

Designing a Model for the Development of the Marine-Based Economy with a Tourism Approach (Case Study: Kish Island)

Raheleh Jalalniya 

PhD Student in Business Policy Management,
Department of Business Management, Faculty of
Management and Economics, University of
Guilan, Rasht, Iran.

Esmail MalekAkhlagh* 

Associate Professor, Department of Business
Administration, Faculty of Management and
Economics, University of Guilan, Rasht, Iran.

Abstract

This study was conducted with the aim of designing a model for the development of the marine-oriented economy with a tourism approach (Case study: Kish Island). The research is applied–developmental in nature and was designed using an exploratory mixed-methods approach.

The participants consisted of two groups of experts: theoretical experts (6 faculty members and researchers in the fields of marine-oriented economy, development policy, and tourism) and practical experts (6 managers, policymakers, and key actors in the tourism industry and development management of Kish Island). Participants were selected through purposive and theoretical sampling.

Qualitative data were collected through semi-structured interviews comprising six main questions, with the possibility of asking follow-up questions. The interview transcripts were analyzed using Strauss and Corbin’s grounded theory method with the assistance of MAXQDA software. Subsequently, the fuzzy Delphi method and MATLAB software were employed to screen and refine the research indicators.

The findings, structured into 11 main categories and 62 subcategories, indicated that causal conditions (drivers of marine competitiveness and locational advantage, investment capacities and the tourism service economy, governance requirements for marine economic development, and sustainability pressures and ecological risks) influence the central phenomenon (marine-oriented economic development strategy). The central phenomenon, together with contextual conditions (institutional–legal

* Corresponding Author: malekakhlagh@guilan.ac.ir

How to Cite: xxxxxxxx

framework and island structure, and the socio-cultural context and tourism human capital) and intervening conditions (environmental–structural constraints and uncertainties), affects the strategies and actions (marine tourism destination development strategy). Ultimately, these strategies and actions lead to outcomes (value-creation and economic dynamism outcomes, socio-governance transformation of the destination, and ecological and environmental sustainability outcomes).

Keywords: marine-based economic development strategy; tourism approach; Kish Island.

1. Introduction

The development of the marine-based economy, as one of the emerging paradigms of development policymaking, is grounded in the assumption that marine areas and coastlines are not merely peripheral geographical domains, but rather strategic hubs for value creation, enhancement of territorial productivity, and the reconfiguration of competitive advantages at national and regional levels (Yandri et al., 2026: 12). Within this approach, the sea is defined as a “space of production and governance” in which a network of economic activities—including maritime logistics and transportation, port services, related industries, fisheries, marine energies, ecosystem services, and coastal and marine tourism—are organized within integrated value chains (Ghanbari et al., 2025: 33). From a theoretical perspective, a marine-based economy leads to development when forward and backward linkages among sectors are strengthened, flows of capital and technology are aligned, and institutional and regulatory mechanisms are capable of managing tensions between economic growth and environmental sustainability (Tarango et al., 2025: 23). Accordingly, the core issue in marine-based development is not merely the “expansion of activities,” but rather the “design of a strategic architecture” that enables synergy among natural, infrastructural, human, and institutional capacities—an architecture that can stabilize value creation over time and remain resilient to market shocks, climate change, and geopolitical fluctuations (Afsharian, 2025: 26). Therefore, the present study addresses the following main question: What is the model for the development of the marine-based economy with a tourism approach on Kish Island?

2. Literature Review

Marine-Based Economic Development

Marine-based economic development is explained on the basis of the theories of comparative advantage and competitive advantage and emphasizes the systematic utilization of coastal location, marine resources, and logistical capabilities for the creation of added value. Within the framework of regional economics and territorial development, this approach conceptualizes the sea as the core of restructuring production systems and as a connector of commercial and service networks (Triyoni & Pospita, 2025: 144).

Tourism Industry

The theoretical foundations of the tourism industry are rooted in demand theory and consumer behavior, explaining how motivations, perceived value, and the quality of experience shape travel decisions and tourists' consumption patterns. Within the service marketing framework, intangibility, the simultaneity of production and consumption, and the dependence of quality on human interaction transform tourism into an experience-oriented and quality-driven industry (Schuster et al., 2026: 101).

3. Methodology

The present study is applied-developmental in nature and adopts an exploratory mixed-methods approach. It is conducted with the aim of designing and validating a strategic model for the development of the marine-based economy with a tourism approach (case study: Kish Island). In this research, a combination of grounded theory and the fuzzy Delphi method was selected as a systematic pathway for generating a localized and reliable model, and 12 experts participated in the study .

4. Results

At the selective coding stage, theoretical integration and the formulation of the final architecture of the model were carried out. Accordingly, the constructs extracted during the axial coding stage were coherently organized within the paradigmatic model framework in the form of causal conditions, contextual conditions, intervening conditions, the core phenomenon, strategies and actions, and outcomes. Based on the results of the qualitative phase of the study, 12 main categories and 62 subcategories were identified.

In the complementary step, and with the aim of screening, refining, and stabilizing the final research indicators, the fuzzy Delphi method was employed. Examination of the results reported in the table showed that the difference in mean scores between the first and second rounds for all indicators was less than 0.2; this pattern indicates significant convergence and stabilization of expert evaluations and, according to the Delphi stopping criterion, demonstrates that the process reached an adequate level of consensus and that all research indicators were confirmed.

5. Discussion

The study reveals that Kish Island's marine economy isn't driven by any single factor but emerges from the interaction of four key areas: maritime strength, tourism investment, governance quality, and sustainability. A location's natural advantages only become a real "strategy" when they are paired with the ability to attract investment and build tourism experiences; otherwise, they remain just unused potential.

Crucially, sustainability isn't an afterthought here—it's a fundamental part of the plan from the very beginning. Development must respect the island's ecological limits, shifting the goal from unchecked growth to a more regulated and mindful approach. For this strategy to work in practice, it also needs a supportive environment, including effective institutions and cultural understanding.

Furthermore, because the island faces unpredictable challenges like economic shocks and resource limits, the strategy must be both competitive and resilient. When successfully implemented, this approach creates change on three levels: it boosts the economy through jobs and investment, improves how the destination is governed, and ensures long-term ecological health by protecting natural resources .

6. Conclusion

The results of the study showed that causal conditions—including drivers of maritime competitiveness and locational advantage, investment capacities and the tourism services economy, governance requirements for marine-based economic development, and sustainability pressures and ecological risks—influence the core phenomenon, namely the marine-based economic

نام خانوادگی نویسنده اول و دوم (بیش از دو نویسنده نام خانوادگی نویسنده اول و همکاران | ۵

development strategy. The core phenomenon, together with contextual conditions (the institutional–legal framework and island structure, as well as the socio-cultural context and tourism human capital) and intervening conditions (environmental–structural constraints and uncertainties), affects strategies and actions, specifically marine tourism destination-development strategies. Subsequently, these strategies and actions lead to outcomes, including value creation and economic dynamism outcomes, social transformation and destination-governance outcomes, and ecological and environmental sustainability outcomes.

آماده انتشار

طراحی مدل توسعه اقتصاد دریامحور با رویکرد گردشگری (مورد مطالعه: جزیره کیش)

دانشجوی دکتری مدیریت سیاست گذاری بازرگانی، گروه مدیریت بازرگانی،
دانشکده مدیریت و اقتصاد، دانشگاه گیلان، رشت، ایران

راحله جلال نیا ^{ID}

دانشیار، گروه مدیریت بازرگانی، دانشکده مدیریت و اقتصاد، دانشگاه گیلان،
رشت، ایران

اسماعیل ملک اخلاق ^{ID} *

چکیده

این پژوهش با هدف طراحی مدل توسعه اقتصاد دریامحور با رویکرد گردشگری (مورد مطالعه: جزیره کیش) انجام شده است. پژوهش حاضر از نوع کاربردی-توسعه ای و با رویکرد آمیخته اکتشافی طراحی شده است. جامعه مشارکت کنندگان شامل دو گروه خبرگان نظری (۶ نفر از اعضای هیئت علمی و پژوهشگران حوزه اقتصاد دریامحور، سیاست گذاری توسعه و گردشگری) و خبرگان تجربی (۶ نفر از مدیران، سیاست گذاران و فعالان کلیدی صنعت گردشگری و مدیریت توسعه در جزیره کیش) بود. انتخاب مشارکت کنندگان به صورت هدفمند و نظری انجام شد. داده های کیفی از طریق مصاحبه های نیم ساختاریافته با ۶ پرسش اصلی و امکان طرح سؤالات تکمیلی گردآوری شد. تحلیل متون مصاحبه با روش نظریه اشتراوس و کوربین و به کمک نرم افزار MAXQDA انجام شد. در ادامه جهت غربالگری شاخص های پژوهش از روش دلفی فازی و نرم افزار MATLAB استفاده شد. نتایج پژوهش با ۱۱ مقوله اصلی و ۶۲ مقوله فرعی نشان داد شرایط علی (پیشران های رقابت پذیری دریایی و مزیت مکانی، ظرفیت های سرمایه گذاری و اقتصاد خدمات گردشگری، الزامات حکمرانی توسعه اقتصاد دریامحور و فشارهای پایداری و مخاطرات اکولوژیک) بر پدیده محوری (استراتژی توسعه اقتصاد دریامحور) تاثیر گذارند. پدیده محوری، شرایط زمینه ای (بستر نهادی-حقوقی و ساختار جزیره و بستر اجتماعی-فرهنگی و سرمایه انسانی گردشگری) و شرایط مداخله گر (محدودیت ها و عدم قطعیت های محیطی-ساختاری) بر راهبردها و اقدامات (استراتژی مقصدسازی گردشگری دریایی) اثر گذارند. در نهایت راهبردها و اقدامات منجر به پیامدها (پیامدهای ارزش آفرینی و پویایی اقتصادی، پیامدهای تحول اجتماعی-حکمرانی مقصد و پیامدهای پایداری اکولوژیک و زیست بومی) می شوند.

مقاله حاضر برگرفته از رساله دکتری رشته دانشگاه است.

* نویسنده مسئول: malekakhlagh@guilan.ac.ir

کلیدواژه‌ها: استراتژی توسعه، اقتصاد دریامحور، گردشگری دریایی، نظریه داده‌بنیاد

آماده انتشار

مقدمه

توسعه اقتصاد دریامحور به مثابه یکی از پارادایم‌های نوین سیاست‌گذاری توسعه، بر این فرض استوار است که پهنه‌های آبی و سواحل تنها قلمروهای جغرافیایی پیرامونی نیستند، بلکه کانون‌های راهبردی خلق ارزش، افزایش بهره‌وری سرزمینی و بازآرایی مزیت‌های رقابتی در مقیاس ملی و منطقه‌ای به‌شمار می‌آیند (Yandri et al., 2026: 12). در این رویکرد، دریا به عنوان یک «فضای تولید و حکمرانی» تعریف می‌شود که در آن، شبکه‌ای از فعالیت‌های اقتصادی شامل لجستیک و حمل‌ونقل دریایی، خدمات بندری، صنایع وابسته، شیلات، انرژی‌های دریایی، خدمات اکوسیستمی و گردشگری ساحلی و دریایی در قالب زنجیره‌های ارزش پیوسته سازمان می‌یابند (قنبری و همکاران، ۱۴۰۴: ۳۳). از منظر نظری، اقتصاد دریامحور زمانی به توسعه منجر می‌شود که پیوندهای پیشین و پسین میان بخش‌ها تقویت گردد، جریان‌های سرمایه و فناوری هم‌راستا شوند و سازوکارهای نهادی و مقرراتی بتوانند تعارض‌های میان رشد اقتصادی و پایداری زیست‌محیطی را مدیریت کنند (Trenggono et al., 2025: 23). بنابراین، مسئله محوری در توسعه دریامحور نه صرفاً «گسترش فعالیت‌ها»، بلکه «طراحی معماری راهبردی» برای هم‌افزایی میان ظرفیت‌های طبیعی، زیرساختی، انسانی و نهادی است؛ معماری‌ای که بتواند ارزش را در طول زمان تثبیت کرده و در برابر شوک‌های بازار، تغییرات اقلیمی و نوسانات ژئوپلیتیکی تاب‌آور بماند (افشاریان، ۱۴۰۴: ۲۶).

در این چارچوب، گردشگری به عنوان یکی از پویاترین پیشران‌های اقتصاد دریامحور، نقش دوگانه‌ای ایفا می‌نماید: از یک سو، تقاضای مؤثر برای خدمات و زیرساخت‌های دریایی ایجاد می‌نماید و از سوی دیگر، با فعال‌سازی سرمایه‌های فرهنگی و طبیعی، به تقویت تصویر مقصد، افزایش ماندگاری گردشگر و ارتقای ارزش افزوده محلی می‌انجامد (Santoso, 2025: 244). با این حال، ادبیات توسعه ساحلی نشان می‌دهد که اتکای ساده‌انگارانه به گردشگری، بدون طراحی استراتژیک زنجیره ارزش و بدون حکمرانی یکپارچه، می‌تواند به پیامدهایی نظیر فصلی‌شدن اقتصاد، فشار مضاعف بر منابع اکولوژیک، واگرایی منافع ذی‌نفعان و شکنندگی درآمدی منجر شود (عزیزخانی، ۱۴۰۴: ۴۲). از این رو، ضرورت تدوین مدل راهبردی در توسعه اقتصاد دریامحور با رویکرد گردشگری، در پیوند دادن اهداف اقتصادی با الزامات پایداری، عدالت فضایی و مدیریت ریسک معنا می‌یابد؛ به گونه‌ای که

ظرفیت‌های گردشگری دریایی در چارچوب سیاست‌های سرزمینی، استانداردهای زیست‌محیطی و نظام سرمایه‌گذاری هدفمند هم‌تراز گردد (Prasetiyo et al., 2025: 11).

