

Integrated Governance and Complementary Maritime Diplomacy in Ocean-Oriented Development of the Makran Coast: A Four-Level Analytical Model

Valiallah Vahdaninia^{1*}, Mohammad Reza Majidi²

1.Assistant Professor of Public Policy, IRI Military Command and Staff University, Tehran, Iran.*

2.Associate Professor, Department of Regional studies, University of Tehran, Tehran, Iran.

ARTICLE INFO

Article History:

Received: 9 December 2025

Revised: 25 December 2026

Accepted: 4 February 2026

Published: 20 February 2026

Keywords:

Integrated Governance,
Complementary Maritime
Diplomacy, Makran Coast,
Ocean-Oriented Development.

ABSTRACT

Makran, Iran's only oceanic coastal zone, has moved to the center of national policymaking following the promulgation of the General Policies for Sea-Oriented Development (2023). Prior studies have examined Makran's geostrategic, geoeconomic, or geocultural capacities largely in isolation and have not addressed institutional capability or the role of complementary maritime diplomacy in linking them. Adopting a four-level analytical model, this study addresses this gap and asks how Iran's governance system can interconnect Makran's threefold capacities for sea-oriented development through complementary maritime diplomacy. The method is a systematic review and guided qualitative synthesis based on PRISMA 2020; of 68 initial records, 21 sources (9 scholarly studies and 12 official documents) were included in the final synthesis. The four-level model comprises capacities (geostrategy, geoeconomics, geoculture); institutional capability (integrated governance); operational strategy (complementary maritime diplomacy across defense–scientific, financial–commercial, and public–cultural branches); and developmental outcomes (connectivity, investment, legitimacy, and resilience). The findings indicate that institutional fragmentation prevents capacities from being converted into sustainable outcomes; geoculture, through the participation of indigenous Baluch communities, provides the legitimacy on which the sustainability of the other two capacities depends. The comparison of Chabahar, Gwadar, and Duqm further indicates that the key difference lies not in contextual capacities but in institutional capability to convert capacities into sustainable outcomes. Accordingly, the study recommends establishing a lead institution, enacting a dedicated Makran development law, transitioning from port diplomacy to networked diplomacy, institutionalizing the social license to operate, and establishing a strategic monitoring system.

* Corresponding author: Valiallah Vahdaninia. Email: vvnia@yahoo.com

Citation: Vahdaninia, V. & Majidi, M. R. (2026). Integrated Governance and Complementary Maritime Diplomacy in Ocean-Oriented Development of the Makran Coast: A Four-Level Analytical Model. Quarterly Journal of The Macro and Strategic Policies, 13(Special Issue on Maritime-Oriented Development), 113–135. <https://doi.org/10.30507/jmsp.2026.585572.2913>



Extended Abstract

Introduction

In this study, we address ocean-oriented development in the Makran coast, Iran's only oceanic zone, as a governance and institutional problem rather than merely a question of infrastructure deficit or geographic endowment. Following the promulgation of the General Policies for Ocean-Oriented Development in 2023 and the approval of its Comprehensive Implementation Plan in 2024, Makran has moved to the centre of national policymaking. Yet prior research has largely examined Makran's geostrategic, geoeconomic, or geocultural capacities in isolation, leaving insufficiently explained the role of institutional capability and complementary maritime diplomacy in linking these capacities into a coherent development strategy. We therefore start from the observation that maritime location and port infrastructure do not by themselves generate sustainable development outcomes; the decisive issue is the institutional capacity to transform dispersed capacities into durable outcomes. Accordingly, our central research question is how Iran's governance system can link Makran's three capacities—geostrategy, geoeconomy, and geoculture—through complementary maritime diplomacy to advance ocean-oriented development. Our aim is to propose a four-level analytical model that specifies the relationships among contextual capacities, institutional capability, operational strategy, and development outcomes.

Methodology

We adopted a qualitative, applied-developmental research design based on a systematic review and directed qualitative synthesis. The source selection process followed the PRISMA 2020 guideline. We searched Scopus, Google Scholar, and ISC, focusing on the period from 2015 onward. From 68 initial records, after removing duplicates and irrelevant items and assessing eligibility, we included 21 sources in the final synthesis: 9 academic studies and 12 official documents. We used academic studies to extract theoretical foundations and analytical evidence, and official documents to identify policy orientations and institutional arrangements. Data analysis proceeded in three stages: first, we extracted relevant meaning units and organised them into initial codes; second, we merged semantically related codes into higher-level categories; and third, we examined the relationship between these categories and complementary maritime diplomacy. Four core categories—geostrategy, geoeconomy, geoculture, and integrated governance—served as guiding categories. To enhance analytical credibility, we compared findings across academic sources and official documents and formulated relationships at the level of “analytical linkage” and “plausible mechanism.” We recognise that reliance on documentary data does not permit definitive causal claims; therefore, we interpret the results as an analytical synthesis of available evidence rather than an empirical estimate of causal relations.

Results and Discussion

Our findings indicate that the four-level analytical model comprises four interconnected levels: contextual capacities, including geostrategy, geoeconomy, and geoculture; institutional capability, including integrated governance as the linking mechanism; operational strategy, including complementary maritime diplomacy in three branches—defence-scientific, financial-commercial, and public-cultural; and development outcomes, including connectivity, investment, legitimacy, and resilience. The most significant finding is that institutional fragmentation prevents capacities from being converted into sustainable outcomes. Integrated governance is therefore not a capacity parallel to the other three, but the conversion mechanism that aligns and coordinates them. We also find that geocultural capacity—neglected in much of the prior literature—generates legitimacy through the participation of local Baloch communities, and that the sustainability of the other two capacities depends on this legitimacy. The analytical comparison of Chabahar, Gwadar, and Duqm further shows that the key difference among these ports lies not in contextual capacities but in institutional capability and operational strategy for transforming capacities into sustainable outcomes. Chabahar has a capacity advantage but exhibits weaknesses in institutional capability and operational strategy; Gwadar, despite massive investment, faces weak local legitimacy and security risks; and Duqm, with higher institutional coherence, displays more balanced outcomes. These findings confirm that complementary maritime diplomacy is effective when embedded within integrated governance and used as an outward-oriented mechanism connecting domestic capacities to regional and international networks.

Conclusion

We conclude that Makran does not lack capacity; what is missing is the institutional capability to transform geostrategic, geoeconomic, and geocultural capacities into sustainable development outcomes. The sustainability of Makran's development therefore depends on three simultaneous conditions: activating contextual capacities; creating institutional

capability to coordinate these capacities; and employing complementary maritime diplomacy as an operational strategy to connect to regional and international environments. We propose the following policy recommendations: establishing a “Makran Development Lead Authority” as a presidential staff body with binding decision-making authority in inter-sectoral disputes; enacting a dedicated “Makran Development Law” with durable legal and financial guarantees; shifting from “port diplomacy” to “network diplomacy” and diversifying regional engagement; institutionalising a “social license to operate” and formal participation of local Baloch communities; and establishing a “strategic monitoring system” with institutional and social indicators beyond physical metrics. We also acknowledge the limitations of the study: reliance on documentary data, the analytical complexity of the model, and its focus on conditions of “normal geopolitical competition.” Empirical testing of causal relations and field-based evaluation of the proposed mechanisms are left to future research.

Keywords: Integrated Governance, Complementary Maritime Diplomacy, Makran Coast, Ocean-Oriented Development.

حکمرانی یکپارچه و دیپلماسی دریایی مکمل در توسعه دریامحور سواحل مکران: ارائه یک الگوی تحلیلی چهارسطحی

ولی‌اله وحدانی‌نیا^{۱*}، محمدرضا مجیدی^۲

- *۱. استادیار سیاست‌گذاری عمومی، دانشگاه فرماندهی و ستاد ارتش، تهران، ایران.
۲. دانشیار مطالعات منطقه ای دانشگاه تهران، تهران، ایران.

اطلاعات مقاله	چکیده
<p>سابقه مقاله:</p> <p>تاریخ دریافت: ۱۸ آذر ۱۴۰۴</p> <p>تاریخ بازنگری: ۴ دی ۱۴۰۴</p> <p>تاریخ پذیرش: ۱۵ بهمن ۱۴۰۴</p> <p>تاریخ انتشار: ۱ اسفند ۱۴۰۴</p> <p>کلیدواژه‌ها:</p> <p>حکمرانی یکپارچه، دیپلماسی دریایی مکمل، سواحل مکران، توسعه دریامحور.</p>	<p>مکران، تنها پهنه اقیانوسی ایران، پس از ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (۱۴۰۲) در کانون سیاست‌گذاری ملی قرار گرفته است. پژوهش‌های پیشین ظرفیت‌های ژئواستراتژیک، ژئوآکونومیک یا ژئوکالچری مکران را عمدتاً مجزا بررسی کرده‌اند و به قابلیت نهادی و نقش دیپلماسی دریایی مکمل در پیوند آن‌ها نپرداخته‌اند. این پژوهش با الگوی تحلیلی چهارسطحی می‌پرسد نظام حکمرانی ایران چگونه می‌تواند ظرفیت‌های سه‌گانه مکران را در جهت توسعه دریامحور به یکدیگر پیوند دهد. روش، مرور نظام‌مند و سنتز کیفی هدایت‌شده، بر پایه پریسما ۲۰۲۰، است؛ از ۶۸ رکورد اولیه، ۲۱ منبع (۹ مطالعه علمی و ۱۲ سند رسمی) وارد سنتز شدند. الگوی چهارسطحی شامل ظرفیت‌ها (ژئواستراتژی، ژئوآکونومی، ژئوکالچر)؛ قابلیت نهادی (حکمرانی یکپارچه)؛ راهبرد عملیاتی (دیپلماسی دریایی مکمل دفاعی-علمی، مالی-تجاری، عمومی-فرهنگی)؛ و پیامدهای توسعه‌ای (اتصال‌پذیری، سرمایه‌گذاری، مشروعیت، تاب‌آوری) است. یافته‌های نشان می‌دهد تفرق نهادی مانع تبدیل ظرفیت‌ها به پیامدهای پایدار می‌شود؛ ژئوکالچر، از طریق مشارکت جوامع بومی بلوچ، مشروعیت و پایداری دو ظرفیت دیگر را تعیین می‌کند. مقایسه چابهار، گوادر و دقم نیز تفاوت را در قابلیت نهادی، نه ظرفیت‌های زمینه‌ای، نشان می‌دهد. بنابراین، ایجاد نهاد راهبر، تدوین قانون خاص توسعه مکران، گذار از دیپلماسی بندری به شبکه‌ای، نهادینه‌سازی مجوز اجتماعی فعالیت، و پایش راهبردی، پیشنهاد می‌شود.</p>

* نویسنده مسئول: ولی‌اله وحدانی‌نیا. ایمیل: vvnia@yahoo.com

استناد: وحدانی‌نیا، ولی‌اله و مجیدی، محمدرضا. (۱۴۰۴). حکمرانی یکپارچه و دیپلماسی دریایی مکمل در توسعه دریامحور سواحل مکران: ارائه یک الگوی تحلیلی چهارسطحی. سیاست‌های راهبردی و کلان، ۱۳ (ویژه نامه توسعه دریامحور)، ۱۱۳-۱۳۵. <https://doi.org/10.30507/jmsp.2913.585507.2026.135-113>



مقدمه

در دهه‌های اخیر، دریا از یک پهنه صرفاً ارتباطی و امنیتی به یکی از عرصه‌های اصلی رقابت اقتصادی، ژئوپلیتیکی و حکمرانی در نظام بین‌الملل تبدیل شده است (۵۴). گسترش زنجیره‌های ارزش جهانی، اهمیت فزاینده بنادر و کریدورهای حمل‌ونقل، رقابت بر سر دسترسی به منابع، و ظهور پارادایم اقتصاد دریامحور موجب شده است موقعیت دریایی کشورها دیگر صرفاً از منظر قدرت نظامی ارزیابی نشود (۱۰). در چنین شرایطی، توانایی دولت‌ها برای پیوند دادن ظرفیت‌های جغرافیایی، اقتصادی، نهادی و اجتماعی و تبدیل آن‌ها به مزیت‌های پایدار، به یکی از مسائل مهم سیاست‌گذاری عمومی بدل شده است. این تحول در پهنه اقیانوس هند اهمیت بیشتری دارد. اقیانوس هند محل تلاقی بخش مهمی از جریان‌های تجارت جهانی، انرژی و ارتباطات دریایی است و بنادر واقع در سواحل آن در رقابت میان کریدورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای نقش فزاینده یافته‌اند (۴۱). در این محیط، بندر دیگر صرفاً یک زیرساخت برای جابه‌جایی کالا نیست؛ بلکه می‌تواند به گره‌ای برای اتصال شبکه‌های اقتصادی، اعمال نفوذ ژئواستراتژیکی و بازتعریف مناسبات میان دولت‌ها و جوامع محلی تبدیل شود (۴۵).

در ایران، این ضرورت با ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور در آبان ۱۴۰۲ و تصویب برنامه جامع تحقق آن در اردیبهشت ۱۴۰۳ وارد مرحله‌ای جدید از سیاست‌گذاری ملی شده است. در این چارچوب، سواحل جنوبی کشور، به‌ویژه سواحل مکران، جایگاهی مهم در بازآرایی ظرفیت‌های دریایی، توسعه تجارت و ترانزیت، و تقویت ارتباط با اقتصاد منطقه‌ای پیدا کرده‌اند (۱۳، ۴۷).

با وجود این، برخورداری از موقعیت دریایی و ایجاد زیرساخت‌های بندری به‌خودی‌خود به تحقق اهداف توسعه‌ای منتهی نمی‌شود (۱۷). تجربه توسعه کریدورها و بنادر در جهان نشان داده است پروژه‌های زیرساختی بزرگ در صورت فقدان هماهنگی نهادی، اتصال نامناسب به پس‌کرانه، بی‌ثبات مقرراتی و نداشتن پیوند با شبکه‌های اقتصادی ممکن است انتظارات توسعه‌ای اولیه را محقق نکنند (۱۸). از این رو، مسئله مکران را نمی‌توان صرفاً مسئله کمبود زیرساخت دانست؛ بخش مهمی از مسئله به قابلیت نهادی برای تبدیل ظرفیت‌ها به پیامدهای پایدار بازمی‌گردد (۴۴، ۴۶).

