




Analysis of Developmental and Transit Capacities of Makran Coasts for Sustainable Tourism Development

Alireza Kalantari¹, Hamidreza Mohammadi²  , Rebaz Ghorbaninejad³, Mohammadhasan Nami⁴

1. Ph.d Student of Department of Geography, Science and Research Branch,, Islamic Azad University, Tehran, Iran.

E: kalanalireza71@gmail.com

2. Associate Professor, Department of Human Geography and resarch, Shahid Beheshti University, Tehran, Iran (Corresponding author) E: h_mohammadi@sbu.ac.ir

3 .Assistant Professor, Department of Geography, Science and Research Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran rebazghorbani@gmail.com

4 .Associate Professor, Department of National Security, Farabi University of Science and Technology, Tehran, Iran dr.mh.nami@gmail.com

ARTICLE INFO

ABSTRACT

Keywords

Makran Coasts
Sustainable Tourism
Developmental
Capacities

The Makran coasts, as one of Iran's most strategic regions with direct access to the Indian Ocean, possess immense potential for sustainable tourism development that extends beyond cultural and social aspects to encompass economic, transit, financial, and international dimensions. This research aims to comprehensively analyze the developmental capacities of this region, including Baloch cultural heritage, empowerment of local communities, economic opportunities (such as tourism industries and the blue economy), transit aspects (the role as the INSTC gateway and reducing reliance on the Persian Gulf), financial elements (attracting foreign investment and project bonds), and international facets (cooperation with India and Central Asian countries). The research method is descriptive-analytical, based on qualitative and quantitative content analysis of library data, documents, official reports, and articles from the Geography Quarterly. The statistical population includes over 300 related documents and articles, with purposive sampling (domestic articles, official documents, and field reports). Tools include qualitative coding (using MAXQDA), the SWOT model, and quantitative relations such as $E = T \times M \times F$ (E: employment, T: tourists, M: local multiplier, F: transit multiplier) to estimate economic impacts (50,000 jobs from 1.5 million tourists). Findings indicate that Makran's developmental capacities, with a focus on sustainable tourism, can increase national GDP by 5 to 7 percent; however, major barriers include management fragmentation and transit coordination failures. The main hypothesis—that "the absence of an integrated multidimensional governance system is the root cause of barriers to sustainable tourism development in Makran"—is confirmed. The research innovation lies in integrating multiple dimensions and proposing a cross-sectoral management model, drawing on global experiences.

Article History:

Received:

17 AU 2025

Received in revised form:

23 OC 2025

Accepted:

29 OC 2025

Available online:

22 NO 2025

Citation: Kalantari, A., Mohammadi, H., Ghorbaninejad, R. & Nami, M. (2025). Analysis of Developmental and Transit Capacities of Makran Coasts for Sustainable Tourism Development, Journal of Geography, 23 (86), 25-41.

 <http://10.22034/jiga.2025.2059968.1407>



© The Author (s).

Publisher: Iranian Geographical Associati This is an open

access article under the CC BY NC license (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

Extended Abstract

Introduction

The Makran Coasts, located in southeastern Iran along the shores of the Oman Sea and the Indian Ocean, represent one of the country's most strategically significant regions. Spanning over 1,000 kilometers across the provinces of Sistan and Baluchestan and Hormozgan, this area holds immense potential for sustainable tourism development, extending beyond cultural and social dimensions to encompass economic, transit, financial, and international aspects. This research aims to provide a comprehensive strategic analysis of the developmental and transit capacities of the Makran Coasts, exploring how these capacities can be harnessed to foster sustainable tourism as a pivotal driver for national economic diversification and regional empowerment. The study's multidimensional approach integrates cultural heritage (notably Baluchi traditions), community empowerment, economic opportunities (such as tourism industries and the blue economy), transit potential (as a gateway to the International North-South Transport Corridor - INSTC), financial mechanisms (attracting foreign investment and project bonds), and international cooperation (partnerships with India and Central Asian countries).

Methodology

The research methodology employs a descriptive-analytical framework, combining qualitative and quantitative content analysis of an extensive dataset comprising library resources, official documents, field reports, and articles from the Geography Quarterly. The statistical population includes over 300 relevant documents and articles, with purposive sampling applied to select internal articles, official documents, and field reports. Data collection tools include qualitative coding using MAXQDA software, SWOT analysis, and quantitative models such as the equation $E=T \times M \times F$ (where E represents employment, T denotes tourists, M is the local multiplier, and F is the transit multiplier) to estimate economic impacts. The model projects the creation of 50,000 jobs based on an influx of 1.5 million tourists. Findings indicate that leveraging the developmental capacities of Makran with a focus on sustainable tourism could increase Iran's national GDP by 5 to 7 percent. However, significant barriers such as fragmented governance, lack of coordinated transit policies, and institutional disarray pose substantial challenges. The primary hypothesis of the study, which posits that "the absence of a multidimensional integrated governance system is the root cause of hindered sustainable tourism development in Makran," has been substantiated through the analysis.

Results and Discussion

The Makran Coasts boast a unique geopolitical position in the Indo-Pacific region, coupled with unparalleled natural attractions (including mangrove forests, coral beaches, and Martian mountains) and a rich cultural heritage (Baluchi embroidery, traditional music, and historical fortresses). These assets position the region as a potential hub for sustainable tourism. Nevertheless, Iran's traditional development focus on the Persian Gulf and oil-centric industries has marginalized Makran, resulting in socioeconomic vulnerabilities such as a 25 percent unemployment rate—the highest in the country—extensive ethnic migration, threats to cultural heritage due to climate change, and underutilization of transit corridors like INSTC. The study highlights a critical mismatch between Makran's multidimensional capacities and the low level of realized sustainable tourism, attributing this discrepancy to governance failures that have led to resource wastage (e.g., the inability to attract 1.5 million potential annual tourists as per 2023 tourism statistics) and weakened national identity.

From a theoretical perspective, the research draws on several frameworks, including Sustainable Tourism Theory promoted by the UNWTO, which emphasizes a balance across economic, socio-cultural, and environmental sustainability pillars. This balance is crucial for a region like Makran, with its fragile ecosystems and rich cultural tapestry. Additionally, the Destination Competitiveness Model by Crouch and Ritchie underscores that a destination's success hinges not only on core resources and attractors but also on supporting factors (infrastructure and human resources) and effective destination management (policy-making and branding). Makran excels in core resources but lags in management and support systems. Theories of Integrated Governance and Stakeholder Theory further inform the analysis, identifying coordination failures and the need for active stakeholder engagement as central issues in Makran's development trajectory.

The study's innovation lies in its layered analysis of developmental capacities, integrating cultural-social dimensions (heritage preservation and local participation), economic aspects (tourism and fisheries industries), transit potential (gateway to Central Asia via INSTC), financial strategies (foreign direct investment), and international diplomacy (Indo-Iranian collaboration). Comparative models from global case studies such as Shenzhen, Jebel Ali, Dubai, Gwadar, and Shanghai provide actionable insights. For

instance, Dubai's synergy of transit and luxury tourism, Gwadar's transit-focused development under the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC), and Shanghai's integrated governance model offer valuable lessons for Makran. The research proposes a novel quantitative model, $S = P_m/P_s \times I$ (where P_m is Makran's potential, P_s is the potential of comparative cases, and I is the governance index), revealing a 75 percent similarity with benchmarks like Dubai, contingent on governance improvements.

Key findings from the SWOT analysis reveal strengths such as rich heritage and INSTC access, weaknesses including governance fragmentation and sanctions, opportunities like partnerships with India and Russia, and threats such as competition from Gwadar and environmental risks. The cultural-social analysis highlights attractions like the 2,500-year-old Tis Fort and Baluchi festivals, capable of attracting 300,000 cultural tourists annually, akin to Dubai's Heritage Village. Economically, the blue economy (fisheries and aquaculture) and heavy industries (petrochemicals and steel) could generate 10 billion from India and Russia) could fund 20 percent of tourism infrastructure, drawing from Dubai's Sukuk model. Internationally, Chabahar's role as an INSTC hub fosters cultural diplomacy, targeting 500,000 Asian tourists.

Conclusion

this research confirms that overcoming governance challenges through an integrated, cross-sectoral management model—potentially via a “National Makran Development Organization”—could transform the Makran Coasts into a sustainable tourism hub. Such a transformation promises 90,000 jobs and a \$10 billion GDP boost, positioning Makran as a national development exemplar. Recommendations include legislative reforms for a unified governance body, urgent infrastructure investments (e.g., Chabahar-Zahidan railway), and operational strategies like branding and community-based tourism funds. This study bridges domestic and global research gaps, offering a blueprint for sustainable development in a geopolitically critical region, especially amid post-Ukraine war dynamics enhancing INSTC's relevance.

Funding

There is no funding support.

Authors' Contribution

All of the author approved the content of the manuscript and agreed on all aspects of the work.

Conflict of Interest

Author declared no conflict of interest.

Acknowledgments

We are grateful to all the scientific consultants of this paper.

References

- 1) Ahmad, Sh. & AhmadWani, M. (2014). Impact of Conflict on Tourist Flow and Spatial Distribution of Tourists in Kashmir Valley. *World Applied Sciences Journal*, 31(6), 1160-1169.
- 2) Ahmadi, F. (2021). Ecotourism Potentials and Blue Economy of Makran Coasts. *Geography Quarterly*, 19(65), 45-70. [Persian]
- 3) Bagaen, S. (2007). Brand Dubai: The Instant City; or the Instantly Recognizable City. *International Planning Studies*, 12(2), 173-197.
- 4) Balakrishnan, M. S. (2008). Dubai, a Unique Model of Development. *Journal of International Business Strategy*, 8(1), 59-76.
- 5) Brundtland, G. H. (1987). *Our Common Future*. Oxford University Press.
- 6) Davidson, C. M. (2008). *Dubai: The Vulnerability of Success*. Columbia University Press.
- 7) European Commission. (2012). *Blue Growth*. EU Publications.
- 8) Fujita, M., & Mori, T. (2005). Transport and Economic Geography. *Papers in Regional Science*, 84(3), 377-405.
- 9) Crouch, G. I. & Ritchie, J. R. B. (1999). Tourism, Competitiveness, and Societal Prosperity. *Journal of Business Research*, 44(3), 137-152.
- 10) Freeman, R. E. (2010). *Strategic Management: A Stakeholder Approach*. Cambridge University Press.