جزیره کیش به‌عنوان یک فضای جزیره‌ای دارای نقش فرامنطقه‌ای در شبکه اقتصادی جنوب ایران، بستر مناسبی برای مطالعه و طراحی چنین مدلی فراهم می‌آورد. کیش از یک سو واجد ویژگی‌های ژئواقتصادی مانند موقعیت مکانی در کریدورهای دریایی، قابلیت اتصال به شبکه‌های خدماتی و تجاری و امکان جذب سرمایه‌گذاری است و از سوی دیگر، به‌واسطه ویژگی‌های اکولوژیک و محدودیت‌های سرزمینی، در معرض چالش‌های خاص توسعه جزایر قرار دارد (جاوید و همکاران، ۱۴۰۴: ۲۵۳). این دوگانگی سبب می‌شود که هرگونه توسعه دریامحور در کیش، نیازمند رویکردی باشد که همزمان بتواند رشد اقتصادی را تسهیل کند و از ظرفیت برد محیطی، کیفیت زیست و پایداری منابع دریایی صیانت نماید (مرادی و حسینی برنتی، ۱۴۰۴: ۸۶).

علاوه بر این، جایگاه کیش به‌عنوان مقصد گردشگری، صرفاً یک مزیت تقاضامحور نیست، بلکه می‌تواند به سکوی راهبردی برای «ارتقای پیچیدگی اقتصادی» تبدیل شود؛ به شرط آنکه گردشگری با خدمات پیشرفته، نوآوری در تجربه‌های دریایی، توسعه کسب‌وکارهای محلی، و پیوند با فعالیت‌های مکمل دریایی در قالب خوشه‌های ارزش‌آفرین تلفیق گردد (حاتمی و همکاران، ۱۴۰۳: ۸۰).

مرور نظام‌مند مطالعات پیشین نشان می‌دهد که با وجود گسترش ادبیات اقتصاد دریامحور و گردشگری دریایی، خلأهای نظری و کاربردی معناداری همچنان پابرجاست. سرمست و همکاران (۱۴۰۴) بر ضرورت گذار بنادر ایران به نسل سوم و اصلاح حکمرانی بندری تأکید کرده‌اند، اما چارچوبی تلفیقی برای پیوند این تحول با توسعه گردشگری در مناطق جزیره‌ای ارائه نکرده‌اند. احمدی و همکاران (۱۴۰۴) نقش مثبت بخش خدمات و گردشگری را در رشد اقتصادی جایگزین نفت نشان داده‌اند، ولی سازوکار راهبردی تحقق این گذار در بستر اقتصاد دریامحور را تبیین نکرده‌اند. توکلی و همکاران (۱۴۰۴) بر حفاظت اکوسیستم‌های دریایی و مدیریت یکپارچه منابع تأکید دارند، اما ارتباط نظام‌مند آن با طراحی مقصد گردشگری رقابت‌پذیر را روشن نکرده‌اند. قاسمی کلاهی و همکاران (۱۴۰۴) مدل توسعه گردشگری ارائه کرده‌اند، لیکن این مدل در چارچوب اقتصاد دریامحور و مناطق آزاد

جزیره‌ای آزمون نشده است. شفيعی و همکاران (۱۴۰۴) نقش تفکر طراحی را در کسب و کارهای دریایی برجسته ساخته‌اند، اما آن را در سطح کلان راهبرد منطقه‌ای بسط نداده‌اند. در سطح بین‌المللی، (Nguyen et al., 2026) بر مدیریت یکپارچه ساحلی تأکید کرده‌اند، ولی الگوی استراتژیک ویژه جزایر گردشگری ارائه نکرده‌اند. (Endarto et al., 2026) بر خلأهای حقوقی سرمایه‌گذاری در اقتصاد آبی تمرکز داشته‌اند، بدون آن که پیوند آن با توسعه گردشگری مقصد محور را تبیین کنند. (Santoso, 2025) و (Pasaribu et al., 2025) گردشگری دریایی را پیشران اقتصاد آبی دانسته‌اند، اما چارچوبی یکپارچه برای هم‌افزایی حکمرانی، زیرساخت، نوآوری و محیط‌زیست ارائه نشده است. (Febriamansyah, 2025) بر ادغام اقتصاد خلاق با گردشگری دریایی تأکید دارد، ولی این ادغام در سطح برنامه‌ریزی راهبردی مناطق آزاد تحلیل نشده است. (Leotaud et al., 2024) و (Zukhri et al., 2023) بر حکمرانی چندسطحی و تنظیم‌گری محیط‌زیستی تأکید کرده‌اند، اما مدلی بومی برای توازن عملی میان رشد گردشگری و صیانت اکولوژیک در یک جزیره تجاری-گردشگری ارائه نکرده‌اند. بر این اساس، خلأ اصلی ادبیات در فقدان «مدل راهبردی جامع، بومی و یکپارچه» برای توسعه اقتصاد دریامحور با رویکرد گردشگری در مناطق جزیره‌ای همچون کیش است؛ مدلی که به‌طور هم‌زمان ابعاد حکمرانی، زیرساخت بندری، سرمایه‌گذاری، نوآوری، اقتصاد خلاق، پایداری محیط‌زیستی و مشارکت ذی‌نفعان را در یک چارچوب منسجم راهبردی تلفیق کند. پژوهش حاضر درصدد پر کردن این خلأ نظری و کاربردی است.

در نهایت این پژوهش بر تبدیل ظرفیت‌های پراکنده دریایی و گردشگری کیش به یک نظام راهبردی منسجم تمرکز دارد؛ نظامی که در آن پیوند میان زیرساخت‌های دریایی، خدمات گردشگری، سرمایه انسانی، برند مقصد، قواعد نهادی و سازوکارهای سرمایه‌گذاری به‌صورت نظام‌مند تنظیم شود. در این چارچوب، تجربه گردشگری یک متغیر راهبردی است که بر رقابت‌پذیری، ماندگاری تقاضا و ارزش‌آفرینی اثر می‌گذارد و حکمرانی مقصد باید بتواند تعارض منافع، مخاطرات محیطی و محدودیت‌های زیرساختی را از طریق سیاست‌های هماهنگ مدیریت کند. نوآوری پژوهش در آن است که گردشگری را موتور هم‌پیوندساز زنجیره‌های ارزش دریایی و توسعه را سامانه‌ای چندسطحی می‌داند که از هم‌ترازی نهادی آغاز و به خلق ارزش پایدار و تاب‌آوری اقتصادی منتهی می‌شود. بر این اساس، مطالعه

حاضر در پی پاسخ به این پرسش است که مدل توسعه اقتصاد دریامحور با رویکرد گردشگری در جزیره کیش چگونه است؟

مبانی نظری و پیشینه‌های پژوهش

توسعه اقتصاد دریامحور

توسعه اقتصاد دریامحور در ادبیات توسعه منطقه‌ای و اقتصاد دریا به‌عنوان یکی از رویکردهای مهم بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی و ساحلی مطرح شده است. این رویکرد بر مبنای نظریه‌های مزیت نسبی و مزیت رقابتی، استفاده هدفمند از موقعیت جغرافیایی ساحلی، دسترسی به مسیرهای حمل‌ونقل دریایی و منابع زیستی و معدنی دریا را به‌عنوان بستری برای خلق ارزش افزوده و ارتقای رقابت‌پذیری اقتصادی مورد توجه قرار می‌دهد. در این چارچوب، دریا نه صرفاً یک منبع طبیعی، بلکه یک فضای راهبردی برای سازماندهی مجدد فعالیت‌های اقتصادی، شکل‌گیری شبکه‌های تجاری و تقویت پیوندهای منطقه‌ای و بین‌المللی تلقی می‌شود (Triyuni & Puspita, 2025: 144). از این منظر، توسعه اقتصاد دریامحور می‌تواند به تنوع‌بخشی ساختار اقتصادی، افزایش ظرفیت‌های صادراتی و تقویت جایگاه مناطق ساحلی در زنجیره‌های ارزش جهانی منجر شود.

در تبیین ساختاری این مفهوم، نظریه خوشه‌های صنعتی و رویکرد زنجیره ارزش بر ضرورت تمرکز فضایی و هم‌افزایی فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با دریا تأکید دارند. بر اساس این دیدگاه، توسعه پایدار اقتصاد دریامحور زمانی تحقق می‌یابد که فعالیت‌هایی نظیر گردشگری دریایی، حمل‌ونقل و لجستیک بندری، صنایع شیلاتی، خدمات دریایی و صنایع خلاق مرتبط در قالب شبکه‌های مکمل و هم‌افزا سازماندهی شوند. چنین سازمان‌دهی‌ای امکان افزایش بهره‌وری، تسهیل انتقال دانش و تقویت مزیت‌های رقابتی مناطق ساحلی را فراهم می‌سازد. در این میان، نظریه رشد درون‌زا نیز با تأکید بر نقش سرمایه انسانی، دانش و نوآوری، توسعه اقتصاد دریامحور را وابسته به توانمندی‌های علمی، مهارتی و فناوری جوامع ساحلی می‌داند؛ به‌گونه‌ای که سرمایه‌گذاری در آموزش، پژوهش و فناوری‌های دریایی می‌تواند زمینه ارتقای بهره‌وری و شکل‌گیری فعالیت‌های اقتصادی دانش‌بنیان در حوزه دریا را فراهم کند. از منظر حکمرانی، توسعه اقتصاد دریامحور مستلزم وجود چارچوب‌های نهادی و سیاستی کارآمد است. هماهنگی میان نهادهای مسئول در حوزه‌های مختلف دریایی، تدوین سیاست‌های یکپارچه برای مدیریت مناطق ساحلی و ایجاد سازوکارهای تنظیم‌گری شفاف

از جمله پیش شرط‌های تحقق این نوع توسعه به شمار می‌روند. در بسیاری از کشورها، ضعف هماهنگی نهادی و پراکندگی مسئولیت‌ها در حوزه‌های بندری، محیط‌زیستی و گردشگری از موانع اصلی بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌های اقتصاد دریایی محسوب می‌شود. از سوی دیگر، رویکرد توسعه پایدار و اقتصاد اکولوژیک تأکید می‌کند که بهره‌برداری از منابع دریایی باید در چارچوب ظرفیت برد اکوسیستم‌های ساحلی و دریایی و با رعایت اصول حفاظت زیست‌محیطی صورت گیرد؛ چرا که تخریب زیست‌بوم‌های دریایی می‌تواند در بلندمدت پایه‌های اقتصادی این حوزه را تضعیف کند (حاجیان و همکاران، ۱۴۰۴: ۵۶).

در سال‌های اخیر، مفهوم تاب‌آوری نیز به‌عنوان یکی از ابعاد مهم اقتصاد دریامحور مطرح شده است. بر اساس نظریه تاب‌آوری منطقه‌ای، اقتصادهای وابسته به دریا باید از طریق تنوع‌بخشی فعالیت‌ها، توسعه زیرساخت‌های پایدار و مدیریت ریسک، توان سازگاری خود را در برابر شوک‌های اقتصادی، تغییرات اقلیمی و نوسانات بازارهای جهانی افزایش دهند. در این چارچوب، توسعه فعالیت‌های مکمل نظیر گردشگری دریایی، خدمات دریایی پیشرفته و صنایع خلاق مرتبط با دریا می‌تواند به تقویت پایداری اقتصادی مناطق ساحلی کمک کند. افزون بر این، رویکرد سیستم‌های نوآوری دریایی بر اهمیت تعامل و همکاری میان دولت، بخش خصوصی، دانشگاه‌ها و جوامع محلی در توسعه فناوری‌ها، خدمات و مدل‌های کسب‌وکار دریایی تأکید دارد. چنین تعاملی می‌تواند زمینه انتقال دانش، شکل‌گیری اکوسیستم‌های نوآوری و توسعه خدمات نوین در حوزه‌های مختلف اقتصاد دریا را فراهم کند (Liao et al., 2025: 23).

صنعت گردشگری

مبانی نظری گردشگری ریشه در مجموعه‌ای از رویکردهای اقتصادی، روان‌شناختی، جامعه‌شناختی و مدیریتی دارد که هر یک بخشی از پویایی این صنعت را تبیین می‌کنند. در سطح تحلیل خرد، نظریه‌های تقاضا و رفتار مصرف‌کننده بر این فرض استوارند که انگیزه‌های سفر، ادراک گردشگر از ارزش، ارزیابی کیفیت تجربه و میزان رضایت، اصلی‌ترین عوامل شکل‌دهنده تصمیم به سفر، انتخاب مقصد و الگوی مصرف در مقصد هستند. این نظریه‌ها نشان می‌دهند که رفتار گردشگر تحت تأثیر مجموعه‌ای از محرک‌های درونی (مانند جست‌وجوی آرامش، خودتحقق‌بخشی، یادگیری، رهایی از روزمرگی) و عوامل بیرونی (مانند هنجارهای اجتماعی، شرایط اقتصادی، تصویر مقصد و توصیه‌های دیگران)

قرار دارد. چنین دیدگاهی اهمیت شناخت عمیق نیازها، انتظارات و ترجیحات گردشگران را برای طراحی بسته‌های سفر و خدمات مناسب آشکار می‌کند. در حوزه بازاریابی خدمات، ویژگی‌های کلیدی مانند ناملموس بودن، فناپذیری، ناهمگنی و جدایی‌ناپذیری تولید و مصرف، ماهیت گردشگری را به‌طور بنیادین متفاوت از کالاهای فیزیکی می‌سازند. این ویژگی‌ها سبب می‌شود کیفیت تجربه گردشگری بیش از هر چیز به تعامل انسانی، مهارت و رفتار ارائه‌دهندگان خدمت، و همچنین به محیط فیزیکی و نشانه‌های خدماتی مقصد وابسته باشد. به همین دلیل گردشگری اساساً یک صنعت تجربه‌محور است که در آن ادراک گردشگر از تجربه، ارزش نهایی خدمت را تعیین می‌کند (Schuster et al., 2026: 101). نظریه اقتصاد تجربه^۱ نیز بر این امر تأکید دارد که مقصدها باید از سطح ارائه خدمات کارکردی فراتر رفته و تجربه‌هایی معنادار، احساسی و خاطره‌ساز برای گردشگران خلق کنند؛ تجربه‌هایی که موجب تمایز و ایجاد ارزش افزوده رقابتی می‌شود. از منظر توسعه منطقه‌ای، گردشگری به‌عنوان یک صنعت پیشران قادر است اشتغال‌زایی مستقیم و غیرمستقیم، جذب سرمایه‌گذاری، ایجاد انگیزه برای توسعه زیرساخت‌های عمومی و افزایش درآمد ارزی را در سطح مقصد تسریع کند. گردشگری با ایجاد پیوندهای پیشین و پسین^۲ میان بخش‌هایی چون حمل‌ونقل، کشاورزی، صنایع دستی، خدمات مالی و بخش ساختمان، نقش مهمی در تقویت ساختار اقتصادهای محلی دارد. ادبیات توسعه منطقه‌ای نشان می‌دهد که گردشگری می‌تواند موتور محرک رشد پایدار در مناطقی باشد که از نظر منابع طبیعی و فرهنگی مزیت دارند (Bekele & Raj, 2025: 901).