از سوی دیگر، مکران در محیطی قرار گرفته است که در آن منافع بازیگران متعدد منطقه‌ای (همچون ایران، هند، امارات، پاکستان، و عمان) و فرامنطقه‌ای (همچون روسیه، چین، آمریکا و اروپا) با یکدیگر تلاقی می‌کنند. وضعیت رقابتی و هم‌زمان امکان همکاری میان چابهار و گوادر نمونه‌ای روشن از این محیط پیچیده است (۳۵، ۳۰). مطالعات موجود نشان می‌دهند این دو بندر در بستر رقابت ژئواستراتژیکی و ژئواکونومیکی قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای قرار دارند، اما رابطه آن‌ها الزاماً ماهیتی کاملاً صفر-جمع ندارد و در برخی حوزه‌ها می‌تواند واجد عناصر همکاری و تخصصی‌شدن کارکردی باشد (۷). چنین محیطی، سیاست‌گذاری توسعه دریامحور با تمرکز بر مکران را به مسئله‌ای فراتر از توسعه یک بندر تبدیل می‌کند و ضرورت بهره‌گیری از ابزارهای فعال دیپلماسی دریایی را برجسته‌تر می‌سازد (۳۷).

در ادبیات کلاسیک، دیپلماسی دریایی عمدتاً با حضور و نمایش قدرت نظامی در دریا شناخته می‌شد؛ اما رویکردهای جدیدتر آن را مجموعه‌ای گسترده‌تر از تعاملات همکاری‌جویانه، اقناعی و بازدارنده می‌دانند (۳۷، ۱۰). با این حال، این پرسش باقی است که چگونه دیپلماسی دریایی می‌تواند به سازوکاری برای پیوند ظرفیت‌های توسعه با نظام حکمرانی تبدیل شود. این مسئله، شکاف اصلی پژوهش حاضر است. مطالعات موجود درباره مکران عمدتاً در یکی از مسیرهای سه‌گانه ژئواستراتژی، ژئواکونومی و ژئوکالچر حرکت کرده‌اند (نک. بخش ۲ برای مرور تفصیلی پیشینه). اگرچه هر یک از این رویکردها بخشی از مسئله را روشن می‌کنند، اما پیوند نظام‌مند میان این ظرفیت‌ها و سازوکار تبدیل آن‌ها به ظرفیت توسعه‌ای هنوز به اندازه کافی صورت‌بندی نشده است.

پژوهش حاضر برای رسیدگی به این خلأ پژوهشی، بر این پرسش متمرکز است که: نظام حکمرانی ایران چگونه می‌تواند از طریق دیپلماسی دریایی مکمل، ظرفیت‌های ژئواستراتژیک، ژئواکونومیک و ژئوکالچری سواحل مکران را برای تحقق سیاست‌های توسعه دریامحور ایران به یکدیگر پیوند دهد؟

۱. مرور پیشینه پژوهش

پیشینه پژوهش در چهار خوزه تحلیلی بررسی می‌شود: ظرفیت ژئواستراتژیک، ظرفیت ژئواکونومیک، ظرفیت ژئوکالچری، و حکمرانی ساحلی و بندری. هدف این تفکیک، ارائه فهرست مطالعات موجود نیست؛ بلکه شناسایی روند غالب ادبیات، تمرکزهای آن و خلأیی است که پژوهش حاضر به آن می‌پردازد.

۱-۱. ژئواستراتژی مکران و رقابت کریدوری

بخش قابل توجهی از ادبیات مرتبط با مکران، این منطقه را در چارچوب ژئوپلیتیک اقیانوس هند و رقابت میان قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای تحلیل کرده است. ختران (۲۰۱۸) رابطه چابهار و گوادر را در بستر رقابت و همکاری ایران، پاکستان، هند و چین بررسی کرده و نشان می‌دهد دو بندر از موقعیت‌های متفاوتی در ساختار ژئوپلیتیکی منطقه برخوردارند (۳۵). عرفان (۲۰۲۳) نیز چابهار و گوادر را در پیوند با تحولات افغانستان و محیط ژئوپلیتیکی پیرامون آن‌ها تحلیل می‌کند (۳۰). معظم و سجاد (۲۰۲۵) با تمرکز بر رقابت قدرت‌های بزرگ در هند-پاسیفیک، بر تأثیر این رقابت بر عملکرد گوادر و کریدور

اقتصادی چین- پاکستان تأکید دارند (۴۱).

با وجود اهمیت این ادبیات، تمرکز غالب آن بر توصیف موقعیت ژئوپلیتیکی و رقابت قدرت‌ها است. اما، مسئله‌ای که کمتر مورد توجه قرار گرفته، سازوکار تبدیل این موقعیت ژئوپلیتیکی به ظرفیت توسعه‌ای در سطح ملی و منطقه‌ای است. به بیان دیگر، بسیاری از مطالعات توضیح می‌دهند چرا مکران از نظر ژئوپلیتیکی مهم است، اما کمتر توضیح می‌دهند چه سازوکارهای نهادی و سیاستی باید وجود داشته باشد تا این اهمیت به مزیت پایدار توسعه‌ای تبدیل شود.

۲-۱. ژئواکونومی، اقتصاد دریامحور و شبکه‌های اتصال

بخشی از ادبیات هم بر ظرفیت اقتصادی و زیرساختی مکران تمرکز دارد. برای و همکاران (۲۰۱۵) توسعه مناطق آزاد تجاری در سواحل مکران را از منظر گسترش اقتصادی و توسعه پایدار بررسی کرده‌اند (۴). فرج‌زاده (۱۴۰۳) سه حوزه شیلات صنعتی، انرژی‌های نوین دریایی و گردشگری ساحلی را به‌عنوان حوزه‌های کلیدی اقتصاد آبی مکران برجسته می‌کند (۱۶). قادری و رحبانی (۲۰۲۴) نیز آسیب‌پذیری خط ساحلی شرقی مکران را با استفاده از شاخص‌های ژئومورفولوژیک و هیدروپنایمیک بررسی کرده و بر ضرورت مدیریت یکپارچه ساحلی تأکید دارند (۱۹).

ادبیات توسعه بندری نشان می‌دهد عملکرد بندر را نمی‌توان از شبکه حمل‌ونقل، پس‌کرانه و زنجیره تأمین جدا کرد. رویکرد «منطقه‌ای‌شدن بندر» بر این نکته تأکید دارد که بندر مدرن بخشی از یک شبکه فضایی و اقتصادی گسترده‌تر است و کارایی آن به ارتباط با پس‌کرانه وابسته است (۴۵). مطالعات حکمرانی بندری نیز نشان می‌دهند مدل سازماندهی و هماهنگی میان بازیگران می‌تواند بر عملکرد بندر اثرگذار باشد (۵۹، ۹).

باین‌حال، در ادبیات مربوط به مکران، ظرفیت اقتصادی غالباً مستقل از ساختار ژئوپلیتیکی و نهادی منطقه بررسی شده است. نتیجه این رویکرد، تمرکز بر «ظرفیت» به‌جای «سازوکار بالفعل شدن ظرفیت» بوده است. بنابراین، این پرسش باقی است که ظرفیت ژئواکونومیک چگونه می‌تواند در پیوند با ژئواستراتژی، ژئوکالچر و حکمرانی یکپارچه به پیامد توسعه‌ای تبدیل شود.

۳-۱. ژئوکالچر، هویت و مشروعیت اجتماعی

در مقایسه با دو حوزه پیشین، ادبیات مربوط به ظرفیت فرهنگی- اجتماعی توسعه مکران محدودتر است. قلی‌پورمقدم و همکاران (۱۴۰۳) از جمله مطالعاتی هستند که مستقیماً بر مؤلفه‌های اجتماعی- فرهنگی پایداری توسعه دریامحور مکران تمرکز کرده‌اند و نشان می‌دهند توسعه زیرساختی بدون توجه به جامعه محلی، هویت مکانی و مشارکت ذی‌نفعان می‌تواند میان پروژه‌های بزرگ و زندگی روزمره جوامع ساحلی شکاف ایجاد کند (۲۰). هامپتون (۲۰۲۶) در مطالعه منطقه اقتصادی ویژه در آفریقای جنوبی نشان می‌دهد «مشارکت جامعه محلی» چگونه می‌تواند به‌عنوان «مجوز اجتماعی فعالیت» عمل کند و فقدان آن، مشروعیت پروژه را با چالش مواجه سازد (۲۲). مکتوت و همکاران (۲۰۲۱) نیز در تحلیل کریدور لپست در کنیا نشان می‌دهند پروژه‌های زیرساختی بزرگ، پیش از بهره‌برداری، از طریق «سیاست‌های انتظار» می‌توانند تنش‌های قومی و شکاف‌های اجتماعی را تشدید کنند (۴۰).

همچنین، ویتنر (۲۰۱۹) در تحلیل قدرت ژئوکالچری چین نشان می‌دهد که پروژه‌های کریدوری صرفاً از طریق سرمایه‌گذاری و زیرساخت پیش نمی‌روند، بلکه روایت‌های تاریخی و فرهنگی نیز در مشروعیت‌بخشی به آن‌ها نقش دارند (۶۲). باین‌حال، انتقال مستقیم مفهوم ژئوکالچر از سطح نظام جهانی (۶۰) به سطح منطقه‌ای و محلی نیازمند احتیاط مفهومی است. ازاین‌رو، در پژوهش حاضر ژئوکالچر در معنایی محدودتر و کاربردی‌تر سواحل مکران، یعنی هویت مکانی، سرمایه نمادین، مشروعیت اجتماعی و مشارکت فرهنگی مرتبط با توسعه دریامحور به‌کار گرفته می‌شود.

۴-۱. حکمرانی ساحلی، بندری و هماهنگی نهادی

چهارمین خوشه به ادبیات حکمرانی اختصاص دارد که بر این فرض استوار است؛ مسائل دریایی و ساحلی به‌دلیل ماهیت چندبخشی خود، نمی‌توانند صرفاً از طریق یک سازمان یا سیاست منفرد مدیریت شوند. ادبیات مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی، بر هماهنگی بین‌بخشی، مشارکت ذی‌نفعان و پیوند میان توسعه اقتصادی و حفاظت محیط‌زیستی تأکید دارد (۴۶، ۵۶). نهادگرایی تاریخی نیز تأکید می‌کند کیفیت نهادها مسیر بلندمدت توسعه اقتصادی را رقم می‌زند (۴۴).

در ادبیات عملکرد بندر، نوت‌بوم و رودریگ (۲۰۰۵) نشان داده‌اند توسعه بندر از محدوده فیزیکی آن فراتر رفته و به شبکه‌های حمل‌ونقل و سازماندهی فضایی وابسته شده است (۴۵). ویرا و همکاران (۲۰۱۴) در مرور نظام‌مند خود، رابطه میان مدل‌های حکمرانی و عملکرد بندر را بررسی کرده‌اند (۵۹). و بوئگر و ادموندز (۲۰۱۷) نیز بر ضرورت هماهنگی، ظرفیت‌سازی و سازمان‌دهی میان بازیگران مختلف در حکمرانی امنیت دریایی تأکید می‌کنند (۱۰).

افزون بر این، ادبیات حکمرانی یکپارچه دریایی بر ضرورت هماهنگی میان سیاست‌ها، سطوح حکمرانی و ذی‌نفعان تأکید می‌کند و پراکندگی نهادی را یکی از موانع اصلی سیاست‌گذاری یکپارچه در اقتصاد اقیانوسی می‌داند (۳۹، ۱۲). رویکرد «قابلیت سیاستی» بر تمایز میان منابع موجود و توانایی تبدیل آن‌ها به کنش سیاستی تأکید می‌کند (۲۴، ۲۵، ۶۵).

مطالعات اخیر در ادبیات حکمرانی دریامحور ایران نیز تأکید می‌کنند که توسعه سواحل مکران، به‌دلیل ماهیت چندبخشی و پیوند با سیاست خارجی و امنیت

ملی، صرفاً یک پروژه منطقه‌ای یا اقتصادی نیست و نیازمند یک الگوی حکمرانی یکپارچه و جامع است که فراتر از عملکرد یک دستگاه دولتی عمل کند (۱۵). مطالعه بیک محمدمدلو و همکاران هم تأیید می‌کند که مانع اصلی پیشرفت دریامحور در ایران، نه کمبود داده یا فناوری، بلکه چندپارگی نهادی و نبود قابلیت همکاری میان نهادهای متولی است؛ چالشی که هرگونه تلاش برای پیوند دادن ظرفیت‌های پراکنده به پیامدهای توسعه‌ای را با دشواری مواجه می‌سازد (۵). به هر حال، مطالعات موجود بر تعدد بازیگران، تداخل حوزه‌های مسئولیت و ضعف هماهنگی و همکاری تأکید کرده‌اند (۲، ۱۹). با این حال، ادبیات حکمرانی نیز عمدتاً در سطح تشخیص مسئله باقی مانده است؛ تاکنون پیوند روشنی میان حکمرانی یکپارچه و سه ظرفیت ژئواستراتژیک، ژئواکونومیک و ژئوکالچری در زمینه مکران ارائه نشده است.

۱-۵. جمع‌بندی نقد پیشینه و شکاف پژوهش

مرور این پیشینه نشان می‌دهد هر یک از این چهار خوشه ادبیات، بخشی از مسئله توسعه دریامحور مکران را روشن می‌کند؛ اما میان آن‌ها گسست تحلیلی وجود دارد. بنابراین، شکاف اصلی فقدان یک چارچوب تلفیقی برای توضیح چگونگی تبدیل این ظرفیت‌های سه‌گانه به کارکردهای توسعه‌ای از طریق حکمرانی یکپارچه و ابزار دیپلماسی دریایی مکمل است. پژوهش حاضر برای پر کردن این شکاف، مفهوم «دیپلماسی دریایی مکمل» را به عنوان یک صورت‌بندی تحلیلی پیشنهادی مطرح می‌کند (نک. بخش ۳-۴).