- 11) Henderson, J. C. (2018). Heritage and Eco-tourism in Oman: A Model for the Gulf? *Journal of Tourism and Cultural Change*, 16(3), 255-268.
- 12) Jenks, M. & Jones, C. (2010). *Dimensions of the Sustainable City*. Edition 1, Publisher Springer Netherlands.
- 13) Pierre, J. (2011). *The Politics of Urban Governance*. Palgrave Macmillan.
- 14) Luttwak, E. N. (1990). From Geopolitics to Geo-economics. *The National Interest*, 20, 17-23.
- 15) Ali, I. (2016). Gwadar Port and the China-Pakistan Economic Corridor. *Strategic Studies*, 36(4), 35-52.
- 16) Pant, H. V. (2016). Chabahar and INSTC. ORF Occasional Paper.
- 17) Small, A. (2015). *The China-Pakistan Axis*. Oxford University Press.
- 18) Wong, K. K., & Tang, W. S. (2005). Governance in Shenzhen. In *Remaking China's Public Management* (pp. 143-162). Praeger.
- 19) Wu, F. (2010). Globalizing Shanghai. *Urban Studies*, 47(1), 81-106.
- 20) Yeung, Y. M., et al. (2009). Shanghai's Development. *The China Quarterly*, 197, 117-143.
- 21) Ahmadi, Leila (2017). Analysis of Capabilities and Constraints of Tourism Development in Chabahar County. *Regional Planning Quarterly*, (30)8, 115-130. [Persian]
- 22) Barahui, Naser (2019). Sociological Analysis of the Impacts of Development Plans on Local Communities in Makran. PhD Dissertation in Sociology, supervised by Dr. Ghasem Hosseini, University of Sistan and Baluchestan. [Persian]
- 23) Bik Mohammadi, Hassan (2018). *Transport Corridors and Regional Development in Iran*. Tehran: Logistics Publications. [Persian]
- 24) Taghvaei, Masoud & Rezaei, Maryam (2021). *Blue Economy and Regional Development in Iran*. Tehran: Shahid Beheshti University Publications. [Persian]
- 25) Hafeznia, Mohammad Reza & Rumina, Ebrahim (2005). Geopolitics of Iran in Southeastern Waters (Makran Coasts and Oman Sea). *Geopolitics Quarterly*, (2)1, 20-5. [Persian]
- 26) Zangiabadi, Ali; Safarabadi, Azam & Mousavi, Mirnajaf (2016). Assessing Barriers to International Tourism Development in Iran's Free Zones (Case Study: Kish Island). *Urban Planning Geography Research*, (3)5, 461-479. [Persian]
- 27) Environmental Protection Organization (2019). *Atlas of Protected Areas of Iran*. Tehran: Organization Publications. [Persian]
- 28) Sharifi, Omid (2022). Governance Crisis and Regional Underdevelopment: Case Study of Makran Coasts. *Strategic Studies of Public Policy Quarterly*, (45)12, 50-71. [Persian]
- 29) Ezzati, Ezzatollah (2009). *Geopolitics in the 21st Century*. Tehran: SAMT Publications. [Persian]
- 30) Farjirad, Abdolreza (2015). *Geopolitics and Territorial Planning in Iran*. Tehran: Papoli Publications. [Persian]
- 31) Kordavani, Parviz (2013). *Geomorphology of Iran*. Tehran: University of Tehran Publications. [Persian]
- 32) Center for Parliamentary Research (2018). *Strategic Report on Iran's Economic Dependence on the Strait of Hormuz*. Tehran: Office of Economic Studies. [Persian]
- 33) Molaie, Mohammad (2020). *Tourism and Local Economic Development*. Mashhad: Jahad Daneshgahi Publications. [Persian]
- 34) Moloudi, Jamshid (2009). *Assessing Urban Environmental Quality in New Cities: Case Study of Hashtgerd New City*. MA Thesis in Geography and Urban Planning, supervised by Mojtaba Rafieian, Faculty of Humanities, Tarbiat Modares University, Tehran. [Persian]
- 35) Hajiani, Ebrahim (2001). *Ethnic Geopolitics of Southeastern Iran*. Tehran: Strategic Research Institute. [Persian]
- 36) Rezaei, Mohammad et al. (2018). Transit Capacities of Makran. *Geography Quarterly*, 16(58), 120-150. [Persian]
- 37) Ezzati, Ezzatollah (2009). *Fundamentals of Economic Geopolitics*. Tehran: SAMT Publications. [Persian]
- 38) Karimi, A. (2019). Tourism Diplomacy of Corridors. *Geography Quarterly*, 17(60), 80-110. [Persian]

- 39) Mohammadi, Hassan (2020). Financial Challenges of Makran. *Geography Quarterly*, 18(62), 90-120. [Persian]
- 40) Stephenson, M. L. & Ali-Knight, J. (2010). Dubai's Tourism Industry: A Strategic Analysis of the Barriers to a Sustainable Future. *Journal of Place Management and Development*, 3(3), 226-241.
- 41) UNWTO. (2015). *Global Report on Sustainable Tourism*. Madrid: World Tourism Organization.
- 42) Iran Statistics Center (2022). *Coastal Economic Statistics*. Tehran. [Persian].
- 43) Ports Organization (2021). *Report on Chabahar-Jask Ports*. Tehran. [Persian].



تحلیل ظرفیت‌های توسعه‌ای - ترانزیتی سواحل مکران در راستای توسعه گردشگری پایدار

علیرضا کلانتری^۱، حمیدرضا محمدی^۲، ریواز قربانی نژاد^۳، محمد حسن نامی^۴

۱. دانشجوی دکتری تخصصی رشته جغرافیای سیاسی، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران. E: kalanalireza71@gmail.com

۲. دانشیار گروه جغرافیای انسانی و آمایش دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران (نویسنده مسئول) E: h_mohammadi@sbu.ac.ir

۳. استادیار گروه جغرافیا، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران. E: rebazghorbani@gmail.com

۴. دانشیار گروه امنیت ملی، دانشگاه علوم و فنون فارابی، تهران، ایران. E: dr.mh.nami@gmail.com

چکیده

اطلاعات مقاله

سواحل مکران، به عنوان یکی از استراتژیک‌ترین مناطق ایران با دسترسی مستقیم به اقیانوس هند، پتانسیل عظیمی برای توسعه گردشگری پایدار دارد که فراتر از جنبه‌های فرهنگی و اجتماعی، شامل ابعاد اقتصادی، ترانزیتی، مالی و بین‌المللی می‌شود. این پژوهش با هدف تحلیل جامع ظرفیت‌های توسعه‌ای این منطقه، از جمله میراث فرهنگی بلوچی، توانمندسازی جوامع محلی، فرصت‌های اقتصادی (مانند صنایع گردشگری و اقتصاد آبی)، ترانزیتی (نقش دروازه INSTC و کاهش تمرکز بر خلیج فارس)، مالی (جذب سرمایه‌گذاری خارجی و اوراق پروژه) و بین‌المللی (همکاری با هند و کشورهای آسیای مرکزی) انجام شده است. روش تحقیق توصیفی-تحلیلی و مبتنی بر تحلیل محتوای کیفی و کمی داده‌های کتابخانه‌ای، اسنادی، گزارش‌های رسمی و مقالات از فصلنامه جغرافیا است. جامعه آماری شامل بیش از ۳۰۰ سند و مقاله مرتبط است و نمونه‌گیری هدفمند (مقالات داخلی، سند های رسمی و گزارش های میدانی) انجام شده. ابزارها شامل کدگذاری کیفی (با MAXQDA)، مدل SWOT و روابط کمی مانند: $E=T \times M \times F$ (E: اشتغال، T: گردشگران، M: ضریب محلی، F: ضریب ترانزیتی) برای تخمین اثرات اقتصادی (۵۰،۰۰۰ شغل از ۱،۵ میلیون گردشگر) است. یافته‌ها نشان می‌دهد که ظرفیت‌های توسعه‌ای مکران، با تمرکز بر گردشگری پایدار، می‌تواند GDP ملی را ۵ تا ۷ درصد افزایش دهد، اما موانع اصلی شامل تشتت مدیریت، و ناهماهنگی ترانزیتی است. فرضیه اصلی مبنی بر «فقدان نظام حکمرانی یکپارچه چندبعدی، ریشه‌ای‌ترین مانع توسعه گردشگری پایدار مکران است»، تأیید می‌گردد. نوآوری پژوهش در ادغام ابعاد چندگانه و پیشنهاد مدل مدیریت فرابخشی با استناد به تجارب جهانی (شنزن و جبل علی) است.

واژگان کلیدی:

سواحل مکران
ظرفیت‌های توسعه‌ای
گردشگری

تاریخ دریافت:

۱۴۰۴/۰۵/۲۶

تاریخ بازنگری:

۱۴۰۴/۰۸/۰۱

تاریخ پذیرش:

۱۴۰۴/۰۸/۰۷

تاریخ چاپ:

۱۴۰۴/۰۹/۰۱

استناد: کلانتری، علیرضا؛ محمدی، حمیدرضا؛ قربانی نژاد، ریواز و نامی، محمد حسن (۱۴۰۴). تحلیل ظرفیت‌های توسعه‌ای - ترانزیتی سواحل مکران در راستای توسعه گردشگری پایدار، نشریه جغرافیا، ۲۳(۸۶)، ۴۱-۲۵.

<http://10.22034/jiga.2025.2059968.1407>



مقدمه و پیشینه

سواحل مکران، واقع در جنوب شرقی ایران (از جاسک در هرمزگان تا کوهک در سیستان و بلوچستان)، با بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر خط ساحلی، موقعیت ژئوپلیتیک منحصربه‌فردی در ایندو-پاسیفیک ایفا می‌کند. این منطقه، که به دریای عمان و اقیانوس هند راه دارد، نه تنها از جاذبه‌های طبیعی بکر (جنگل‌های حرا، سواحل مرجانی، کوه‌های مریخی) و فرهنگی غنی (میراث بلوچی مانند سوزن‌دوزی، موسیقی سنتی و قلعه‌های تاریخی) برخوردار است، بلکه به عنوان دروازه ترانزیتی به آسیای مرکزی، جنوب آسیا و آفریقا، پتانسیل عظیمی برای توسعه گردشگری پایدار دارد. با این حال، رویکرد توسعه‌ای سنتی ایران، متمرکز بر خلیج فارس و صنایع نفتی، منجر به حاشیه‌نشینی مکران شده و چالش‌هایی مانند نرخ بیکاری ۲۵ درصدی (بالا‌ترین در کشور)، مهاجرت قومی گسترده، تهدید میراث فرهنگی به دلیل تغییرات اقلیمی و عدم بهره‌برداری از کریدورهای ترانزیتی مانند کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال-جنوب (INSTC) را ایجاد کرده است (عزتی، ۱۳۸۸: ۴۸؛ رضایی، ۱۳۹۸: ۱۲۸؛ احمدی، ۱۴۰۱: ۴۵).

مسئله اصلی تحقیق، ناهماهنگی میان ظرفیت‌های چندبعدی مکران (فرهنگی-اجتماعی، اقتصادی، ترانزیتی، مالی و بین‌المللی) و سطح پایین تحقق گردشگری پایدار است. این ناهماهنگی، که ریشه در فقدان حکمرانی یکپارچه دارد، اتلاف منابع عظیم (مانند عدم جذب ۱٫۵ میلیون گردشگر بالقوه سالانه بر اساس آمار گردشگری ۱۴۰۲) و تضعیف هویت ملی را به دنبال داشته است. برای مثال، در حالی که سواحل مکران می‌تواند ۵-۷٪ از GDP ملی را از طریق گردشگری تأمین کند، سهم فعلی کمتر از ۱٪ است (کریمی، ۱۳۹۹: ۹۲؛ محمدی، ۱۴۰۰: ۱۰۲؛ مرکز آمار ایران، ۱۴۰۲). این مسئله در شرایط ژئوپلیتیک کنونی (جنگ اوکراین و افزایش نقش INSTC به عنوان جایگزین کانال سوئز) حادث شده، زیرا ایران نیازمند ابزارهای اقتصادی-فرهنگی برای کاهش وابستگی به نفت (۷۰٪ صادرات) است.

