مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی
دفتر مطالعات اقتصادی
مسلسل ۲۰۲۳۲ ■ آبان ۱۴۰۳

ماهیت و الزامات اقتصاد دریامحور در ایران

شناسنامه گزارش	مرکز پژوهش‌ها مجلس شورای اسلامی	شماره مسلسل: ۲۰۲۳۲ کد موضوعی: ۲۲۰

عنوان گزارش: ماهیت و الزامات اقتصاد دریامحور در ایران

نام دفتر: مطالعات اقتصادی (گروه توسعه و برنامه‌ریزی)

مدیر مطالعه: سیدمحسن علوی‌منش

تهیه و تدوین کننده: رضا بختیاری نژاد

همکار: توفیق حسین‌زاده

ناظران علمی: موسی شهبازی غیاثی، سیدمهدی بنی‌طبا، میثم خسروی

اظهارنظرکنندگان: فاطمه میرجلیلی، فهیمه غفرانی، محمدحسام محمدی‌فرد، میلاد ترابی‌فرد، علی فرنام، محمدرضا عبدلی، عرفان نورانی جداقیا، مسعود رضایی، مراد اسدی، حجت ورمزیاری، بهزاد دوستی‌سبزی

صفحه‌آرا: منیره حاجی محمدی

واژه‌های کلیدی:

۱. سیاستهای کلی

۲. اقتصاد دریامحور

۳. تولید

۴. بازرگانی

تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۸/۲۶

به نام خدا

فهرست مطالب

چکیده ۱
خلاصه مدیریتی ۲
۱. مقدمه ۵
۲. پیشینه پژوهش ۸
۲-۱ سوابق مطالعاتی مرکز ۸
۲-۲. سوابق تقنینی ۹
۳. ماهیت اقتصاد دریامحور ۱۱
۳-۱. انواع اصطلاحات ۱۲
۳-۱-۱. اقتصاد آبی ۱۲
۳-۱-۲. اقتصاد اقیانوسی ۱۴
۳-۱-۳-۱. اقتصاد دریایی ۱۴
۳-۱-۳-۲. اقتصاد دریا پایه ۱۴
۳-۱-۴. تفاوت فعالیت‌های مبتنی‌بر دریا با فعالیت‌های مرتبط با دریا ۱۵
۳-۱-۴-۱. فعالیت‌های مبتنی‌بر دریا ۱۵
۳-۱-۴-۲. فعالیت‌های مرتبط با دریا ۱۶
۳-۱-۵. اقتصاد ساحلی ۱۷
۳-۱-۶. تفاوت اقتصاد کلان با اقتصاد خرد دریانوردی ۱۷
۳-۱-۶-۱. اقتصاد کلان دریانوردی ۱۷
۳-۱-۶-۲. اقتصاد خرد دریانوردی ۱۸
۳-۲. تعریف سایر کشورها ۲۰
۳-۳. دامنه اقتصاد دریامحور ۲۲
۴. رابطه اقتصاد دریامحور با رشد و توسعه اقتصادی ۲۴
۴-۱. تاثیر اقتصاد دریامحور بر توسعه اقتصادی ۲۴
۴-۲. عناصر کلیدی اقتصاد دریامحور ۲۶
۴-۲-۱. توسعه خوشه‌های صنعتی ۲۷
۴-۲-۲. ارتقاء بنادر و بازرگانی ۲۸
۵. اقتصاد دریامحور در ایران ۳۱
۵-۱. دوران اقتدار ۳۲
۵-۲. دوران فترت ۳۳
۵-۳. دوران بازگشت ۳۴
۶-۱. انواع خط‌مشی‌های سیاستهای کلی توسعه دریامحور ۳۵
۶-۱-۱. سیاستگذاری یکپارچه امور دریایی ۳۶
۶-۱-۲. توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریامحور ۳۶
۶-۱-۳. تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری ۳۶

۶-۱-۴. تعیین سهم و جغرافیای جمعیت، تجارت، صنعت، کشاورزی و گردشگری ۳۶
۶-۱-۵. بهره‌برداری از منابع و ذخایر زیست‌بوم دریایی ۳۶
۶-۱-۶. تأمین و ارتقاء سرمایه انسانی ۳۶
۶-۱-۷. توسعه همکاری‌های اقتصادی با کشورهای همسایه و سایر کشورها ۳۶
۶-۱-۸. افزایش سهم کشور در حمل‌ونقل دریایی و ترانزیت ۳۶
۶-۱-۹. حمایت از سرمایه‌گذاران بومی ۳۷
۶-۲. نظام مسائل سیاستهای کلی توسعه دریامحور ۳۷
۷. الزامات توسعه اقتصادی دریامحور ۴۱
۷-۱. توجه به وسعت و موقعیت سرزمین ۴۲
۷-۲. توجه به کمّیت و کیفیت نیروی انسانی ۴۳
۷-۳. توجه به باورهای فرهنگی منطقه ۴۶
۷-۴. سیاست‌گذاری و دیپلماسی ۴۷
۷-۴-۱. ارائه تعریف قانونی جامع و مانع از فعالیت‌های دریامحور ۴۷
۷-۴-۲. اعمال مدیریت واحد، چابک و کارآمد ۴۸
۷-۴-۳. اهتمام به رفع تعارضات قانونی و ارتقاء کیفیت قوانین ۴۹
۷-۴-۴. تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری و جذب مشارکت داخلی و خارجی ۵۱
۷-۴-۵. ارائه همبست دریامحور اسناد ملی به‌منظور بارگذاری نظام‌مند فعالیت و جمعیت ۵۱
۷-۴-۶. تبیین دیپلماسی اقتصادی نوین دریامحور ۵۲
۸. واکاوی و نقد برنامه دولت برای تحقق سیاستهای کلی توسعه دریامحور ۵۴
۸-۱. واکاوی ساختار کلی برنامه دولت ۵۵
۸-۲. نقد محتوایی مواد برنامه دولت ۵۷
۹. پیشنهادات سیاستی ۶۵
منابع و مآخذ ۶۶

فهرست شکل ها

شکل ۱:دامنه اقتصاد آبی ۱۳
شکل ۲: تعاریف متعارف فعالیت‌های اقتصادی در دریا و سواحل ۱۹
شکل ۳: تعاریف سایر کشورها از فعالیت‌های اقتصادی در دریا و سواحل ۲۱
شکل ۴: تعریف اقتصاد دریامحور ۲۳
شکل ۵: انواع فعالیت های مبتنی بر دریا ۲۳
شکل ۶: انواع فعالیت‌های مرتبط با دریا ۲۴
شکل۷: الزامات توسعه اقتصادی دریامحور در نظریه قدرت تولیدی لیست ۲۶
شکل ۸: عناصر کلیدی اقتصاد دریامحور ۲۷
شکل ۹: سیر تحول و تغییر نسل بنادر ۲۹
شکل ۱۰: چارچوب مفهومی الزامات توسعه اقتصادی دریامحور ۴۲
شکل ۱۱: الزامات توسعه اقتصادی دریامحور ۵۴
شکل ۱۲: واکاوی ساختار کلی برنامه دولت ۵۷
شکل۱۳: نقد محتوایی مواد برنامه دولت چارچوب مفهومی الزامات توسعه اقتصادی دریامحور ۶۴

فهرست جداول

جدول ۱: نظام مسائل سیاستهای کلی توسعه دریامحور.....۳۸
جدول ۲ : اصطلاحات مبهم برنامه جامع توسعه دریامحور ۵۸

ماهیت و الزامات اقتصاد دریامحور در ایران

چکیده

اطمینان از توزیع متوازن جمعیت و درآمد در سراسر کشور، پایداری در استفاده از منابع و افزایش رقابت‌پذیری هر منطقه با سایر مناطق مشابه در خارج از کشور از فواید سیاستگذاری منطقه‌ای است. بنابراین سیاستگذای منطقه‌ای در کشورهای درحال توسعه ضرورت دارد. چهل درصد مرزهای ایران در مجاورت دریا و هفت استان با حدود یک‌چهارم مساحت کشور در امتداد نوار ساحلی است. این ظرفیت جغرافیایی سیاسی بیانگر اثر سیاستگذاری و برنامه‌ریزی برای بهره‌مندی از مواهب سرشار پهنه‌های آبی، بر رشد اقتصادی است. در همین راستا مقام معظم رهبری در ۱۴۰۲/۸/۱۶ سیاستهای کلی «توسعه دریامحور» را در ۹ بند ابلاغ فرمودند.

این گزارش به بیان ماهیت و چیستی اقتصاد دریامحور و الزامات آن برای برنامه‌ریزی می‌پردازد. طبق مطالعات، **اقتصاد دریامحور شامل سه دسته فعالیت‌های اقتصادی «مبتنی‌بر دریا»، «مرتبط با دریا» و «در محیط مجاور با دریا» است**. بر این مبنا در گزارش حاضر نظام مسائل اقتصاد دریامحور شامل ۲۶ دسته فعالیت اقتصادی احصاء گردیده است و نشان داده شده است که این دسته بندی با خط‌مشی‌های سیاستهای کلی توسعه دریامحور، تطابق دارد. در مقدمه سیاستهای ابلاغی بر ارائه برنامه جامع تحقق آن ظرف شش ماه و در بند چهارم بر تدوین طرح جامع توسعه دریامحور طی حداکثر یک سال پس از ابلاغ این سیاستها تاکید شده است. دولت سیزدهم نیز در تاریخ ۱۴۰۳/۲/۱۲، «برنامه جامع تحقق سیاستهای کلی توسعه دریامحور» را تصویب نمود. با توجه به آنکه از نگاه رهبر انقلاب «اتکاء اقتصاد به دریا لوازمی دارد که باید به آن لوازم ملتزم شد»و بر اساس مطالعات، اصلی‌ترین الزامات برنامه‌ریزی برای رشد اقتصادی دریامحور چهار مؤلفه «وسعت و موقعیت سرزمین»، «کمّیت و کیفیت نیروی انسانی»، «باورهای فرهنگی جامعه» و «سیاست‌گذاری و دیپلماسی» است، در این گزارش تلاش شده است برنامه دولت سیزدهم، در چارچوب این مؤلفه‌ها ارزیابی و پیشنهاداتی برای استفاده در «تدوین طرح جامع توسعه دریامحور» موضوع بند چهارم سیاستهای کلی ارائه شود.

خلاصه مدیریتی

بیان / شرح مسئله

فعالیت‌های اقتصادی در پهنه‌های آبی می‌تواند با استفاده پایدار از ظرفیت‌های حاصل از آن موجب افزایش تولید، ایجاد اشتغال و بهبود وضعیت معیشت شود و فرایند توسعه کشورها را تسهیل کند. بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته نیز در مسیر توسعه خود از ظرفیت‌های پهنه‌های آبی نظیر دریانوردی و صنایع دریایی در مواردی چون تأمین امنیت غذایی یا امنیت انرژی بهره‌برداری کرده‌اند. حدود ۴۰ درصد مرزهای جمهوری اسلامی ایران در مجاورت آب‌هاست و در شمال و جنوب کشور هفت استان ساحلی قرار دارد که ۲۵ درصد مساحت کشور را تشکیل می‌دهند. لذا این ظرفیت جغرافیایی سیاسی منجر می‌شود که سیاستگذاری و برنامه‌ریزی در راستای پیشرفت مناطق همجوار با دریا اهمیت داشته باشد. سیاستگذاری منطقه‌ای با پر کردن شکاف توسعه‌ای میان مناطق مختلف در پهنه جغرافیایی یک کشور علاوه‌بر حصول اطمینان از توزیع متوازن جمعیت و درآمد در سراسر کشور و پایداری در استفاده از منابع، می‌تواند محسنات دیگری چون افزایش رقابت‌پذیری و نیز شناسایی موتورهای جدید رشد برای کشور داشته باشد و البته در این امر توجه به فضای بین‌الملل اهمیت دارد زیرا در دنیای امروز زنجیره‌های ارزش به طور فزاینده‌ای جهانی شده‌اند.

جمهوری اسلامی ایران با دسترسی به موقعیت جغرافیایی سیاسی ممتاز، منابع انرژی غنی، توانایی برای نقش‌آفرینی در کریدورهای بین‌المللی در مناطق مرکزی و جنوب غربی آسیا و دسترسی به آب‌های آزاد، ظرفیت دستیابی‌به توسعه اقتصادی دریامحور را دارد. در همین راستا مقام معظم رهبری مورخ ۱۴۰۲/۰۸/۱۶ سیاستهای کلی توسعه دریامحور را در ۹ بند ابلاغ فرمودند تا ایران با حضور مؤثر در ساحل، فراساحل، دریا و اقیانوس و بهره‌گیری از آن به‌عنوان یک پیشران و محور توسعه، بتواند در منطقه و جهان جایگاه شایسته‌ای احراز نماید.

نظر به اینکه در مقدمه سیاستهای کلی توسعه دریامحور بر نقش‌آفرینی قوای سه‌گانه در تهیه برنامه جامع تحقق آن تاکید شده و بر اساس بند چهارم این سیاستها باید این برنامه جامع تا یک سال پس از ابلاغ سیاستها تهیه شود، ضروری است که مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی به‌عنوان بازوی مشورتی نمایندگان مجلس مقدمات لازم را به‌منظور ارتقاء کیفیت نقش‌آفرینی مجلس در برنامه‌ریزی برای توسعه اقتصادی دریامحور فراهم نماید. به همین سبب این گزارش با هدف شناسایی الزاماتی نگارش شده است که رعایت آن‌ها در برنامه‌ریزی برای دست‌یابی‌به توسعه اقتصادی دریامحور ضروری است؛ چراکه هیئت وزیران «برنامه جامع تحقق سیاستهای کلی توسعه دریامحور» را بدون مقدمه و در قالب ۴۴ ماده در تاریخ ۱۴۰۳/۰۲/۱۲ تصویب کرده است و واکاوی و نقد آن می‌تواند منجربه ارتقاء غنای کارشناسی کشور برای تحقق سیاستهای کلی توسعه دریامحور شود.

نقطه‌نظرات / یافته‌های کلیدی

به‌منظور دست‌یابی به هدف گزارش ابتدا با رجوع به متون علمی و اسناد سیاستگذاری سایر کشورها دامنه اقتصاد دریامحور شامل سه دسته فعالیت‌های اقتصادی «مبتنی‌بر دریا»، «مرتبط با دریا» و «در محیط مجاور با دریا» احصاء شد؛ سپس تطابق این دسته‌بندی با نظام مسائل سیاستهای کلی توسعه دریامحور مورد بررسی قرار گرفت و مشخص شد که این دسته‌بندی با توجه به خط‌مشی‌های حاصل از این سیاستها مورد پذیرش است.

- **فعالیت اقتصادی مبتنی‌بر دریا:** فعالیت اقتصادی که در دریا یا اراضی ساحلی انجام می‌شود.

• این فعالیت‌ها شامل «استفاده از منابع زنده دریایی» مثل صیادی و آبزی‌پروری، «استفاده از منابع معدنی و سوختهای فسیلی دریایی» مثل استخراج مواد معدنی دریایی همچون کبالت، نیکل، مس، پلاتین وغیره و توسعه میادین نفتی و ذخایر گاز طبیعی، «انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی» مثل استفاده از انرژی بادی در آب‌های ساحلی و ساخت‌وساز فراساحلی، «حمل‌ونقل (ترابری) دریایی» مثل خدمات جامع سوخت‌رسانی به کشتی‌ها (بانکرینگ)، مدیریت کشتی وغیره، «ممانعت از تخریب محیط‌زیست دریایی» مثل لای‌روبی وغیره، «روش‌های نمک‌زدایی و شیرین‌سازی آب» و درنهایت «گردشگری ساحلی» است.

• بندهای پنجم، هشتم و نهم سیاستهای ابلاغی مقام معظم رهبری نیز حاوی خط‌مشی‌های «بهره‌برداری از ظرفیت‌ها، منابع و ذخایر زیست‌بوم دریایی با ممانعت از تخریب محیط‌زیست دریایی»، «افزایش سهم کشور در حمل‌ونقل دریایی» و «حمایت از فعالان اقتصادی و بنگاه‌های کوچک و متوسط جوامع محلی در گردشگری» است که شامل فعالیت‌هایی می‌شود که در دامنه تعریف فعالیت‌های اقتصادی مبتنی‌بر دریا قرار می‌گیرد.

- **فعالیت اقتصادی مرتبط با دریا:** فعالیت اقتصادی که در دریا یا اراضی ساحلی انجام نمی‌شود اما از کالا و خدمات فعالیت‌های مبتنی‌بر دریا به‌عنوان ورودی استفاده می‌کند یا در تولید کالا یا ارائه خدماتی نقش دارد که مستقیماً در فعالیت‌های مبتنی‌بر دریا استفاده می‌شود.

• این فعالیت‌ها شامل «فرآوری غذاهای دریایی»، «زیست‌فناوری دریایی»، «صنایع ساخت، تعمیر و نگهداری انواع شناور»، «حمل‌ونقل چندوجهی یا ترکیبی»، «فناوری و تجهیزات و خدمات دیجیتال» و «خدمات تجاری» است.

• در بندهای سوم، ششم و هشتم سیاستهای کلی توسعه دریامحور، به ترتیب خط‌مشی‌های «تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری و مشارکت داخلی و خارجی با ایجاد زیرساخت‌های لازم نرم‌افزاری و سخت‌افزاری (حقوقی، اقتصادی، زیربنایی و امنیتی)»، «ایجاد پشتوانه علمی، آموزشی و پژوهشی و زیست‌بوم نوآوری و فناوری دریایی» و «افزایش سهم کشور در ترانزیت با ایجاد و تقویت شبکه حمل‌ونقل ترکیبی» مطرح شده است که با تعریف فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با دریا همخوانی دارد.

- **فعالیت اقتصادی در محیط مجاور با دریا:** فعالیت اقتصادی که مبتنی‌بر دریا و مرتبط با دریا نیست اما در استان‌های دارای اراضی ساحلی انجام می‌شود.

• در بندهای چهار، هفت و نه این سیاستها بر مسائلی تاکید شده است که در دامنه فعالیت‌های اقتصادی در محیط مجاور با دریا قرار می‌گیرد؛ زیرا موضوعات «تعیین سهم و جغرافیای جمعیت، تجارت، صنعت، کشاورزی و گردشگری»، «توسعه همکاری‌های اقتصادی، تجاری و سرمایه‌گذاری در طرح‌های بزرگ مقیاس و دانش‌بنیان زیرساختی، تولیدی و خدماتی با کشورهای همسایه و سایر کشورها» و «حمایت از فعالان اقتصادی و بنگاه‌های کوچک و متوسط جوامع محلی در کشاورزی و صنعت» علاوه‌بر فعالیت‌های مبتنی‌بر دریا و مرتبط با دریا، شامل فعالیت‌های اقتصادی غیر دریامحور نیز می‌شود.

این مطالعه نشان داد که پهنه‌های آبی ظرفیت‌های گسترده‌ای دارند که می‌توان از آن‌ها برای **تشکیل و توسعه خوشه‌های صنعتی** و **ارتقاء بنادر و بازرگانی دریایی** استفاده کرد؛ لذا توسعه خوشه‌های صنعتی و بنادر بازرگانی عناصر کلیدی اقتصاد دریامحور است که رشد آن‌ها به دلیل پیوندهای پسین و پیشین گسترده و اثر انتشار بالا منجر به افزایش رشد و توسعه اقتصادی در سرتاسر سرزمین می‌شود.

اما به جهت شناخت دقیق‌تر الزامات توسعه اقتصادی دریامحور در ایران؛ سیر تحولات تاریخی آن در کشور نیز واکاوی و مشخص شد که حکومت‌های ایرانی پس از اسلام دکترین برّی داشتند، حتی حکومت سلجوقیان که در دوران اوج خود در سه قاره قلمرو داشت. همچنین سیاستهای سلطه جویانه اروپایی‌ها باعث شده بود که کشورهایی نظیر ایران قوای دریایی خود را از دست بدهند و برخلاف سوابق تاریخی خود از صف قدرت‌های اقتصادی آن دوره خارج شوند. لذا تاریخ اقتصاد دریامحور در ایران نیز قابل تقسیم به سه دوره اقتدار اولیه، افول و تلاش برای احیای اقتدار اولیه است. نقطه عطف این تلاش نیز سیاستهای کلی توسعه دریامحور ابلاغی مقام معظم رهبری است و برنامه‌ریزی جهت دست‌یابی به اهداف این سیاستها الزاماتی دارد. با توجه به مطالب مطروحه در این گزارش این الزامات عبارت است از:

• ارائه تعریف قانونی جامع و مانع از فعالیت‌های دریامحور؛
• اعمال مدیریت واحد، چابک و کارآمد؛
• اهتمام به رفع تعارضات و ارتقاء کیفیت قوانین؛
• تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری و جذب مشارکت داخلی و خارجی؛
• ارائه همبست دریامحور اسناد ملی به‌منظور بارگذاری نظام‌مند فعالیت و جمعیت؛
• تبیین دیپلماسی اقتصادی نوین دریامحور؛
• درک هویت کالبدی متمایز انواع مناطق ساحلی کشور و برنامه‌ریزی جداگانه برای هر کدام؛
• توجه به ظرفیت‌های هر منطقه در بارگذاری انواع فعالیت‌های اقتصادی متناسب با طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (آی.سی.زِد.اِم)؛
• اتخاذ تصمیمات با لحاظ تمرکز جمعیت یا پراکندگی آن در استان‌های ساحلی؛
• پرورش نیروی انسانی متخصص برای ایجاد مزیت‌های هوشمند دریامحور؛

- توجه به ملاحظات فرهنگی جوامع محلی ساکن در مناطق هدف؛
- اقناع رسانه‌ای و جلب همراهی آحاد جامعه در توسعه اقتصادی دریامحور؛

با استفاده از این چارچوب نظری تلاش شد تا برنامه دولت برای تحقق سیاستهای کلی توسعه دریامحور مورد نقد قرار گیرد و نکات ضعف و قوت آن بیان گردد. نتیجه بررسی‌ها نشان داد که برنامه دولت را می‌توان صرفاً مقدمه‌ای برای یک برنامه جامع دانست چراکه برخی از الزامات فوق در آن رعایت نشده است و ابهاماتی در سازوکار اجرایی مواد آن وجود دارد.

پیشنهاد راهکارهای تقنینی، نظارتی یا سیاستی

علاوه‌بر یافته‌های فوق که چارچوب مشخص برای نقد برنامه دولت در اختیار این گزارش قرار داد. پیشنهاد می‌شود بر اساس بند چهارم سیاستهای کلی توسعه دریامحور «تدوین طرح جامع توسعه دریامحور» در راستای اصلاح کاستی‌های این برنامه فعلی و اجرایی کردن سیاستهای کلی مربوطه با هدف توسعه خوشه‌های صنعتی و ارتقاء نسل بنادر در استان‌های ساحلی تدوین شود. شایسته است با توجه به ابعاد بین المللی توسعه دریا محور، با فرض تداوم تحریم های ظالمانه نسبت به تعریف منافع مشترک با کشورهای ذی نفع در قالب دیپلماسی فعال اقدام شود، همچنین لازم است با توجه به محدود بودن منابع مالی در دسترس به اولویت‌بندی فعالیت‌های اقتصادی دریامحوری پرداخت که درحال حاضر زیرساخت‌های آن‌ها فراهم‌تر است و می‌توانند زودتر به بازدهی رسیده و خود سرمایه توسعه سایر فعالیت‌های اقتصادی دریامحور را تأمین کنند.

۱. مقدمه

اهمیت بهره‌برداری از منابع طبیعی به‌عنوان زیربنای رشد و توسعه اقتصادی در مقیاس محلی، ملی و بین‌المللی حداقل از نظر تجربه تاریخی در حوزه‌هایی نظیر امنیت غذایی و امنیت انرژی قابل اثبات به نظر می‌رسد. پهنه‌های آبی را نیز می‌توان به‌عنوان یکی از ذخایر منابع طبیعی جهان عامل مهمی در توسعه اقتصادی دانست. [۱] چراکه تمدن‌های باستانی به دلیل اتصال با مناطق دوردست ازطریق مسیرهای تجارت دریایی رونق یافتند؛ برای مثال دریای مدیترانه تبادلات بین اروپا، آفریقا و آسیا را تسهیل کرد و منجر به انتشار فرهنگی و رونق اقتصادی شد. [۲]

همچنین می‌توان گفت که فعالیت‌های اقتصادی در دریا و سواحل با استفاده پایدار از ظرفیت‌های حاصل از منابع و پهنه‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها و تالاب‌ها برای افزایش تولید، ایجاد اشتغال و بهبود وضعیت معیشت منجر به تسهیل فرایند توسعه کشورها می‌شود. [۳] با بررسی مطالعات پیشین به نظر می‌رسد که میان دسترسی دریایی کشورهای مختلف با میزان توسعه اقتصادی و اجتماعی ارتباط وجود دارد؛ به گونه‌ای که کشورهایی که از سطح توسعه اقتصادی و اجتماعی بالاتری برخوردار هستند به پهنه‌های آبی دسترسی دارند. [۱] شایان ذکر است که تمام کشورهای توسعه‌یافته

دنیا به دریا متصل هستند؛ چه کشورهای توسعه یافته صنعتی و چه کشورهای توسعه‌یافته گروه هفت[۱] که همه از مسیر دریا به توسعه رسیده‌اند. [۴] البته دسترسی به پهنه‌های آبی علت توسعه نیست بلکه می‌تواند تسهیگر رشد و توسعه اقتصادی باشد؛ چراکه در میان ۴۴ کشور محصور در خشکی نیز ۲۰ درصد از آن‌ها توسعه یافته محسوب می‌شوند که همه در اروپا قرار دارند[۲] البته در میان این کشورها تنها لیختن اشتاین محصور دوگانه در خشکی[۳] است و باقی آن‌ها با یک واسطه به دریا دسترسی دارند. همچنین ۳۸ کشور از ۵۴ کشور آفریقایی کشورهای ساحلی یا جزیره‌ای هستند و بیش از ۹۰ درصد واردات و صادرات آفریقا از طریق دریا انجام می‌شود و لذا این قاره به شدت به پهنه‌های آبی وابسته است. [۵] درحال حاضر حدود ۳۰ درصد از تولید ناخالص داخلی کشورهای توسعه‌یافته از دریا تأمین می‌شود. [۶] حتی در دنیا کشورهایی وجود دارد که تولید ناخالص آن‌ها از دریا به ۵۰ درصد هم می‌رسد. لذا دستیابی‌به ظرفیت‌های دریا و سواحل می‌تواند تسهیلات بزرگی برای رسیدن به توسعه اقتصادی ایجاد کند. [۷]

درحالی که ۳۷ درصد از مجموع ۱۱ هزار و ۲۴۰ کیلومتر نوار مرزی ایران در مجاورت آب‌هاست و ایران حدود ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی دارد. این مرزها شامل مجموعه‌ای از سواحل، جزایر و سایر مناطق دریایی نظیر خورهاست. [۸] مرزهای جنوب کشور در مجاورت با خلیج فارس و دریای عمان قرار دارد؛ مرز آبی خلیج فارس با احتساب جزایر هزار و ۸۰۰ کیلومتر -بدون در نظر گرفتن جزایر حدود هزار و ۴۰۰ کیلومتر- است، همچنین نوار مرزی مجاور با دریای عمان نیز ۹۰۰ کیلومتر است. در شمال کشور نیز دریاچه کاسپین به عرض دو هزار و ۴۴۰ کیلومتر واقع شده است. بنابراین ایران با ۱۲ همسایه خود یعنی ۸۰ درصد همسایگان دارای مرز آبی است. [۹]

به همین سبب سیاستگذاری و برنامه‌ریزی برای بهره‌مندی از مواهب سرشار الهی در دریا و سواحل کشور می‌تواند به مثابه امری حیاتی تلقی گردد. البته سیاستگذاری منطقه‌ای و پر کردن شکاف توسعه‌ای مناطق مختلف در پهنه جغرافیایی یک کشور علاوه‌بر حصول اطمینان از توزیع متوازن جمعیت و درآمد در سراسر کشور و پایداری در استفاده از منابع، محسنات دیگری چون افزایش رقابت‌پذیری مناطق با سایر مناطق مشابه در سطح جهان را همراه دارد؛ چراکه در دنیای امروز که زنجیره‌های ارزش به طور فزاینده‌ای جهانی می‌شوند، افزایش رقابت‌پذیری مناطق با سایر مناطق مشابه آن‌ها در سطح جهانی نیز حائز اهمیت است. [۱۰]

جمهوری اسلامی ایران نیز با دسترسی به موقعیت جغرافیایی سیاسی ممتاز، منابع انرژی غنی، توانایی برای نقش‌آفرینی در کریدورهای بین‌المللی در مناطق مرکزی و جنوب غربی آسیا و دسترسی به آب‌های آزاد، ظرفیت دستیابی‌به توسعه اقتصادی دریامحور را دارد. در همین راستا مقام معظم رهبری طی سال‌های اخیر در سیاستهای کلی برنامه ششم توسعه

۱. کانادا، فرانسه، آلمان، ایتالیا، ژاپن، بریتانیا و ایالات متحده آمریکا
۲. اتریش، سوئیس، جمهوری چک، مجارستان، لوکزامبورگ، اسلواکی، سن مارینو و لیختن اشتاین.
۳ .کشورهایی که تمامی همسایگان آن‌ها نیز کشورهای محاط در خشکی هستند.

مورخ ۱۳۹۴/۰۴/۰۹ و سیاستهای کلی برنامه هفتم مورخ ۱۴۰۱/۰۶/۲۱ بر ضرورت اهتمام بر توسعه دریامحور یا توسعه مناطق ساحلی کشور تاکید فرمودند.

نتیجه اقدامات کشور در رابطه با توسعه اقتصادی دریامحور طی سال‌های اخیر به گونه‌ای بوده است که بنابر آمار آنکتاد ارزش ناوگان دریایی ایران بیشترین افزایش در جهان را بین سال‌های ۲۰۱۹ و ۲۰۲۲ ثبت کرده است [۱۱] و بر اساس اطلاعات اقتصادی سازمان اطلاعات مرکزی آمریکا، ایران با ۳۲ کشتی فله‌بر، ۳۱ کشتی کانتینری، ۸۳ نفتکش، ۳۹۳ کشتی باری عمومی و ۴۰۳ فروند کشتی از انواع دیگر در سال ۲۰۲۲ در مجموع دارای ۹۴۲ فروند کشتی بوده است و به‌عنوان بزرگ‌ترین قدرت تجارت دریایی در منطقه خاورمیانه شناخته شده است؛ به‌طوری که بیش از یک سوم کشتی‌های این منطقه را به خود اختصاص داده است. [۱۲]

تجربه سیاستهای کلی برنامه‌های ششم[۱] و هفتم[۲] توسعه نشان می‌دهد که سیاستگذاری برای توسعه اقتصادی دریامحور یا توسعه استاهای ساحلی کشور همواره از اهمیت برخوردار بوده است. اما از یک طرف ظرفیت گسترده و بکر این مناطق و لزوم برنامه‌ریزی مستقل و یکپارچه برای توسعه اقتصادی دریامحور و از طرف دیگر کاستی‌های موجود مثل استهلاک و سن بالای ناوگان دریایی کشور که حدود ۲۵ سال است، [۱۳] درحالی که میانگین سنی ناوگان حمل‌ونقل دریایی جهان در سال ۲۰۲۳ معادل ۱۳.۷ سال بوده است. [۱۴] باعث شد تا مقام معظم رهبری براساس بند یک اصل ۱۱۰ قانون اساسی، مورخ ۱۴۰۲/۰۸/۱۶ سیاستهای کلی توسعه دریامحور را پس از مشورت با مجمع تشخیص مصلحت نظام در ۹ بند ابلاغ فرمایند.