۲. چارچوب‌بندی نظری

۱-۲. منطق نظری پژوهش

توسعه دریامحور در مناطق راهبردی را نمی‌توان صرفاً بر پایه برخورداری از ساحل یا وجود زیرساخت‌های بندری توضیح داد. موقعیت جغرافیایی زمانی به مزیت راهبردی تبدیل می‌شود که از طریق تلفیق ظرفیت‌های سیاسی، شبکه‌های اقتصادی، زمینه اجتماعی-فرهنگی، چشم‌انداز امنیتی و ترتیبات حکمرانی فعال شود (۲۱، ۶، ۱۰). از این رو، مسئله پژوهش حاضر نه صرفاً وجود ظرفیت‌های دریایی در سواحل مکران، بلکه چگونگی تبدیل این ظرفیت‌ها به قابلیت‌های راهبردی، اقتصادی، اجتماعی و دیپلماتیک است.

بدین ترتیب، چارچوب‌بندی نظری پژوهش بر این مبنا شکل می‌گیرد که «ژئوپلیتیک» بعنوان زمینه کلان رابطه میان جغرافیا و قدرت را فراهم می‌کند؛ «قدرت دریایی» در معنای گسترده آن، امکان تبدیل موقعیت و ظرفیت دریایی به قابلیت ملی را توضیح می‌دهد؛ «ژئواستراتژی»، «ژئواکونومی» و «ژئوکالچر» سه ظرفیت از ظرفیت‌های زمینه‌ای را تشکیل می‌دهند؛ «حکمرانی یکپارچه» به عنوان قابلیت نهادی، این سه ظرفیت را هماهنگ می‌سازد؛ و «دیپلماسی دریایی مکمل» به عنوان راهبرد عملیاتی، ظرفیت‌های هماهنگ‌شده را به تعاملات منطقه‌ای و بین‌المللی پیوند می‌دهد.

۲-۲. ژئوپلیتیک به عنوان قاب کلان و سه ظرفیت مکمل

ژئوپلیتیک در این پژوهش، قاب کلان تحلیل است و نه یک ظرفیت قابل‌سنجش. در این برداشت، جغرافیا عاملی ایستا نیست؛ بلکه ارزش آن در تعامل با موقعیت نسبی، مسیرهای ارتباطی، محیط امنیتی و توانایی بازیگران برای بهره‌گیری از آن شکل می‌گیرد (۲۱، ۵۵). بر این اساس، ارزش ژئوپلیتیکی مکران را باید در ارتباط با دریای عمان، کریدورهای ترانزیتی و شبکه‌های تجاری منطقه تحلیل کرد.

در همین دیدگاه کلان، سه ظرفیت مدل مفهومی ما عبارتند از:

ظرفیت اول، ژئواستراتژی: به تبدیل موقعیت جغرافیایی و دریایی به قابلیت‌های راهبردی، امنیتی، ارتباطی و لجستیکی مربوط می‌شود (۲۱). قدرت دریایی در بازتعریف معاصر، ترکیبی از امنیت، بهره‌برداری اقتصادی پایدار، دیپلماسی و حکمرانی زیست‌محیطی است (۵۴). بر این اساس، چابهار و گوادر صرفاً زیرساخت حمل‌ونقل نیستند، بلکه گره‌های ژئواستراتژیکی‌اند که دسترسی دریایی، نفوذ منطقه‌ای، امنیت انرژی و رقابت کریدوری را به هم پیوند می‌دهند.

ظرفیت دوم، ژئواکونومی: به استفاده از ابزارهای اقتصادی برای تحقق اهداف راهبردی مربوط می‌شود (۶). بنادر و کریدورها زمانی اهمیت ژئواکونومیک بیشتری می‌یابند که در شبکه‌های حمل‌ونقل و زنجیره‌های ارزش منطقه‌ای و جهانی قرار گیرند (۴۵). اقتصاد آبی پایدار نیز بر استفاده پایدار از منابع اقیانوسی با حفظ سلامت محیط‌زیست تأکید دارد (۶۳).

ظرفیت سوم، ژئوکالچر: که در این پژوهش با تعریفی محدود و کاربردی، به عنوان ظرفیت تولید مشروعیت، روایت و پذیرش اجتماعی یک پروژه ژئوپلیتیکی در مقیاس منطقه‌ای به کار می‌رود (۶۰، ۶۲). این تعریف، تحلیل را در دو سطح بین‌المللی (روایت تاریخی مشترک) و محلی (هویت و مشروعیت اجتماعی جوامع بومی بلوچ) ممکن می‌سازد.

سه مفهوم ژئوپلیتیکی بالا سه ظرفیت مستقل موازی نیستند، بلکه سه ظرفیت مکمل ظرفیت توسعه دریامحور را تشکیل می‌دهند. ژئواستراتژی بر امنیت و اتصال؛ ژئواکونومی بر تجارت و شبکه‌های اقتصادی؛ و ژئوکالچر بر هویت و مشروعیت اجتماعی تمرکز دارد.

۳-۲. حکمرانی یکپارچه؛ سازوکار پیونددهنده ظرفیت‌ها

وجود ظرفیت‌های سه‌گانه به‌تنهایی به توسعه دریامحور منجر نمی‌شود؛ مسئله اساسی، نحوه هماهنگ‌سازی این ظرفیت‌ها در ساختار سیاستی و نهادی است. از این‌رو، حکمرانی یکپارچه در این پژوهش به‌عنوان سازوکار نهادی اتصال و هماهنگ‌سازی ظرفیت‌ها تعریف می‌شود. پیچیدگی مسائل دریایی ناشی از تعدد بازیگران و درهم‌تنیدگی حوزه‌هایی مانند امنیت، تجارت، حمل‌ونقل و منابع دریایی است. بگر و ادموندز بر ضرورت هماهنگی، ظرفیت‌سازی و سازمان‌دهی میان بازیگران مختلف در حکمرانی امنیت دریایی تأکید می‌کنند (۱۰). در حوزه مدیریت بنادر نیز منطقه‌ای‌شدن فعالیت‌های بندری، ضرورت حکمرانی فراتر از محدوده سنتی بندر را برجسته کرده است (۴۵). مرور نظام‌مند ویرا و همکاران نیز اهمیت ساختارهای حکمرانی و روابط میان بازیگران را در عملکرد بندری نشان می‌دهد (۵۹). در سطح سیاست توسعه اقیانوسی، سازمان همکاری و توسعه اقتصادی بر ضرورت مدیریت یکپارچه و هماهنگی میان سیاست‌ها و نهادها تأکید می‌کند و پراکندگی حکمرانی را از موانع مهم تحقق اقتصاد اقیانوسی پایدار می‌داند (۴۶). نهادگرایی تاریخی نیز تأکید می‌کند که نهادها قواعد بازی را تعیین می‌کنند و کیفیت نهادها مسیر بلندمدت توسعه را رقم می‌زند (۴۴).

با این درک، حکمرانی یکپارچه در پژوهش حاضر، سازوکار پیوند و هم‌راستاسازی سه ظرفیت ژئواستراتژیک، ژئواکونومیک و ژئوکالچری در مسیرهای منسجم توسعه‌ای است، که از طریق هماهنگی بین‌بخشی، انسجام مقرراتی، مشارکت ذی‌نفعان، همسوسازی تصمیمات و طیفی از ابزارهای سیاستی عملیاتی می‌شود؛ در این میان، «دیپلماسی دریایی مکمل» جایگاه محوری دارد.

۴-۲. دیپلماسی دریایی مکمل؛ سازوکار عملیاتی و برون‌گرا

دیپلماسی دریایی در ادبیات معاصر طیفی از تعاملات دریایی را دربرمی‌گیرد که از همکاری و بازدیدهای بندری تا اقدامات اقناعی و نمایش قدرت امتداد می‌یابد و دیگر صرفاً به فعالیت نیروهای دریایی محدود نیست (۳۷). با این حال، مفهوم متعارف دیپلماسی دریایی برای توضیح توسعه دریامحور مکران کافی نیست؛ زیرا مسئله توسعه دریامحور صرفاً استفاده از حضور دریایی برای اهداف سیاست خارجی نیست، بلکه پیوند دادن ظرفیت‌های دریایی با اقتصاد، شبکه‌های ارزش جهانی، اتصال منطقه‌ای، همکاری علمی، امنیت و مشروعیت اجتماعی است.

از این‌رو، «دیپلماسی دریایی مکمل» در این پژوهش به‌عنوان یک صورت‌بندی نظری پیشنهادی چنین تعریف می‌شود: مجموعه‌ای از تعاملات، همکاری‌ها و شبکه‌سازی‌های دریایی که در چارچوب حکمرانی یکپارچه، ظرفیت‌های سه‌گانه (ژئواستراتژیک، ژئواکونومی، ژئوکالچر) را به محیط منطقه‌ای و بین‌المللی متصل می‌کند. «مکمل» بودن آن به معنای جایگزینی سیاست خارجی یا حکمرانی نیست، بلکه به معنای تکمیل و پشتیبانی از سیاست توسعه دریامحور از طریق تعاملات برون‌مرزی است. از همین رو، دیپلماسی دریایی مکمل در این پژوهش یکی از سازوکارهای عملیاتی و برون‌گرای حکمرانی دریایی تلقی می‌شود. این بازوی عملیاتی در سه شکل عملیاتی متناظر با سه ظرفیت مدل ظاهر می‌شود:

- در ظرفیت ژئواستراتژی: دیپلماسی دفاعی-علمی (رزمایش‌های چندجانبه، ابتکارات علمی-اقلیمی)؛
- در ظرفیت ژئواکونومی: دیپلماسی مالی-تجاری (مذاکره بر سر مدل‌های تأمین مالی جایگزین، بازاریابی سرزمینی)؛
- در ظرفیت ژئوکالچر: دیپلماسی عمومی-فرهنگی (مشروعیت‌بخشی منطقه‌ای و محلی).

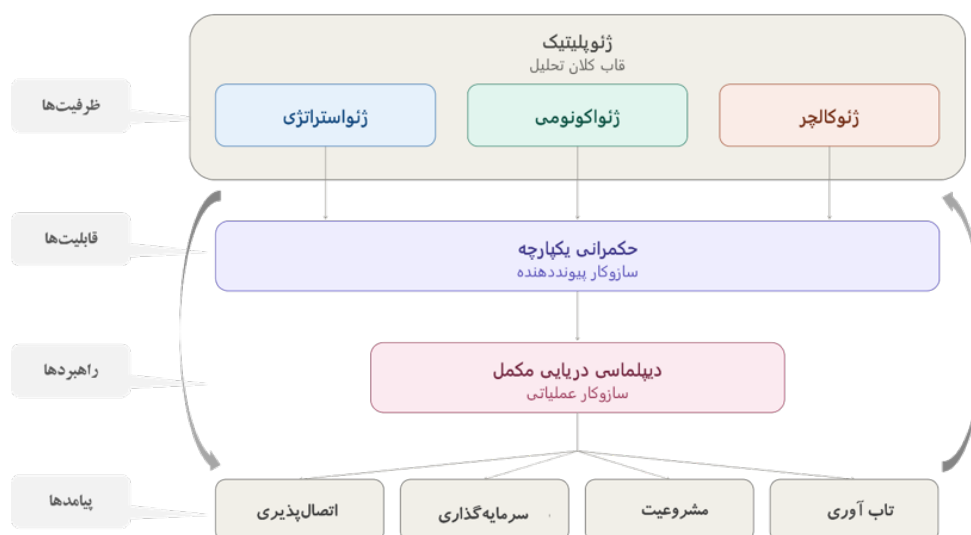
۵-۲. جمع‌بندی مبانی نظری و ترسیم مدل مفهومی پژوهش

مرور ادبیات نظری نشان می‌دهد توسعه دریامحور، حاصل برخورداری از موقعیت جغرافیایی یا زیرساخت بندری نیست؛ بلکه به قابلیت نهادی برای هماهنگ‌سازی بازیگران، سیاست‌ها و منابع وابسته است. این تلقی با رویکرد «قابلیت سیاستی» همخوان است که میان «منابع موجود» و «توانایی تبدیل آن‌ها به کنش سیاستی» تمایز قائل می‌شود (۶۵، ۲۵). در حوزه دریایی، ضرورت چنین رویکردی از ماهیت چندبعدی مسائل دریایی ناشی می‌شود که هم‌زمان با حمل‌ونقل، تجارت، انرژی، امنیت، محیط‌زیست و روابط خارجی پیوند دارند (۱۲). این تأکید بر اهمیت و ضرورت تناسب میان ظرفیت‌های موجود، ترتیبات نهادی و شیوه‌های عملیاتی حکمرانی برای شکل‌دهی به نتایج سیاستی در ادبیات اخیر سیاست‌گذاری برجسته شده است (۲۴).

بر این اساس، مدل مفهومی پژوهش حاضر در چهار سطح به‌هم‌پیوسته صورت‌بندی می‌شود: ظرفیت‌های زمینه‌ای، قابلیت نهادی، راهبرد عملیاتی و پیامدهای توسعه‌ای. منظور ما در اینجا از این چهار سطح، یک مدل علی در معنای متعارف آماری نیست، بلکه یک زنجیره تحلیلی برای توضیح چگونگی تبدیل ظرفیت‌های دریامحور به پیامدهای توسعه‌ای است.