در حوزه مدیریت مقاصد گردشگری، نظریه سیستم مقصد^۳ بر این نکته تأکید می‌کند که مقصد یک سیستم پویا و چندبازیگری است که عناصر آن شامل دولت، بخش خصوصی، جامعه محلی، گردشگران و نهادهای میانجی—تنها در صورت هماهنگی و همکاری مؤثر می‌توانند ارزش گردشگری را خلق و حفظ کنند. نظریه رقابت‌پذیری مقاصد نیز اهمیت تعیین جایگاه مقصد، توسعه برند قوی، ایجاد تمایز نسبت به رقبای، بهبود تصویر مقصد و تقویت دسترسی را عوامل کلیدی جذب و نگهداشت گردشگر می‌داند. همچنین، نظریه

^۱. Experience Economy

^۲. Forward & Backward Linkages

^۳. Destination System Theory

چرخه عمر مقصد (TALC) نشان می‌دهد که مقاصد از مراحل کشف، رشد، بلوغ، رکود و احیا عبور می‌کنند و برای جلوگیری از فرسودگی و کاهش جذابیت، لازم است به‌طور مستمر نوآوری، نوسازی و بازآفرینی صورت گیرد (ماننته و همکاران؛ ترجمه محمودی، ۱۴۰۴: ۵۸).

در نگاه کلان، نظریه‌های توسعه پایدار و سرمایه اجتماعی بر آن‌اند که گردشگری پایدار تنها زمانی تحقق می‌یابد که میان منافع اقتصادی، ملاحظات زیست‌محیطی و پویایی اجتماعی توازن برقرار شود. حفظ منابع طبیعی و فرهنگی، مدیریت ظرفیت برد محیطی و اجتماعی مقصد، و مشارکت فعال جامعه محلی در فرآیند برنامه‌ریزی و بهره‌برداری، از الزامات پایداری‌اند. سرمایه اجتماعی — در قالب اعتماد، شبکه‌های مشارکتی و همکاری جمعی — می‌تواند به افزایش پذیرش گردشگری، کاهش تنش‌های اجتماعی و تقویت مدیریت مشارکتی مقصد کمک کند (عطایی و همکاران، ۱۴۰۳: ۵۲).

پیشینه پژوهش

سرمست و همکاران (۱۴۰۴) در پژوهشی با عنوان «بنادر نسل ۳، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر برای توسعه صنعت حمل‌ونقل و تحقق اقتصاد دریامحور در ایران» نشان دادند که اغلب بنادر کشور از نظر شاخص‌های کیفی در سطح نسل اول قرار دارند و با استانداردهای بنادر نسل سوم فاصله معناداری دارند؛ موضوعی که ضرورت سیاست‌گذاری کلان برای گذار به بنادر پیشرفته را آشکار می‌کند. مسیر مدرن‌سازی شامل تمرکز بر فعالیت‌های اصلی، گذار به مدل مدیریت صاحب‌خانه‌ای، افزایش استقلال مدیریتی، استقرار اصول بنگاهداری و تقویت شفافیت و پاسخگویی معرفی شد. احمدی و همکاران (۱۴۰۴) در پژوهشی با عنوان «نفت عامل توسعه‌نیافتگی استان خوزستان؛ بخش خدمات با تأکید بر گردشگری، حمل‌ونقل و سلامت و اقتصاد دریامحور به‌عنوان جایگزینی برای نفت» نشان دادند شوک‌های نفتی اثر منفی بر رشد اقتصادی استان دارند، در حالی که شوک‌های بخش خدمات، صنعت و کشاورزی اثر مثبت بر نرخ رشد اقتصادی برجای می‌گذارند. توکلی و همکاران (۱۴۰۴) در پژوهشی با عنوان «اقتصاد آبی و توسعه دریامحور: رویکردی جامع با تأکید بر توسعه پایدار و حفاظت از اکوسیستم‌های دریایی» نشان دادند حفاظت از زیستگاه‌های دریایی و مدیریت

یکپارچه منابع طبیعی برای ایجاد توازن میان توسعه اقتصادی و صیانت از اکوسیستم‌های حساس ضروری است. به کارگیری فناوری‌های انرژی تجدیدپذیر دریایی نیز ضمن کاهش آثار زیست‌محیطی، فرصت‌های جدید اقتصادی فراهم می‌کند. قاسمی کلاهی و همکاران (۱۴۰۴) در پژوهشی با عنوان «ارائه مدل توسعه صنعت گردشگری در ایران» نشان دادند زیرساخت‌های گردشگری، روابط بین‌المللی، عوامل اجتماعی و نگرش‌های حاکمیتی از عوامل کلیدی توسعه این صنعت هستند. همچنین حضور در عرصه جهانی گردشگری، امکانات و زیرساخت‌ها، خط‌مشی‌های جذب گردشگر و بهره‌گیری از پتانسیل‌های موجود معرفی شدند. شفیعی و همکاران (۱۴۰۴) در پژوهشی با عنوان «نقش تفکر طراحی در تدوین راهبرد کسب و کارهای فعال در اکوسیستم اقتصاد دریامحور» به این مهم دست یافتند که تفکر طراحی با تقویت نوآوری، ارتقای رقابت‌پذیری و تمرکز بر نیازهای انسانی، ابزار راهبردی مؤثری برای پایداری و رشد کسب و کارها در اکوسیستم دریایی است. عزیزپور و همکاران (۱۴۰۳) مطالعه‌ای تحت عنوان «مدیریت سبز گردشگری با رویکرد توسعه اقتصاد جوامع محلی در روستاهای پیرامون رود دره تنگه واشی» انجام دادند. نتایج نشان داد مقصد گردشگری رود دره تنگه واشی نتوانسته پایداری اقتصادی روستا را تحقق بخشد، زیرا معیارهای رفع فقر، سازگاری محیطی، کاهش آسیب‌پذیری و بهره‌وری در سطح متوسط تا پایین قرار گرفتند که بیانگر ضعف مدیریت سبز گردشگری در تقویت اقتصاد جوامع محلی است. حیدری و همکاران (۱۴۰۳) در پژوهشی با عنوان «ارائه مدل رقابت‌پذیری پایدار در جهان پسا کرونا با رویکرد توسعه گردشگری خلاق» (مطالعه موردی: شهر زنجان) نشان دادند چشم‌انداز گردشگری خلاق در زنجان نامطلوب است. راهبردهای کلیدی توان‌یابی رقابت‌پذیری شامل بهبود ارتباطات شهری با سایر استان‌ها، ارتقای خدمات شهری، بهره‌گیری از نیروی متخصص و قیمت‌گذاری مناسب محصولات معرفی شد.

(Nguyen et al., 2026) نشان دادند تعارض میان گردشگری، صنایع ساحلی و حفاظت زیست‌محیطی در استان کوانگ‌نین ضرورت مدیریت یکپارچه ساحلی و هماهنگی سیاستی را آشکار می‌کند. راهبردهای پیشنهادی شامل برنامه‌ریزی فضایی بین‌بخشی، توسعه اکوتوریسم، آبریز‌پروری سازگار با محیط‌زیست و تقویت مشارکت جوامع محلی برای تحقق اقتصاد دریایی پایدار است. (Endarto et al., 2026) در مطالعه‌ای درباره قانون‌گذاری اوراق آبی شرکتی در اندونزی نشان دادند نبود چارچوب قانونی شفاف، مانع

جذب سرمایه در اقتصاد آبی است. تدوین مقررات الزام آور و هم‌راستاسازی قوانین ملی با استانداردهای بین‌المللی می‌تواند سرمایه‌گذاری هدفمند در حفاظت اکوسیستم‌های دریایی، شیلات پایدار و احیای زیست‌بوم‌های ساحلی را تقویت کرده و رشد اقتصادی را با صیانت محیط‌زیست همسو سازد. (Santoso, 2025) نشان داد گردشگری دریایی محرک تنوع‌بخشی اقتصادی، اشتغال‌زایی و افزایش مشارکت جوامع محلی، به‌ویژه در بخش‌های غیررسمی است. الگوهای جامعه‌محور با تلفیق اهداف اقتصادی و حفاظتی به توسعه پایدار مناطق ساحلی کمک می‌کنند. یافته‌ها بر تقویت حکمرانی، توانمندسازی محلی، گسترش مشارکت‌های سرمایه‌گذاری و هماهنگی سیاستی برای تحقق توسعه فراگیر و رقابت‌پذیر اقتصاد ساحلی تأکید دارد. (Febriamansyah, 2025) در مرور نظام‌مند خود نشان داد ادغام اقتصاد خلاق با گردشگری دریایی به خلق تجربه‌های نوآورانه، تمایز مقصد و افزایش ارزش افزوده خدمات منجر می‌شود و مشارکت جوامع محلی را تقویت می‌کند. توسعه صنایع خلاق، کارآفرینی فرهنگی، نوآوری دیجیتال و برندینگ تجربه‌محور از راهبردهای اصلی ارتقای رقابت‌پذیری مقاصد دریایی معرفی شد. یافته‌ها بر سیاست‌گذاری یکپارچه، حمایت از نوآوری بومی و تقویت زیرساخت‌های خلاق برای رشد پایدار اقتصاد دریامحور تأکید دارد. (Pasaribu et al., 2025) نشان دادند گردشگری پایدار می‌تواند موتور توسعه اقتصاد آبی در مناطق ساحلی سمارانگ باشد و از طریق تنوع‌بخشی اقتصادی، افزایش اشتغال و ارتقای درآمد محلی، وابستگی به فعالیت‌های سنتی را کاهش دهد. حفاظت از اکوسیستم‌های ساحلی، توسعه زیرساخت‌های سازگار با ظرفیت برد و مشارکت جوامع محلی، جذابیت و ماندگاری مقصد را تقویت می‌کند. همچنین هم‌افزایی سیاست‌های دریایی و برنامه‌ریزی فضایی با راهبردهای گردشگری پایدار، رقابت‌پذیری و جذب سرمایه‌گذاری را افزایش می‌دهد. (Leotaud et al., 2024) نشان دادند گردشگری آبی جامعه‌محور در کارائیب می‌تواند اشتغال و درآمد محلی را افزایش داده و هویت فرهنگی را تقویت کند، به شرط استقرار حکمرانی مشارکتی، حمایت نهادی و یکپارچه‌سازی سیاست‌های محیط‌زیستی و گردشگری. یافته‌ها بر اصلاح چارچوب‌های قانونی، برنامه‌ریزی فضایی ساحلی، توانمندسازی جوامع محلی و ایجاد سازوکارهای تأمین مالی پایدار برای تحقق توسعه فراگیر و حفاظت از اکوسیستم‌های دریایی تأکید دارد. (Zukhri et al., 2023) نشان دادند گسترش معدن‌کاری دریایی بدون مدیریت یکپارچه می‌تواند به تخریب اکوسیستم‌ها،

کاهش تنوع زیستی و تهدید معیشت جوامع ساحلی منجر شود. مدل پیشنهادی آنان با تأکید بر حکمرانی چندسطحی، تنظیم‌گری محیط‌زیستی، مشارکت ذی‌نفعان و ارزیابی ظرفیت برد، امکان هم‌افزایی میان رشد اقتصادی و توسعه پایدار را فراهم می‌کند و بر ضرورت سیاست‌های یکپارچه برای مدیریت تعارضات اقتصاد آبی تأکید دارد. ادبیات پژوهش در حوزه اقتصاد دریا-محور و گردشگری دریایی در سالیان اخیر رشد قابل توجهی داشته، اما مرور نظام‌مند مطالعات پیشین نشان می‌دهد که با وجود این گسترش، خلأهای نظری و کاربردی معناداری همچنان پابرجاست، به ویژه در زمینه ارائه یک مدل جامع و یکپارچه برای مناطق جزیره‌ای با کارکرد تجاری-گردشگری نظیر کیش.

در سطح داخلی، پژوهش‌هایی نظیر سرمست و همکاران (۱۴۰۴) بر ضرورت نوسازی ساختاری بنادر ایران و گذار به الگوی «صاحب‌خانه‌ای» تأکید دارند، اما چارچوبی تلفیقی برای پیوند این تحول با توسعه گردشگری در مناطق جزیره‌ای ارائه نکرده‌اند. احمدی و همکاران (۱۴۰۴) نقش مثبت بخش خدمات و گردشگری را در رشد اقتصادی به عنوان جایگزینی برای وابستگی نفتی نشان داده‌اند، ولی سازوکار راهبردی تحقق این گذار در بستر اقتصاد دریا-محور را تبیین نکرده‌اند. توکلی و همکاران (۱۴۰۴) بر حفاظت اکوسیستم‌های دریایی و مدیریت یکپارچه منابع طبیعی تأکید می‌کنند، اما ارتباط نظام‌مند آن با طراحی مقاصد گردشگری رقابت‌پذیر را به روشنی بیان نکرده‌اند. قاسمی کلاهی و همکاران (۱۴۰۴) اگرچه مدل توسعه صنعت گردشگری در ایران را ارائه داده‌اند، اما این مدل در چارچوب اقتصاد دریا-محور و مناطق آزاد جزیره‌ای آزمون نشده است. شفیعی و همکاران (۱۴۰۴) نیز نقش «تفکر طراحی» را در کسب و کارهای دریایی برجسته ساخته‌اند، اما آن را در سطح کلان راهبرد منطقه‌ای بسط نداده‌اند. همچنین، عزیزپور و همکاران (۱۴۰۳) نشان دادند که حتی با وجود قابلیت‌های گردشگری، اهداف توسعه پایدار و مدیریت سبز گردشگری در تحقق توسعه اقتصاد جوامع محلی در برخی مناطق ناکام مانده است که این امر بر اهمیت نوع مدیریت، حکمرانی و مشارکت جامعه محلی تأکید دارد. در سطح بین‌المللی، (Nguyen et al., 2026) بر نیاز به مدیریت یکپارچه منطقه ساحلی و هماهنگی سیاست‌ها میان کاربری‌های رقیب در بستر تعارضات گردشگری، صنایع ساحلی و حفاظت محیط‌زیست تأکید کرده‌اند، اما مدل راهبردی ویژه‌ای برای جزایر گردشگری ارائه نکرده‌اند. (Endarto et al., 2026) فقدان چارچوب حقوقی روشن برای «اوراق آبی» را مانعی مهم در جذب سرمایه

برای اقتصاد دریایی می‌دانند و بر ضرورت تدوین مقررات شفاف تأکید دارند، بدون آن که پیوند مستقیم آن با توسعه گردشگری مقصد محور را به روشنی تبیین کنند. (Santoso, 2025) و (Pasaribu et al., 2025) گردشگری دریایی را به عنوان پیشران اقتصاد آبی و عاملی برای تنوع بخشی اقتصادی، ایجاد اشتغال و افزایش مشارکت جوامع محلی معرفی می‌کنند، اما چارچوبی یکپارچه که ابعاد حکمرانی، زیرساخت، نوآوری و ملاحظات محیط زیستی را به هم پیوند دهد، در کارهای آن‌ها مشهود نیست. (Febriamansyah, 2025) بر ادغام اقتصاد خلاق با گردشگری دریایی برای خلق تجربه‌های نوآورانه و افزایش رقابت پذیری مقاصد تأکید دارد، اما این ادغام در سطح برنامه ریزی راهبردی مناطق آزاد تحلیل نشده است. (Leotaud et al., 2024) و (Zukhri et al., 2023) نیز به ترتیب بر حکمرانی مشارکتی، اصلاح چارچوب‌های قانونی و تنظیم گری محیط زیستی سخت گیرانه تأکید دارند، اما مدلی بومی برای توازن عملی میان رشد گردشگری و صیانت اکولوژیک در یک جزیره تجاری-گردشگری ارائه نکرده‌اند.