با توجه به اینکه در مقدمه سیاستهای کلی توسعه دریامحور بر ارائه برنامه جامع تحقق این سیاست‌ها ظرف شش ماه و در بند چهارم همین سیاستها بر تدوین طرح جامع توسعه دریامحور طی حداکثر یک سال پس از ابلاغ این سیاستها تاکید شده است. ابتدا لازم است به متون علمی و اسناد سیاست‌گذاری رجوع شود تا دامنه اقتصاد دریامحور احصاء گردد؛ چراکه گام اول ارائه برنامه جامع تحقق این سیاستها می‌تواند تعیین فعالیت‌هایی باشد که درچارچوب اقتصاد دریامحور نیاز به برنامه‌ریزی دارد.

از آنجایی که واژه‌هایی چون «اقتصاد آبی[۳]» در ادبیات بین‌المللی و «اقتصاد دریامحور» در ساختار اداری و سیاسی کشور عمر کوتاهی دارند اما در طول تاریخ بشری همواره بهره‌برداری از دریا و سواحل و منابع آن در توسعه اقتصادی جوامع مؤثر بوده است؛ شناخت کاستی‌های گذشته و ظرفیت‌های موجود، در کنار عبرت‌آموزی از چگونگی رفع کاستی‌ها و بهره‌برداری از ظرفیت‌های مشترک توسط سایر ملل می‌تواند راهگشا باشد.

سپس با تکیه بر چنین مطالعه‌ای می‌توان با تمرکز بر دامنه محدودی از فعالیتها، به اهداف مصرّح در سیاستهای کلی توسعه دریامحور دست پیدا کرد. لذا هدف این گزارش شناسایی الزاماتی است که رعایت آن‌ها در برنامه‌ریزی برای

---

۱ در بندهای شماره ۱۹، ۲۱، ۲۳ و ۲۵ سیاستهای کلی برنامه ششم توسعه به این موضوع اشاره شده است.
۲ در بندهای شماره ۱۰ و ۱۱ سیاستهای کلی برنامه هفتم به این موضوع اشاره شده است.
3 Blue Economy

دست‌یابی‌به توسعه اقتصادی دریامحور ضروری است. در این راستا گزارش حاضر پس از مقدمه و بیان پیشینه مطالعاتی و تقنینی، در شش بخش نگارش شده است؛

در بخش اول گزارش ابتدا ماهیت و چیستی اقتصاد دریامحور و دامنه آن مورد مطالعه قرار می‌گیرد. بخش دوم گزارش به رابطه اقتصاد دریامحور با رشد و توسعه اقتصادی با استفاده از نظریات آلبرت اوتو هیرشمن[1] و فریدریش لیست[2] می‌پردازد. در بخش سوم گزارش نیز سابقه اقتصاد دریامحور در ایران مورد بحث قرار می‌گیرد. سپس در بخش چهارم گزارش سیاستهای کلی توسعه دریامحور واکاوی می‌شود تا نظام مسائل آن احصاء شود و در بخش پنجم گزارش الزامات برنامه‌ریزی جامع و مانع برای تحقق کامل توسعه اقتصادی دریامحور تبیین می‌گردد تا بتوان با استفاده از آن در بخش پایانی گزارش به واکاوی و نقد برنامه دولت برای تحقق سیاستهای کلی توسعه دریامحور پرداخت.

۲. پیشینه پژوهش

در این قسمت از گزارش ابتدا سوابق مطالعاتی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی پیرامون موضوع اقتصاد دریامحور و سپس مهم‌ترین قوانین مرتبط با موضوع پژوهش به اختصار بیان می‌گردد.

۲-۱ سوابق مطالعاتی مرکز

مهم‌ترین گزارش‌های مرتبط با موضوع اقتصاد دریامحور در مرکز پژوهش‌ها عبارتند از:

- الف) گزارش «توسعه دریامحور و اقتصاد دریا، ضرورتی بی‌بدیل در تحقق اقتصاد پویا و مقاومتی کشور» که با شماره مسلسل ۱۷۸۰۸ در سال ۱۴۰۰ منتشر شد. در این گزارش بر ضرورت ارائه تعاریف چندوجهی از اقتصاد دریامحور و ایجاد اشتراک نسبی در برداشت و درک از این موضوع تاکید شده است و موضوعات کلیدی توسعه دریامحور مشتمل بر مواردی از قبیل آینده‌نگری، توجه به تحولات جهانی و رقابت پذیری در حوزه صنایع و حمل‌ونقل دریایی، لجستیک و زنجیره تأمین، توسعه یکپارچه زیرساخت‌های ریلی، جاده‌ای و هوایی و ارتقای نسل بنادر معرفی می‌شود. همچنین توجه به اصول آمایش سرزمین در برنامه‌ریزی برای توسعه دریامحور ضروری دانسته شده است.

- ب) گزارش «نقش و جایگاه صنایع دریایی در اقتصاد ایران (با نگاهی به احکام قانون برنامه ششم توسعه و راهکارهای اجرایی دستیابی به اهداف صنایع دریایی)» با شماره مسلسل ۱۵۸۱۰ در سال ۱۳۹۷ منتشر شد. در این گزارش مواردی نظیر اصلاح و تکمیل زیرساخت‌های نهادی حوزه دریا ازجمله تعیین اولویت برای صنایع دریایی در قالب بودجه‌های سنواتی، سرمایه‌گذاری و توسعه ظرفیت‌ها در بخش‌های دارای مزیت، تقویت شرکت‌های دانش‌بنیان در حوزه صنایع دریایی وغیره به‌عنوان لازمه دستیابی به اهداف سیاستی مندرج در سیاستهای کلی اقتصاد مقاومتی و برنامه ششم توسعه بیان شد.

1 Albert Otto Hirschmann
2 Friedrich List

- ج)«نگاهی به روند طرح‌های جامع بنادر کشور: نقاط قوت و ضعف و راهکارهای ارتقای مطالعات جامع آتی» با شماره مسلسل ۱۸۸۶۴ در سال ۱۴۰۲ منتشر شد. در این گزارش بر عدم توجه جدی به ارتقای نسل و توسعه بنادر، زنجیره تأمین کالا و رویکرد درونگرا و سیستمی به بنادر در طرح جامع تاکید شده و با توجه به تحولات بین‌المللی و بروز فرصت‌ها و تهدیدهای جدید پیشنهاداتی برای بهبود طرح‌های آتی ارائه می‌شود.

- د) »ضرورت تغییر و تحول در نسل بنادر کشور» با شماره مسلسل ۱۷۷۲۹ در سال ۱۴۰۰ منتشر شد. در این گزارش نسل‌های مختلف بنادر مبتنی‌بر ارزیابی استراتژی توسعه، گستره خدمات بندری ارائه شده و سطح یکپارچگی فناوری اطلاعات تشریح و تلاش می‌شود تا ضمن بیان ضرورت جهش عملی به سمت ارتقای نسل بنادر کشور، راهکارهای عمده در دستیابی به این هدف بیان شود.

- ه) مجموعه گزارش‌های «بررسی قابلیت‌های منطقه‌ای مبتنی‌بر اقتصاد دریامحور» در سال ۱۳۹۴ در پنج شماره به ترتیب به موضوعات ذیل پرداخته است:

- «کشاورزی و استحصال آب» شماره مسلسل: ۱۴۲۲۲؛
- «بخش شیلات و آبزیان» شماره مسلسل: ۱۴۲۲۳؛
- «بخش‌های صنعت و انرژی» شماره مسلسل: ۱۴۲۲۴؛
- «تجارت، بنادر و کشتیرانی» شماره مسلسل: ۱۴۲۵۹؛
- «بخش گردشگری» شماره مسلسل: ۱۴۲۶۰.

در این مجموعه تلاش شده تا وضعیت فعالیت‌های مختلف مرتبط با اقتصاد دریامحور در ایران طی دهه‌های گذشته توصیف شود. به همین منظور پس از ارائه داده‌های آماری پیشنهاداتی برای افزایش نرخ رشد فعالیت‌های موضوع هر گزارش ارائه شده است.

۲-۲. سوابق تقنینی

پیرامون اقتصاد دریامحور می‌توان قوانین مهمی را یافت که در سال‌های پیش یا پس از وقوع انقلاب اسلامی مصوّب شده است. به همین دلیل در این بخش سوابق تقنینی در هر دو مقطع زمانی به صورت جداگانه مطرح خواهد شد.

- الف) مهم‌ترین مصوبات مجلس شورای ملی که در دامنه موضوع اقتصاد دریامحور می‌تواند قابل طرح باشد؛ مشتمل بر موارد ذیل است:

- قانون تعیین حدود آب‌های ساحلی و منطقه نظارت دولت در دریاها مصوب ۱۳۱۳؛
- قانون اصلاح قانون تعیین حدود آب‌های ساحلی و منطقه نظارت ایران مصوب ۱۳۳۸؛
- قانون راجع به اجازه تأسیس سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب ۱۳۳۹؛
- قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ با آخرین اصلاحات و الحاقات؛
- قانون تعیین حریم دریاچه احداثی در پشت سدها مصوب ۱۳۴۴؛

- قانون مربوط به اراضی ساحلی مصوب ۱۳۴۶؛
- قانون موافقتنامه حاکمیت بر جزایر فارسی و العربی و تحدید حدود فلات قاره بین ایران و عربستان سعودی مصوب ۱۳۴۷؛
- قانون عضویت سازمان بنادر و کشتیرانی در اتحادیه بین‌المللی بنادر و لنگرگاه‌ها مصوب ۱۳۴۷؛
- قانون اختیارات مالی و استخدامی سازمان بنادر و کشتیرانی و تشکیل گارد بنادر و گمرکات مصوب ۱۳۴۸؛
- قانون موافقت نامه راجع به خط مرزی حد فاصل فلات قاره بین ایران و قطر ۱۳۴۸؛
- قانون موافقت نامه تحدید حدود فلات قاره بین ایران و بحرین مصوب ۱۳۵۰؛
- قانون تحدید حدود بخشی از فلات قاره بین دولت شاهنشاهی ایران و دولت امارات عربی متحده مصوب ۱۳۵۳؛
- قانون حفاظت دریا و رودخانه های مرزی از آلودگی با مواد نفتی مصوب ۱۳۵۴؛
- قانون اراضی مستحدث و ساحلی مصوب ۱۳۵۴؛
- قانون اجازه تصویب قواعد و مقررات فنی کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی مصوب ۱۳۵۵.

- ب) مهم‌ترین مصوبات مجلس شورای اسلامی که در دامنه موضوع اقتصاد دریامحور می‌تواند قابل طرح باشد؛ مشتمل بر موارد ذیل است:

- لایحه قانونی مجازات صید غیر مجاز از دریای خزر و خلیج فارس مصوب[1] ۱۳۵۸؛
- قانون راجع به تخلیه کالاها از کشتی‌ها به طریق دوبه کاری مصوب ۱۳۶۰؛
- قانون توزیع عادلانه آب مصوب ۱۳۶۱؛
- قانون پرداخت خسارت تأخیر یا جایزه تسریع در تخلیه و بارگیری به صاحبان کشتی مصوب ۱۳۶۷؛
- قانون تشکیل شورای عالی اقیانوس شناسی کشور مصوب ۱۳۷۰؛
- قانون معافیت پرسنل و خدمه ارگان‌ها و سازمان‌های دریایی از پرداخت عوارض موضوع ماده (۷) قانون وصول برخی از درآمدهای دولت و مصرف آن در موارد معین مصوب ۱۳۷۱؛
- قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲؛
- قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبزی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۴؛
- قانون موافقت نامه تحدید حدود مرز دریایی بین جمهوری اسلامی ایران و جمهوری اسلامی پاکستان مصوب ۱۳۷۷؛
- قانون تأسیس سازمان شیلات ایران مصوب ۱۳۸۳؛
- قانون تغییر نام سازمان بنادر و کشتیرانی به سازمان بنادر و دریانوردی مصوب ۱۳۸۷؛
- قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی مصوب ۱۳۸۷؛
- قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی مصوب ۱۳۸۹؛

---

۱ این قانون مورخ ۱۳۵۸/۰۵/۰۶ به تصویب شورای انقلاب رسیده است.

- قانون موافقت نامه تحدید حدود مرز دریایی در دریای عمان بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت سلطنت عمان مصوب ۱۳۹۴؛
- قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بنادر مصوب ۱۳۹۵؛
- مواد (۳۵)، (۳۸)، (۱۰۰) و (۱۱۲) قانون برنامه پنجساله ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۹۶؛
- مواد (۶۵) و (۶۸) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور مصوب ۱۳۹۶.

۳. ماهیت اقتصاد دریامحور

در سال ۱۹۸۹ میلادی واژه اقتصاد سبز برای اولین بار توسط گروهی از اقتصاددانان محیط‌زیستی ابداع شد. آن‌ها با هدف ارائه تعریف توافق شده‌ای از واژه «توسعه پایدار[1]» و مفاهیم مشتق از آن و همچنین سنجش رشد اقتصادی و ارزیابی سیاستها و پروژه‌ها، گزارشی تحت عنوان «طرح اقتصاد سبز» را به دولت انگلیس ارائه کردند؛ به دنبال گزارش اول، در سال‌های ۱۹۹۱ و ۱۹۹۴ گزارش‌هایی تحت عنوان «سبزسازی اقتصاد جهان» و «سنجش توسعه پایدار» تهیه شد. اما پس از سال‌ها اصطلاح اقتصاد سبز در سال ۲۰۰۸ در جریان مناظرات علمی و سیاسی برای یافتن راه‌حل بحران‌های جهانی گوناگون فراگیر شد. [۱۵] در دهه دوم قرن بیست‌ویکم میلادی اقتصاد سبز، رشد سبز و توسعه کم‌کربن درمقابل توسعه اقتصادی مبتنی‌بر اقتصاد قهوه‌ای[2] قرار گرفت. [۱۶] در اقتصاد قهوه‌ای، رشد اقتصادی تا حد زیادی به فعالیت‌های مخرب زیست‌محیطی، به ویژه استفاده از سوخت‌های فسیلی مانند زغال سنگ، نفت و گاز وابسته است و منتج به سطوح عظیم تغییرات آب و هوایی چون آلودگی هوا (انتشار گازهای گلخانه‌ای)، آلودگی آب و از دست دادن تنوع زیستی می‌شود. [۱۷] درحالی‌که بنابر تعریف برنامه محیط‌زیست سازمان ملل متحد[3]؛ در اقتصاد سبز، رشد اشتغال و درآمد ازطریق سرمایه‌گذاری دولتی و خصوصی در فعالیت‌های اقتصادی، زیرساخت‌ها و دارایی‌هایی صورت می‌گیرد که امکان کاهش انتشار کربن و آلودگی، افزایش بهره‌وری انرژی و منابع و جلوگیری از نابودی تنوع زیستی و خدمات اکوسیستمی را فراهم کند. به عبارت دیگر سازمان ملل متحد مسیر توسعه‌ای را ترویج می‌کند که سرمایه طبیعی را به‌عنوان یک دارایی اقتصادی مهم و منشاء منافع عمومی درک کند و ازطریق هزینه‌های عمومی هدفمند و اصلاحات سیاستی چون تغییرات در مالیات‌ها و مقررات حمایت شود. [۱۸] با گسترش مفهوم اقتصاد سبز، بسیاری از کشورهای توسعه یافته و درحال توسعه چشم‌اندازهای آینده خود را در چارچوب توسعه کم‌کربن تبیین کردند. [۱۹]

1 Sustainable Development
2 Brown Economy
3 United Nations Environment Programme

البته به دلایلی دامنه اقتصاد سبز از خشکی‌ها فراتر رفته است؛ یکی از مهم‌ترین این دلایل اهمیت تأمین امنیت غذایی جوامع بشری و اتکاء بسیاری از کشورهای درحال توسعه به گسترش کشاورزی برای بهبود شرایط اقتصادی خود است. گسترش خارج از قاعده کشاورزی و لزوم افزایش بهره‌وری در سازوکار توزیع محصولات کشاورزی هزینه‌های زیست‌محیطی و اجتماعی دارد که منجربه توجه ویژه سیاست‌گذاران به ارتقاء جایگاه دریا و سواحل در تأمین امنیت غذایی شده است. [۲۰] به عبارت دیگر محققان و سیاست‌گذاران به دلیل محدودیت زمین‌های کشاورزی برای دستیابی‌به اهداف امنیت غذایی جهان مجبور شدند که به ظرفیت‌های منبع دیگری از منابع طبیعی، یعنی اقیانوس‌ها توجه کنند. [۲۱] همچنین سکونت حدود ۴۰ درصد از جمعیت کره زمین در محدوده ۱۰۰ کیلومتری دریاها بر ضرورت این نگاه افزوده است. [۲۲] چراکه اقیانوس‌ها به‌عنوان منبع غذا و معیشت بخش قابل توجهی از جمعیت جهان پتانسیل تسهیل دسترسی به اهدافی چون از بین بردن گرسنگی و فقر را دارند. [۲۳]

یکی دیگر از دلایل گسترش دامنه اقتصاد سبز به دریا و سواحل این است که بیش از ۷۰ درصد از سطح کره زمین آب است و دریا و سواحل در چارچوب اقتصاد قهوه‌ای به مثابه مخزن پایان‌ناپذیر زباله‌های حاصل از فعالیت در خشکی به حساب می‌آید و این موضوع به پایداری زیست‌محیطی آسیب می‌رساند. در شرایطی که با گسترش مفهوم اقتصاد سبز؛ تلاش‌های صنایع مختلف موجود در خشکی برای کاهش اثرات زیست‌محیطی ناشی از تولید و استفاده از محصولات آن‌ها به نتایج مطلوبی رسیده است و گزارش‌های پایداری شرکت‌ها، گواهی‌ها و برچسب‌های زیست‌محیطی افزایش داشته است. اما تکرار پیامدهای زیست‌محیطی فعالیت‌های اقتصادی در دریا و سواحل خطری است که مقابله با آن نیازمند سرمایه‌گذاری دولت‌ها و بخش خصوصی برای توسعه و در دسترس قرار دادن داده‌های ضروری زیست‌محیطی در دریا و سواحل است. [۲۴]

۱-۳. انواع اصطلاحات

درک ضرورت توجه به اقتصاد سبز در دریا و سواحل منجر شد تا برنامه محیط‌زیست سازمان ملل متحد در سال ۲۰۱۲ در یک گزارش ترکیبی اهمیت محیط‌زیست دریایی را به‌عنوان یک مؤلفه جدایی‌ناپذیر از تغییر پارادایم اقتصاد زیستی[1] بیان کند. مباحث پیرامون این مفهوم درچارچوب «اقتصاد آبی» مطرح می‌شود. [۲۵] اصطلاحی که در مدیریت به‌روز دریایی و اقیانوسی بسیار پرکاربرد است.

۱-۱-۳. اقتصاد آبی

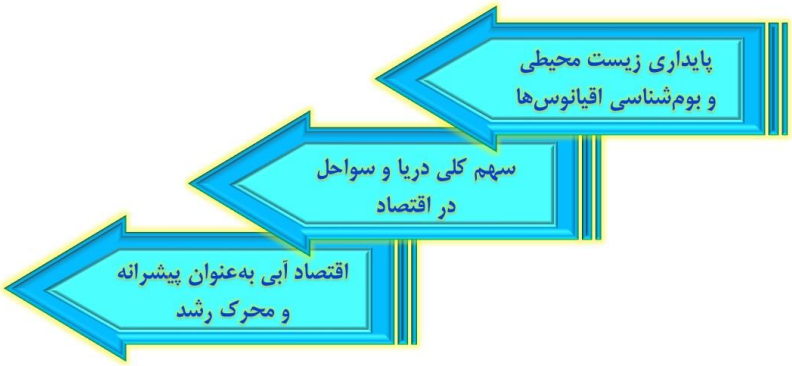
مفهوم اقتصاد آبی اولین بار در سال ۲۰۰۹ توسط گونتر پاولی[2]، اقتصاددان بلژیکی، در کتاب «اقتصاد آبی: ۱۰ سال- ۱۰۰ نوآوری - ۱۰۰ میلیون شغل[3]» مطرح شد. در این کتاب به‌جای کاهش مصرف منابع بر افزایش تولید و ارزش آفرینی تمرکز شده است. به عبارت دیگر پاولی هدف خود را الهام بخشیدن به کارآفرینان برای نشان دادن راه‌هایی معرفی می‌کند که از

1 Bioeconomy
2 Gunter Pauli
3 The Blue Economy: 10 years – 100 innovations – 100 million jobs

طریق آن بتوانند علاوه‌بر ایجاد شغل و ایجاد جریان‌های درآمدی بیشتر در هر مرحله از فرآیند تولید، مصرف انرژی را با فناوری‌های ساده کاهش دهند. [۲۶]

لذا همانطور که مشاهده می‌شود در این تعریف مفهوم اقتصاد آبی به‌طور جدایی ناپذیری با تلاش برای حفظ محیط‌زیست و تنوع زیستی مرتبط شده است؛ بنابراین این وجه از اقتصاد آبی شامل مزایای اقتصادی چون ذخیره کربن، حفاظت از ساحل، ارزش‌های فرهنگی و تنوع زیستی می‌شود که شاید حتی به بازار عرضه نشود. [۲۷] البته اقتصاد آبی در چارچوب فعالیت‌های اقتصادی در دریا و سواحل نیز توسط بانک جهانی؛ **استفاده پایدار از منابع اقیانوس برای رشد اقتصادی، بهبود معیشت و مشاغل با حفظ سلامت اکوسیستم اقیانوسی** تعریف شده است. [۲۸]

همچنین تعریف‌های دیگری نیز مطرح شده که دامنه شمول اقتصاد آبی را به خشکی‌های اطراف آب‌ها نیز گسترش می‌دهد و آن را به‌عنوان یک پیشرانه رشد معرفی می‌کند؛ به عبارت دیگر اقتصاد آبی روشی قاعده‌مند برای استفاده از منابع اقیانوس در فعالیت‌های اقتصادی در دریا و اطراف آن معرفی شده است [۲۹] که توسط فعالان اقتصادی و نهادهای حمایتی از اقیانوس‌ها و سواحل جهان ثروت پایدار ایجاد می‌کند. [۳۰] بنابراین امروزه اقتصاد آبی یک اصطلاح پرکاربرد در میان تمام اندیشمندان و سیاست‌گذاران دنیاست و دامنه آن سه مفهوم مرتبط اما متمایز را شامل می‌شود که عبارت از «نیاز به پرداختن به پایداری زیست محیطی و بوم‌شناسی اقیانوس‌ها»، «سهم کلی دریا و سواحل در اقتصادهای ملی» و «اقتصاد آبی به‌عنوان یک پیشرانه و محرک رشد و فرصتی برای کشورهای توسعه یافته و درحال توسعه» است. [۳۱]



شکل ۱:دامنه اقتصاد آبی

البته علاوه‌بر اقتصاد آبی در ادبیات علمی و سیاست‌گذاری حوزه فعالیت‌های اقتصادی در دریا و سواحل اصطلاحات دیگری نیز چون «اقتصاد اقیانوسی»، «اقتصاد دریایی»، «اقتصاد دریا پایه» «فعالیت‌های مبتنی‌بر دریا» و «فعالیت‌های مرتبط با دریا» «اقتصاد ساحلی» مطرح و تعریف شده است.

۲-۱-۳. اقتصاد اقیانوسی

«اقتصاد اقیانوسی» توسط سازمان همکاری و توسعه اقتصادی[1] به مجموع فعالیت‌های اقتصادی صنایع مبتنی‌بر اقیانوس؛ همراه با دارایی‌ها، کالاها و خدمات ارائه شده توسط اکوسیستم‌های دریایی اطلاق شده است. [۳۲] بانک جهانی نیز «اقتصاد اقیانوسی» را فعالیت‌های اقتصادی تعریف کرده است که در اقیانوس انجام می‌شود؛ به عبارت دیگر ورودی‌هایی را به‌عنوان مواد اولیه از اقیانوس دریافت یا برای اقیانوس فراهم می‌کند. با توجه به این تعریف اقتصاد آبی یک اقتصاد اقیانوسی پایدار است که در آن فعالیت اقتصادی با ظرفیت بلند مدت اکوسیستم‌های اقیانوسی برای حمایت از این فعالیت و مقاوم و سالم ماندن در تعادل باشد. [۳۳]

۳-۱-۳. تفاوت اقتصاد دریایی با اقتصاد دریا پایه

برخی از صاحب نظران میان دو مفهوم «اقتصاد دریایی» با «اقتصاد دریا پایه» تفکیک قائل شده‌اند و در متون علمی و اسناد سیاست‌گذاری برای هرکدام تعاریفی جداگانه ارائه شده است که متناسب با این تعاریف دامنه شمول هرکدام متفاوت خواهد شد. در ادامه به تبیین این دو مفهوم پرداخته می‌شود.

۱-۳-۱-۳. اقتصاد دریایی

اقتصاد دریایی کلیه فعالیت‌های اقتصادی در محیط اقیانوس‌ها و دریاها تعریف می‌شود که طیف گسترده‌ای از بخش‌های به‌هم پیوسته موجود و درحال ظهور را پوشش می‌دهد. مطابق این تعریف «اقتصاد دریایی» اجزای متنوعی چون صنایع سنتی مثل شیلات، گردشگری و ترابری دریایی[2] و همچنین فعالیت‌های جدید و نوظهوری مانند انرژی‌های تجدیدپذیر فراساحلی، آبزی‌پروری، فعالیت‌های استخراجی از بستر دریا، زیست‌فناوری دریایی و اکتشاف زیستی را شامل می‌شود. [۳۴]

۲-۳-۱-۳. اقتصاد دریا پایه

اما مؤسسه مطالعات و تحلیل‌های دفاعی منوهار پاریکار[3] [4]؛ «اقتصاد دریا پایه» را فعالیت‌های اقتصادی تعریف می‌کند که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم «در اقیانوس»، «از اقیانوس» و «به اقیانوس» باشد، این دسته بندی به صورت ذیل تبیین می‌شود: [۳۵]

- **در اقیانوس**

- فعالیت‌های اقتصادی چون ترابری دریایی، اکتشاف و تولید نفت و گاز[5]، استخراج مواد معدنی دریایی مثل کبالت، نیکل، مس، پلاتین، شیلات، آبزی‌پروری وغیره «در اقیانوس» تعریف می‌شود.

---

1 Organisation for Economic Co-operation and Development
2 Maritime Transport
3 The Manohar Parrikar Institute for Defence Studies and Analyses (MP-IDSA)
۴ به‌عنوان یک نهاد مستقل و غیر حزبی که در سال ۱۹۶۵ با هدف ارتقاء امنیت ملی و بین‌المللی از طریق تولید و انتشار دانش در مورد مسائل دفاعی و امنیتی در هند تاسیس شده است.
5 Exploration and production of oil and gas

- **از اقیانوس**

- فعالیت‌هایی برای استفاده از خروجی‌های اقیانوس که شامل گردشگری ساحلی، صنایع زیستی دریایی، صنایع شیمیایی دریایی و فرآوری غذاهای دریایی می‌شود.

- **به اقیانوس**

- فعالیت‌هایی برای قرار دادن کالاها و خدمات در اقیانوس فعالیت‌های «به اقیانوس» شناخته می‌شود که شامل ساخت، تعمیر و نگهداری انواع شناور، خدمات تجاری دریایی و گمرک، تولید تجهیزات دریایی وغیره است. [۳۶]

در همین رابطه مرکز اقتصاد و صنایع دریاپایه مالزی[۱] [۲]؛ دامنه اقتصاد دریا پایه را شامل رقابت‌پذیری بنادر[۳]، حمل‌ونقل چندوجهی یا ترکیبی[۴]، صنایع ساخت و نگهداری کشتی[۵]، انرژی فراساحلی، صنایع تفریحی دریایی[۶] و چالش‌های بازرگانی دریایی[۷]، می‌داند. [۳۷]

اگرچه می‌توان به‌طور کلی گفت که کلیدواژه دریا پایه بیشتر در رابطه با فعالیت‌های دریانوردی، تجاری یا نظامی در نظر گرفته می‌شود اما با این تعاریف می‌توان تفاوت «اقتصاد دریایی» با «اقتصاد دریا پایه» را اینطور توصیف کرد که «اقتصاد دریایی» مستقیماً به دریا مربوط می‌شود و «اقتصاد دریا پایه» به امور مرتبط با دریا نیز اطلاق می‌شود؛ لذا در ادبیات این حوزه، اقتصاد دریا پایه اعم از اقتصاد دریایی است؛ چراکه دامنه آن علاوه‌بر صنایعی که از محصولات دریا و اقیانوس‌ها به‌عنوان مواد خام استفاده می‌کنند، شامل رقابت‌پذیری بنادر، حمل‌ونقل چندوجهی یا ترکیبی، صنایع ساخت و نگهداری کشتی، انرژی فراساحلی، صنایع تفریحی دریایی، چالش‌های بازرگانی دریایی وغیره نیز می‌شود.

۴-۱-۳. تفاوت فعالیت‌های مبتنی‌بر دریا با فعالیت‌های مرتبط با دریا

با مراجعه به گزارش اقتصاد آبی اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۲، دو مفهوم «فعالیت‌های مبتنی‌بر دریا» و «فعالیت‌های مرتبط با دریا» مورد واکاوی قرار می‌گیرد؛ [۳۸]

۱-۴-۱-۳. فعالیت‌های مبتنی‌بر دریا

فعالیت‌های مبتنی‌بر دریا شامل فعالیت‌هایی است که در اقیانوس، دریا و مناطق ساحلی انجام می‌شود؛

- **استفاده از منابع زنده دریایی**

- صیادی

- آبزی‌پروری

---

1 The core objective of the Centre for Maritime Economics and Industries

۲ مرکزی است در مالزی که که از بودجه دولتی استفاده می‌کند و درمورد موضوعات مهم و جاری و تحولات جدید اقتصاد و صنایع دریا پایه (منطقه‌ای، ملی و بین‌المللی) گزارش‌های سیاستی تدوین می‌کند و با نهادهای دولتی مالزی و نهادهای بین‌المللی مرتبط نیز همکاری دارد.

