



دوین هایش ملی تمدن دریایی - مسیره شرف

تاریخ هایش: ۲۰ و ۲۱ دی ماه ۱۴۰۲

بررسی قطب‌های پایه اقتصادی توسعه تمدن دریایی در سواحل خزر

محسن جان پرور^۱، آیدا آشنائی^۲

^۱ استادیار، گروه جغرافیا، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، janparvar@um.ac.ir

^۲ دانشجوی کارشناسی، گروه جغرافیا، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ayda80blacksea@gmail.com، 09155607724

چکیده

عصر حاضر به نوعی عصر اقتصادی و پیوندهای اقتصادی است. این امر سبب شده است که جایگاه و اهمیت مولفه های اقتصادی در مقیاس های مختلف ملی، منطقه ای و حتی جهانی تا حد قابل توجهی افزایش پیدا کرده و بر تصمیم گیریهای سیاسی کشورها تأثیرات گسترده ای داشته باشد. برای این مبنا، کشورها با تکیه بر پشتوانه های اقتصادی خود تلاش می کنند منافع و اهداف خود را در فضا سازی، نفوذ و توسعه روابط با دیگر بازیگران مورد استفاده قرار دهند. از جمله استفاده از پشتوانه های اقتصادی می توان به توسعه تمدن دریایی اشاره کرد. بر این مبنا، مقاله حاضر با روش توصیفی و تحلیلی و با هدف شناخت قطب های پایه اقتصادی کشور ایران در توسعه تمدن دریایی در سواحل خزر به انجام رسیده است. نتایج حاصل از تحقیق حاضر نشان دهنده آن است که جمهوری اسلامی ایران در طول سواحل خزر دارای پتانسیل های بالقوه فراوانی جهت توسعه تمدن دریایی خود می باشد. این پتانسیل ها را می توان در قالب شش قطب اقتصادی به صورت ذیل جهت توسعه تمدن دریایی ایران در نظر گرفت:

قطب های صیادی و ماهیگیری، قطب های کشتیرانی و خطوط حمل و نقل، قطب های انرژی نفت و گاز، قطب های گردشگری و توریسم، قطب های مناطق ویژه اقتصادی و قطب های کشاورزی

در مجموع می توان گفت تلاش جهت بالفعل کرده و بهره برداری از ظرفیت های هر یک از قطب های حاضر در طول سواحل خزر به جمهوری اسلامی ایران امکانات مناسبی جهت توسعه تمدن دریایی کشور قرار می دهد.

واژگان کلیدی: توسعه، تمدن دریایی، قطب های اقتصادی، سواحل خزر

۱ - مقدمه

امروزه با توجه به تحولات صورت گرفته در جهان از جمله جهانی شدن، ورود به عصر اطلاعات و ... بسیار مشکل است که کشورها به تنهایی و بصورت انفرادی بتوانند منافع ملی خود را در سطح جهان پیگیری کنند و به بقاء خود ادامه دهند. چرا که به دلیل پیوندها و وابستگی هایی که بین کشورها ایجاد شده است و همچنین بی ثباتی سیاسی و ضعف های استراتژیکی بسیاری از کشورها تأمین امنیت ملی به تنهایی تقریباً غیر ممکن است. بنابراین کشورها برای تأمین امنیت و منافع ملی خود همکاری و همراهی را امر معقول و مطلوب می بینند. در این راستا است که، فرامرزی شدن منافع و خواست های ملی کشورها در دهه های پایانی قرن بیستم (جهانی شدن ها) را سبب شده است. جهانی شدن اقتصاد بازار آزاد و اقتصادی شدن نظام جهانی که از دهه پایانی قرن بیستم سرعت زیادی پیدا کرد، رقابت های ژئواکونومیک و ژئواستراتژیک را در جهان رونق فراوانی داده است (مجتهدزاده، ۱۳۸۱: ۲۰۳-۲۰۲). و زمینه حرکت به سوی فضاهای فراسوی مرزها را در بین کشورها جهت رسیدن به اهداف و منافع اقتصادی، نظامی، سیاسی، ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی توسعه داده است.

در این میان، متغیرهای جغرافیایی همواره نقشی استراتژیک در توسعه اقتصادی اقتدار منطقه ای و بین المللی امپراطوری های باستانی و نیز دولت ملت های عصر مدرن ای ایفا کرده اند. راهها، منابع، هجوم و دفاع، تولید، زاد و ولد و رشد جمعیت، عمق سرزمینی، آب و هوا، مرزها، توپوگرافی و شکل سرزمینی از جمله متغیرهای جغرافیایی تاثیرگذار در توسعه اقتصادی و اقتدار منطقه ای و بین المللی کشورها هستند. توسعه اقتصادی و اقتدار منطقه ای ایران نیز تا اندازه زیادی وابسته به نقش متغیرها و توانمندی های جغرافیایی است. در این راستا دو منطقه ای که از اهمیت بیشتری برخوردارند، دریای خزر و خلیج فارس است (زمانی و کنشلو، ۱۳۹۹). چرا که این مناطق با دارا بودن زمینه های هم پیوندی و حرکت جهت توسعه مناسبات و کنشها با سایر بازیگران به صورت های مختلف همچون دروازه هایی برای ورود ایران عمل کرده و می توانند بر توسعه در بخش های مختلف کشور ایران جهت رسیدن به اهداف و منافع کمک شایانی بکنند. چرا که، مکانها و فضاهای جغرافیایی محیط های پیرامون واحدهای سیاسی بسته به موقعیت، مشخصات و عناصر ساختاری و کارکردی خود دارای ارزش های متفاوتی هستند که از ثبات و پایداری برخوردار نمی باشد و در بستر زمان دچار تحول و تغییر می گردند. مصداق این نمونه محیطی، حوزه دریای خزر است که در گذشته جزو مناطق کم ارزش ژئوپلیتیکی محسوب می شد، ولی با پایان جنگ سرد از اهمیت نظامی این حوزه به صورت مداوم کاسته شده و بر اهمیت متغیرهای ژئواکونومیک آن افزوده شده است. از طرفی همواره برای ج.ا.ا، شناخت دقیق محیط ژئوپلیتیکی پیرامون خود مولفه ای مهم و تعیین کننده، به جهت اثرگذاری متغیرهای محیط بر منافع و امنیت ملی کشور می باشد (ابراهیمی و اخباری، ۱۳۹۹). دریای خزر به دلیل وجود منابع غنی نفت و گاز و وضعیت نوین ژئوپلیتیک در جایگاه مهمترین منطقه اوراسیا قرار گرفته و در صدر مناطقی است که به شدت از چالش های ژئوپلیتیک تاثیر می پذیرد. در گذشته حضور قدرت های بزرگ در حوزه دریای خزر به عنوان یک مسئله به حساب می آمد، اما بعد از فروپاشی شوروی اختلاف بر سر منابع دریا موجب تنش در روابط میان کشورهای ساحلی و گسترش رقابت های امنیتی-راهبردی میان آنها شده است. بنابر این موضوع تأمین امنیت انرژی، و تمایل دولت های کوچک حاشیه دریای خزر به حضور قدرت های فرامنطقه ای

(امریکا، چین و اتحادیه اروپا) بویژه ایالات متحده آمریکا، به منظور مقابله با تهدیدات امنیتی، به عنوان عاملی برای مقابله با نفوذ روسیه و ایران، زمینه ساز رشد نظامی گری در منطقه خزر گردیده است (ملکی و جعفری، ۱۳۹۷). همچنین ایران از طریق مرزهای آبی با بیشتر کشورهای جهان مرتبط است. بهره‌گیری از این موقعیت ترانزیتی، ایجاد زمینه‌های لازم برای ارتقای سهم و نقش ترانزیتی کشور در تجارت منطقه ای و جهانی، تقویت کرویدورها شبکه‌های بین‌المللی ترانزیت کالا و بازارهای عرضه و تقاضا، همواره مورد توصیه کارشناسان و دغدغه آنها در راستای بهره‌گیری از موقعیت ویژه کشور بوده است. به ویژه اینکه امروز شاهد گسترش فرایند جهانی شدن هستیم که یکی از مهمترین پدیده‌های آن بزرگتر شدن بازارها است. در چنین فضایی، حمل و نقل دریایی امکان بهره‌گیری از این موقعیت را فراهم می‌کند و از این رو استفاده غیر بهینه از عوامل تولید به هیچ عنوان پذیرفتنی نیست و بخش حمل و نقل دریایی کشور باید هرچه بیشتر در جهت ارتقای بهره‌وری خود بکوشد (اندایش و جاودانیان، ۱۳۹۸). باید توجه داشت، توسعه اقتصاد دریا محور و شکل دهی به تمدن دریایی مبتنی بر ۱۴ بخش افزایش تولید ناخالص داخلی امکانپذیری است. گردشگری ساحلی و دریایی، بنادر و حمل و نقل دریایی، نفت و گاز، شیلات، بیوتکنولوژی، کشتی سازی و تعمیرات، ترانزیت، انرژی‌های تجدید پذیر، صنایع دریایی و فراساحل، صادرات و واردات، منابع غذایی جدید، کشاورزی و استحصال آب دریا و منابع زیر سطحی و منابع معدنی دریایی ظرفیت‌ها و قابلیت‌های دریا در حوزه اقتصادی هستند که فقط تعداد محدودی از آنها از جمله حمل و نقل و ترانزیت، شیلات، کشتی سازی، بهره‌برداری از نفت و گاز تا اندازه‌ای گردشگری در اقتصاد کشور مورد توجه بوده است ایجاد شهرهای ساحلی و انتقال جمعیت به سواحل، ایجاد بازارها و اشتغال زایی از جمله مواردی است که نقش زیادی در رونق اقتصاد آبی دارد. قاعدتاً سواحل شمالی کشور ایران دارای پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های بالایی در بخش‌های مختلف جهت شکل‌دهی به پایه‌های توسعه تمدنی دریایی می‌باشد. بر این مبنا، در مقاله حاضر تلاش شده است که مبتنی بر نگرش اقتصادی قطب‌های پایه در توسعه تمدن دریایی در طول سواحل خزر مورد شناسایی قرار بگیرند تا با برنامه ریزی و هدایت آنها در طی سال‌های پیش رو زمینه برای رسیدن به اهداف و منافع ملی کشور در دریای خزر و منطقه فراهم آورده شود.