تحلیل انتقادی این مطالعات نشان می‌دهد که یک خلأ پژوهشی اساسی در ادبیات موجود وجود دارد: فقدان «مدل راهبردی جامع، بومی و یکپارچه» برای توسعه اقتصاد دریا-محور با رویکرد گردشگری در مناطق جزیره‌ای مانند کیش. مطالعات موجود اغلب بر بخشی از پازل (بنادر، محیط زیست، گردشگری، حکمرانی یا اقتصاد خلاق) تمرکز دارند و نگاهی یکپارچه به این مؤلفه‌ها به عنوان اجزای یک نظام دریا-محور با محوریت گردشگری وجود ندارد. همچنین، کمبود مدل‌های بومی برای مناطق جزیره‌ای آزاد تجاری-گردشگری با ویژگی‌های خاص حکمرانی، اقتصادی و فضایی نظیر کیش، احساس می‌شود. بسیاری از پژوهش‌ها در سطح توصیفی و سیاست محور باقی مانده‌اند و مدل‌های عملیاتی، نقشه راه استراتژیک یا ابزارهای اجرایی مشخص برای پیوند دادن گردشگری، محیط زیست، زیرساخت و اقتصاد دریا-محور ارائه نکرده‌اند. این پژوهش با هدف پر کردن این خلأ نظری و کاربردی، به دنبال ارائه یک مدل جامع استراتژیک برای توسعه اقتصاد دریا-محور با رویکرد گردشگری در جزیره کیش است. این مدل، با تلفیق همزمان مؤلفه‌های حکمرانی یکپارچه، پایداری محیط زیستی و مدیریت ظرفیت برد، گردشگری دریا-محور به عنوان پیشران تنوع بخشی اقتصادی، نوآوری و اقتصاد خلاق، توسعه زیرساخت‌ها و بنادر همسو با اقتصاد دریا-محور،

و مشارکت و توانمندسازی جوامع محلی، سعی در ارائه چارچوبی منسجم و عملیاتی برای سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی در این منطقه خواهد داشت.

روش^۱

پژوهش حاضر از نوع کاربردی-توسعه‌ای و با رویکرد آمیخته اکتشافی طراحی شده و با هدف طراحی و اعتبارسنجی مدل توسعه اقتصاد دریامحور با رویکرد گردشگری در جزیره کیش انجام شد. منطق روش‌شناسی بر آن استوار بود که ساخت مدل ابتدا مستلزم کشف سازه‌ها و روابط از داده‌های میدانی و تجربه خبرگان است و سپس از طریق اجماع خبرگی اعتبارگذاری شود؛ از این رو ترکیب نظریه داده‌بنیاد و دلفی فازی به عنوان مسیر تولید مدل بومی انتخاب گردید.

در بخش کیفی، نظریه داده‌بنیاد با رویکرد نظام‌مند به کار رفت تا مدل مفهومی متناسب با بستر کیش استخراج شود. مشارکت کنندگان شامل خبرگان نظری و اجرایی حوزه اقتصاد دریامحور، سیاست‌گذاری توسعه و گردشگری بودند که به صورت هدفمند و بر اساس معیارهایی چون نقش کلیدی، تخصص مرتبط، تنوع دیدگاه و تمایل به مشارکت انتخاب شدند. نمونه‌گیری به صورت نظری ادامه یافت و هم‌زمان با گردآوری داده‌ها، تحلیل و کدگذاری انجام شد. فرآیند مقایسه مستمر تا دستیابی به اشباع مفهومی ادامه پیدا کرد؛ به گونه‌ای که پس از مصاحبه دهم داده جدیدی حاصل نشد و با انجام دو مصاحبه تکمیلی، اشباع تأیید شد. در مجموع ۱۲ مصاحبه نیمه‌ساختاریافته عمیق انجام گرفت.

در این مرحله، داده‌ها از طریق مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته گردآوری شد که با تمرکز بر پیشران‌های رقابت‌پذیری دریایی، ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری و خدمات گردشگری، الزامات حکمرانی، ملاحظات پایداری اکولوژیک، بسترهای نهادی و اجتماعی و نیز محدودیت‌ها و عدم قطعیت‌های توسعه جزیره‌ای طراحی گردید. چارچوب مصاحبه شامل شش پرسش محوری بود و بر اساس پاسخ‌ها، پرسش‌های کاوشگر برای تعمیق مفاهیم و تبیین روابط علی و راهبردی مطرح شد.

تحلیل داده‌ها در سه مرحله کدگذاری باز، محوری و گزینشی انجام گرفت. برای تقویت اعتمادپذیری، از بازبینی اعضا، بازبینی همتای پژوهشی، ثبت مسیر تصمیم‌های تحلیلی و مستندسازی کامل فرآیند کدگذاری و مقایسه مستمر استفاده شد. برآیند این مرحله،

استخراج مقولات، ابعاد و زیرمؤلفه‌ها و ترسیم ساختار روابط آن‌ها در قالب مدل پارادایمی بود.

پس از استخراج مدل اولیه در مرحله داده‌بنیاد، دلفی فازی برای پالایش، اولویت‌بندی و دستیابی به اجماع خبرگان اجرا شد. این روش با تبدیل قضاوت‌های زبانی به اعداد فازی مثلی و تجميع آن‌ها، امکان سنجش کمی اهمیت مؤلفه‌ها را فراهم کرد و بر اساس آستانه توافق و میزان پراکندگی، تصمیم به پذیرش، حذف یا بازنگری گرفته شد. در این پژوهش، فرایند اخذ نظرات خبرگان طی سه دور انجام شد. پرسشنامه دور اول بر اساس استخراج اولیه مؤلفه‌ها از ادبیات پژوهش و تحلیل محتوای مصاحبه‌ها طراحی گردید و با هدف شناسایی ابعاد و شاخص‌های اصلی مدل تدوین شد. در دور دوم و سوم، پرسشنامه‌ها بر مبنای نتایج دورهای پیشین و بازخورد خبرگان اصلاح شدند تا میزان همگرایی افزایش یابد.

معیار توقف فرایند، رسیدن به ثبات نظر خبرگان بود؛ به گونه‌ای که میانگین تغییرات نظرات در دور پایانی کمتر از $0/1$ میزان عدد توافق^۱ بالاتر از ۷۰ درصد شد. با تحقق این معیارها، فرایند دلفی خاتمه یافت و نسخه نهایی مدل راهبردی توسعه اقتصاد دریامحور گردشگری محور کیش تثبیت گردید.

روایی بخش کیفی بر پایه معیارهای اعتبارپذیری، انتقال‌پذیری، تأییدپذیری و اطمینان‌پذیری ارزیابی و تأیید شد. پایایی کدگذاری با روش هولستی و درصد توافق $0/802$ محاسبه گردید که نشان‌دهنده کفایت ثبات تحلیل است. در مرحله دلفی، روایی صوری ابزار با نظر خبرگان تأیید شد. تحلیل داده‌های کیفی با نرم‌افزار مکس کیودا و محاسبات دلفی فازی با نرم‌افزار متلب انجام گرفت.

یافته‌ها

در این پژوهش ۱۲ مشارکت‌کننده حضور داشتند که ترکیب آن‌ها به صورت برابر از دو گروه تشکیل شد: ۶ نفر از استادان دانشگاه و ۶ نفر از خبرگان صنعت گردشگری. از نظر جنسیت، ۷ نفر مرد و ۵ نفر زن بودند. توزیع سنی نشان داد ۲ نفر کمتر از ۵۰ سال، ۵ نفر در بازه ۵۱ تا ۶۵ سال و ۵ نفر بالاتر از ۶۶ سال قرار داشتند. از لحاظ تحصیلات، ۲ نفر دارای

¹. Consensus Rate

کارشناسی ارشد و ۱۰ نفر دارای مدرک دکتری بودند. همچنین از منظر سابقه کاری، ۷ نفر بین ۱۵ تا ۲۰ سال و ۵ نفر بیش از ۲۱ سال تجربه کاری داشتند. به منظور طراحی مدل توسعه اقتصاد دریامحور با رویکرد گردشگری (مورد مطالعه: جزیره کیش)، از رویکرد کیفی و روش نظریه داده‌بنیاد بر پایه مدل نظام‌مند اشتراوس و کوربین (۱۹۹۷) بهره گرفته شد. منطق انتخاب این روش آن است که مسئله پژوهش ماهیتی پیچیده، چندبازیگری و وابسته به زمینه دارد و مستلزم کشف سازه‌ها و روابط علی-راهدری از دل تجربه زیسته و دانش ضمنی خبرگان در بستر واقعی جزیره کیش است؛ از این رو تولید مدل باید بر شواهد میدانی استوار باشد و نه صرفاً بر چارچوب‌های از پیش مفروض. داده‌ها از طریق مصاحبه‌های تخصصی نیمه ساخت‌یافته با دو گروه خبرگان گردآوری شد: خبرگان نظری (اساتید دانشگاهی مرتبط با اقتصاد دریامحور، سیاست‌گذاری توسعه و گردشگری) و خبرگان تجربی (مدیران و تصمیم‌گیران کلیدی صنعت گردشگری و توسعه مقصد در جزیره کیش).

گام نخست: کدگذاری باز

در مرحله کدگذاری باز، متن مصاحبه‌ها به دفعات مطالعه و بازخوانی شد تا فهم عمیق و تفسیری از معانی نهفته در داده‌ها شکل گیرد. سپس داده‌ها به واحدهای معنایی در سطح گزاره‌ها و بخش‌های مرتبط تقسیم شد و برای هر واحد معنایی، کدهای اولیه با حداقل پیش فرض نظری تولید گردید. در ادامه، کدها بر اساس هم‌پوشانی مفهومی و قرابت معنایی بازآرایی، پالایش و خوشه‌بندی شدند. در این مرحله ابتدا ۲۰۱ کد اولیه استخراج شد که پس از حذف کدهای تکراری و ادغام کدهای مترادف، در نهایت به ۱۱ مقوله اصلی و ۶۲ مقوله فرعی تقلیل یافت و تثبیت گردید.

گام دوم: کدگذاری محوری

کدگذاری محوری با هدف سازمان‌دهی نظام‌مند مقوله‌ها و تبیین روابط میان آن‌ها انجام شد. در این مرحله، مقوله‌های حاصل از کدگذاری باز در قالب سازه‌های سطح بالاتر صورت‌بندی شد.

گام سوم: کدگذاری گزینشی

در مرحله کدگذاری گزینشی، یکپارچه‌سازی نظری و تدوین معماری نهایی مدل انجام گرفت. بر این اساس، سازه‌های استخراج‌شده در مرحله محوری در چارچوب مدل

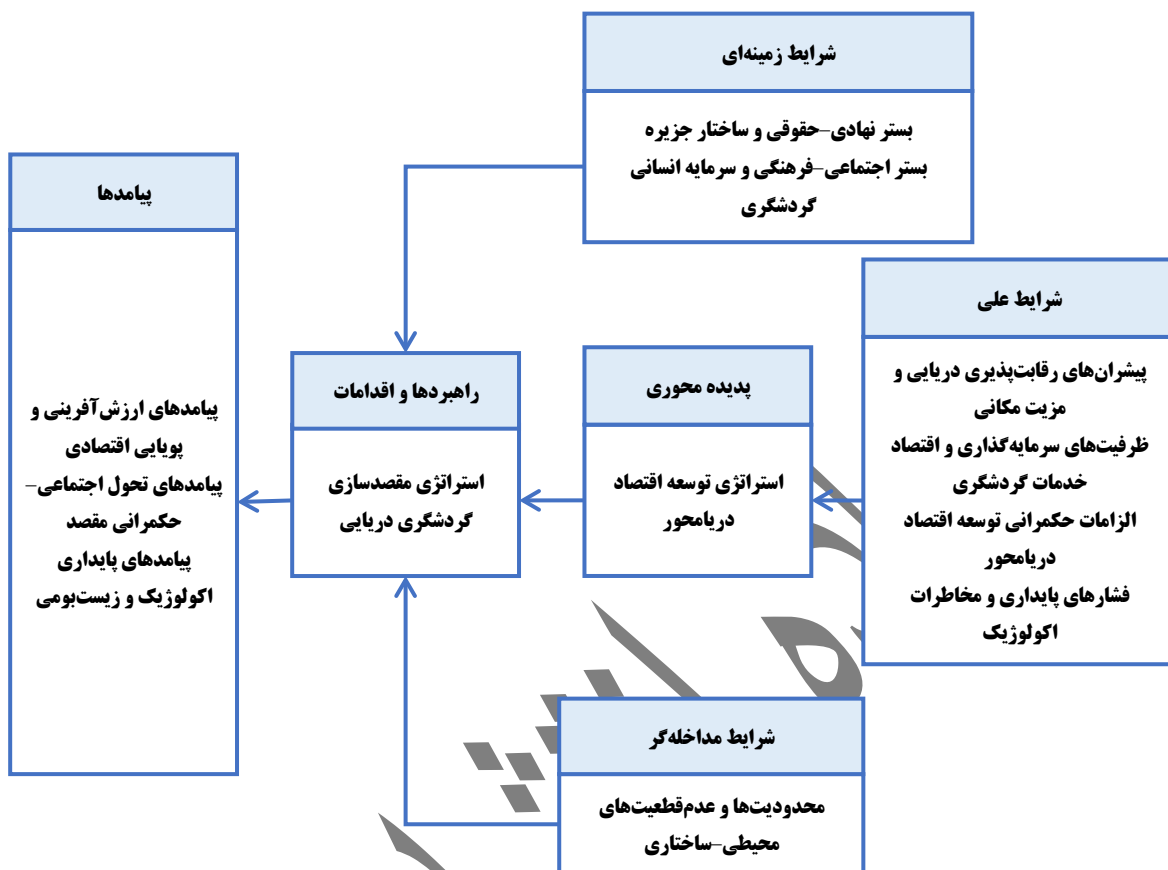
پارادایمی در قالب شرایط علی، شرایط زمینه‌ای، شرایط مداخله‌گر، پدیده محوری، راهبردها و اقدامات و پیامدها به صورت منسجم سامان یافتند.
در جدول زیر، کدگذاری گزینشی پژوهش ارائه شده است:
جدول ۱. کدگذاری گزینشی پژوهش

