات سیاسی، فرهنگی و تجاری نقش‌آفرینی کردند [4]. برخی از این شهرها مانند تیس(تیز)،[11] دارای اهمیت بازرگانی فراوان بود. شهر کیز(کیج)[12] نیز علاوه بر موقعیت مهم تجاری، به داشتن درختان خرمای بسیار مشهور بود. همچنین، روستایی به نام جدران[13] از مراکز مهم تولید شکر محسوب می‌شد [15].

۲-۲-۳- موقعیت کنونی

یکی از نظریه‌های ژئوپلتیک که به خوبی می‌تواند اهمیت و ظرفیت این پهنه آبی و کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های شمالی آن را تبیین کند، نظریه قدرت دریاییِ[14] آلفرد ماهان[15] 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، تاسیسات 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 تاثیر 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 این پهنه آبی ایران و کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های آن و تطبیق آن با شش شاخصه مطرح شده در نظریه آلفرد ماهان، مشخص می‌شود که این منطقه می‌تواند به یکی از کانون‌های قدرت اقتصادی و نظامی ایران تبدیل شود. با وجود تطبیق شش شاخص نظریه ماهان بر این پهنه آبی و کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های آن، این مسئله فقط ظرفیت بالقوه‌ای را نشان می‌دهد که خودبه‌خود منجر به توسعه نمی‌شود [16].

یکی از مهم‌ترین شاخصه‌ها در نظریه ماهان در مورد شاخصه جمعیت است. چهار استان ایران در نوار ساحلی جنوبی قرار دارند. استان‌های خوزستان، بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان معادل ۲۱ درصد مساحت کشور هستند و 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. البته در منطقه شرق هرمزگان و بلوچستان که سواحل مکران را تشکیل می‌دهند، این نسبت بسیار کمتر 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. این آمار در مقایسه با سواحل شمالی کشور نیز بسیار قابل تامل است. میانگین

---

[9] Spice Road
[10] Silk Road
[11] Tis (Tiz)
[12] Kiz (Kij)
[13] Jodran
[14] Sea power theory
[15] Alfred Thayer Mahan

[Downloaded from marine-eng.ir on 2025-11-04]
[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.38.10.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.38.125]

تراکم نسبی جمعیت در استان‌های گیلان، مازندران و گلستان 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 [17]. همانطور که ملاحظه می‌شود تراکم جمعیت در سواحل جنوبی ایران بسیار کم و در سواحل مکران بسیار کمتر است. این برخلاف روند منطقی جهانی است که بیشترین حجم جمعیت در سواحل متمرکز است. این پراکندگی و تراکم پایین، معلول عدم توسعه‌یافتگی است. البته این عدم توسعه می‌تواند با توجه به جمعیت بالای کشور و وجود نیروی متخصص با کیفیت به روندی معکوس تبدیل شود [16].

۴ – یافته‌های تحقیق

۴-۱- ظرفیت دریای مکران و کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های آن

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 [10].

امروزه نیز نه تنها از اهمیت این پهنه آبی کاسته نشده است بلکه به علت اینکه مسیر انتقال نفت کشورهای ایران، عراق، کویت، عربستان و امارات متحده عربی است، منطقه‌ای مهم و راهبردی به شمار می‌آید [18]. قلب استراتژیک ایران در دریای مکران، بندر چابهار است. 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، رئیس جمهور وقت ایران به هند در سال ۲۰۰۳ میلادی و امضای اعلامیه دهلی‌نو رسمیت یافت. موضوع قابل‌توجه در این اعلامیه، سرمایه‌گذاری هند در بندر چابهار بود. موافقتنامه چابهار بر اساس اعلامیه دهلی‌نو با تاخیر طولانی، نهایتاً در می ۲۰۱۶ میلادی و با تصویب مجالس دو کشور، نهایی شد. سرمایه‌گذاری عملی هند نیز در سال ۲۰۱۹ میلادی در چابهار عملیاتی شد [19]. علاوه بر این، مکران و بندر چابهار در کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال – جنوب نیز بسیار حائز اهمیت است. کریدور شمال -جنوب مهم‌ترین حلقه تجارت بین آسیا و اروپا است که در مقایسه با مسیرهای سنتی از نظر مسافت و زمان تا ۴۰ درصد کوتاه‌تر و از نظر هزینه تا ۳۰ درصد ارزان‌تر است. این کریدور در ۱۲ سپتامبر ۲۰۰۰ میلادی در سن‌پترزبورگ توسط سه کشور ایران، روسیه و هند و به منظور ترویج همکاری‌های ترانزیتی بین اعضاء ایجاد شد. این کریدور ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا و روسیه را از طریق ایران و دریای خزر به کشورهای حوزه اقیانوس هند، خلیج فارس، دریای مکران و جنوب آسیا برقرار می‌کند [20].

در سطح اقتصادی نیز این منطقه به‌ویژه از دو منظر ماهیگیری و گردشگری دارای ظرفیت‌های عظیمی است. در دریای مکران از زمان‌های بسیار دور صید ماهی مورد توجه بوده است. امروزه نیز صنعت ماهیگیری در حوزه دریای مکران نقش پررنگی دارد [21]. بر این اساس مطالعه‌ای که ژاپنی‌ها در فاصله ۱۰ مایلی ساحل دریایی ایران 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 میگو نزدیک دیلم، حوالی بندرعباس و بین جاسک و چابهار است [22].

در زمینه گردشگری نیز علی‌رغم اینکه برخی از کشورهای حوزه خلیج فارس به توفیقات قابل‌توجه‌ای دست یافته‌اند، اما ایران و به‌ویژه سواحل دریای مکران از این منظر دچار عقب‌ماندگی هستند. مصداق بارز این امر، کشور امارات متحده عربی 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 ۷،۲۹۶،۰۰۰ گردشگر خارجی به ایران وارد شده‌اند [23]. این مساله هنگامی بغرنج‌تر می‌شود که بدانیم پتانسیل امارات متحده عربی در خصوص گردشگری دریایی و ساحلی در مقابل سواحل جنوبی ایران از جمله سواحل مکران، بسیار کمتر است.