۲- مباحث نظری تحقیق

۲-۱- مفاهیم

۲-۱-۱- توسعه

واژه «توسعه» از نظر لغوی در زبان انگلیسی، به معنی بسط یافتن، درک کردن، تکامل و پیشرفت است. این واژه مترادف با نوسازی، رشد، صنعتی شدن نیز می‌باشد (ساعی، ۱۳۸۸: ۱۸). بروکفیلد^۱ می‌گوید: به طور کلی توسعه جریانی است که در خود تجدید سازمان و سمت‌گیری متفاوت کل نظام اقتصادی-اجتماعی را به همراه دارد. توسعه علاوه بر بهبود در میزان تولید و درآمد، شامل دگرگونی اساسی در ساخت‌های نهادی، اجتماعی-اداری و همچنین ایستارها و وجهه نظرهای عمومی مردم است. (از کیا، ۱۳۸۸: ۸-۷). همچنین توسعه به معنای کوشش آگاهانه، نهادی و برنامه‌ریزی شده برای نیل به پیشرفت اجتماعی و اقتصادی می‌باشد (افتخاری و آقاپاری، ۱۳۸۶: ۳۲). به

^۱.Brookfield

بیانی دیگر می‌توان گفت توسعه اساساً یک مفهوم اقتصادی است که حاوی مفاهیم مثبت است؛ در واقع این مفهوم شامل اعمال برخی اقدامات اقتصادی و فنی برای استفاده از منابع موجود در راستای تحریک رشد اقتصادی و بهبود کیفیت زندگی مردم است (صداقت و همکاران، ۱۳۹۸: ۹۱).

۲-۱-۲- تمدن و نظریه تمدن دریایی

مفهوم تمدن^۱ دارای تعاریف متفاوت و متعددی است. برخی از این تعاریف به صورت ذیل هستند:

هانتینگتون: تمدن و فرهنگ هر دو به تمامی شیوه‌ی زندگی مردمی معین توجه می‌دهند، هر دوی آنها شامل ارزش‌ها، هنجارها، نهادها و شیوه‌های تفکر می‌شوند که از نظر نسل‌های پی‌در پی در یک جامعه دارای اهمیت طراز اول هستند. به بیانی دیگر، تمدن گسترده‌ترین کلیت فرهنگ است. روستاها، مناطق گروه‌های قومی، ملیت‌ها، گروه‌های مذهبی، همه دارای فرهنگ‌های متمایزی هستند و در سطوح متفاوتی از تنوع فرهنگی قرار دارند.

براولد: تمدن یک فضا است، یک پهنه فرهنگی، مجموعه‌ای از خصوصیات و پدیده‌های فرهنگی است.

اشپنگلر: تمدن، سرنوشت اجتناب‌ناپذیر فرهنگ است. تمدن، مرحله‌ی واپسین سنگواره‌ای یا روزگار پیری و افسردگی فرهنگ‌های یکتاست.

شریعتی: تمدن، برابر با فرهنگ و به معنای مجموعه ساخته‌ها و اندوخته‌های معنوی و مادی یک جامعه است (حسینی، ۱۳۹۳: ۲۹-۲۸).

در بیانی کلی می‌توان گفت که تمدن عبارت است از تشکیل جامعه و نظام و نظارت شرایط اجتماعی تکنیک‌ها، سازمان‌های اجتماعی. مفهوم تمدن را نمی‌توان فارغ از مفهوم جامعه و شهرنشینی و روابط جوامع بزرگ انسانی تعریف کرد. به نوعی می‌توان گفت که تمدن بیشتر قالب‌سوری زندگی اجتماعی است. تمدن عبارت است از مجموعه‌ای از حاصل‌فعالیت‌های ذهنی آدمی که تدبیر و تسهیل‌کننده‌ی جهات گوناگون زندگی جمعی و سازنده‌ی شخصیت و هویت‌آحاد یک ملت یا جامعه در مقطع تاریخی و منطقه‌ی جغرافیایی مشخص باشد (صالح‌آبادی، ۱۳۹۵: ۶۶۷).

نظریه تمدن دریایی یکی از نظریات معروف در حوزه بین‌الملل است که موضوعی شدیداً منحصر به فرد در زمینه تاثیر دریا و قدرت دریایی بر تاریخ و آینده جهان است. به عبارت دیگر، قدرت یک کشور به اندازه میزان قدرت دریایی آن است و این توانایی برای کنترل بهره‌برداری از منابع دریایی و همچنین برقراری ارتباطات با دیگر کشورها و حفظ امنیت دریایی و دفاع از مرزها و پهنه‌آبی کشور را شامل می‌شود. نظریه تمدن دریایی از گذشته به عنوان یک راهبرد حیاتی در تاریخ نظامی و سیاسی کشورهای دنیا در بسیاری از جنگ‌ها و نبردهای مهم تاثیرگذار بوده است. یکی از تعاریف تمدن دریایی بدین شرح می‌باشد: «تمدن دریایی با اساس رویکرد دریا محور، تمدنی است که نهضت‌های فکری، علمی، صنعتی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی در بستر دریا و ارتباط با محیط دریا ایجاد شده با مجموعه‌ای از ظرفیت‌ها و منابع همه‌جانبه که در ارتباط مستقیم با دریا بوده و با یک نگرش تفکر دریایی سعی در بهره‌مندی پایدار از دریا داشته تا انسان و جوامع دریایی را یک جامعه صلح‌جو دانسته و انسان را به سوی تعالی همراه با کمال معنوی و مادی سوق دهد» (عالی‌پور، ۱۳۹۷: ۷۵). در بیانی دیگر می‌توان گفت تمدن دریایی عبارت است از حرکت جهت بهره‌برداری از پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های محیط‌های دریایی و فضاهای هم‌پیوند با آنها

^۱ Civilization

(سواحل) در راستای شکل دهی به شکل خاصی از تمدن دریا پایه. این حرکت می تواند مبتنی بر شکل دهی به یک پیوند گسترده در بهره گیری از پتانسیل های سواحل و خود فضاهای دریاها جهت حرکت به سوی شکل دهی به چارچوب های خاص برای رسیدن به منافع و اهداف فرهنگی، اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و غیره باشد (جان پرور، ۱۴۰۲: جزوه کلاسی).

۲-۲- نظریه قطب رشد و مفهوم قطب های پایه اقتصادی

نظریه ی قطب رشد ابتدا توسط فرانسوا پرو^۱ در سال ۱۹۵۵ ارائه گردید. پس از پرو، افرادی چون بودویل^۲ هیرشمن^۳ و میردال^۴ ادبیات و کارهای معتبری در زمینه قطب رشد از خود به جای گذاشتند. منشاء و مبنای نظریه قطب رشد بر کوشش هایی استوار گردید که به دنبال حل اشکالات مطرح شده درباره توان نظریه مکان مرکزی کریستالر و نظریه مکان یابی صنعتی برای تفسیر ساختار فضایی منطقه ای است. در حقیقت کار نظریه قطب رشد از دو دیدگاه مورد توجه ویژه است: نخست در بخش نظری، نظریه قطب رشد، نظریه مکان مرکزی را تکامل داد. سپس در بخش عملی نظریه قطب رشد مفهوم «مکان مرکزی» نظریه کریستالر را به مفهوم «قطب رشد» متحول کرد (Glasson, 1974). نظریه قطب رشد به نوعی کامل کننده دو نظریه مکان یابی صنعتی و مکان مرکزی کریستالر می باشد و در نتیجه ضعف های موجود در آن نظریات لحاظ شده و سبب تکامل بخشیدن به نظریه مکان مرکزی و ارتقاء آن از صرف توزیع خدمات به قطب تولید و توسعه و در اختیار قرار دادن ابزاری جهت تحلیل امر توسعه در مناطق مختلف و پیوند دهندگی توسعه منطقه شده است. این نظریه به نوعی مبتنی بر پتانسیل های جغرافیایی و بر پایه شناخت ظرفیت ها مکان ها طراحی و اجرا می شود. مبتنی بر این نظریه منظور از قطب های پایه همان قطب های رشد هستند که می توان به عنوان مجموعه ای از صنایع تعریف کرد که در یک ناحیه واقع شده باعث توسعه بیشتر فعالیت های اقتصادی در ناحیه حوزه نفوذ خود می شود. نظریه قطب رشد همانند نظریه مکان مرکزی هم برای درک ساختار یک منطقه هم به عنوان چهارچوبی برای پیش بینی تغییرات این ساختار و همچنین به عنوان یک استراتژی برای توسعه منطقه ای به کار رفته است. رشد سریع صنایع پیشاهنگ، قطبی شدن سایر واحدهای اقتصادی در قطب رشد را بوجود می آورد. یعنی به همان شکلی که وارد کردن یک آهنربا در بار میدان مغناطیسی همه مولکول ها را به سمت خود جهت می دهد، قطب رشد نیز همه جریان های اقتصادی را در راستای توسعه خود قرار می دهد. این قطبی شدن اقتصادی ناگزیر به قطبی شدن جغرافیایی و جریان یافتن منابع تمرکز فعالیت های اقتصادی در تعداد محدودی از مراکز در درون یک منطقه منجر می شود. به بیانی دیگر شاید بتوان گفت که قطب های اقتصادی مبتنی بر پتانسیل ها و پایه های جغرافیایی با اهداف خاص در فضاهای جغرافیایی با اهداف خاص به وجود می آیند تا بتوانند همچون موتورهایی زمینه و حرکت رو به جلو و توسعه را برای آن فضای جغرافیایی فراهم آورند. بنابراین، قطب های اقتصادی عبارتند از نقاط کانونی که مبتنی بر پتانسیل ها و ظرفیت های جغرافیایی بر اساس اهداف همچون موتورهای محرک جهت رسیدن به اهداف و حرکت رو به جلوی فضاهای

¹ Francios perroux

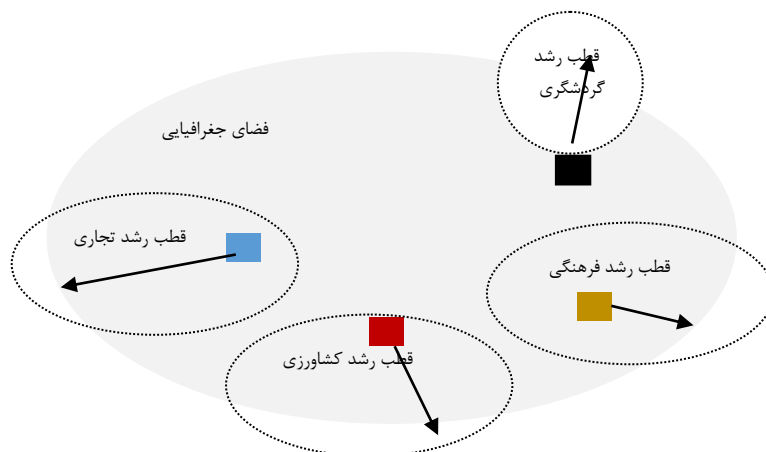
² Boudeville

³ Hirschman

⁴ Myrdal

جغرافیایی عمل می‌کنند. این قطب‌های متناسب با پتانسیل‌های جغرافیایی در انواع و اشکال مختلف هستند که می‌توان آنها را در قالب شکل ۱ نمایش داد.