سواحل مکران، امتداد بیش از ۱۰۰۰ کیلومتری دریای عمان تا اقیانوس هند در جنوب شرقی ایران (استان‌های سیستان و بلوچستان و هرمزگان)، یکی از غنی‌ترین مناطق از نظر ظرفیت‌های توسعه‌ای است. این منطقه نه تنها به دلیل موقعیت ژئوپلیتیک (نزدیکی به ایندو-پاسیفیک)، بلکه به خاطر پتانسیل‌های چندبعدی مانند گردشگری پایدار، می‌تواند نقش محوری در تنوع‌بخشی اقتصاد ملی ایفا کند. با این حال، رویکرد سنتی توسعه در ایران، که بر تمرکز بر خلیج فارس و صنایع نفتی استوار است، منجر به حاشیه‌نشینی مکران شده و آسیب‌پذیری‌های اقتصادی (نرخ بیکاری ۲۵ درصدی)، اجتماعی (مهاجرت قومی)، فرهنگی (تهدید میراث بلوچی) و ترانزیتی (عدم بهره‌برداری از INSTC) را تشدید کرده است (عزتی، ۱۳۸۸: ۴۸). برای مثال، پروژه‌هایی مانند خط لوله گوره-جاسک، هرچند ترانزیتی هستند، فاقد پیوست‌های گردشگری پایدار بوده و فرصت‌های اقتصادی آبی (شیلات و اکوتوریسم) را نادیده گرفته‌اند (رضایی، ۱۳۹۸: ۱۲۸).

مرور ادبیات نشان می‌دهد که مطالعات داخلی عمدتاً بر جنبه‌های اقتصادی-ترانزیتی تمرکز داشته‌اند. رضایی و همکاران (۱۳۹۸) در فصلنامه جغرافیا به پتانسیل‌های جغرافیایی مکران پرداخته‌اند، اما کمتر به ابعاد فرهنگی مانند نقش جشنواره‌های بلوچی یا اجتماعی مانند توانمندسازی زنان محلی توجه کرده‌اند. محمدی (۱۴۰۰) چالش‌های مرزی را بررسی کرده، اما فاقد تحلیل مالی (مانند اوراق بدهی پروژه‌ای) و بین‌المللی (همکاری هند-روسیه) است. در سطح جهانی، Pant (۲۰۱۶: ۳۵) نقش چاپار را در INSTC تحلیل کرده، اما به گردشگری پایدار به عنوان ابزار قدرت نرم نپرداخته است. Wong & Tang (۲۰۰۵: ۱۵۲) مدل شنزن را برای حکمرانی یکپارچه پیشنهاد می‌دهند، که می‌تواند برای

مکران الگو باشد. این شکاف‌ها، نوآوری تحقیق حاضر را برجسته می‌سازد: تحلیل لایه‌ای ظرفیت‌های توسعه‌ای با ادغام ابعاد فرهنگی-اجتماعی (میراث و مشارکت محلی)، اقتصادی (صنایع گردشگری و شیلات)، ترانزیتی (دروازه آسیای مرکزی)، مالی (سرمایه‌گذاری خارجی) و بین‌المللی (دیپلماسی هندو-ایرانی).

پژوهش‌های پیشین را می‌توان در دو دسته مرور کرد:

پژوهش‌های داخلی: مطالعات متعددی به اهمیت ژئوپلیتیک و ترانزیتی مکران پرداخته‌اند (مانند حافظ‌نیا و رومینا، ۱۳۸۴؛ عزتی، ۱۳۸۸). گروه دیگری از مطالعات به صورت توصیفی به معرفی جاذبه‌های گردشگری منطقه پرداخته‌اند (مثلاً احمدی، ۱۳۹۷). با این حال، شکاف اصلی در این پژوهش‌ها، عدم تحلیل عمیق و ساختاری «موانع مدیریتی و حکمرانی» است. اغلب این تحقیقات موانع را در کمبود بودجه خلاصه کرده و به ریشه‌یابی آن در ساختار تصمیم‌گیری نپرداخته‌اند. از سوی دیگر، مطالعات ارزشمندی در نقد تجارب توسعه گردشگری در کیش و قشم و تحلیل علل موفقیت‌ها و شکست‌های آن‌ها انجام شده است (مثلاً مولودی، ۱۳۸۸؛ زنگی‌آبادی و همکاران، ۱۳۹۶) که نتایج آن‌ها به عنوان درس‌آموخته برای مکران قابل استفاده است.

پژوهش‌های خارجی (رقبا و مدل‌ها): ادبیات بین‌المللی سرشار از تحلیل عوامل موفقیت مقاصد گردشگری است. مطالعات روی دبی بر نقش دولت به عنوان یک «کارآفرین بزرگ»، برندسازی تهاجمی و سرمایه‌گذاری عظیم در زیرساخت‌های نمادین تأکید دارند (Stephenson & Ali-Knight, 2010: 230). پژوهش‌ها در مورد عمان، الگوی متفاوتی را نشان می‌دهند که بر «گردشگری فرهنگی و طبیعت‌گردی» با حفظ اصالت و با سرعت کنترل‌شده متمرکز است و از این رو، مدل قابل تأمل‌تری برای مکران محسوب می‌شود (Henderson, 2018: 258). در مقابل، تحلیل‌ها در مورد گوادر پاکستان، چالش‌های امنیتی و وابستگی به یک شریک خارجی (چین) را به عنوان موانع توسعه متوازن آن برجسته می‌کنند (Ahmad & AhmadWani, 2014: 1165).

این پژوهش با پیوند زدن این حوزه‌ها (ظرفیت‌های مکران، درس‌های داخلی، و مدل‌های خارجی) و تمرکز بر متغیر کلیدی «حکمرانی»، تلاش می‌کند تا شکاف پژوهشی موجود را پر نماید.

مسئله تحقیق، ناهماهنگی میان پتانسیل‌های عظیم مکران (جاذبه‌های طبیعی-فرهنگی، موقعیت ترانزیتی و فرصت‌های مالی) و سطح پایین تحقق آن‌ها در گردشگری پایدار است. این ناهماهنگی ریشه در فقدان حکمرانی یکپارچه دارد که منجر به اتلاف منابع (مانند عدم جذب ۱٫۵ میلیون گردشگر بالقوه) و تضعیف هویت ملی شده است (کریمی، ۱۳۹۹: ۹۲). هدف اصلی، تحلیل ظرفیت‌های توسعه‌ای سواحل مکران برای قطب‌سازی گردشگری پایدار است، با اهداف فرعی:

اهداف فرعی:

- ۱) شناسایی و طبقه‌بندی خوشه‌های فرهنگی-اجتماعی با مثال‌های تطبیقی
- ۲) بررسی ابعاد اقتصادی-ترانزیتی و هم‌افزایی با مدل‌های دبی و گوادر
- ۳) تحلیل مالی-بین‌المللی با تمرکز بر سرمایه‌گذاری خارجی و الگو برداری از شانگهای
- ۴) پیشنهاد مدل حکمرانی یکپارچه بر پایه تجارب جهانی

سوالات تحقیق:

- ۱) ظرفیت‌های چندبعدی مکران برای گردشگری پایدار کدامند و چگونه با دبی/گوادر/شانگهای مقایسه می‌شوند؟
- ۲) چگونه حکمرانی یکپارچه هم‌افزایی ایجاد می‌کند و مدل پیشنهادی چیست؟

فرضیه اصلی: «فقدان نظام حکمرانی یکپارچه چندبعدی، اصلی‌ترین مانع توسعه گردشگری پایدار مکران است و الگوبرداری از مدل‌های دبی، گوادر و شانگهای می‌تواند آن را رفع کند، با تخمین ۹۰،۰۰۰ شغل و ۱۰ میلیارد دلار ارزش افزوده».

این تحقیق کاربردی، ضرورت تمرکز بر گردشگری را در شرایط جهانی (جنگ اوکراین و افزایش نقش INSTC برای روسیه) توجیه می‌کند، زیرا ایران نیازمند ابزارهای اقتصادی-فرهنگی برای کاهش وابستگی به نفت است. نوآوری در مدل‌سازی کمی (رابطه $E = T \times M \times F$) و پیشنهاد سازمان ملی مکران است.

این تحقیق کاربردی، در شرایط ژئوپلیتیک ۱۴۰۴ (افزایش ترانزیت INSTC به ۵۰ میلیون تن پس از جنگ اوکراین)، ضرورت تمرکز بر گردشگری را توجیه می‌کند.

نوآوری‌ها: (۱) ادغام تطبیقی مدل‌های جهانی (دبی: گردشگری لوکس؛ گوادر: ترانزیت چینی؛ شانگهای: حکمرانی شنزن) با منابع داخلی

(۲) مدل‌سازی کمی جدید

$S = P_m / P_s \times I$ برای شباهت مکران (P_m) با نمونه‌ها (P_s) و شاخص حکمرانی (I);

(۳) پیشنهاد «سازمان ملی توسعه مکران» با اختیارات فرابخشی؛

(۴) تمرکز بر هم‌افزایی فرهنگی-ترانزیتی در اقتصاد آبی. این رویکرد، از تلفیق ۲۰۰ منبع (۱۰۰ داخلی، ۱۰۰ جهانی) نشأت می‌گیرد و شکاف‌های پیشین (عدم تطبیقی) را پر می‌کند.

مبانی نظری

این پژوهش برای تحلیل چندبعدی مسئله، از یک چارچوب مفهومی ترکیبی بهره می‌گیرد:

نظریه گردشگری پایدار (Sustainable Tourism): این نظریه که توسط سازمان جهانی گردشگری (UNWTO) ترویج می‌شود، بر ایجاد تعادل میان سه ستون اصلی تأکید دارد: (الف) پایداری اقتصادی (تضمین منافع بلندمدت و توزیع عادلانه آن میان ذی‌نفعان، به ویژه جامعه محلی)، (ب) پایداری اجتماعی-فرهنگی (احترام به اصالت فرهنگی و ارزش‌های جامعه میزبان و جلوگیری از کالایی شدن فرهنگ) و (ج) پایداری زیست‌محیطی (حفاظت از اکوسیستم‌های شکننده و استفاده بهینه از منابع) (Jones, 2010: 55 & Jenks). در منطقه‌ای با اکوسیستم بکر دریایی و فرهنگ غنی بلوچی مانند مکران، هرگونه برنامه‌ریزی توسعه گردشگری بدون رعایت این سه اصل، محکوم به شکست و مخرب خواهد بود.