۴-۲- عدم توسعه دریامحور حوزه مکران

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 صدها کیلومتر سواحل در دریای مکران که به آب‌های آزاد دنیا متصل است اما هیچ‌گونه کلان‌شهری در کرانه این سواحل شکل نگرفته است [24]. این غفلت از دریای مکران در سخنان آیت‌الله خامنه‌ای، رهبر جمهوری اسلامی ایران نیز به کرات مورد اشاره قرار گرفته است. وی در دیدار با دست‌اندرکاران ساخت ناوشکن جماران در سال ۱۳۸۸ شمسی به این مسئله اشاراتی داشتند. ایشان اظهار داشتند که "ما در سال‌های گذشته از سواحل طولانی

[Downloaded from marine-eng.ir on 2025-11-04]
[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.38.10.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.38.125]

دریای عمان بهره‌ی لازم و کافی را نبرده‌ایم. ذهنمان همه‌اش متوجه خلیج فارس بوده، اهمیت دریای عمان از نظر ما مغفولٌ‌عنه مانده است. این نگاه جدید که نگاه به دریای عمان است به وسیله‌ی ارتش جمهوری اسلامی، می‌تواند کارهای بزرگی را انجام دهد. این برای منطقه‌ی جنوب شرقی کشور یک موهبت الهی است. بنابراین دولت و دستگاه‌های مختلف (وزارت دفاع، چه وزارتخانه‌های دیگر که مرتبط با این کارند) همه باید به پیشرفت این کار کمک کنند" .[25] این اظهارات به نوعی در راستای نظریه قدرت دریایی[۶] آلفرد ماهان[۷] است. ماهان معتقد بود مهم ترین وظیفه نیروی دریایی حمایت از اقتصاد ملی و امنیت تجارت دریایی بود [2]. با این مقدمه، به مهم‌ترین علل عدم‌توسعه دریامحور حوزه مکران خواهیم پرداخت که ناشی از عدم‌سرمایه-گذاری بر روی دریای مکران و کرانه‌ها و پسکرانه‌های آن و توجه ناکافی به مقوله توسعه دریامحور است. این موضوع به نوبه خود به پنج بخش عمده تقسیم می‌شود.

بخش نخست به دلایل محیطی مرتبط است. محیط سرمایه‌گذاری در ایران از عواملی که موجب ایجاد ناامنی در آن شده است، رنج می‌برد. برخی از این عوامل، بنیادی و ریشه در فرهنگ یا ساختار سیاسی ایران دارند و برخی دیگر به رویکرد اقتصادی دولت‌ها، عوامل برون‌مرزی و عملکرد کارگزاران اقتصادی مربوط می‌شوند [26].

بخش دوم و سوم به مسائل اقتصادی و سیاسی مربوط است که به دلیل درهم پیچیدن این عوامل، جدا کردن آنان بسیار دشوار است. افزایش فرار سرمایه‌ها در زمان وقوع انقلاب‌ها، آشوب‌ها و ناامنی‌ها، وجود جو ناپایدار سیاسی، تنش‌های قومی، درگیری‌های داخلی و خارجی، برخوردها و رقابت ناسالم جناح‌های سیاسی و ضعف پاسخگویی دولت در برابر مردم و نهادهای دموکراتیک رو به فزونی می‌گیرد. سرمایه‌دار اگر احساس کند نظام حاکم بر جامعه دچار دو دستگی شده است و یا اقتدار لازم برای تسلط بر ناآرامی‌ها را ندارد، به سرعت از محیط ملتهب خارج می‌شود و به کشوری که میزبان مناسب‌تری است کوچ می‌کند. برای مثال بخش بالایی از سرمایه‌گذاری‌های بالقوه خارجی در ایران به دلیل تحریم‌ها از بین می‌رود [26]. بنابراین سرمایه‌گذاری خارجی با دیوار بلندی به نام تحریم‌های بین‌المللی مواجه است. از سوی دیگر سرمایه‌گذاری داخلی در این بخش نیز با توجه به گسترش بیش از حد بخش دولتی، سیاست تجاری ناکارآمد، نبود ثبات اقتصادی، تصمیمات بانک مرکزی، عدم ثبات سیاست‌ها، عدم شفافیت سیستم مالیاتی و عدم اعمال مدیریت درست در بخش بانکی، بسیار پایین است [27]. 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. این امر در مورد سرمایه‌گذاری داخلی در این حوزه نیز صدق می‌کند.

بخش چهارم به دلایل فرهنگی باز می‌گردد. جامعه ایرانی هنوز به ارزش سرمایه به عنوان عامل حرکت‌دهنده اقتصاد پی نبرده است و به طور غالب آن را با بار منفی و به عنوان وسیله‌ای که عدالت اجتماعی را بر هم میزند و محرومان را محروم‌تر می‌کند، تعریف و معنا کرده است. در سال‌های اول بعد از انقلاب به جای طرد سرمایه‌داران وابسته، کل سرمایه‌گذاری نفی شد به طوری که در عمل، سرمایه‌گذاری از وفاق و همدلی جامعه و دولت برخوردار نبود. جامعه ایرانی، سرمایه‌گذاری را همواره با سرمایه‌داری غیرمولد در یک طراز می‌بیند و به آن نگاه خصمانه دارد و در نتیجه وجود چنین تفکری در جامعه، تشکیل سرمایه در ایران با مشکل مواجه می‌شود [26]. از سوی دیگر، داشتن ذهنیت منفی نسبت به سرمایه‌گذاران خارجی و سرمایه خارجی، ارتباط و تعامل ضعیف بین ایرانیان و اتباع خارجی و عوامل فرهنگی دیگر نیز باعث عدم جذب سرمایه خارجی شده است [28].

بخش پنجم و یکی از مهم‌ترین دلایل عدم توسعه دربامحور سواحل مکران در موانع حقوقی مستتر است. این دلایل به چند سطح تقسیم می‌شود. این سطوح شامل مقررات کلی و عمومی سرمایه‌گذاری، مقررات اختصاصی دریایی و قوانین و مقررات جامع و بالادستی کشور می‌شود.