شکل ۱: قطب‌های رشد در فضاهای جغرافیایی



۳- روش تحقیق

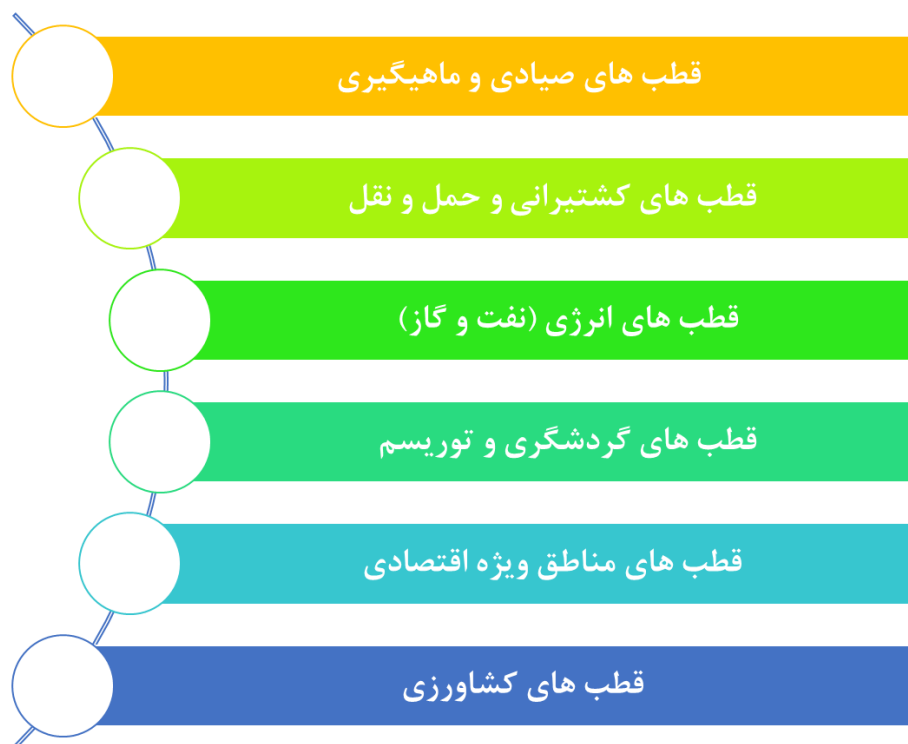
روش اصلی تحقیق حاضر، با توجه به ماهیت نظری آن توصیفی - تحلیلی است و برای گردآوری و فیش برداری آن از اطلاعات کتابخانه‌ای و اینترنتی استفاده شده است. این تحقیق با توجه به رویکرد جغرافیای سیاسی آن، اولین تحقیق علمی - جغرافیای - سیاسی تلاش دارد قطب‌های پایه اقتصادی که می‌تواند در توسعه تمدن دریایی در طول سواحل خزر مفید باشد را تبیین نماید. برای این مبنا، سوال اصلی تحقیق حاضر عبارت است از، مهمترین قطب‌های پایه اقتصادی جهت توسعه تمدن دریایی در طول سواحل خزر کدام‌ها هستند؟

۴- یافته‌های تحقیق

پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و پایان جنگ سرد، ماهیت قدرت در روابط بین الملل از نظامی به اقتصادی تغییر یافت و معادلات ژئواستراتژیک جای خود را به معادلات و مناسبات ژئواکونومیک داد (رحمانی فضای، ۱۳۸۴: ۴۷). یکی از فضاهای جغرافیایی که به صورت مستقیم از فروپاشی شوروی و تغییر در ماهیت روابط بین المللی متأثر شد دریای خزر به عنوان بزرگترین دریاچه جهان بوده است. این تغییر به صورت‌های مختلف زمینه شکل دهی به مناسبات خاصی را پیش روی بازیگران حاضر در این فضای جغرافیایی قرار داده و سبب شده است که نوع و شکل مناسبات در آن دچار تغییر و تحول شود. اگر چه در طی دهه‌های اخیر بازیگران ساحلی آن تلاش کرده‌اند که هر یک مناسبات خاص خود را شکل داده و در آن به بازیگری و نقش آفرینی پردازند اما در این امر موفقیت چندانی حاصل نشده است در این میان جمهوری اسلامی ایران قاعداً با ظرفیت‌ها و پتانسیل‌های گسترده قاعداً توان بالایی در راستای شکل دهی به توسعه تمدن دریایی خود مبتنی بر توسعه اقتصادی دارا می‌باشد. برای رسیدن به این مهم قاعداً یکی از راهبردها در نظر گرفتن قطب‌های پایه اقتصادی در طول سواحل دریای خزر می‌باشد. به نظر می‌رسد مهمترین قطب‌های اقتصادی که در طول سواحل خزر می‌تواند در راستای رسیدن به توسعه

تمدن دریایی کمک کننده باشند به صورت شکل ۲ هستند که در ادامه به صورت کلی به هر یک از آنها به صورت جداگانه پرداخته می شود:

شکل ۲: قطب های پایه اقتصادی جهت توسعه تمدن دریایی در طول سواحل خزر



۴-۱- قطب های صیادی و گردشگری

فعالیت صید از دریاها هرچند سابقه بسیار طولانی دارد ولی به صورت رسمی سازمان شیلات ایران به شکل مدرن و تشکیلاتی آن در مقایسه با سایر زیر بخش های کشاورزی سازمان جوان تری است. سازمان شیلات ایران بر اساس رسالت خود متولی توسعه سه فعالیت آبی پروری، صید و صنایع ذیربط میباشد. آبی پروری با بهره گیری از آب رودخانه ها، آب های کشاورزی و چشمه ها نسبت به سیل از دریاها از سابقه بسیار کوتاهی برخوردار است. علی رغم رشد سریع و درخور توجه تولیدات آبزیان در ایران از دهه ۶۰ تا ۸۰ متأسفانه به دلیل تغییرات سریع مدیریتی در دهه ۸۰ سازمان شیلات ایران و در نتیجه تولیدات با رکود و کندی رشد مواجه شده در برخی از فعالیت ها رشد منفی داشته است (میگلی نژاد، ۱۳۹۱: ۵). فعالیت صیادی در نظام آماری شیلات ایران در سه حوزه ماهیان خاویاری، کلیکا ماهیان و ماهیان استخوانی صورت می گیرد. ماهیان خاویاری انحصاری ترین ماهیان دریای خزرند که بهره برداری از آنها در انحصار دولت بوده و توسط شرکت مادر تخصصی خدمات کشاورزی از طریق صیادان اداری و شرکت های پیمانکاری صید با مسئولیت دفتر مرکزی شرکت و مدیریت امور ماهیان خاویاری و ادارات تولید و بهره برداری استان های شمالی انجام می گیرد (قنبرزاده لیاولی و همکاران، ۱۴۰۰: ۱۶۳-۱۸۷). ماهیان خاویاری از با ارزش ترین انواع آبزیان در جهان محسوب می گردند که بالغ بر ۲۵۰ میلیون سال قدمت دارند و تقریباً ۹۰ درصد ذخایر این ماهیان در حوزه دریای خزر زندگی می کنند و از لحاظ تاریخی مهم ترین بخش شیلات تجاری دریای

خزر می‌باشند. پنج گونه از تاس ماهیان در دریای خزر و حوزه آبریز آن زیست می‌کنند که شامل فیل ماهی و ماهی روسی و تاس ماهی ایرانی و اوزون برون و شیپ می‌باشند. ذخایر ماهیان خاویاری دریای خزر در دهه ۱۹۷۰ تامین کننده بیش از ۹۰-۸۰ درصد خاویار جهان بود. این ذخایر در سال‌های اخیر از روند شدید نزولی برخوردار بوده است. کاهش شدید ذخایر با ارزش این ماهیان باعث شده است که علاوه بر کشورهای حاشیه دریای خزر مجمع بین‌المللی نیز در جهت حفظ آنها تلاش نمایند (میررسولی و همکاران، ۱۳۹۹: ۸۹-۹۸).

دریای خزر به عنوان یکی از بی‌همتاترین بوم شناخت‌های آبی جهان، محیطی مناسب برای زندگی و رشد مرغوب‌ترین ماهی‌های خاویاری جهان است. ۹۰ درصد صید ماهیان خاویاری مختص به این دریاست. این دریا با دارا بودن ۸۵۰ نوع جاندار آبی و بیش از ۵۰۰ نوع گیاه، یک منبع بسیار غنی غذایی است و به همین جهت نه تنها یکی از منابع غنی شیلات، بلکه فراتر از آن، خاویار جهان است. منابع دریای خزر از ارزش بالایی برخوردارند و ارزش بازاری آن حدود ۱۰ میلیارد دلار است. شیلات یکی از مهم‌ترین زیربخش‌های اقتصادی در تامین امنیت غذایی، تجارت، اشتغال زایی، کارآفرینی و محرومیت زدایی در جهان است. اقتصاد شیلاتی در کنار سایر فعالیت‌های تجاری رایج در دریاها و مناطق ساحلی، نقش اساسی در توسعه اقتصادی و اجتماعی این مناطق آب‌های داخلی داشته و همیشه در اولویت اول توسعه در این مناطق بوده است. شناخت کافی از اقتصاد شیلات و آموزش و ترویج آن نقش اساسی در سلامت جامعه و توانمندسازی صادرات کشور خواهد داشت (عادلی، ۱۳۹۸). از جمله مهمترین مناطق ماهیگیری در شمال کشور ایران می‌توان به این موارد اشاره کرد: ۱- تالاب انزلی در استان گیلان، در ساحل جنوب غربی دریای خزر، در غرب دلتای رود سفید و در جنوب بندر انزلی ۲- بندر امیرآباد در فاصله ۷۰ کیلومتری شهرستان بهشهر، در استان مازندران ۳- رودخانه های نکا و تجن ۴- تالاب میانکاله در منتهی‌الیه جنوب شرقی دریای خزر در ۱۲ کیلومتری شمال شهر بهشهر در استان مازندران ۵- سد منجیل و دریاچه (سد سفیدرود) در مجاورت شهر منجیل در استان گیلان ۶- دریاچه نئور بین شهر های خلخال و اردبیل و در مجاورت کوه بغروداغ ۷- خلیج گرگان در شرقی ترین قسمت دریاچه خزر و در جوار بندر ترکمن ۸- شاه رود در استان گیلان ۹- تالاب کیاشهر در استان گیلان ۱۰- تالاب بین المللی امیرکلاویه در استان گیلان