3 Port Competitiveness

4 Multimodal Transport

5 Ship Building and Maintenance

6 Marine Leisure Industry

7 Maritime Trade Issues

- **استفاده از منابع معدنی و سوختهای فسیلی دریایی**

- استخراج مواد معدنی دریایی مثل کبالت، نیکل، مس، پلاتین وغیره

- توسعه میادین نفتی و ذخایر گاز طبیعی در اعماق اقیانوس‌ها

- **انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی**

- استفاده از انرژی بادی از طریق احداث مزرعه‌های بادی فراساحلی یا تولید برق با آسیاب‌های بادی کار گذاشته شده در آب‌های ساحلی

- ساخت‌وساز فراساحلی[1] یا نصب سازه‌ها و تأسیسات غیرنفتی در یک محیط دریایی مثل انرژی جزر و مدی[2]

- **حمل‌ونقل (ترابری) دریایی**

- مدیریت بندر

- خدمات جامع سوخت‌رسانی به کشتی‌ها (بانکرینگ)

- مدیریت کشتی

- کارگزاری کشتی[3]

- **ممانعت از تخریب محیط‌زیست دریایی**

- لایروبی

- حفظ تنوع زیستی

- کنترل و پالایش آلودگی آب

- **روش‌های نمک‌زدایی و شیرین‌سازی آب**

- **گردشگری ساحلی**

۲-۴-۱-۳. فعالیت‌های مرتبط با دریا

فعالیت‌های مرتبط با دریا شامل فعالیت‌هایی است که از محصولات دریا یا فعالیت‌های مبتنی‌بر دریا استفاده می‌کند؛

- **فرآوری غذاهای دریایی**

- **زیست‌فناوری دریایی**

- **صنایع ساخت، تعمیر و نگهداری انواع شناور**

- **حمل‌ونقل چندوجهی یا ترکیبی**

- زیرساخت

1 Offshore Construction
2 Tidal Energy
3 Brokerage Services

- تجهیزات

• **فناوری و تجهیزات و خدمات دیجیتال**

- صنایع الکترونیک و ابزار دقیق دریایی

- صنایع رباتیک زیرآبی و سیستم‌های خودکار

- ابزارهای اقیانوس‌شناسی

• **خدمات تجاری**

- خدمات گمرکی[1]

- بانکداری آف‌شور

- خدمات بیمه‌ای

- قوانین و مقررات دریانوردی

۳-۱-۵. اقتصاد ساحلی

آنچه به عنوان اقتصاد ساحلی تعریف می‌شود، تنها بعد جغرافیایی فعالیت‌ها را در نظر می‌گیرد و تمامی فعالیت‌های صورت گرفته در مناطق یا استان‌های ساحلی را بدون توجه به اینکه این فعالیت‌ها ارتباطی با دریا دارند یا خیر در بر می‌گیرد. لذا در تعریف اقتصاد ساحلی، آنچه اصالت دارد، جغرافیای فعالیت است، درحالی که در سایر تعاریف اصالت با نوع فعالیت و ارتباط آن با دریا بدون توجه به جغرافیاست. [۳۹]

۳-۱-۶. تفاوت اقتصاد کلان با اقتصاد خرد دریانوردی

البته هر گاه در رابطه با فعالیت‌های اقتصادی در هر زمینه‌ای سخن به میان می‌آید؛ می‌توان با رجوع به متون علمی، تعاریفی متناسب با دو مفهوم اقتصاد کلان و اقتصاد خرد نیز برای آن اختیار نمود و حوزه فعالیت‌های اقتصادی در دریا و سواحل نیز طبیعتاً از این قاعده مستثنا نیست. همانطور که پیش‌تر بیان شد اقتصاد دریا پایه کلید واژه‌ای است که شامل مباحث مرتبط با حوزه دریانوردی و ناوگان تجاری نیز می‌شود و در ذیل آن دو واژه «اقتصاد کلان دریانوردی[2]» و «اقتصاد خرد دریانوردی[3]» چنین تبیین شده است؛ [۴۰]

۳-۱-۶-۱. اقتصاد کلان دریانوردی

به این سوال می‌پردازد که کشتیرانی در چه وضعیتی بوده و اکنون در چه حالی است، برای مثال پرسش از وضعیت حمل‌ونقل دریایی در اقتصاد جهانی و چگونگی سازمان اقتصادی بازار کشتیرانی در این حوزه مطرح می‌شود. به عبارت دیگر در اقتصاد کلان، کشتیرانی نقش اصلی را در اقتصاد جهانی ایفا می‌کند، از جمله گستردگی بازار سیستم حمل‌ونقل،

1 Customs Services
2 Maritime Macroeconomics
3 Maritime Microeconomics

تقاضا برای حمل‌ونقل دریایی، ناوگان تجاری، نحوه تامین حمل‌ونقل، نقش بنادر، ساختار شرکت کشتیرانی و تأثیرات سیاسی در این حوزه قرار می‌گیرد. [۴۰]

۲-۶-۱-۳. اقتصاد خرد دریانوردی

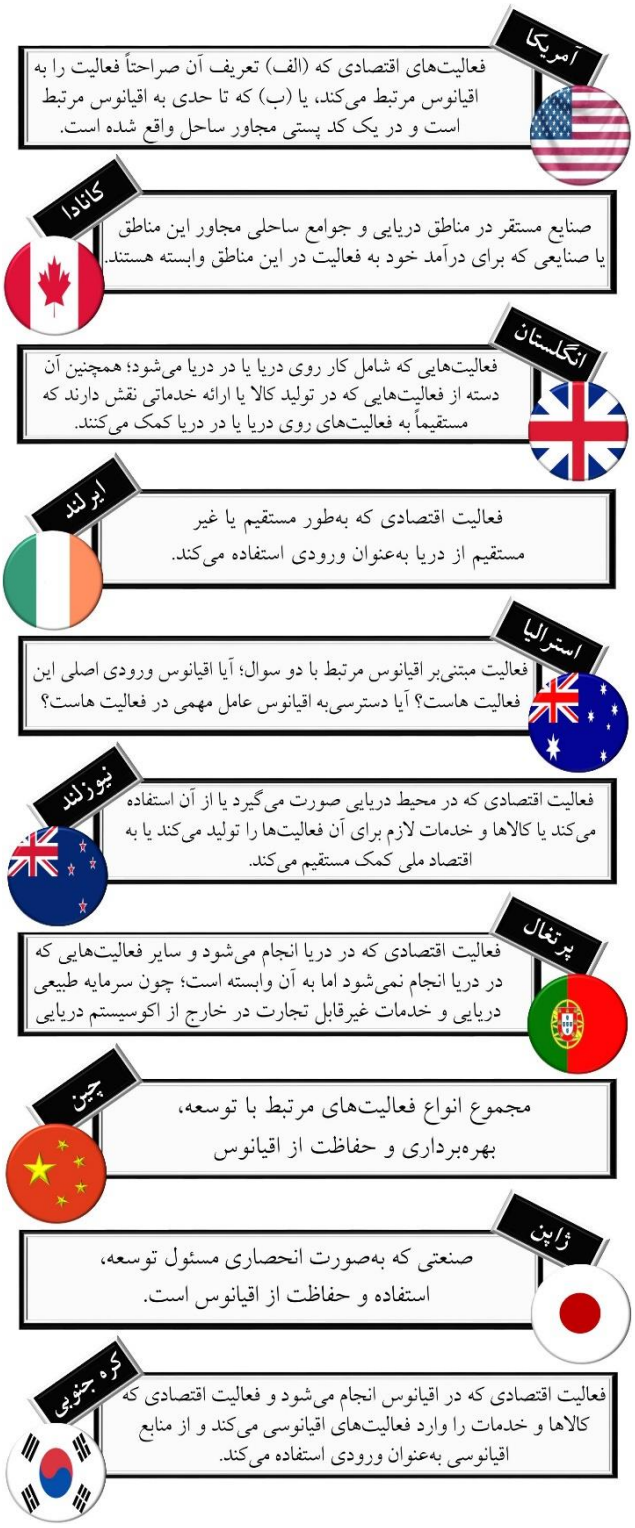
به سؤالاتی درمورد مسائل عملی پیش‌روی یک شرکت کشتیرانی می‌پردازد؛ برای مثال چگونگی ساختار هزینه‌ها و درآمدهای حمل‌ونقل، نحوه تأمین مالی کشتی و اینکه صنعت چگونه سرمایه‌گذاری تجاری را باز می‌گرداند. به عبارت دیگر در اقتصاد خرد، هزینه‌ها، درآمدها و عملکرد مالی ازجمله هزینه‌ها و درآمدهای عملیات کشتی‌های تجاری اهمیت دارند که در آن هزینه‌ها به هزینه‌های سفر، هزینه‌های عملیاتی و هزینه‌های سرمایه تقسیم می‌شوند. مبنای تجزیه و تحلیل جریان نقدی شامل حساب‌های شرکت، صورت سود و زیان، ترازنامه و صورت جریان نقدی است. [۴۰]

بنابراین در متون علمی و اسناد سیاست‌گذاری حوزه فعالیت‌های اقتصادی در دریا و سواحل می‌توان حداقل هشت کلید واژه «اقتصاد آبی»، «اقتصاد اقیانوسی»، «اقتصاد دریایی»، «اقتصاد دریا پایه»، «فعالیت‌های مبتنی‌بر دریا»، «فعالیت‌های مرتبط با دریا»، «اقتصاد کلان دریانوردی» و «اقتصاد خرد دریانوردی» را یافت که در تصویر دو مفهوم هر کدام به اختصار بیان شده است.

شکل ۲: تعاریف متعارف فعالیت‌های اقتصادی در دریا و سواحل

۲-۳. تعریف سایر کشورها

البته همانطور که پیداست فضایی مشوّش در ادبیات نظری فعالیت‌های اقتصادی در دریا و سواحل حاکم است و نمی‌توان به صراحت حکم کرد که تعریف و دامنه واحد و مشخص و همچنین تفاوت هر کدام از اصطلاحات «اقتصاد آبی»، «اقتصاد اقیانوسی»، «اقتصاد دریایی»، «اقتصاد دریا پایه»، «فعالیت‌های مبتنی‌بر دریا»، «فعالیت‌های مرتبط با دریا» وغیره چیست اما می‌توان دریافت که در هر کشوری محققان و سیاست‌گذاران بسته به داشته‌ها و نیاز خود، ابتدا تعریف مختاری از موضوع فعالیت اقتصادی در دریا و سواحل ارائه کرده‌اند؛ سپس متناسب با آن تعریف مختار، به برنامه‌ریزی برای افزایش نرخ رشد فعالیت‌های اقتصادی مرتبط مبادرت نموده‌اند. لذا تعاریف موجود در متون علمی و اسناد سیاستگذاری برخی کشورها از فعالیت‌های اقتصادی در دریا و سواحل در تصویر شماره سه بیان شده است و در ادامه به اختصار چگونگی ارائه این تعاریف تحلیل می‌گردد.



شکل ۳: تعاریف سایر کشورها از فعالیت‌های اقتصادی در دریا و سواحل

مأخذ: (سازمان همکاری و توسعه اقتصادی، ۲۰۱۹) [۴۱]

تعاریف کشورهای مختلف از فعالیت‌های اقتصادی در دریا و سواحل نشان می‌دهد که می‌توان برای تعیین دامنه شمول این فعالیت‌ها، با استفاده از تعریف استرالیایی‌ها معیاری با عنوان «میزان وابستگی فعالیت به دریا و سواحل» را احصاء کرد و فعالیت‌های اقتصادی در دریا و سواحل را به سه سطح تفکیک نمود. دو سطح نخست که در قسمت قبل با استقاده از گزارش اقتصاد آبی اتحادیه اروپا تشریح شد و در تعاریف کشورهایی چون انگلستان، نیوزلند، پرتغال و کره‌جنوبی نیز نهفته است؛ عبارت از «فعالیت اقتصادی مبتنی‌بر دریا» و «فعالیت اقتصادی مرتبط با دریا» است.

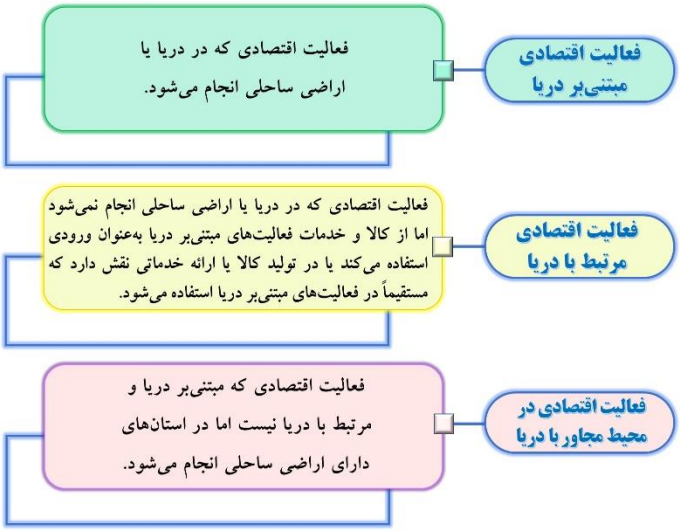
در تعریف انگلیسی‌ها صراحتاً این تفکیک وجود دارد و فعالیت‌های مبتنی‌بر دریا فعالیت‌هایی تعریف می‌شود که شامل کار روی دریا یا در دریا باشد و فعالیت‌های مرتبط با دریا نیز فعالیت‌هایی بیان می‌شود که در تولید کالا یا ارائه خدماتی نقش دارند که مستقیماً به فعالیت‌های روی دریا یا در دریا کمک می‌کنند. پرتغالی‌ها نیز از این تفکیک در تعریف انواع فعالیت اقتصادی در دریا و سواحل استفاده کرده‌اند؛ آن‌ها با بیان فعالیت اقتصادی که در دریا انجام می‌شود به فعالیت‌های مبتنی‌بر دریا اشاره می‌کنند اما سایر فعالیت‌هایی که در دریا انجام نمی‌شود اما به آن وابسته است نیز در دامنه تعریف خود قرار داده‌اند که بیانگر فعالیت‌های مرتبط با دریاست.

در میان کشورهای آسیایی نیز کره‌جنوبی این تفکیک را قائل شده و علاوه‌بر «فعالیت اقتصادی که در اقیانوس انجام می‌شود» به «فعالیت اقتصادی که کالاها و خدمات را وارد فعالیت‌های اقیانوسی می‌کند و از منابع اقیانوسی به‌عنوان ورودی استفاده می‌کند» اشاره کرده است که نشان می‌دهد آن‌ها نیز به تفکیک دو دسته فعالیت‌های مبتنی‌بر دریا و مرتبط با دریا توجه داشته‌اند. این تفکیک در تعاریف کشورهای ایرلند و نیوزلند نیز قابل مشاهده است.

البته سطح سوم که در کشورهایی نظیر آمریکا و کانادا به آن توجه شده؛ عبارت از «فعالیت اقتصادی در محیط مجاور با دریا» است؛ برای مثال «فعالیت‌های اقتصادی که تا حدی به اقیانوس مرتبط و واقع در کد پستی مجاور ساحل باشد» در دامنه تعریف ایالات متحده قرار می‌گیرد، هچنین اشاره صریح به عبارت «صنایع مستقر در جوامع ساحلی مجاور مناطق دریایی» در تعریف کانادا بیانگر اهمیت توجه به «فعالیت‌های اقتصادی در محیط مجاور با دریا» و برنامه‌ریزی جهت رشد آن‌هاست. بنابراین می‌توان «فعالیت‌های اقتصادی در محیط مجاور با دریا» را فعالیت‌های اقتصادی تعریف کرد که در دامنه تعریف فعالیت‌های مبتنی‌بر دریا و مرتبط با دریا نباشد اما در محیط مجاور با دریا بارگذاری شده است. در این سطح همچون تعریف اقتصاد ساحلی تمرکز در بعد جغرافیایی فعالیت‌هاست.

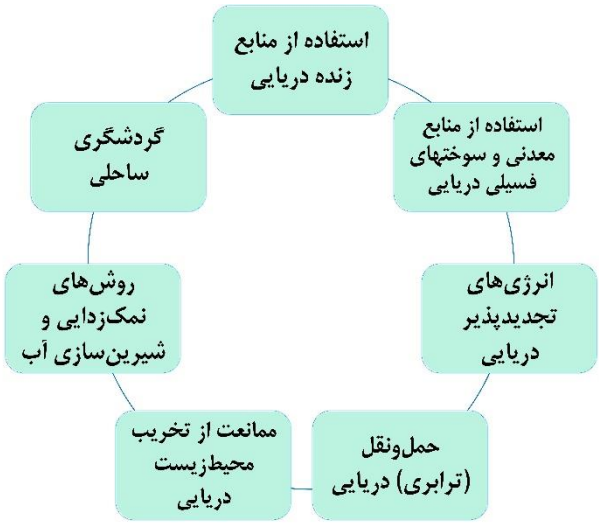
۳-۳. دامنه اقتصاد دریامحور

همانطور که گذشت با رجوع به متون علمی و اسناد سیاستگذاری می‌توان اقتصاد دریامحور را شامل سه دسته «فعالیت اقتصادی مبتنی‌بر دریا»، «فعالیت اقتصادی مرتبط با دریا» و «فعالیت اقتصادی در محیط مجاور با دریا (اقتصاد ساحلی)» دانست که در تصویر چهار تعریف شده است.



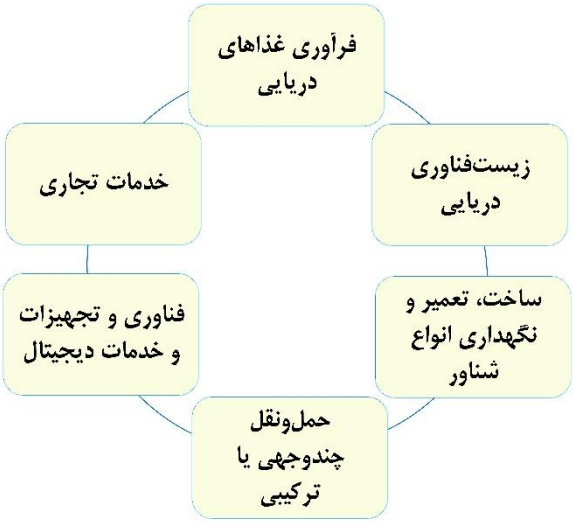
شکل ۴: تعریف اقتصاد دریامحور

همچنین با رجوع به متون علمی و اسناد سیاستگذاری مشخص می‌شود که درچارچوب تعریف فوق می‌توان فعالیت‌های مبتنی‌بر دریا را چنین برشمرد؛



شکل ۵: انواع فعالیت های مبتنی بر دریا

به‌علاوه می‌توان انواع فعالیت‌های مرتبط با دریا را نیز چنین صورتبندی نمود؛



شکل ۶: انواع فعالیت‌های مرتبط با دریا

۴. رابطه اقتصاد دریامحور با رشد و توسعه اقتصادی

در این بخش از گزارش تلاش شده است ابتدا رابطه اقتصاد دریامحور با رشد و توسعه اقتصادی تبیین گردد؛ سپس عناصر کلیدی احصاء شود که تمرکز بر آن‌ها موجب تسهیل رشد و توسعه اقتصادی دریامحور می‌شود.

۴-۱. تاثیر اقتصاد دریامحور بر توسعه اقتصادی

آلبرت اوتو هیرشمن اقتصاددان آلمانی در تئوری رشد نامتعادل خود عنوان می‌کند که هیچ کشور درحال توسعه‌ای وجود ندارد که به اندازه کافی سرمایه و دیگر منابع را در اختیار داشته باشد که آن را صرف سرمایه‌گذاری هم‌زمان در تمام بخش‌های اقتصادی کند. وی اعتقاد داشت که سرمایه‌گذاری بایستی در صنایع یا بخش‌های منتخب اقتصادی صورت گیرد. در این شرایط منافع سرمایه‌گذاری در آن دسته از صنایع و بخش‌های اقتصادی که حداکثر فایده اقتصادی اجتماعی را ایجاد می‌کنند، می‌تواند منابع لازم برای سرمایه‌گذاری در سایر بخش‌ها را فراهم کند. در این شرایط، اقتصاد به‌طور نظام‌مند و تدریجی رشد خواهد کرد. بنابراین سرمایه‌گذاری در وهله اول باید در آن دسته از بخش‌های اقتصادی صورت گیرد که پیوندهای پسین و پیشین بیشتری با سایر بخش‌ها دارد؛ سپس این بخش‌ها سایر بخش‌های اقتصاد را به دنبال خود خواهد کشید. [۴۲]

توسعه اقتصادی دریامحور در این زمینه نیز قابلیت‌هایی دارد. فرصت‌ها و قابلیت‌های نهفته در بخش دریایی به حدی است که می‌تواند به‌عنوان موتور محرّک و لوکوموتیو سایر بخش‌های اقتصادی قرار گیرد به عبارت دیگر توسعه دریا محور به این معنی است که هم رشد و توسعه انواع فعالیت‌های دریامحور برای کشورها منافع و مزایای درآمدی ایجاد می‌کند و هم با

توجه به رابطه تاثیرگذاری و تاثیر پذیری آن از سایر بخش‌ها (به صورت داده – ستانده) موجب رشد و توسعه سایر بخش‌های اقتصادی نیز می‌شود. [۴۳]

ازطرفی اگر برخی از انواع فعالیت‌های اقتصادی دریامحور در اقتصاد پیشرو نباشند ولی با بخش‌های پیشرو ارتباط داشته باشند؛ می‌توانند موجب افزایش رشد و توسعه کل اقتصاد شوند، برای مثال شاید یک صنعت دریامحور چون شیلات و آبزی‌پروری دارای گستردگی روابط پسین و پیشین نباشد ولی می‌تواند به‌عنوان صنعت پیشین بخش‌هایی چون صنایع غذایی و داروسازی بر رشد اقتصاد اثر غیرمستقیم بگذارد. [۴۴] در توضیح پیوندهای پسین و پیشین گفتنی است که پیوند پسین یعنی یک بخش در فرآیند تولید خود به چه میزان از کالاها و خدمات سایر بخش‌ها استفاده می‌کند؛ این پیوند را پیوند طرف تقاضا می‌نامند. پیوند پیشین نیز چگونگی توزیع تولیدات هر بخش به سایر بخش‌های اقتصادی یا طرف عرضه اقتصاد را بررسی می‌کند. مجموع دو پیوند پسین و پیشین عبارت از کل افزایش تولید به واسطه تقاضا از سایر بخش‌ها و عرضه به سایر بخش‌ها توسط فعالیت‌های دریامحور می‌باشد. [۴۵]

نمونه‌هایی از این اثرگذاری فعالیت‌های دریامحور بر کل اقتصاد در سایر کشورها وجود دارد؛ برای مثال نتایج حاصل از بررسی جدول داده-ستانده سال ۲۰۰۷ اقتصاد ایرلند نشان می‌دهد که فعالیت‌های دریامحور علاوه‌بر قدرت اشتغالزایی بالا، دارای بیشترین پیوندهای پسین هستند و به واسطه این ارتباط با سایر بخش‌های اقتصادی، تحریک این بخش ظرفیت بالایی برای اثر گذاری بر تولید کل اقتصاد آن‌ها داشته است. به عبارت دیگر فعالیت‌های دریامحور اثر انتشار بالایی داشته است. [۴۶] همچنین بررسی جداول داده-ستانده کره‌جنوبی در فاصله سال‌های ۱۹۷۵ تا ۲۰۰۰ میلادی نشان می‌دهد که فعالیت‌های دریامحور در کره جنوبی نیز دارای پیوند پسین قوی بوده؛ برای مثال صنعت کشتی‌سازی کره در میزان تقاضای صنایع فلزات اساسی مثل فولاد و بخش‌های مالی و بیمه این کشور موثر بوده است. بنابراین فعالیت‌های دریامحور در کره جنوبی علاوه‌بر قدرت اشتغالزایی بالا اثر بیشتری بر تقویت تولید سایر بخش‌های بالادستی خود داشته‌اند. [۴۷]

البته این برداشت صحیح نیست که رابطه میان رشد اقتصادی دریامحور و رشد اقتصاد ملی یک جانبه است؛ بلکه فعالیت‌های اقتصادی دریامحور در تمام انواع آن جزئی از کل اقتصاد ملی هستند و علاوه‌بر تأثیر گذاری بر سایر فعالیت‌ها از آن‌ها تأثیر نیز می‌پذیرند، این ادعا با استفاده از نظریات فریدریش لیست در کتاب نظام ملی اقتصاد سیاسی قابل اثبات است. این اقتصاددانان ملی‌گرای آلمانی که از بنیان‌گذاران مکتب اقتصاد تاریخی و نماینده مجلس ورتمبرگ آلمان بوده است؛ تاریخ اقتصادی جوامعی را مطالعه نموده است که در عصر دریانوردی و اکتشاف به واسطه تجارت دریایی یا فعالیت‌های صنعتی در سواحل به رشد و توسعه اقتصادی دست یافته‌اند.

وی چنین استدلال می‌کند که هرچند با بهم پیوستن مسیرهای تجاری رودخانه و دریا اقتصاد اروپا متحول گشته و به یکی از پر رونق‌ترین شبکه‌های تجاری دنیا تبدیل شده، اما با تعمق در سیر تاریخی ظهور و سقوط قدرت‌های دریایی مشخص می‌شود که صنعت یا به عبارت دیگر تولید مزیت‌دار و تنوع تولید عامل اصلی ایجاد و تداوم ظهور قدرت‌های دریایی اروپایی در عصر دریانوردی بوده است. لیست **صنعت و تنوع تولید را به‌عنوان پایگاه اصلی تجارت داخلی و**

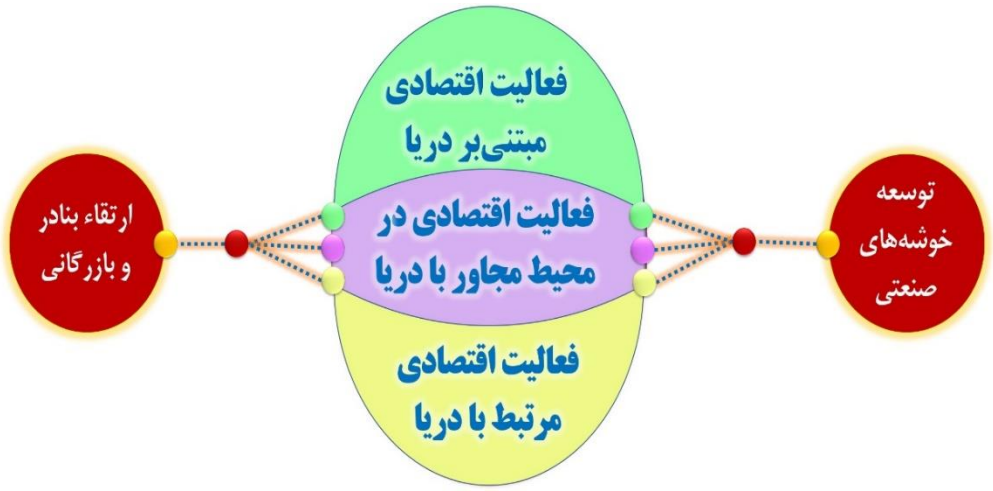
خارجی معرفی می‌کند و آن را عامل اصلی بقای یک ناوگان بازرگانی در سطح بین‌المللی می‌داند. وی در نظریه خود ناوگان دریایی را همچون ابزاری در خدمت نیازهای صنعت و کشاورزی می‌پندارد و در تشریح علل توسعه بازرگانی خارجی؛ با تکیه بر نظریه قدرت تولیدی خود، سازوکار توسعه بازرگانی را اینطور ساختاربندی می‌کند که اهمیت رشد تکنولوژی ازطریق نوآوری و استفاده از ماشین و کاربرد اختراعات جدید و به‌طورکلی افزایش قدرت تولیدی بیشتر از ایجاد زیرساخت‌های حمل‌ونقل مثل کشتیرانی است. البته لیست وقتی مفهوم قدرت تولیدی را به‌عنوان یکی از مؤلفه‌های اصلی رشد و توسعه اقتصادی معرفی می‌کند درکنار آن مفاهیم دیگری چون «**وسعت کافی سرزمین و دسترسی به منابع طبیعی**»، «**کمّیت و کیفیت مناسب نیروی انسانی**» و «**تمایل فرهنگی جامعه به تولید صنعتی**» و «**سیاست‌گذاری و دیپلماسی؛ تصمیمات آگاهانه دولت‌مردان برای حمایت از تولید صنعتی**» را به‌عنوان عوامل مؤثر در ایجاد و تداوم یک رشد و توسعه اقتصادی برای کشورهای همجوار با دریا و سواحل معرفی می‌کند. [۴۸]

شکل۷: الزامات توسعه اقتصادی دریامحور در نظریه قدرت تولیدی لیست

همانطور که از نظریه هیرشمن برداشت شد؛ محدودیت منابع ایجاب می‌کند که ابتدا بر فعالیت‌هایی تمرکز شود که بیشترین عایدی را به همراه خواهد داشت. ازطرفی در نظریه لیست تقویت قدرت تولیدی مزیت‌دار به‌عنوان نقطه تمرکز رشد و توسعه اقتصادی بیان شده است؛ لذا در قسمت بعدی عناصر کلیدی برای تقویت قدرت تولیدی در پرتو اقتصاد دریامحور بیان می‌شود.

۲-۴. عناصر کلیدی اقتصاد دریامحور

توسعه خوشه‌های صنعتی و بنادر بازرگانی عناصر کلیدی اقتصاد دریامحور هستند که رشد آن‌ها منجر به افزایش رشد و توسعه اقتصادی می‌شود.