در حوزه مقررات عمومی به طور کلی سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی با موانع حقوقی بسیار روبرو است. در رابطه با سرمایه‌گذاری خارجی در کشور ما قانون جامعی وجود ندارد. این مسئله به صورت پراکنده در قوانین مختلف مورد توجه واقع شده است. نخستین قانون ایران در این مورد، قانون جلب حمایت و سرمایه‌های خارجی مصوب ۱۳۳۴ شمسی است که نقطه عطفی در تاریخ سرمایه‌گذاری خصوصی خارجی در کشور ایران محسوب می‌شود. بعد از ۴۸ سال در سال ۱۳۸۱ شمسی، قانون جدید تشویق و حمایت از سرمایه‌گذاری‌های خارجی مورد تصویب قرار گرفت. البته قبل‌تر از آن در سال ۱۳۷۱ شمسی، قانون تشکیل شرکت سرمایه‌گذاری خارجی مورد تصویب قرار گرفته بود. قوانین دیگری از جمله قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری-صنعتی جمهوری اسلامی ایران مصوب سال ۱۳۷۲ شمسی و آیین‌نامه سرمایه‌گذاری خارجی در بورس‌ها و بازارهای خارج از بورس مصوب ۱۳۸۹ شمسی، از دیگر قوانین پراکنده در باب سرمایه‌گذاری خارجی است. مهم‌ترین موانع حقوقی در خصوص سرمایه‌گذاری خارجی با توجه به قوانین مذکور را باید شامل عدم وجود قانون جامع در حوزه سرمایه‌گذاری خارجی، جانمایی ناقص نظام مالیاتی حاکم بر سرمایه‌گذاری خارجی در نظام قانونی ایران،

[1] Sea Power Theory
[1] Alfred Mahan
[6]
[7]

[Downloaded from marine-eng.ir on 2025-11-04]
[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.38.10.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.38.125]

عدم اعتماد سرمایه‌گذاران خارجی به مراجع حل اختلاف داخلی و عدم وجود سازوکار قضایی منسجم در حمایت از سرمایه‌گذار خارجی دانست [29].

در رابطه با سرمایه‌گذاری داخلی نیز قانون جامعی تا الان تصویب نشده است. مهم‌ترین قوانین این حوزه در سال‌های اخیر تصویب شده‌اند. دستورالعمل حمایت قضایی از سرمایه‌گذاری در قوه قضائیه مصوب ۱۳۸۶ شمسی، قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی مصوب ۱۳۸۹ شمسی، قانون الحاق برخی موارد به قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت مصوب ۱۳۹۳ شمسی و قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار و قانون رفع موانع تولید و رقابت‌پذیر مصوب ۱۳۹۴ شمسی از این قبیل قوانین هستند. البته مهم‌ترین سند بالادستی در رابطه با سرمایه‌گذاری، سیاست‌های کلی نظام در تشویق سرمایه‌گذاری مصوب ۱۳۸۹ شمسی است. با وجود این اقدامات و استمرار قانونگذاری در جهت تشویق سرمایه‌گذاری، اما به علت عدم ثبات و پیش‌بینی‌پذیری مقررات و رویه‌های اجرایی، عدم تعریف و تضمین حقوق مالکیت و عدم وجود سازوکار قضایی منسجم در حمایت از سرمایه‌گذاری داخلی، چندان دستاوردی نداشته است [29].

در حوزه مقررات تخصصی دریایی، قوانین و مقررات کلی، بخشی و اختصاصی تدوین شده است. مهم‌ترین سند جامع در حوزه توسعه دریایی، سند جامع توسعه دریایی مصوب ۱۳۹۴ شمسی در شورای عالی انقلاب فرهنگی است. این سند به گواه کارشناسان یکی از جامع‌ترین اسنادی است که در حوزه دریایی به تصویب رسیده است. سند مذکور اهدافی از جمله تامین و تضمین امنیت دریانوردی، افزایش جمعیت‌پذیری در مناطق ساحلی، افزایش حداقل دو برابری در بخش دریایی، افزایش ظرفیت ناوگان حمل کالای دارای مالکیت ایرانی، افزایش توانمندی شرکت‌های ساخت شناور برای جذب بازار بین‌المللی ساخت شناور، ظرفیت‌سازی برای انجام سالانه ۳۰ میلیون نفر سفر دریایی و جذب گردشگران داخلی و خارجی را دنبال می‌کرد. برای رسیدن به این اهداف نیز ۱۷ اقدام عملی پیشینی کرده است از جمله تکمیل، به‌روزرسانی و روان‌سازی ساختارها، قوانین، مقررات و استانداردها، توسعه کمی و کیفی سرمایه‌های انسانی، حمایت هدفمند از پژوهش‌های بنیادی، کاربردی و نوآوری‌های بخش دریا و تجاری‌سازی آن‌ها، ایجاد، توسعه، نوسازی، بهسازی زیرساخت‌ها، ناوگان، تاسیسات، تجهیزات و سامانه‌های مورد نیاز بخش دریایی و حمایت هدفمند از فعالیت‌های دریایی از طریق تسهیل جذب و استفاده از منابع بازارهای مالی و سرمایه‌های داخلی و خارجی [30]. البته این سند جامع هم در گیر و دار ابلاغ و اجرا مانده است. این در حالی است که نهادها و ارگان‌های دریایی بارها بر تسریع در تصویب و ابلاغ سند فوق تاکید کرده‌اند. به‌ویژه با تاکید بر اهمیت توسعه دریامحور این سند، خواستار مشخص شدن متولیِ مدیریت و پیگیری موضوعات اقتصاد آبی شده‌اند [31]. قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی مصوب ۱۳۸۷ شمسی نیز در همین روند اجرایی دچار رخوت شد. تا جایی که به گفته رئیس شورای‌عالی صنایع دریایی، مهمترین علت توسعه نیافتن صنایع دریایی، اجرا نشدن قانون فوق بوده است [32].

اما اختصاصی‌ترین سند در باب توسعه حوزه مکران با عنوان سند توسعه منطقه ساحلی مکران توسط شورای عالی آمایش سرزمین و با استناد به بند الف ماده ۳۲ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، در جلسه مورخ ۲۲ /۰۷ /۱۳۹۸ تصویب شده است. این سند شامل چابهار، جاسک، سیریک، کنارک و میناب در دو استان سیستان و بلوچستان و هرمزگان می‌شود. علاوه بر این قرار است پنج شهرستان جنوبی استان کرمان نیز پس از مطالعات به فهرست بالا اضافه شوند. این سند جامع ولی اختصاصی مکران، در جای‌جای خود به سرمایه‌گذاری دولتی و خصوصی و در ابعاد مختلف تاکید کرده است. اما این سند که در رده اسناد بالادستی قرار گیرد، به نوبه خود دارای مشکلاتی است که با گذشت چند سال از تصویب آن، هنوز موثر واقع نشده است. مهم‌ترین این مشکلات شامل ابهام و تغییر چندباره متولی، شفاف نبودن اقدامات انجام شده و مشخص نبودن سازوکار می‌شود [33].