۴-۲- قطب های کشتیرانی و حمل و نقل

حمل و نقل به معنای جامع آن شامل مدیریت زیربنا و روبنا از نیازهای اساسی جوامع امروزی است به طوری که در هر کشور برای اعتلای توان اقتصادی، فرهنگی، امنیتی و سیاسی داشتن شبکه حمل و نقلی گسترده و قابل اطمینان از نیازهای اولیه محسوب می‌گردد. حتی برخی بر این باور هستند که حمل و نقل از ابزارهای ابتدایی توسعه می‌باشد. در گذشته به دلیل اینکه حمل و نقل یک نیاز ثانویه برای تحقق نیازهای اولیه همچون تجارت، مسافرت، اشتغال و... به حساب می‌آمد به نحو شایسته‌ای بدان پرداخته نمی‌شد. لیکن رشد و توسعه اقتصاد جهانی کشورها برای استفاده بهینه از توانمندی‌ها و فرصت‌های در اختیار و فشرده شدن رقابت در عرصه‌های جهانی موجب گشت تا حمل و نقل به واسطه نقش مستقیمی که در کاهش هزینه‌های تمام شده تولید و دسترسی به بازار در نهایت افزایش توان رقابت در عرصه تجارت بین‌الملل مخصوصاً برای کشورهایی که حجم تجارت خارجی (صادرات و واردات) آنها بالا می‌باشد از جایگاه رفیعی در مدیریت، برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری و حتی تحقیقات برخوردار گردد. تاثیر چنین ویژگی سبب گشته تا نگرش‌های گذشته نسبت به حمل و نقل تغییر یابد و به حمل و

نقل به عنوان یک بخش اقتصادی-خدماتی مهم نگریده شده (رضایی ارجرودی، ۱۳۸۳: ۵۹۷-۵۹۹). حمل و نقل دریایی سیستمی متشکل از زیربنایها، مسیرهای آبی، ناوگان، تجهیزات، ناوبری و کارکنان فنی و اداری است. این صنعت در مقایسه با سایر روشهای حمل و نقل دارای مزیتها و چالشهایی است. ارزان بودن هزینه حمل و نقل، مناسب بودن برای کالاهای با حجم و وزن زیاد، قابلیت استفاده در شرایط بروز بلایای طبیعی مانند سیل و زلزله، تسهیل تجارت خارجی و اهمیت بالا به عنوان خط دفاعی از جمله مزایای این روش حمل و نقل است. سرعت پایین و ریسک بالا جمله چالشهای این روش است که در سالهای اخیر به واسطه پیشرفت‌های حاصل شده در حوزه هواشناسی و طراحی کشتی‌ها این ریسک کاهش پیدا کرده است و همچنین شرکت‌های حمل ملزم به رعایت مجموعه‌ای از قوانین در امر بارگیری و تخلیه و حمل کالا هستند که باعث کاهش خطرات در باب بار حمل شده می‌شود. مهمترین برتری حمل و نقل دریایی نسبت به سایر موارد حمل و نقل، مقرون به صرفه بودن آن از نظر اقتصادی است و مسیر دریا با وجود تمام خطرات شناخته شده و ناشناخته آسان‌ترین و ارزان‌ترین روش حمل و نقل است (کربکندی و کفیلی، ۱۳۹۸: ۱۴۰-۱۱۷). ترانزیت روش گمرکی است که بر اساس آن کالاها تحت نظارت گمرک از یک گمرک به گمرک دیگر حمل می‌شود. کشورمان از جمله کشورهایی است که به لحاظ قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب از مزایای ترانزیتی خوبی بهره‌مند بوده و با گسترش شبکه حمل و نقل و ارتباط مطمئن و کارآمد می‌تواند از این مزایا در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک خود در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند. در شمال ایران دریای خزر قرار دارد که بهترین پل ارتباطی میان کشورهای ایران، روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان است و می‌تواند نقش مهمی در تجارت این کشورها ایفا کند. موقعیت جغرافیایی ویژه ایران میان خلیج فارس- دریای عمان در جنوب و دریای خزر در شمال و این حقیقت که ایران توان پیوند دادن ژرفای ژئوپلیتیکی شمالی جنوبی‌اش دارد به این کشور اجازه می‌دهد در راستای عملی کردن چنین پیوندی پتانسیل‌های ترانزیتی خود را در اختیار هر یک از کشورهای محصور در خشکی منطقه خزر و آسیای میانه بگذارد. چنین کاری نه تنها موقعیت جغرافیایی ایران را به یک موقعیت ژئوپلیتیکی تبدیل خواهد کرد، بلکه کشورهای منطقه خزر و آسیای میانه را از دسترسی مستقیم و آسان به راه‌های بازرگانی بین‌المللی جنوب برخوردار خواهد ساخت. این کار علاوه بر مزایای اقتصادی فراوان برای ایران، باعث افزایش توان تاثیرگذار ایران بر معادلات سیاسی منطقه خواهد شد و نیز وزن ژئوپلیتیکی ایران را افزایش خواهد داد (حسن خانی، ۱۳۹۵: ۳۰۶-۳۰۹).

بخش حمل و نقل یک عامل قوی در زمینه توسعه متوازن اقتصادی و منطقه‌ای است و همچنین دارای نفوذ زیادی در انسجام ملی به بازار اقتصادی جهان است. از آنجایی که بنادر یک فعالیت مهم اقتصادی در مناطق ساحلی را تشکیل می‌دهند هرچه توان عملیات کانتینری کالا در سال بیشتر، زیرساخت‌ها مناسب‌تر و مدرن‌تر، مقررات و خدمات مرتبط مورد نیاز کامل‌تر باشد عملیات بندری موفق‌تر است (جعفری و قاسمی، ۱۳۹۶). به طور کلی برخی از مزایای حمل و نقل دریایی را می‌توان این گونه بیان نمود که حمل دریایی نسبت به بقیه روش‌ها به صرفه‌تر بوده و به همین دلیل است که صاحبان کالا و شرکت‌های بازرگانی و تجاری اکثراً ترجیح می‌دهند کالای خود را با آب‌های آزاد حمل کنند و می‌توان گفت که بیشترین حجم تجارت و حمل و نقل از طریق دریا و آب‌های آزاد انجام می‌شود. امتیاز دیگری که این روش دارد ثابت بودن نرخ کرایه است چون کرایه را شرکت‌های حمل و نقل تعیین می‌کنند و تقریباً نرخی ثابت است که همه ملزم به رعایت آن هستند. مزیت دیگر حمل و نقل دریایی بین‌المللی

حمل کالا با حجم بالا است که از طریق آب‌های آزاد محموله‌های نسبتاً سنگین تا حدود ۲۰۰ تا ۵۰۰ هزار تن را به سهولت می‌توان با یک کشتی از بندری به بندر دیگر در مسیرهای بین‌المللی دریایی جابجا کرد. مزیت دیگر این روش این است که ضریب اطمینان و ایمنی حمل از طریق آب‌های آزاد به مراتب بالاتر از حمل و نقل زمینی است. از حمل و نقل دریایی در حوزه دریای خزر می‌توان به حمل و نقل انواع آهن آلات، غلات، تخته، چوب، کک، سیمان، کلینکر، سنگ آهن، کالای عمومی، تجهیزات پروژه ای و غیره اشاره کرد. همچنین مهمترین بنادر خطوط حمل و نقل دریایی خزر شامل این بنادر میشود: ۱- بندرانزلی در استان گیلان ۲- بندر نوشهر در استان مازندران ۳- بندر فریدون کنار در استان مازندران ۴- بندر امیر آباد در استان مازندران ۵- بندر آستارا در استان گیلان

۴-۳- قطب‌های انرژی (نفت و گاز)

بیش از صد سال از حفر اولین چاه نفت در ایران می‌گذرد و صنعت نفت کشور در سده اخیر فراز و نشیب‌های فراوانی را طی کرده است. اما به اذعان همه صاحب نظران هنوز ایران به جمع توسعه دهندگان تکنولوژی‌های صنعت نفت نپیوسته است. علی‌رغم دستاوردهای حاصل در حوزه بهره‌برداری، تعمیر و نگهداری و حتی مهندسی، سطح قابلیت‌های تکنولوژی این صنعت، هیچگاه در حد توانمندی‌های لازم برای توسعه و تجاری‌سازی تکنولوژی‌های جدید و کاربردی نبوده است. صنعت نفت به عنوان محرک اصلی اقتصاد کشور دارای ظرفیت‌های بسیار بالا و گاه بالقوه در جهت تسریع رشد اقتصادی کشور و نیز ارتقای نقش کشور در عرصه بین‌المللی است (امیر قدسی و همکاران، ۱۳۹۵: ۸۴). کشورهای صاحب منابع نفتی و گازی از جمله ایران ثروت هنگفتی را از صادرات نفت و گاز در چند دهه اخیر به دست آورده‌اند که این ثروت به واسطه رسم و قانون در اختیار دولت قرار گرفته است. این درآمد در بیشتر حکومت‌های صاحب منابع نفتی و گازی در کنار تاثیر مستقیم بر رشد اقتصادی، دامنه اقتدار دولت در عرصه‌های سیاسی و اجتماعی را تغییر داده و با کاهش کیفیت نهادی و به عبارتی افزایش خطر سیاسی در این حوزه‌ها به صورت غیر مستقیم نیز بر رشد اقتصادی تاثیر داشته است (اسماعیلی رزی و همکاران، ۱۳۹۴: ۸۱). بیشتر کشورهای دریای خزر خط لوله‌ای می‌خواهند که به آنها انتخاب‌های متفاوتی برای صادر کردن نفت از طریق سیستم روسیه بدهد. سیستم خطوط لوله روسیه یک تجربه سودمند نبوده است. مقامات روسیه کشورهای دریای خزر را به عنوان رقیب‌های بالقوه شرکت‌های انرژی می‌بینند. صادرات نفت و گاز بزرگترین پتانسیل برای قزاقستان هستند. در حال حاضر ۱۸ تا ۳۵ میلیون شبکه ذخایر تخمین زده شده منطقه خزر است (عقیلی و کمالی، ۱۳۸۶).