در سطح نخست، ظرفیت‌های زمینه‌ای قرار دارند؛ موقعیت جغرافیایی مکران، ظرفیت‌های بندری و ترانزیتی، امکان اتصال به شبکه‌های تجارت، و ویژگی‌های اجتماعی-فرهنگی سواحل (نک. بخش ۳-۲ برای تعریف تفصیلی). این ظرفیت‌ها به‌خودی‌خود پیامد توسعه‌ای ایجاد نمی‌کنند و ارزش آن‌ها به ترتیبات نهادی و حکمرانی لازم وابسته است. چنانکه، ادبیات حکمرانی دریایی نیز بر ضرورت هماهنگی میان حوزه‌ها و سیاست‌های مختلف در مدیریت و توسعه

اقتصاد اقیانوسی تأکید دارد و پراکندگی نهادی را یکی از موانع اصلی سیاستگذاری یکپارچه می‌داند (۴۶). در سطح دوم، قابلیت نهادی برای حکمرانی یکپارچه دریامحور قرار می‌گیرد؛ که توانایی نظام حکمرانی برای هماهنگی افقی میان دستگاه‌ها، هماهنگی عمودی میان سطوح، هم‌راستاسازی اهداف و منابع، مدیریت تعارض منافع و مشارکت مؤثر ذی‌نفعان است (۱۲، ۳۹). سطح سوم، راهبرد عملیاتی است که با مفهوم «دیپلماسی دریایی مکمل» صورت‌بندی می‌شود: سازوکاری تخصصی و برون‌گرا برای تبدیل ظرفیت‌های داخلی و نهادی به تعاملات، شبکه‌های همکاری و ترتیبات منطقه‌ای و بین‌المللی (۳۷، ۱۰). سطح چهارم، پیامدهای توسعه‌ای است که در این پژوهش با چهار برونداد مفهومی اتصال‌پذیری، سرمایه‌گذاری، مشروعیت و تاب‌آوری صورت‌بندی می‌شوند. این مفاهیم، متغیرهای وابسته آماری نیستند، بلکه صرفاً معیارهای مفهومی برای ارزیابی ظرفیت نظام حکمرانی در تبدیل مزیت‌ها و ظرفیت‌های دریایی به نتایج توسعه‌ای‌اند. اتصال‌پذیری، به میزان پیوند بنادر با پسکرانه، شبکه‌های حمل‌ونقل و زنجیره‌های ارزش اشاره دارد؛ چنان‌که رویکرد «منطقه‌ای‌شدن بندر» نقش شبکه‌های لجستیکی و پسکرانه را در تحول کارکرد بنادر برجسته می‌کند (۴۵). سرمایه‌گذاری، بیانگر جذب و هدایت منابع مالی به زیرساخت‌ها و فعالیت‌های دریایی است. مشروعیت، نیز به پذیرش و همراهی ذی‌نفعان و جوامع محلی مربوط می‌شود که در ادبیات جدید بنادر تحت مفهوم «مجوز اجتماعی برای فعالیت» مورد توجه قرار گرفته است (۴۲). تاب‌آوری، نیز توان حفظ، سازگاری و بازیابی کارکردهای حیاتی در برابر اختلالات ژئوپلیتیکی، اقلیمی و زنجیره تأمین را نشان می‌دهد؛ موضوعی که در مطالعات اخیر درباره ریسک‌های نظام‌مند بنادر و زیرساخت‌های دریایی اهمیت فزاینده‌ای یافته است (۴۳). با این وصف، نمودار ۱ منطق تحلیلی پژوهش را از ظرفیت به قابلیت، از قابلیت به راهبرد و از راهبرد به پیامد نشان می‌دهد:



شکل ۱: مدل مفهومی (تحلیلی) پژوهش

بنابراین، مدل مفهومی پژوهش بر این فرض تحلیلی استوار است که ظرفیت‌های دریامحور تنها زمانی به پیامدهای توسعه‌ای پایدار می‌انجامند که در بستر حکمرانی یکپارچه (قابلیت نهادی) و از طریق دیپلماسی دریایی مکمل (راهبرد عملیاتی) به شبکه‌های همکاری منطقه‌ای و بین‌المللی متصل گردند. در این چارچوب، دیپلماسی دریایی نه ابزاری منفرد، بلکه حلقه اتصال میان ظرفیت‌های داخلی و محیط پیرامونی محسوب می‌شود. وجه نوآورانه مدل نیز نه در ادعای مفهومی کاملاً جدید، بلکه در ترکیب و بازآرایی منسجم ادبیات حکمرانی دریایی، ظرفیت سیاسی و دیپلماسی دریایی در قالب یک زنجیره تحلیلی متناسب با مسئله توسعه مکران است. از این منظر، مدل، چارچوبی برای تحلیل این فرضیه فراهم می‌کند که برخورداری از ظرفیت‌های ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک، بدون قابلیت نهادی و سازوکارهای برون‌گرای هماهنگ، الزاماً به توسعه دریامحور نمی‌انجامد. بدین‌سان، این پژوهش درصدد تبیین رابطه علی‌آماري نیست، بلکه چارچوبی برای سازمان‌دهی و تفسیر شواهد ارائه می‌دهد تا نشان دهد چگونه ظرفیت‌های سواحل مکران در بستر حکمرانی یکپارچه و از مسیر دیپلماسی دریایی مکمل به تعاملات عملیاتی و پیامدهای توسعه‌ای تبدیل شوند.

۳. روش‌شناسی پژوهش

این پژوهش از نظر هدف کاربردی-توسعه‌ای و از نظر ماهیت کیفی است که با رویکرد مرور نظام‌مند و سنتز کیفی هدایت‌شده اسناد و مطالعات انجام شده است. هدف از انتخاب این روش، شناسایی و تبیین چگونگی پیوند ظرفیت‌های ژئواستراتژیک، ژئواکونومیک و ژئوکالچری با حکمرانی یکپارچه و نقش دیپلماسی دریایی در تحقق اهداف توسعه دریامحور در سواحل مکران است. مرور نظام‌مند برای شناسایی، غربالگری و انتخاب شفاف منابع، و سنتز کیفی هدایت‌شده برای استخراج، کدگذاری و ترکیب مفاهیم به‌کار گرفته شد (۵۰).

جامعه پژوهش از دو گروه منبع شامل مطالعات علمی (برای استخراج مبانی نظری و شواهد تحلیلی) و اسناد و گزارش‌های رسمی و سیاستی (برای شناسایی جهت‌گیری‌های سیاستی و ترتیبات نهادی)، تشکیل شد که به‌منظور افزایش شفافیت و قابلیت بازتولید، فرایند جست‌وجو بر اساس پروتکل از پیش تعیین‌شده انجام گرفت. مشخصات اصلی این پروتکل در جدول ۱ خلاصه شده است.

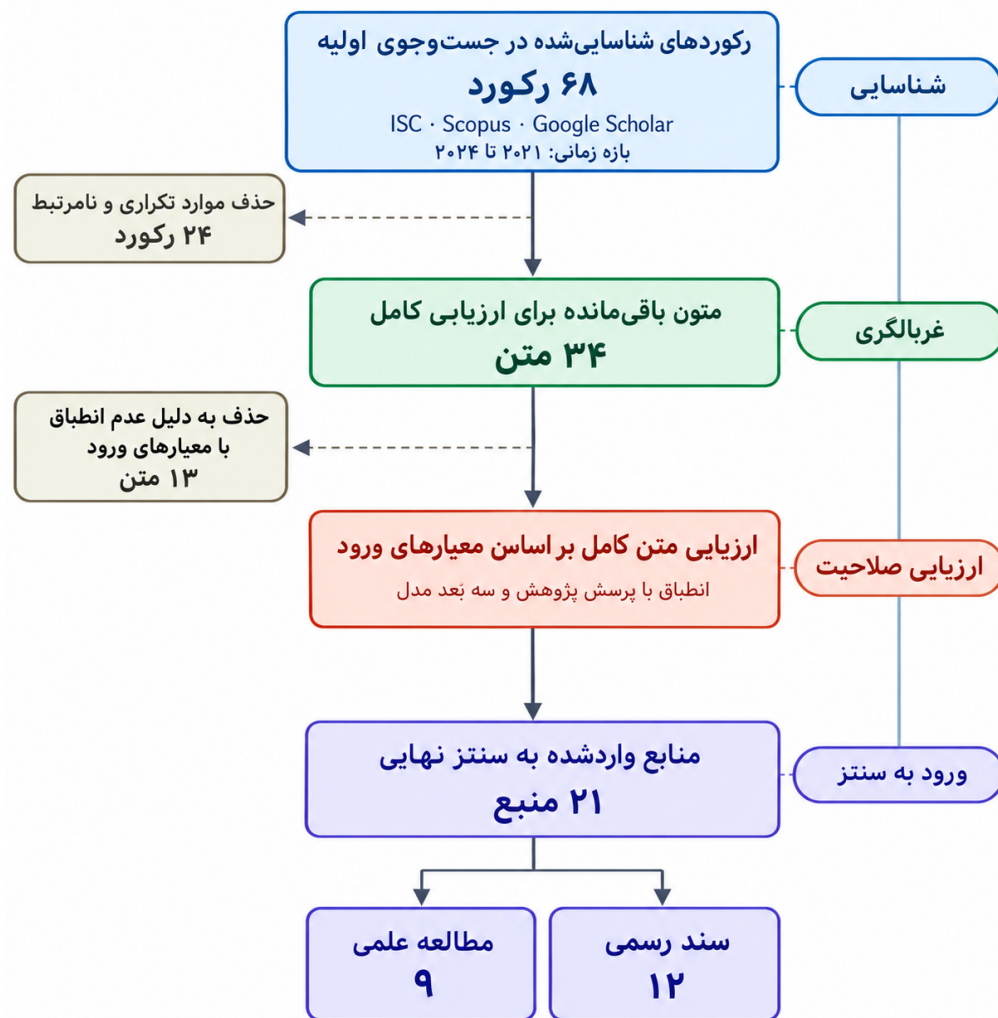
جدول ۱: پروتکل جست‌وجو و معیارهای انتخاب و غربالگری منابع

مشخصات	پروتکل پژوهش
ISC Scholar, Google Scopus,	پایگاه‌های جست‌وجو
۲۰۲۶ تا ۲۰۱۵	بازه زمانی
فارسی و انگلیسی	زبان
کتاب‌ها و مقاله‌های علمی	نوع منابع علمی
قوانین، اسناد سیاستی، گزارش‌های رسمی و نهادی معتبر	نوع منابع سیاستی
دیپلماسی دریایی، قدرت دریایی، ژئواستراتژی، ژئواکونومی، ژئوکالچر، حکمرانی دریایی، توسعه دریامحور، مکران، چابهار؛ و معادل‌های انگلیسی این کلیدواژه‌ها	کلیدواژه‌های اصلی
OR / AND	عملگرهای جست‌وجو
ارتباط مستقیم یا پرسش پژوهش، اعتبار منبع، قابلیت استخراج داده و ارتباط با چارچوب تحلیلی	معیار ورود
تکراری بودن، عدم ارتباط موضوعی، فقدان محتوای تحلیلی، منابع صرفاً خبری غیرقابل ارزیابی	معیار خروج
تطبیق عنوان، نویسنده، سال انتشار و مشخصات کتاب‌شناختی	حذف موارد تکراری
کدگذاری و تحلیل کیفی هدایت‌شده	روش سنتز
ارزیابی اعتبار علمی/نهادی و انطباق محتوایی منابع	کنترل کیفیت

انتخاب سال ۲۰۱۵ بعنوان شروع بازه زمانی جست‌وجو به این دلیل بود که علاوه بر ادبیات پس از ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (۱۴۰۲)، وضعیت راهبردی و گفتمانی موضوع در دوره دستورکارگذاری تا تصویب این سیاست‌های نیز مشمول تحلیل باشد. منابع بنیادی قدیمی‌تر (مانند (۳۸، ۶۰، ۴۴)) صرفاً در بخش مبانی نظری و خارج از پیکره اصلی مرور نظام‌مند استفاده شده‌اند.

فرایند انتخاب منابع در سه مرحله شناسایی، غربالگری و ارزیابی صلاحیت انجام شد. در مرحله شناسایی، جست‌وجو در پایگاه‌های علمی معتبر با کلیدواژه‌های مندرج در جدول ۱ صورت گرفت. در مرحله غربالگری، موارد تکراری و منابع نامرتب بر پایه عنوان و چکیده کنار گذاشته شدند، و در مرحله ارزیابی صلاحیت، انطباق متن کامل هر منبع با پرسش پژوهش و سه ظرفیت مدل بررسی شد. در پایان، ۲۱ منبع (شامل ۹ مطالعه علمی و ۱۲ سند رسمی) وارد سنتز نهایی شدند. شمار دقیق رکوردها در هر مرحله و تعداد موارد حذف‌شده در نمودار ۲ نمایش داده شده است.

فرایند شناسایی و غربالگری با منطبق گزارش‌دهی پریسما ۲۰۲۰ مستندسازی شد (۴۹). شایان ذکر است که پریسما در این پژوهش صرفاً چارچوب گزارش‌دهی شفاف فرایند مرور است، نه روش تحلیل یا سنتز داده‌ها؛ فرایند سنتز و تحلیل داده‌ها مطابق گام‌های سه‌گانه در ادامه تشریح شده است (نمودار ۲).



شکل ۲: فرآیند انتخاب و غربالگری منابع (پریسما ۲۰۲۰)

کیفیت منابع پیش از ورود به سنتز در دو سطح بررسی شد. برای مطالعات علمی، اعتبار محل انتشار، دآوری علمی، وضوح مسئله و روش، و قابلیت استناد تحلیلی ملاک قرار گرفت. برای اسناد رسمی، اعتبار صادرکننده، جایگاه نهادی، ارتباط با سیاست مورد مطالعه و قابلیت استفاده از گزاره‌ها ارزیابی شد. این تفکیک از آن جهت اهمیت دارد که دو نوع شواهد متفاوت در پژوهش ترکیب می‌شوند: مطالعات علمی برای ساخت و آزمون انسجام چارچوب حکمرانی یکپارچه دریامحور، و اسناد رسمی برای بازنمایی محیط سیاستی و نهادی آن.

برای شفافیت روش شناختی کیفی، شایان ذکر است که کل منابع مورد استفاده در این پژوهش به چهار دسته متمایز تفکیک شده‌اند؛ دسته اول، منابع وارد شده به سنتز طی مرور نظام مند (۲۱ منبع)، که شامل منابعی است که داده خام تحلیل را فراهم کرده و در فرآیند کدگذاری وارد شده‌اند. دسته دوم، منابع مورد استفاده در چارچوب‌بندی نظری که این دسته داده خام تحلیل محسوب نمی‌شوند، بلکه صرفاً لنز تحلیلی برای مفهوم‌سازی ابعاد مدل و تفسیر یافته‌های سنتز فراهم می‌کنند. این آثار در فرآیند کدگذاری وارد نشده‌اند و صرفاً در بخش ۳ (چارچوب‌بندی مفهومی) و به عنوان «لنز تفسیری» در بخش ۵ (یافته‌ها) به کار رفته‌اند. دسته سوم، منابع تکمیلی و میدانی، که شامل متون و گزارش‌های تحلیلی و خبری است که صرفاً برای تثبیت رویدادهای زمانی مشخص، به عنوان منبع زمینه‌ای مورد استناد قرار گرفته‌اند. تحلیل داده‌ها در سه گام انجام شد:

- **گام نخست:** واحدهای معنایی مرتبط با مسئله پژوهش استخراج و در قالب کدهای اولیه سازمان‌دهی شدند.
- **گام دوم:** کدهای هم‌معنا یا مرتبط در مقوله‌های سطح بالاتر ادغام شدند. چهار مقوله محوری (ژئواستراتژی، ژئواکونومی، ژئوکالچر و حکمرانی یکپارچه) نقش مقوله‌های هدایت‌کننده را داشتند.