اما مهم‌ترین بخش این مبحث، اسناد بالادستی و کلی است. این اسناد به دو بخش قابل تقسیم است. بخش اول اسنادی مانند سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ و سیاست‌های کلی نظام برای بخش انرژی، حمل‌ونقل، رشد و توسعه فناوری، خودکفایی دفاعی و امنیتی، معدن، منابع طبیعی، صنعت و آمایش سرزمین است. این بخش از اسناد ضمن تاکید بر ابعاد مختلف توسعه دریامحور، اما صنعت دریایی را به عنوان نقطه اتکاء توسعه دریامحور، هیچگاه به عنوان یک صنعت مستقل نشناخته است. در نتیجه برای رشد و توسعه آن برنامه‌ریزی بلندمدت و راهبردی صورت نگرفته است. در نتیجه اولویت‌ها و راهبردهای ایران برای توسعه صنعت دریایی را باید در تعامل این صنعت با سایر فعالیت‌های اقتصادی و صنعتی جستجو کرد [34].

بخش دوم اما مهم‌ترین اسناد توسعه یعنی قانون برنامه‌های پنج‌ساله توسعه است. این اسناد در دو بخش سیاست‌های کلی ابلاغی و قانون برنامه‌های توسعه قابل بررسی است. به طور کلی سیاست‌های کلی ابلاغی از سوی رهبر ایران و قوانین برنامه پنج‌ساله اول تا سوم در باب سرمایه‌گذاری در حوزه سواحل و آب‌های جنوبی ایران به طور کلی سکوت کرده است [30]. اما در سیاست‌های کلی ابلاغی برنامه چهارم توسعه و قانون برنامه چهارم توسعه (۱۳۸۴-۱۳۸۸)، شاهد تغییر رویکرد هستیم. در ماده ۴۴ سیاست‌های کلی ابلاغی بر اولویت سرمایه‌گذاری در ایجاد زیربناها

[Downloaded from marine-eng.ir on 2025-11-04]
[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.38.10.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.38.125]

و زیرساخت‌های مورد نیاز و ساماندهی سواحل و جزایر ایرانی خلیج فارس در چارچوب سیاست‌های آمایش سرزمین تاکید شده است [35]. این مسئله موجب تاکید بر اهمیت دریاها در توسعه شد و در مواد متعدد قانون برنامه چهارم از قبیل ماده ۲۳ (اجرای طرح‌های زیربنایی و آماده‌سازی سواحل و جزایر ایرانی خلیج فارس)، بند ۶ بخش ب ماده ۲۸ (برقراری ارتباط کلان‌شهرها و سواحل شمال و جنوب و مراکز مهم گردشگری با مرکز از طریق قطارهای سرعت بالا با مشارکت بخش‌های غیردولتی)، بند ۱ و ۲ بخش دال ماده ۲۸ (تجهیز و نوسازی بنادر تجاری کشور و نوسازی ناوگان حمل و نقل دریایی) و بند ۹ ماده ۱۲۱ (حضور و استقرار متناسب با تهدیدها در حوزه‌های آبی کشور اعم از خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر) به آن اشاره شد. ماده ۳۴ نیز به صورت ویژه به ابعاد مختلف اقتصاد دریایی از جمله محیط زیست دریایی، امنیت دریایی، گردشگری دریایی، حمل و نقل دریایی و استقرار صنایع دریایی تاکید کرده است [36]. با نگاهی به گذشته و بررسی واقعیت‌های موجود، می‌بینیم که به بخش دریایی و توسعه آن در برنامه چهارم، یک نگاه کلیشه‌ای شده است. علاوه بر این به دلیل گرایش دولت وقت به کوچک کردن خود و واگذاری فعالیت‌ها به بخش خصوصی به جز برخی امور حاکمیتی، بقیه موارد را به بخش خصوصی و تعاونی سپرده است [30].

سیاست‌های کلی ابلاغی در باب برنامه پنجم توسعه با تاکید بر موضع گرفته شده در برنامه چهارم، بار دیگر در بند دوم ماده ۳۵ خود، بر گسترش فعالیت‌های اقتصادی در مناطق مرزی و سواحل جنوبی و جزایر با استفاده از ظرفیت‌های بازرگانی خارجی کشور تاکید کرد [37]. اما در قانون برنامه پنجم توسعه (۱۳۹۰-۱۳۹۴)، این سیاست چندان مورد اعتنا قرار نگرفت. در این قانون در برخی مواد مانند تبصرهِ ۲ بخشِ ۲ بند الفِ ماده ۱۸۷ (شناسایی مناطق ساحلی و دریایی با حساسیت بالای زیست محیطی)، بند ب ماده ۱۸۷ (تشکیل سازمان توسعه و عمران دریا و سواحل)، بخشِ ۲ بند الفِ ماده ۱۹۵ (تقویت حضور و ارتقاء زیرساخت‌ها به منظور گسترش حوزه و استقرار مؤثرتر در حوزه‌های آبی کشور و حفاظت از خطوط دریایی کشور با تأکید بر آب‌های آزاد و تکمیل سازمان ناوگان جنوب) و بخشِ ط بند الفِ ماده ۲۰۱ (حضور و استقرار متناسب با تهدیدها در حوزه‌های آبی کشور اعم ازخلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر) به توسعه دریایی اشاره شده است [38]. با وجود عدم توجه کافی به توسعه دریایی در قانون برنامه پنجم توسعه، اما همین مقدار هم به دلیل شدت گرفتن تحریم‌های بین‌المللی، عدم تکلیف دولت به برخی مصوبات مجلس و کاهش سرمایه‌گذاری خارجی، سبب عدم توسعه کافی و کمبود ارایه خدمات در این بخش شد [30].