شکل ۸: عناصر کلیدی اقتصاد دریامحور

۱-۲-۴. توسعه خوشه‌های صنعتی

نزدیکی به پهنه‌های آبی کشورها را قادر می‌سازد تا صنایع صادراتی ایجاد کنند؛ چراکه نزدیکی به خطوط حمل‌ونقل، جابجایی مواد اولیه، کالاهای واسطه‌ای و محصولات نهایی را تسهیل می‌کند. به‌طور کلی مناطق ساحلی نقش مهمی در زنجیره‌های تأمین جهانی دارند [۴۹] و به علت ظرفیت بالایی که برای نقش‌آفرینی در زنجیره‌های ارزش جهانی دارند می‌توانند به‌عنوان کاتالیزورهای توسعه منطقه‌ای عمل کنند. [۵۰] به همین دلیل سرمایه‌گذاران نسبت به شهرهای ساحلی رغبت دارند و ورود سرمایه آن‌ها مقدمه‌ی رونق کسب‌وکار و جذب نیروی کار ماهر است؛ همچنین دسترسی به ساحل نیازمند سرمایه‌گذاری در راه‌ها و مراکز لجستیکی است که خود محرّک رشد اقتصادی و توسعه شهری است [۵۱]؛

تبدیل بندر شنژن[1] به قطب خوشه‌های صنایع الکترونیک و خودروسازی حاصل چنین فرآیندی است. این بندر که از سال ۱۹۸۰ به‌عنوان منطقه ویژه اقتصادی چین[2] تعیین شده به واسطه مجموعه عوامل ذیل از یک روستای ماهیگیری به یک مرکز فناوری جهانی تبدیل شده است [۵۲]:

- **موقعیت استراتژیک:** شنژن در دلتای رود مروارید قرار دارد که نزدیکی آن به هنگ کنگ دسترسی آسان به بازارهای بین‌المللی را فراهم می‌کند. این دسترسی به بازارهای بین‌المللی تولید را تسهیل می‌کند.

- **حمایت دولتی:** دولت چین مشوق‌هایی برای جذب و حفظ کسب‌وکارها به منظور تبدیل شنژن به یک قطب صنعتی بزرگ ارائه کرده است؛ برای مثال کاهش نرخ مالیات شرکت‌ها و اعطای سایر معافیت‌های مالیاتی به ویژه در صنایع با فناوری بالا، اختصاص انواع یارانه برای اشتغالزایی و تحقیق و توسعه، جذب استعدادها از طریق تسهیل صدور ویزا و اعطای سایر مشوق‌ها به متخصصان بخشی از این حمایت‌هاست.

1 Shenzhen
2 Special economic zones of China

- اکوسیستم نوآوری و فناوری: شنژن یکی از پیشرفته‌ترین بندرهای جهان است که از سیستم‌های اتوماسیون و فناوری‌های دیجیتال برخوردار است. شنژن دارای یک اکوسیستم صنعتی با تأمین‌کنندگان، تولیدکنندگان و ارائه‌دهندگان خدمات متعدد است. این یک زنجیره تأمین بسیار کارآمد ایجاد می‌کند که هزینه‌ها و زمان تولید را کاهش می‌دهد. همچنین حضور شرکت‌های فناوری و مؤسسات تحقیقاتی متعدد، فرهنگ نوآوری را تقویت می‌کند که برای صنایع الکترونیک و خودرو بسیار مهم است [۵۳] [۵۴] [۵۵].

بندر بوسان در کره‌جنوبی نیز قطب خوشه‌های صنایع کشتی‌سازی، خودرو و ماشین‌آلات صنعتی است؛ این بندر که جایگاه بسیاری از کارخانجات ساخت کشتی، مراکز لجستیک و صنایع مبتنی‌بر صادرات است و امروزه به یک مرکز اقتصادی بزرگ تبدیل شده است [۵۶]، همچون بندر شنژن دارای یک موقعیت استراتژیک است؛ بوسان در سواحل جنوب شرقی کره جنوبی قرار دارد لذا به‌عنوان دروازه‌ی تجارت بین‌المللی به ویژه با چین، ژاپن و سایر بخش‌های آسیا مطرح شده است. حمایت‌های دولتی نظیر سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، مزایای مالیاتی و حمایت یارانه‌ای از تحقیق و توسعه در کنار اکوسیستم پویای نوآوری و فناوری در توسعه خوشه‌های صنعتی مؤثر بوده است. [۵۷] البته برای توسعه خوشه‌هایی نظیر صنایع کشتی‌سازی و خودرو و ماشین‌آلات دسترسی به مواد اولیه نیز حائز اهمیت است که به واسطه توسعه صنایع فولاد در بوسان میان این خوشه‌ها هم‌افزایی نیز وجود دارد. در این شهر بندری کارخانه‌های متعدد آهن و فولاد و همچنین شرکت‌های تولیدکننده فروآلیاژ بسیاری وجود دارد.

به‌طور کلی **پهنه‌های آبی به تقویت ساختار اقتصادی صادرات‌محور کره‌جنوبی و چین کمک کرده است؛ چراکه دسترسی به بازارهای بین‌المللی و زنجیره‌های تأمین و ارزش جهانی عامل مهمی در توسعه خوشه‌های صنعتی است و در کنار بنادری کارآ توسعه اقتصادی کشورها را تسهیل می‌کند.** همچنین مجاورت با پهنه‌های آبی موجب سرمایه‌گذاری در راه‌ها و مراکز لجستیکی می‌شود که خود محرّک رشد اقتصادی است و توسعه شهری را به ارمغان می‌آورد؛ برای مثال دبی یک مرکز تجاری و گردشگری بزرگ در خاورمیانه است. [۵۱] همچنین گردشگری ساحلی از طریق رونق خدماتی نظیر هتلداری، رستوران‌داری، ورزش‌های آبی وغیره درآمد کشورها را افزایش می‌دهد. مناطق ساحلی میزبان خدمات مرتبط با دریا مثل صیادی، آبزی‌پروری و تحقیقات دریایی هستند که موجب اشتغالزایی و رشد اقتصادی می‌شود. [۵۸]

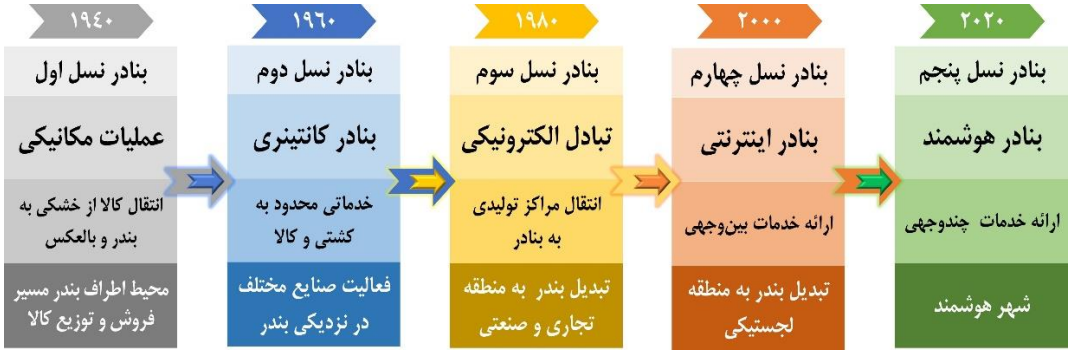
۲-۲-۴. ارتقاء بنادر و بازرگانی

می‌توان از سیر تحولات تاریخی و عملکرد کشورهای مختلف نتیجه گرفت که پهنه‌های آبی برای کشورها مزیت ایجاد می‌کند؛ چراکه بنادر توسعه یافته و مسیرهای کشتیرانی کارآ به‌عنوان دروازه ورود به بازرگانی جهانی نقش مؤثری در رشد و توسعه اقتصادی یک کشور داشته و امکان مشارکت در تبادلات کالاها و خدمات را فراهم می‌کند. [۵۸] بنادر کارآ هزینه‌های لجستیکی مانند زمان بارگیری و تخلیه، ذخیره‌سازی و حمل‌و نقل را کاهش می‌دهند. این موضوع به نوبه خود رقابت‌پذیری کسب‌وکارها و تجارت را افزایش می‌دهد. [۵۰] گفتنی است کشورهای درحال توسعه محصور در خشکی با

هزینه‌های لجستیکی تا ۵۰ درصد بیشتر از کشورهای ساحلی مواجه هستند. همچنین همجواری با آب‌ها موجب دسترسی به منابع طبیعی مانند ماهی، مواد معدنی و انرژی می‌شود که رشد اقتصادی را تسهیل می‌کند. [۵۹]

البته در یک سده اخیر سیر تحول بنادر ازطریق تغییر نوع حکمرانی آن‌ها دگرگون شده است؛ به‌گونه‌ای که از بنادر خدماتی و کاملاً دولتی و عام‌المنفعه (که وابستگی کامل به بودجه دولتی دارد)، به سمت بنادری کاملاً خصوصی و اخیراً با مشارکت دولتی و خصوصی سوق داده شده‌اند. به عبارت دیگر بنادر دیگر مجموعه‌ای خدماتی نیستند که منتظر ورود کالا و کشتی به بندر باشند و خود به دنبال جذب کالا می‌روند. این تغییر ماهیت و رویکرد در بنادر موجب می‌شود که بنادر بتوانند ارتقا یافته و در نسل‌های متفاوتی نقش‌های جدیدی را به عهده گیرند. [۶۰]

«نسل بندر» مفهوم رایجی است که در ادبیات جهانی حمل‌ونقل برای تعریف رتبه‌بندی و سطح خدمات‌دهی بنادر به کار برده می‌شود. نسل بندر بیان‌کننده سطح ارائه خدمات اعم از خدمات ذاتی یا با ارزش افزوده و کارکرد بنادر است و قدیمی یا جدید بودن یک بندر، کوچکی یا بزرگی و موقعیت جغرافیایی آن ارتباطی به نسل آن ندارد. معیارهای تقسیم‌بندی شامل «طرز تلقی، نگرش و خط‌مشی توسعه بندر»، «حوزه و گسترش فعالیت بندر به خصوص در زمینه فناوری ارتباطات و اطلاعات» و «جامع نگری در برنامه‌های عملیاتی و سازمانی» است. نسل بندر مفهومی است که در عمل نشان می‌دهد چگونه بین مؤلفه‌هایی نظیر «نوع بار»، «روش حمل بار»، «سیستم حمل‌ونقل» و «روش‌های تجارت» با بندر پیوند برقرار می‌شود. [۶۱] در فرایند توسعه بنادر و مطابق با سند بین‌المللی آنکتاد، پنج نسل توسعه مبتنی‌بر ارزیابی استراتژی توسعه، گستره خدمات بندری ارائه شده و سطح یکپارچگی فناوری اطلاعات معرفی شده است:



شکل ۹: سیر تحول و تغییر نسل بنادر

- **بنادر نسل اول** با هدف انتقال کالا از خشکی به بندر و برعکس در پسکرانه محلی (محیط اطراف بندر که مسیر فروش و توزیع کالا است) و به صورت انحصاری شکل گرفته است. این بنادر فقط محلی برای تبادل کالا بین راه‌های زمینی و دریایی است و به جز تخلیه، بارگیری و انبارداری هیچ فعالیت دیگری در آن‌ها انجام نمی‌شود. حجم ترافیک کالا، میزان اشتغالزایی و بازدهی سرمایه‌گذاری در این بنادر پایین است و استقلال مالی برای تأمین هزینه‌های خود را نیز ندارند. در

چنین بنادری خصوصیات اجتماعی-اقتصادی منطقه‌ای که بندر در آن قرار دارد، لحاظ نمی‌شود؛ بنابراین فاقد توانایی برای کمک به توسعه منطقه‌ای هستند.

- **بنادر نسل دوم** وظایفی فراتر از تخلیه و بارگیری دارد؛ در این بنادر علاوه‌بر توسعه محدوده بندر، فعالیت‌هایی مانند پردازش و توزیع کالا یا توسعه صنایع مرتبط با کشتی مورد توجه قرار گرفته است که ارزش افزوده تولید می‌کند. اگرچه این بنادر به‌عنوان هاب حمل‌ونقل و مراکز صنعتی و تجاری شروع به فعالیت کردند؛ اما خدمات قابل ارائه در این بنادر محدود به کشتی و کالاست و صنایع مختلف در نزدیکی آن‌ها مشغول به فعالیت هستند. این بنادر به عنوان بنادر صنعتی نیز شناخته می‌شوند. لذا حجم ترافیک کالا، میزان اشتغالزایی و بازدهی سرمایه‌گذاری در این بنادر بالاتر از بنادر نسل اول است و توانایی تأمین منابع مالی مورد نیاز خود را نیز دارند. از آنجایی که کارکرد این بنادر دیگر محلی و انحصاری نیست و منطقه‌ای و رقابتی است؛ آن‌ها از توان لازم برای تسهیل توسعه منطقه‌ای برخوردار هستند.

- **بنادر نسل سوم** علاوه‌بر اینکه از ویژگی‌های بنادر نسل دوم برخوردار است؛ مجموعه‌ای متشکل از خدمات لجستیکی، تجمیع و توزیع کالا، پردازش اطلاعات و بهره‌گیری از سیستم‌های مخابراتی را ارائه می‌دهد که در ایجاد ارزش افزوده بر کالا نیز نقش دارد. این بنادر مبتنی‌بر تکنولوژی و دانش فنی هستند و جریان و توزیع بار در آن‌ها به صورت فناورانه مدیریت می‌شود. در این بنادر حجم ترافیک کالا، میزان اشتغالزایی و بازدهی سرمایه‌گذاری از بنادر نسل سوم بسیار بالاتر است؛چراکه دامنه فعالیت آن‌ها بین‌المللی است و این موجب افزایش سودآوری آن‌ها می‌شود. به همین دلیل از قدرت بالایی در تسهیل توسعه منطقه‌ای برخوردار هستند.

بنادر نسل چهارم یک گام به جلو برداشته و با ویژگی استفاده از شبکه‌های ارتباطی مبتنی‌بر فناوری‌های دیجیتال ضمن اتصال مناطق مختلف بندر به یکدیگر، با هدف بین‌المللی کردن و تنوع بخشیدن به فعالیت‌های خود، اجازه همکاری و تعامل با سایر بنادر را نیز می‌دهند. این نوع فعالیت، بندر شبکه‌ای نامیده می‌شود. به عبارت دیگر بنادر نسل چهارم بنادری هستند که هر چند از نظر جغرافیایی از هم فاصله دارند ولی توسط یکی از اپراتورهای جهانی پایانه‌های بندری مدیریت و راهبری می‌شوند.

این بنادر در مقام قلب زنجیره حمل‌ونقل دریا شبکه ارتباطی گسترده‌ای تا اقصی نقاط جهان را ایجاد کرده و خود را به آخرین تجهیزات سخت‌افزاری و استفاده از آخرین فناوری‌های نوین در تکنولوژی اطلاعات مجهز کرده‌اند. نگرش و استراتژی توسعه این بنادر مواجهه با بازارهای جهانی ازطریق پردازش صنعتی شبکه‌های تجاری است. این بنادر با استفاده از درگاه‌های اینترنتی خود، با ارائه آخرین اطلاعات حمل‌ونقل دریایی به کارگزاران حمل، تجّار و شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی و زمینی امکان برنامه‌ریزی‌های اقتصادی را فراهم می‌کنند.

بنادر نسل پنجم که در سال‌های اخیر مورد توجه کشورهای پیشرو قرار گرفته است؛ بر مشتری مداری متمرکز هستند، این بنادر ماهیتاً رقابت‌پذیر بوده و تعهداتی در حوزه‌های اجتماعی و زیست‌محیطی دارند. با توجه به تأثیر شگرف هوش

مصنوعی[1]در بهبود کارایی جهت مشتری‌مداری، تعهدات اجتماعی و زیست محیطی، خدمات برخط و بلادرنگ[2] در بنادر نسل پنجم از آن استفاده می‌شود. به‌طور کلی با رشد روزافزون میزان حمل‌ونقل دریایی، صنعت بندری نیازمند بهبود شیوه‌های موجود جهت ارائه خدمات سریع‌تر و دقیق‌تر با ایمنی بالاتر است. در دنیای به هم پیوسته امروزی، مدیریت کارآمد ترافیک در بنادر برای اطمینان از عملیات روان و تسهیل تجارت جهانی بسیار مهم است. حمل‌ونقل کارآمد به یقین باعث افزایش تجارت بین‌المللی خواهد شد. با برنامه‌ریزی، طراحی مهندسی، مدیریت و کنترل ترافیک و روابط بین وسایل نقلیه و شبکه ارتباطی جهت تسهیل ترددهای توأم با ایمنی کافی برای افراد و کالا می‌توان به حمل‌ونقل کارآمد دست یافت. ترافیک ورودی به بنادر که بعضاً با تردد واگن‌های راه‌آهن همراه است و حجم قابل توجه فعالیت‌های لجستیکی درون بندری و همچنین تردد انواع تجهیزات استراتژیک و سنگین در امر تخلیه و بارگیری و جابجایی کالا، اکثر بنادر را به سمت وضع قوانین، اصلاح و مدیریت فرآیندها، بهره‌گیری از سیستم‌های نرم‌افزاری، مهندسی ترافیک، مکانیزه کردن و هوشمندسازی عبور و مرور در بنادر، هدایت کرده است. همانطور که بندرها به‌طور فزاینده‌ای خودکار و دیجیتالی می‌شوند، استفاده از هوش مصنوعی به‌عنوان یک تغییردهنده بازی برای بهینه سازی فرآیندهای مدیریت ترافیک ظاهر شده است. فناوری‌های هوش مصنوعی، مانند بینایی رایانه[3] و یادگیری ماشین[4] می‌توانند برای نظارت و تجزیه و تحلیل شرایط ترافیک در زمان واقعی استفاده شود. دوربین‌های هوشمند مجهز به الگوریتم‌های بینایی کامپیوتری می‌توانند وسایل نقلیه، کشتی‌ها و محموله‌ها را به‌طور دقیق شناسایی و ردیابی کنند و دید جامعی از جریان ترافیک بندر ارائه دهند. با تجزیه و تحلیل داده‌های تاریخی و بکارگیری مدل‌های پیش‌بینی، هوش مصنوعی می‌تواند ازدحام را پیش بینی کند، مسیریابی را بهینه کند و اقدامات پیشگیرانه‌ای را برای جلوگیری از تنگناها، کاهش زمان انتظار و افزایش کارایی کلی پیشنهاد دهد.

بنابراین امروزه بنادر نسل چهار و پنج علاوه‌بر اینکه به ارتقاء کارایی در بازرگانی دریایی می‌پردازند؛ به محلی برای توسعه خوشه‌های صنعتی نیز تبدیل شدند و ماهیت چند وجهی پیدا کرده‌اند. به‌گونه‌ای کالا در بندر تولید و صادر می‌شود. لذا توسعه خوشه‌های صنعتی و ارتقاء بنادر و بازرگانی دو عنصر کلیدی رشد و توسعه اقتصادی دریامحور است.

۵. اقتصاد دریامحور در ایران

بنابر یافته‌های گزارش، سیر تحولات اقتصاد دریامحور در تاریخ جغرافیای سیاسی کشور؛ از زمان حکومت‌های باستانی چون عیلامی‌ها و مادها تا سلسله‌های پادشاهی قبل و بعد از اسلام و درنهایت نظام جمهوری اسلامی، قابل تفکیک به سه دوره اقتدار، فترت و بازگشت است که در ادامه به اختصار تبیین می‌گردد.

1 Artificial intelligence
2 Online and Realtime Services
3 Computer vision
4 Machine Leaning

۱-۵. دوران اقتدار

بیش از هزار سال قبل از میلاد مسیح تاسیسات کشتیرانی در خلیج فارس وجود داشته است و انسان‌ها با قایق‌های اولیه روی این آبراه بحرپیمایی می‌کردند. در ایران باستان عیلامی‌ها با حاکمیت بر سواحل خلیج فارس از بندر بوشهر و جزیره خارک برای سکونت و حمل‌ونقل تجاری با دنیای غرب و دره نیل استفاده می‌کردند. همچنین مادها در فرآوری چوب‌های سد و سرو و قیر تخصص داشتن که مواد پایه کشتی‌سازی بودند. به گفته مورخان یونانی در آن زمان زندگی جامعه ایرانی در دریای پارس برپایه ماهیگیری، صید مروارید، بازرگانی و دریانوردی بوده است. [۶۲]

ایرانیان نخستین دریانوردانی بودند که در راه اکتشاف زوایای ناشناخته دنیا و ایجاد گذرگاه‌های دریایی کوشیدند و گشایش‌های ویژه‌ای در تجارت دریایی ایجاد کردند. برای مثال پس از ساخت بزرگ‌ترین کشتی‌های آن زمان و تشکیل ناوگان دریایی هخامنشی که در دوران اوج خود شامل هزار و ۲۰۰ ناو جنگی و ۳۰۰ کشتی ترابری بود؛ در عهد داریوش اول با ساخت ترعه‌ای به پهنای ۱۵۰ فوت دریای سرخ به دریای مدیترانه متصل شد و راه تجارتی ارزان بین مصر و هند و خلیج فارس ایجاد شد، در عصر خشایارشاه نیز پل‌های جابه‌جا شونده احداث گردید. همچنین بنا به نوشته هرودوت[1] بخش‌های زیادی از قاره آسیا در دوران سلطنت داریوش اول توسط سیلاکس سردار و دریاسالار ناوگان دریایی هخامنشیان در قرن ششم قبل از میلاد کشف شد. [۶۳]

پس از میلاد مسیح دولت ساسانی نیز به دلیل موقعیت جغرافیایی-سیاسی خلیج فارس و اهمیت آن در اقتصاد کشور، به این منطقه توجه ویژه داشت؛ آن‌ها به تأسیس شهرهای بندری و تصرف مناطق حاشیه خلیج فارس همت گماردند، بنابراین دریانوردی در خلیج فارس جزء جدایی ناپذیر فعالیت تجارتی و دریایی ایران در دوره ساسانیان شد و حجم تجارت ایران با کشورهای چین، سیلان و هند افزایش یافت. به همین دلیل سرزمین پارس به مرکزیت خود در تجارت با سرزمین‌های دور و نزدیک ادامه داد. [۶۴]

پس از اسلام نیز تا پیش از دوره صفویه، بازرگانی در منطقه خلیج فارس با تکیه بر دریانوردی و تجارت آزاد رشد و ترقی یافت. بخصوص آشفتگی سیاسی منطقه و فقدان ثبات در مسیرهای خشک تجاری بین شرق و غرب، توجه بازرگانان را به مسیرهای دریایی جلب کرده بود. البته خلیج فارس تنها مرکز صادرات کالاهای بومی منطقه یا محل واردات کالاها و اقلام مورد نیاز منطقه نبود، بلکه جزیره هرمز پایگاه اصلی صادرات مجدد[2] بود. از طرفی فاصله سه هفته‌ای سفر از جزیره هرمز به بندر کالیکوت در هندوستان نیز دلیل دیگر رونق سفرهای تجاری دریایی بین خلیج فارس و غرب هند بود. [۶۵]

1 Herodotus
2 Re-Export

۲-۵. دوران فترت

همانطور که در بخش پیشین بیان شد؛ اهمیت خلیج فارس در زمان حکومت صفوی به دلیل رونق بازرگانی در جزیره هرمز به‌عنوان شاهراه تجارت شرق و غرب برای مبادله کالاها و محصولات چین، هند و خاور دور به اروپا، بیزانس و روم زبان‌زد شده بود. بخصوص با انسداد مسیر خشکی راه ابریشم توسط حکومت عثمانی، این آبراه به‌مثابه تنها راه تجاری توسط بسیاری از حکومت‌ها مورد اهتمام قرار گرفته بود. لذا انگیزه چیرگی بر آن در فکر دولت‌های اروپایی نظیر پرتغال، بریتانیا، هلند و فرانسه رسوخ کرد و آن‌ها با یکدیگر وارد رقـابت شدند. ازطرفی ضعف حکومت مرکزی صفوی در ایران و نبود کشتی‌های نظامی قدرتمنـد بـرای حفـظ امنیت این آبراه که شریان حیاتی تجارت دنیا بود، منجر به اشغال هرمز به‌وسیله پرتغالی‌ها در سال ۱۵۰۷ میلادی شد و تسلط ۱۲۰ سـاله اسـتعمارگران و اعطای امتیازات فراوان به خارجی‌ها و ایجاد محدودیت شدید برای تجار محلی در بهره‌برداری از این مزیت طبیعی را به همراه داشت. البته در سال ۱۶۲۲ میلادی امامقلی خان با کمک کمپانی هند شرقی بریتانیا آن را بازپس گرفت. [۶۶]

گفتنی است بعد از دوره صفویه، نادرشاه افشار تلاش کرد تا عظمت ناوگان دریایی ایران را احیاء کند؛ به همین خاطر در شمال و جنوب اقداماتی را انجام داد. وی به جان التون انگلیسی مأموریت داد که نیروی دریایی ایران در شمال را تأسیس کند؛ التون که پس از استخدام در دولت افشاریه لقب جمال بیگ را دریافت کرد؛ مقر اصلی نیروی دریایی ایران را در لنگرود قرار داد و با تاسیس کارخانه کشتی‌سازی در لنگرود و سپس بابلسر موفق به ساخت کشتی و برقراری امنیت تجاری در آب‌های مازندران شد. [۶۷]

در جنوب کشور نیز به فرمان نادرشاه کارخانه کشتی‌سازی در بوشهر افتتاح شد اما به دلیل مشقّت حمل چوب از مازندران به جنوب ترجیح دولت ایران بر خرید کشتی از خارجی‌ها بود به همین دلیل نادر پس از فتح هند اقدام به تهیه ۲۰ کشتی برای تقویت ناوگان دریایی ایران نمود. نیروی دریایی ایران در جنوب نیز به فرماندهی محمد لطیف خان ملقب به امیرالبحر و با کمک فردی هلندی به نام سارو صاحب سی فروند کشتی جنگی بادبانی مجهز به توپخانه شد و توانست نواحی چون بحرین، جلفار (رأس‌الخیمه) و مسقط را تصرف کند. [۶۸] البته گفتنی است که کارشکنی‌های روسیه تزاری در شمال و قوای استعمارگر بریتانیا و فرانسه در جنوب در کنار تمرکز نادرشاه بر جنگ با ترکان عثمانی منجر به فرسودگی نیروی دریایی ایران شد. همچنین بیشتر کشتی‌سازان و ملوانان کشتی‌های ایرانی نیز خارجی بودند و به دولت مرکزی وفادار نبودند. این عوامل موجب شد تا پس از مرگ نادر نیروی دریایی ایران دچار اضمحلال شود. [۶۹]

سپس دریانوردی ایران به دلایل سیاسی و اقتصادی از رونق افتاد. در این دوره سایر کشورها به پشتوانه کشتی‌های نظامی و تجاری خود هر روز مقتدرتر می‌شدند. با درگذشت کریم خان و پایان دوره اقتدار زندیه تا مدتی ولایات ایران دستخوش هرج‌ومرج شد ولی حتی پس از تثبیت قدرت آقا محمد خان قاجار موضوع تشکیل نیروی دریایی در خلیج فارس و سواحل جنوبی ایران مطرح نشد. تا دوران فتحعلی شاه نیز به ندرت می‌توان سند تاریخی مبنی‌بر بر درک لزوم بازطراحی فعالیت‌های دریایی جز اندکی در حوزه دریاچه کاسپین برای کنترل ترکمن‌های خلیج قره بغاز و کشتی‌های تجاری آنان پیدا کرد. [۷۰]

سلطنت فتحعلی شاه همزمان با تسلط نیروهای استثمارگر بریتانیا بر هندوستان بود. در آن زمان اولین معاهده استعماری-سیاسی توسط کاپیتان سرجان ملکم منعقد شد که نقطه عطفی در تاریخ خلیج فارس به حساب می‌آید. این معاهده در پنج ماده تدوین شد و اختیار هرگونه استقرار کشتی، ساخت‌وساز و خرید فروش ملک در بنادر و شهرستان‌های ایران و همچنین ایجاد پایگاه نظامی در خلیج فارس را به انگلیس اعطاء نمود. [۷۱] امضا این معاهده شرایطی را فراهم کرد که عهدنامه‌های ننگین دیگری به امضا برسد و دست ایران به‌طور کلی از خلیج فارس بریده شود. با تسلط کامل بریتانیا بر خلیج فارس، بازرگانی ایران فلج شد و کشتی‌های تجاری ایرانی به بهانه بازرسی به بنادر هند منتقل شده و ماه‌ها در آنجا منتظر می‌ماندند و این مسئله موجب ورشکستگی بسیاری از تجار ایرانی شد. [۷۲]

۳-۵. دوران بازگشت

تسلط استعمارگران بر دریا و سواحل ایران تا زمان حکومت پهلوی ادامه داشت؛ هرچند بندر شاپور (امام خمینی (ره)) در سال ۱۳۰۶ شمسی احداث گردید اما به‌نظر می‌رسد همچون راه‌آهن سراسری کشور بیشتر در راستای منافع نظامی قوای خارجی انگلیسی ساخته شد. [۷۳] در سال‌های پایانی حکومت پهلوی دوم نیز پروژه‌هایی نظیر جایگزینی ناوگان پنجم ایالات متحده با نیروی دریایی ایران در اقیانوس هند مطرح شد. حتی ایزایران و وستینگ‌هاوس قرارداد بستند تا اطلاعات جغرافیایی اقیانوس هند را برای این تسلط دریایی گردآوری کنند. [۷۴]

پروژه دیگری که مطرح شد ایران بندر بزرگ بود. با اجرای این پروژه یک مجموعه بسیار بزرگ دریایی در چابهار و کنارک احداث می‌گردید. این پروژه نیز با خرید شش زیردریایی از آلمان و سه زیردریایی از آمریکا کلید خورد که به واسطه وقوع انقلاب اسلامی این زیردریایی‌ها تحویل داده نشد و هر دو پروژه فوق‌الذکر نیمه تمام ماند. [همان] به سبب همین وابستگی پروژه‌ها به قوای خارجی شاید بتوان گفت دوران فترت اقتصاد دریامحور در ایران تا زمان حکومت پهلوی ادامه داشته است. با پیروزی انقلاب اسلامی و پایان جنگ تحمیلی بار دیگر ضرورت احیای اقتدار دریایی ایران و رونق فعالیت‌های اقتصادی در نوار ساحلی کشور مطرح شد. در سال ۱۳۶۸ رهبر انقلاب در مراسم معرفی فرمانده جدید نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی بر جنبه اقتصادی دریا تاکید فرمودند. همچنین ایشان در سال ۱۳۸۸ در مراسم تحلیف دانشجویان آجا؛ بر توجه به ظرفیت‌های پیشرفت در سواحل جنوب شرقی کشور تاکید ورزیدند و در نهایت طی سال‌های اخیر در سیاستهای کلی برنامه ششم توسعه مورخ ۱۳۹۴/۰۴/۰۹ و سیاستهای کلی برنامه هفتم مورخ ۱۴۰۱/۰۶/۲۱ بر ضرورت اهتمام بر توسعه دریامحور یا توسعه مناطق ساحلی کشور تاکید فرمودند.