مدل رقابت‌پذیری مقصد (Destination Competitiveness Model): مدل‌های کلاسیک مانند مدل «ریچی و کراچ» (Ritchie, 1999: 140 & Crouch) استدلال می‌کنند که رقابت‌پذیری یک مقصد تنها به «منابع اصلی و جاذبه‌ها» (Core Resources and Attractors) وابسته نیست. موفقیت یک مقصد به مجموعه‌ای از عوامل دیگر از جمله «عوامل حمایتی» (Supporting Factors) مانند زیرساخت‌ها، تسهیلات و نیروی انسانی، و «مدیریت مقصد» (Destination Management) شامل سیاست‌گذاری، برندسازی و حکمرانی کارآمد بستگی دارد. مکران در بخش «منابع اصلی» بسیار

غنی است، اما در دو بخش دیگر، به ویژه «مدیریت مقصد»، با ضعف‌های جدی مواجه است که این مدل به تحلیل آن کمک می‌کند.

نظریه حکمرانی یکپارچه (Integrated Governance) و نظریه ذی‌نفعان (Stakeholder Theory): حکمرانی یکپارچه به سازوکارهایی اشاره دارد که از طریق آن، بازیگران متعدد دولتی، خصوصی و مدنی برای دستیابی به اهداف مشترک، هماهنگ می‌شوند (Pierre, 2011: 34). فقدان آن منجر به پدیده «شکست هماهنگی» (Coordination Failure) می‌شود. نظریه ذی‌نفعان نیز مکمل این دیدگاه است و بیان می‌کند که موفقیت یک پروژه کلان در گرو شناسایی تمام ذی‌نفعان (از دولت مرکزی و سرمایه‌گذاران تا جوامع محلی و گروه‌های زیست‌محیطی) و مدیریت فعالانه روابط و انتظارات آن‌هاست (Freeman, 2010: 25). این دو نظریه، ابزار اصلی تحقیق برای کالبدشکافی فرضیه اصلی مبنی بر بحران مدیریتی در مکران هستند.

نظریه‌های گردشگری پایدار و ظرفیت‌های فرهنگی-اجتماعی

توسعه گردشگری پایدار، بر اساس گزارش برونتلند (۱۹۸۷)، بر تعادل سه‌گانه اقتصادی-اجتماعی-زیست‌محیطی تأکید دارد، که در مکران با ادغام فرهنگی (میراث بلوچی: قلعه تیس ۲۵۰۰ ساله، گورستان کلانی، سوزن‌دوزی با پتانسیل صادرات ۵۰ میلیون دلاری) و اجتماعی (توانمندسازی جوامع محلی با نرخ بیکاری ۲۵٪) محقق می‌شود. نظریه ژئواکونومی فرهنگی لوتواک (۱۹۹۰: ۲۰) گردشگری را ابزاری برای قدرت نرم می‌بیند، جایی که مکران با صادرات هویت قومی (جشنواره‌های بلوچی در چابهار)، به هابی دیپلماسی تبدیل می‌گردد، مشابه دبی که با Burj Khalifa و Heritage Village، ۱۶ میلیون گردشگر سالانه جذب کرده است (Bagaeen, 2007: ۲۰۸). از منظر اجتماعی، مدل توانمندسازی جامعه‌محور (CBT, Community-Based Tourism) نرخ بیکاری را با ایجاد ۵۰,۰۰۰ شغل محلی (۵۰٪ برای زنان در صنایع دستی) کاهش می‌دهد، الگوبرداری از گوادر که با برنامه‌های محلی CPEC، ۲۰,۰۰۰ شغل ایجاد کرده اما چالش‌های قومی (بلوچستان پاکستان) را نشان می‌دهد (احمدی، ۱۴۰۱: ۵۲؛ Ali, 2016: ۴۰؛ Small, 2015: ۵۸؛ کریمی، ۱۳۹۹: ۸۷؛ حاجیانی، ۱۳۸۰: ۷۲). در تطبیق، شانگهای با مدل شنزن، گردشگری فرهنگی (موزه شانگهای، ۱۰ میلیون بازدیدکننده) را با توانمندسازی اجتماعی (کاهش نابرابری ۳۰٪) ترکیب کرده، که مکران می‌تواند با تورهای روستایی حرا (۱۵۰,۰۰۰ گردشگر بالقوه) تقلید کند (Yeung et al., 2009: ۱۲۵؛ Wu, 2010: ۹۰). پیشینه داخلی، رضایی (۱۳۹۸) را با تحلیل قومی تلفیق می‌کند، اما نوآوری در ادغام CBT با میراث بلوچی است.

ابعاد اقتصادی و ترانزیتی

نظریه اقتصاد آبی (Blue Economy، اتحادیه اروپا، ۲۰۱۲) مکران را منبع شیلات (۲۰۰ هزار تن)، آبی‌پروری (۱۰۰ هزار تن) و اکوتوریسم ساحلی توصیف می‌کند، با هم‌افزایی صنایع سنگین (پتروشیمی نگیل مکران ۱ میلیون تن، فولاد مکران ۲ میلیون تن). مدل کریدورهای ترانزیتی فوجیتا و موری (۲۰۰۵: ۳۸۲) INSTC را به عنوان دروازه دسترسی به ۲۰ کشور محصور (افغانستان، ازبکستان، هند) برجسته می‌کند، مشابه گوادر که با CPEC، ۵۰ میلیون تن ترانزیت ایجاد کرده و تورهای دریایی-گردشگری (به کشمیر) را ممکن ساخته است (Pant, 2016: ۳۷؛ رضایی، ۱۳۹۸: ۱۳۲؛ Ali, 2016: ۴۲). خط لوله گوره-جاسک (۱ میلیون بشکه/روز) تمرکز را از خلیج فارس به عمان منتقل کرده و تورهای ترانزیتی-گردشگری (مانند بازدید از بنادر چابهار) را تسهیل می‌کند، الگوبرداری از جبل علی دبی که ترانزیت (۱۵ میلیون TEU) را با هتل‌های ساحلی (Palm Jumeirah، ۱۰ میلیون گردشگر) هم‌افزا کرده است (Balakrishnan, 2008: ۷۰؛ Davidson, 2008: ۴۵).

در شانگهای، بندر (۴۳ میلیون TEU) با گردشگری صنعتی (Expo، ۷۳ میلیون بازدید) ۱۰ میلیارد دلار ارزش افزوده ایجاد کرده، که مکران با پتانسیل ۵۰ میلیون تن INSTC می‌تواند تقلید کند (Mori & Fujita، ۲۰۰۵: ۳۸۵؛ Wu، ۲۰۱۰: ۹۲؛ احمدی، ۱۴۰۱: ۶۵؛ محمدی، ۱۴۰۰: ۱۰۲). پیشینه، عزتی (۱۳۸۸: ۵۲) را با تطبیق جهانی بسط می‌دهد، نوآوری در ضریب $F=1,2$ برای هم‌افزایی است

جنبه‌های مالی و بین‌المللی

نظریه تأمین مالی پروژه‌محور (Project Finance، Tang & Wong، ۲۰۰۵: ۱۴۸) بر اوراق بدهی (Project Bonds) با بازگشت ۸-۱۰٪) و خطوط اعتباری تأکید دارد. در مکران، معافیت تحریم‌های چابهار، جذب ۱۰ میلیارد دلار (۵ میلیارد از هند via MoU، ۲۰۱۶، ۳ میلیارد از روسیه post-اوکراین) را تسهیل می‌کند، مشابه دبی که با اوراق اسلامی (Sukuk، ۲۰۰۶) ۲۰ میلیارد دلار (FTZ جبل علی را توسعه داد (Davidson، ۲۰۰۸: ۵۰؛ Bagaee، ۲۰۰۷: ۲۱۰). بعد بین‌المللی، دیپلماسی اقتصادی همکاری با هند (چابهار به عنوان هاب INSTC) و روسیه (ترانزیت به اروپا) را شامل می‌شود، که گردشگری را به پل فرهنگی تبدیل می‌کند، الگوبرداری از گوادر که با چین (CPEC، ۶۳ میلیارد جذب کرده اما رقابت با چابهار (۵۰ کیلومتر فاصله) چالش است (Pant، ۲۰۱۶: ۴۸؛ Small، ۲۰۱۵: ۶۰؛ حاجیانی، ۱۳۸۰: ۷۵؛ محمدی، ۱۴۰۰: ۱۰۵). شانگهای با مدل شنزن، FDI ۱۰۰ میلیارد دلاری (از آسیا-اروپا) را با گردشگری بین‌المللی (۲۰ میلیون گردشگر) ترکیب کرده، که مکران با دیپلماسی INSTC (جذب ۵۰۰،۰۰۰ گردشگر آسیایی) می‌تواند پیگیری کند (Yeung et al.، ۲۰۰۹: ۱۳۰؛ Tang & Wong، ۲۰۰۵: ۱۵۵؛ کریمی، ۱۳۹۹: ۹۲). تلفیق پیشینه، از مطالعات داخلی (رضایی، ۱۳۹۸) با جهانی (Luttwak، ۱۹۹۰)، شکاف‌های مالی را پر می‌کند.

مدل‌های تطبیقی

مدل تطبیقی

$$S = \frac{P_m}{P_s} \times I$$

(P_m: پتانسیل مکران=۸۰٪، P_s: نمونه‌ها=۹۰٪، I: حکمرانی=۷۰٪ برای مکران vs. ۹۵٪ دبی) شباهت ۷۵٪ را نشان می‌دهد. پیشینه تطبیقی، نوآوری تحقیق است.

روش تحقیق

این تحقیق کاربردی و توصیفی-تحلیلی است، با تلفیق روش‌های کیفی (تحلیل محتوا)، کمی (مدل‌سازی) و تطبیقی (مطالعات موردی دبی، گوادر، شانگهای). جامعه آماری شامل ۵۰۰ منبع (اسناد بالادستی مانند برنامه هفتم توسعه و سند آمایش سرزمین، مقالات فصلنامه جغرافیا مانند رضایی ۱۳۹۸، احمدی ۱۴۰۱، محمدی ۱۴۰۰، کریمی ۱۳۹۹ و ۵۰ مقاله جدیدتر؛ گزارش‌های سازمان بنادر، آمار مرکز آمار ایران ۱۴۰۲-۱۴۰۴، منابع بین‌المللی مانند ADB، ORF، World Bank) و مطالعات تطبیقی از (Shanghai Municipal Government، CPEC Pakistan، Dubai Ports) است. نمونه‌گیری هدفمند با حجم ۲۰۰ مورد (۸۰ مقاله داخلی، ۵۰ سند رسمی، ۳۰ گزارش میدانی از چابهار/جاسک/گوادر، ۲۰ مصاحبه نیمه‌ساختاریافته با کارشناسان محلی و بین‌المللی، ۲۰ مطالعه موردی تطبیقی) بر اساس معیارهای مرتبط (ظرفیت‌های چندبعدی، شباهت جغرافیایی، حکمرانی) انجام شد.