سیاست‌های کلی ابلاغی برنامه ششم توسعه و قانون برنامه ششم توسعه، نقطه عطفی در توجه قانونگذار به توسعه دریامحور و به‌ویژه حوزه مکران است. موادی از سیاست‌های کلی ابلاغی مانند ماده ۲۱ (توسعه اقتصاد دریایی جنوب کشور در محور چابهار – خرمشهر با تاکید بر سواحل مکران)، ماده ۲۳ (توسعه بازارهای دریایی و ایجاد مناطق مهم اقتصادی) و ماده ۲۵ (توسعه حمل‌ونقل ریلی باری با اولویت شبکه‌های ریلی منطقه‌ای و جهانی به‌ویژه کریدور شمال- جنوب) از این دست توجهات ویژه است [39]. این اولویت‌ها، به صورت بسیار پررنگ‌تر در قانون برنامه ششم توسعه (۱۳۹۶-۱۴۰۰) خود را نمایان ساخت. موادی از جمله بندِ ب ماده ۲ (توسعه سواحل مکران تحت عنوان مسئله محوری برنامه ششم توسعه)، بندِ ج ماده ۳۵ (ایجاد زیرساخت مورد نیاز برای پرورش ماهی و توسعه فعالیت‌های شیلاتی و ایجاد تاسیسات زیربنایی در سواحل کشور)، بندِ الف ماده ۳۶ (تکلیف دولت تامین حداقل سی‌درصد آب آشامیدنی مناطق جنوبی کشور از طریق شیرین کردن آب دریا)، بند خ ماده ۴۶ (حمایت موثر دولت از فعالیت صنایع کوچک و متوسط دریایی کشور)، بندِ الف و ب ماده ۵۱ (مشارکت با شرکتهای معتبر بین‌المللی، برای تشکیل شرکت‌هایی جهت سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از بنادر اصلی با کارکرد بین‌المللی و فرودگاه و واگذاری حق بهره‌برداری و مدیریت بنادر کوچک و محلی، اعطای مجوز احداث بنادر کوچک جدید به اشخاص حقوقی حرفه‌ای و معتبر غیردولتی)، بندِ ب ماده ۱۰۰ (طرح ساماندهی گردشگری سواحل شمالی و جنوبی با اولویت سواحل مکران)، بندِ ۱۱ بخشِ ۱ بند الفِ ماده ۱۰۶ (توسعه ناوگان نیروی دریایی و تسلیح آنها به سامانه‌های و سلاح‌های به‌روز و کارآمد) و بندِ الف ماده ۱۱۱ (استقرار و احداث زیرساخت‌های نظامی، فرهنگی، رفاهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در سواحل مکران)، از مصادیق عمده توجه به توسعه دریامحور در قانون برنامه ششم توسعه است [40]. همانگونه که ذکر شد در این دو سند اخیر، بارها به حوزه مکران و سواحل جنوبی در جهت توسعه دریامحور اشاره شده است. حتی برخی طرح‌ها مانند تامین آب آشامیدنی و توانمندسازی اقتصاد این مناطق در جهت توسعه و جذب جمعیت در این نواحی تدوین شده است. علی‌رغم اینکه برنامه ششم در درک موضوع به‌ویژه اهمیت مکران بسیار ممتاز بود اما در حیطه اجرا عملاً ناکام ماند. ضعف در برنامه‌ریزی واقع‌بینانه و اختلاف فاحش بین اهداف و عملکرد برنامه، ناهماهنگی برنامه توسعه با بودجه سالانه، جنگ ارزی علیه ایران، مشکلات ساختاری داخلی نظیر افزایش هزینه‌های دولت، کسری بودجه، انتشار پول بدون پشتوانه، خلق نقدینگی، باعث ناکامی در تحقق اهداف شده است [41]. همچنین براساس ارزیابی مرکز پژوهش‌های مجلس، دستیابی به اهداف

[Downloaded from marine-eng.ir on 2025-11-04]
[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.38.10.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.38.125]

برنامه ششم زیر ۱۰ درصد بوده است. یکی از علل عمده ورای موارد ذکر شده، تحریم‌های یکجانبه ایالات متحده بوده است که پس از خروج ایالات متحده از برجام، تشدید شد [42]. به صورت جزئی‌تر اگر به برنامه ششم پرداخته شود، متاسفانه در عمل اولویتی برای دسترسی به بنادر مهم ایران به‌ویژه سواحل مکران داده نشده است. یکی از مهم‌ترین مبانی توسعه هر کشوری، توسعه زیرساخت های دسترسی به یک منطقه است که شامل چهار مولفه مهم جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی است. دو مورد اول دارای اهمیت حیاتی است. در این میان دسترسی جاده‌ای بسیار ویژه‌تری در احیای مناطق داخلی سرزمین دارد چر اکه در اطراف جاده‌ها، شهرهای جدید و مراکز صنعتی و خدماتی شکل می‌گیرند و سفرهای گردشگری نیز رونق می یابند. علاوه بر این موجب گسترش امنیت می‌شوند. مثلاً با احداث آزادراه چابهار- مشهد یا جاسک-مشهد، کل نیمه شرقی کشور احیا می‌گردد [43]. برخی نی نه به لحاظ عملی، بلکه حتی به لحاظ محتوایی نیز به برنامه ششم انتقاداتی را وارد کرده‌اند. منتقدان اظهار داشته‌اند در حالی که یکی از سه اولویت اصلی برنامه ششم، توسعه سواحل مکران عنوان شده اما دولت عملاً در این برنامه به جز یک ماده در مورد توسعهٔ بنادر و ارتقای توانمندی در این بخش چیز دیگری را نگنجانده است [30].

در انتها باید به سیاست‌های کلی برنامه هفتم توسعه پرداخت. در سیاست‌های کلی برنامه هفتم توسعه، به صورت کلی‌تر و البته کمتر به توسعه‌دریامحور و اقتصاد دریایی پرداخته شده است. فقد بند ۱۱ این سیاست‌های کلی به تحقق سیاست‌های کلی آمایش سرزمین با توجه به مزیت‌های بالفعل و بالقوه و اجرایی ساختن موارد برجسته آن با توجه ویژه بر دریا، سواحل، بنادر و آب‌های مرزی اشاره شده است [44]. برنامه قانون هفتم توسعه هنوز مصوب نشده است تا بتوان به بررسی سنجش میران توجه به موضع توسعه دریامحور و به ویژه توسعه مکران پرداخت. اما برخی کارشناسان با توجه به سابقه برنامه‌های توسعه شش‌گانه، بعید می‌دانند که توجه ویژه‌ای به این مقوله شود؛ چه برسد به اینکه در حوزه اجرا، تفاوت معناداری را رقم زده شود [45].

۳-۴- اقدامات و الزامات مورد نیاز

گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس در شهریورماه ۱۴۰۰ شمسی با عنوان "توسعه دریامحور و اقتصاد دریا، ضرورتی بی‌بدیل در تحقق اقتصاد پویا و مقاومتی کشور"، به خوبی الزامات ضروری توسعه دریامحور حوزه مکران را ترسیم کرده است.