به‌طور کلی «ظرفیت‌سازی و سرمایه‌گذاری در بنادر»، «بومی‌سازی توانمندی علمی و تخصصی ظرفیت‌سازی در بنادر»، «ایجاد و توسعه بنادر بزرگ جدید»، «ارتقاء کارکرد و تغییر نسل بنادر (از مراکز تخلیه و بارگیری – به زنجیره لجستیک کالا)» را می‌توان خلاصه مهم‌ترین دستاوردهای بخش حمل‌ونقل دریایی طی چهار دهه پس از پیروزی شکوهمند انقلاب

اسلامی ایران بر شمرد. [۷۵] همچنین توسعه شهری و صنعتی و سرمایه‌گذاری در مناطقی نظیر جزایر کیش و قشم و بنادر عسلویه و چابهار بیانگر توجه به استقرار فعالیت‌های اقتصادی در نوار ساحلی کشور طی سال‌های گذشته است؛ به‌گونه‌ای که طی ۴۴ سال ظرفیت بنادر کشور با رشد بیش از ۱۴ برابری از ۱۹ میلیون تن به ۲۷۰ میلیون تن رسید. درمورد امکان پهلوگیری کشتی‌های غول‌پیکر یا اقیانوس‌پیما نیز بندر شهید رجایی توانایی پذیرش کشتی‌های تا ۱۸ هزار و ۶۰۰ کانتینر را درحالی دارد که امروزه غول پیکرترین کشتی کانتینری دنیا ظرفیتی حدود ۲۴ هزار کانتینر دارد. [۷۶] همچنین افزایش ۱۲ برابری ظرفیت ناوگان دریایی تجاری از ۵۲۵ هزار تن به ۶ میلیون و ۲۵۰ هزار تن، افزایش ۱۴ برابری ظرفیت ناوگان نفتی از یک میلیون تن به ۱۴ میلیون تن و افزایش ۸۵۰۰ برابری ظرفیت ناوگان مسافری استاندارد را می‌توان از عمده موارد توسعه در بخش ناوگان دریایی قلمداد کرد. البته ماهیت بنادر پس از انقلاب، از بنادر نسل اول (مراکز که صرفا برای تخلیه و بارگیری کالا بود) به سمت بنادر نسل دوم و سوم یعنی مراکزی به منظور تولید و پردازش کالا تغییر کرده است و هم‌اکنون در بنادر شهیدرجایی، شهید بهشتی، امام خمینی (ره) و امیرآباد، زیرساخت‌ها و اراضی پشتیبانی لازم جهت فعالیت وجود دارد. [۷۵]

مشاهده می‌شود که در دوران معاصر بار دیگر توجه به اقتصاد دریا و ظرفیت‌سازی برای بهره‌گیری از مواهب سرشار الهی در دریا و سواحل مورد توجه قرار گرفته است و می‌توان برای ارتقاء اقتصاد دریامحور در کشور اقدام به برنامه‌ریزی و سیاستگذاری کرد. در همین راستا ابلاغ سیاستهای کلی توسعه دریامحور از جانب مقام معظم رهبری را می‌توان نقطه عطف دوران بازگشت سیر تحولات اقتصاد دریامحور در جغرافیای سرزمینی ایران دانست. این سیاستها همچون خونی تازه در رگ‌های کالبد تحول‌خواهی در ایران است. در بخش بعدی گزارش سیاستهای کلی توسعه دریامحور مورد واکاوی قرار می‌گیرد.

۶. واکاوی سیاستهای کلی توسعه دریامحور

مقام معظم رهبری براساس بند یک اصل ۱۱۰ قانون اساسی، مورخ ۱۴۰۲/۰۸/۱۶ سیاستهای کلی توسعه دریامحور را در ۹ بند ابلاغ فرمودند.

۶-۱. انواع خط‌مشی‌های سیاستهای کلی توسعه دریامحور

سیاستهای کلی توسعه دریامحور شامل ۹ بند می‌شود که به ترتیب به موضوعات «سیاست‌گذاری یکپارچه امور دریایی»، «توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریامحور»، «تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری»، «تعیین سهم و جغرافیای جمعیت، تجارت، صنعت، کشاورزی و گردشگری»، «بهره‌برداری از منابع و ذخایر زیست‌بوم دریایی»، «تأمین و ارتقاء سرمایه انسانی»، «توسعه همکاری‌های اقتصادی با کشورهای همسایه و سایر کشورها»، «افزایش سهم کشور در حمل‌ونقل دریایی و ترانزیت» و «حمایت از سرمایه‌گذاران بومی» می‌پردازد که در ادامه تشریح می‌گردد؛

۶-۱-۱. سیاستگذاری یکپارچه امور دریایی

سیاستگذاری یکپارچه امور دریایی و تقسیم کار ملی و مدیریت چابک و کارآمد دریا به منظور بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت‌های دریا، برای احراز جایگاه شایسته جهانی و رتبه اول در منطقه.

۶-۱-۲. توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریامحور

توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریامحور و ایجاد قطب‌های توسعه دریایی پیشران در سواحل، جزایر و پس‌کرانه‌ها به گونه‌ای که نرخ رشد اقتصادی در حوزه فعالیت‌های دریامحور (اقتصاد دریامحور) طی ده سال همواره حداقل دو برابر نرخ رشد اقتصادی کشور باشد.

۶-۱-۳. تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری

تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری و مشارکت داخلی و خارجی با ایجاد زیرساخت‌های لازم نرم افزاری و سخت افزاری (حقوقی، اقتصادی، زیربنایی و امنیتی).

۶-۱-۴. تعیین سهم و جغرافیای جمعیت، تجارت، صنعت، کشاورزی و گردشگری

تدوین طرح جامع توسعه دریامحور با پهنه‌بندی دریا، کرانه و پس‌کرانه و تعیین سهم و جغرافیای جمعیت، تجارت، صنعت، کشاورزی و گردشگری، خصوصاً در سواحل و جزایر جنوب و بالاخص سواحل مکران با تاکید بر هویت ایرانی-اسلامی طی حداکثر یک سال پس از ابلاغ سیاست.

۶-۱-۵. بهره‌برداری از منابع و ذخایر زیست‌بوم دریایی

بهره‌برداری حداکثری و بهینه از ظرفیت‌ها، منابع و ذخایر زیست بوم دریایی با ممانعت از تخریب محیط زیست دریایی بخصوص توسط کشورهای دیگر.

۶-۱-۶. تأمین و ارتقاء سرمایه انسانی

تأمین و ارتقاء سرمایه انسانی و مدیریت متعهد و کارآمد و ایجاد پشتوانه علمی، آموزشی و پژوهشی برای توسعه دریامحور و زیست بوم نوآوری و فناوری دریایی.

۶-۱-۷. توسعه همکاری‌های اقتصادی با کشورهای همسایه و سایر کشورها

توسعه همکاری‌های اقتصادی، تجاری و سرمایه‌گذاری در طرح‌های بزرگ مقیاس و دانش بنیان زیرساختی، تولیدی و خدماتی با کشورهای همسایه و سایر کشورها به منظور بهره‌گیری از ظرفیت‌های دریایی و حضور مؤثر در معابر بین‌المللی و دستیابی به موقعیت قطب‌های منطقه‌ای.

۶-۱-۸. افزایش سهم کشور در حمل‌ونقل دریایی و ترانزیت

افزایش سهم کشور در حمل‌ونقل دریایی و ترانزیت با ایجاد و تقویت شبکه حمل‌ونقل ترکیبی.

۹-۱-۶. حمایت از سرمایه‌گذاران بومی

حمایت از سرمایه‌گذاران بومی و محلی در طرح‌های توسعه‌ای و حمایت از فعالان اقتصادی و بنگاه‌های کوچک و متوسط جوامع محلی در حوزه‌های مختلف از جمله صیادی، کشاورزی، صنعتی و گردشگری.

۲-۶. نظام مسائل سیاستهای کلی توسعه دریامحور

در این قسمت نظام مسائل اقتصاد دریامحور با توجه به زیرجزءهای سیاستی حاصل از بندهای ۹ گانه سیاستهای کلی توسعه دریامحور در جدول شماره یک ترسیم می‌شود.

جدول ۱: نظام مسائل سیاستهای کلی توسعه دریامحور

ردیف	نوع فعالیت	شماره بند	جزء سیاستی	زیر جزء سیاستی	فعالیت پیشنهادی گزارش	دستگاه مسئول
۱	فعالیت اقتصادی مبتنی‌بر دریا	۵	بهره‌برداری از ظرفیت‌ها، منابع و ذخایر زیست‌بوم دریایی با ممانعت از تخریب محیط‌زیست دریایی بخصوص توسط کشورهای دیگر	بهره‌برداری از ظرفیت‌های دریایی	انرژی تجدیدپذیر فراساحلی	وزارت نیرو
۲					ساخت‌وساز فراساحلی غیرنفتی	وزارت راه و شهرسازی
۳					روش‌های نمک‌زدایی و شیرین‌سازی آب	وزارت نیرو
۴				بهره‌برداری از منابع زنده دریایی	صیادی	وزارت جهاد کشاورزی
۵					آبزی‌پروری	وزارت جهاد کشاورزی
۶				بهره‌برداری از منابع معدنی و سوختهای فسیلی دریایی	ساخت‌وساز فراساحلی نفتی	وزارت نفت
۷					استخراج سایر مواد معدنی دریایی	وزارت صنعت، معدن و تجارت
۸				ممانعت از تخریب محیط زیست	حفظ تنوع زیستی	سازمان حفاظت محیط‌زیست
۹					کنترل و پالایش آلایندگی آب	سازمان حفاظت محیط‌زیست
۱۰					لایروبی	وزارت راه و شهرسازی[1]
۱۱		۸	افزایش سهم کشور در حمل‌ونقل دریایی	حمل‌ونقل (ترابری) دریایی	مدیریت بندر	وزارت راه و شهرسازی
۱۲					خدمات جامع سوخت‌رسانی به کشتی‌ها (بانکرینگ)	وزارت راه و شهرسازی و وزارت نفت
۱۳					مدیریت کشتی	وزارت راه و شهرسازی
۱۴					کارگزاری کشتی	وزارت راه و شهرسازی
۱۵		۹	حمایت از فعالان اقتصادی و بنگاه‌های کوچک و متوسط جوامع محلی در گردشگری	گردشگری	انواع خدمات تفریحی	وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی
۱۶	فعالیت اقتصادی مرتبط با دریا	۳	تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری و مشارکت داخلی و خارجی با ایجاد زیرساخت‌های لازم نرم‌افزاری و سخت‌افزاری (حقوقی، اقتصادی، زیربنایی و امنیتی)	تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری و مشارکت داخلی و خارجی	بانکداری آف‌شور	بانک مرکزی
۱۷				ایجاد زیرساخت‌های نرم‌افزاری	قوانین و مقررات دریانوردی	معاونت حقوقی ریاست جمهوری
۱۸					خدمات بیمه‌ای	وزارت امور اقتصادی و دارایی
۱۹				ایجاد زیرساخت‌های سخت‌افزاری	فناوری و تجهیزات و خدمات دیجیتال	وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت بهداشت، درمان و آموزش
۲۰		۶			زیست‌فناوری دریایی	

۱ لایروبی کانال دسترسی بنادر از وظایف سازمان بنادر و دریانوردی است اما بر اساسی سند ملی «مدیریت بحران کشور» مصوب شورای عالی بحران؛ لایروبی و نظافت مسیل و خندق‌ها در داخل شهرها بر عهده شهرداری و در روستاها برعهده دهیاری‌هاست.

ردیف	نوع فعالیت	شماره بند	جزء سیاستی	زیر جزء سیاستی	فعالیت پیشنهادی گزارش	دستگاه مسئول
۲۱			ایجاد پشتوانه علمی، آموزشی و پژوهشی و زیست‌بوم نوآوری و فناوری دریایی	ایجاد زیست‌بوم نوآوری و فناوری دریایی	فرآوری غذاهای دریایی	پزشکی، وزارت علوم، تحقیقات و فناوری و معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش‌بنیان ریاست جمهوری
۲۲		۸	افزایش سهم کشور در ترانزیت با ایجاد و تقویت شبکه حمل‌ونقل ترکیبی	افزایش سهم کشور در ترانزیت و تقویت شبکه حمل‌ونقل ترکیبی	ساخت انواع شناور	وزارت راه و شهرسازی و وزارت صنعت، معدن و تجارت
۲۳					تعمیر و نگهداری انواع شناور	وزارت صنعت، معدن و تجارت
۲۴					خدمات گمرکی	وزارت امور اقتصادی و دارایی
۲۵					راه (ریلی و جاده‌ای)	وزارت راه و شهرسازی
۲۶					تجهیزات (لوکوموتیو و انواع کشنده)	وزارت راه و شهرسازی و وزارت صنعت، معدن و تجارت
۲۷	**فعالیت اقتصادی در محیط مجاور با دریا**	۴	تدوین طرح جامع توسعه دریامحور با پهنه‌بندی دریا، کرانه و پس‌کرانه و تعیین سهم و جغرافیای جمعیت، تجارت، صنعت، کشاورزی و گردشگری خصوصاً در سواحل و جزایر جنوب و بالاخص سواحل مکران	تعیین سهم و جغرافیای تجارت، صنعت، کشاورزی و گردشگری	ارائه همبست سیاست‌های صنعتی و تجاری با آمایش سرزمین در استان‌های ساحلی با رویکرد حضور فعال در زنجیره‌های تأمین و ارزش بین‌المللی منتخب	سازمان برنامه و بودجه، وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت کشور، وزارت امور اقتصادی و دارایی، وزارت راه و شهرسازی، وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش‌بنیان ریاست جمهوری و بانک مرکزی
				تعیین سهم و جغرافیای جمعیت		
				پهنه بندی دریا، کرانه و پس‌کرانه		
		۷	توسعه همکاری‌های اقتصادی، تجاری و سرمایه‌گذاری در طرح‌های بزرگ مقیاس و دانش‌بنیان زیرساختی، تولیدی و خدماتی با کشورهای همسایه و سایر کشورها به منظور بهره‌گیری از ظرفیت‌های دریایی و حضور مؤثر در معابر بین‌المللی و دستیابی‌به موقعیت قطب‌های منطقه‌ای	توسعه همکاری‌های اقتصادی با کشورهای همسایه و سایر کشورها		
				حضور مؤثر در معابر بین‌المللی و دستیابی‌به موقعیت قطب‌های منطقه‌ای		
		۹		حمایت از فعالان اقتصادی و بنگاه‌های کوچک و متوسط جوامع محلی در کشاورزی و صنعت		

مأخذ: یافته‌های تحقیق

همانطور که در جدول شماره یک قابل مشاهده است؛ بندهای پنجم، هشتم و نهم سیاستهای ابلاغی حاوی خط‌مشی‌ها یا جزءهای سیاستی«بهره‌برداری از ظرفیت‌ها، منابع و ذخایر زیست‌بوم دریایی با ممانعت از تخریب محیط‌زیست دریایی»، «افزایش سهم کشور در حمل‌ونقل دریایی» و «حمایت از فعالان اقتصادی و بنگاه‌های کوچک و متوسط جوامع محلی در گردشگری» است که شامل فعالیت‌هایی می‌شود که در دامنه تعریف فعالیت‌های اقتصادی مبتنی‌بر دریا قرار می‌گیرد. همچنین در بندهای سوم، ششم و هشتم سیاستهای کلی توسعه دریامحور، به ترتیب خط‌مشی‌ها یا جزءهای سیاستی «تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری و مشارکت داخلی و خارجی با ایجاد زیرساخت‌های لازم نرم‌افزاری و سخت‌افزاری (حقوقی، اقتصادی، زیربنایی و امنیتی)»، «ایجاد پشتوانه علمی، آموزشی و پژوهشی و زیست‌بوم نوآوری و فناوری دریایی» و «افزایش سهم کشور در ترانزیت با ایجاد و تقویت شبکه حمل‌ونقل ترکیبی» مطرح شده است که با تعریف فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با دریا همخوانی دارد. فعالیت‌های ذیل هر کدام از این اجزاء در جدول شماره یک تحت عنوان نظام مسائل سیاستهای کلی توسعه دریامحور تجمیع شده است.

البته در بندهای چهار، هفت و نه این سیاستها بر مسائلی تاکید شده است که در دامنه فعالیت‌های اقتصادی در محیط مجاور با دریا قرار می‌گیرد؛ زیرا موضوعات «تعیین سهم و جغرافیای جمعیت، تجارت، صنعت، کشاورزی و گردشگری»، «توسعه همکاری‌های اقتصادی، تجاری و سرمایه‌گذاری در طرح‌های بزرگ مقیاس و دانش‌بنیان زیرساختی، تولیدی و خدماتی با کشورهای همسایه و سایر کشورها» و «حمایت از فعالان اقتصادی و بنگاه‌های کوچک و متوسط جوامع محلی در کشاورزی و صنعت» علاوه‌بر فعالیت‌های مبتنی‌بر دریا و مرتبط با دریا، شامل فعالیت‌های اقتصادی غیر دریامحور نیز می‌شود و برنامه‌ریزی برای آن‌ها می‌بایست به صورت کلان‌تری پیش برود.به همین سبب در بند چهارم سیاستهای ابلاغی زمان پیش‌بینی شده برای تدوین طرح مرتبط با این فعالیت‌ها یک سال درنظر گرفته شده است؛ درحالی که در مقدمه سیاستها دولت مکلف شده تا برنامه جامع تحقق این سیاست‌ها، شامل تقدیم لوایح، تصویب مقررات و اقدامات اجرائی لازم را در مهلت شش ماهه آماده کند. بنابراین می‌توان دریافت که سیاست‌گذار خود بر اهمیت برنامه‌ریزی جداگانه برای بارگذاری فعالیت‌های اقتصادی غیر دریامحور در محیط مجاور با دریا اهتمام داشته است. برای دستیابی‌به این امر می‌بایست همبستی از سیاستهای صنعتی و تجاری با آمایش سرزمین در استان‌های ساحلی با رویکرد حضور فعال در زنجیره‌های تأمین و ارزش بین‌المللی ارائه شود.

همانطور که در ابتدا گزارش بیان شد؛ با مراجعه به متون علمی و اسناد سیاست‌گذاری سه دسته فعالیت «مبتنی‌بر دریا»، «مرتبط با دریا» و «در محیط مجاور با دریا» به‌عنوان فعالیت‌های اقتصادی در دریا و سواحل احصاء شد، اکنون پس از واکاوی سیاستهای کلی توسعه دریامحور آشکار شد که این سیاستها بر هر سه موضوع رایج این حوزه یعنی فعالیت‌های اقتصادی «مبتنی‌بر دریا»، «مرتبط با دریا» و «در محیط مجاور با دریا» تمرکز دارد.

ازطرفی با توجه به زیرجزءهای سیاستی ابلاغی مقام معظم رهبری می‌توان در دو رشته فعالیت‌های مبتنی‌بر دریا و مرتبط با دریا حداقل ۲۶ دسته فعالیت بیان کرد که هرکدام دامنه گسترده‌ای دارد و این گستردگی به این معناست که ساختار

اداری و سیاسی کشور نیز در برنامه‌ریزی برای توسعه اقتصادی دریامحور با چالش‌های بسیاری روبه‌رو است. لذا می‌توان نتیجه گرفت که می‌بایست برای هر بخش از اقتصاد دریامحور یک یا چند دستگاه اجرایی را به‌عنوان متولی درنظر گرفت. به همین سبب در جدول شماره یک تلاش شده است تا دستگاه اجرایی متناظر با هر فعالیت مشخص گردد. اما تعیین دستگاه یا دستگاه‌های متولی تنها لازمه اجرا این سیاستها نیست و در قسمت بعدی گزارش الزامات برنامه‌ریزی برای دست‌یابی به توسعه اقتصادی دریامحور تبیین می‌شود.

۷. الزامات توسعه اقتصادی دریامحور

همانطور که گذشت ابلاغ سیاستهای کلی توسعه دریامحور سرآغاز راهی است که منجر به توسعه دریامحور کشور خواهد شد. البته رهبر انقلاب در دیدار نوروزی مسئولان و کارگزاران نظام در سال ۱۴۰۲ فرمودند، «**اتکاء اقتصاد به دریا لوازمی دارد که باید به آن لوازم ملتزم شد**»، لذا در این گزارش تلاش شد تا چارچوب مفهومی جامعی برای شناسایی این لوازم با استفاده از نظریه قدرت تولیدی فریدریش لیست احصاء شود. لازم به ذکر است فارغ از ادبیات اقتصادی در ادبیات علوم سیاسی نیز چنین مباحثی طرح شده است؛ بخصوص در نظریه قدرت ملی هانس مورگنتا[1] «ظرفیت صنعتی[2]» یکی از مؤلفه‌های قدرت ملی بیان شده است. مورگنتا به‌عنوان بنیان‌گذاران نظریه واقع‌گرایی در روابط بین‌الملل علاوه‌بر ظرفیت صنعتی به مؤلفه‌هایی نظیر «موقعیت جغرافیایی»، «وجود منابع طبیعی»، «وضعیت آمادگی نظامی»، «جمعیت»، «خصوصیات ملی»، «روحیه ملی» و «کیفیت دیپلماسی» اشاره می‌کند. [۷۷]

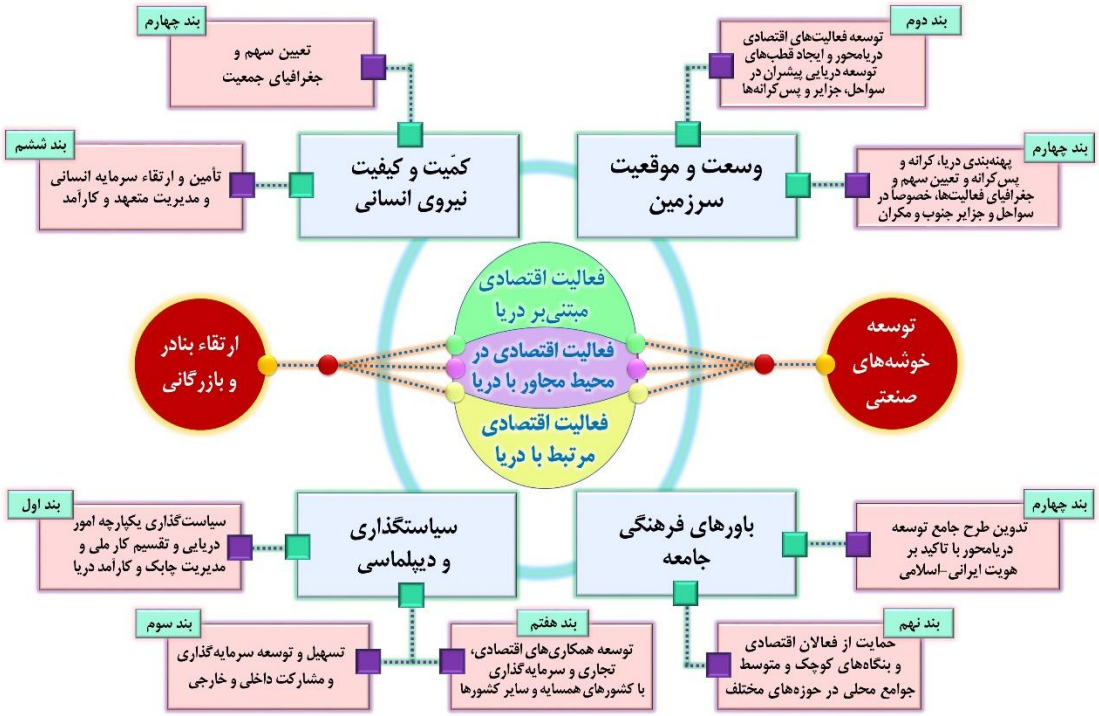
پیش‌تر آلفرد تیر ماهان[3] نیز در رساله «نفوذ قدرت دریایی بر تاریخ» با تجزیه و تحلیل قدرت‌های دریایی نتیجه گرفته است که برای تبدیل یک ملت به قدرت دریایی داشتن ویژگی‌های چون «موقعیت جغرافیایی کشور؛ دسترسی مناسب دریایی»، «ویژگی‌های طبیعی؛ اقلیم و منابع طبیعی مناسب به‌گونه‌ای که وابستگی به دریا را ایجاب و امکان‌پذیر سازد»، «وسعت سرزمین؛ طول کافی سواحل»، «جمعیت؛ نیروی انسانی به حد کفایت»، «خصوصیات ملی؛ فرهنگ و روحیه دریایی مردم» و «خط‌مشی حکومت؛ باور آگاهانه و گرایش به دریا در دولت‌مردان» ضروری است. به عبارت دیگر وجود ناوگان عظیم نظامی و تجاری در دریاها موجب کنترل بر ثروت دنیا و برخورداری از برند قدرت دریایی است. [۷۸]

همچنین می‌توان از آثار سایر نظریه‌پردازان قدرت دریایی مثل ریچموند[4] و تانگردی[5] نیز چنین برداشت کرد که قدرت دریایی در چارچوب چهار موضوع «توانمندی عملیاتی دریایی در جنگ»، «کنترل تجارت بین‌الملل»، «توانایی بهره‌برداری

1 Hans Morgenthau
2 Industrial Capacity
3 Alfred Thayer Mahan
4 Herbert W. Richmond
5 Sam J. Tangredi

و کنترل منابع دریایی و اقیانوسی»، و «بهره‌گیری از قدرت اقتصادی دریایی به عنوان ابزار دیپلماسی و همچنین بازدارندگی و نفوذ سیاسی» قابل صورت‌بندی است. [۷۹] [۸۰]

همانطور که مشاهده می‌شود نظریات جغرافیادانان سیاسی نیز با نظریه قدرت تولیدی فریدریش لیست درمورد الزامات تحقق رشد اقتصادی دریامحور در تعارض نیست و چهار مؤلفه «**وسعت کافی سرزمین و دسترسی به منابع طبیعی**»، «**کمّیت و کیفیت مناسب نیروی انسانی**» و «**تمایل فرهنگی جامعه به تولید صنعتی**» و « **سیاست‌گذاری و دیپلماسی؛ تصمیمات آگاهانه دولت‌مردان برای حمایت از تولید صنعتی**» قابل تصدیق است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که این مؤلفه‌ها در چارچوب سیاستهای کلی توسه دریامحور نیز قابل تعریف است. که در شکل ذیل به صورت مختصر مرور شده است.



شکل ۱۰: چارچوب مفهومی الزامات توسعه اقتصادی دریامحور

۱-۷. توجه به وسعت و موقعیت سرزمین

در رابطه با وسعت نواحی ساحلی ایران گفتنی است که ۳۷ درصد مرزهای جمهوری اسلامی ایران در مجاورت آب‌هاست و ایران با داشتن ۴ هزار و ۹۰۰ کیلومتر نوار ساحلی در جنوب که باعث دسترسی به آب‌های آزاد از طریق خلیج فارس و دریای عمان می‌شود و ۸۹۰ کیلومتر خط ساحلی در شمال و دسترسی به دریاچه کاسپین (بزرگترین دریاچه جهان)،

کشوری دریایی محسوب می‌شود. همچنین ۷ استان با حدود ۲۵ درصد مساحت کشور شامل سیستان و بلوچستان، هرمزگان، بوشهر و خوزستان در جنوب و گلستان، مازندران و گیلان در شمال در امتداد نوار ساحلی قرار گرفته‌اند. لذا توجه به این ظرفیت جغرافیایی سیاسی در برنامه‌ریزی برای پیشرفت مناطق همجوار با دریا ضروری است.

در رابطه با موقعیت محیط‌های دریایی ایران نیز می‌بایست خاطر نشان کرد که به‌منظور توسعه اقتصادی دریامحور نظام برنامه‌ریزی کشور از منظر جغرافیایی با شش منطقه متفاوت: «سواحل شمال کشور»، «سواحل مکران»، «تنگه هرمز و شمال خلیج فارس»، «رودخانه‌های قابل کشتیرانی چون کارون و سپیدرود»[1]، «جزایر» و «خورها» مواجه است که مدل برنامه‌ریزی و توسعه فعالیت اقتصادی در هر کدام از این مناطق جغرافیایی متفاوت است. به عنوان نمونه در مورد جزایر باید توجه داشت که ۲۰ جزیره ایرانی خلیج فارس در حوزه سیاسی سه استان بوشهر، خوزستان و هرمزگان قابلیت اسکان دارند که چنین وسعتی بیانگر این است که باید الگوی خاصی برای توسعه این نواحی ساحلی به کار برد.

بنابراین «**درک هویت کالبدی متمایز انواع مناطق ساحلی کشور و برنامه‌ریزی جداگانه برای هر کدام**» و «**توجه به ظرفیت‌های هر منطقه در بارگذاری انواع فعالیت‌های اقتصادی متناسب با طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (آی.سی.زِد.اِم)**» از لوازم برنامه‌ریزی برای توسعه اقتصادی دریامحور است.

۲-۷. توجه به کمّیت و کیفیت نیروی انسانی

در رابطه با کمّیت نیروی انسانی قابل ذکر است که به‌طور متوسط ۶۰ درصد جمعیت جهان در شهرهای ساحلی، بندری و کنار رودخانه‌ها زندگی می‌کنند. [۸۱] همچنین ۸۰ کلانشهر یا شهر بزرگ که اتفاقاً قطب اقتصاد و تجارت نیز هستند، در کنار دریاها و آب‌های آزاد شکل گرفته‌اند. ایران نیز ۷ استان ساحلی دارد که حدود ۱۲ درصد از جمعیت کشور در آن ساکن هستند، این در حالی است که در برخی از کشورها جمعیت ساکن در ساحل به حدود ۴۰ درصد نیز می‌رسد. [۷] در ماده (۵۶) قانون برنامه هفتم پیشرفت نیز افزایش جمعیت سواحل جنوبی کشور به ۸ درصد جمعیت کل کشور تا پایان سال ۱۴۰۷ -بیش از ۷ میلیون نفر- هدف‌گذاری شده است که درحال حاضر بر اساس مصوبه شماره «۲۶۹۷۸/ت۶۲۳۳۶ه» مورخ ۱۴۰۳/۲/۱۲ هیات وزیران جمعیت ساحل جنوبی مبتنی‌بر سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵ معادل ۵.۲۴ و در برآورد سال ۱۴۰۰ معادل ۵.۳۹ درصد کل کشور قابل محاسبه است. لذا برای پر کردن این شکاف حدود ۲.۵ درصدی می‌بایست برنامه‌ریزی کرد.

البته سیاست بارگذاری جمعیت باید همراه با سیاست توانمندسازی این مناطق برای ایجاد ارزش‌افزوده باشد؛ چراکه استقرار جمعیت در هر منطقه‌ای نیازمند ایجاد زیرساخت‌هایی است که زیست‌پذیری آن را ممکن کند. به عبارت دیگر زیرساخت‌های زیست انسانی به موازات انتقال صنایع و زیرساخت‌های اقتصادی به مناطق ساحلی کشور در جنوب و جنوب

---

۱ هم‌اکنون به دلیل سدسازی و عدم لای‌روبی امکان کشتیرانی ندارند.