• گام سوم: ارتباط این مقوله‌ها با دیپلماسی دریایی مکمل بررسی و الگوی نهایی از طریق مقایسه میان منابع علمی و اسناد سیاستی سنتز شد.

ماهیت «هدایت‌شده» تحلیل به این معناست که چارچوب نظری، جهت اولیه کدگذاری را فراهم کرده، اما مضامین استخراج‌شده صرفاً به کدهای از پیش تعیین‌شده محدود نم‌اند؛ هرگاه مفهوم یا رابطه‌ای تکرارشونده و مرتبط با پرسش پژوهش مشاهده شد، در فرایند مقوله‌بندی وارد و جایگاه آن نسبت به مدل نظری بررسی شد. در مرحله سنتز، یافته‌ها در سه سطح از یکدیگر تفکیک شدند: شواهد مستقیم متن، تفسیر تحلیلی پژوهشگر، و گزاره نظری حاصل از ترکیب شواهد. این تفکیک برای جلوگیری از تبدیل تفسیر به «داده» و کنترل ادعاهای علی ضروری است.

«کفایت مفهومی» زمانی حاصل شد که منابع منتخب امکان پوشش منظم ابعاد اصلی چارچوب تحلیلی را فراهم کردند و در بررسی منابع جدید، مضمون اساسی متفاوتی که مستلزم تغییر ساختار مفهومی باشد، مشاهده نشد. برای افزایش اعتبار تحلیل، یافته‌ها از طریق مقایسه بین منابع علمی و اسناد رسمی، تطبیق میان مضامین، و بازبینی روابط میان مقوله‌ها بررسی شدند. در مواردی که یک ادعا تنها در یک منبع مشاهده شد، از تعمیم آن به عنوان الگوی عمومی پرهیز شد. روابط میان مفاهیم در سطح «پیوند تحلیلی» و «سازوکار محتمل» صورت‌بندی شدند و از ادعای رابطه علی قطعی که با طراحی اسنادی این پژوهش قابل اثبات نیست، اجتناب شد.

مهم‌ترین محدودیت پژوهش، اتکای آن به داده‌های اسنادی است. اسناد رسمی ممکن است تحت تأثیر اولویت‌های نهادی و سیاسی تولید شده باشند و مطالعات علمی نیز تابع محدودیت‌های ادبیات منتشرشده‌اند. افزون بر این، پژوهش امکان مشاهده مستقیم تعاملات میان بازیگران و فرایندهای تصمیم‌گیری را نداشت. از این رو، نتایج باید به عنوان سنتز تحلیلی شواهد موجود تفسیر شوند، نه برآورد تجربی روابط علی. به هر حال، این محدودیت، مانع پاسخ‌گویی به پرسش اصلی پژوهش نیست؛ زیرا مسئله مورد مطالعه اساساً به شناسایی الگوی مفهومی و سیاستی پیوند میان ظرفیت‌های دریایی، حکمرانی و دیپلماسی مربوط می‌شود. یافته‌های حاصل از سنتز اسناد می‌توانند مبنایی برای صورت‌بندی الگوی تحلیلی و استخراج گزاره‌های نظری و سیاستی باشند؛ آزمون تجربی این گزاره‌ها می‌تواند در پژوهش‌های بعدی با روش‌های میدانی یا تطبیقی دنبال شود. محدودیت‌های نظری مدل و مرزهای کاربرد آن، به دلیل ماهیت غیرروشن‌شناختی، در بخش «بحث» بررسی خواهند شد.

۴. یافته‌های پژوهش

سنتز ۲۱ منبع واردشده به فرایند نهایی تحلیل (شامل ۹ مطالعه علمی و ۱۲ سند رسمی) چهار دسته مضمون اصلی را آشکار کرد: ظرفیت ژئواستراتژیک، ظرفیت ژئواکونومیک، ظرفیت ژئوکالچری و سازوکار حکمرانی یکپارچه. این چهار دسته مستقل از یکدیگر ظاهر نمی‌شوند؛ بلکه یافته‌ها نشان می‌دهند سه ظرفیت اشاره شده، در صورت برخورداری از قابلیت هماهنگ‌کننده حکمرانی، امکان تبدیل شدن به نتایج بالفعل توسعه‌ای را پیدا می‌کنند. در این فرایند، دیپلماسی دریایی مکمل به عنوان راهبرد عملیاتی، نقش واسطه در برقراری تعاملات و تبدیل ظرفیت‌های داخلی به همکاری‌ها و فرصت‌های فرامرزی ایفا می‌کند؛ چنانکه پیامدهای توسعه‌ای این راهبرد در چهار حوزه اصلی اتصال‌پذیری، سرمایه‌گذاری، مشروعیت و تاب‌آوری قابل انتظار است.

جدول ۲ ماتریس تلاقی کدهای استخراج‌شده از مطالعات اولیه و اسناد رسمی را با سه ظرفیت مدل (ژئواستراتژی، ژئواکونومی، ژئوکالچر)، قابلیت حکمرانی یکپارچه، سه شاخه راهبرد دیپلماسی دریایی مکمل (دفاعی-علمی، مالی-تجاری، عمومی-فرهنگی)، و چهار پیامد توسعه‌ای مورد انتظار نشان می‌دهد. همان‌گونه که در ردیف آخر جدول پدیدار شده است، کد «تفرق نهادی و فقدان مرجع هماهنگ‌کننده واحد» در هر سه ظرفیت و هم‌زمان در سازوکار حکمرانی حضور دارد و از طریق هر سه شاخه دیپلماسی، به هر چهار پیامد توسعه‌ای متصل می‌شود؛ این یافته، مبنای استدلال محوری یافته‌های این پژوهش درباره نقش پیونددهنده حکمرانی است.

جدول ۲: ماتریس نمونه کدگذاری و تلاقی آن با مدل تحلیلی

کد استخراج‌شده	ژئواستراتژی	ژئواکونومی	ژئوکالچر	حکمرانی یکپارچه	دیپلماسی دفاعی-علمی	دیپلماسی مالی-تجاری	دیپلماسی عمومی-فرهنگی	اتصال‌پذیری	سرمایه‌گذاری	مشروعیت	تاب‌آوری
کد ۱	*										
کد ۲		*									
کد ۳			*								
کد ۴				*							
کد ۵					*						
کد ۶						*					
کد ۷							*				
کد ۸								*			
کد ۹	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
کد ۱۰ (تفرق نهادی)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*

* کد «تفرق نهادی» به دلیل ماهیت فرابخشی خود، در همه ظرفیت‌ها، سازوکار حکمرانی، شاخه‌های دیپلماسی و پیامدهای توسعه‌ای حضور دارد.

۴-۱. ظرفیت ژئواستراتژیک: از موقعیت دریایی به ظرفیت راهبردی

شواهد: مطالعات بررسی‌شده، مکران را در پیوند با دریای عمان و اقیانوس هند یکی از عناصر کلیدی ظرفیت ژئواستراتژیک منطقه می‌دانند (۳۵، ۳۰). گوادر از سرمایه‌گذاری چین و پیوند با کریدور اقتصادی چین-پاکستان برخوردار است، در حالی که چابهار از پیوندهای متفاوتی با هند، افغانستان و آسیای مرکزی بهره می‌برد (۴۱). اتکای شدید به یک شریک خارجی می‌تواند آسیب‌پذیری راهبردی ایجاد کند؛ وابستگی به ترتیبات محدود همکاری خارجی، در شرایط تغییر محیط تحریمی، ظرفیت مانور سیاست خارجی را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

سنتز: یافته‌ها نشان می‌دهند ظرفیت ژئواستراتژیک مکران را باید نه صرفاً در قالب «امنیت» یا «موقعیت جغرافیایی»، بلکه در قالب توان ایجاد و مدیریت شبکه‌های ارتباطی و راهبردی متنوع فهم کرد. چابهار در محیطی از رقابت-همکاری قرار دارد که در آن رقابت با گوادر، دقم یا جبل علی لزوماً به معنای حذف متقابل نیست و امکان تخصصی‌شدن کارکردها و تعاملات مکمل نیز وجود دارد (۷). بنابراین، ظرفیت راهبردی مکران بیش از آنکه تابع برتری مطلق یک بندر باشد، به توان شبکه‌سازی و تنوع‌بخشی روابط بستگی دارد؛ به عبارتی، هماهنگی نهادی بیشتر، امکان تبدیل ظرفیت ژئواستراتژیک به عملکرد توسعه‌ای را افزایش می‌دهد.

تفسیر: این یافته دلالت دارد که ظرفیت ژئواستراتژیک مکران، در صورت هماهنگی نهادی، می‌تواند به افزایش اتصال‌پذیری منطقه به شبکه‌های حمل‌ونقل و تجارت منطقه‌ای منجر شود؛ هرچند شواهد موجود برای ادعای رابطه علی مستقیم کافی نیست.

۴-۲. ظرفیت ژئواکونومیک: اتصال دریایی و مسئله تبدیل ظرفیت به ارزش

شواهد: سه مضمون اصلی در منابع سنتز شده تکرار شد؛ پیوند اقتصاد دریایی با زنجیره‌های ارزش و کریدورهای منطقه‌ای (۱۶، ۴)؛ موانع حقوقی-نهادی جذب سرمایه؛ و ضرورت ملاحظات زیست‌محیطی در برنامه‌ریزی ساحلی (۱۹). چابهار به‌عنوان یکی از گره‌های بالقوه شبکه‌های حمل‌ونقل منطقه‌ای، در پیوند با کریدور شمال-جنوب و مسیرهای دسترسی به افغانستان و آسیای مرکزی مطرح می‌شود (۱۴).

سنتز: الگوی مشترک اسناد نشان می‌دهد مسئله اصلی مکران را نمی‌توان صرفاً «کمبود ظرفیت اقتصادی» دانست؛ مسئله مهم‌تر، شکاف میان ظرفیت بالقوه و قابلیت تبدیل آن به ارزش اقتصادی پایدار است. این شکاف در سه سطح آشکار می‌شود: ضعف اتصال پس‌کرانه و زنجیره ارزش، محدودیت‌های حقوقی و تأمین مالی، و ضرورت انطباق توسعه اقتصادی با ظرفیت‌های محیط‌زیستی. یافته قابل‌اتکاتر آن است که مزیت اقتصادی چابهار به کیفیت اتصال و شرایط نهادی وابسته است، نه یک درصد ثابت و قابل تعمیم.

تفسیر: این یافته دلالت دارد که ظرفیت ژئواکونومیک مکران، بدون حکمرانی هماهنگ، به سرمایه‌گذاری پایدار تبدیل نمی‌شود؛ زیرا شکاف میان ظرفیت بالقوه و ارزش اقتصادی بالفعل، ریشه در ضعف اتصال پس‌کرانه، محدودیت‌های حقوقی و نبود هماهنگی نهادی دارد. در این چارچوب، دیپلماسی دریایی مکمل زمینه را برای فعال‌شدن این ظرفیت فراهم می‌کند (نه اینکه به‌تنهایی آن را ایجاد کند). این یافته، تأیید می‌کند که هماهنگی نهادی بیشتر، احتمال تبدیل ظرفیت ژئواکونومیک به پیامد پایدار را افزایش می‌دهد.

۴-۳. ظرفیت ژئوکالچری: مشروعیت، مشارکت و سرمایه‌نمادین

شواهد: ادبیات مستقیم درباره ژئوکالچر مکران محدودتر است. با این حال، دو مضمون اصلی را آشکار می‌کند: مشروعیت محلی و خطر دوگانگی اجتماعی (۲۰)، و ظرفیت روایت‌های تاریخی و دیپلماسی عمومی منطقه‌ای (۶۰، ۶۲).

سنتز: یافته‌های منابع بررسی‌شده نشان می‌دهد اگر توسعه منطقه‌ای عمدتاً از بالا به پایین طراحی شود و مشارکت ذی‌نفعان محلی محدود باشد، فاصله میان پروژه‌های بزرگ زیرساختی و منافع ادراک‌شده جوامع محلی می‌تواند به مسئله‌ای برای مشروعیت سیاست تبدیل شود (۲۲، ۴۰). تجربه گوادر نیز نشان می‌دهد سرمایه‌گذاری بزرگ بدون توجه کافی به روابط اجتماعی و منافع جوامع محلی الزاماً به پذیرش پایدار پروژه منتهی نمی‌شود. در سطح منطقه‌ای، پیوندهای تاریخی مکران با دریای عمان و اقیانوس هند و ظرفیت ارتباط با جوامع پیرامونی، امکان استفاده از دیپلماسی عمومی و فرهنگی را فراهم می‌کند؛ اسناد آیورا نیز همکاری منطقه‌ای را صرفاً به مبادلات اقتصادی محدود نمی‌کنند (۲۶، ۲۷).

تفسیر: این یافته دلالت دارد که ژئوکالچر، ظرفیتی تعیین‌کننده برای پایداری اجتماعی و سیاسی پروژه‌های ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک است؛ به گونه‌ای که نادیده‌گرفتن زمینه اجتماعی-فرهنگی می‌تواند مشروعیت پایدار را تضعیف کند. ازاین‌رو، با قابلیت حکمرانی یکپارچه، دیپلماسی دریایی مکمل می‌تواند از این ظرفیت، پیامد مشروعیت را در دو سطح محلی و بین‌المللی تولید کند. این یافته، تأیید می‌نماید که سازگاری سیاست‌های توسعه با زمینه اجتماعی-فرهنگی، امکان شکل‌گیری مشروعیت پایدار را افزایش می‌دهد.