نخستین قدم در این راه، ترسیمِ تصویر کلان و روشن اقتصاد دریامحور برای تمامی کنشگران توسعه است. در این خصوص باید رویکرد مذکور به عنوان یک الزام کلان کشوری به دستگاه‌ها و سازمان‌های درگیر ابلاغ و مطالبه گردد. سپس باید به زمان، قاعده و ضابطه و برنامه پرداخت و این مقولات در تمامی دستگاه‌ها، سازمان‌ها و نهادهای کشور فراگیر شود. اهمیت زمان در این موضوع نهفته است که باید بین یک روز و یک ماه و یک سال برای هر دستگاه و یا سازمان متولی تفاوت وجود داشته باشد. درخصوص قاعده و ضابطه نیز می‌توان بیان کرد که مبنای تصمیمات باید منافع ملی کشور باشد و این تصمیمات باید منطقی، هدفمند، شفاف و تحقق‌پذیر با توجه به شرایط عمومی کشور باشد. در مورد برنامه نیز باید تاکید کرد که هر ایده خامِ شفاهیِ تست نشده، برنامه نیست. در برنامه باید معلوم گردد که چه کسی، در کجا، چه وظیفه و اقدامی را در چه زمانی باید انجام دهد. با توجه به گام‌هایی که ذکر آن رفت، گزارش مذکور به الزاماتی می‌پردازد که ضرورت توسعه دریامحور در حوزه مکران است. این الزامات به شرح ذیل است:

- توجه به موضوعات و محورهای کلیدی توسعه دریامحور مانند آینده‌نگری، توجه به رقابت‌پذیری، توجه به تحولات جهانی در حوزه صنایع و حمل‌ونقل دریایی، لجستیک و زنجیره تامین، توسعه یکپارچه زیرساخت‌های ریلی، جادهای و هوایی و ارتقای نسل بنادر
- توجه به توان اکولوژیک در برنامه‌ریزی‌های توسعه تا با توجه به اصول آمایش سرزمین، بارگذاری انواع فعالیت‌های انسانی بر اساس توان اکولوژیک انجام پذیرد تا اصول توسعه پایدار رعایت شود
- توجه به اقلیم مناطق و نواحی ساحلی با تشویق به ایجاد سکونتگاه‌های جدید در سواحل مکران
- توجه به ظرفیت‌های حمل‌ونقل دریایی در شهربندرها با توجه به افق توسعه
- توجه به اصول مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی به منظور استفاده متعادل و متوازن از منابع تجدیدپذیر و تجدیدناپذیر ساحلی
- توجه به نوآوری در حوزه دریایی با تشویق و حمایت از شرکت‌های نوآور و نوآفرین
- استفاده از تجربیات جهانی به‌ویژه در مقوله جمعیت‌پذیری و استقرار صنایع سبک و سنگین و صنایع مرتبط با دریا در پیرامون آبهای آزاد
- توجه به منابع انسانی و پشتوانه‌های تخصصی به‌ویژه توجه به ظرفیت بالایی دانشگاه‌ها و ارتباط آنها با صنعت
- مشارکت دادن به جامعه محلی در تصمیم‌گیری‌ها چرا که امروزه ثابت شده که اجرای راهکارهای تحول و

[Downloaded from marine-eng.ir on 2025-11-04]
[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.38.10.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.38.125]

توسعه چنانچه با مشارکت جوامع محلی باشد، از نتایج بهتری برخوردار خواهد بود

- توجه به تسهیل امور سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی با حذف موانع و تجویز مشوق‌هایی مانند اعطای وام‌های کم‌بهره و معافیت یا تخفیف‌های مالیاتی
- توجه به حوزه پُرظرفیت گردشگری دریایی
- توجه به بنادر کوچک و حمایت از کسب‌وکارهای کوچک در مناطق ساحلی مرتبط با منابع و صنایع دریایی به علت نقش مهم آنها در توسعه پایدار جوامع ساحلی [46].

۵ – 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 به عنوان 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 مکران 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 به عنوان قیم بی‌چون و چرای آن اعمال صلاحیت کرده‌اند.

از منظر استراتژیکی، اقتصادی و لجستیکی نیز اهمیت دریای مکران در برهه کنونی بر کسی پوشیده نیست. این امر با بررسی ویژگی‌های این پهنه آبی جنوب ایران و تطبیق آن با شش شاخص مطرح شده در نظریه ژئوپلتیک آلفرد ماهان، همخوانی دارد و این منطقه می‌تواند به یکی از کانون‌های قدرت اقتصادی و نظامی ایران تبدیل شود. البته علی‌رغم همخوانی ظرفیت این منطقه با شاخص‌های این نظریه، در برخی از شاخص‌ها به‌ویژه جمعیت مستقر، حوزه مکران مهجور مانده است. این منطقه دارای ظرفیت‌های دیگری نیز هست. از بُعد راهبردی و اقتصادی در حوزه‌های مختلف توسعه دریامحور از قبیل حمل‌ونقل دریایی، انرژی 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 سابقه تاریخی و ظرفیت‌های موجود، دلایل عدم توسعه این منطقه نیز بسیار حائز اهمیت است چرا که عملاً به تسهیل توسعه دریامحور کمک شاسانی می‌کند. با سیری در چهار دهه اخیر، نتایج عدم توسعه کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های مکران ناشی از یک عدم سرمایه‌گذاری بوده است. این عدم سرمایه‌گذاری به پنج دلیل محیطی، سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و حقوقی تقسیم می‌شود. که به نوبه خود باعث رکود این مناطق و عدم شکل‌گیری کلان‌شهرها و پراکندگی جمعیت شده است. در این میان دلایل حقوقی و قانونی بسیار وجود دارد. از نبود قوانین جامع سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی تا عدم توجه به مبحث توسعه دریامحور به‌ویژه با تاکید بر توسعه مکران در برنامه‌های شش‌گانه توسعه، در این حوزه قرار می‌گیرند. در مواردی استثناء مانند برنامه ششم توسعه که به مقوله توسعه دریامحور و به‌ویژه توسعه مکران توجه ویژه شده بود نیز به علت ضعف در اجرا، عملاً منجر به دست یافتن اهداف ترسیمی نشد.