گردآوری داده‌ها کتابخانه‌ای-اسنادی، میدانی (مصاحبه با ۱۰ کارشناس ایرانی در بنادر چابهار/جاسک) و پرسشنامه (۱۰۰ مورد از فعالان گردشگری محلی با مقیاس لیکرت برای ارزیابی پتانسیل‌ها) است.

ابزارهای تحلیل:

(۱) تحلیل محتوای کیفی با MAXQDA (کدگذاری باز: ۵۰۰ کد مانند «میراث بلوچی»، «INSTC»، مدل دبی محوری: ۲۰ دسته‌بندی ابعاد؛ انتخابی: مقوله هسته «حکمرانی تطبیقی» با ۹۰٪ همگرایی بین کدگذاران)

(۲) مدل SWOT تطبیقی (برای مکران vs. نمونه‌ها)

(۳) روابط کمی:

$$E = T \times M \times F$$

($T=1.5$ ، میلیون گردشگر بر اساس آمار ۱۴۰۲ + پیش‌بینی $M=0.05$ ، ADB1404 از احمدی ۵۵:۱۴۰۱ و $F=1.2$ ،

($E=$ شغل ۹۰۰۰۰ small و تخمین ۶۲:۲۰۱۵)

$$GDP_{\text{افزایش}} = E \times 0.03$$

(ضریب ۳٪ ارزش افزوده از Wu ۲۰۱۰: ۹۵):

$$S = \frac{P_m}{P_s} \times I$$

با I از شاخص حکمرانی جهانی World Bank ۲۰۲۳: مکران ۰.۶۵، دبی ۰.۹۲) تحلیل رگرسیون چندمتغیره برای هم‌افزایی (با نرم‌افزار SPSS)

اعتبار با triangulation (منابع چندگانه: داخلی-جهانی، کیفی-کمی) و member checking (بازخورد کارشناسان) تأیید شد. پایایی با آلفای کرونباخ ۰.۹۱ (برای پرسشنامه) و تست بازآزمایی ۸۵٪ (کدگذاری MAXQDA) برقرار است. محدودیت‌ها:

(۱) دسترسی محدود به داده‌های مالی محرمانه (تحریم‌ها، مشابه گوادر) که با منابع ثانویه (World Bank) جبران شد؛

(۲) مسائل امنیتی میدانی در بلوچستان (مصاحبه‌های مجازی)

(۳) تفاوت‌های ژئوپلیتیک (عدم دسترسی به CPEC چین) که با مدل‌سازی تطبیقی رفع گردید

(۴) نوسانات ژئوپلیتیک ۱۴۰۴ (اوکراین-INSTC) که داده‌ها را به‌روز نگه داشت.

جدول ۱: مقایسه روش‌شناختی نمونه‌ها

منبع	شانگهای (چین)	گوادر (پاکستان)	دبی (امارات)	مکران (ایران)	بعد
تحلیل پژوهشگر	۲۰۰ داده شنزن	۱۰۰ سند CPEC	۱۵۰ گزارش JAFZA	۲۰۰ منبع	حجم نمونه
Tang, & Wong ۲۰۰۵: ۱۵۰	شاخص I حکمرانی	رگرسیون FDI	مدل GDP ترانزیت	$E = T \times M \times F$	ابزار کمی
رضایی، ۱۳۹۸: ۱۳۸	Yeung ۲۰۰۹	مطالعات Ali ۲۰۱۶	گزارش‌های رسمی	Triangulation ۹۰٪	اعتبار

بحث و یافته‌ها

ظرفیت‌های فرهنگی-اجتماعی: تحلیل و تطبیق

مکران از منظومه غنی میراث فرهنگی برخوردار است: قلعه تیس (۲۵۰۰ ساله، پتانسیل ۳۰۰،۰۰۰ گردشگر)، گورستان کلانی (هنر بلوچی، صادرات سوزن‌دوزی ۵۰ میلیون دلاری)، جشنواره‌های قومی چابهار (موسیقی لالایی، جذب ۱۰۰،۰۰۰ نفر). این ظرفیت‌ها ۴۰٪ گردشگران فرهنگی را جذب می‌کنند، مشابه دبی که با Dubai Heritage Village، ۵ میلیون گردشگر فرهنگی دارد (رضایی، ۱۳۹۸: ۱۳۸؛ Bagaeeen، ۲۰۰۷: ۲۱۵؛ کریمی، ۱۳۹۹: ۹۴).

در حوزه اجتماعی، گردشگری CBT با بیکاری ۲۵٪، توانمندسازی زنان (۵۰٪ در صنایع دستی، کاهش نابرابری ۱۵٪) و مهاجرت معکوس (از شهرها به روستاهای ساحلی) را ترویج می‌دهد، الگوبرداری از گوادر که با برنامه‌های محلی، ۱۰۰،۰۰۰ شغل زنان ایجاد کرده اما چالش‌های قومی (اعتراضات بلوچ) را نشان می‌دهد. (احمدی، ۱۴۰۱: ۵۲؛ Ali، ۲۰۱۶: ۴۸؛ Small، ۲۰۱۵: ۶۵؛ محمدی، ۱۴۰۰: ۱۰۲).

در شانگهای، مدل شنزن گردشگری اجتماعی (تورهای محلی Pudong، ۵ میلیون بازدیدکننده) را با حفظ هویت (موزه‌های سنتی) ترکیب کرده، که مکران با تورهای حرا (۱۵۰،۰۰۰ گردشگر، ۲۰،۰۰۰ شغل) می‌تواند بسط دهد (Yeung et al. ۲۰۰۹: ۱۳۵؛ Wu، ۲۰۱۰: ۹۸).

هم‌افزایی با ترانزیت: تورهای فرهنگی-INSTC (به ازبکستان).

$$S = 0.8 \times 0.9 \times 0.7 = 0.504 \text{ (شبهات متوسط با دبی)}$$

جدول ۲. خوشه‌های فرهنگی-اجتماعی و تطبیق

منبع	تطبیق (دبی/گوادر/شانگهای)	تأثیر اجتماعی (شغل/نابرابری)	پتانسیل جذب (نفر/سال)	جاذبه‌های مکران	خوشه
رضایی، ۱۳۹۸: ۱۴۰؛ Bagaeeen، ۲۰۰۷: ۲۱۸	Heritage Village دبی (۵ میلیون شغل)	حفظ هویت، ۱۰۰،۰۰۰ شغل	۳۰۰،۰۰۰	قلعه تیس، کلانی	میراث تاریخی
احمدی، ۱۴۰۱: ۶۲؛ Ali، ۲۰۱۶: ۵۰	صنایع محلی گوادر (۱۰ هزار شغل)	توانمندسازی زنان، -۱۵٪ نابرابری	۲۰۰،۰۰۰	سوزن‌دوزی، موسیقی قومی	صنایع دستی

منبع	تطبيق (دبی/گوادر/شانگهای)	تأثیر اجتماعی (شغل/نابرابری)	پتانسیل جذب (نفر/سال)	جاذبه‌های مکران	خوشه
کریمی، ۱۳۹۹: ۹۶، Wu، ۲۰۱۰: ۱۰۰	Pudong Tours شانگهای	مهاجرت معکوس، ۲۰،۰۰۰ شغل	۱۵۰،۰۰۰	حرا، روستایی	اکوتوریسم محلی

ظرفیت‌های اقتصادی و ترانزیتی: بسط و مثال‌های جهانی

اقتصادی، اقتصاد آبی مکران (شیلات ۲۰۰ هزار تن، آبزی پروری ۱۰۰ هزار تن، تورهای ماهیگیری ۱۰۰،۰۰۰ گردشگر) با صنایع (پتروشیمی ۱ میلیون تن، فولاد ۲ میلیون تن) پتانسیل ۱۰ میلیارد دلاری دارد (مرکز آمار، ۱۴۰۲؛ احمدی، ۱۴۰۱: ۶۵).

در حوزه ترانزیتی، INSTC (۵۰ میلیون تن بالقوه) و گوره-جاسک (۱ میلیون بشکه/روز) کریدورهای دریایی-زمینی ایجاد می‌کنند، مشابه جبل علی دبی (۱۵ میلیون تن، بازدیدهای صنعتی ۵۰،۰۰۰ گردشگر) که ترانزیت را با هتل‌های ساحلی ترکیب کرده (Balakrishnan، ۲۰۰۸: ۷۲؛ Davidson، ۲۰۰۸: ۵۲؛ Pant، ۲۰۱۶: ۴۲؛ رضایی، ۱۳۹۸: ۱۳۲).

گوادر با CPEC (۶۲ میلیارد دلار، ۵۰ میلیون تن ترانزیت) تورهای دریایی به چین را توسعه داده، اما چابهار (۵۰ km فاصله با گوادر دارد، پتانسیل ۲۰۰،۰۰۰ گردشگر ترانزیتی) فرصت است (Ali، ۲۰۱۶: ۵۲؛ Small، ۲۰۱۵: ۶۸). شانگهای، با بندر TEU ۴۳ M و Expo (MV۳ بازدید)، B۱۰ دلار از ترانزیت-گردشگری کسب کرده، الگویی برای مکران با ضریب $F=۱,۲$ (رشد ۲۰٪ اشتغال) (Mori، ۲۰۰۵: ۳۹۰؛ Wu، ۲۰۱۰: ۱۰۵؛ محمدی، ۱۴۰۰: ۱۰۵).

$$E = 1.5M \times 0.05 \times 1.2 = 90,000$$

۹۰۰۰۰ شغل

جدول ۳. ظرفیت‌های اقتصادی-ترانزیتی و تطبيق آن‌ها

منبع	تطبيق (دبی/گوادر/شانگهای)	هم‌افزایی گردشگری	پتانسیل	ظرفیت مکران	بعد
احمدی، ۱۴۰۱: ۶۵؛ Davidson، ۲۰۰۸: ۵۵	Blue Economy دبی ۵ میلیارد دلار	تورهای ماهیگیری، 100000 گردشگر	۳۰۰،۰۰۰ تن ۲ میلیارد دلار	شیلات، پروری	اقتصاد آبی
رضایی، ۱۳۹۸: ۱۴۲؛ Balakrishnan، ۲۰۰۸: ۷۵	صنایع جبل علی ۱۰ میلیارد دلار	بازدید صنعتی 50000 گردشگر	۳ میلیون تن ۵ میلیارد دلار	پتروشیمی، فولاد	صنایع سنگین
Pant، ۲۰۱۶: ۴۵؛ Ali، ۲۰۱۶: ۵۸	CPEC گوادر (۶۲ میلیارد دلار) / بندر شانگهای (M43)	کریدورها 200000 گردشگر	۵۰ میلیون تن ۳ میلیارد دلار	گوره- جاسک	ترانزیت

ظرفیت‌های مالی و بین‌المللی: تحلیل عمیق

مالی: اوراق پروژه (۸-۱۰٪ بازگشت معادل ۵ میلیارد دلار) و اعتبارات (۱۰ میلیارد هند و ۳ میلیارد دلار روسیه) ۲۰٪ بودجه را تأمین می‌کنند، مشابه دبی با Sukuk (۲۰ میلیارد دلار برای Palm Islands، و جذب ۱۰ میلیون گردشگر) (Tang, & Wong, ۲۰۰۵: ۱۵۰؛ Bagaen, ۲۰۰۷: ۲۲۰؛ محمدی، ۱۴۰۰: ۱۰۵)

بین‌المللی: چاپ‌های INSTC است، با MoU هند (تفاهم نامه ۲۰۱۶ در خصوص توسعه بندر) و روسیه (پساوکرین، ۳۰ درصد افزایش ترانزیت)، گردشگری آسیایی (۵۰۰ هزار نفر) را جذب می‌کند، الگوبرداری از شانگهای جایی که این شهر توانسته سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (FDI) به ارزش ۱۰۰ میلیارد دلار عمدتاً از طریق همکاری با منطقه اقتصادی آسیا-اقیانوسیه یا APEC را با جذب ۲۰ میلیون گردشگر ترکیب کند. این ترکیب، منجر به رشد اقتصادی عظیم و پایدار شده و می‌تواند الگویی برای توسعه سواحل مکران در ایران باشد.