کدگذاری گزینشی	کدگذاری محوری	کدگذاری باز
شرایط علی	پیشران‌های رقابت پذیری دریایی و مزیت مکانی	موقعیت ژئواستراتژیک کیش در شبکه کریدورهای دریایی و هوایی، قابلیت اتصال پذیری لجستیکی به بنادر و مراکز مبادله منطقه‌ای، تنوع سرمایه‌های طبیعی دریایی برای خلق محصولات گردشگری متمایز، ظرفیت توسعه خدمات دریایی مکمل گردشگری (حمل و نقل، تفریح، ایمنی)، امکان خلق خوشه‌های ارزش دریایی-گردشگری مبتنی بر مزیت نسبی
	ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری و اقتصاد خدمات گردشگری	کشش بازار برای تجربه‌های دریایی و تفریحات ساحلی با ارزش افزوده بالا، ظرفیت توسعه زنجیره ارزش اقامت، خوراک، تفریح و خدمات گردشگری، قابلیت جذب سرمایه‌گذاری خصوصی و مشارکت‌های توسعه‌ای، امکان ایجاد کسب‌وکارهای خرد و متوسط گردشگری دریایی و ساحلی، پتانسیل توسعه اقتصاد خلاق و رویدادهای تجربه‌محور در بستر دریا
	الزامات حکمرانی توسعه اقتصاد دریامحور	ضرورت هم‌راستاسازی سیاست‌های دریایی، گردشگری و توسعه سرزمینی، نیاز به تنظیم‌گری یکپارچه کاربری‌های ساحلی و دریایی، الزامات نهادی برای هماهنگی بین‌بخشی و مدیریت ذی‌نفعان، ضرورت طراحی سازوکارهای پایش، ارزیابی و کنترل عملکرد توسعه
	فشارهای پایداری و مخاطرات اکولوژیک	حساسیت اکوسیستم‌های دریایی و شکنندگی زیست‌بوم‌های ساحلی جزیره، افزایش فشار تقاضای گردشگری بر منابع آب، انرژی و پسماند، تعارض‌های محیط‌زیستی ناشی از تراکم فعالیت‌های ساحلی، ضرورت مدیریت ظرفیت برد محیطی و کنترل پیامدهای تجمعی، ریسک‌های اقلیمی و مخاطرات طبیعی مؤثر بر توسعه جزیره‌ای
شرایط زمینه‌ای	بستر نهادی- حقوقی و ساختار جزیره	ویژگی‌های تنظیم‌گری و اختیارات سازمانی در قالب منطقه آزاد، ساختار مالکیت، بهره‌برداری و قراردادهای توسعه در پروژه‌های گردشگری، ظرفیت نهادی برای جذب سرمایه، تسهیل مجوزها و کاهش هزینه‌های مبادله، بلوغ نظام برنامه‌ریزی فضایی و مدیریت یکپارچه ساحل و دریا

کدگذاری گزینشی	کدگذاری محوری	کدگذاری باز
	بستر اجتماعی- فرهنگی و سرمایه انسانی گردشگری	سرمایه اجتماعی، اعتماد نهادی و پذیرش اجتماعی توسعه گردشگری، فرهنگ میزبانی، هویت جزیره‌ای و سازگاری اجتماعی با گردشگران، مهارت‌های حرفه‌ای نیروی انسانی در خدمات گردشگری و دریایی، الگوهای مشارکت جامعه محلی در زنجیره ارزش و تصمیم‌سازی، ظرفیت کارآفرینی محلی و قابلیت یادگیری و نوآوری خدماتی
پدیده محوری	استراتژی توسعه اقتصاد دریا محور	یکپارچه‌سازی زنجیره‌های ارزش دریایی و گردشگری در سطح مقصد، هدایت سرمایه‌گذاری‌ها به سمت پروژه‌های پیشران و اثرگذار، مدیریت تعارض توسعه-پایداری از طریق حکمرانی مقصد و تنظیم‌گری، هم‌افزایی سیستمی میان زیرساخت، خدمات، محیط‌زیست و بازار گردشگر، ارتقای تاب‌آوری مقصد در برابر شوک‌ها و نوسانات محیطی، تضمین ارزش‌آفرینی محلی و توزیع منافع در اقتصاد گردشگری دریایی
شرایط مداخله‌گر	محدودیت‌ها و عدم قطعیت‌های محیطی- ساختاری	نوسانات تقاضا و فصلی‌بودن گردشگری و ریسک درآمدی مقصد، شوک‌های کلان اقتصادی و محدودیت‌های سرمایه‌گذاری و تأمین مالی، تعارض منافع میان ذی‌نفعان (سرمایه‌گذار، جامعه محلی، نهاد تنظیم‌گر)، ناهماهنگی بین‌بخشی و تعدد مراکز تصمیم‌گیری در پروژه‌های ساحلی، محدودیت منابع پایه جزیره (آب، انرژی، زمین) و فشار بر زیرساخت‌ها، ضعف نظام داده و اطلاعات برای تصمیم‌گیری و پایش مقصد
راهنماها و اقدامات	استراتژی مقصدسازی گردشگری دریایی	توسعه خوشه‌های خدمات دریایی-گردشگری و تکمیل زنجیره ارزش مقصد، استقرار حکمرانی یکپارچه ساحل و دریا با سازوکار هماهنگی بین‌بخشی، تعریف چارچوب‌های سرمایه‌گذاری و مشارکت عمومی-خصوصی در پروژه‌های پیشران، ارتقای کیفیت تجربه گردشگر از طریق استانداردسازی خدمات و نوآوری تجربه‌محور، استقرار نظام مدیریت ظرفیت برد، پسماند و حفاظت اکوسیستم‌های دریایی، دیجیتال‌سازی مدیریت مقصد و استفاده از داده برای پایش، بازاریابی و کنترل عملکرد
پیامدها	پیامدهای ارزش‌آفرینی و پویایی اقتصادی	افزایش سهم فعالیت‌های دریامحور و گردشگری در تولید و درآمد مقصد، رشد سرمایه‌گذاری مولد و توسعه کسب‌وکارهای محلی و زنجیره تأمین خدمات، ارتقای اشتغال پایدار و بهبود بهره‌وری در خدمات گردشگری و دریایی، افزایش رقابت‌پذیری مقصد و توان جذب بازارهای با ارزش افزوده بالاتر، تقویت پیوندهای پسین و پیشین با اقتصاد ملی و منطقه‌ای

کدگذاری گزینشی	کدگذاری محوری	کدگذاری باز
	پیامدهای تحول اجتماعی- حکمرانی مقصد	ارتقای مشارکت ذی نفعان و مشروعیت سیاست‌های توسعه در سطح جزیره، تقویت سرمایه اجتماعی و افزایش رضایت جامعه محلی از منافع گردشگری، بهبود کیفیت زندگی و ارتقای دسترسی به خدمات عمومی و شهری، ارتقای شفافیت و پاسخگویی نهادی در مدیریت مقصد و سرمایه‌گذاری‌ها، تثبیت هویت دریایی-فرهنگی کیش در چارچوب توسعه تجربه‌محور
	پیامدهای پایداری اکولوژیک و زیست‌بومی	کاهش فشار اکولوژیک بر سواحل از طریق مدیریت ظرفیت برد و کنترل پیامدهای تجمعی، بهبود کیفیت محیط دریایی با استقرار مدیریت پسماند و کاهش آلودگی‌ها، حفاظت فعال از زیستگاه‌های حساس و ارتقای تاب‌آوری اکوسیستم‌های دریایی، توسعه الگوهای گردشگری پایدار و استانداردهای محیط‌زیستی در خدمات، هم‌راستاسازی رشد اقتصادی با حفاظت محیط‌زیست در نظام حکمرانی مقصد، افزایش سازگاری با مخاطرات اقلیمی و تقویت مدیریت ریسک‌های محیطی

براساس نتایج جدول مذکور، مدل پارادایمی پژوهش در شکل زیر ارائه شده است:



شکل ۱. مدل پارادایمی پژوهش

در مرحله تکمیلی، برای پالایش ۶۲ شاخص استخراج‌شده از تحلیل کیفی، از دلفی فازی استفاده شد. با توجه به ماهیت زبانی و همراه با ابهام قضاوت‌های خبرگان، نظریه مجموعه‌های فازی برای کمی‌سازی نظام‌مند داوری‌ها و تعیین اولویت شاخص‌ها به کار گرفته شد.

در این مرحله، دیدگاه خبرگان با استفاده از اعداد فازی مثلثی مدل‌سازی شد تا شدت ترجیحات آنان به صورت پیوسته منعکس شود. نظرات بر اساس طیف فازی هفت‌درجه‌ای گردآوری و به مقادیر فازی تبدیل گردید تا امکان تجمیع و تصمیم‌گیری درباره پذیرش، اصلاح یا حذف شاخص‌ها در چارچوبی منطبق با ماهیت ابهامی قضاوت‌های انسانی فراهم شود.

جدول ۲. طیف هفت درجه فازی برای ارزش‌گذاری شاخص‌ها

متغیر زبانی	مقدار فازی	مقیاس عدد فازی
کاملاً بی اهمیت	$\tilde{1}$	(0, 0, 0.1)
خیلی بی اهمیت	$\tilde{2}$	(0, 0.1, 0.3)
بی اهمیت	$\tilde{3}$	(0.1, 0.3, 0.5)
متوسط	$\tilde{4}$	(0.3, 0.5, 0.75)
با اهمیت	$\tilde{5}$	(0.5, 0.75, 0.9)
خیلی با اهمیت	$\tilde{6}$	(0.75, 0.9, 1)
کاملاً با اهمیت	$\tilde{7}$	(0.9, 1, 1)

در گام بعد، به منظور دستیابی به یک برآورد جمعی و کاهش اثر پراکندگی ادراکات فردی، تجميع نظرات خبرگان انجام گرفت. برای تجميع دیدگاه های π پاسخ دهنده، رویکردهای متعددی در ادبیات دلفی فازی مطرح شده است که عمدتاً ماهیت تجربی داشته و با هدف برآورد «قضاوت گروهی» طراحی شده اند. رابطه ۱: برآورد میانگین فازی دیدگاه خبرگان

$$F_{AVE} = \left(\left\{ \frac{\sum l}{n} \right\}, \left\{ \frac{\sum m}{n} \right\}, \left\{ \frac{\sum u}{n} \right\} \right)$$

معمولاً می توان تجميع میانگین اعداد فازی مثلثی و دوزنقه ای را توسط یک مقدار قطعی که بهترین میانگین مربوطه است، خلاصه کرد. این عملیات را فازی زدایی گویند. در این مطالعه برای فازی زدایی از روش مرکز سطح با رابطه پیشنهادی (Tzeng & Teng, 1998) استفاده شد.

رابطه ۲

$$DF_{ij} = \frac{[(u_{ij} - l_{ij}) + (m_{ij} - l_{ij})]}{3} + l_{ij}$$

میانگین فازی و برون داد فازی زدایی شده مقادیر مربوط به شاخص ها در جدول ۳ آمده است. مقدار فازی زدایی شده بزرگتر از ۰/۷ مورد قبول است و هر شاخصی که امتیاز کمتر از ۰/۷ داشته باشد رد می شود (Wu & Fang, 2011).

بر اساس نتایج، در راند اول و دوم شاخصی حذف نشد. از این رو، ادامه راندها فاقد ارزش افزوده تحلیلی تلقی می شود. یکی از منطق های پذیرفته شده برای خاتمه دادن به دلفی آن است که میزان همگرایی قضاوت ها از طریق مقایسه میانگین امتیازات شاخص ها در دو راند

متوالی سنجیده شود؛ به این معنا که اگر اختلاف میانگین‌ها در راند اول و دوم از آستانه بسیار کوچک ۰/۲ کمتر باشد، تغییرات ارزیابی‌ها ناچیز و نشان‌دهنده رسیدن به ثبات تصمیم گروهی است و در نتیجه فرایند نظرسنجی پایان می‌یابد (Habibi et al., 2015; Cheng & Lin, 2002).