شرق توسعه یابد تا جمعیت هدف با رغبت به این مناطق کوچ کنند. [۸۱] نمونه استقرار موفق را می‌توان در کشورهای جنوب خلیج فارس مشاهده کرد که عمده جمعیت آن‌ها در شهرها و بنادر حاشیه دریا سکونت دارند. [۸۲] لذا این مسئله یکی از الزامات برنامه‌ریزی برای توسعه اقتصادی دریامحور است.

در رابطه با کیفیت نیروی انسانی نیز گفتنی است که در مسیر ترقی و تعالی جوامع بشری، نیروی انسانی ماهر همواره و در همه زمینه‌ها نقش داشته است. توسعه و پیشرفت صنایع دریایی مستلزم در اختیار داشتن دانش مورد نظر، توانمندی تخصصی و مهارتی، نیروی کار باتجربه و مدیریت مستمر منابع نیروی انسانی بر اساس دانش روز است. کشتی‌سازی‌ها، سکوهای دریایی، شناورهای نظامی و غیرنظامی و سایر نهادها و صنایع دریایی؛ مجموعه بهره‌برداران از نیروی انسانی ماهر در زمینه صنایع دریایی و دریانوردی را تشکیل می‌دهد. هچنین برای رشد زیست‌فناوری دریایی نیز تقویت منابع انسانی ضروری است. [۸۳]

ترسیم نظام نوآوری منطقه‌ای در سطح استان‌ها و برقراری پیوند بین نهاد دانشگاه و پارک‌های علم و فناوری با محیط کسب‌وکار می‌تواند مقدمات پرورش نیروی انسانی مورد نیاز را از طریق «طراحی مدل‌های کسب‌وکار برای توسعه و ایجاد بنگاه‌ها»، «مطالعه قابلیت‌های اقتصادی مناطق و تهیه طرح‌های توجیهی پربازده و به‌روز»، «تسهیل شکل‌گیری شبکه‌های تأمین تولید، بازاریابی و فروش»، «طراحی بسته‌های تحول‌آفرین در نظام تأمین مالی کارآفرینی روستایی و عشایری کشور با محوریت تقویت ایده‌های نوآورانه و حمایت از اشخاص نوآور کارآفرین و صاحبان ایده»، تحول در نظامات برنامه‌ریزی آموزشی رشته‌های دانشگاهی» و «آموزش مهارت‌های کارآفرینی و ارائه مشاوره‌های کسب‌وکار» فراهم کند. ساختار اداری و سیاسی کشور نیز با «شناسایی، سازماندهی و به کارگیری نیروهای برخوردار از تجربه و دانش مناسب در زمینه مدیریت کسب‌وکار و برنامه‌ریزی مشارکتی روستایی» می‌تواند به تکمیل این فرآیند در راستای جهش تولید دانش‌بنیان در استان‌های ساحلی کمک کند.[۱] [۸۴]

برای مثال دانشگاه‌ها در تأسیس مؤسساتی فعال در حوزه زیست‌فناوری دریایی یا برگزاری دوره‌ها و پروژه‌های تخصصی در مقاطع عالی با هدف ایجاد پشتوانه علمی، آموزشی و پژوهشی برای توسعه اقتصادی دریامحور نقش‌آفرینی کنند. همچنین برای شتاب دادن به کشف و انتقال فناوری، ایجاد چهارچوب‌های قانونی مناسب ضروری به نظر می‌رسد. البته با ایجاد دانش صحیح، مالکیت معنوی محافظت شده، بهبود فرآیندها و خدمات موجود و مدل کسب‌وکار معتبر می‌توان برای موفقیت کسب‌وکارهای نوپای دانشگاهی گام برداشت. [۸۳]

برنامه‌ریزی برای توسعه اقتصادی دریامحور می‌بایست شامل برنامه‌هایی برای افزایش کمّیت و کیفیت نیروی انسانی در مناطق هدف باشد. همانطور که کیفیت نیروی انسانی در برنامه‌های توسعه فعالیت‌های اقتصادی در دریا و سواحل بسیاری از کشورهای درحال توسعه مورد توجه قرار گرفته است. برای مثال در «استراتژی توسعه پایدار اقتصاد دریا تا سال ۲۰۳۰

---

۱ برای مطالعه بیشتر مراجعه شود به گزارش: «راهبری توسعه کارآفرینی دانش بنیان در مناطق روستایی و عشایری»، شماره مسلسل: ۱۹۵۲۲، ۱۴۰۲.

با چشم‌انداز ۲۰۴۵»[1] ویتنام، «چشم‌انداز ۲۰۳۰»[2] کنیا و «دستورالعمل استراتژی ملی اقتصاد آبی»[3] وزارت محیط‌زیست و دبیرخانه امور دریایی تونس نیز بر آموزش نیروی انسانی و جوامع محلی به‌منظور افزایش ارزش افزوده فعالیت‌های اقتصادی مبتنی‌بر دریا چون صیادی و آبزی‌پروری و فعالیت‌های مرتبط با دریا چون زیست فناوری دریایی تاکید شده است. [۸۵]

افزایش کیفیت نیروی انسانی و تخصص‌گرایی مقدمه‌ای برای مزیت‌گرایی هوشمند[4] (S3) است؛ مزیت‌گرایی هوشمند توانمندی مناطق ساحلی مختلف کشور برای رقابت در سطح جهانی را افزایش می‌دهد تا بتوانند خود را به نحوی از دیگران متمایز کنند. مزیت‌گرایی هوشمند نوعی سیاستگذاری نوآوری منطقه‌ای است که مناطق مختلف را تشویق می‌کند تا در حوزه‌های اولویت‌دار خود، از طریق ایجاد تغییرات ساختاری نوآورانه و فناورانه، به مزیت رقابتی قابل‌اتکا دست یابند. هدف از این رویکرد اعمال نوع جدیدی از سیاستهای صنعتی به‌ویژه مدرن‌سازی بخش‌های صنعتی است. این مفهوم اولین بار توسط دومنیک فورای[5]، استاد دانشکده مدیریت تکنولوژی دانشگاه اکول پلی‌تکنیک فدرال لوزان[6] در سال ۲۰۰۹ میلادی مطرح شد و از آن پس به‌صورت گسترده‌ای در سراسر اتحادیه اروپا و حتی کشورهای دیگر رواج یافت و مورد استفاده قرار گرفت. ساختار حکمرانی در مزیت‌گرایی هوشمند در جهت حفظ و ایجاد رقابت‌پذیری پایدار در فعالیت‌های اقتصادی مناطق، نیازمند طراحی یک اکوسیستم نوآوری است؛ به‌طوری که فعالان اقتصادی، مدیران دولتی مناطق، نخبگان دانشگاهی و افراد داوطلب محلی در یک ساختار غیرمتمرکز، عناصر این اکوسیستم را تشکیل داده و شیوه‌ای از تصمیم‌گیری پایین به بالا را به انجام می‌رسانند.

به‌طور کلی مزیت‌گرایی هوشمند فرایند مشارکتی کشف فرصت‌های کارآفرینی منطقه‌ای است که البته مقید به همخوانی با سیاست‌های ملی است. نوآوری‌های فناورانه، اجتماعی، سازمانی، بازاریابی و خدماتی نقش کلیدی در فرآیند مزیت‌گرایی هوشمند ایفا می‌کنند. مزیت گرایی هوشمند با ایجاد همفکری و همکاری خوشه‌های صنعتی باعث می‌شود سیاست‌گذاران و ذی‌نفعان برای ترسیم وضعیت آینده منطقه خود در اقتصاد ترغیب شوند و به دنبال پاسخ این سؤال باشند که چه فعالیت‌هایی باید توسعه یابد و چه تغییرات ساختاری باید در اقتصاد روی دهد تا منطقه به اهداف از پیش تعیین شده خود دست یابد؟ لذا وجود نیروی انسای با کیفیت به اجرای صحیح و ارتقاء کارایی این فرآیند کمک می‌کند.

این فرایند مانند یک کاتالیزور سبب می‌شود تا بازیگران بومی در ارتباط با نوآوری بسیج شده و برای همکاری و مشارکت تشویق گردند. چارچوب مزیت گرایی هوشمند به صورتی است که آن را بیشتر به مناطقی مرتبط می‌کند که کمتر توسعه یافته هستند. درواقع مزیت گرایی هوشمند تنها راهبردی برای مناطق پیشرفته نیست بلکه بالعکس، این راهبرد برای

1 Sustainable development of Vietnam’s marine economy up to 2030, vision to 2045
2 Kenya Vision 2030
3 Guidelines for the National Water Economy Strategy
4 Smart Specialisation Strategies
5 Dominique Foray
6 Swiss Federal Institute of Technology Lausanne

مناطق کمتر توسعه‌یافته روشی ارائه می‌کند تا از طریق آن، این مناطق به‌صورت چشمگیری قابلیت‌های خود در حوزه‌های مشخص را بهبود بخشند. نهایتاً پیاده‌سازی مزیت‌گرایی هوشمند نه‌تنها سبب بهبود وضعیت یک منطقه می‌شود، بلکه موجب به دست آوردن کارایی بیشتر در تخصیص منابع و هماهنگی فعالیت‌های مناطق می‌شود. در کشور ما نیز تلاشی برای آمایش علم و فناوری در قالب بررسی نظام‌های نوآوری استانی صورت گرفته است که در برنامه‌ریزی توسعه دریا محور باید به این نظام‌های نوآوری استانی درمورد استان‌های ساحلی توجه نمود.

لذا «**اتخاذ تصمیمات با لحاظ تمرکز جمعیت یا پراکندگی آن در استان‌های ساحلی**» و «**پرورش نیروی انسانی متخصص برای ایجاد مزیت‌های هوشمند دریامحور**» از لوازم برنامه‌ریزی برای توسعه اقتصادی دریامحور است.

۳-۷. توجه به باورهای فرهنگی منطقه

توجه به فرهنگ جامعه هدف، از الزامات برنامه‌ریزی منطقه‌ای است و سواحل ایران نیز از این قاعده مستثنا نیستند. به‌علاوه نوار ساحلی ایران در شمال و جنوب از نظر قومیتی بسیار متنوع است و ترکیب جمعیتی سواحل جنوب کشور نیز از ترکیب اهل سنت و شیعیان تشکیل شده است. ازطرفی تراکم جمعیت پایین و اکثریت روستانشین در کنار گسترش حاشیه‌نشینی در نواحی ساحلی جنوب کشور موجب می‌شود که رعایت ملاحظات فرهنگی در برنامه‌ریزی برای توسعه این مناطق اهمیت فراوانی داشته باشد.

تاکنون در تهیه برنامه‌های توسعه سرزمینی، توجه لازم به جوامع محلی صورت نگرفته است و راه‌حل‌هایی کلیشه‌ای و غیرمناسب برای توسعه آن مناطق تجویز شده است. بنابراین ابتدا باید پرسید که آیا همه جوامع را با یک مدل توسعه می‌توان ارتقاء داد؟ سپس پرسید که آیا جوامع محلی که ریشه‌های چند صد ساله دارند، حق مشارکت در تعیین سرنوشت خود را دارند یا خیر؟ امروزه ثابت شده که اجرای راهکارهای تحول و توسعه، چنانچه با مشارکت جوامع محلی باشد، از نتایج بهتری برخوردار خواهد بود.

علاوه‌بر جوامع محلی در امر توسعه اقتصادی دریامحور نیاز به همراهی آحاد جامعه احساس می‌شود؛ چراکه سرمایه‌گذاری و هدایت منابع عمومی به سمت نواحی ساحلی در شرایطی که کشور با کمبود منابع مواجه است و همچنین اعطای انواع امتیازات و مشوّق‌ها به بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران خارجی به ناچار منجر به توجه کم‌تر به سایر مناطق می‌شود. اما می‌بایست با اقناع رسانه‌ای مردم را از نتایج توسعه اقتصادی دریامحور در آینده و سرریز رشد اقتصادی از نواحی ساحلی به سایر نقاط مرکزی کشور آگاه کرد. چراکه تحقیقات علمی نشان می‌دهد که ارزش اقتصادی به‌طور تدریجی از مناطق ساحلی به مناطق داخلی منتقل می‌شود و این انتقال از سواحل به داخل به علت ایجاد صرفه‌های ناشی از مقیاس و اثرات پسین و پیشین است. [۸۶]

برای مثال می‌توان به این نکته اشاره کرد که روند شاخص‌های پیوند پسین و پیشین صنعت حمل‌ونقل دریایی در ایران حاکی از آن بوده است که ارتباط این بخش با سایر صنایع در طی دهه‌های ۱۳۷۰ و ۱۳۸۰ افزایش پیدا کرده است.

همچنین تنوع پیوندهای پسین این صنعت به صورت فزاینده‌ای افزایش یافته هرچند که تنوع پیوندهای پیشین چندان تغییر محسوسی طی دوره زمانی مورد بررسی نداشته است. با این حال شاخص انتشار و قدرت اشتغالزایی بالای این صنعت در ایران حاکی از ظرفیت آن برای نقش‌آفرینی در فرآیند رشد نامتعادل اقتصاد ایران است [۸۷] موضوعی که در نظریه هیرشمن در قسمت تاثیر اقتصاد دریامحور بر رشد اقتصادی گزارش حاضر تشریح شد.

بنابراین «**توجه به ملاحظات فرهنگی جوامع محلی ساکن در مناطق هدف**» و «**اقناع رسانه‌ای و جلب همراهی آحاد جامعه در توسعه اقتصادی دریامحور**» از لوازم برنامه‌ریزی برای توسعه اقتصادی دریامحور است.

۴-۷. سیاست‌گذاری و دیپلماسی

همانطور که پیش‌تر بیان شد فریدریش لیست در نظریه خود بیان کرد که اتخاذ تصمیمات آگاهانه از جانب دولت‌مردان برای دست‌یابی به رشد و توسعه اقتصادی لازم است؛ این تصمیمات آگاهانه می‌بایست یک چارچوب مشخصی داشته باشد و مسیر دست‌یابی به هدف یعنی توسعه اقتصادی دریامحور را هموار سازد. چارچوب این سیاست‌گذاری و دیپلماسی در سیاستهای کلی توسعه دریامحور و سایر اسناد و قوانین بالادستی قابل تشخیص است.

این چارچوب‌ها عبارتند از «ارائه تعریف قانونی جامع و مانع از فعالیت‌های دریامحور»، «اعمال مدیریت واحد، چابک و کارآمد»، «اهتمام به رفع تعارضات و ارتقاء کیفیت قوانین»، «تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری و جذب مشارکت داخلی و خارجی»، «ارائه همبست دریامحور اسناد ملی به‌منظور بارگذاری نظام‌مند فعالیت و جمعیت» و «تبیین دیپلماسی اقتصادی نوین دریامحور» که در ادامه به اختصار مرور شده است.

۱-۴-۷. ارائه تعریف قانونی جامع و مانع از فعالیت‌های دریامحور

هرچند سیاستگذاری شرط لازم پیشبرد امور است ولی بدیهی است که برنامه‌ریزی و اجرای یکپارچه و صحیح آن برنامه مکمل سیاستگذاری است؛ لذا در راستای اجرایی سازی سیاستهای کلی توسعه دریامحور با توجه به اینکه دو هدف «احراز جایگاه شایسته جهانی و رتبه اول در منطقه در امور دریایی از طریق بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت‌های دریا» در بند اول و «نرخ رشد اقتصادی در حوزه فعالیت‌های دریامحور (اقتصاد دریامحور) طی ده سال همواره حداقل دو برابر نرخ رشد اقتصادی» در بند دوم سیاستهای کلی توسعه دریامحور تصریح شده است؛ همچنین در جدول شماره (۱۳) ماده (۵۶) برنامه هفتم متوسط رشد سالانه ارزش‌افزوده اقتصاد دریامحور ۱۶ درصد پیش‌بینی شده است.

برای تدوین برنامه جامع و اثربخش تحقق این اهداف، ابتدا می‌بایست فعالیت‌های دریامحور به صورت جامع و مانع تعریف شود؛ سپس متناسب با آن حسابهای اقماری اقتصاد دریامحور، شامل شاخص‌هایی معتبر احصاء شود. تا بتوان وضعیت موجود را از طریق این شاخص‌ها ارزیابی نمود. برای مثال بتوان به این سوال پاسخ داد که چه عواملی در دهه‌های اخیر

منجر به عدم توسعه سواحل و جزایر و عدم استفاده از ظرفیت دریاها و اقیانوس‌ها شده است و چه اقداماتی در آینده امکان تحول در این حوزه را فراهم می‌کند؟

سپس بتوان با تکیه بر نقاط قوت موجود به‌منظور حفظ و ارتقاء آن‌ها و درجهت رفع نقاط ضعف کشور در فعالیت‌های دریامحور اقداماتی را تعیین کرد که اهداف فوق را تأمین کند؛ چراکه در صورت عدم ارزیابی دقیق از وضعیت موجود، روند توسعه اقتصادی دریامحور کشور و فرآیند تهیه برنامه جامع تحقق سیاستها با چالش‌های اساسی مواجه خواهد شد. قابل ذکر است تجربه مباحث «آمایش سرزمین» و «اقتصاد مقاومتی» در کشور نشان‌داده است که در صورت تعریف نشدن یک مفهوم، هر کس از ظن خود با مسئله همراه می‌شود و این امر تلاش‌های کشور در آن زمینه را به انحراف و تشتت می‌کشاند.

۲-۴-۷. اعمال مدیریت واحد، چابک و کارآمد

در راستای اجرایی‌سازی سیاستهای کلی توسعه دریامحور با تکیه بر بند اول این سیاستها مبنی‌بر «مدیریت چابک و کارآمد دریا به منظور بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت‌های دریا» شایسته است در گام اول مدیریت و فرماندهی واحدی در حوزه امور دریایی درنظر گرفته شود تا از صدر تا ذیل دستگاه‌های مرتبط بر اساس یک برنامه مشخص عمل کنند. چراکه عملکرد جزیره‌ای، خودمحور و مستقل ارگان‌های مختلف در حوزه توسعه اقتصادی دریامحور مطلوب ارزیابی نمی‌شود. بنابراین همه دستگاه‌های ذیربط می‌بایست توسط یک مدیریت واحد برای تحقق حداکثری سیاستهای کلی توسعه دریامحور حرکت کنند؛ در غیر اینصورت جز تناقض و تعارض منافع در اقتصاد دریا عایدی حاصل نخواهد شد.

درگذشته نیز تجربه برخی از مناطق آزاد تجاری صنعتی در کشور نشان داده است که ناهماهنگی‌های اجرایی و تداخل وظایف و اختیارات میان دستگاه‌های ذی‌مدخل در مناطق آزاد نظیر سازمان مناطق آزاد با فرمانداری و بخشداری موجب ایجاد اصطکاک در تصمیم‌گیری‌ها شده است؛ علی الخصوص همراستا نبودن تصمیمات موجب ایجاد موانع و محدودیت‌های فراوانی شده است که دستیابی‌به اهداف پیش‌بینی شده را با اختلال مواجه کرده است. [۸۸]

از آنجایی که فعالیت‌های اقتصاد دریامحور چند بعدی است و وزارتخانه‌ها و سازمان‌های متعددی درگیر هستند؛ لازم است که دستگاهی فرابخشی با توان کارشناسی چند بعدی انتخاب شود تا به‌عنوان نهاد راهبر توسعه دریامحور کشور بر عملکرد سایر دستگاه‌ها در رابطه با ابعاد مختلف اقتصاد دریامحور نظارت کند و درصورت لزوم به تفکیک وظایف و تقسیم کار بپردازد. درحال حاضر با تکیه بر اصل ۱۲۶ قانون اساسی و مواد (۲) و (۳) قانون برنامه و بودجه کشور مصوب ۱۳۵۱/۱۲/۱۰ می‌توان گفت سازمان برنامه و بودجه کشور تنها نهادی است که می‌تواند اهدافی چون بهبود رشد اقتصادی و ساماندهی توسعه اقتصاد از طریق برنامه‌ریزی در حوزه کشاورزی، تقویت زیرساخت‌ها و احداث برخی مجموعه‌های صنعتی را دنبال کند و وظیفه برنامه‌ریزی و نظارت بر اجرای پژوه‌های عمرانی توسعه‌ای را برعهده داشته باشد. دلیل این توانمندی نیز ظرفیت کارشناسی بالقوه و بالفعل این نهاد در هماهنگی امور مرتبط با برنامه‌ریزی‌های فرابخشی و منطقه‌ای است. الگوی حکمرانی مطلوب در انواع مختلف مناطق ساحلی کشور را نیز می‌توان با استفاده از ظرفیت‌های سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان‌ها به عنوان دبیرخانه شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان‌ها بدست آورد. همچنین به دلیل پراکندگی

فعالیت دستگاه‌های مختلف می‌بایست «ایجاد بانک اطلاعاتی و تدوین فراداده و شبکه پایش مستمر میدانی» مورد توجه قرار گیرد.

۳-۴-۷. اهتمام به رفع تعارضات قانونی و ارتقاء کیفیت قوانین

علاوه‌بر مدیریت، جایگاه قانون در اقتصاد دریامحور نیز حائز اهمیت است و پرداختن به تعارضات و خلاءهای قانونی ذیل ضرورت دارد؛ برخی مطالعات به تعارضات قانونی ذیل اشاره کرده‌اند:

- رفع تعارضات فرا دستگاهی ازطریق تدقیق وظایف سازمان بنادر و دریانوردی موضوع ماده (۳) آیین‌نامه سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب ۱۳۴۸/۱۱/۱۳ کمیسیون‌های دارایی مجلسین و تدقیق وظایف شورای عالی صنایع دریایی کشور و دبیرخانه آن؛ موضوع ماده (۹) قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی مصوب ۱۳۸۷/۰۲/۱۵ و آیین‌نامه اجرایی این قانون مصوب ۱۳۸۸/۰۸/۰۹؛

- تعیین تکلیف و نظامند نمودن سازوکار تعاملات بین دستگاهی ازطریق اصلاح مواد (۶۵)[۱] و (۶۸)[۲] قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور مصوب ۱۳۹۶/۰۱/۱۶ که منجر به ایجاد تعارضاتی نیز شده است[۳]؛

- رفع تعارضات قانونی ناشی از ماده (۱۰۰) قانون شهرداری‌ها [الحاقی] مصوب ۱۳۴۵/۱۱/۲۷ با وظایف و اختیارات سازمان‌های مناطق آزاد تجاری و صنعتی موضوع قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۲/۰۶/۰۷؛

- رفع ابهامات مرتبط با تعیین بستر و حریم دریا موضوع قانون اراضی مستحدث و ساحلی مصوب ۱۳۵۴/۰۴/۲۹ که موجب ایجاد محدودیت‌هایی برای تخصیص زمین جهت بهره‌برداری و ساخت‌وساز در نوار ساحلی شده است؛

- رفع تعارضات ناشی از تعهدات متصدیان حمل و بارنامه‌ها در قوانین حمل‌ونقل دریایی و بهبود نقش قوانین حمل‌ونقل در ساماندهی و انضباط‌بخشی جامع شناورها جهت بهبود ویژگی‌های حمل دریایی؛

- رفع خلاء قانونی ناشی از اتمام مدت حمایت‌های موجود در قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی مصوب سال ۱۳۸۷؛ مطابق ماده (۱۰) این قانون کلیه حمایت‌های مندرج در این قانون از زمان تصویب به مدت ده سال پایدار بوده است. به عبارتی هم‌اکنون حمایت‌های مندرج در این قانون فاقد اعتبار است. درحال حاضر برای رفع این مشکل احکامی در برنامه هفتم پیش‌بینی شده که راه‌حلی موقتی است و یکی از موضوعات اصلی توسعه صنایع دریایی، اصلاح این قانون و ارائه لایحه توسط دولت است؛

---

۱ پیرامون موضوع «احتساب مدیران سازمان‌های مناطق آزاد به نمایندگی از طرف دولت، به‌عنوان بالاترین مقام منطقه و واگذاری کلیه وظایف، اختیارات و مسؤولیت‌های دستگاه‌های اجرایی دولتی مستقر در این مناطق به استثنای نهادهای دفاعی و امنیتی به آن‌ها».

۲ پیرامون موضوع «واگذاری تمام وظایف و اختیارات دستگاه‌های اجرائی، نهادها و مؤسسات عمومی به غیر از دفاعی، امنیتی، قضائی و امور خارجه و همچنین تمام دارایی‌های دولت و دستگاه‌های اجرائی اعم از منقول و غیرمنقول و تمام طرح‌ها و پروژه‌ها (درحال بهره‌برداری یا اجراء)، در منطقه سواحل مکران به سازمان سازمان توسعه سواحل مکران».

۳ برای مطالعه بیشتر مراجعه شود به گزارش: «فراتحلیل مطالعات مناطق آزاد: ۱. مقالات»، شماره مسلسل: ۱۵۰۶۸، ۱۳۹۴.

- رفع خلاء قانونی در رابطه با مدیریت و ساماندهی صید ترال[۱]؛
- رفع خلاء قانونی در رابطه با رژیم حقوقی دریاچه کاسپین[۲]؛

علاوه‌بر رفع تعارضات یا خلاءهای قانونی پیش‌گفته نکاتی نیز وجود دارد که به‌منظور ارتقاء کیفیت قوانین مرتبط با اقتصاد دریامحور دارای اهمیت است:

- ارتقاء قوانین تجاری در امور دریانوردی؛
- بهبود تجارت دریایی در سایه حقوق حاکم بر تجارت دریا،
- تبیین حقوق تجارت در تجارت الکترونیک به عنوان تجارت نوین در دریا،
- بهبود اشتغالزایی و امنیت اقتصادی در تجارت دریا از طریق حقوق حاکم بر تجارت دریایی،
- افزایش امنیت و اعتماد تجارت دریایی از طریق حقوق حاکم بر تجارت دریا،
- ارتقاء نقش گمرک و بیمه در توسعه پایدار امور دریایی کشور؛
- توسعه نظام مدیریتی کارآمد و یکپارچه جهت اداره گمرک در دریا،
- افزایش تسهیلات ویژه جهت تسهیل و تسریع حمل‌ونقل در گمرکات،
- ارتقاء و استقرار نظام جامع سرمایه‌گذاری در انواع فعالیت‌های گمرکی،
- اثبات جایگاه امن برای گمرک،
- بهبود جایگاه بیمه در دریا و استفاده همه جانبه از مزیت‌های آن،
- تبیین نقش قوانین حمل‌ونقل در نهایت بهره‌مندی همه‌جانبه از حمل‌ونقل دریایی؛
- تبیین تعهدات متصدیان حمل و بارنامه‌ها در قوانین حمل‌ونقل دریایی،
- بهبود نقش قوانین حمل‌ونقل در ساماندهی و انضباط‌بخشی جامع شناورها جهت بهبود ویژگی‌های حمل دریایی،
- اثبات جایگاه امن حمل‌ونقل دریایی در مقابل تهدیدات پیشرو،
- استفاده از ظرفیت‌های حقوق دریانوردی در جهت تعالی عملکرد سازمان‌های مربوطه؛
- تبیین نقش حقوق دریایی بر افزایش ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری در صنعت دریایی،
- تبیین ظرفیت‌های ویژه حقوق باربری در دریانوردی. [۸۹]
- رفع ابهام در مدیریت طرحهای نمک‌زدایی و انتقال آب دریا؛
- تعیین نقش بخش خصوصی و وزارتخانه‌های غیر تخصصی (غیر از وزارت نیرو به عنوان متولی بخش آب کشور) در مدیریت آب نامتعارف حاصل از نمک‌زدایی و انتقال آب دریا در نقاط هدف تحویل

---

۱ برای مطالعه بیشتر مراجعه شود به گزارش: «اظهارنظر کارشناسی درباره: چگونگی ساماندهی صید ترال در آب های جنوب کشور»، شماره مسلسل: ۱۸۱۷۶، ۱۴۰۱.

۲ برای مطالعه بیشتر مراجعه شود به گزارش: «دریای خزر و تحولات پیش رو»، شماره مسلسل: ۱۰۰۲۲، ۱۳۸۸.

- تعیین چارچوب صنعت نمک‌زدایی و متولی محوری سیاستگذاری در این بخش
- برنامه‌ریزی طرح‌های شیرین‌سازی و انتقال آب دریا بر اساس بازار هدف پایدار

۷-۴-۴. تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری و جذب مشارکت داخلی و خارجی

بند سوم سیاستهای کلی توسعه دریامحور به موضوع «تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری و مشارکت داخلی و خارجی» اشاره دارد. ظرفیت‌های سواحل کشور و موقعیت جغرافیایی-سیاسی-اقتصادی آن‌ها موجب می‌شود که امکان جذب مشارکت کشورهای عضو در سازمان همکاری شانگهای[1] و گروه اقتصادی بریکس[2] برای توسعه زیرساخت‌های مورد نیاز فعالیت‌های اقتصادی در این مناطق مهیا باشد؛ لذا ضروری است مقدمات نرم‌افزاری آن در داخل کشور فراهم شود.

همچنین با توجه به کسری بودجه دولت؛ جذب مشارکت نهادهای عمومی غیردولتی چون بنیاد مستضعفان انقلاب اسلامی و ستاد اجرایی فرمان امام خمینی (ره) به‌عنوان نهادهای دارای قدرت سرمایه‌گذاری در پروژه‌های کلان مقیاس نیز می‌تواند سرعت توسعه فعالیت‌های اقتصادی در مناطق ساحلی را افزایش دهد. ازطرفی تجهیز و هدایت منابع صندوق توسعه ملی و اعطای انواع امتیازات و مشوّق‌ها به بخش خصوصی نیز جهت تسریع توسعه اقتصادی دریامحور ضروری به نظر می‌رسد. علاوه‌بر این موارد دولت می‌تواند به منظور افزایش سرمایه‌گذاری در سواحل کشور از ظرفیت بانک‌های توسعه‌ای[3] استفاده کند.

۷-۴-۵. ارائه همبست دریامحور اسناد ملی به‌منظور بارگذاری نظام‌مند فعالیت و جمعیت

در بند اول سیاستهای ابلاغی بر «سیاستگذاری یکپارچه امور دریایی و تقسیم کار ملی» و در ادامه آن در بند چهارم سیاستها بر «تعیین سهم و جغرافیای جمعیت، تجارت، صنعت، کشاورزی و گردشگری در دریا، کرانه و پس‌کرانه» تاکید شده است. همچنین در انتهای بند نهم این سیاستها به دو موضوع «حمایت از سرمایه‌گذاران بومی و محلی در طرح‌های توسعه‌ای» و «حمایت از فعالان اقتصادی و بنگاه‌های کوچک و متوسط جوامع محلی در حوزه‌های مختلف از جمله صیادی، کشاورزی، صنعتی و گردشگری» توجه شده است؛ لذا پس از آنکه حدود فعالیت‌های دریامحور تعریف شد، ضروری است چند موضوع پیگیری شود.