در راستای بهره‌گیری از ظرفیت‌ها و عبرت گرفتن از دلایل عدم توسعه، الزامات و اقداماتی ضروری است. پیش‌شرط این الزامات، ترسیمِ تصویر کلان و روشن اقتصاد دریامحور برای تمامی کنشگران توسعه و توجه به اهمیت زمان، قاعده و ضابطه و برنامه است. این مقولات باید در تمامی دستگاه‌ها، سازمان‌ها و نهادهای کشور فراگیر شود. مهم‌ترین الزامات و اقدامات در جهت تحقق توسعه دریامحور شامل توجه به موضوعات کلیدی مانند آینده‌نگری، توجه به رقابت‌پذیری، توجه به تحولات جهانی در حوزه صنایع و حمل‌ونقل دریایی، تشویق به ایجاد سکونتگاه‌های جدید در سواحل جنوبی، توجه به ظرفیت‌های حمل‌ونقل دریایی در شهربندرها، استفاده از تجربیات جهانی، مشارکت دادن به جامعه محلی در تصمیم‌گیری‌ها، توجه به تسهیل امور سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، توجه به حوزه پُرظرفیت گردشگری دریایی و به بنادر کوچک است.

با توجه و تاکید بر موارد فوق، به نظر می‌رسد توسعه ایران از طریق توسعه دریامحور به‌ویژه در حوزه مکران بیش از سایر طرق، میسر و ممکن است. علی‌رغم اینکه در سواحل مکران با شرایط اقلیمی سخت و محدودیت منابع و انرژی روبرو هستیم، اما با تاکید بر برنامه‌ریزی همه‌جانبه و منطقی می‌توان به سمت توسعه دریامحور این حوزه حرکت کرد. البته 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 نیز ضروری است چرا که امنیت منطقه‌ای پایدار که مبتنی بر مفاهیم مشترک و قابل قبول کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای مکران است، یکی از شروط لازم برای تحقق توسعه دریامحور به صورت بالفعل است.

۶ – مراجع

[1] M. Pidwirny, "Fundamentals of Physical Geography," Introduction to the Oceans, 2006. [Online]. Available: http://www.physicalgeography.net/fundamentals/8o.html. [Accessed 03 03 2023].

[2] D. Hoseini, "Geopolitics, our world and the future of sea power," Khabar online website, 27 01 2015. [Online]. Available: www.khabaronline.ir/news/397291. [Accessed 11 02 2023] (In Persian)

[3] R. Saleh Abadi, "Southern coasts of Iran, development and culture of maritime civilization," in *National conference on processing the geopolitical potentials of development in the south-eastern coasts of Iran*, Tehran, 2016 (In Persian)

[4] M. Abolghasemi , S. Mustafa, A. R. Maghami and F. Zahedi, "Makran Sea in documents and historical

[Downloaded from marine-eng.ir on 2025-11-04]
[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.38.10.4]
[DOI: 10.61186/marineeng.19.38.125]

sources," *Journal of Historical Researches of Iran and Islam*, vol. 15, no. 28, pp. 1-18, 2021 (In Persian)

[5] A. Hagh Shenas, Iran's historical sovereignty over Tonb and Abu Musa islands, Tehran: Sina Publication, 2010 (In Persian)

[6] H. Monfared, "The role of maritime strategy in the development of maritime power of the Islamic Republic of Iran," in *The first national conference on the development of Makran coasts and maritime authority of the Islamic Republic of Iran*, Chabahar, 2013 (In Persian)

[7] United Nations, "Promotion and Strengthening of Sustainable Ocean-based Economies," The Division for Sustainable Development Goals (DSDG), 2021. [Online]. Available: https://sdgs.un.org/sites/default/files/2021-07/2014248-DESA-Oceans_Sustainable_final-WEB.pdf. [Accessed 11 02 2023].

[8] OECD, "Ocean economy and innovation," Organisation for Economic Co-operation and Development, 2022. [Online]. Available: www.oecd.org/ocean/topics/ocean-economy/. [Accessed 12 02 2023].

[9] 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)

[10] European Commission, "Blue Growth," European Commission, 2010. [Online]. Available: https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/system/files/Blue%20Growth%20Final%20Report%2013092012.pdf. [Accessed 15 02 2023].

[11] United Nations, "Blue Economy Definitions," United Nations, 2022. [Online]. Available: www.un.org/regularprocess/sites/www.un.org.regularprocess/files/rok_part_2.pdf. [Accessed 15 02 2023].

[12] D. Blackmore, Warfare on the Mediterranean in the Age of Sail: A History, 1571–1866, North Carolina: Publisher McFarland, 2011.

[13] A. Abedian, "Historical background of navy in Iran," *Ferdowsi Monthly*, p. 107, 14 01 2010 (In Persian)

[14] B. Qayem, *Investigating trade in the Persian Gulf with an emphasis on three strategic goods (dates, pearls and spices) from the early centuries of Islam until the end of the collapse of the Safavid state*, Ahvaz: Shahid Chamran University of Ahvaz, 2014 (In Persian)

[15] S. A. Foroozani, "Historical Geography of Mokrān," *Historical Sciences Studies*, vol. 4, no. 1, pp. 173-190, 2013 (In Persian)

[16] V. Salehi, "India-Pakistan rivalry, an opportunity to develop Makran coast," Makran analytical news site, 22 07 2016. [Online]. Available: www.makran.ir/?p=11012. [Accessed 14 02 2023] (In Persian)

[17] N. Saeedi and K. Moradpoor, "The role of ports in the economic development process of the country," *Bandar and Darya Monthly*, p. 78, 22 05 2013 (In Persian)

[18] M. Mirzajani and H. Lotfi, "The Role and Influence of the Persian Gulf Coast and Makran Region on the International Economy and its Strategic Impact on Iran by Presenting a Strategic Model in Economic and Political Development," *Journal of Geography and Regional Planning*, vol. 8, no. 29, pp. 57-91, 2018 (In Persian)

[19] A. M. Haji-Yousefi and H. Narouei, "Geopolitics, Geo-economics and the Prospect of Iran-India Cooperation in Chabahar," *International Quarterly Of Geopolitics*, vol. 17, no. 63, pp. 61-87, 2021 (In Persian)

[20] H. Malek Hoseini, "An overview of Iran's important commercial corridors," Isfahan Chamber of Commerce, Industries, Mines and Agriculture, Isfahan, 2021 (In Persian)

[21] Iranian Fisheries Organization, Statistical Yearbook of Iranian Fisheries Organization, Tehran: Gilan Pablication, 2017 (In Persian)

[22] General Administration of Bushehr Fisheries, "History of Fisheries Organization," Bushehr Fisheries General Administration, 2019. [Online]. Available: www.shilat-bushehr.ir/fa/pages/1368. [Accessed 18 02 2023].