۴-۴. حکمرانی یکپارچه: سازوکار پیونددهنده سه ظرفیت

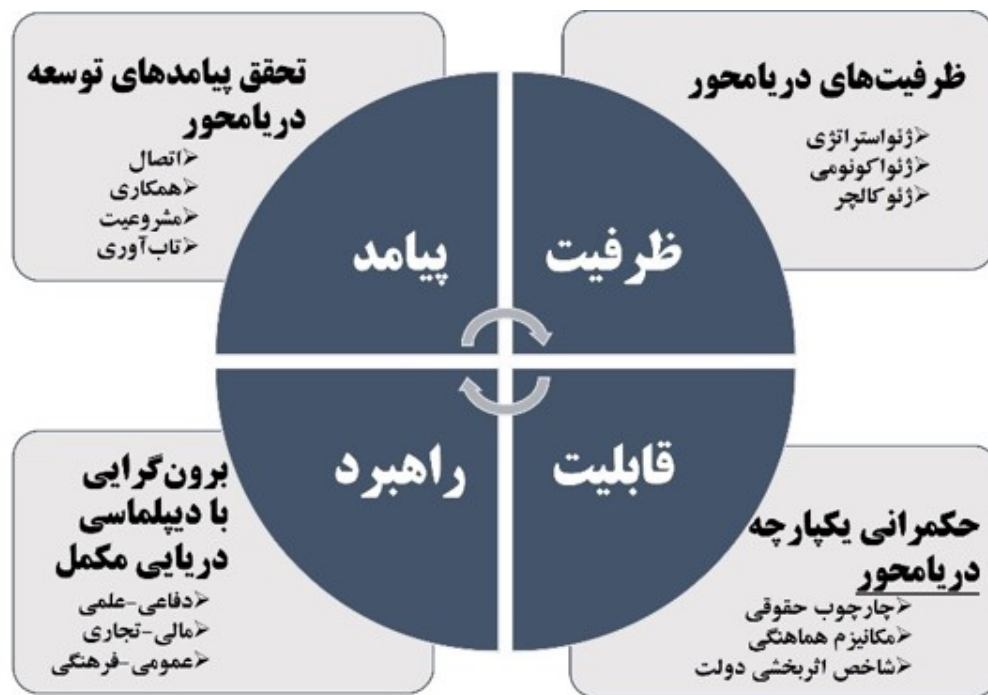
شواهد: مهم‌ترین مضمون فرابخشی استخراج‌شده، تعدد بازیگران، تفرق نهادی و ضعف هماهنگی در حکمرانی توسعه سواحل مکران است؛ زیرا ماهیت چندبعدی توسعه دریامحور موجب شده است دستگاه‌های متعدد ملی، استانی و تخصصی در حوزه‌هایی چون زیرساخت، انرژی، حمل‌ونقل، محیط‌زیست، اقتصاد، امنیت و توسعه منطقه‌ای دارای نقش و مسئولیت باشند. ترکیب شورای هماهنگی اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور و توسعه سواحل مکران نیز این گستردگی نهادی را نشان می‌دهد (۱۳). این پراکندگی نهادی در حالی است که سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، بر «سیاست‌گذاری یکپارچه امور دریایی و تقسیم کار ملی» تأکید کرده است (۴۷) و برنامه جامع تحقق آن نیز، تفکیک وظایف حاکمیتی و تصدی‌گری و رفع تداخلات را پیش‌بینی کرده است (۱۳). بنابراین، مسئله اصلی نه صرفاً تعدد نهادهای درگیر، بلکه پراکندگی مسئولیت‌ها و ضرورت ایجاد سازوکار مؤثر برای هماهنگی است.

سنتز: در منابع بررسی‌شده، تفرق نهادی در سه سطح بازتاب می‌یابد: در سطح ژئواستراتژیک، در هماهنگی سیاست خارجی، امنیت و روابط منطقه‌ای؛ در سطح ژئواکونومیک، در اتصال زیرساختی، سرمایه‌گذاری و مقررات؛ و در سطح ژئوکالچری، در مشارکت محلی و مدیریت پیامدهای اجتماعی توسعه. تحلیل ماتریس تلاقی کدها (جدول ۲) نشان می‌دهد که «تفرق نهادی و فقدان مرجع هماهنگ‌کننده واحد» در هر سه ظرفیت حضور دارد و از این رو کلیدی‌ترین کد پیونددهنده در مدل پژوهش است. این یافته با ادبیات حکمرانی بندری سازگار است که عملکرد بندر را فراتر از محدوده فیزیکی آن و در ارتباط با کیفیت حکمرانی پس‌کرانه بررسی می‌کند (۴۵، ۵۹). هماهنگی نهادی می‌تواند انسجام سیاست و قابلیت اجرای برنامه‌های چندبخشی را بهبود بخشد (۴۶).

تفسیر: مهم‌ترین دلالت این یافته برای مدل نظری آن است که حکمرانی یکپارچه یک قابلیت برای سیاست‌گذاری است و نباید به‌عنوان متغیری هم‌تراز با سه ظرفیت وارد مدل شود؛ جایگاه آن، «سازوکار میانجی و هماهنگ‌کننده» است که امکان هم‌راستایی سه ظرفیت را فراهم می‌کند. دیپلماسی دریایی مکمل نیز در این ساختار یکی از راهبردهای عملیاتی برون‌گراست که هماهنگی داخلی را به تعاملات خارجی در حوزه‌های امنیتی، علمی، اقتصادی و فرهنگی پیوند می‌دهد. این یافته، این گزاره را تأیید می‌کند که اثربخشی دیپلماسی دریایی زمانی افزایش می‌یابد که در چارچوب حکمرانی یکپارچه دریامحور قرار گیرد؛ حکمرانی یکپارچه، از طریق کاهش تفرق نهادی، ظرفیت تاب‌آوری نظام توسعه دریامحور در برابر شوک‌های ژئوپلیتیکی را افزایش می‌دهد.

۴-۵. جمع‌بندی یافته‌ها: ترسیم الگوی تحلیلی چهارسطحی

سنتز یافته‌ها نشان می‌دهد مدل مفهومی پژوهش، که در بخش ۳-۵ صورت‌بندی شد، در قالب چهار سطح به‌هم‌پیوسته قابل بازخوانی است: (۱) ظرفیت‌های زمینه‌ای (ژئواستراتژی، ژئواکونومی، ژئوکالچر)؛ (۲) قابلیت نهادی (حکمرانی یکپارچه به‌عنوان سازوکار پیونددهنده)؛ (۳) راهبرد عملیاتی (دیپلماسی دریایی مکمل در سه شاخه)؛ و (۴) پیامدهای توسعه‌ای (اتصال‌پذیری، سرمایه‌گذاری، مشروعیت، تاب‌آوری). یافته‌ها تأیید می‌کند که «تفرق نهادی» (ردیف ۱۰ جدول ۲) در هر سه ظرفیت و سازوکار حکمرانی حضور دارد و کلیدی‌ترین کد پیونددهنده است؛ به بیان دیگر، حکمرانی یکپارچه نه یک ظرفیت هم‌تراز، بلکه حلقه تبدیل ظرفیت‌ها به پیامدهای پایدار است. این یافته (نمودار ۳)، مبنای بحث نظری در بخش بعدی است.



شکل ۳: الگوی تحلیلی توسعه دریامحور

حکمرانی یکپارچه، متغیر سازمان‌دهنده الگو، و دیپلماسی دریایی مکمل، سازوکار برون‌گرایی آن است. در این چارچوب، مسئله اصلی توسعه مکران از «اجرای مجموعه‌ای از پروژه‌های دریایی» به «ایجاد قابلیت نهادی برای تبدیل ظرفیت‌های دریایی به نتایج توسعه‌ای» بازتعریف می‌شود.

۵. بحث

یافته‌ها تأیید می‌کنند که ظرفیت‌های دریایی مکران را نمی‌توان در قالب یک مزیت جغرافیایی یا صرفاً یک پروژه بندری توضیح داد. مسئله اصلی، چگونگی تبدیل هم‌زمان سه ظرفیت ژئواستراتژیک، ژئواکونومیک و ژئوکالچری به کارکردها و پیامدهای توسعه‌ای و نحوه ایفای نقش قابلیت حکمرانی یکپارچه و راهبرد دیپلماسی دریایی مکمل در این فرایند است. این یافته‌ها در ادامه، در سه سطح بحث می‌شود: دلالت‌های نظری، کاربرد تطبیقی، و محدودیت‌ها.

۱-۵. دلالت‌های نظری: سهم الگو و نسبت آن با نظریه‌های رقیب

الگوی تحلیلی چهارسطحی که معرفی شد، چهار سهم نظری متمایز ارائه می‌دهد: (۱) تفکیک «قاب کلان» از «ظرفیت قابل‌سنجش» که مانع خلط رایج ژئواستراتژی با ژئوپلیتیک می‌شود؛ (۲) بازتعریف حکمرانی به عنوان «سازوکار پیونددهنده» با تکیه بر رویکرد «قابلیت سیاسی» (۶۵، ۲۵، ۲۴) که بر تمایز میان «منابع موجود» و «توانایی تبدیل آن‌ها به کنش سیاسی» تأکید می‌کند؛ (۳) پیشنهاد مفهوم «دیپلماسی دریایی مکمل» به عنوان سازوکار عملیاتی برون‌گرا (بخش ۳-۴)؛ و (۴) صورت‌بندی چهار معیار مفهومی (اتصال‌پذیری، سرمایه‌گذاری، مشروعیت، تاب‌آوری) که با ادبیات منطقه‌ای شدن بندر (۴۵)، حکمرانی بندری (۵۹)، مجوز اجتماعی فعالیت (۴۲) و تاب‌آوری بنادر (۴۳) پیوند دارند. نکته کلیدی آن است که این چهار سهم، نه چهار متغیر مستقل، بلکه چهار سطح از یک زنجیره تحلیلی منسجم‌اند که از ظرفیت به قابلیت، از قابلیت به راهبرد، و از راهبرد به پیامد حرکت می‌کند.

این پیکربندی، تمایز اصلی الگوی تحلیلی توسعه دریامحور پیشنهادی این پژوهش با رویکردهای تک‌بعدی رقیب (زیرساخت‌محور، امنیت‌محور، نهادگرایی صرف) را شکل می‌دهد:

الف) رویکرد «زیرساخت‌محور» که موفقیت پروژه‌های بندری را عمدتاً تابع حجم سرمایه‌گذاری فیزیکی می‌داند (۱۷). این رویکرد قادر به تبیین تفاوت چابهار و گوادر نیست؛ زیرا با وجود سرمایه‌گذاری چین در گوادر در مراحل اولیه، عامل حکمرانی و امنیت مسیر آن پروژه را متفاوت ساخت. چابهار با وجود موقعیت جغرافیایی ممتاز، به دلیل تفرق نهادی نتوانست از مزیت خود بهره‌برد؛ در مقابل، گوادر با وجود ریسک‌های امنیتی، به واسطه فرماندهی نسبتاً یکپارچه چینی-پاکستانی سریع‌تر به زیرساخت‌های بندری دست یافت. این مقایسه نشان می‌دهد زیرساخت شرط کافی نیست و حکمرانی متغیر تعیین‌کننده‌ای است که رویکرد زیرساخت‌محور از آن غافل می‌ماند (۱۸).

ب) رویکرد «امنیت‌محور کلاسیک» که صرفاً به موازنه قدرت نظامی توجه دارد و نقش سرمایه‌های نمادین، اقتصادی و فرهنگی را نادیده می‌گیرد (۱۰). الگوی

حاضر نشان می‌دهد این تحلیل تک‌بعدی نه تنها ناقص، بلکه گمراه‌کننده است: تجربه گوادر حاکی از آن است که حتی سرمایه‌گذاری عظیم نظامی-اقتصادی چنین نیز بدون مشروعیت اجتماعی محلی (ظرفیت ژئوکالچر) با ریسک امنیتی مواجه می‌شود (۸).
پ) رویکرد «نهادگرایی صرف» که کیفیت نهادها را عامل تعیین‌کننده توسعه می‌داند (۴۴)، اما غالباً از تحلیل هم‌زمان ظرفیت‌های سه‌گانه (ژئواستراتژی، ژئواکونومی، ژئوکالچر) غافل می‌ماند. الگوی تحلیلی این پژوهش با ادغام نهادگرایی در قالب «سازوکار پیونددهنده» نشان می‌دهد کیفیت نهادها بدون در نظر گرفتن سه ظرفیت یاد شده نمی‌تواند به‌تنهایی توسعه را تبیین کند. این نقد با یافته‌های بروکس و پالیس (۹) همخوان است که ارزیابی جامع حکمرانی بندری را مستلزم تحلیل هم‌زمان ابعاد فرآیندی و عملکردی می‌دانند؛ و با مرور نظام‌مند ویرا و همکاران (۵۹) که بر ضرورت رویکردی چندبعدی تأکید می‌کند هم همسو است.