جدول ۵. فاصله مقدار قطعی راند نخست و راند دو

شاخص‌ها	نتیجه راند ۱	نتیجه راند ۲	اختلاف	نتیجه
موقعیت ژئواستراتژیک کیش در شبکه کریدورهای دریایی و هوایی	۰/۸۳۲	۰/۸۱۱	۰/۰۲۱	توافق
قابلیت اتصال‌پذیری لجستیکی به بنادر و مراکز مبادله منطقه‌ای	۰/۷۹۴	۰/۸۲۵	۰/۰۳۱	توافق
تنوع سرمایه‌های طبیعی دریایی برای خلق محصولات گردشگری متمایز	۰/۷۷۲	۰/۸۴۹	۰/۰۷۷	توافق
ظرفیت توسعه خدمات دریایی مکمل گردشگری (حمل‌ونقل، تفریح، ایمنی)	۰/۷۲۴	۰/۸۲۵	۰/۱۰۱	توافق
امکان خلق خوشه‌های ارزش دریایی-گردشگری مبتنی بر مزیت نسبی	۰/۷۹۰	۰/۸۳۹	۰/۰۴۹	توافق
کشش بازار برای تجربه‌های دریایی و تفریحات ساحلی با ارزش افزوده بالا	۰/۷۷۶	۰/۷۸۶	۰/۰۱۰	توافق
ظرفیت توسعه زنجیره ارزش اقامت، خوراک، تفریح و خدمات گردشگری	۰/۸۰۴	۰/۷۵۱	۰/۰۵۳	توافق
قابلیت جذب سرمایه‌گذاری خصوصی و مشارکت‌های توسعه‌ای	۰/۷۶۵	۰/۸۸۳	۰/۱۱۸	توافق
امکان ایجاد کسب‌وکارهای خرد و متوسط گردشگری دریایی و ساحلی	۰/۷۷۶	۰/۷۷۹	۰/۰۰۳	توافق
پتانسیل توسعه اقتصاد خلاق و رویدادهای تجربه‌محور در بستر دریا	۰/۸۲۲	۰/۷۶۵	۰/۰۵۷	توافق
ضرورت هم‌راستاسازی سیاست‌های دریایی، گردشگری و توسعه سرزمینی	۰/۸۰۱	۰/۸۴۶	۰/۰۴۵	توافق
نیاز به تنظیم‌گری یکپارچه کاربری‌های ساحلی و دریایی	۰/۸۲۹	۰/۷۷۹	۰/۰۵۰	توافق

شاخص‌ها	نتیجه راند ۱	نتیجه راند ۲	اختلاف	نتیجه
الزامات نهادی برای هماهنگی بین‌بخشی و مدیریت ذی‌نفعان	۰/۸۲۵	۰/۸۰۴	۰/۰۲۱	توافق
ضرورت طراحی سازوکارهای پایش، ارزیابی و کنترل عملکرد توسعه	۰/۷۷۶	۰/۸۱۸	۰/۰۴۲	توافق
حساسیت اکوسیستم‌های دریایی و شکنندگی زیست‌بوم‌های ساحلی جزیره	۰/۸۱۱	۰/۸۲۱	۰/۰۱	توافق
افزایش فشار تقاضای گردشگری بر منابع آب، انرژی و پسماند	۰/۷۵۸	۰/۸۴۹	۰/۰۹۱	توافق
تعارض‌های محیط‌زیستی ناشی از تراکم فعالیت‌های ساحلی	۰/۷۷۶	۰/۸۶۷	۰/۰۹۱	توافق
ضرورت مدیریت ظرفیت برد محیطی و کنترل پیامدهای تجمعی	۰/۷۴۲	۰/۸۴۲	۰/۱	توافق
ریسک‌های اقلیمی و مخاطرات طبیعی مؤثر بر توسعه جزیره‌ای	۰/۸۱۸	۰/۸۲۹	۰/۰۱۱	توافق
ویژگی‌های تنظیم‌گری و اختیارات سازمانی در قالب منطقه آزاد	۰/۷۹۰	۰/۸۰۷	۰/۰۱۷	توافق
ساختار مالکیت، بهره‌برداری و قراردادهای توسعه در پروژه‌های گردشگری	۰/۷۹۰	۰/۸۵۶	۰/۰۶۶	توافق
ظرفیت نهادی برای جذب سرمایه، تسهیل مجوزها و کاهش هزینه‌های مبادله	۰/۷۴۲	۰/۸۰۰	۰/۰۵۸	توافق
بلوغ نظام برنامه‌ریزی فضایی و مدیریت یکپارچه ساحل و دریا	۰/۸۲۲	۰/۸۴۹	۰/۰۲۷	توافق
سرمایه اجتماعی، اعتماد نهادی و پذیرش اجتماعی توسعه گردشگری	۰/۷۹۰	۰/۷۷۹	۰/۰۱۱	توافق
فرهنگ میزبانی، هویت جزیره‌ای و سازگاری اجتماعی با گردشگران	۰/۷۵۸	۰/۸۰۴	۰/۰۴۶	توافق
مهارت‌های حرفه‌ای نیروی انسانی در خدمات گردشگری و دریایی	۰/۷۸۸	۰/۸۴۹	۰/۰۶۱	توافق

شاخص ها	نتیجه راند ۱	نتیجه راند ۲	اختلاف	نتیجه
الگوهای مشارکت جامعه محلی در زنجیره ارزش و تصمیم سازی	۰/۷۶۵	۰/۸۲۱	۰/۰۵۶	توافق
ظرفیت کارآفرینی محلی و قابلیت یادگیری و نوآوری خدماتی	۰/۸۲۲	۰/۸۲۵	۰/۰۰۳	توافق
یکپارچه سازی زنجیره های ارزش دریایی و گردشگری در سطح مقصد	۰/۷۵۸	۰/۸۹۰	۰/۱۳۲	توافق
هدایت سرمایه گذاری ها به سمت پروژه های پیشران و اثر گذار	۰/۷۶۳	۰/۷۸۳	۰/۰۲	توافق
مدیریت تعارض توسعه پایداری از طریق حکمرانی مقصد و تنظیم گری	۰/۷۲۸	۰/۷۵۳	۰/۰۲۵	توافق
هم افزایی سیاستی میان زیرساخت، خدمات، محیط زیست و بازار گردشگر	۰/۷۴۹	۰/۸۲۵	۰/۰۷۶	توافق
ارتقای تاب آوری مقصد در برابر شوک ها و نوسانات محیطی	۰/۸۰۴	۰/۸۴۲	۰/۰۳۸	توافق
تضمین ارزش آفرینی محلی و توزیع منافع در اقتصاد گردشگری دریایی	۰/۷۷۹	۰/۷۳۵	۰/۰۴۴	توافق
نوسانات تقاضا و فصلی بودن گردشگری و ریسک درآمدی مقصد	۰/۷۷۴	۰/۸۳۹	۰/۰۶۵	توافق
شوک های کلان اقتصادی و محدودیت های سرمایه گذاری و تأمین مالی	۰/۷۴۲	۰/۸۱۱	۰/۰۶۹	توافق
تعارض منافع میان ذی نفعان (سرمایه گذار، جامعه محلی، نهاد تنظیم گر)	۰/۸۱۴	۰/۸۰۰	۰/۰۱۴	توافق
ناهماهنگی بین بخشی و تعدد مراکز تصمیم گیری در پروژه های ساحلی	۰/۷۵۸	۰/۸۰۰	۰/۰۴۲	توافق
محدودیت منابع پایه جزیره (آب، انرژی، زمین) و فشار بر زیرساخت ها	۰/۸۰۱	۰/۸۱۴	۰/۰۱۳	توافق
ضعف نظام داده و اطلاعات برای تصمیم گیری و پایش مقصد	۰/۷۸۳	۰/۸۱۱	۰/۰۲۸	توافق

شاخص ها	نتیجه راند ۱	نتیجه راند ۲	اختلا ف	نتیجه
توسعه خوشه‌های خدمات دریایی-گردشگری و تکمیل زنجیره ارزش مقصد	۰/۷۴۹	۰/۸۲۵	۰/۰۷۶	توافق
استقرار حکمرانی یکپارچه ساحل و دریا با سازوکار هماهنگی بین‌بخشی	۰/۸۱۱	۰/۸۳۲	۰/۰۲۱	توافق
تعریف چارچوب‌های سرمایه‌گذاری و مشارکت عمومی-خصوصی در پروژه‌های پیشران	۰/۷۹۰	۰/۸۹۷	۰/۱۰۷	توافق
ارتقای کیفیت تجربه گردشگر از طریق استانداردسازی خدمات و نوآوری تجربه‌محور	۰/۷۹۰	۰/۹۰۴	۰/۱۱۴	توافق
استقرار نظام مدیریت ظرفیت برد، پسماند و حفاظت اکوسیستم‌های دریایی	۰/۸۰۴	۰/۷۷۹	۰/۰۲۵	توافق
دیجیتال‌سازی مدیریت مقصد و استفاده از داده برای پایش، بازاریابی و کنترل عملکرد	۰/۷۳۹	۰/۷۵۶	۰/۰۱۷	توافق
افزایش سهم فعالیت‌های دریامحور و گردشگری در تولید و درآمد مقصد	۰/۷۴۹	۰/۷۶۵	۰/۰۱۶	توافق
رشد سرمایه‌گذاری مولد و توسعه کسب‌وکارهای محلی و زنجیره تأمین خدمات	۰/۷۴۲	۰/۷۶۹	۰/۰۲۷	توافق
ارتقای اشتغال پایدار و بهبود بهره‌وری در خدمات گردشگری و دریایی	۰/۷۶۹	۰/۸۲۱	۰/۰۵۲	توافق
افزایش رقابت‌پذیری مقصد و توان جذب بازارهای با ارزش افزوده بالاتر	۰/۸۰۴	۰/۸۷۶	۰/۰۷۲	توافق
تقویت پیوندهای پسین و پیشین با اقتصاد ملی و منطقه‌ای	۰/۷۸۳	۰/۸۴۲	۰/۰۵۹	توافق
ارتقای مشارکت ذی‌نفعان و مشروعیت سیاست‌های توسعه در سطح جزیره	۰/۷۶۰	۰/۷۳۵	۰/۰۲۵	توافق
تقویت سرمایه اجتماعی و افزایش رضایت جامعه محلی از منافع گردشگری	۰/۷۰۳	۰/۸۳۹	۰/۱۳۶	توافق
بهبود کیفیت زندگی و ارتقای دسترسی به خدمات عمومی و شهری	۰/۷۷۶	۰/۸۱۱	۰/۰۳۵	توافق
ارتقای شفافیت و پاسخگویی نهادی در مدیریت مقصد و سرمایه‌گذاری‌ها	۰/۸۱۸	۰/۸۰۰	۰/۰۱۸	توافق

شاخص‌ها	نتیجه راند ۱	نتیجه راند ۲	اختلاف	نتیجه
تثبیت هویت دریایی-فرهنگی کیش در چارچوب توسعه تجربه‌محور	۰/۷۸۶	۰/۸۰۰	۰/۰۱۴	توافق
کاهش فشار اکولوژیک بر سواحل از طریق مدیریت ظرفیت برد و کنترل پیامدهای تجمعی	۰/۷۷۶	۰/۸۱۴	۰/۰۳۸	توافق
بهبود کیفیت محیط دریایی با استقرار مدیریت پسماند و کاهش آلودگی‌ها	۰/۷۱۷	۰/۸۱۱	۰/۰۹۴	توافق
حفاظت فعال از زیستگاه‌های حساس و ارتقای تاب‌آوری اکوسیستم‌های دریایی	۰/۷۴۹	۰/۸۲۵	۰/۰۷۶	توافق
توسعه الگوهای گردشگری پایدار و استانداردهای محیط‌زیستی در خدمات	۰/۸۰۴	۰/۸۳۲	۰/۰۲۸	توافق
هم‌راستاسازی رشد اقتصادی با حفاظت محیط‌زیست در نظام حکمرانی مقصد	۰/۸۴۳	۰/۸۹۷	۰/۰۵۴	توافق
افزایش سازگاری با مخاطرات اقلیمی و تقویت مدیریت ریسک‌های محیطی	۰/۷۸۸	۰/۹۰۴	۰/۱۱۶	توافق

بررسی نتایج گزارش شده در جدول نشان داد مقدار اختلاف میانگین امتیازات در راند اول و دوم برای همه شاخص‌ها کمتر از ۰/۲ است؛ این مدل بیانگر همگرایی معنادار و تثبیت ارزیابی‌های خبرگان بوده و از منظر معیار توقف دلفی، نشان می‌دهد که فرایند به سطح کفایت اجماع رسیده است. بر این اساس، ادامه اجرای راندهای دلفی ضرورتی نداشته و فرایند نظرخواهی در همین مرحله خاتمه یافت.

بحث و نتیجه‌گیری

پژوهش حاضر با هدف طراحی مدل توسعه اقتصاد دریامحور با رویکرد گردشگری در جزیره کیش انجام شد. یافته‌ها نشان می‌دهد استراتژی توسعه اقتصاد دریامحور در کیش پدیده‌ای چندعاملی و برآمده از هم‌افزایی چهار کانون اصلی شامل رقابت‌پذیری دریایی، ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری گردشگری، کیفیت حکمرانی و الزامات پایداری است. مزیت‌های مکانی و کارکردهای دریایی زمانی به راهبرد مؤثر تبدیل می‌شوند که توان جذب سرمایه و شکل‌دهی زنجیره ارزش گردشگری، آن‌ها را به محصولات و پروژه‌های بازارپذیر

تبدیل کند؛ در غیر این صورت در سطح ظرفیت بالقوه باقی می‌مانند. در این میان، حکمرانی نقش سازوکار تبدیل را ایفا می‌کند و از طریق تنظیم‌گری، هماهنگی بین‌بخشی و تصمیم‌گیری منسجم، هم‌راستایی منافع گردشگری، خدمات دریایی و مدیریت سرزمین را ممکن می‌سازد.

جایگاه پایداری در سطح شرایط علی نشان می‌دهد که توسعه در کیش از ابتدا باید با ظرفیت برد اکولوژیک و محدودیت منابع سازگار باشد؛ بنابراین راهبردها ماهیتی قاعده‌مند و مشروط می‌یابند. همچنین بستر نهادی-حقوقی و اجتماعی-فرهنگی به‌عنوان زمینه امکان‌سازی، سرعت، کیفیت و میزان پذیرش اجتماعی اجرای راهبردها را تعیین می‌کند. محدودیت‌ها و عدم قطعیت‌های محیطی نیز اقتضا می‌کند مقصدسازی گردشگری دریایی هم‌زمان رقابت‌پذیر و تاب‌آور طراحی شود تا در برابر نوسانات تقاضا و شوک‌های بیرونی پایدار بماند. در سطح پیامدها، اجرای موفق این مدل سه تحول هم‌زمان ایجاد می‌کند: تقویت ارزش‌آفرینی و پویایی اقتصادی از طریق توسعه زنجیره‌های ارزش و سرمایه‌گذاری، ارتقای حکمرانی مقصد از رهگذر هماهنگی و شفافیت بیشتر، و تثبیت پایداری زیست‌بومی با کنترل فشارهای محیطی. بر این اساس، توسعه اقتصاد دریامحور گردشگری محور در کیش زمانی استراتژیک تلقی می‌شود که این سه بعد به‌صورت هم‌بسته و پایدار تحقق یابد.