دریای خزر بعد از منطقه خلیج فارس و سیبری سومین منبع انرژی جهان می‌باشد که به واسطه کانال ولگا دن به دریای سیاه مرتبط می‌باشد که مهم‌ترین مشکلات برای بهره‌برداری از این منابع مشخص نبودن رژیم حقوقی دریای خزر، دسترسی نداشتن به آب‌های آزاد و در نتیجه نیاز به احداث خطوط لوله نفت و گاز و نبودن تکنولوژی و دانش کافی برای استخراج و بهره‌برداری از منابع انرژی می‌باشد. این منطقه دارای ذخایر قابل توجه نفت و گاز است که طبق گزارش آژانس بین‌المللی انرژی در ابتدا ذخایر نفت دریای خزر بیش از ۳۰ میلیارد تن پیش‌بینی شده، در حالی که اکنون حجم این ذخایر ۱۲ تا ۱۴ میلیارد تن برآورده می‌شود که بدین ترتیب حدود ۹ درصد ذخایر نفت جهان در این منطقه می‌باشد (عراقچی و بیک بیلندی، ۱۳۹۷). دریای خزر علی‌رغم دارا بودن منابع نفت و گاز قابل توجه برای کشورهای ساحلی آن هیچگاه در برنامه‌های وزارت نفت ایران در خصوص استخراج نفت جایگاهی

نداشته است. که دلیل این امر را در وجود ذخایر عظیم نفت و گاز ناحیه جنوب ایران برمی‌شمارند. که همواره منبع قابل اتکایی در امر درآمدزایی برای ایران بوده است. ایران از سال ۱۳۴۶ فعالیت خود را برای اکتشاف نفت در دریای خزر آغاز کرد. سه چاه اکتشافی در سال‌های ۱۳۶۸ تا ۱۳۷۶ در این دریا حفر شد اما به دلیل آنچه اقتصادی نبودن پروژه نامیده شد، این عملیات نیمه تمام ماند. شرکت نفت خزر در سال‌های اخیر توانسته با پیشرفت کند در زمینه استخراج نفت از میدان‌ها این منطقه سرانجام در سال ۱۳۹۱ نخستین چاه حفر شده‌اش را به نفت رسانده و نخستین گام را در جهت برداشت عملیاتی از میدان‌های این حوزه بردارد. از جمله مهم‌ترین میدان‌های نفتی و گازی دریای خزر می‌توان به این موارد اشاره کرد: ۱- میدان نفتی مغان ۲- میدان نفتی البرز قم ۳- میدان نفتی سراج قم ۴- میدان نفتی و گازی سردار جنگل ۵- میدان گازی چالوس

۴-۴- قطب‌های گردشگری و توریسم

کرانه دریاها و اقیانوس‌ها در گذر تاریخ همواره مرکز پیدایش تمدن‌های بشری بوده و اهمیت اقتصادی و محیط زیستی و اجتماعی و سیاسی از جمله گردشگری آنها بر کسی پوشیده نیست و بر همین اساس همواره جمعیت زیادی در مناطق ساحلی جهان زندگی می‌کنند. رشد فزاینده جمعیت در این مناطق از سده شانزدهم میلادی و با آغاز انقلاب دریانوردی بوده که در شرایط امروزین یکی از کانون‌های جذب جمعیت در جهان به شمار می‌رود. ایران کشوری دارای ۷ استان ساحلی گیلان و مازندران و گلستان و بوشهر و خوزستان و هرمزگان و سیستان و بلوچستان در شمال و جنوب کشور با حدود ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی با ظرفیت‌های ارزشمند است. چنانچه جمعیت استان‌های ساحلی خزر که بر پایه سرشماری ۱۳۸۵ بیش از ۱۳ درصد جمعیت کشور را در بر می‌گیرد از شماره ساحل نشینان کم شود آنگاه برآورد در مورد دیگر کرانه‌های ایران به مراتب کمتر خواهد شد. همچنین ظرفیت‌ها برای فعال‌سازی گردشگری منطقه در صورت برنامه‌ریزی و مدیریت مبتنی بر توسعه پایدار می‌تواند در جهت رفاه حال جوامع محلی و افزایش تعداد گردشگران داخلی و بین‌المللی مورد بهره‌برداری قرار گیرد. به سخن دیگر کیفیت مناطق ساحلی عامل کلیدی در جذب گردشگران است. مفهوم گردشگری ساحلی طیف کاملی از گردشگری و فراغت و فعالیت‌های تفریحی را که در نواحی ساحلی و آب‌های نزدیک ساحل روی می‌دهد را در بر می‌گیرد (افتخاری و پرچکانی، ۱۳۹۵: ۱۲۲-۱۲۵). صنعت گردشگری یکی از صنایع مهم و پیشتاز در جهان کنونی است که سهم قابل توجهی از اقتصاد جهانی را به خود اختصاص داده است. با وجود رکودهای بزرگ اقتصادی در برهه‌های زمانی صنعت گردشگری بر خلاف دیگر صنایع همواره رو به رشد بوده است. در میان گونه‌های مختلف گردشگری، گردشگری ساحلی و دریایی به عنوان گردشگری همگانی بیشترین رشد در جهان را داشته است. بر اساس آمار سازمان جهانی گردشگری در سال ۲۰۱۳ میلادی، یک میلیارد و ۳۵ میلیون سفر گردشگری در جهان انجام شده است که درآمد ارزی آن برابر با ۱۰۷۵ میلیارد دلار بوده است. بر اساس آمار همین سازمان صنعت گردشگری بیشترین نرخ رشد در میان سایر بخش‌های اقتصادی در سه دهه اخیر داشته است به گونه‌ای که امروزه گردشگری به بزرگترین بخش اشتغال اقتصاد جهانی تبدیل شده است و در حدود ۱۰ درصد تولید ناخالص داخلی جهانی را به خود اختصاص داده است. همچنین از سوی دیگر در میان گونه‌های مختلف گردشگری، گردشگری ساحلی و تفریحی در سه دهه اخیر بیشترین رشد را داشته است، بر این اساس گردشگری ساحلی مردمی‌ترین و محبوب‌ترین

بخش گردشگری است که بالاترین نرخ رشد و سودآوری در میان سایر بخش‌های گردشگری را دارد (ویسی، ۱۳۹۵: ۷۳۶-۷۳۸).

بهره‌برداری بهینه از منابع و ظرفیت‌های طبیعی موجود، از اصول اساسی توسعه پایدار در هر کشور است. کشور ما نیز به علت برخورداری از موقعیت‌های خاص طبیعی و اقلیمی خود، دارای مناطق زیادی با پتانسیل‌های بالا جهت جذب گردشگر است که هر یک از منابع طبیعی آن با ویژگی‌های منحصر به فرد خود ثروتی ملی به شمار می‌رود. در این میان برخورداری از جاذبه‌های بالقوه در شهرها و بنادر ساحلی و به ویژه شهرها و بنادر شمالی ایران همچون ساری، بابلسر، فریدونکنار، محمود آباد، نور، نوشهر، چالوس، تنکابن، رامسر، آستارا، انزلی، رشت، ماسوله، و... زمینه مناسبی را جهت رشد و گسترش گردشگری دریایی در ایران فراهم آورده است که با جذب گردشگر شاهد رونق گردشگری دریایی و ساحلی و همچنین توسعه اقتصادی در این مناطق هستیم (داوری نژاد مقدم، ۱۳۹۲). صنعت گردشگری به عنوان مهم‌ترین صنعت جهان در دهه‌های اخیر رشد سریعی در توسعه اقتصادی جهان داشته است که یکی از مهم‌ترین آثار رشد سریع گردشگری، مسئله اشتغال زایی می‌باشد که در توسعه و گسترش فرصت‌های شغلی برای اقشار مختلف جامعه موثر بوده است و آنچه که توجه را جلب می‌کند پتانسیل‌های گردشگری‌های دریایی و ساحلی می‌باشد که می‌توان از آن در حوزه توسعه مناطق دریایی و مراکز گردشگری-تفریحی برای پیشبرد اهداف کلان کشور مورد استفاده قرار گیرد. مناطق ساحلی با دارا بودن منابع ارزشمند اکولوژیکی و همچنین انجام فعالیت‌های عظیم اقتصادی و اجتماعی به عنوان یکی از ارزشمندترین مناطق جذب گردشگر شناخته می‌شود. گردشگری پایدار سواحل دریای خزر به محوریت بررسی قابلیت‌ها و مشکلات مربوط به صنعت گردشگری و تاثیر این صنعت به ایجاد توسعه پایدار و رونق اقتصادی-اجتماعی و فرهنگی استان‌های شمالی حاشیه دریای خزر ضرورتی اجتناب ناپذیر است. از جاذبه‌های گردشگری شمال ایران و سواحل خزری می‌توان به این موارد اشاره کرد:

- ۱- منطقه آزاد انزلی در استان گیلان ۲- قلعه رودخان در روستای فومن در استان گیلان ۳- برج گنبد کاووس در استان گلستان ۴- آبشار کبودوال در شهر علی آباد کتول در استان گلستان ۵- چشمه های باداب سورت در استان مازندران ۶- ییلاقات فیلبند در استان مازندران ۷- روستای ماسوله در استان گیلان ۸- ییلاقات اولسبلنگاه در استان گیلان ۹- جاده اسالم به خلخال ۱۰- میدان شهرداری رشت در استان گیلان و...

۴-۵- قطب‌های مناطق ویژه اقتصادی

مناطق آزاد تجاری و صنعتی با اهداف و برنامه‌های متنوعی طراحی و ساخته می‌شوند. بیشک بخشی از اهداف این مناطق، آزادسازی تجارت و ایجاد رونق اقتصادی است و این مناطق از ابزار جهانی شدن به شمار می‌آیند. منطقه آزاد پردازش صادرات عنوانی رسمی است که سازمان توسعه صنعتی ملل متحد و کنفرانس تجارت و توسعه ملل متحد برای بخش‌هایی از سرزمین که دولت‌ها برای تجارت آسان‌تر خارجی اختصاص می‌دهند انتخاب کرده است. مناطق آزاد تجاری به منظور گسترش مبادلات بین‌المللی به وجود می‌آید و بخشی از فرایند سرمایه‌داری جهانی محسوب می‌شود. معمولاً در این نوع مناطق کشور میزبان از سرمایه‌های شرکت‌های فراملیتی و چند ملیتی استقبال و در راستای توسعه خود استفاده می‌کند. این شرکت‌ها نیز بیش از هر چیز در جستجوی سود و منفعت اقتصادی هستند و رقابت بسیاری برای حضور در مناطق آزاد با همدیگر دارند. بر این اساس مناطق آزاد یکی از ابزارهایی محیطی هستند که پیوند جغرافیا و سیاست برای رقابت‌های ژئوپولیتیک ایجاد کرده است ترکیبی از