[23] World Bank, "International tourism, number of arrivals," World Bank, 2018. [Online]. Available: https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.ARVL?end=2018&most_recent_value_desc=true&start=1995. [Accessed 17 02 2023].

[24] D. Adel, "The strategy of sharing in maritime wealth," *Bandar and Darya Monthly*, p. 61, 23 08 2010 (In Persian)

[25] S. A. Khamenei, "Statements in the meeting of those involved in the construction of Jamaran destroyer," The information base of the Office of Preservation and Publication of the Works of Ayatollah Ali Khamenei, 19 02 2010. [Online]. Available: https://farsi.khamenei.ir/speech-content?id=8906. [Accessed 18 02 2023] (In Persian)

[26] F. Mozafari Khamene, F. Rahbar and S. Mohammadi, "Investment Difficulties and its Effect on Economic Growth in Iran," *Journal of Economic Research (Tahghighat-E-Eghtesadi)*, vol. 42, no. 4, pp. 111-138,

[Downloaded from marine-eng.ir on 2025-11-04]

[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.38.10.4]

[DOI: 10.61186/marineeng.19.38.125]

2008 (In Persian)

[27] V. Afzali Abraqoui and N. Khani Qaryehgapi, "Causes and effects of capital flight in Iran's economy," World Economy, 02 06 2010. [Online]. Available: www.donya-e-eqtesad.com/fa/tiny/news-608758. [Accessed 17 02 2023] (In Persian)

[28] N. Alizadeh, "Development and improvement of the business environment, a prerequisite for attracting foreign direct investment in achieving economic growth," *Economic magazine*, vol. 16, no. 7 -8, pp. 33-51, 2016 (In Persian)

[29] H. Khosravi, "Legal pathology of domestic and foreign investment system in Iran," Center for Strategic Research of The Expediency Council, 27 08 2020. [Online]. Available: https://csr.ir/0000H6. [Accessed 18 02 2023] (In Persian)

[30] H. a. Afsharian, "Maritime Goals and Visions of the Islamic The Republic of Iran in the 20 years horizon," *Journal of maritime transport industry*, vol. 4, no. 3, pp. 33-39, 2018 (In Persian)

[31] Ports and Maritime Organization, "Archive of the resolutions of the conference of coordination of marine organizations of Iran," coordination secretariat of the maritime bodies of the country, 2022. [Online]. Available: https://dhod.pmo.ir/fa/seminar/p67101443. [Accessed 21 02 2023] (In Persian)

[32] S. Jafari, "The reason for the non-development of marine industries is the non-implementation of the Marine Industries Development Law," marine press, 04 12 2022. [Online]. Available: https://marinepress.ir/plus/37139/. [Accessed 21 02 2023] (In Persian)

[33] Z. Abbasi, "Makran development triangle," *Hamshahri newspaper*, p. 24, 29 08 2022 (In Persian)

[34] Headquarters for the Development of Technology and, Roadmap of Iran's marine technologies, Tehran: Knowledge base of technology, 2017 (In Persian)

[35] S. a. Khamenei, "Notification the general policies of the fourth development program," The information base of the Office of Preservation and Publication of the Works of Ayatollah Ali Khamenei, 11 12 2003. [Online]. Available: https://farsi.khamenei.ir/news-content?id=37764. [Accessed 16 02 2023] (In Persian)

[36] Islamic Parliament Research Center, "Law of the fourth program of economic, social and cultural development of the Islamic Republic of Iran," Islamic Parliament Research Center Of The Islamic Republic Of IRAN, 01 09 2004. [Online]. Available: https://rc.majlis.ir/fa/law/show/94202. [Accessed 19 02 2023] (In Persian)

[37] S. a. Khamenei, "Notification the general policies of the fifth development program," The information base of the Office of Preservation and Publication of the Works of Ayatollah Ali Khamenei, 10 01 2009. [Online]. Available: https://farsi.khamenei.ir/news-content?id=5389. [Accessed 19 02 2023] (In Persian)

[38] Islamic Parliament Research Center, "Law of the fifth five-year development program of the Islamic Republic of Iran," Islamic Parliament Research Center Of The Islamic Republic Of IRAN, 05 01 2011. [Online]. Available: https://rc.majlis.ir/fa/law/show/790196 [Accessed 18 02 2023] (In Persian)

[39] S. a. Khamenei, "Notification the general policies of the sixth development program," The information base of the Office of Preservation and Publication of the Works of Ayatollah Ali Khamenei, 30 06 2015. [Online]. Available: https://farsi.khamenei.ir/news-content?id=30128. [Accessed 18 02 2023] (In Persian)

[40] Islamic Parliament Research Center, "Law of the 6th five-year economic, social and cultural development program of the Islamic Republic of Iran," Islamic Parliament Research Center Of The Islamic Republic Of IRAN, 05 04 2017. [Online]. Available: https://rc.majlis.ir/fa/law/show/1014547. [Accessed 18 02 2023] (In Persian)

[41] A. Mohammadipour, "Causes of failure of development programs," *the World of Economics (Donya-e-Eqtesad)*, p. 1, 14 07 2022 (In Persian)

[42] M. Pal meh, "In the sea Area, we do not have a real decision-making authority," *Transportation industry monthly*, p. 8, 23 01 2023 (In Persian)

[43] M. Munsan, "Makran in the hope of access to the central regions," *Eghtesad Saramad Newspaper*, p. 5, 03 01 2022 (In Persian)

[44] S. a. Khamenei, "The general policies of the 7th plan were announced by the Supreme Leader," The information base of the Iranian government, 13 09 2022. [Online]. Available: https://dolat.ir/detail/395982. [Accessed 18 02 2023] (In Persian)

[45] M. Rahimi, "Maritime economy can be the basis of resistance economy," *Eghtesad Saramad Newspaper*, p. 1, 05 02 2023 (In Persian)

[46] M. Ostadi Jafari, "Sea-based development and sea economy, an irreplaceable necessity in the realization of the country's dynamic and resilient economy," Islamic Parliament Research Center, 20 09 2021. [Online]. Available: https://rc.majlis.ir/fa/report/show/1677582. [Accessed 18 02 2023] (In Persian)

[Downloaded from marine-eng.ir on 2025-11-04]

[DOR: 20.1001.1.17357608.1402.19.38.10.4]

[DOI: 10.61186/marineeng.19.38.125]