مقایسه مدل پیشنهادی با پژوهش‌های پیشین نشان می‌دهد مطالعات موجود هر یک بخشی از زنجیره علی توسعه اقتصاد دریامحور را بررسی کرده‌اند، اما پیوند نظام‌مند میان پیشران‌ها، سازوکارهای حکمرانی، راهبردهای مقصدسازی و پیامدهای چندسطحی در قالب یک مدل راهبردی جزیره‌ای کمتر تبیین شده است. سرمست و همکاران (۱۴۰۴) بر نوسازی بندر و اصلاح حکمرانی بندری تأکید کرده‌اند که با بعد الزامات حکمرانی در شرایط علی این پژوهش هم‌راستا است، اما ارتباط آن با راهبردهای گردشگری دریایی و ارزش‌آفرینی مقصدی را تشریح نکرده‌اند. احمدی و همکاران (۱۴۰۴) اقتصاد دریامحور را جایگزین نفت در سطح کلان دانسته‌اند که با ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری در مدل حاضر همسو است، ولی سازوکار تبدیل این ظرفیت به راهبرد عملیاتی گردشگری را روشن نساخته‌اند. توکلی و همکاران (۱۴۰۴) نیز حفاظت اکوسیستم و مدیریت یکپارچه منابع دریایی را برجسته کرده‌اند که با فشارهای پایداری و پیامدهای زیست‌بومی مدل حاضر انطباق دارد، اما آن را به طراحی استراتژی مقصدسازی پیوند نکرده‌اند. در سطح بین‌المللی نیز پژوهش‌هایی مانند (Nguyen

(et al., 2026)، (Pasaribu et al., 2025) و (Leotaud et al., 2024) بر حکمرانی مشارکتی، مدیریت تعارضات ساحلی و گردشگری پایدار تمرکز داشته‌اند که با شرایط مداخله‌گر و راهبردهای مقصدسازی در این الگو هم‌پوشانی دارد، اما یک چارچوب علی یکپارچه از پیشران تا پیامد ارائه نکرده‌اند. (Endarto et al., 2026) ابزارهای تأمین مالی اقتصاد آبی را تبیین کرده‌اند که با ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری همسو است، ولی ارتباط آن با توسعه گردشگری مقصد را مشخص نکرده‌اند.

براساس نتایج مذکور پیشنهادات زیر ارائه شده است:

در بعد رقابت‌پذیری دریایی و مزیت مکانی، پیشنهاد می‌شود موقعیت ژئواستراتژیک کیش با سامان‌دهی یکپارچه دسترسی‌های دریایی و هوایی و تقویت اتصال به شبکه‌های منطقه‌ای به مزیت عملیاتی تبدیل شود. همکاری با بنادر پیرامونی و طراحی بسته‌های مشترک سفر می‌تواند جایگاه جزیره را در گردشگری دریایی ارتقا دهد.

در بعد ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری و اقتصاد خدمات گردشگری، پیشنهاد می‌شود با پایش کشش بازار، سرمایه‌گذاری‌ها به سمت محصولات دریایی با ارزش افزوده بالا هدایت و از فعالیت‌های کم‌تمایز پرهیز شود. تقویت زنجیره ارزش از طریق پیوند اقامت، خوراک، تفریح و خدمات پشتیبان در قالب بسته‌های یکپارچه، ماندگاری و هزینه‌کرد گردشگر را افزایش می‌دهد.

در بعد ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری و اقتصاد خدمات گردشگری، پیشنهاد می‌شود با رصد مستمر تقاضای بازار، سرمایه‌گذاری‌ها به سوی محصولات دریایی با ارزش افزوده بالا هدایت و از توسعه فعالیت‌های کم‌تمایز جلوگیری شود. تقویت زنجیره ارزش از طریق یکپارچه‌سازی اقامت، خوراک، تفریح و خدمات پشتیبان در قالب بسته‌های سفر، ماندگاری و هزینه‌کرد گردشگر را افزایش می‌دهد.

در بعد الزامات حکمرانی توسعه اقتصاد دریامحور، پیشنهاد می‌شود سیاست‌های دریایی، گردشگری و توسعه سرزمینی در قالب چارچوبی واحد هم‌راستا شوند تا از تعارض برنامه‌ها جلوگیری گردد. استقرار نظام تنظیم‌گری یکپارچه برای کاربری‌های ساحلی و دریایی و ایجاد سازوکارهای هماهنگی بین‌بخشی با مشارکت بخش خصوصی و جامعه محلی، کیفیت حکمرانی مقصد را تقویت می‌کند.

در بعد الزامات حکمرانی توسعه اقتصاد دریامحور، پیشنهاد می‌شود سیاست‌های دریایی، گردشگری و توسعه سرزمینی در چارچوبی واحد و هماهنگ تنظیم شود تا از تعارض و پراکندگی جلوگیری گردد. استقرار نظام تنظیم‌گری یکپارچه برای کاربری‌های ساحلی و دریایی و ایجاد سازوکار هماهنگی بین‌بخشی با مشارکت ذی‌نفعان، کیفیت حکمرانی مقصد را ارتقا می‌دهد.

در بعد فشارهای پایداری و مخاطرات اکولوژیک، پیشنهاد می‌شود ملاحظات محیط‌زیستی به‌عنوان جزء ثابت تصمیم‌های توسعه گردشگری لحاظ و از رویکردهای واکنشی پرهیز شود. استقرار نظام‌های مدیریت بهینه مصرف آب، انرژی و پسماند و توسعه زیرساخت‌های سازگار با محیط‌زیست ضروری است.

در بعد بستر نهادی-حقوقی و ساختار جزیره، پیشنهاد می‌شود با بهره‌گیری از اختیارات منطقه آزاد، چارچوب‌های تصمیم‌گیری و اجرا به‌گونه‌ای تنظیم شود که توسعه گردشگری دریایی شفاف، پیش‌بینی‌پذیر و جذاب برای سرمایه‌گذاران باشد. بازنگری در الگوهای مالکیت و قراردادهای می‌تواند توزیع متوازن ریسک و بازده و مشارکت بخش خصوصی را تقویت کند.

در بعد بستر اجتماعی-فرهنگی و سرمایه انسانی گردشگری، پیشنهاد می‌شود با تقویت سرمایه اجتماعی و گفت‌وگوی مستمر با جامعه محلی، پذیرش اجتماعی توسعه گردشگری دریامحور افزایش یابد. توجه به فرهنگ میزبانی و هویت جزیره‌ای و ارتقای مهارت‌های حرفه‌ای نیروی انسانی از طریق آموزش‌های تخصصی، کیفیت تجربه مقصد را تقویت می‌کند.

در بعد استراتژی توسعه اقتصاد دریامحور، پیشنهاد می‌شود پیوند زنجیره‌های ارزش دریایی و گردشگری در سطح مقصد تقویت و فعالیت‌های پراکنده به نظامی منسجم تبدیل شود. هدایت سرمایه‌گذاری‌ها به پروژه‌های پیشران، کارایی تخصیص منابع و اثرگذاری بخشی را افزایش می‌دهد. مدیریت تعارض میان توسعه و پایداری از طریق تنظیم‌گری هوشمند و ایجاد هم‌افزایی میان زیرساخت‌ها، خدمات، محیط‌زیست و بازارهای هدف، انسجام راهبردی را تقویت می‌کند.

در بعد محدودیت‌ها و عدم قطعیت‌های محیطی-ساختاری، پیشنهاد می‌شود با تنوع‌بخشی به محصولات دریایی، توسعه رویدادهای تجربه‌محور و گسترش بازارهای هدف، نوسانات

تقاضا و فصلی بودن گردشگری مدیریت شود. طراحی سازوکارهای تأمین مالی انعطاف‌پذیر و اولویت‌بندی پروژه‌ها بر اساس اثرگذاری، ریسک‌های اقتصادی را کاهش می‌دهد. ایجاد بسترهای توافق میان ذی‌نفعان و تقویت هماهنگی بین‌بخشی نیز از تعارض منافع و پراکندگی تصمیم‌ها جلوگیری می‌کند.

در بعد استراتژی مقصدسازی گردشگری دریایی، پیشنهاد می‌شود توسعه خوشه‌های خدمات دریایی-گردشگری و تکمیل زنجیره ارزش میان حمل‌ونقل، اقامت، تفریح و خدمات پشتیبان در اولویت قرار گیرد. استقرار حکمرانی یکپارچه ساحل و دریا و تعریف چارچوب‌های شفاف مشارکت عمومی-خصوصی، کارایی مدیریت و جذب سرمایه را تقویت می‌کند. استانداردسازی خدمات و نوآوری‌های تجربه‌محور، تمایز مقصد را افزایش می‌دهد.

محدودیت‌های پژوهش

این پژوهش با وجود رویکرد آمیخته و بهره‌گیری از نظر خبرگان، با محدودیت‌هایی همراه است. نخست آن که حجم مشارکت کنندگان محدود بوده و نتایج تا حدی متأثر از ترکیب تخصصی آنان است. دوم، اتکای روش نظریه‌پردازی داده‌بنیاد و دلفی فازی بر قضاوت‌های خبرگان، تعمیم‌پذیری یافته‌ها را به سایر مناطق دریامحور کاهش می‌دهد. سوم، پیچیدگی اقتصاد دریامحور و تغییرپذیری عوامل محیطی، امکان لحاظ کامل متغیرهای بیرونی را محدود ساخته است. چهارم، بخشی از داده‌های ساختاری و نهادی جزیره به دلیل محدودیت منابع رسمی، با اتکا به ارزیابی‌های خبرگان تحلیل شده است. از این رو، مدل نهایی ماهیت بومی داشته و نیازمند بازسنجی در سایر مناطق مشابه است.

مسیرهای تحقیقاتی آینده بر این اساس، پیشنهاد می‌شود پژوهش‌های آتی به بررسی و آزمون مدل در جزایر و مناطق دریامحور دیگر برای افزایش اعتبار بیرونی آن پردازند. بهره‌گیری از روش‌های کمی پیشرفته مانند مدل‌سازی معادلات ساختاری یا پویایی‌سازی سیستم‌ها می‌تواند امکان سنجش تجربی روابط علی مدل را فراهم کند. مطالعه نقش فناوری‌های نوین دریایی و گردشگری هوشمند می‌تواند ابعاد جدیدی به مدل بیفزاید. همچنین ارزیابی هزینه-فایده راهبردهای مقصدسازی گردشگری دریایی و تحلیل پیامدهای اجرایی آن در بازه‌های زمانی مختلف می‌تواند مسیرهای تکمیلی پژوهش را روشن سازد.

تعارض منافع

پژوهش فاقد تعارض منافع است.

سپاسگزاری

از کسانی که در تهیه این مقاله مشاوره علمی داده یا در گردآوری داده‌ها نقش داشته‌اند؛
قدردانی می‌نمایم.

ORCID

Raheleh Jalalniya

 <http://orcid.org/0000-0002-2063-636X>

Esmail MalekAkhlagh

 <http://orcid.org/0000-0002-4569-4478>

منابع

- احمدی، امید؛ الباجی، یوسف و بذرافکن، اشکان. (۱۴۰۴). نفت عامل توسعه نیافتگی استان خوزستان؛ بخش خدمات با تأکید بر گردشگری، حمل و نقل و سلامت و اقتصاد دریامحور به عنوان جایگزینی برای نفت. پنجمین همایش بین‌المللی علوم سیاسی، مدیریت، اقتصاد و حسابداری، همدان. <https://civilica.com/doc/2380412>
- افشاریان، سمیه. (۱۴۰۴). تحلیل استراتژی‌های نوآورانه و تاب‌آوری اقتصادی مسیرهای توسعه کسب و کار در ایران در چالش ژئوپلیتیک و وابستگی به منابع هیدروکربنی. چهارمین کنگره بین‌المللی مدیریت، اقتصاد، علوم انسانی و توسعه کسب و کار، ۳۲-۱۰. <https://civilica.com/doc/2391638>
- توکلی، مرتضی و کریم‌زاده مطلق، زینب. (۱۴۰۴). اقتصاد آبی و توسعه دریامحور: رویکردی جامع با تأکید بر توسعه پایدار و حفاظت از اکوسیستم‌های دریایی. *اقیانوس‌شناسی*، ۶۱، ۶۷-۸۸. <http://dx.doi.org/10.52547/joc.16.61.6>
- جاوید، مجید؛ صابری، علی؛ معصومی کشکولی، راضیه و غفاری، طاهره. (۱۴۰۴). واکاوی عوامل تعیین‌کننده انتخاب مقاصد گردشگری ورزشی: شواهدی از جزیره کیش. *نشریه پژوهش‌های بازاریابی گردشگری و میهمان‌نوازی*، ۱، ۲۷۹-۲۴۹. <https://doi.org/10.22080/tmhr.2025.29195.1055>
- حاتمی، مرزده؛ دانه کار، افشین؛ لطفی‌خواه، سعید و طاهری، فریدون. (۱۴۰۳). جانمایی مکان مناسب احداث مارینا در سواحل جزیره کیش با استفاده از فرایند تحلیل شبکه‌ای (ANP). *محیط زیست طبیعی*، ۱، ۹۳-۷۵. <https://doi.org/10.22059/jne.2024.368401.2624>
- حاجیان، بابک؛ صادقی‌فروشانی، محمدرضا و بامدادیان، آرمین. (۱۴۰۴). *اقتصاد دریامحور*. شرکت چاپ و نشر بازرگانی.