ابزارهای محلی و منطقه‌ای و حتی جهانی در کنش‌های ژئوپولیتیک هستند. می‌توان گفت مناطق آزاد منابع سرزمینی و ثابتی هستند که زمینه جریان ثروت و البته قدرت را فراهم می‌کنند به همین دلیل برای کشورها جذاب هستند و محل کنش و کشمکش واقع می‌شوند (ربیعی، ۱۳۹۵: ۳۴۲-۳۴۴). توسعه اقتصادی نیازمند سرمایه‌گذاری در بخش‌ها و فعالیت‌های مختلف اقتصادی است بدون سرمایه‌گذاری در طرح‌های زیربنایی و روبنایی نمی‌توان انتظار گسترش و اشتغال و تولید و رفاه اقتصادی را داشت. یکی از راه‌های مفید و مناسب بدین منظور ایجاد مناطق آزاد تجاری-صنعتی است. ایجاد مناطق آزاد نخستین بار در کشورهای سوسیالیستی که دارای اقتصاد بسته بودند مورد توجه قرار گرفت. در ایران هم شکل‌گیری مناطق آزاد تجاری به پیشنهاد تئوری پردازان اقتصاد دولتی صورت گرفت تا گریزگاهی برای اقتصاد بسته دولتی باشد اما عملکرد مناطق آزاد در ایران به دلیل تطابق نداشتن با راهبرد توسعه موفق نبوده است (شفقی و همکاران، ۱۳۹۵: ۴۶۰-۴۶۲). هدف از ایجاد و توسعه مناطق آزاد افزایش و توسعه صادرات و ایجاد اشتغال و جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و انتقال تکنولوژی و همچنین افزایش درآمدهای عمومی و افزایش توریسم ارتقای جایگاه اقتصادی کشور و بهره‌مندی از اقتصاد رقابتی است. منطقه آزاد ناحیه‌ای از قلمرو کشور است که خارج از محدوده فیزیکی و قانونی و اداری تاسیسات گمرکی قرار دارد. ورود و خروج سرمایه و سود به آن و جابجایی نیروی کار متخصص در منطقه به سهولت صورت می‌گیرد و کالاها و مواد خارجی را که منبع قانونی نداشته باشند می‌توان بدون هرگونه موانع گمرکی و ترانزیت یا در انبارهای آن نگهداری و یا در کارخانه‌های مستقر در آن تغییر شکل داده و به کالاهای دیگر تبدیل نمود. از انواع مناطق آزاد می‌توان به منطقه آزاد تجاری، منطقه پردازش صادرات، منطقه ویژه اقتصادی، منطقه آزاد توریستی منطقه آزاد شرکت‌ها اشاره نمود. بیش از سه دهه پیش مناطق آزاد بر بنیاد نگرش‌های برون‌گر مبتنی بر مزیت‌ها و فرصت‌های اقتصادی و قابلیت دسترسی به بازارهای مصرف و با هدف گسترش صادرات شکل گرفتند. در کشور ما نیز با توجه به حضور کم‌رنگ اقتصاد ملی در عرصه رقابت جهانی ایجاد مناطق آزاد به عنوان عاملی موثر در جهت جبران فرصت‌های از دست رفته و توسعه صادرات، ایجاد اشتغال سالم و مولد، ارتقای جایگاه اقتصادی کشور و بهره‌مندی از اقتصاد رقابتی مورد توجه و تاکید سیاست‌گذاران نظام اقتصادی کشور می‌باشد (ملک زاده و آبروش، ۱۳۹۵: ۶۵۰-۶۵۴).

مناطق آزاد اقتصادی برای تحقق اهداف اقتصادی و سیاسی نظیر اشتغال، توسعه اقتصاد منطقه‌ای، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و توسعه صادرات از طریق محرک‌های مالی و مزایای اجرایی و اقتصادی ویژه می‌باشند. در این مناطق برنامه‌های اقتصادی داخلی نظیر سیستم مالیاتی ملی محدودیت‌های تجارت خارجی حاکم نمی‌باشد. جریان آزاد کالا، سرمایه، خدمات و نیروی کار بین این مناطق و اقتصاد جهانی به عنوان برخی مشوق‌ها برقرار است. تجارت در بازارهای خارجی می‌تواند به عنوان فرصتی برای افزایش سودآوری و فروش برای شرکت‌ها و تولید کنندگان داخلی محسوب گردد. موضوعی که همواره مورد نظر مدیران و رهبران دولت‌ها برای تشویق و ورود شرکت‌های داخلی به بازارهای خارجی می‌باشد تا به اهداف اشتغال زایی و توسعه اقتصادی خود دست یابند (فروغی فر، جلالی و همکاران، ۱۳۹۹). بند ۱۱ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی بر توسعه حوزه عمل مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کشور به منظور انتقال فناوری‌های پیشرفته و گسترش و تسهیل تولید و صادرات کالا و خدمات و تامین نیازهای ضروری و منابع مالی از خارج کشور تاکید دارد اما اهداف توسعه مناطق آزاد تاکنون در کشورمان محقق نشده و مهم‌ترین دلیل عملکرد نامناسب مناطق آزاد فعلی و تبدیل شدن آنها به دروازه واردات است. باید از

امتیازاتی همچون آزادی ورود و خروج سرمایه، معافیت مالیاتی و گمرکی، تضمین سرمایه خارجی، ترانزیت، امکانات خرده فروشی، ورود اتباع بیگانه، تسهیلات بیمه‌ای، تسهیلاتی نظیر واگذاری زمین در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی استفاده می‌شد تا شاهد رونق صادرات باشیم. به طور کلی منطقه آزاد به ناحیه صنعتی ویژه در خارج از مرز گمرکی که تولیداتش جهت‌گیری صادراتی دارند گفته می‌شود. ایجاد یک منطقه آزاد امتیازات ویژه‌ای را می‌تواند به همراه داشته باشد. از جمله این امتیازات می‌توان به ایجاد فرصت‌های اشتغال در داخل و خارج و جذب سرمایه‌های خارجی و همچنین کمک به کشور برای ورود به بازارهای جهانی و گسترش صادرات اشاره کرد. همچنین منطقه ویژه اقتصادی عبارت است از محدوده جغرافیایی مشخص در مبادی ورودی یا در داخل کشور که به منظور جذب سرمایه‌های خارجی و داخلی همچنین ایجاد عرصه فعالیت‌های تولیدی و تجاری جهت افزایش صادرات کالا و ارائه بهینه خدمات برای حضور فعال در بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی ایجاد می‌شوند. از جمله مزایای مناطق ویژه اقتصادی می‌توان به جذب سرمایه‌های خارجی و داخلی، فراهم نمودن زمینه استراتژی نوین برای توسعه و گسترش منطقه به منظور افزایش تولید و صادرات، ارتقاء سطح تکنولوژی و بهره‌گیری از فناوری‌های برتر و نوین اقتصادی، ایجاد عرصه فعالیت‌های تولیدی و تجاری جهت افزایش صادرات کالا و ارائه بهینه خدمات برای حضور فعال در بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی، ایجاد فرصت‌های شغلی جدید و ارتقای سطح اشتغال در کشور، کاهش هزینه‌های تولید به منظور ورود به بازارهای رقابتی جهان، اجرای سیاست‌های توسعه منطقه‌ای و ایجاد قطب‌های اقتصادی و صنعتی، و پردازش کالا یا ایجاد تغییرات در آن برای تحصیل ارزش افزوده با استفاده از امکانات بالقوه، اشاره کرد. همچنین از جمله مهم‌ترین مناطق آزاد و مناطق ویژه اقتصادی سواحل دریای خزر می‌توان به این موارد اشاره کرد:

- ۱- منطقه آزاد تجاری - صنعتی انزلی در استان گیلان ۲- منطقه ویژه اقتصادی بندر آستارا در استان گیلان ۳-
- منطقه ویژه اقتصادی فومن در استان گیلان ۴- منطقه ویژه اقتصادی بندر کیشهر در استان گیلان ۵- منطقه آزاد تجاری - صنعتی اینچه برون در استان گلستان ۶- منطقه ویژه اقتصادی اترک در استان گلستان ۷- منطقه آزاد تجاری - صنعتی مازندران ۸- منطقه ویژه اقتصادی بندر امیر آباد در استان مازندران ۹- منطقه ویژه اقتصادی بندر فریدون کنار در استان مازندران ۱۰- منطقه ویژه اقتصادی بندر نوشهر در استان مازندران ۱۱- منطقه ویژه اقتصادی محمود آباد در استان مازندران ۱۲- منطقه ویژه اقتصادی آمل در استان مازندران

۴-۶- قطب‌های کشاورزی

بخش کشاورزی به عنوان یکی از بخش‌های راهبردی در روند رشد و توسعه کشورهای مختلف در ادوار زمانی متفاوت از اهمیت خاصی برخوردار بوده است. بررسی روند توسعه کشورهای مختلف حاکی از آن است که توسعه بخش کشاورزی به عنوان یکی از مهم‌ترین بخش‌های اقتصادی و یا حتی فراتر از آن به عنوان پیش نیاز ضروری برای تحقق توسعه پایدار کشور امری حیاتی می‌باشد به گونه‌ای که بدون رفع موانع توسعه در این بخش نمی‌توان انتظار توسعه و شکوفایی سایر بخش‌ها از جمله بخش صنعت را داشت. در عرصه جهانی نگاهی به زمینه‌های تحولی جوامع پیشرفته کنونی گویای آن است که منشا توسعه یافتگی بسیاری از این ممالک مزاد تولید در بخش کشاورزی در مراحل اولیه توسعه بوده که زمینه ساز تحولات شده است (زند و موسوی، ۱۴۰۰: ۸۹-۱۱۷).

کشاورزی در ایران بزرگترین بخش اقتصادی پس از بخش خدمات است که حدود ۲۰ درصد تولید ناخالص ملی و سهم عمده‌ای از صادرات غیر نفتی را به خود اختصاص می‌دهد. همچنین محل اشتغال بخش وسیعی از جمعیت