جدول ۳: نسبت الگوی تحلیلی چهارسطحی توسعه دریامحور با نظریه‌های رقیب

برسش تحلیلی	سطح تحلیلی	مؤلفه تحلیلی	رویکرد زیرساخت‌محور	رویکرد امنیت‌محور	رویکرد نهادگرایی صرف	الگوی چهارسطحی این پژوهش
چه ظرفیت‌هایی؟	سطح ۱: ظرفیت‌های زمینه‌ای	ژئواستراتژی	نادیده	محوری	نادیده	یکی از سه ظرفیت زمینه‌ای
		ژئواکونومی	محوری	حاشیه‌ای	حاشیه‌ای	یکی از سه ظرفیت زمینه‌ای
		ژئوکالچر	نادیده	نادیده	نادیده	یکی از سه ظرفیت زمینه‌ای
آیا قابلیت هماهنگ‌سازی؟	سطح ۲: قابلیت نهادی	حکمرانی یکپارچه	نادیده (نصیر خودکار بودن هماهنگی)	نادیده (تمرکز بر فرماندهی نظامی)	محوری (کیفیت نهادها)	سازوکار پیونددهنده سه ظرفیت
چگونگی اتصال ظرفیت‌ها به محیط خارجی؟	سطح ۳: راهبرد عملیاتی	دیپلماسی دریایی مکمل	نادیده	محدود به دیپلماسی ناوگانی	نادیده	سازوکار عملیاتی و برون‌گرا
چه پیامدهایی؟	سطح ۴: پیامدهای توسعه‌ای	اتصال‌پذیری	محوری (زیرساخت فیزیکی)	نادیده	حاشیه‌ای	یکی از چهار پیامد
		سرمایه‌گذاری	محوری (حجم سرمایه)	نادیده	حاشیه‌ای	یکی از چهار پیامد
		مشروعیت	نادیده	نادیده	نادیده	یکی از چهار پیامد
		تاب‌آوری	نادیده	محوری (بازدارندگی)	حاشیه‌ای	یکی از چهار پیامد
دلالت تحلیلی؟	-	-	تمرکز بر سرمایه‌گذاری زیرساختی	تمرکز بر تقویت نظامی	تمرکز بر اصلاح نهادی	ادغام هر چهار سطح در چارچوب حکمرانی یکپارچه

۵-۲. کاربرد تطبیقی الگوی تحلیلی توسعه دریامحور: شرایط و نمونه‌ها

کشورهایی مانند امارات (جبل‌علی)، عمان (دقم) و چین (شنژن) نشان داده‌اند موفقیت یک منطقه ساحلی راهبردی نه در یک مرحله، بلکه در فرایندی چنددهه‌ای از توالی نهادسازی، سرمایه‌گذاری زیرساختی و بازتعریف پیوسته جایگاه منطقه‌ای محقق می‌شود (۳، ۴۸، ۶۷). ایران هنوز در آغاز این مسیر قرار دارد؛ با این حال، مکران هم‌زمان با فشارهای تحریمی، رقابت نزدیک با گوادر و حساسیت‌های امنیتی-اجتماعی بلوچستان مواجه است (۳۴). این ترکیب سه‌گانه دقیقاً همان شرایطی است که الگوی پیشنهادی برای تحلیل آن طراحی شده است.
 الگوی تحلیلی توسعه دریامحور پیشنهادی، فراتر از مکران، برای تحلیل سایر مناطق ساحلی حساس ژئوپلیتیکی در کشورهای در حال توسعه، که تحت فشار بین‌المللی هستند، نیز قابل کاربست است (۹). پیش‌شرط چارچوبی آن است که منطقه در وضعیت «رقابت ژئوپلیتیکی عادی» (هم‌زمانی رقابت و همکاری در صلح نسبی) قرار داشته باشد. در این چارچوب، سه شرط لازم عبارتند از: (۱) فشار تحریمی یا محدودیت بین‌المللی (۳۴)؛ (۲) رقابت کریدوری منطقه‌ای؛ (۳) چالش مشروعیت محلی (۲۲، ۱، ۴۰). نمونه‌های بالقوه شامل سواحل جنوبی آسیای جنوب‌شرقی، سواحل شرقی آفریقا (بندر لامو در کنیا) و سواحل شمالی مدیترانه است (۱).

جدول ۴، کاربست الگوی چهارسطحی را در مقایسه تحلیلی سه بندر نشان می‌دهد. خواندن عمودی جدول آشکار می‌سازد که چابهار در سطح ظرفیت‌ها مزیت دارد اما در سطوح قابلیت و راهبرد ضعف دارد؛ این ضعف در سطح راهبرد عملیاتی (سطح ۳) به دیپلماسی پراکنده و در سطح پیامدها به محدودیت اتصال‌پذیری، سرمایه‌گذاری، مشروعیت و تاب‌آوری منجر شده است. گوادر در ظرفیت‌ها قوی است اما مشروعیت محلی آن ضعیف است؛ با وجود بهره‌مندی از سرمایه عظیم چین اما ضعف مشروعیت محلی و ریسک‌های امنیتی، پایداری پیامدها را با چالش مواجه کرده است. دقم با انسجام نهادی بالاتر، در هر

چهار پیامد عملکرد متوازن‌تری دارد. در نتیجه، تفاوت اصلی این سه بندر، نه در ظرفیت‌های زمینه‌ای، بلکه در قابلیت نهادی و راهبرد عملیاتی برای تبدیل ظرفیت‌ها به پیامدهای پایدار نهفته است (۳۵، ۴۸، ۴، ۴۶، ۶۴، ۳۳، ۴۴، ۴۱، ۲۰).

جدول ۴: کاربست الگوی چهارسطحی در مقایسه تحلیلی سه بندر (چابهار، گوادر، دقم)

سطح	چابهار (ایران)	گوادر (پاکستان)	دقم (عمان)
۱. ظرفیت‌ها	قوی (موقعیت جغرافیایی ممتاز)	قوی (سرمایه چین)	متوسط تا قوی (ثبات نسبی)
۲. قابلیت نهادی	ضعیف (تفرق نهادی)	متوسط (فرماندهی یکپارچه اما شکننده)	قوی (انسجام نهادی)
۳. راهبرد	ضعیف (پراکنده)	متوسط (دوجانبه)	قوی (چندجانبه)
۴. پیامدها	ضعیف (محدود)	متوسط (چالش‌دار)	قوی (متوازن)
ارزیابی کلی	ظرفیت قوی، قابلیت ضعیف	ظرفیت قوی، مشروعیت ضعیف	تعادل نسبی در چهار سطح

۳-۵. محدودیت‌ها و مرزهای کاربرد الگوی تحلیلی توسعه دریامحور

الگوی چهارسطحی، با وجود همخوانی با نهادگرایی تاریخی (۴۴)، تجربه مدیریت یکپارچه سواحل (۴۶، ۵۶) و ادبیات منطقه‌ای‌سازی بندر (۴۵)، محدودیت‌هایی دارد:

نخست، قید «شرط لازم نه کافی» (محدودیت نظری): حکمرانی یکپارچه شرط لازم برای بهره‌برداری حداکثری از ظرفیت‌ها است، اما شرط کافی نیست؛ محدودیت‌های ساختاری (فشار تحریمی، محدودیت منابع مالی) قیودی واقعی‌اند که حتی کارآمدترین نظام حکمرانی نیز نمی‌تواند به‌تنهایی آن‌ها را خنثی کند. دوم، پیچیدگی تحلیلی (محدودیت نظری): جامعیت الگو به بهای پیچیدگی تحلیلی بیشتر و نیاز به داده‌های چندلایه تمام می‌شود. این ویژگی، کاربرد عملیاتی آن را برای تحلیل‌های سریع یا کم‌داده محدود می‌کند.

سوم، تمرکز بر «رقابت ژئوپلیتیکی عادی» (محدودیت در دامنه کاربرد): در شرایط جنگ تمام‌عیار یا محاصره دریایی، تعادل نسبی میان سطوح الگو برقرار نمی‌ماند و احتمالاً سطح ژئواستراتژیک بر سایر سطوح غلبه می‌کند. منطق نظری الگو اقتضا می‌کند در چنین شرایطی، حکمرانی نقش خود را از «پیونددهنده متوازن» به «مدیریت اولویت‌بندی اضطراری» تغییر دهد.

چهارم، محدودیت آزمون تجربی (محدودیت پژوهشی): آزمون تجربی این فرضیه، با توجه به هم‌زمانی بحران تنگه هرمز (جنگ ایران و آمریکا) با نگارش مقاله، خارج از دامنه این پژوهش است (نک. بخش ۴).

بر مبنای این محدودیت‌ها، پژوهش‌های آتی می‌توانند در پنج مسیر این پژوهش را تکمیل کنند:

۱. سنجش کمی اثربخشی سازوکارهای حکمرانی پیشنهادی؛

۲. ارزیابی تطبیقی ظرفیت ژئوکالچر در سایر کریدورها؛

۳. تحلیل مردم‌نگارانه مشارکت جوامع بومی بلوچ؛

۴. بررسی وضعیت گوادر در دوره پساتحریم احتمالی؛ و

۵. آزمون تجربی مرزهای کاربرد الگوی تحلیلی توسعه دریامحور در شرایط جنگ تمام‌عیار.

۶. نتیجه‌گیری و پیشنهادهای سیاستی

این پژوهش با هدف تبیین نقش حکمرانی یکپارچه و دیپلماسی دریایی مکمل در تحقق سیاست‌های توسعه دریامحور، بر سواحل مکران متمرکز شد. یافته‌ها نشان داد مکران فاقد ظرفیت نیست؛ آنچه غایب است قابلیت نهادی برای تبدیل ظرفیت‌های ژئواستراتژیک، ژئواکونومیک و ژئوکالچری به پیامدهای پایدار توسعه‌ای (اتصال‌پذیری، سرمایه‌گذاری، مشروعیت، تاب‌آوری) است. این چهار پیامد، معیارهای مفهومی ارزیابی موفقیت سیاست‌های توسعه دریامحور را تشکیل می‌دهند (نک. بخش ۳-۵).

پاسخ به پرسش اصلی پژوهش در برتری جغرافیایی چابهار یا افزایش ظرفیت زیرساختی خلاصه نمی‌شود؛ مسئله بنیادی‌تر، توان سیاست‌گذاری برای هماهنگ‌کردن ظرفیت‌های پراکنده و تبدیل آن‌ها به یک راهبرد منسجم است. پایداری توسعه مکران به هم‌زمانی سه شرط وابسته است: (۱) فعال‌سازی

ظرفیت‌های زمینه‌ای (ژئواستراتژیک، ژئوآکونومیک، ژئوکالچری)؛ (۲) ایجاد قابلیت نهادی برای هماهنگ‌سازی این ظرفیت‌ها؛ و (۳) به‌کارگیری راهبرد عملیاتی دیپلماسی دریایی مکمل برای اتصال به محیط منطقه‌ای و بین‌المللی. موفقیت این سیاست‌ها می‌تواند به تنوع‌بخشی اقتصاد کشور کمک کند؛ مشروط بر آنکه در قالب یک نظام حکمرانی هماهنگ و چندسطحی اجرا شوند.

درک محدودیت‌های ساختاری واقعی (تحریم، تفرق نهادی، محدودیت منابع) و ملاحظات امکان‌پذیری اجرایی در چارچوب حکمرانی ایران (اقداماتی درون‌زا و کم‌هزینه) پیشنهادهای این پژوهش عبارتند از:

- **نهادسازی یکپارچه (افق ۱-۲ سال):** مثل تشکیل «نهاد راهبر توسعه مکران» به‌صورت ستادی زیر نظر مستقیم رئیس‌جمهور با اختیار تصمیم‌گیری الزام‌آور در تعارضات بین‌بخشی و پایش اجرای مصوبات، به‌جای ایجاد وزارتخانه جدید که بر تفرق نهادی می‌افزاید.
 - **تدوین «قانون خاص توسعه مکران» (افق ۲-۴ سال):** رفع خلأهای حقوقی (شامل تضمین بازگشت سرمایه، سازوکار داوری بین‌المللی، معافیت‌های مالیاتی-گمرکی فرابخشی، و تسهیل روادید سرمایه‌گذاران ...) با تضمین‌های پایدار فراتر از تغییر دولت‌ها.
 - **گذار از «دیپلماسی بندری» به «دیپلماسی شبکه‌ای» (افق ۳-۵ سال):** دیپلماسی دریایی ایران باید با تنوع‌بخشی راهبردی، از تمرکز صرف بر چابهار فراتر رفته و شبکه‌ای از تعاملات مکمل با بندر دقم و سایر بنادر منطقه ایجاد کند. این رویکرد، وابستگی تک‌منبعی به هند را کاهش و ریسک تحریمی را توزیع می‌کند. فعال‌سازی ظرفیت‌های آئورا و بریکس، برای جذب شرکای متنوع‌تر حیاتی است.
 - **الزام به اخذ «مجوز اجتماعی فعالیت» (افق ۳-۵ سال):** به‌عنوان پیش‌شرط قانونی برای صدور مجوز پروژه‌های بزرگ؛ به‌گونه‌ای که سازوکار رسمی مشارکت جوامع بومی بلوچ (تخصیص سهم از درآمد ترانزیتی، اشتغال‌زایی بومیان، شورای مشورتی محلی) در فرآیند صدور مجوز تعریف شود.
 - **استقرار «نظام پایش راهبردی» (افق ۱-۳ سال):** ارزیابی اجرای سیاست‌های کلی و مصوبات، فراتر از شاخص‌های فیزیکی، با پوشش شاخص‌های نهادی و اجتماعی (هماهنگی بین‌بخشی، شفافیت مقررات، مشارکت محلی، تاب‌آوری زنجیره تأمین) و انتشار سالانه گزارش علنی و مستقل.
- در پایان، شایان ذکر است که توسعه دریامحور مکران، بیش از آنکه مسئله‌ای صرفاً جغرافیایی یا زیرساختی باشد، مسئله‌ای حکمرانی و سیاست‌گذاری است؛ پس، دیپلماسی دریایی مکمل زمانی به ابزار توسعه تبدیل می‌شود که درون یک چارچوب حکمرانی یکپارچه قرار گیرد تا بتواند سه ظرفیت ژئواستراتژیک، ژئوآکونومیک و ژئوکالچری را در مسیر اهداف مشترک به یکدیگر متصل کند.

ملاحظات اخلاقی و تعهدات

ملاحظات اخلاقی: این مقاله با رعایت اصول اخلاقی در پژوهش انجام شده است.

حامی مالی: این پژوهش هیچ‌گونه حمایت مالی از سازمان‌های دولتی یا خصوصی دریافت نکرده است.

مشارکت نویسندگان: تمام نویسندگان در آماده‌سازی این مقاله مشارکت کرده‌اند.

تعارض منافع: نویسندگان اعلام می‌دارند که هیچ‌گونه تعارض منافع مالی، شخصی یا سازمانی در ارتباط با پژوهش و انتشار این مقاله وجود ندارد.

تعهد کپی‌رایت: طبق تعهد نویسندگان، حق کپی‌رایت (CC) رعایت شده است.

سپاس‌گذاری: از همکاران و پژوهشگرانی که در مراحل مختلف این پژوهش، یاری رساندند، قدردانی می‌شود.

بیانیه استفاده از هوش مصنوعی: در جستجوی پیشینه پژوهش، بررسی اولیه منابع، طراحی نمودارها و اصلاحات ویرایشی از دستیار هوش مصنوعی استفاده شده است؛ تمامی محتوای علمی، تحلیل‌ها، استدلال‌ها و نتایج پژوهش، با عاملیت مستقیم نویسندگان نگارش و تأیید شده است. نویسندگان مسئولیت کامل صحت، اصالت و یکپارچگی علمی مقاله را بر عهده دارند.