گوادر از طریق همکاری با چین از طریق پروژه CPEC توانسته ۸ میلیارد دلار در بخش‌های ترانزیت و گردشگری سرمایه‌گذاری کند. این وضعیت چالش رقابتی ایجاد می‌کند، اما همزمان فرصتی برای تهاجر (معاوضه منافع) فراهم می‌آورد، یعنی جذب سرمایه‌گذاری هند در مقابل مزایای کریدور INSTC برای مکران (Small, ۲۰۱۵: ۷۰؛ کریمی، ۱۳۹۹: ۹۲).

CPEC: مخفف China-Pakistan Economic Corridor (کریدور اقتصادی چین-پاکستان) است، یک پروژه عظیم زیر چتر ابتکار "کمربند و جاده" (BRI) چین. این کریدور از سال ۲۰۱۳ آغاز شد و شامل ساخت جاده‌ها، بنادر، نیروگاه‌ها و مناطق ویژه اقتصادی است. گوادر قلب CPEC است، جایی که چین بیش از ۶۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کرده (تا ۲۰۲۳، طبق گزارش‌های بانک جهانی).

INSTC: مخفف International North-South Transport Corridor (کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب) است. این کریدور یک مسیر ترانزیتی چندوجهی (دریایی، ریلی و جاده‌ای) است که از سال ۲۰۰۰ توسط ایران، روسیه و هند توافق شده و هدف آن، اتصال هند به اروپا از طریق ایران و کشورهای قفقاز/روسیه است. INSTC جایگزینی کارآمدتر برای مسیرهای سنتی (مانند کانال سوئز) محسوب می‌شود و زمان حمل کالا را از ۴۵-۶۰ روز به ۲۰-۲۵ روز کاهش می‌دهد.

ایه، با FDI به B۱۰ می‌رسد.

$$GDP_{\text{افزایش}} = 90K \times 0.03 = 2.7B$$

$$S = 0.75 \times 0.85 \times 0.8 = 0.51 \text{ (شباهت با گوادر)}$$

جدول ۴. ظرفیت‌های مالی - بین‌المللی و تطبیق

منبع	تطبیق (دبی/گواذر/شانگهای)	تأثیر گردشگری	حجم (میلیارد دلار)	ظرفیت مکران	بعد
Tang, & Wong ۲۰۰۵: ۱۵۲; Bagaeen, ۲۰۰۷: ۲۲۵	دبی از طریق Sukuk (صکوک - اوراق قرضه اسلامی) (۲۰ میلیارد دلار، ۱۰ میلیون گردشگر)	تأثیر گردشگری ۳۰٪ بودجه هتل‌ها، ۲۰۰ هزار	۱۰	اوراق، اعتبارات	مالی
Pant, ۲۰۱۶: ۴۸; Ali, ۲۰۱۶: ۶۰	گواذر از طریق CPEC (کریدور اقتصادی چین-پاکستان) ۶۲ میلیارد دلار / (سرمایه گذاری خارجی) FDI شانگهای (۱۰۰ میلیارد دلار)	دیپلماسی ۵۰۰ هزار آسیایی	۸	INSTC, MoU هند - روسیه	بین‌المللی

موانع، تحلیل SWOT تطبیقی و هم‌افزایی

موانع: تشتت حکمرانی (تعدد ۱۵ دستگاه)، تحریم‌ها (-FDI ۵۰٪)، مسائل امنیتی (مرزی بلوچستان)، ناهماهنگی ترانزیتی (INSTC ۲۰٪ بهره‌برداری) (محمدی، ۱۴۰۰: ۱۰۵؛ کریمی، ۱۳۹۹: ۹۲؛ Small, ۲۰۱۵: ۷۲).

SWOT تطبیقی: قوت‌ها (میراث، INSTC) مشابه دبی، اما ضعف‌ها (تحریم vs. ثبات امارات)؛ فرصت‌ها (هند/روسیه) مانند گواذر، تهدیدها (رقابت، اقلیم) مشابه شانگهای اولیه.

جدول ۵. تحلیل SWOT تطبیقی

تطبیق	تهدیدها	فرصت‌ها	ضعف‌ها	قوت‌ها
دبی: ثبات < تحریم	رقابت گواذر، بی‌ثباتی	سرمایه هند/روسیه، اکوتوریسم	تشتت، تحریم	میراث غنی، INSTC
گواذر: CPEC < رقابت	اقلیم، مهاجرت	INSTC post-اوکراین، Blue Economy	ضعف مالی، بیکاری	اقتصاد آبی، جوامع
شانگهای: حکمرانی < ضعف	مرزی	دیپلماسی APEC-like	زیرساخت ضعیف	موقعیت ژئو

هم‌افزایی: B۱۵ دلار GDP با مدل شنن (رشد ۲۰٪) و جیل علی (ترانزیت-گردشگری).

تحلیل کیفی ظرفیت‌ها و جاذبه‌های گردشگری مکران (قوت‌ها - Strengths)

سواحل مکران یک موزه زنده از پدیده‌های طبیعی و فرهنگی است که آن را از مقاصد تکراری و مصنوعی منطقه متمایز می‌کند.

❖ ژئوتوریسم و مناظر طبیعی بی‌همتا: این منطقه بهشتی برای ژئوتوریسم است. کوه‌های مریخی (یا بدلدند) که از نزدیکی چابهار تا جاسک امتداد دارند، با اشکال وهم‌انگیز و رنگ‌های متنوع، منظره‌ای فرازمینی را خلق کرده‌اند (کردوانی، ۱۳۹۳: ۲۰۵). گل‌فشان‌های فعال در منطقه تنگ، ساحل صورتی تالاب لیپار ناشی از فعالیت پلانکتون‌ها، و ساحل درخشان تنگ در شب به دلیل وجود فیتوپلانکتون‌های بایولومینسنت، از جمله جاذبه‌هایی هستند که در کمتر نقطه‌ای از جهان یافت می‌شوند. تلاقی کویر و دریا در روستای درک نیز یکی دیگر از این مناظر شگفت‌انگیز است.

❖ اکوتوریسم و تنوع زیستی غنی: جنگل‌های حرا (مانگرو) در «خور باهوکلالت» و «خلیج گواتر» زیستگاه پرندگان مهاجر نادری همچون فلامینگو و پلیکان و همچنین تماشای پوزه کوتاه ایرانی (گان‌دو) است (سازمان حفاظت محیط زیست، ۱۳۹۹: ۴۱). سواحل این منطقه یکی از مهم‌ترین سایت‌های تخم‌گذاری لاک‌پشت‌های دریایی (مانند لاک‌پشت سبز و پوزه عقابی) و مکانی ایده‌آل برای مشاهده دلفین‌ها در نزدیکی جزیره هنگام (در صورت گسترش قلمرو گردشگری به سمت غرب) است.

❖ میراث فرهنگی-مردم‌شناختی غنی و اصیل: این بزرگترین مزیت رقابتی مکران در برابر رقبایی مانند دبئی است. موسیقی عرفانی و حماسی بلوچی با سازهای منحصر به فردی چون قیچک و سرود، هنر سوزن‌دوزی که شهرت جهانی دارد و در فهرست میراث ناملموس یونسکو ثبت شده، آداب و رسوم، لباس‌های رنگارنگ و غذاهای محلی (مانند کرایبی و بت‌ماش)، همگی تجربیاتی عمیق و اصیل را به گردشگران فرهنگی ارائه می‌دهند (براهویی، ۱۳۹۹: ۷۵). روستای باستانی تیس با قدمت بیش از ۲۵۰۰ سال و قلعه پرتغالی‌ها نیز از جاذبه‌های تاریخی مهم هستند.

جدول ۶. تحلیل شهرهای کانونی و نقش آن‌ها در توسعه گردشگری مکران

شهر کانونی	جاذبه‌های کلیدی و پتانسیل	نقش پیشنهادی در شبکه گردشگری
چابهار / کنارک	منطقه آزاد، کوه‌های مریخی، تالاب لیپار، روستای تیس، اسکله بريس، دسترسی به فرودگاه.	دروازه اصلی (Gateway City): مرکز اصلی اقامتی، خدماتی و توزیع گردشگر به سایر نقاط.
جاسک / سیریک	سواحل بکر ماسه‌ای، تلاقی کویر و دریا (درک)، دسترسی به ژئوپارک قشم از غرب.	قطب دوم اکوتوریسم و آرامش: تمرکز بر گردشگری طبیعت‌محور، اقامتگاه‌های بوم‌گردی و تجارب آرامش‌بخش.

منبع: (یافته‌های پژوهشگر، ۱۴۰۴)

تحلیل کیفی محیط بیرونی: درس‌هایی از رقبا و تجارب داخلی (فرصت‌ها و تهدیدها - Opportunities & Threats)

دبئی (تهدید و فرصت): دبئی یک تهدید است زیرا با زیرساخت‌های عظیم و بازاریابی قدرتمند، بخش بزرگی از بازار گردشگری منطقه را در اختیار دارد. اما یک فرصت نیز هست؛ زیرا مدل توسعه دبئی مبتنی بر تجمل، خرید و جاذبه‌های مصنوعی است. مکران می‌تواند با ارائه یک «محصول متمایز» مبتنی بر اصالت، طبیعت و فرهنگ، بخشی از گردشگرانی را که از تجربیات تکراری خسته شده‌اند، به سوی خود جذب کند (Stephenson & Ali-Knight, 2010: 235).

صلاله، عمان (الگوی موفق و قابل تأمل): صلاله در عمان، از بسیاری جهات شبیه‌ترین و بهترین الگو برای مکران است. این شهر ساحلی در اقیانوس هند، با تکیه بر جاذبه‌های طبیعی (فستیوال خریف در فصل باران‌های موسمی)، میراث

فرهنگی (سرزمین کندر) و توسعه کنترل شده و پایدار، توانسته خود را به عنوان یک مقصد اکوتوریسم و فرهنگی موفق معرفی کند. مدل عمان نشان می‌دهد که می‌توان بدون کپی برداری از دبی و با حفظ هویت، در گردشگری جهانی موفق بود (Henderson, 2018: 260).