کشور است. بدین ترتیب رشد این بخش تا حدود زیادی تعیین کننده رشد اقتصادی کشور است (حاجی رحیمی و ترکمانی، ۱۳۸۲: ۷۱-۸۹). با توجه به نقش اساسی بخش کشاورزی در اقتصاد ایران بررسی عوامل موثر بر رشد این بخش و تاثیر این بخش بر رشد عمومی اقتصاد از اهمیت زیادی برخوردار است. افزایش رشد اقتصادی بخش کشاورزی و توسعه صادرات آن از یک سو به عنوان اهداف اساسی و بیکاری و انتظارات اشتغال زایی بخش‌های کشاورزی از سوی دیگر باعث شده است که در تدوین سیاست‌های بخش کشاورزی توجه بالایی برخوردار باشد. دستیابی به رشد پایدار کشاورزی از جمله مسائل اساسی است که دولت‌ها و کشورها با درآمد پایین و متوسط با آن مواجه می‌باشند. ایجاد چنین رشدی به تمایل دولت‌ها در زمینه فقرزدایی ضرورت ساماندهی عرضه غذای کافی و توجه به نقش کلیدی که بخش کشاورزی می‌تواند در توسعه فراگیر اقتصادی کشورها ایفا نماید. تاثیرپذیری رشد اقتصادی بخش کشاورزی از اشتغال، موجودی سرمایه و بهره‌وری عوامل تولید، تاثیرپذیری اشتغال از موجودی سرمایه و صادرات بخش کشاورزی و همچنین تاثیرپذیری صادرات کشاورزی از رشد بخش کشاورزی شاخص نسبی قیمت صادرات کشاورزی و سیاست‌های ارزی و حمایتی می‌باشد (کریمی زاده، ۱۳۹۴: ۱۶۸۱). بخش کشاورزی در کشورهای در حال توسعه موتور اصلی رشد و توسعه اقتصادی است. کشورهای در حال توسعه برای گذر از بحران‌های عدم توسعه بایستی به سراغ بخش کشاورزی خود رفته و ضمن تلاش برای گسترش تولیدات کشاورزی در تفکر آن باشند که این بخش را با تکنولوژی‌های پیشرفته آمیخته سازند تا از این رهگذر تولیدات خود را کارا نمایند. این بخش به علت ارتباطات گسترده‌ای که با سایر بخش‌های اقتصادی دارد می‌تواند با رشد خود زمینه تولید ثروت، ایجاد بازار و ارزآوری و رشد صنعت را فراهم نماید. بنابراین کشورهای در حال توسعه برای برون رفت از بحران‌های اقتصادی باید بخش کشاورزی را از ارکان اصلی توسعه اقتصادی به شمار آورند و به دلیل نقش بسزایی که این بخش در تامین غذا، رفاه جامعه، تولید ناخالص ملی و در نهایت رشد اقتصادی ملی ایفا می‌کند، آن را سرلوحه برنامه‌های اقتصادی خود قرار دهند (حاجی رستم‌لو و عارف نیا، ۱۳۹۲). ماهیت قالب اقتصادی از آستارا چای تا جلگه جنوبی اترک بر پایه رویکرد عمومی کشاورزی - گردشگری استوار است. جلگه جنوبی خزر تنها ۲ درصد خاک کشاورزی کشور را در بر دارد اما این نوار کم پهنا با تولید بیش از ۹۰ درصد تولید برنج، در واقع بشقاب برنج ایرانیان است. میان ۳۰ استان، تنها چهار استان جنوب خزر و زنجان دارای ضریب مکانی بالاتر از ۱/۵ بوده‌اند. در این میان گیلان با ضریب ۱/۷ بالاترین رتبه را میان استان‌ها به دست آورد که نشانگر ضریب بالای بخش کشاورزی در این محور است (کریمی پور و همکاران، ۱۳۹۵: ۱-۲۳). در ادامه می‌توان به مهمترین محصولات کشاورزی در بخش‌های مختلف در سواحل دریای خزر اشاره کرد. شهرستان ساری در استان مازندران به دلیل تنوع آب و هوا و خاک محصولات کشاورزی مختلفی را تولید می‌کند که از جمله این محصولات می‌توان به مواردی مثل: برنج و گندم و جو، میوه‌های گرمسیری مانند مرکبات و انواع خرما، صیفی‌جان مختلف، سبزیجات و ادویه جات، محصولات باغی از جمله انگور و سیب و گیلان و پرتغال و... اشاره کرد. همچنین، استان گیلان در صنعت گردشگری نقش برجسته‌ای را دارا می‌باشد که برخی از محصولات آن شامل: ابریشم در شهر صومعه سرا، برنج آستانه، زیتون رودبار، چای لاهیجان، انواع ترشیجات، پرورش زنبور عسل، فندق، مرکبات و... است. به علاوه استان گلستان به تولیدات زراعی گندم، جو، پنبه، کلزا، سویا، توتون، برنج، سیب زمینی و مرکباتی مثل هلو، آلو، سیب، گلابی، خرمالو، کیوی و... شناخته می‌شود.

۵- جمع بندی و نتیجه گیری

تحولات صورت گرفته در عصر حاضر ناشی از جهانی شدن و ورود به عصر اطلاعات و غیره زمینه افزایش وابستگی و پیوند بین کشورهای و بازیگران در عرصه های مختلف ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیک و ژئواستراتژیک و غیره را فراهم آورده است. در این میان، با توسعه بازارهای جهانی و افزایش جایگاه مسائل اقتصادی زمینه برای حرکت جهت بهره برداری و استفاده بهینه از مولفه های اقتصادی در شکل دهی و پیوند بین کشورها از اهمیت و جایگاه برجسته ای برخوردار شده است. به نحوی که کشورها به صورت های مختلف تلاش کرده اند که از مولفه های اقتصادی در راستای دستیابی اهداف و منافع خود مورد استفاده و بهره برداری قرار داده اند. از جمله حوزه هایی که می توان از مولفه های اقتصادی در راستای رسیدن به اهداف و منافع بهره برد می توان به توسعه تمدن سازی دریایی اشاره کرد. کشورها می توانند متناسب با بهره برداری از ظرفیت ها و پتانسیل های بالایی که مولفه های اقتصادی در اختیارشان قرار می دهند روابط و کنش های خود با سایر بازیگران و کشورها را در منطقه و جهان شکل داده و گسترش دهند. بر این مبنا، مقاله حاضر با روش توصیفی و تحلیل تلاش داشت که نقش مولفه های اقتصادی کشور ایران در قالب قطب های اقتصادی در طول سواحل خزر را در توسعه تمدن دریایی مورد بررسی و تحلیل قرار دهد. بررسی های حاصل از تحقیق حاضر نشان دهنده آن است که پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و پایان جنگ سرد، ماهیت از قدرت نظامی به اقتصادی تغییر کرد. یکی از فضاهای جغرافیایی که به صورت مستقیم از فروپاشی شوروی و تغییر در ماهیت روابط بین المللی متأثر شد دریای خزر بود که نوع و شکل مناسبات در آن دچار تغییر و تحول شد. از جمله قطب های پایه اقتصادی تاثیرگذار که در ایران و به خصوص مناطق ساحلی دریای خزر می توان به این موارد اشاره کرد: قطب های صیادی و ماهیگیری که از مهم ترین زیربخش های اقتصادی در تامین امنیت غذایی، تجارت، اشتغال زایی، کارآفرینی و محرومیت زدایی در جهان است که با افزایش جمعیت و ایجاد بازار های اقتصادی، به طبع سرمایه در آن ناحیه افزایش یافته و به مرور زمان باعث توسعه بیشتر اقتصادی میشود. مورد دوم، قطب های خطوط کشتیرانی و حمل و نقل است که بخش حمل و نقل یک عامل قوی در زمینه توسعه متوازن اقتصادی و منطقه ای است و همچنین دارای نفوذ زیادی در انسجام ملی به بازار اقتصادی جهان است و همچنین در ارتباط با مزایا و معایب این روش حمل و نقل گفته شد و اشاره کردیم که از دیرباز مورد توجه بوده و علاوه بر استفاده های نظامی در قدیم، در حال حاضر نیز برای جابه جایی سرمایه های اقتصادی از آن بهره گرفته میشود. مورد سوم، قطب های انرژی نفت و گاز می باشد. دریای خزر بعد از منطقه خلیج فارس و سیبری سومین منبع انرژی جهان می باشد که به واسطه کانال ولگا دن به دریای سیاه مرتبط می باشد که مهم ترین مشکلات برای بهره برداری از این منابع مشخص نبودن رژیم حقوقی دریای خزر، دسترسی نداشتن به آب های آزاد و در نتیجه نیاز به احداث خطوط لوله نفت و گاز و نبودن تکنولوژی و دانش کافی برای استخراج و بهره برداری از منابع انرژی می باشد. بنابر این در رابطه با این قطب های پایه سعی بر آن است که با افزایش تکنولوژی و بهره برداری از این منابع تلاش خود را به کار ببریم، چرا که با وجود داشتن چنین منابعی میتوان گفت که سرمایه های زیادی از نفت و گاز در زیر سواحل دریای خزر به خواب رفته اند و به دلایلی که ذکر شد کشور قادر به استفاده از آنها نیست و چه بسا که اگر توجه و تمرکز بیشتری روی این قطب ها شود، قطعاً شکوفایی ای در عصر حاضر و آینده رخ داده و باعث

تغییر و تحول و توسعه اقتصادی و اجتماعی شگرفی میشود. مورد چهارم، قطب های گردشگری و توریسم می باشند. کشور ما نیز به علت برخورداری از موقعیت های خاص طبیعی و اقلیمی خود، دارای مناطق زیادی با پتانسیل های بالا جهت جذب گردشگر است که هر یک از منابع طبیعی آن با ویژگی های منحصر به فرد خود ثروتی ملی به شمار می رود و همین جذب گردشگر و توریسم سبب آن شده که به طبع بازارهای اقتصادی و اشتغال افراد رونق گرفته و به یکی از عوامل توسعه اقتصادی تبدیل شود. بنابراین از مهم ترین آثار رشد سریع گردشگری، مسئله اشتغال زایی می باشد که در توسعه و گسترش فرصت های شغلی برای اقشار مختلف جامعه موثر بوده است و آنچه که توجه را جلب می کند پتانسیل های گردشگری های دریایی و ساحلی می باشد که می توان از آن در حوزه توسعه مناطق دریایی و مراکز گردشگری-تفریحی برای پیشبرد اهداف کلان کشور مورد استفاده قرار گیرد. مورد پنجم، قطب های ویژه اقتصادی می باشند که در تعریف آن به طور خلاصه میتوان گفت که منطقه ویژه اقتصادی منطقه ای است که در آن قوانین کسب و کار و تجارت با سایر نقاط کشور متفاوت است. مناطق ویژه اقتصادی در داخل مرزهای کشور واقع شده اند و هدف آنها شامل افزایش تراز تجاری، اشتغال، افزایش سرمایه گذاری، ایجاد شغل و مدیریت مؤثر است. و مورد ششم که آخرین قطب پایه اقتصادی سواحل دریای خزر میباشد، قطب های کشاورزی هستند که در نتیجه آن میتوان گفت که رشد کشاورزی باعث افزایش بهره وری و درآمد کشاورزان و افزایش اشتغال و دستمزد کارگران کشاورزی می شود. با این کار، به کاهش فقر و بیکاری کمک می کند. علاوه بر این، افزایش بهره وری کشاورزی منجر به پایین آمدن قیمت مواد غذایی می شود و تورم را تحت کنترل نگه می دارد و همچنین به کاهش فقر کمک می کند و بر همین اساس موقعیت جغرافیایی و اقلیمی یک منطقه از جمله نواحی ساحلی دریای خزر که از پتانسیل بالایی برای کشاورزی برخوردارند، موقعیت مناسبی را برای اشتغالزایی و به دنبال آن درآمد زایی و افزایش توسعه اقتصادی به دنبال دارند و همین باعث شده که یکی از عوامل مهم و تاثیر گذار به شمار رود. در شکل زیر هم مشاهده گر این قطب های پایه اقتصادی در توسعه تمدن دریایی سواحل دریای خزر می باشید.