منابع

- [1] Aalders, J. T., Bachmann, J., Knutsson, P., & Musembi Kilaka, B. (2021). The making and unmaking of a megaproject: Contesting temporalities along the LAPSET Corridor in Kenya. *Antipode*, 53(5), 1273–1293. <https://doi.org/10.1111/anti.12720>

- [2] Alavirdizadeh, R., & Qaderi Hajat, M. (2024). Geopolitical requirements for empowering the southern coasts of Iran: From the perspective of enhancing maritime power. *International Quarterly of Geopolitics*, 20(1), 215–239. <https://doi.org/10.22034/igq.2024.434363.1828> (In Persian)
- [3] Al-Shamsi, F. S. (1997). Performance and impact of Jebel Ali Free Zone: An exploratory study. *Arab Journal of Administrative Sciences*, 5(1), 215–239. <https://doi.org/10.34120/ajas.v5i1.367>
- [4] Barati, A., Kordabadi, M. K., Faraji, B., & Dorcheh, M. A. (2015). Examining the economic expansion of creating free-trade zones across coastal areas for the sustainable development of Mokran coasts. *Cumhuriyet Science Journal*, 36(6), 280–296. <https://www.semanticscholar.org/paper/Examining-the-economic-expansion-of-creating-zones-Barati-Kordabadi/46d5bee5a9dd1387d324f0252adf7deb3b6924bc>
- [5] Beyk Mohammadlu, H., Arabi, H., & Heidari, H. (2026). Blue Data Governance Framework for Maritime Progress: Toward a Data-Driven Blue Economy in Iran. *Quarterly Journal of The Macro and Strategic Policies*, 13(Special Issue on Maritime-Oriented Development), 65–87. <https://doi.org/10.30507/jmsp.2026.567313.2912>
- [6] Blackwill, R. D., & Harris, J. M. (2016). *War by other means: Geoeconomics and statecraft*. Harvard University Press.
- [7] Brandenburger, A. M., & Nalebuff, B. J. (1996). *Co-opetition*. Currency Doubleday. https://books.google.com/books/about/Co_opetition.html?id=6CS7AAAAIAAJ
- [8] Brewster, D. (2014). *India's Ocean: The story of India's bid for regional leadership*. Routledge. <https://doi.org/10.1355/cs36-31>
- [9] Brooks, M. R., & Pallis, A. A. (2008). Assessing port governance models: Process and performance components. *Maritime Policy & Management*, 35(4), 411–432. <https://doi.org/10.1080/03088830802215060>
- [10] Bueger, C., & Edmunds, T. (2017). Beyond seablindness: A new agenda for maritime security studies. *International Affairs*, 93(6), 1293–1311. <https://doi.org/10.1093/ia/iix174>
- [11] Campbell, J. L., Quincy, C., Osserman, J., & Pedersen, O. K. (2013). Coding in-depth semistructured interviews: Problems of unitization and intercoder reliability and agreement. *Sociological Methods & Research*, 42(3), 294–320. <https://doi.org/10.1177/0049124113500475>
- [12] Commission of the European Communities. (2007). *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: An integrated maritime policy for the European Union* (COM(2007) 575 final). Brussels.
- [13] Council of Ministers. (2024). *Comprehensive plan for the implementation of the General Policies for Ocean-Oriented Development* (Resolution No. 26987/T 62336 H, dated May 8, 2024). <https://rc.majlis.ir/fa/law/show/1808230> (In Persian)
- [14] Dadparvar, S., & Kaleji, V. (2025). The Chabahar Transit Project: Transition from Geo-Politics to Geo-Economics. *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 27(3), 283–308. <https://doi.org/10.1080/19448953.2024.2379670>

- [15] Daneshjafari, D., Tavakoli, R., & Sadeghi, A. (2025). Explaining the strategic requirements in the governance of Makran coastal development. *Economic Strategy*, 14(3), 423–448. <https://doi.org/10.22034/es.2025.512724.1843>
- [16] Farajzadeh, M. (2024). Concepts, principles, and dimensions of ocean-oriented development. *International Quarterly of Geopolitics*, 20(73), 205–214. <https://doi.org/10.22034/igq.2024.431518.1823> (In Persian)
- [17] Flyvbjerg, B. (2014). What you should know about megaprojects and why: An overview. *Project Management Journal*, 45(2), 6–19. <https://doi.org/10.1002/pmj.21409>
- [18] Gambino, E., & Rekhviashvili, L. (2025). Derisking failure: Rethinking the promises of infrastructure-led development. *Mobilities*, 20(6), 1079–1094. <https://doi.org/10.1080/17450101.2025.2506059>
- [19] Ghaderi, D., & Rahbani, M. (2024). Evaluating the shoreline vulnerability of eastern coast of Makran employing geomorphological and hydrodynamic parameters. *Journal of Earth System Science*, 133(2), Article 48. <https://doi.org/10.1007/s12040-024-02266-7>
- [20] Gholipour Moghaddam, M., et al. (2024). Strategic components for the socio-cultural sustainability of ocean-oriented development on the Makran coast. *Makran Studies*. <https://doi.org/10.22034/rmt.2022.543486.1944> (In Persian)
- [21] Gray, C. S., & Sloan, G. (Eds.). (1999). *Geopolitics, geography and strategy*. Frank Cass. https://api.pageplace.de/preview/DT0400.9781135265021_A24427294/.pdf
- [22] Hampton, J. (2026). Inclusion, exploitation or unfair advantage? The ambiguities of community participation in a South African special economic zone. *Africa*, 96(2), 193–213. <https://doi.org/10.1017/S0001972026101831>
- [23] Hindustan Times. (2026, February 1). *Budget 2026: Chabahar port allocation slashed to zero in face of US sanctions*. <https://www.hindustantimes.com/india-news/budget-2026-chabahar-port-allocation-slashed-to-zero-in-face-of-us-sanctions-101769947867172.html>
- [24] Howlett, M. (2022). *Designing public policies: Principles and instruments* (3rd ed.). Routledge.
- [25] Howlett, M., & Ramesh, M. (2015). *Studying public policy: Policy cycles and policy subsystems* (4th ed.). Oxford University Press.
- [26] Indian Ocean Rim Association. (2014). *Declaration on enhancing blue economy cooperation for sustainable development in the Indian Ocean Region* (Perth Declaration). <https://www.iora.int/en/perth-declaration>
- [27] Indian Ocean Rim Association. (2017). *Jakarta Concord: Promoting regional cooperation for a peaceful, stable and prosperous Indian Ocean*. <https://www.iora.int/en/jakarta-concord>
- [28] Indian Ocean Rim Association. (2025). *Charter of the Indian Ocean Rim Association (IORA)*. <https://www.iora.int/en/charter>
- [29] International Maritime Organization. (n.d.). *SOLAS XI-2 and the ISPS Code*. <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx>

- [30] Irfan, B. (2023). *Chabahar and Gwadar Port: An analysis of the geopolitics and geoeconomics of competition and co-operation in a new Taliban world*. SSRN. <https://doi.org/10.2139/ssrn.4431226>
- [31] IRIB News Agency. (2025, June 12). *Governance disorder in Makran must be organized* (News Code 4547195). <https://www.iribnews.ir/fa/news/4547195> (In Persian)
- [32] Kesic, I. (2026, February 11). Discover Iran: Chabahar port, Iran's oceanic gateway bridging continents and global commerce. *Press TV*. <https://www.presstv.ir/Detail/2026/02/11/763884/discover-iran-chabahar-port-gateway>
- [33] Khan, B., & Bakhsh, N. (2026). From ghost projects to grassroots future: The Gwadar Haq Do Tehreek and reclamation of failed development in Gwadar, Balochistan. *Third World Quarterly*, 47(1), 64–81. <https://doi.org/10.1080/01436597.2025.2467397>
- [34] Khan, H. U. (2025). Indo–Iran nexus: Implications for Sino–Pakistani relations. *Pacific Focus*, 40(3), 555–587. <https://doi.org/10.1111/pafo.70009>
- [35] Khetran, M. S. (2018). Gwadar and Chabahar: Competition or cooperation. *Strategic Studies*, 38(2), 43–55. <https://doi.org/10.53532/ss.038.02.00149>
- [36] Landis, J. R., & Koch, G. G. (1977). The measurement of observer agreement for categorical data. *Biometrics*, 33(1), 159–174. <https://doi.org/10.2307/2529310>
- [37] Le Mièrè, C. (2014). *Maritime diplomacy in the 21st century: Drivers and challenges*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203555590>
- [38] Mahan, A. T. (1890). *The influence of sea power upon history, 1660–1783*. Little, Brown and Company.
- [39] Mahon, R., & Fanning, L. (2019). Regional ocean governance: Polycentric arrangements and their role in global ocean governance. *Marine Policy*, 107, 103590. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.103590>
- [40] Mkutu, K., Müller-Koné, M., & Owino, E. A. (2021). Future visions, present conflicts: The ethnicized politics of anticipation surrounding an infrastructure corridor in northern Kenya. *Journal of Eastern African Studies*, 15(4), 707–727. <https://doi.org/10.1080/17531055.2021.1987700>
- [41] Moazzam, M., & Sajjad, M. (2025). Great power rivalry in Indo-Pacific: Impact on CPEC and functional operations of Gwadar. *Advance Social Science Archive Journal*, 3(2), 1332–1343. <https://assajournal.com/index.php/36/article/view/425>
- [42] Moeremans, B., & Dooms, M. (2025). Social license to operate: Factors determining social acceptance among local port community stakeholders. *Maritime Economics & Logistics*, 27(1), 183–210. <https://doi.org/10.1057/s41278-024-00297-x>
- [43] Mohsendokht, M., Kontovas, C., Chang, C.-H., Qu, Z., Li, H., & Yang, Z. (2025). Resilience analysis of seaports: A critical review of development and research directions. *Maritime Policy & Management*. Advance online publication. <https://doi.org/10.1080/03088839.2025.2483410>
- [44] North, D. C. (1990). *Institutions, institutional change and economic performance*. Cambridge University Press. <https://books.google.com/books?id=oFnWbTqgNPYC&printsec>

- [45] Notteboom, T. E., & Rodrigue, J.-P. (2005). Port regionalization: Towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*, 32(3), 297–313. <https://doi.org/10.1080/03088830500139885>
- [46] OECD. (2025). *Promoting sustainable ocean economies: Guidance for development co-operation*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/72055d7f-en>
- [47] Office of the Supreme Leader. (2023). *Proclamation of the General Policies for Ocean-Oriented Development* (Proclamation dated November 7, 2023). <https://www.leader.ir/fa/content/26968> (In Persian)
- [48] Oman Vision 2040 Implementation Follow-up Unit. (2019). *Oman Vision 2040: Vision document*. Sultanate of Oman. <https://fm-oman.s3.eu-west-2.amazonaws.com/reports/Oman2040-en.pdf>
- [49] Page, M. J., McKenzie, J. E., Bossuyt, P. M., Boutron, I., Hoffmann, T. C., Mulrow, C. D., ... & Moher, D. (2021). The PRISMA 2020 statement: An updated guideline for reporting systematic reviews. *BMJ*, 372, n71. <https://doi.org/10.1136/bmj.n71>
- [50] Sandelowski, M., & Barroso, J. (2007). *Handbook for synthesizing qualitative research*. Springer Publishing Company. <https://books.google.com/books?id=0I6KBQAAQBAJ&printsec>
- [51] Sheikh, S. R. (2019, June 10). The geo-port-politics of Gwadar and Chabahar. *New Age*. <https://www.newagebd.net/article/74792/articlelist/>
- [52] Tehran Times. (2025). *Chabahar-Zahedan railway project surpasses 84% progress*. <https://www.tehrantimes.com/news/519522/Chabahar-Zahedan-railway-project-surpasses-84-progress>
- [53] The Wire. (2026). *India has not said it cannot manage Chabahar port: Iranian ambassador*. <https://thewire.in/diplomacy/india-has-not-said-it-cannot-manage-chabahar-iranian-envoy>
- [54] Till, G. (2026). *Seapower: A guide for the twenty-first century* (5th ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003534174>
- [55] Tuomi, O. (1998). *The new geopolitics: The world system and Northern Europe seen from a modern geopolitical perspective*. National Defence College.
- [56] United Nations Conference on Environment and Development. (1992). *Agenda 21, Chapter 17: Protection of the oceans and coastal areas*. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf>
- [57] United Nations Environment Programme. (n.d.). *Sustainable blue economy*. <https://www.unep.org/topics/ocean-seas-and-coasts/ecosystem-based-approaches/sustainable-blue-economy>
- [58] United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
- [59] Vieira, G. B. B., Kliemann Neto, F. J., & Amaral, F. G. (2014). Governance, governance models and port performance: A systematic review. *Transport Reviews*, 34(5), 645–662. <https://doi.org/10.1080/01441647.2014.946458>

- [60] Wallerstein, I. (1991). *Geopolitics and geoculture: Essays on the changing world-system*. Cambridge University Press. <https://books.google.com/books?id=4FrRcBEoLHcC&printsec=frontcover>
- [61] Wani, A. (2025, November 27). *INSTC Eastern Corridor: India's gateway to Central Asia*. Observer Research Foundation. <https://www.orfonline.org/expert-speak/instc-eastern-corridor-india-s-gateway-to-central-asia>
- [62] Winter, T. (2019). *Geocultural power: China's quest to revive the Silk Roads for the twenty-first century*. University of Chicago Press. <https://doi.org/10.7208/chicago/9780226658490.001.0001>
- [63] World Bank. (2025a). *PROBLUE annual report 2025*. <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/c2b10aa06282d8d5fe03a79b33d179e7-0320072025/original/309350-PROBLUE-AR25-FV.pdf>
- [64] World Bank. (2025b). *Worldwide governance indicators*. <https://www.worldbank.org/en/publication/worldwide-governance-indicators>
- [65] Wu, X., Ramesh, M., & Howlett, M. (2015). Policy capacity: A conceptual framework for understanding policy competences and capabilities. *Policy and Society*, 34(3–4), 165–171. <https://doi.org/10.1016/j.polsoc.2015.09.001>
- [66] Yazdani, M., Moradi, M., & Salahi, S. (2023). The impact of port engineering development on the Makran coast on regional security and the Sea of Oman. *Journal of Legal and Judicial Studies*, 5(4), 256–279. <https://csjlp.org/index.php/csajlp/article/view/467/251> (In Persian)
- [67] Yuan, Y. (Ed.). (2017). *Studies on China's special economic zones*. Springer. <https://doi.org/10.1007/978-981-10-3704-7>