گوادر، پاکستان (رقیب مستقیم اما متفاوت): گوادر که با سرمایه‌گذاری هنگفت چین در حال توسعه است، یک تهدید ژئواکونومیک در حوزه ترانزیت است. اما در حوزه گردشگری، به دلیل چالش‌های امنیتی شدید در ایالت بلوچستان پاکستان و تمرکز صرف بر کاربری صنعتی و لجستیکی، فعلاً یک رقیب جدی محسوب نمی‌شود. این یک «پنجره فرصت» برای مکران است تا قبل از اینکه گوادر به فکر توسعه گردشگری بیفتد، جای پای خود را در این بازار محکم کند

جدول ۷. درس‌آموخته‌های کلیدی از تجارب کیش و قشم برای توسعه مکران

درس آموخته	توصیه راهبردی برای مکران
موفقیت نسبی در جذب گردشگر داخلی	زیرساخت‌های اولیه (فرودگاه، هتل) و تسهیلات (منطقه آزاد) برای شروع ضروری هستند.
شکست در جذب گردشگر بین‌المللی	پرهیز از انزوا؛ برنامه‌ریزی برای اتصال به شبکه پروازی جهانی و بازاریابی هدفمند بین‌المللی از روز اول.
وابستگی به مدل «گردشگری خرید»	پرهیز از این مدل کم‌عمق؛ تمرکز بر مزیت‌های رقابتی پایدار یعنی «طبیعت و فرهنگ» برای خلق تجارب منحصر به فرد.
آسیب‌های زیست‌محیطی	قرار دادن «ارزیابی اثرات زیست‌محیطی (EIA)» در قلب فرآیند برنامه‌ریزی و نظارت سختگیرانه بر آن.
چالش‌های تداخل مدیریتی	ضرورت ایجاد یک «ساختار حکمرانی واحد و مقتدر» برای جلوگیری از تکرار تجربه تداخل سازمان منطقه آزاد با سایر نهادها.

تحلیل موانع و چالش‌های درونی (ضعفها - Weaknesses)

این بخش، هسته اصلی یافته‌های تحقیق و تأییدکننده فرضیه اصلی است.

الف) بحران مدیریت یکپارچه (ریشه همه ضعفها):

مشکل اصلی مکران، یک «بحران نرم‌افزاری» در لایه مدیریت و راهبری است. توسعه گردشگری در این منطقه قربانی «تشتت نهادی» و «جنگ‌های پنهان و آشکار دیوان‌سالارانه» شده است. وزارت میراث فرهنگی، دبیرخانه شورایعالی مناطق آزاد، سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت راه و شهرسازی، استانداری‌ها و ده‌ها نهاد دیگر، هرکدام ساز خود را می‌زنند و هیچ ارکستری برای نواختن یک سمفونی هماهنگ توسعه وجود ندارد (شریفی، ۱۴۰۲: ۵۵).

این بحران خود را در قالب «فقدان نهاد راهبر مقتدر» نمایان می‌سازد. «ستاد توسعه سواحل مکران» موجود، به دلیل ماهیت ستادی و فقدان قدرت اجرایی و قانونی، نتوانسته نقش یک «فرمانده واحد» را ایفا کند و بیشتر به یک «دبیرخانه هماهنگی» ضعیف تقلیل یافته است. این وضعیت، یک «شکست هماهنگی» کلاسیک است که در آن، اقدامات ناهماهنگ بازیگران منجر به خنثی شدن تلاش‌ها و ائتلاف شدید منابع می‌شود.

ب) فقر زیرساخت‌های کلیدی (پیامد مستقیم بحران مدیریت یکپارچه): کمبودهای زیرساختی، معلول مستقیم ناتوانی در حکمرانی یکپارچه هستند.

جدول ۸. کالبدشکافی موانع زیرساختی توسعه گردشگری در سواحل مکران / موانع زیرساختی توسعه گردشگری سواحل مکران

نوع زیرساخت	وضعیت موجود و تحلیل چالش
تسهیلات ویزا	فرآیند پیچیده ویزای ایران یک مانع بزرگ است. حتی در منطقه آزاد چابهار که ورود به آن بدون ویزاست، گردشگر خارجی برای دیدن جاذبه‌های اصلی (که خارج از منطقه آزاد هستند) نیازمند ویزا و تشریفات پیچیده است که عملاً سفر او را مختل می‌کند.
حمل و نقل هوایی	فرودگاه کنارک یک فرودگاه عمدتاً نظامی با پروازهای داخلی محدود است. فقدان یک فرودگاه بین‌المللی مدرن با پروازهای مستقیم به هاب‌های منطقه (دبی، دوحه، مسقط)، به معنای قطع بودن شریان حیاتی ورود گردشگر خارجی است.
حمل و نقل ریلی	فاجعه راهبردی و پاشنه آشیل توسعه مکران. پروژه راه‌آهن چابهار-زاهدان که از سال ۱۳۸۹ آغاز شده (بیک محمدی، ۱۳۹۸: ۱۲۱)، پس از گذشت بیش از یک دهه، به دلیل تخصیص قطره‌چکانی بودجه و ناهماهنگی‌های مدیریتی، هنوز به اتمام نرسیده است. این راه‌آهن تنها یک پروژه ترانزیتی نیست، بلکه «ستون فقرات» گردشگری داخلی به منطقه است.
حمل و نقل جاده‌ای	محورهای اصلی مواصلاتی به چابهار (مانند محور ایرانشهر-چابهار) و جاده‌های ساحلی، غیراستاندارد، کم‌عرض و فاقد ایمنی و خدمات رفاهی کافی هستند که سفر زمینی را به تجربه‌ای طولانی و طاقت‌فرسا تبدیل کرده‌اند.
زیرساخت‌های اقامتی و خدماتی	کمبود شدید هتل‌های ۴ و ۵ ستاره، تعداد ناکافی اقامتگاه‌های بوم‌گردی استاندارد، ضعف در زیرساخت‌های پایه مانند اینترنت پرسرعت، آب شیرین پایدار و مدیریت پسماند، تجربه گردشگر را به شدت تحت تأثیر قرار می‌دهد.

منبع: (یافته‌های پژوهشگر، ۱۴۰۴)

تحلیل تأثیرات بالقوه توسعه گردشگری (چرخه فضیلت)

در صورت غلبه بر موانع، یک چرخه مثبت و تقویت‌کننده به حرکت در خواهد آمد:

- ❖ کاهش ناامنی و رونق امنیت پایدار: توسعه گردشگری با ایجاد شغل‌های آبرومند و پایدار (راهنمای تور، مدیریت اقامتگاه، فروش صنایع دستی)، هزینه فرصت پیوستن به فعالیت‌های غیرقانونی را به شدت بالا می‌برد. جوامع محلی که از گردشگری منتفع می‌شوند، خود به «حافظان امنیت» تبدیل خواهند شد، زیرا امنیت زیربنای اصلی کسب‌وکار آنهاست (براهویی، ۱۳۹۹: ۱۱۵).
- ❖ رونق تولید داخلی و اقتصاد درون‌زا: برخلاف بسیاری از صنایع که به واردات وابسته‌اند، گردشگری یک «صنعت صادراتی در محل» است. گردشگر برای غذا، صنایع دستی، حمل‌ونقل و اقامت هزینه می‌کند و این پول مستقیماً به اقتصاد محلی تزریق می‌شود و چرخ تولید را به حرکت در می‌آورد.
- ❖ کمک به تمرکززدایی و آمایش سرزمین: توسعه مکران به عنوان یک قطب جدید گردشگری و سکونت، می‌تواند بخشی از جمعیت فعال و سرمایه را از کلان‌شهرهای در حال انفجار مرکزی به سمت این سواحل استراتژیک هدایت کند. این امر نه تنها به توسعه منطقه محروم سیستان و بلوچستان کمک می‌کند، بلکه در مقیاس ملی به کاهش بحران‌هایی چون آلودگی هوا و کمبود آب در فلات مرکزی ایران نیز یاری می‌رساند (فرجی راد، ۱۳۹۵: ۶۰).

هم‌افزایی و تجارب جهانی

هم‌افزایی، با مدل $E \times 0.03 = \text{افزایش GDP}$ (ضریب ۳ درصدی)، ۱۵ میلیارد دلار ارزش افزوده ایجاد خواهد کرد. تجارب شنزن (رشد ۲۰ درصدی GDP با حکمرانی یکپارچه) و جبل علی (ترانزیت-گردشگری) الگو می‌باشند.

این پژوهش با هدف کالبدشکافی موانع و راهبردهای توسعه گردشگری پایدار در سواحل مکران، به نتایج روشنی دست یافت. سواحل مکران با در اختیار داشتن مجموعه‌ای بی‌نظیر و اصیل از جاذبه‌های طبیعی و فرهنگی، از یک مزیت رقابتی پایدار در برابر رقبای منطقه‌ای برخوردار است. تحلیل تجارب موفق و ناموفق داخلی و خارجی نشان داد که مسیر توسعه مکران نه از کپی‌برداری مدل‌های تجمل‌گرایانه، بلکه از تکیه بر «اصالت فرهنگی و طبیعی» و ارائه «تجربه‌های منحصر به فرد» می‌گذرد.

با این حال، فرضیه اصلی تحقیق به طور قاطع تأیید شد: ریشه‌ای‌ترین مانعی که این ظرفیت عظیم را به گروگان گرفته، یک «بحران مدیریت یکپارچه» است. این بحران نرم‌افزاری در لایه مدیریتی، خود را در قالب تشتت نهادی، فقدان فرماندهی واحد و ناتوانی در سیاست‌گذاری هماهنگ نشان می‌دهد. پیامد مستقیم و ملموس این بحران، «فقر فلج‌کننده زیرساخت‌های کلیدی» است که تأخیر فاجعه‌بار در تکمیل پروژه راه‌آهن چابهار-زاهدان، نماد بارز آن است. در چنین شرایطی، جاذبه‌های گردشگری مکران مانند گنجی در یک جزیره دورافتاده و غیرقابل دسترس باقی مانده‌اند. توسعه گردشگری در این منطقه، فراتر از یک انتخاب اقتصادی، یک ضرورت راهبردی برای تحقق امنیت پایدار، توانمندسازی جوامع محلی، تقویت تولید داخلی و بازاریابی نقشه آمایش سرزمین ایران است. خروج از این بن‌بست، نیازمند یک «شوک مدیریتی» و اصلاح ساختار تصمیم‌گیری از یک مدل پراکنده و ناکارآمد به یک مدل یکپارچه، مقتدر و توسعه‌گرا است.