شکل ۳: قطب های پایه اقتصادی ایران در سواحل خزر جهت توسعه تمدن دریایی

مراجع

- ابراهیمی، حامد و اخباری، محمد (۱۳۹۹). تبیین متغیرهای اقتصادی محیط پیرامونی اثرگذار بر امنیت ملی جمهوری اسلامی (مطالعه موردی: کشور های حوزه دریای خزر). فصلنامه علمی امنیت ملی. سال دهم. شماره ۳۶. مقاله پانزدهم. ص ۴۶۷-۵۱۰.
- ازکیا، مصطفی و غفاری، غلامرضا (۱۳۸۰). بررسی رابطه بین انسجام اجتماعی و مشارکت اجتماعی سازمان یافته روستاییان در نواحی روستایی شهر کاشان، فصلنامه اقتصاد کشاورزی و توسعه، سال نهم، ش ۳۶.
- اسماعیلی رزی، حسین و ابراهیمی، بهنام و شیر علی، شیرین (۱۳۹۴). تاثیر درآمدهای نفتی بر رشد اقتصادی در ایران با تاکید بر تغییر کیفیت نهادی. فصلنامه سیاست گذاری پیشرفت اقتصادی دانشگاه الزهراء. سال سوم. شماره ۷.
- امیرقدسی، سیروس و ملکی، علی و سوال پور، سعید (۱۳۹۵). آسیب شناسی عدم توفیق توسعه تکنولوژیک صنعت نفت ایران از طریق مطالعه تطبیقی با نروژ. فصلنامه مطالعات راهبردی سیاستگذاری عمومی. دوره ششم. شماره ۲۱.
- اندایش، یعقوب و جاودانیان، محبوبه (۱۳۹۸). مقایسه ضریب فزاینده تولید بخش حمل و نقل دریایی با سایر بخش های اقتصادی. مقاله پژوهشی صنعت حمل و نقل دریایی. دوره ۵. شماره ۱. ص ۴۱-۴۵.

- جعفری، آذر و قاسمی، حسین (۱۳۹۶). بررسی امکان توسعه حمل و نقل کانتینری در حوزه دریای خزر (مطالعه موردی: بندر انزلی). نشریه علمی رویکردهای پژوهشی نوین مدیریت و حسابداری. شماره ۱. ص ۱-۱۴.
- حاجی رتملو، بهاره و عارف نیا، مصطفی (۱۳۹۲). اهمیت بخش کشاورزی در رشد و توسعه اقتصادی. اولین همایش سراسری کشاورزی و منابع طبیعی پایدار.
- حاجی رحیمی، محمود و ترکمانی، جواد (۱۳۸۹). بررسی نقش رشد بخش کشاورزی در رشد اقتصادی ایران و کاربرد الگوی تحلیل مسیر. نشریه اقتصاد کشاورزی و توسعه. دوره ۱۱. شماره ۴۲-۴۱. ص ۸۹-۷۱.
- حسن خانی، سعید (۱۳۹۵). تاثیر ظرفیت‌های ترانزیتی جنوب شرق ایران در توسعه همکاری و شکل‌گیری سیستم منطقه‌ای. مجموعه مقالات همایش فراوری پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی توسعه در کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق ایران. تهران. وزارت کشور. ۲۷ مهرماه. ص ۳۲۶-۲۹۹.
- حسینی، سیدحسین (۱۳۹۳). روش تحلیل مولفه‌های مفهومی تمدن. فصلنامه حکمت معاصر. سال ۵. شماره ۲.
- داوری نژاد مقدم، مسعود (۱۳۹۲). توسعه گردشگری پایدار در سواحل دریای خزر. دومین همایش ملی گردشگری و طبیعت گردی ایران زمین.
- ربیعی، حسین (۱۳۹۵). ژئوپلیتیک و مناطق آزاد، معماری جدید قدرت و امنیت در دریای عمان. مجموعه مقالات همایش فراوری پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی توسعه در کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق ایران. تهران. وزارت کشور. ۲۷ مهرماه. ص ۳۵۸-۳۴۳.
- رضایی ارجودی، عبدالرضا (۱۳۸۳). اهمیت و جایگاه صنعت حمل و نقل در ارتقا و شکوفایی اقتصاد کشور. یازدهمین کنفرانس دانشجویان عمران سراسر کشور.
- رکن الدین افتخاری، عبد الرضا و پرچکانی، پروانه (۱۳۹۵). تحلیل راهبردی ظرفیت‌های گردشگری داخلی و بین‌المللی کرانه‌های اقیانوسی شرق ایران. مجموعه مقالات همایش فراوری پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی توسعه در کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق ایران. تهران. وزارت کشور. ۲۷ مهرماه. ص ۱۵۸-۱۲۲.
- زمانی، علی و کنشلو، محبوبه (۱۳۹۹). نقش متغیرها و توانمندی‌های جغرافیایی در توسعه اقتصادی و اقتدار منطقه‌ای و بین‌المللی. فصلنامه علمی پژوهشی جغرافیا. سال دهم. شماره ۲. ص ۳۳۵-۳۵۸.
- زند، پرنیان و موسوی، سید حبیب اله (۱۴۰۰). بررسی اهمیت نسبی بخش کشاورزی در بین بخش‌های کلیدی اقتصاد ایران: رهیافت ماتریس حسابداری اجتماعی. مقاله پژوهشی. دوره ۲۹. شماره ۴. ص ۸۹-۱۱۷.
- شفقی، سیروس و بیک محمدی، حسن و فتحی، رقیه (۱۳۹۵). نقش منطقه آزاد تجاری چابهار در توسعه اقتصادی ایران. مجموعه مقالات همایش فراوری پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی توسعه در کرانه‌های اقیانوسی جنوب شرق ایران. تهران. وزارت کشور. ۲۷ مهرماه. ص ۴۷۲-۴۶۱.
- صالح آبادی، ریحانه (۱۳۹۵). سواحل جنوبی ایران، توسعه و فرهنگ تمدن دریایی. همایش فراوری پتانسیل‌های ژئوپلیتیکی توسعه در کرانه‌های اقیانوسی سواحل جنوب شرق کشور. ۲۷ مهر ماه. تهران.
- صداقت، سیدماکان و همکاران (۱۳۹۸). بررسی رابطه حق توسعه و ارتقاء توسعه پایدار و همه جانبه کشورهای توسعه نیافته. فصلنامه پژوهش‌های جامعه شناختی. سال ۱۳. شماره ۳-۴.
- عادل عقیلی، سید محمد و کمالی، مهدی و غنی، مریم (۱۳۸۶). بررسی دریای خزر از لحاظ اکولوژیکی و اقتصادی. مقاله همایش ملی صنایع دریایی. دوره ۹.
- عادل، افشین (۱۳۹۸). راهبردهایی برای اقتصاد شیلات ایران. مقاله علمی پژوهشی بهره‌برداری و پرورش آبزیان. دوره ۸. شماره ۳. ص ۲۱-۳۰.

- عالی پور، علیرضا (۱۳۹۷). سیاست گذاری در نظریه تمدن دریایی؛ دو سوتوانی در مدیریت بخش اقتصاد دفاع. فصلنامه اقتصاد دفاع. سال سوم. شماره ۸.
- عراقچی، سید عباس و بیک بیلندی، علی اصغر (۱۳۹۷). تاثیر عوامل ژئوپلیتیک اقتصادی دریای خزر بر تدوین راهبرد دفاعی جمهوری اسلامی ایران. فصلنامه مطالعات دفاعی استراتژیک. سال شانزدهم. شماره ۷۲. مقاله پنجم. ص ۹۹-۱۲۴.
- فروغی فر، طیبه و جلالی، سید مهدی و تبریزیان، بیتا (۱۳۹۹). طراحی الگوی جذابیت سرمایه گذاری مناطق آزاد ایران: نمونه موردی منطقه آزاد انزلی. نشریه سیاست جهانی. دوره ۹. شماره ۱. ص ۲۴۶-۳۰۴.
- قنبرزاده لیاولی، هاجر و همکاران (۱۴۰۰). بهره وری شرکت های تعاونی صید پره استان گیلان. مقاله پژوهشی. نشریه تعاون و کشاورزی. جلد ۱۰. شماره ۴۰. ص ۱۸۷-۱۶۳.
- کربکندری، محمد علی و کفیلی، وحید (۱۳۹۸). بررسی جایگاه حمل و نقل دریایی ایران در اقتصاد ایران و عرصه جهانی. فصلنامه اقتصاد دفاع. سال چهارم. شماره ۱۴. ص ۱۴۰-۱۱۷.
- کریمی پور، یداله و همکاران (۱۳۹۵). تفاوت های راهبردی سواحل ایران. فصلنامه ژئوپلیتیک. سال دوازدهم. شماره اول. ص ۲۳-۱.
- کریمی زاده، الهام (۱۳۹۴). اهمیت بخش کشاورزی در اقتصاد. همایش کنگره پیشگامان پیشرفت. دوره ۸.
- مجتهدزاده، پیروز. (۱۳۸۱). جغرافیای سیاسی و سیاست جغرافیایی. تهران. انتشارات سمت.
- ملک زاده، مصطفی و آبروش، ناصر (۱۳۹۵). تحلیلی بر چگونگی کارکرد منطقه آزاد چابهار در توسعه پایدار مناطق روستایی پیرامون. مجموعه مقالات همایش فراوری پتانسیل های ژئوپلیتیکی توسعه در کرانه های اقیانوسی جنوب شرق ایران. تهران. وزارت کشور. ۲۷ مهرماه. ص ۶۵۰-۶۶۴.
- ملکی، ماری و جعفری، علی اکبر (۱۳۹۷). منابع انرژی و حضور قدرت های فرامطقه ای در دریای خزر. دوره ۲. شماره ۳. ص ۴۷-۲۴.
- میررسولی، الهام و همکاران (۱۳۹۹). شناسایی عوامل موثر بر کاهش ذخایر ماهیان خاویاری سواحل خزر بر اساس نظرسنجی از صیادان با استفاده از معادلات ساختاری smart PIS. مقاله پژوهشی. دوره ۲۹. شماره ۵. ص ۹۸-۸۹.
- میگلی نژاد، ابراهیم (۱۳۹۱). شیلات و آبزیان کشور، چالش ها و پتانسیل ها. گزارش راهبردی، شماره ۱۵۱.
- ویسی، هادی (۱۳۹۵). بررسی ظرفیت های توسعه گردشگری در سواحل مکران و تاثیر آن بر توسعه ناپایدار منطقه ای. مجموعه مقالات همایش فراوری پتانسیل های ژئوپلیتیکی توسعه در کرانه های اقیانوسی جنوب شرق ایران. تهران. وزارت کشور. ۲۷ مهرماه. ص ۷۴۳-۷۳۶.
- Glasson, John (1974). An Introduction to Regional Planning. Hutchinson Educational.