حیدری، محمدتقی؛ برزگر، صادق و رسولی، محمد. (۱۴۰۳). ارائه مدل رقابت‌پذیری پایدار در جهان پسا کرونا با رویکرد توسعه گردشگری خلاق (مطالعه موردی: شهر زنجان). *پژوهش و برنامه‌ریزی شهری*، ۵۶، ۶۸-۵۳

magiran.com/p2765670

سرمدست، بهرام؛ رضایان قیه‌باشی، احد و رضایان، احمد. (۱۴۰۴). بنادر نسل ۳، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر برای توسعه صنعت حمل‌ونقل و تحقق اقتصاد دریامحور در ایران. *تصمیم‌گیری و تحقیق در عملیات*، ۲، ۳۰۱-۲۸۹. <https://doi.org/10.22105/dmor.2025.527191.1958>

شفیعی، علی؛ عربون، ابوالقاسم؛ مقدسی، افشین و منصوری‌راد، محمدرضا. (۱۴۰۴). نقش تفکر طراحی در تدوین راهبرد کسب‌وکارهای فعال در اکوسیستم اقتصاد دریامحور. *مجله طب دریا*، ۲، ۱۱۳-۹۹. <http://dx.doi.org/10.30491/7.2.99>

عزیزپور، فرهاد؛ مومنی، حسن؛ قاسمی، ابوطالب و محمدی، حسن. (۱۴۰۳). مدیریت سبز گردشگری با رویکرد توسعه اقتصاد جوامع محلی در روستاهای پیرامون روددره تنگه واشی. *نشریه مدیریت سبز و توسعه*، ۱، ۱-۱۶. <https://doi.org/10.22077/jgdms.2024.6988.1049>

عزیزخانی، زینب. (۱۴۰۴). برنامه‌ریزی توسعه گردشگری ساحلی (توسعه گردشگری ساحلی جزیره کیش). *علم و فرهنگ طاهرا*.

عطایی، محدثه؛ شریفی‌رنانی، حسین و قبادی، سارا. (۱۴۰۳). تحلیل اثر توسعه پایدار گردشگری هوشمند بر رشد اقتصادی مقاصد گردشگری منتخب. *پژوهش‌های مکانی فضایی*، ۱، ۶۲-۴۹. <https://doi.org/10.22034/jspr.2024.2036828.1079>

قاسمی کلاهی، احد؛ سلمانی بی‌شک، محمدرضا؛ احمدیان، وحید و محمدزاده، پرویز. (۱۴۰۴). ارائه مدل توسعه صنعت گردشگری در ایران: رویکرد آمیخته. *نشریه ارزش‌آفرینی در مدیریت کسب‌وکار*، ۲، ۴۴۵-۴۲۱. <https://doi.org/10.22034/jvcbm.2025.530792.1576>

قنبری، سعید؛ امینی، علی‌اکبر و کهرآزه، یاسر. (۱۴۰۴). مکران، گنج پنهان ژئوپلیتیک ایران: راهبردی نوین برای توسعه و حضور مؤثر در نظام بین‌الملل. *نشریه آینده‌پژوهی شهری*، ۱، ۴۴-۲۷. magiran.com/p2892344

مانتنه، مارا؛ مینگی، والریا؛ مینگو تو، اریکا و محمودی، حمیده. (۱۴۰۴). گردشگری مسئولانه و مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها (CSR): سیستم‌های ارزیابی برای توسعه پایدار کسب‌وکارهای کوچک و متوسط در صنعت گردشگری. *فرهیختگان دانشگاه*.

مرادی، مرضیه و حسینی برنتی، سید رسول. (۱۴۰۴). ارائه چارچوبی برای نقش دیجیتال نومدها در اکوسیستم گردشگری جزیره کیش. *نشریه جغرافیا و برنامه‌ریزی گردشگری*، ۲، ۹۰-۷۱. <http://gtp.khu.ac.ir/article-1-49-fa.html>

References

- Bekele, H., & Raj, S. (2025). Digitalization and digital transformation in the tourism industry: a bibliometric review and research agenda. *Tourism Review*, 80(4), 894-913. <https://doi.org/10.1108/TR-07-2023-0509>
- Cheng, C. H., & Lin, Y. (2002). Evaluating the best main battle tank using fuzzy decision theory with linguistic criteria evaluation. *European journal of operational research*, 142(1), 174-186. [https://doi.org/10.1016/S0377-2217\(01\)00280-6](https://doi.org/10.1016/S0377-2217(01)00280-6)
- Endarto, B., Indriastuty, D. E., & Mardiana, F. (2026). CORPORATE BLUE BOND REGULATION AS A CATALYST FOR BLUE ECONOMY DEVELOPMENT IN INDONESIA. *Veredas do Direito*, 23(2), e233868-e233868. <https://doi.org/10.18623/rvd.v23.n2.3868>
- Febriamansyah, R. (2025). The Creative Economy Development Strategy on Marine Tourism: A Systematic Literature Review and Future Agenda. *Tourism in*

- Marine Environments*, 20(1), 51-67.
<https://doi.org/10.3727/216901925X17367756790656>
- Habibi, A., Jahantigh, F. F., & Sarafrazi, A. (2015). Fuzzy Delphi technique for forecasting and screening items. *Asian Journal of Research in Business Economics and Management*, 5(2), 130-143. <https://doi.org/10.5958/2249-7307.2015.00036.5>
- Leotaud, N., Laidlow-Ferdinand, A., Clauzel, S., & Vaughan, N. (2024). Towards sustainable blue tourism in the Caribbean: Policy pathways to support community-based coastal and marine tourism. Blue Tourism Initiative Diagnostic Study. *CANARI: Port of Spain. The PDF*.
<https://doi.org/10.13140/RG.2.2.10036.67201>
- Liao, J., Zou, Y., Fang, Y., Lei, Z., & Zhong, H. (2025). Measuring and Analysing the Impact Factors of China's Tourism Economic Resilience in the Context of a Major Shock. *Journal of Contingencies and Crisis Management*, 33(1), e70024.
https://doi.org/10.1111/1468-5973.70024?urlappend=%3Futm_source%3Dresearchgate.net%26utm_medium%3Darticle
- Nguyen, A. T., Phuong, N. T., Tran, P. A., Nguyen, D. M., Tuyen, T. T., Le, N. A., ... & Le Huyen, T. (2026). A Multi-Sectoral analysis of conflicts and priorities in the economic development and environmental protection of Quang Ninh marine, Vietnam. *Environmental and Sustainability Indicators*, 101121.
<https://doi.org/10.1016/j.indic.2026.101121>
- Pasaribu, I. F., Hapsari, T. D., & Prasetya, G. Y. (2025). STRATEGY FOR DEVELOPING BLUE ECONOMIC POTENTIAL THROUGH SUSTAINABLE TOURISM IN THE COASTAL AREA OF SEMARANG CITY. *Journal Teknologi Perikanan dan Kelautan*, 16(2), 173-188.
<https://doi.org/10.24319/jtpk.16.173-188>
- Prasetyo, D. E., Fauzi, A., Ismail, A., Wahyudin, Y., Chasanah, U., & Halim, M. A. S. A. (2025). Key Factors of Marine Based Tourism Economy in Labuan Bajo Indonesia. *Indonesian Journal of Applied Research (IJAR)*, 6(2), 1-17.
<https://doi.org/10.30997/ijar.v6i2.652>
- Santoso, R. (2025). Tourism-Led Economic Growth in Coastal Areas: A Qualitative Study of Marine Economies. *Journal Ilmu Ekonomi Terapan* Vol, 10(2), 238-251. <https://doi.org/10.20473/jiet.v10i2.76620>
- Schuster, A., Kanbach, D. K., Kallmuenzer, A., Kraus, S., & Rumstadt, F. (2026). Measuring entrepreneurial potential in fast-paced industries: Scale development for the tourism industry. *International Journal of Hospitality Management*, 132, 104297. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2025.104297>
- Trenggono, S. W., Meilano, I., Latief, H., Simamora, D. C., Sabina, A., Arthatiani, F. Y., & Radiarta, I. N. (2025). Developing a marine and fisheries blue economy index for Indonesia: A comprehensive assessment framework. *Sustainable Futures*, 10, 101440. <https://doi.org/10.1016/j.sft.2025.101440>
- Triyuni, N., & Puspita, P. L. A. (2025, December). Developing Sustainable Marine Ecotourism in Supporting Blue Economy. In *Proceedings of the International Conference on Applied Science and Technology on Social Science 2025 (iCAST-SS 2025)* (p. 144). Springer Nature. https://doi.org/10.2991/978-94-6463-938-4_18
- Tzeng, G. H., & Teng, J. Y. (1998). Transportation investment project selection using fuzzy multiobjective programming. *Fuzzy sets and systems*, 96(3), 259-280.
[https://doi.org/10.1016/S0165-0114\(96\)00330-2](https://doi.org/10.1016/S0165-0114(96)00330-2)
- Wu, Chih-Hung; Fang, Wen-Chang. (2011), Combining the Fuzzy Analytic Hierarchy Process and the fuzzy Delphi method for developing critical

competences of electronic commerce professional managers; *Quality & Quantity*, Vol. 45, PP. 751–768. https://doi.org/10.1007/s11135-010-9425-6?urlappend=%3Futm_source%3Dresearchgate.net%26utm_medium%3Darticle

- Yandri, E., Tuwo, A., & Monoarfa, W. D. (2026). Toward Integrated Coastal Special Economic Zones: A Review of Agro-Marine Industry, Renewable Energy, and Circular Economy Synergies. *Environmental Challenges*, 101410. <https://doi.org/10.1016/j.envc.2026.101410>
- Zukhri, N., Rosalina, E., & Christianingrum, C. (2023). Blue economy versus sea mining: A model of sea territory management that synergized economic growth and sustainable development. In *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* (Vol. 1267, No. 1, p. 012071). IOP Publishing. DOI 10.1088/1755-1315/1267/1/012071

[In Persian]

- Afsharian, S. (2025). Analysis of innovative strategies and economic resilience of business development paths in Iran in the geopolitical challenge and dependence on hydrocarbon resources. *4th International Congress on Management, Economy, Humanities and Business Development*, <https://civilica.com/doc/2391638>.
- Ahmadi, O., Albaji, Y., & Bazrafkan, A. (2025). Oil is the cause of the underdevelopment of Khuzestan province; service sector on tourism-transportation-health) and sea-based economy as an alternative to oil. *5th International Conference on Political Science, Management, Economics and Accounting*, Hamadan, <https://civilica.com/doc/2380412>.
- Ataee, M., Sharifi Renani, H., & Ghobadi, S. (2024). The Effect of Smart Tourism Sustainable Development on The Economic Growth in Selected Tourist Destinations. *Journal of Urban Studies on Space and Place*, 8(30), 49-62. <https://doi.org/10.22034/jspr.2024.2036828.1079>
- Azizkhani, Z. (2025). Coastal tourism development planning (coastal tourism development of Kish Island). *Taha science and culture*.
- Azizpuor, F., Momeni, H., Ghasemi, A., & Mohammadi, H. (2024). Green management of tourism with an approach to the economic development of local communities in the villages around the Vashi Gorge, *Journal of Green Development Management Studies*, 3(1), 1-16. <https://doi.org/10.22077/jgdms.2024.6988.1049>
- Ghanbari, S., Amini, A., & Kahrazeh, Y. (2025). Makoran, Iran's Hidden Geopolitical Treasure: A New Strategy for Development and Effective Presence in the International System, *Journal of Urban Futurology*, 5(1), 27-44. magiran.com/p2892344
- Ghasemi Kolahi, A., Salmani Bishek, M. R., Ahmadian, V., & Mohammadzadeh, P. (2025). Conceptualization and Presentation of a Tourism Industry Development Model in Iran's Environmental Conditions. *Journal of value creating in Business Management*, 5(2), 421-445. <https://doi.org/10.22034/jvcbm.2025.530792.1576>
- Hajian, B., Sadeghi Forushani, M. R., & Bamdadian, A. (2025). *Sea-based economy*. Commercial publishing company.
- Hatami, M., Danehkar, A., Lotfikhah, S., & Taheri, F. (2024). Designation the suitable site for MARINA development on Kish shoreline by analytical network process (ANP). *Journal of Natural Environment*, 77(1), 75-93. doi: 10.22059/jne.2024.368401.2624
- Heydari, M., Barzgar, S., & Rasoli, M. (2024). Presenting a model of sustainable competitiveness in the post-corona world with a creative tourism development approach (Case study: Zanzan city), *Research and Urban Planning*, 15(56), 53-68. magiran.com/p2765670

- Javid, M., Saberi, A., Masoumi Kashkooli, R., & Ghaffari, T. (2025). Exploring the Determinants of Sports Tourism Destination Choice: Evidence from Kish Island. *Tourism and hospitality marketing research*, 3(1), 249-279. <https://doi.org/10.22080/tmhr.2025.29195.1055>
- Manente, M., Minghetti, V., Minguito, E., & Mahmoudi, H. (2025). Responsible tourism and corporate social responsibility (CSR): evaluation systems for the sustainable development of small and medium businesses in the tourism industry. University scholars.
- Moradi, M., & Hoseini Berneti, R. (2025). Providing a Framework for the Role of Digital Nomads in the Tourism Ecosystem of Kish Island. *Geography and Tourism Planning*. 1(2), 71-90. <http://gtp.khu.ac.ir/article-1-49-fa.html>
- Sarmast, B., Rezayan Gheye Bashi, A., & Rezayan, A. (2025). Generation 3 ports: An inevitable necessity for the development of the transportation industry in Iran. *Journal of Decisions and Operations Research*, 10(2), 289-301. <https://doi.org/10.22105/dmor.2025.527191.1958>
- Shafiei, A., Arabiyan, A., Moghadasi, A., & Mansurirad, M. (2025). The Role of Design Thinking in Developing Strategies for Businesses Operating within the Marine-Based Economy Ecosystem. *Journal of Marine Medicine*; 7 (2) :99-113. <http://dx.doi.org/10.30491/7.2.99>
- Tavakoli, M., & Karimzadeh Motlagh, Z. (2025). Blue Economy and Marine-Based Development: An Integrated Approach with Emphasis on Sustainable Development and Marine Ecosystem Protection. *Journal of Oceanography*; 16 (61) :67-88. <http://dx.doi.org/10.52547/joc.16.61.6>

استناد به این مقاله: نام خانوادگی نویسنده اول، نام. (سال). عنوان مقاله. عنوان نشریه (ایتالیک)، سال (شماره)، ص آغاز-ص پایان.



Management Studies in Development and Evolution is licensed under a Creative Commons Attribution-Non Commercial 4.0 International License.