یافته‌ها فرضیه را تأیید می‌کنند: فقدان حکمرانی یکپارچه چندبعدی، ریشه مانع است. ظرفیت‌های فرهنگی-اجتماعی (میراث و توانمندسازی)، اقتصادی (اقتصاد آبی)، ترانزیتی (INSTC)، مالی (سرمایه خارجی) و بین‌المللی (همکاری هند-روسیه)، مکران را به قطب گردشگری پایدار تبدیل می‌کنند. با ۱,۵ میلیون گردشگر، ۹۰,۰۰۰ شغل و ۱۰ میلیارد دلار GDP ایجاد می‌شود. مکران الگویی برای توسعه ملی است، مشروط به اصلاحات نهادی. بر اساس نتایج تحقیق، راهکارهای زیر در سه سطح راهبردی، ساختاری و عملیاتی پیشنهاد می‌شود:

پیشنهاد راهبردی - تقنین (پیشنهاد کلیدی):

- ❖ تصویب «قانون ویژه توسعه و عمران سواحل مکران» در مجلس شورای اسلامی و تأسیس «سازمان ملی توسعه و عمران سواحل مکران» بر اساس آن. این سازمان باید با جایگاه فرابخشی مستقیماً زیر نظر رئیس‌جمهور فعالیت کرده و بالاترین مرجع تصمیم‌گیری در منطقه باشد.
- ❖ ایجاد «معاونت گردشگری پایدار» در ساختار این سازمان به عنوان مرجع واحد برای صدور تمام مجوزها، تدوین استانداردها، نظارت و حمایت از سرمایه‌گذاران بخش گردشگری.

پیشنهادهای زیرساختی (با اولویت فوری):

- ❖ اعلام پروژه راه‌آهن چابهار-زاهدان-سرخس به عنوان «ابرپروژه ملی» و تأمین مالی آن از طریق منابع صندوق توسعه ملی یا کنسرسیومی از هلدینگ‌های بزرگ برای تکمیل آن در یک بازه زمانی حداکثر سه ساله.
- ❖ احداث یک فرودگاه بین‌المللی جدید در چابهار یا توسعه فوری فرودگاه کنارک برای برقراری پروازهای مستقیم به مقاصد کلیدی مانند دبی، مسقط، استانبول و مسکو.
- ❖ اصلاح فوری فرآیند ویزا: اجرای کامل ویزای الکترونیکی (E-visa) و فراهم آوردن امکان صدور ویزای فرودگاهی در چابهار برای اتباع کشورهای هدف.

پیشنهادهای عملیاتی-اجرایی:

- ❖ تدوین و اجرای «طرح جامع برندسازی و بازاریابی گردشگری مکران» با تمرکز بر بازارهای هدف خاص (مانند گردشگران ماجراجو و فرهنگی اروپا، و گردشگران روس).
- ❖ ایجاد «صندوق حمایت از توسعه بوم‌گردی» برای ارائه وام‌های کم‌بهره به جوامع محلی جهت راه‌اندازی یا استانداردسازی اقامتگاه‌های بوم‌گردی.
- ❖ الزامی کردن «پیوست جامع اجتماعی و زیست‌محیطی» برای تمام پروژه‌های توسعه‌ای، با تأکید بر استخدام حداقل ۵۰ درصد نیروی بومی و رعایت سختگیرانه استانداردهای زیست‌محیطی

حامی مالی

این اثر حامی مالی نداشته است.

سهام نویسندگان

پژوهشگران در انجام این پژوهش سهم برابر دارند.

تضاد منافع

نویسندگان اعلام می‌دارند، هیچ تضاد منافی در رابطه با نویسندگی و یا انتشار این مقاله ندارند.

تقدیر و تشکر

بنابر اظهار نویسنده مسئول، این مقاله مستخرج از رساله دکتری است و از مسئولین انتشار تشکر می‌کنند.

منابع

- ۱) احمدی، لیلیا (۱۳۹۷). تحلیل قابلیت‌ها و تنگنای توسعه گردشگری در شهرستان چابهار. فصلنامه برنامه‌ریزی منطقه‌ای، ۸ (۳۰)، ۱۱۵-۱۳۰.
- ۲) احمدی، فاطمه (۱۴۰۱). پتانسیل‌های اکوتوریسم و اقتصاد آبی سواحل مکران، فصلنامه جغرافیا، ۱۹ (۶۵)، ۴۵-۷۰.
- ۳) براهویی، ناصر (۱۳۹۹). تحلیل جامعه‌شناختی تأثیرات طرح‌های توسعه بر جوامع محلی مکران. رساله دکتری جامعه‌شناسی، به راهنمایی دکتر قاسم حسینی، دانشگاه سیستان و بلوچستان.
- ۴) بیک محمدی، حسن (۱۳۹۸). کریدورهای حمل و نقل و توسعه منطقه‌ای در ایران. تهران: انتشارات لجستیک.
- ۵) تقوایی، مسعود و رضایی، مریم (۱۴۰۱). اقتصاد آبی و توسعه منطقه‌ای در ایران. تهران: انتشارات دانشگاه شهید بهشتی.
- ۶) حافظ‌نیا، محمدرضا و رومینا، ابراهیم (۱۳۸۴). ژئوپلیتیک ایران در آب‌های جنوب شرقی (سواحل مکران و دریای عمان). فصلنامه ژئوپلیتیک، ۱ (۲)، ۵-۲۰.
- ۷) رضایی، محمد و همکاران (۱۳۹۸). ظرفیت‌های ترانزیتی مکران، فصلنامه جغرافیا، ۱۶ (۵۸)، ۱۵۰-۱۲۰.
- ۸) زنگی‌آبادی، علی؛ صفرآبادی، اعظم و موسوی، میرنجف (۱۳۹۶). ارزیابی موانع توسعه گردشگری بین‌المللی در مناطق آزاد ایران (مطالعه موردی: جزیره کیش). پژوهش‌های جغرافیای برنامه‌ریزی شهری، ۳ (۳)، ۴۷۹-۴۶۱.
- ۹) سازمان حفاظت محیط زیست (۱۳۹۹). اطلس مناطق حفاظت‌شده ایران. تهران: انتشارات سازمان.
- ۱۰) شریفی، امید (۱۴۰۲). بحران حکمرانی و توسعه نیافتگی منطقه‌ای: مطالعه موردی سواحل مکران. فصلنامه مطالعات راهبردی سیاست‌گذاری عمومی، ۱۲ (۴۵)، ۷۱-۵۰.
- ۱۱) عزتی، عزت‌الله (۱۳۸۸). ژئوپلیتیک در قرن بیست و یکم. تهران: انتشارات سمت.
- ۱۲) فرجی راد، عبدالرضا (۱۳۹۵). ژئوپلیتیک و آمایش سرزمین در ایران. تهران: انتشارات پاپلی.
- ۱۳) کردوانی، پرویز (۱۳۹۳). ژئومورفولوژی ایران. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

- ۱۴) مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۱۳۹۸). گزارش راهبردی درباره وابستگی اقتصاد ایران به تنگه هرمز. تهران: دفتر مطالعات اقتصادی.
- ۱۵) مولایی، محمد (۱۴۰۰). گردشگری و توسعه اقتصادی محلی. مشهد: انتشارات جهاد دانشگاهی.
- ۱۶) مولودی، جمشید (۱۳۸۸). سنجش کیفیت محیط شهری در شهرهای جدید مطالعه موردی: شهر جدید هشتگرد. پایان‌نامه کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، به راهنمایی مجتبی رفیعیان، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه تربیت مدرس تهران.
- ۱۷) حاجیانی، ابراهیم (۱۳۸۰). ژئوپلیتیک قومی جنوب شرقی ایران، تهران: پژوهشکده راهبردی .
- ۱۸) عزتی، عزت‌الله (۱۳۸۸). مبانی ژئوپلیتیک اقتصادی، تهران: سمت .
- ۱۹) کریمی، علی (۱۳۹۹). دیپلماسی گردشگری کریدورها، فصلنامه جغرافیا، ۱۷(۶۰)، ۸۰-۱۱۰ .
- ۲۰) محمدی، حسن (۱۴۰۰). چالش‌های مالی مکران، فصلنامه جغرافیا، ۱۸(۶۲)، ۹۰-۱۲۰ .
- ۲۱) مرکز آمار ایران (۱۴۰۲). آمار اقتصادی ساحلی، تهران .
- ۲۲) سازمان بنادر (۱۴۰۱). گزارش بنادر چابهار-جاسک، تهران .
- 23) Ahmad, Sh. & AhmadWani, M. (2014). Impact of Conflict on Tourist Flow and Spatial Distribution of Tourists in Kashmir Valley. *World Applied Sciences Journal*, 31 (6), 1160-1169.
- 24) Ali, I. (2016). Gwadar Port and the China-Pakistan Economic Corridor. *Strategic Studies*, 36(4), 35-52.
- 25) Bagaeen, S. (2007). Brand Dubai: The instant city; or the instantly recognizable city. *International Planning Studies*, 12(2), 173-197.
- 26) Balakrishnan, M. S. (2008). Dubai, a unique model of development. *Journal of International Business Strategy*, 8(1), 59-76.
- 27) Brundtland, G. H. (1987). *Our Common Future*. Oxford University Press.
- 28) Crouch, G. I., & Ritchie, J. R. B. (1999). Tourism, Competitiveness, and Societal Prosperity. *Journal of Business Research*, 44(3), 137-152.
- 29) Davidson, C. M. (2008). *Dubai: The Vulnerability of Success*. Columbia University Press.
- 30) European Commission. (2012). *Blue Growth*. EU Publications.
- 31) Fujita, M., & Mori, T. (2005). Transport and economic geography. *Papers in Regional Science*, 84(3), 377-405.
- 32) Freeman, R. E. (2010). *Strategic Management: A Stakeholder Approach*. Cambridge University Press.
- 33) Henderson, J. C. (2018). Heritage and Eco-tourism in Oman: A Model for the Gulf?. *Journal of Tourism and Cultural Change*, 16(3), 255-268.
- 34) Jenks, M. & Jones, C. (2010). *Dimensions of the Sustainable City*. edition1, Publisher Springer Netherlands.
- 35) Pant, H. V. (2016). Chabahar and INSTC. ORF Occasional Paper.
- 36) Pierre, J. (2011). *The Politics of Urban Governance*. Palgrave Macmillan.
- 37) Stephenson, M. L., & Ali-Knight, J. (2010). Dubai's tourism industry: A strategic analysis of the barriers to a sustainable future. *Journal of Place Management and Development*, 3(3), 226-241.
- 38) Luttwak, E. N. (1990). From geopolitics to geo-economics. *The National Interest*, 20, 17-23.
- 39) Small, A. (2015). *The China-Pakistan Axis*. Oxford University Press.
- 40) UNWTO. (2015). *Global Report on Sustainable Tourism*. Madrid: World Tourism Organization
- 41) Wong, K. K., & Tang, W. S. (2005). Governance in Shenzhen. In *Remaking China's Public Management* (pp. 143-162). Praeger.
- 42) Wu, F. (2010). Globalizing Shanghai. *Urban Studies*, 47(1), 81-106.
- 43) Yeung, Y. M., et al. (2009). Shanghai's Development. *The China Quarterly*, 197, 117-143.