ابتدا مناطق هدف ترسیم شود؛ چراکه نظام برنامه‌ریزی کشور از منظر جغرافیایی با شش منطقه «سواحل شمال کشور»، «سواحل مکران»، «تنگه هرمز و شمال خلیج فارس»، «رودخانه‌های قابل کشتیرانی چون کارون و سپیدرود» -هم‌اکنون با سدسازی و عدم لای‌روبی امکان کشتیرانی ندارد-، «جزایر» و «خورها» مواجه است و مدل برنامه‌ریزی و توسعه فعالیت

1 Shanghai Cooperation Organisation
2 BRICS
۳ بانک‌های توسعه‌ای موضوع بند «چ» ماده (۸) برنامه هفتم مصوب مجلس شورای اسلامی به شرح ذیل می‌باشد؛ «به منظور ایجاد رونق در بخش های مولد اقتصاد کشور از طریق تأمین مالی پایدار طرح های کلان توسعه ای و طرح های تملک دارایی های سرمایه ای ملی، دولت موظف است تا پایان سال اول برنامه با اصلاح اساسنامه، یکی از بانک های تخصصی را با سرمایه و امکانات موجود به بانک توسعه جمهوری اسلامی ایران تبدیل کند.همچنین دولت مجاز است با استفاده از ظرفیت، سرمایه، امکانات و نیروی انسانی سایر بانک های دولتی، نسبت به ایجاد بانک های توسعه ای بخشی اقدام قانونی به عمل آورده و اساسنامه بانک توسعه جمهوری اسلامی ایران را به تصویب مجلس شورای اسلامی و اساسنامه بانک های توسعه ای بخشی را به تصویب هیأت وزیران برساند.»

اقتصادی در هر کدام متفاوت است. سپس نقش هر کدام در برنامه جامع تحقق سیاستهای کلی توسعه دریامحور -موضوع مقدمه این سیاستها- به‌گونه‌ای مشخص شود که بتوان بارگذاری فعالیت‌های اقتصادی و جمعیت در هر کدام را نظام‌مند پیگیری کرد.

یکی از دلایل اهمیت اقتصاد دریامحور در کشوری مانند ایران که با کمبود آب مواجه است بارگذاری صنایع‌آب‌بر در نواحی ساحلی است و این بارگذاری منوط به این است که در ابتدا صنایع دارای اولویت در کشور شناسایی شود سپس بتوان درمورد مکان آن‌ها تصمیم گرفت. به عبارت دیگر توجه به این مسئله ضروری است که خرد کردن مسائل و اینکه ابتدا مناطق ساحلی جدا شوند و بعد صنایعی در آنجا بارگزاری شوند؛ یک دستورکار پیش‌رونده نخواهد بود؛ بنابراین می‌بایست ابتدا یک دستورکار ملی تعیین شود؛ چراکه توسعه اقتصادی دریامحور موضوعی منتزع از توسعه ملی نیست. سپس نقش مناطق ساحلی در پیش‌بردن توسعه ملی تبیین شود. در همین راستا و برای جلوگیری از توسعه غیر آمایش محور، ضروری است تا اهداف مدنظر برای طرحهای کلان شیرین‌سازی و انتقال آب از دریا به فلات مرکزی، که براساس مدل مالی مدنظر برای آنها، برای تأمین سرمایه عمدتا وابسته به دریافت اعتبارات از صندوق ملی توسعه هستند، با جهت‌گیری‌های کلی در توسعه دریامحور تنظیم شود.

با توجه به این رویکرد شایسته است که از اسناد موجود و اسنادی که به موجب برنامه هفتم می‌بایست تدوین شود، همبستی با رویکرد دریامحور ارائه گردد. این اسناد به شرح ذیل است؛

- اسناد آمایش سرزمین ملی و استانی،
- سند و نقشه راه سیاست (دیپلماسی) آب؛ بند «ج» ماده (۳۹)،
- سند راهبرد ملی پیشرفت صنعتی و ارتقاء زنجیره‌های ارزش کشور؛ بند «ت» ماده (۴۸)،
- سند برنامه ملی گذر (ترانزیت)؛ جزء «۲» بند «الف» ماده (۵۷)،
- سند نظام اقتصاد رقومی (دیجیتال)؛ بند «الف» ماده (۶۶)،
- سند جامع مدیریت زنجیره تولید، توزیع، عرضه و صادرات صنایع دستی؛ بند «د» ماده (۸۳)،
- برنامه جامع پنج‌ساله مبارزه با قاچاق کالا و ارز؛ جزء «۶» بند «ر» ماده (۸۵).

۶-۴-۷. تبیین دیپلماسی اقتصادی نوین دریامحور

همچنین وجود نگاهی فراملی در سیاست‌گذاری اقتصاد دریامحور و تبیین دیپلماسی اقتصادی نوین در راستای اجرای بند هفتم سیاستهای کلی توسعه دریامحور ضرورت دارد. به عبارت دیگر به‌منظور «توسعه همکاری‌های اقتصادی، تجاری و سرمایه‌گذاری در طرح‌های بزرگ مقیاس و دانش بنیان زیرساختی، تولیدی و خدماتی با کشورهای همسایه و سایر کشورها به منظور بهره‌گیری از ظرفیت‌های دریایی و حضور مؤثر در معابر بین‌المللی و دستیابی به موقعیت قطب‌های منطقه‌ای» می‌بایست به این نکته توجه داشت که موقعیت جغرافیایی- سیاسی- اقتصادی ایران در کنار گفتمان مقاومت و استکبارستیزی کشور، عوامل تعیین‌کننده نحوه تعامل کنشگران بین‌المللی با ایران هستند.

سیاست خصمانه جهان غرب، تلاش برای کوچک کردن جایگاه کلان اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در نظم اقتصادی-سیاسی بین‌الملل بوده است. سیاست فعلی که مقصود کشورهای متخاصم را تأمین می‌کند؛ اخراج ایران از زنجیره‌های ارزش بزرگ جهانی است؛ این درحالی است که در سال‌های گذشته کشورهای متخاصم غربی یکی از ذی‌نفعان اصلی نفت ایران بودند، اما به‌موجب یک تغییر ماهوی در نقشه تجارت اقلام اساسی جهانی و به‌طورخاص نفت، صحنه‌آرایی جدیدی در عرصه بین‌الملل به وجود آمد.

در جهت مقابله با این سیاستهای جهان سلطه؛ علاوه‌بر ارتقای توانمندی داخلی شایسته است جمهوری اسلامی ایران دیپلماسی اقتصادی نوینی در عرصه بین‌الملل اتخاذ کند. لازمه این دیپلماسی اقتصادی در وهله اول بررسی امکان تحریم‌گریز بودن و تحریم‌پذیری هر اقدام پیشنهادی است، سپس کنار گذاشتن صادرات نفت و واردات لوازم توسعه به شیوه سال‌های گذشته است. مهم‌ترین اقداماتی که برای نیل به این هدف می‌توان انجام داد عبارت از بازطراحی بازیگری ایران در نقشه زنجیره تأمین جهانی اقلام اساسی (نفت، گاز، فلزات اساسی، غلات)، توسعه کریدورهای حمل‌ونقلی اساسی پیرامون ایران در محیط منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، تدوین سند راهبرد ملی پیشرفت صنعتی و ارتقاء زنجیره‌های ارزش کشور -موضوع بند «ت» ماده (۴۸) برنامه هفتم در انطباق با طرح جامع ارتقای کارآمدی و اثربخشی سیاست (دیپلماسی) اقتصادی -موضوع بند «الف» ماده (۱۰۱) برنامه هفتم و توسعه شبکه همبست «آب، انرژی و تجارت» ایران با کشورهای منطقه است.

همچنین برای فعالسازی ظرفیتهای بالقوه رودخانه اروند در توسعه اقتصادی دریامحور، اقدامات مشترک با کشور عراق در قالب سند دیپلماسی آب کشور -موضوع بند «ج» ماده (۳۹) قانون برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت- تبیین و اهداف آن از سوی ایران پیگیری شود. ازطرفی پایداری توسعه دریا محور منوط به حفظ شرایط مطلوب زیست محیطی منطقه و صیانت از کیفیت آب دریاست. درحال حاضر با توجه به پیکره آبی نیمه بسته خلیج فارس و بهره‌برداری گسترده کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس از منابع آب دریا و تخلیه پساب صنایع نمک‌زدایی، محیط زیست آبی منطقه از منظر آلودگی‌های دمایی و کیفی در شرایط شکننده‌ای قرار گرفته است؛ لذا برای صیانت از پایداری زیستی دریا و حفظ شرایط مطلوب کیفی آب، تدوین استانداردهای منطقه‌ای به منظور حفاظت از محیط زیست دریا با همکاری کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس مورد نیاز است و ضرورت دارد پیگیری این مسئله در دستور کار مشترک دستگاه دیپلماسی کشور و سازمان‌های مرتبط (از جمله وزارت نیرو، سازمان حفاظت محیط زیست و وزارت صنعت، معدن و تجارت) قرار گیرد.

وسعت و موقعیت سرزمین

- درک هویت کالبدی متمایز انواع مناطق ساحلی کشور و برنامه‌ریزی جداگانه برای هر کدام؛
- توجه به ظرفیت‌های هر منطقه در بارگذاری انواع فعالیت‌های اقتصادمتناسب با طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (آی.سی.زِد.اِم)؛

کمّیت و کیفیت نیروی انسانی

- اتخاذ تصمیمات با لحاظ تمرکز جمعیت یا پراکندگی آن در استان‌های ساحلی؛
- پرورش نیروی انسانی متخصص برای ایجاد مزیت‌های هوشمند دریامحور؛

باورهای فرهنگی جامعه

- توجه به ملاحظات فرهنگی جوامع محلی ساکن در مناطق هدف؛
- اقناع رسانه‌ای و جلب همراهی آحاد جامعه در توسعه اقتصادی دریامحور؛

سیاستگذاری و دیپلماسی

- ارائه تعریف قانونی جامع و مانع از فعالیت‌های دریامحور؛
- اعمال مدیریت واحد، چابک و کارآمد؛
- اهتمام به رفع تعارضات و ارتقاء کیفیت قوانین؛
- تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری و جذب مشارکت داخلی و خارجی؛
- ارائه همبست دریامحور اسناد ملی به‌منظور بارگذاری نظام‌مند فعالیت و جمعیت؛
- تبیین دیپلماسی اقتصادی نوین دریامحور؛

شکل ۱۱: الزامات توسعه اقتصادی دریامحور

۸. واکاوی و نقد برنامه دولت برای تحقق سیاستهای کلی توسعه دریامحور

در مقدمه سیاستهای کلی توسعه دریامحور قوه مجریه مکلف به ارائه «برنامه جامع تحقق این سیاست‌ها شامل تقدیم لوایح، تصویب مقررات و اقدامات اجرایی لازم» در مهلت شش ماهه شده است. لذا هیئت وزیران «برنامه جامع تحقق سیاستهای کلی توسعه دریامحور» را بدون مقدمه و در قالب ۴۴ ماده در تاریخ ۱۴۰۳/۰۲/۱۲ تصویب کرد که البته شامل لوایح مرتبط برای ارسال به مجلس شورای اسلامی نبود. در این قسمت از گزارش ضمن تقدیر از اقدام دولت سیزدهم که در مهلت شش ماهه اقدام به تصویب این برنامه نمود، ابتدا ساختار کلی برنامه دولت مورد واکاوی قرار می‌گیرد و سپس محتوای مواد آن با توجه به چارچوب مفهومی این گزارش مورد نقد قرار خواهد گرفت.

۱-۸. واکاوی ساختار کلی برنامه دولت

ارزیابی کارشناسی حاکی از اهتمام دولت به ارائه این برنامه در چارچوب سیاستهای کلی توسعه دریامحور بوده است. به‌گونه‌ای که در پیوست آن جدولی شامل بیش از ۷۰ راهبرد یا سیاست[۱] با ذکر دستگاه متولی اصلی و همکار ذیل تمام بندهای سیاستهای کلی تدوین شده است. البته متناظر با تمام راهبردهای فوق‌الذکر در متن برنامه اقدامات عملی پیش‌بینی نشده است. برای مثال مهم‌ترین آن‌ها به قرار ذیل است:

- تسهیل صدور مجوزهای کسب‌وکار با قید زمانی مشخص،
- واقعی‌سازی درآمدهای سازمان بنادر و دریانوردی و فعالان خصوصی در بنادر متناسب با هزینه واقعی،
- اصلاح نظام تعرفه‌گذاری خدمات بندری و ایجاد سازوکارهای لازم برای رقابتی نمودن آن در مقایسه با بنادر منطقه،
- استقرار دولت الکترونیک و هوشمندسازی بنادر بازرگانی در رقابت با بنادر رقیب منطقه،
- اختصاص مشوق‌های لازم جهت صید فراساحل (تأمین سوخت حمایتی ناوگان صید فراساحل و حذف قوانین مغایر)،
- تجهیز بنادر شیلاتی و در کرانه‌های ساحلی و اتصال آن‌ها به زنجیره تولید محصولات تبدیلی و تکمیلی مرتبط با شیلات،
- متناسب‌سازی محتوای علمی کتاب‌های درسی و ساماندهی دوره‌های آموزشی دریایی و اقیانوسی.

همانطور که در قسمت‌های پیشین گزارش تحت عنوان «**نظام مسائل سیاستهای کلی توسعه دریامحور**» اشاره شد؛ حداقل ۲۶ دسته فعالیت اقتصادی مبتنی‌بر دریا یا مرتبط با دریا در اقتصاد دریامحور قابل تفکیک است. برنامه دولت نیز تقریبا شامل تمام آن‌ها می‌شود:

- **فعالیت‌های اقتصادی مبتنی‌بر دریا:** برای مثال شیلات (ماده ۱۲)، استخراج مواد معدنی دریایی (ماده ۲۳)، محیط‌زیست دریایی (ماده ۲۵)، ساخت‌وساز فراساحلی نفتی (ماده ۲۹)، صیادی (ماده ۳۴)، مدیریت بندر (ماده ۳۵)، گردشگری (ماده ۱۷) وغیره،
- **فعالیت‌های مرتبط با دریا:** خدمات جامع سوخت‌رسانی به کشتی‌ها (بانکرینگ) (ماده ۸)، ساخت، تعمیر و نگهداری انواع شناور (ماده ۱۱)، بانکداری آف‌شور (ماده ۱۴)، خدمات گمرکی (ماده ۲۱)، قوانین و مقررات دریانوردی (ماده ۲۲)، حمل‌ونقل چند وجهی (ماده ۳۶)، وغیره.

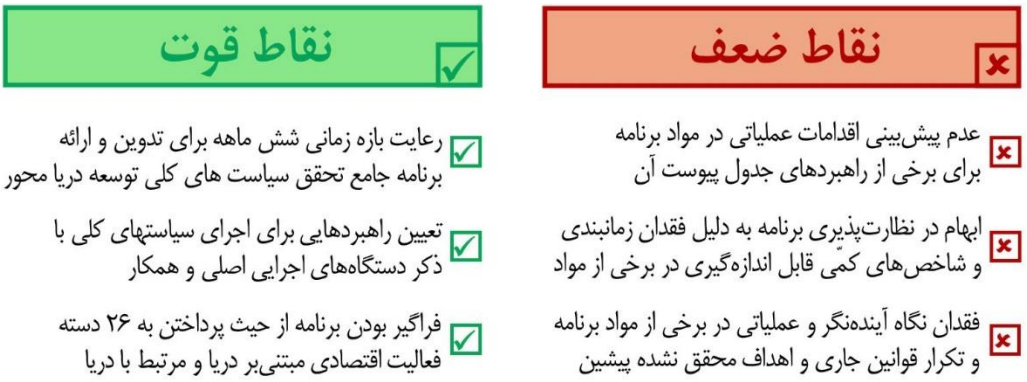
البته این فراگیری برنامه دولت به معنای پیش‌بینی اقدامات مشخص برای رشد همه فعالیت‌ها نیست و یکی از ابهامات موجود در این برنامه تعداد بالای عباراتی نظیر «اقدامات لازم را به عمل آورد» یا «اولویت‌ها را مشخص کند» یا «شاخص‌ها یا نیازمندی‌ها را احصاء کند» یا «برنامه، آیین‌نامه، دستورالعمل، ضوابط و غیره تهیه شود» است. این عبارات حدود ۲۵ بار در قسمت‌های مختلف ۴۴ ماده این برنامه تکرار شده است و قابلیت اجرا و اثربخشی برنامه را با چالش مواجه می‌سازد. همچنین حدود ۴۰ درصد از مواد برنامه دولت فاقد هرگونه زمانبندی تعیین شده جهت اجراست و این مسئله نظارت‌پذیری

---

۱ به دلیل ناقص بودن صفحات فایل پیوست امکان بیان دقیق تعداد راهبردهای متناظر با بندهای پنجم و ششم سیاستهای کلی توسعه دریامحور میسّر نیست.

برنامه را مختل می‌کند. ازطرفی موضوعات مهمی نظیر«بروزرسانی طرح مدیریت مناطق یکپارچه ساحلی(آی.سی.زِد.اِم)» در ماده (۶)، «تعیین اولویت صنعتی به منظور ایجاد قطب‌های صنعتی توسعه» در ماده (۹) و «ایجاد شهرهای مولد کشاورزی» در ماده (۱۰) مهم‌ترین موادی هستند که محدودیت زمانی ندارند. البته زمانبندی موجود در برخی مواد نیز محل اشکال است؛ چراکه با واقعیت‌های میدانی تطابق ندارد، برای مثال تکلیف بانک مرکزی به تهیه «آیین‌نامه تسهیلات بانکی بلند مدت به شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات گردشگری سلامت» در جزء «۳» ماده (۱۷) و تکلیف وزارت جهاد کشاورزی به صدور «تأییدیه و مجوزهای مربوط به اختصاص زمین به سرمایه‌گذاران نیروگاه‌های تجدیدپذیر» در ماده (۲۰) برنامه دولت ظرف تنها یک ماه پس از ابلاغ این برنامه فرصت کوتاهی تلقی می‌شود.

ارزیابی کلی برنامه دولت نشان می‌دهد که این برنامه با قوانین جاری دارای تداخل است یا به تکرار آن‌ها می‌پردازد؛ ماده (۸) برنامه دولت درمورد «خدمات سوخترسانی به کشتی‌ها (بانکرینگ)» است که موضوع ماده (۶۲) قانون برنامه پنج‌ساله هفتم پیشرفت است و ماده (۳۴) برنامه دولت نیز در رابطه با «سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از بنادر اصلی با کارکرد بین‌المللی» است که موضوع بند «ت» ماده (۵۸) برنامه هفتم است. این احکام جدید فاقد اقدامات اجرایی مشخصی است که بتوان با تکیه بر آن گفت که سطح تفصیل بالاتری از احکام برنامه هفتم دارد؛ لذا برنامه دولت از این بابت مغایر با بند ۹ سیاستهای کلی نظام قانون‌گذاری است. یکی دیگر از ابهامات برنامه دولت، قابلیت اجرایی شدن برخی مواد آن است؛ برای مثال ماده (۲۷) برنامه دولت تکرار بند «ث» ماده (۳۸) قانون برنامه ششم توسعه است که اجرایی نشده است. افزودن «شرکت‌های دانش‌بنیان» نیز تغییری در ماهیت این ماده ایجاد نکرده است. لذا بدون ارزیابی دلایل و شناسایی موانع عدم اجرا در سال‌های گذشته، تکرار آن ممکن است نتیجه مشابهی به همراه داشته باشد؛ چراکه تعیین محدوده زمانی بدون توجه به منابع مالی، زیرساخت‌ها و توان اجرایی صحیح نمی‌باشد. در ادامه این قسمت از گزارش موارد دیگری نیز از عدم قابلیت اجرایی برخی مواد «برنامه جامع تحقق سیاستهای کلی توسعه دریامحور» در بخش ارزیابی محتوایی این برنامه بیان می‌شود.



شکل ۱۲: واکاوی ساختار کلی برنامه دولت

۲-۸. نقد محتوایی مواد برنامه دولت

به منظور بررسی محتوایی برنامه دولت از چارچوب مفهومی این گزارش استفاده می‌شود که در بخش قبلی گزارش «**الزامات توسعه اقتصادی دریامحور**» در چارچوب سیاستهای کلی توسعه دریامحور احصاء و تشریح شد. بنابراین در این گزارش نیز تلاش شد تا با رجوع به همین مبانی، مواردی نظیر «ارائه تعریف قانونی جامع و مانع از فعالیت‌های دریامحور»، «اعمال مدیریت واحد، چابک و کارآمد»، «اهتمام به رفع تعارضات و ارتقاء کیفیت قوانین»، «تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری و جذب مشارکت داخلی و خارجی»، «ارائه همبست دریامحور اسناد ملی به‌منظور بارگذاری نظام‌مند فعالیت و جمعیت» و «تبیین دیپلماسی اقتصادی نوین دریامحور» به‌عنوان بایسته‌ها و پیش‌نیازهای برنامه‌ریزی برای توسعه اقتصادی دریامحور معرفی گردد. به همین سبب در این قسمت از گزارش برنامه دولت با در چارچوب همین مؤلفه‌ها مورد نقد قرار می‌گیرد.

- ارائه تعریف قانونی جامع و مانع از فعالیت‌های دریامحور

یکی از مقدمات برنامه‌ریزی برای توسعه اقتصادی دریامحور ارائه تعریفی جامع و مانع از دامنه اقتصاد دریامحور است. همچنین به صورت عرفی در ابتدا هر برنامه اصطلاحات پرکاربرد یا مبهم آن تعریف می‌شود. در این برنامه نیز ماده (۱) به تعاریف اختصاص دارد. در این ماده اصطلاحاتی نظیر «اراضی ساحلی»، «مناطق ساحلی»، «اقتصاد دریا»، «اقتصاد ساحلی» وغیره تعریف شده اما در سایر مواد به شرح جدول ذیل از عبارات دیگری در رابطه با موضوع مکان و فعالیت استفاده شده است.

جدول ۲ : اصطلاحات مبهم برنامه جامع توسعه دریامحور

مکان	ماده	فعالیت	ماده
قلمروهای مستعد جنوب کشور	۵	فعالیت اقتصادی مرتبط با دریا	۴
اطراف کرانه‌های ساحلی	۵	اقتصاد دریاپایه	۴
قلمروهای ساحلی جنوب کشور	۷	قابلیت‌های اقتصاد دریاپایه	۷
سواحل	۱۰ و ۱۹	قطب‌های صنعتی توسعه دریایی	۹
سواحل جنوبی کشور	۱۲	فعالیت‌های دریاپایه	۱۳
پهنه‌های آبی کشور	۲۴	کسب‌وکارهای دریاپایه	۳۷
نواحی ساحلی و دریایی	۲۶	فعالیت‌های توسعه دریامحور	۴۲
نواحی ساحلی، فراساحلی و جزایر جنوب کشور	۲۸	*	*
مناطق ساحلی پس‌کرانه و جزایر جنوب کشور	۳۲	*	*

مأخذ: یافته‌های تحقیق

اهمیت تدقیق مفاهیم و اصطلاحات به این دلیل است که در ماده (۱۳) شورای اقتصاد موظف شده تا «طرح (پروژه)های مرتبط با فعالیت‌های دریاپایه» را در اولویت تأمین مالی خارجی (فاینانس) قرار دهد اما در این برنامه به دلیل عدم تعریف فعالیت‌های دریاپایه مشخص نشده که دامنه این اولویت‌دهی شامل کدام طرح(پروژه)هاست. همچنین در ماده (۴۲) وزارت امور اقتصادی و دارایی مکلف به اولویت‌دهی به «فعالیت‌های توسعه دریامحور» در توزیع و بازتوزیع منابع موضوع تبصره «۲» قانون بودجه سال ۱۴۰۳ کل کشور شده است؛ درحالی که شمولیت فعالیت‌های توسعه دریامحور نیز نامشخص است. لذا عدم تعریف اقتصاد دریامحور و مشخص نکردن دامنه فعالیت‌های مرتبط با اقتصاد دریامحور می‌تواند در سازوکار پیش‌بینی شده برای تأمین منابع مالی توسعه دریامحور در مواد (۱۳) و (۴۲) این برنامه اختلال ایجاد کند.

گفتنی است در ماده (۴) سازمان برنامه و بودجه موظف به «یکسان‌سازی مفاهیم و تدقیق تعریف اقتصاد دریاپایه ازطریق شماره (کد)گذاری فعالیت‌های مرتبط با آن» ظرف شش ماه از تاریخ لازم‌الاجرا شدن این برنامه شده و هدف از آن «ایجاد حسابهای اقماری بخش دریا» به‌منظور «محاسبه سهم فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با دریا از تولید ناخالص داخلی» است. به صورت منطقی چنین کاری مقدمه‌ای برای برنامه‌ریزی برای تحقق سیاستهای کلی توسعه دریامحور است و یکی از اجزای آن نیست؛ چراکه تدوین برنامه جامع و اثربخش بدون مراجعه به حسابهای اقماری اقتصاد دریامحور امکان پذیر نیست، حسابهای اقماری که شامل شاخص‌هایی معتبر باشد؛ امکان پاسخگویی به سوالات مهمی را فراهم می‌کند. برای مثال با تحلیل این آمارها و اطلاعات است که می‌توان علاوه‌بر شناخت وضعیت موجود، عوامل عدم توسعه سواحل و جزایر و عدم استفاده از ظرفیت دریاها و اقیانوس‌ها را شناخت و متوجه شد که انجام چه اقداماتی در آینده امکان تحول در این حوزه را فراهم می‌کند. سپس می‌توان با تکیه بر نقاط قوت موجود به‌منظور حفظ و ارتقاء آن‌ها و درجهت رفع نقاط ضعف کشور در فعالیت‌های دریامحور، طرح (پروژه)هایی را تعریف کرد؛ چراکه در صورت عدم ارزیابی دقیق از وضعیت موجود، روند توسعه دریامحور کشور با چالش‌های اساسی مواجه خواهد شد.

- اعمال مدیریت واحد، چابک و کارآمد

در ماده (۴۴) این برنامه مصوّب شده است که هماهنگی و نظارت بر اجرای وظایف دستگاه‌ها را کارگروهی به ریاست معاونت اول رئیس جمهور و با عضویت وزرای مربوطه پیگیری نمایند و درصورت لزوم ساختار اجرایی مناسب و دبیرخانه‌ای برای این امر درنظر گرفته شود. لذا درمورد نهاد مسئول به صراحت تصمیم‌گیری نشده است. همانطور که در قسمت قبلی گزارش حاضر تشریح گردید سازمان برنامه و بودجه در امور ملی و سازمان‌های مدیریت و برنامه‌ریزی استان‌های ساحلی در امور منطقه‌ای ظرفیت اجرایی مناسبی برای تعیین این دبیرخانه به نظر می‌رسند.

برای مثال در ماده (۲۳) این برنامه با موضوع «تهیه نمودارهای ناوبری مورد نیاز حمل‌ونقل دریایی، توسعه و نگهداری شبکه‌های مبنایی تعیین موقعیت و پایش تراز دریا، تصویربرداری هوایی، تأمین نقشه از کرانه و پس کرانه، ارائه اطلاعات در بستر زیرساخت داده‌های مکانی دریایی (ام.اس.دی. آی) و کمک به تحقق کاداستر دریایی» به نهادهای مختلفی از جمله سازمان نقشه‌برداری، سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح و سازمان زمین‌شناسی وظایفی محول می‌شود که می‌تواند منجر به موازی‌کاری و نبود یکپارچگی در اجرای برنامه‌ها شود؛ لذا نیاز به ایجاد یک مرجع واحد برای مدیریت و هماهنگی بین این دستگاه‌ها وجود دارد.

- اهتمام به رفع تعارضات قانونی و ارتقاء کیفیت قوانین

یکی دیگر از الزامات برنامه‌ریزی برای توسعه اقتصادی دریامحور رفع تعارضات قانونی و ارتقاء کیفیت قوانین است. در ماده (۲۲) برنامه جامع تحقق سیاستهای کلی توسعه دریامحور نیز وزارتخانه‌های دادگستری و راه‌وشهرسازی موظف به بروزرسانی قوانین، مقررات و سیاستهای دریایی کشور متناسب با کنوانسیون ملل متحد درمورد حقوق دریاها شده‌اند و برای این کار می‌بایست شرح وظایف سازمان‌ها، نهادها و افراد داخل کشور را در آیین‌نامه‌ای تدوین کنند. علاوه‌بر اینکه شمولیت این موضوع به‌گونه‌ای نیست که رافع تمام تعارضات قانونی مطرح در موضوع اقتصاد دریامحور باشد؛ تقلیل آن در قالب آیین‌نامه نیز در برخی موارد مناسب ارزیابی نمی‌شود و نیاز به تصویب مجلس شورای اسلامی دارد. گفتنی است که چنین موضوعاتی به چندین دستگاه مختلف مرتبط است؛ لذا عدم مشارکت نهادهای دیگر از جمله وزارتخانه‌های صنعت، معدن و تجارت، نفت، جهاد کشاورزی و سازمان‌های اداری استخدامی و حفاظت محیط زیست موجب ابهام در مسئولیت‌ها می‌شود و خود می‌تواند عاملی برای افزایش تعارضات باشد؛ چراکه به دلیل پیچیدگی موضوعات تقنینی تمرکز صرف بر یک وزارتخانه و یک سازمان و عدم ایجاد سازوکارهای هماهنگ‌کننده بین دستگاه‌های مرتبط، می‌تواند کارایی این راه‌حل را کاهش دهد.

علاوه‌بر این در جدول پیوست برنامه جامع تحقق سیاستهای کلی توسعه دریامحور چنین بیان شده است که سازمان‌های «اداری و استخدامی» و «برنامه و بودجه» با همکاری وزارتخانه‌های «راه و شهرسازی»، «صنعت، معدن و تجارت» و «نیرو» وظایف تصدی‌گری و حاکمیتی اقتصاد دریامحور را تفکیک کنند. لذا می‌توان نتیجه گرفت که پیش شرط برنامه‌ریزی یعنی آگاهی از تعارضات چالش‌آفرین که برای رفع آن‌ها نیاز به برنامه‌ریزی است، در این برنامه رعایت نشده است. همچنین در

این برنامه هیچ سازوکاری برای رفع سایر تعارضات قانونی مثل ارائه لایحه به‌منظور تدقیق اختیارات و وظایف سازمان‌های مناطق آزاد تجاری-صنعتی و رفع تداخلات آن با استانداری‌ها و فرمانداری‌ها یا ارتقاء کیفیت قوانین تجاری در حوزه گمرک و بیمه‌ها نیز پیش‌بینی نشده است. درحالی که در مقدمه سیاستهای کلی توسعه دریامحور بر ارائه لوایح لازم در کنار تصویب مقررات به‌عنوان برنامه جامع تحقق این سیاستها تصریح شده است.

- تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری و جذب مشارکت داخلی و خارجی

یکی دیگر از الزامات برنامه‌ریزی برای توسعه اقتصادی دریامحور تأمین منابع مالی است؛ در این زمینه تکلیف بانک مرکزی به برنامه‌ریزی برای اعطای تسهیلات ارزان قیمت و بلند مدت به مالکین کشتی‌ها در ازای توثیق سند کشتی به‌منظور توسعه صنایع کشتی‌سازی و تعمیرات و اوراق شناورها در ماده (۱۱) مناسب ارزیابی می‌شود؛ اگرچه این ماده دارای ابهاماتی نظیر نحوه تخصیص و مدیریت منابع مالی است. برای اجرای موفقیت‌آمیز برنامه‌های ذکرشده، توضیح دقیق‌تر درباره روند تخصیص منابع، زمانبندی و معیارهای سنجش موفقیت ضروری است. همچنین تکلیف دبیرخانه مناطق آزاد تجاری-صنعتی و بانک مرکزی به تأسیس بانک‌های فراساحلی (آفشور) در چابهار، کیش و قشم و ارائه روش‌های کارآمد برای نقل و انتقالات ارزی و امکان برقراری ارتباط مالی بین بانکی بین‌المللی در ماده (۱۴) نشانگر اهتمام دولت به توسعه سرمایه‌گذاری‌هاست.

درباره تأمین منابع مالی ماده (۱۵) نیز بیان شد است. در این ماده وزارت کشور مکلف به مدیریت سازوکارهای سرمایه‌گذاری استان‌های برخوردار شده تا مازاد سرمایه‌های موجود در آن استان‌ها را به استان‌های کمتر برخوردار با اولویت مناطق ساحلی جنوب کشور هدایت کند. این پیشنهاد نیز علاوه‌بر ابهاماتی که درمورد نحوه تشخیص مازاد سرمایه در استان‌های برخوردار دارد؛ از لحاظ چگونگی هزینه‌کرد منابع آزاد شده نیز دارای ابهام است. برای مثال مشخص نیست که این منابع برای تأمین مالی کدام یک از طرح (پروژه)های ملی یا استانی و با چه جنسی (محرومیت‌زدایی یا توسعه‌ای) اختصاص می‌یابد. همچنین در این ماده هیچ بازه زمانی مشخصی برای اجرای سیاست تعیین نشده است و نبود جدول زمانی می‌تواند باعث عدم پیگیری و ارزیابی دقیق اجرای این ماده شود. مواد (۱۳) و (۴۲) این برنامه نیز به ترتیب درمورد اولویت‌دهی برای تأمین مالی خارجی و اختصاص منابع تبصره «۲» قانون بودجه سال ۱۴۰۳ کل کشور به فعالیت‌های مرتبط است که به دلیل ابهامات مفهومی قابل بررسی نمی‌باشد ولی درصورت تدقیق مطلوب مفاهیم، می‌تواند آثار مثبتی داشته باشد.

- ارائه همبست دریامحور اسناد ملی به‌منظور بارگذاری نظام‌مند فعالیت و جمعیت

در برنامه جامع تحقق سیاستهای کلی توسعه دریامحور برای اجرایی‌سازی بند دوم سیاستهای کلی در مواد (۹) و (۱۰) به ترتیب وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف به تعیین اولویت‌های صنعتی به‌منظور ایجاد «قطب‌های صنعتی توسعه دریایی» شده و وزارت جهاد کشاورزی نیز مکلف به ایجاد شهرهای مولد کشاورزی در راستای توسعه کشاورزی پایدار و گسترش نظام شهرنشینی در سواحل شده است. فارغ از اینکه تعیین اولویت‌های صنعتی امر حاکمیتی و ایجاد شهرهای مولد کشاورزی امر تصدی‌گری است؛ این دو تکلیف بیانگر یک چالش اساسی یعنی عدم تصمیم‌گیری از جانب دولت درمورد

فعالیت‌هایی است که در فرآیند توسعه اقتصادی دریامحور می‌بایست مورد حمایت قرار گیرد. به‌طور کلی یک برنامه مطلوب محل تعیین اولویت‌ها و محل بیان سازوکارهای دست‌یابی به این اولویت‌هاست ولی در این برنامه نه‌تنها طرح (پروژه)های صنعتی و کشاورزی مشخصی بیان نشده بلکه برای تعیین اولویت‌های صنعتی یا ایجاد شهرک‌های مولد کشاورزی نیز سازوکار یا راهبرد مشخصی پیش‌بینی نشده است. به عبارت دیگر انتخاب‌های سخت به آینده احاله شده است و همبست دریامحور اسناد ملی به‌منظور بارگذاری نظام‌مند فعالیت و جمعیت ارائه نشده است.

- تبیین دیپلماسی اقتصادی نوین دریامحور

در رابطه با تبیین دیپلماسی اقتصادی نوین دریامحور در جدول پیوست این برنامه راهبرد «ایجاد پیوندهای اقتصادی بلند مدت با کشورهای هدف بالاخص اعضای شانگهای، بریکس و اکو» به‌عنوان وظیفه وزارت امور خارجه لحاظ گردیده است. در مواد برنامه نیز تکلیف وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح به «انجام اقدامات لازم برای تقویت و توسعه همکاری‌های بین‌المللی دو و چندجانبه دفاعی با کشورهای حوزه خلیج فارس، شمال آفریقا و غرب خلیج فارس» در ماده (۳) و تکلیف وزارت امور خارجه به «تأسیس کنسولگری کشورهای همسو بخصوص اعضای سازمان همکاری‌های شانگهای، بریکس و اکو در شهرهای بزرگ ساحلی در راستای توسعه دیپلماسی اقتصادی دریامحور و افزایش مشارکت و سرمایه‌گذاری آن‌ها» در ماده (۱۲) بیان شده است که نشان می‌دهد سیاست‌گذار بر اهمیت اتخاذ دیپلماسی اقتصادی نوین واقف بوده است اما سازوکار اثرگزاری این پیشنهادات بر تسهیل و تسریع فرآیند توسعه اقتصادی دریامحور کشور نامشخص است. لذا طراحی پروژه‌های مشترک توسعه‌ای که به دلیل منفعت اقتصادی برای کشورهای هدف جذابیت دارد؛ کارآمدتر از بیان عبارت‌های مبهمی است که نتایج آن نیز قابل ارزیابی نخواهد بود. به عبارت دیگر آیا به فرض تأسیس کنسولگری از سوی چند کشور در استان‌های ساحلی ایران می‌توان نتیجه گرفت که آن‌ها در طرح (پروژه)های توسعه‌ای کشور سرمایه‌گذاری می‌کنند؟ برای مثال مواردی مانند جلب همکاری و سرمایه‌گذاری کشورهایی نظیر چین و هند در طرح (پروژه)هایی مانند تکمیل پل خلیج فارس و تجهیز بندر چابهار اقدامات اجرایی مشخصی هستند که حاصل اتخاذ ایده‌های جدید در دیپلماسی اقتصادی کشور قلمداد می‌شوند.

- **توجه به وسعت و موقعیت سرزمین**

یکی دیگر از الزامات برنامه‌ریزی برای توسعه اقتصادی دریامحور توجه به وسعت و موقعیت سرزمین است؛ در چند ماده از این برنامه مباحثی چون «تعیین حریم و منطقه‌بندی جغرافیایی جهت تفکیک فعالیت‌های نظامی و امنیتی با اقتصادی» (ماده ۲)، «تدقیق طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (آی.سی.زِد.اِم)» (ماده ۶)، «تهیه نمودار (چارت)های ناوبری مورد نیاز حمل‌ونقل دریایی» (ماده ۲۳) و «تعیین ظرفیت بارگذاری فعالیت در بوم‌سازگان‌ها و زیستگاه‌های حساس ساحلی و دریایی» (ماده ۲۴) مورد توجه قرار گرفته است اما اولویت‌بندی مناطق هدف نیز همچون اولویت‌بندی نوع فعالیت‌ها مسکوت مانده است؛ گفتنی است تدوین، بروزرسانی و تدقیق طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (آی.سی.زِد.اِم) مقدمه‌ای برای برنامه‌ریزی است نه اینکه خود از اهداف برنامه تلقی شود.

همچنین در موارد متعددی چون مواد (۵)، (۷)، (۱۲)، (۲۸)، (۳۲) وغیره به سواحل جنوب کشور اشاره مستقیم شده اما مشخص نیست میان «سواحل مکران»، «تنگه هرمز و شمال خلیج فارس» و «جزایر» کدام یک از پهنه‌های ساحلی اولویت اصلی هستند. همچنین تفاوت‌های جغرافیایی، سیاسی و اجتماعی برنامه‌ریزی برای هرکدام از آن‌ها نیز مورد توجه قرار نگرفته است. نکته دیگر این است که اگرچه در ماده (۳۶) بر تکمیل طرح (پروژه)های مرتبط با دالان ترابری (کریدوری) شمال-جنوب تاکید شده اما در جدول پیوست ذیل راهبردهای بند هشتم سیاستهای کلی به تکمیل کریدور حمل‌ونقل شرق- غرب نیز اشاره شده است که نشان می‌دهد در این رابطه نیز همچنان اولویت‌بندی مشخصی وجود ندارد. به عبارت دیگر اهتمام دولت برای مبنا قرار دادن طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (آی.سی.زِد.اِم) در برنامه‌ریزی واضح و مبرهن است اما هویت کالبدی متمایز انواع مناطق ساحلی کشور و ضرورت برنامه‌ریزی جداگانه برای هر کدام درک نشده است.

- **توجه به کمّیت و کیفیت نیروی انسانی**

توجه به کمّیت و کیفیت نیروی انسانی یکی دیگر از الزامات برنامه‌ریزی برای توسعه اقتصادی دریامحور است. در برنامه دولت نیز برای این مهم اقدامات مطلوبی نظیر «ارائه تسهیلات کوتاه مدت (حداکثر دوساله) با نرخ ترجیحی به‌منظور تأمین سرمایه در گردش شرکت‌ها و مؤسسات دانش‌بنیان مستقر در مناطق ساحلی و جزایر» (ماده ۱۶) و «پوشش کسر وثیقه تسهیلات دریافتی شرکت‌ها و مؤسسات دانش‌بنیان مستقر در مناطق ساحلی و جزایر از مؤسسات اعتباری با ارائه خدمات ضمانت‌نامه اعتباری به‌صورت حداکثر ۹۰ درصد وثایق توسط صندوق نوآوری و شکوفایی» (ماده ۳۰) از این حیث منجر به ارتقاء کیفیت نیروی انسانی می‌شود که به موجب آیین‌نامه تشخیص شرکت‌ها و موسسات دانش‌بنیان[۱]؛ شرکت‌های دانش‌بنیان موسسات خصوصی یا تعاونی هستند که به‌منظور افزایش علم و ثروت، توسعه اقتصادی بر پایه دانش و تحقق اهداف علمی و اقتصادی در راستای گسترش اختراع و نوآوری و در نهایت تجاری‌سازی نتایج تحقیق و توسعه (شامل طراحی و تولید کالا و خدمات) در حوزه فناوری‌های برتر و با ارزش افزوده فراوان (به ویژه در تولید نرم افزارهای مربوط) تشکیل می‌شود و طبق آیین‌نامه مصوب، شرکت‌های دانش‌بنیان اهدافی نظیر ترغیب هیئت علمی دانشگاه‌ها و واحدهای پژوهشی برای فعالیت‌های بیشتر در رفع نیاز جامعه و امکان افزایش درآمد اعضای هیئت علمی، تجاری‌سازی یافته‌های پژوهشی، افزایش درآمدهای اختصاصی دانشگاه‌ها و واحدهای پژوهشی موضوع کلی فعالیت دانش‌بنیان را دنبال می‌کنند. لذا چنین اهدافی از یک طرف منجر به ایجاد و گسترش ذخیره دانایی مورد نیاز برای ارتقاء کیفیت منابع انسانی می‌شود از طرف دیگر با ایجاد محیطی سرشار از خلاقیت و نوآوری زمینه لازم برای ایجاد مزیت‌های هوشمند دریامحور را فراهم می‌سازد.

همچنین «تکلیف سازمان‌های مناطق آزاد تجاری-صنعتی به تأمین توسعه خدمات بهداشتی و درمانی با تعرفه دولتی و خدمات رایگان پیش‌بیمارستانی با اختصاص نیم درصد از درآمد حاصل از سود بازرگانی واردات» (ماده ۱۸) و «تکلیف

---

۱ کارگروه دائمی شورای راهبری فناوری‌ها و تولیدات دانش‌بنیان در جلسه مورخ ۱۴۰۲/۰۲/۱۸ به استناد ماده (۳) آیین‌نامه اجرایی قانون حمایت از شرکت‌ها و موسسات دانش‌بنیان و تجاری‌سازی نوآوری‌ها و اختراعات، موضوع تصویب نامه شماره ۱۴۱۶۰۲ت/۴۶۵۱۳هـ مورخ ۱۳۹۱/۰۸/۲۱ هیئت وزیران و اصلاحات بعدی آن آیین‌نامه ارزیابی و حمایت از شرکت‌ها و موسسات دانش‌بنیان را تصویب کرد.

سازمان اداری و استخدامی به تدوین دستورالعملی برای ارتقای توان معیشتی و ماندگاری اعضای هیئت علمی دانشگاه‌ها و معلمان در مناطق ساحلی و پسکرانه آن و جزایر جنوب کشور ازطریق اصلاح ضرایب بدی آب و هوا و سختی کار و اعطای یک ماه مرخصی تابستانه (با پرداخت حقوق و مزایا)» (ماده ۳۲) از دیگر احکام مناسب در این زمینه است.

- **توجه به باورهای فرهنگی جامعه**

در رابطه با توجه به باورهای فرهنگی جامعه نیز در ماده (۳۷) بر اهمیت تبیین فرهنگ دریایی تاکید شده است و شورای اطلاع‌رسانی دولت مکلف به ترویج فرهنگ غذایی، توسعه کسب‌وکارهای دریاپایه و حفاظت از محیط‌زیست دریایی در تبلیغات و تولیدات رسانه‌ای و فضای مجازی شده است. این نشان می‌دهد که دولت به ضرورت اقناع رسانه‌ای و جلب همراهی آحاد جامعه در توسعه اقتصادی دریامحور باور دارد. البته در این ماده به ضرورت توجه به ملاحظات فرهنگی جوامع محلی ساکن در مناطق هدف در اطلاع‌رسانی‌ها توجه نشده است. گفتنی است که همکاری تمام رسانه‌های داخلی برای ترویج توسعه اقتصادی دریامحور ضروری است.

در پایان می‌توان محتوا برنامه دولت را از لحاظ اهتمام به الزامات توسعه اقتصادی دریامحور در چارچوب سیاستهای کلی توسعه دریامحور چنین نقد کرد که توجه به برخی از این الزامات «مطلوب» بوده است، برخی دیگر به واسطه ابهام در اقدامات عملیاتی «مبهم» و برخی نیز به دلیل عدم توجه یا اتخاذ تصمیم مشخص «نامطلوب» ارزیابی می‌شود.

شکل۱۳: نقد محتوایی مواد برنامه دولت چارچوب مفهومی الزامات توسعه اقتصادی دریامحور

۹. پیشنهادات سیاستی

همانطور که گذشت سیر تحولات تاریخی اقتصاد دریامحور در ایران به‌گونه‌ای بوده است که حکومت‌های ایرانی پس از اسلام، حتی حکومت سلجوقی که در اوج خود در سه قاره قلمرو داشت، دکترین برّی داشته‌اند. همچنین سیاستهای سلطه جویانه اروپایی‌ها باعث شد که کشورهایی نظیر ایران قوای دریایی خود را از دست بدهند و برخلاف سوابق تاریخی خود از صف قدرت‌های اقتصادی آن دوره خارج شوند. [۹۰]

اما اکنون که به لطف وقوع انقلاب شکوهمند اسلامی و سیاستهای حکیمانه رهبر انقلاب بار دیگر امکان احیای قدرت بحری ایران میسّر گشته است؛ می‌بایست به این نکته توجه کرد که در ایران الگوی توسعه به معنای عام و توسعه شهری به معنای خاص و به تبع آن‌ها پراکندگی جمعیتی در طول تاریخ خشکی محور بوده و در برنامه‌های توسعه ملی، منطقه‌ای و شهری برای پهنه‌های آبی جایگاه مناسبی تعریف نشده است. به همین دلیل تمرکز جمعیتی در ایران از الگوی خشکی محور تبعیت کرده و کشور کم‌تر بر انواع مزیت‌ها و ظرفیت‌های پهنه‌های آبی خود تمرکز و توجه کرده است. [۹۰] کم آب بودن کشور نیز بر اهمیت تغییر این شرایط و استقرار فعالیتهای اقتصادی به ویژه فعالیتهای آب‌بر در سواحل می‌افزاید.

توسعه خوشه‌های صنعتی در سواحل و ارتقاء بنادر در راستای توسعه اقتصادی دریامحور منجر به تغییر مفهوم بندر از محلی برای تبادل کالا به قطب صنعت و تجارت شده و باعث می‌شود که کشور نقش مهمی در زنجیره‌های ارزش جهانی پیدا کند. چراکه از نظر داگلاس نورث[1] دستیابی‌به توسعه همه جانبه؛ جذب سرمایه و افزایش اشتغال پایدار در گرو داشتن جایگاه مناسب و اطمینان‌آور در مبادله با کشورهای جهان و همکاری سازنده با آنهاست. بنابراین اقتصاد دریامحور می‌تواند پایگاه اطمینان آفرینی در منطقه و جهان برای کشور ایجاد کند. [۹۰]

در همین راستا هیات وزیران بر اساس سیاستهای کلی توسعه دریامحور برنامه‌ای برای اجرای این سیاستها تصویب نموده است. اما بررسی این برنامه نشان می‌دهد که الزامات احصاء شده در این گزارش به صورت کامل لحاظ نشده است و ابهاماتی در این برنامه وجود دارد و تصمیمات مهمی به آینده احاله شده است؛ لذا در بهترین حالت می‌توان آن را پیش‌نیاز تدوین برنامه یا برنامه‌ای برای برنامه محسوب کرد و نباید با وجود برنامه کنونی دچار این اشتباه شد که کشور در حوزه توسعه دریامحور دارای برنامه می‌باشد. بنابراین بهتر است بر اساس بند چهارم سیاستهای کلی توسعه دریامحور «تدوین طرح جامع توسعه دریامحور» در راستای اصلاح کاستی‌های این برنامه فعلی و اجرایی کردن سیاستهای کلی مربوطه تدوین شود.

همچنین یکی از واقعیت‌هایی که نباید در توسعه اقتصادی دریامحور نسبت به آن غفلت کرد آنست که بسیاری از فعالیت‌های دریامحور فعالیت‌های بین‌المللی است و نیازمند دیپلماسی فعال اقتصادی و ایجاد منافع مشترک با سایر کشورهای ذی نفع در این خصوص است، بدیهی است این راهبرد باید با فرض مسئله تحریم ایران و محدودیتهای حاصل از آن پیگیری شود.

1 Douglass North

لذا برنامه‌ریزان باید با تاکید بر این مهم به ارائه سناریوسازی در توسعه اقتصادی دریامحور بپردازند و این محدودیت را در برنامه‌ریزی خود لحاظ کنند.

علاوه‌بر این با توجه به محدود بودن منابع مالی توسعه اقتصادی دریامحور (به ویژه در صورتیکه نتوان به دلیل شرایط تحریم اقتصادی از تامین مالی خارجی بهره برد) باید به اولویت‌بندی فعالیت‌های اقتصادی دریامحوری پرداخت که درحال حاضر زیرساخت‌های آن‌ها فراهم‌تر است و می‌توانند زودتر به بازدهی رسیده و خود سرمایه توسعه سایر فعالیت‌های اقتصادی دریامحور را تأمین کنند.

منابع و مآخذ

[۱] الهویردی زاده، رضا؛ حافظنیا، محمدرضا. تبیینی بر دسترسی دریایی و سطح توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورهای دریایی. فصلنامه آمایش سیاسی فضا، دوره یک، شماره یک، ۱۳۹۸.

[2] https://www.col.org/news/the-blue-economy-origin-and-concept/

[3] https://eghtesadsaramad.ir/Newspaper/item/82097

[4] https://tejaratonline.ir/fa/news/229914

[۵] سازمان ملل. اقتصاد آبی آفریقا: راهنمای سیاست. کمیسیون اقتصادی آفریقا، ۲۰۱۶.

[6] https://tejaratnews.com/n/3O94

[7] https://tn.ai/3017526

[8] https://clearance-iran.com/irans-land-and-air-borders/

[9] https://newsin.ir/fa/content/11156355

[10] https://economic.mfa.ir/portal/newsview/737140

[11] UNCTAD's Review of Maritime Transport 2022: Facts and Figures on Asia and the Pacific | UNCTAD

[12] https://www.mehrnews.com/news/5954502

[۱۳] گزارش «بررسی طرح‌های اولویت‌دار اقتصاد دریا محور»، اندیشکده اقتصاد مقاومتی، گروه تولید و تجارت، ۱۴۰۲.

[14] https://donya-e-eqtesad.com/fa/tiny/news-4035892

[۱۵] شریعت، رضا. اقتصاد سبز و مشاغل آینده. ماهنامه بازار کار نوین، سال پنجم، شماره ۲۷، ۱۴۰۰.

[16] https://www.manilatimes.net/2023/10/26/campus-press/from-brown-to-green-economy/1916505

[17] Sakhuja, V., Harnessing the blue economy. Indian Foreign Aff. J. 10, 39–49, 2015.

[18] https://www.unep.org/regions/asia-and-pacific/regional-initiatives/supporting-resource-efficiency/green-economy

[۱۹] رحیمی، حافظ. بررسی مفهوم اقتصاد سبز و چشم انداز آن در توسعه اقتصادی، اولین کنفرانس ملی پژوهش های کاربردی در مدیریت، اقتصاد، حسابداری و علوم تربیتی، گرگان، ۱۳۹۵.

https://civilica.com/doc/586174

[20] Antikainen, R., Droste, N., Loiseau, E., Saikku, L., Aissani, L., Hansjürgens, B ,.Kuikman, P.J., Leskinen, P., Thomsen, M., What can be learned from practical cases of green economy ? e studies from fi ve European countries 139, 666–676, 2016. https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2016.08.071.

[21] Bari, A., Our oceans and the blue economy: opportunities and challenges. Procedia Eng 194, 5–11, 2017. https://doi.org/10.1016/j.proeng.2017.08.109.

[22] https://irna.ir/xjmNLy
[23] Bennett, N.J., Cisneros-Montemayor, A.M., Blythe, J., Silver, J.J., Singh, G., Andrews, N., Calo, ` A., Christie, P., Di Franco, A., Finkbeiner, E.M., Gelcich, S., Guidetti, P., Harper, S., Hotte, N., Kittinger, J.N., Le Billon, P., Lister, J., Lopez ´ de la Lama, R., McKinley, E., Scholtens, J., Solås, A.M., Sowman, M., Talloni-Alvarez, ´ N., Teh, L.C. L., Voyer, M., Sumaila, U.R., Towards a sustainable and equitable blue economy. Nat. Sustain. 2, 991–993, 2019.
https://doi.org/10.1038/s41893-019-0404-1
[24] Golden, J.S., Virdin, J., Nowacek, D., Halpin, P., Bennear, L., Patil, P.G., Making sure the blue economy is green. Nat. Ecol. Evol. 1, 1–3, 2017.
https://doi.org/10.1038/s41559-016-0017
[25] UNEP, FAO, IMO, UNDP, IUCN, WorldFish Center, GRIDArendal, Green Economy in a Blue World, 2012.
[26] Gunter Pauli, The Blue Economy: 10 years – 100 innovations – 100 million jobs. Paradigm Publications. United States, 2010.
[27] https://www.conservation.org/blog/what-on-earth-is-the-blue-economy
[28] https://www.worldbank.org/en/news/infographic/2017/06/06/blue-economy
[29] Smith-Godfrey, S., Defining the blue economy. Marit. Aff. 12, 58–64, 2016.
https://doiorg/10.1080/09733159.2016.1175131
[30] https://www.middlebury.edu/institute/academics/centers-initiatives/center-blue-economy/cbe-news/blue-economy-and-un-sustainable
[31] https://www.middlebury.edu/institute/academics/centers-initiatives/center-blue-economy/about/history
[32] https://www.oecd.org/draft/xy2wj8pm3zg7/topics/ocean-economy/
[۳۳] گزارش «به سوی یک اقتصاد آبی نویدی برای رشد پایدار در کارائیب». بانک جهانی، ۲۰۱۶.
[34] https://byjusexamprep.com/upsc-exam/what-are-marine-based-industries-with-examples
[35] https://idsa.in/askanexpert/maritime-economy-and-blue-economy
[36] https://thecontentauthority.com/blog/marine-vs-maritime
[37] https://www.mima.gov.my/mei
[۳۸] گزارش «اقتصاد آبی اتحادیه اروپا». اتحادیه اروپا، ۲۰۲۲.
[39] https://oceaneconomics.org/cstecon_pop_housing/cecon_pop_housing.html
[40] https://communities.sname.org/o36maritimeeconomics/workshops2124#:~:text=In%20macro%2Deconomics%2C%20the%20maritime,organization%20of%20the%20shipping%20market.
[۴۱] گزارش «بازاندیشی در نوآوری برای یک اقتصاد اقیانوسی پایدار». سازمان همکاری و توسعه اقتصادی، ۲۰۱۹.
[۴۲] هیرشمن، آلبرت. استراتژی توسعه اقتصادی. ترجمه: حسین حیدری رمی (۱۳۹۸). شرکت چاپ و نشر بازرگانی، ۱۹۵۸.
[۴۳] محمودی، رمضانعلی. توسعه دریامحور، تأثیر و تأثر مزیت‌های دریا بر سایر بخش‌های اقتصادی. ماهنامه علمی تحقیقاتی بندر و دریا، ویژه‌نامه تخصصی به مناسبت اولین نمایشگاه بین‌المللی دریایی. ۱۳۹۱.
[۴۴] پرور مریم؛ حسنوند داریوش؛ خرسندزاک محمد و ترحمی فرهاد. بررسی و تحلیل نقش بخش حمل‌ونقل دریایی بر رشد اقتصادی استان خوزستان. پژوهشنامه حمل‌ونقل، دوره ۱۸، شماره ۴. ۱۴۰۰.
[۴۵] بانویی، علی اصغر؛ عسگری، منوچهر. تحلیل ضرایب فزاینده در الگوی چند تولیدکننده و چند مصرف‌کننده ماتریس حسابداری اجتماعی سال ۱۳۷۵ اقتصاد ایران. مجموع مقالات دومین همایش تحلیل داده - ستانده و کاربردهای آن در برنامه‌ریزی اقتصادی و اجتماعی. ۱۳۸۱.
[46] Morrissey, K & O'Donoghue, C. The role of the marine sector in the Irish national economy: an input–output analysis. Marine policy, 37, pp.230-238, 2013.

[47] Kwak, S. J., Yoo, S. H. & Chang, J. I. The role of the maritime industry in the Korean national economy: an input–output analysis. Marine Policy, 29(4), pp. 371-38, 2005.
[۴۸] فریدریش، لیست، نظام ملی اقتصاد سیاسی، ترجمه: ناصر معتمدی (۱۳۷۲)، تهران: دفتر نشر فرهنگ اسلامی، ۱۸۴۱.
[49] World Bank. The Potential of the Blue Economy: Increasing Long-term Benefits of the Sustainable Use of Marine Resources for Small Island Developing States and Coastal Least Developed Countrie, 2019.
[50] Alexandra Fratila (Adam) , Ioana Andrada Gavril (Moldovan) , Sorin Cristian Nita , and Andrei Hrebenciuc// The Importance of Maritime Transport for Economic Growth in the European Union: A Panel Data Analysis /Sustainability 2021, 13, 7961. Link
[51] Asian Development Bank (ADB). Impacts of Sea Level Rise on Economic Growth in Developing Asia, 2019.
[52] Douglas Zhihua Zeng. Building Engines for Growth and Competitiveness in Chin: Experience with Special Economic Zones and Industrial Clusters. The International Bank for Reconstruction and Development. The World Bank, 2010.
[53] Fresh policy measures to power Shenzhen's growth, China Daily, 2022. Link
[54] China’s tech hub Shenzhen rolls out incentives to aid economy battered by Covid-19 controls, myNEWS, 2022. Link
[55] Shenzhen central business district offers chip-making incentives, myNEWS, 2023. Link
[56] Antonowicz, M. & Araszkiewicz, A. The Role of the Port of Busan in South Korea International Logistics. Annales Universitatis Mariae Curie-Sklodowska sectio H Oeconomia, 2015. Link
[57] Korea Research Institute of Ships & Ocean Engineering (KRISO). Link
[58] United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). Ocean economy offers a $2.5 trillion export opportunity: UNCTAD report, 2021. Link
[59] Shipping and world trade: driving prosperity, International Chamber of Shipping. Link
[۶۰] استادی جعفری، مهدی. ضرورت تغییر و تحول در نسل بنادر کشور، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۴۰۰.
[۶۱] باقری، فاطمه، قاسمی، محمد و فدوی اردستانی، منوچهر. نسل های مختلف بنادر و راهکارهایی برای ارتقاء بنادر نسل اول و دوم به بنادر نسل سوم در ایران، همایش ملی صنایع دریایی ایران، ۱۳۹۳.
[۶۲] چمنکار، محمدجعفر. تجارت دریایی ایران و هند در دوره باستان (هزاره‌های پیش از میلاد تا عصر سلوکی)، فصلنامه تاریخ روابط خارجی، شماره ۶۴، پاییز، ۱۳۹۴.
[63] T. Olmstead, History of the Persian Empire, Chicago, 1966, P.146.
[۶۴] علم‌الهدایی، پروین. تجارت دریایی خلیج فارس در دوره ساسانیان، فصلنامه تاریخ نو زمستان، شماره ۹، ۱۳۹۳.
[۶۵] لاکهارت، لارنس؛ جکسون، پیتر. تاریخ ایران کمبریج: دوره صفوی (قسمت دوم)، مترجم: تیمور قادری (۱۳۸۸)، جلد ۶، نشر مهتاب، ۱۳۳۵.
[۶۶] کارشناسان، علی؛ شاهین، مهدی. جایگاه اقتصادی و سیاسی خلیج فارس در عصر صفویه، مجموعه مقالات نهمین همایش ملی خلیج فارس، ۱۳۹۲.
[۶۷] عنایتی، علی اکبر. مازندران در عصر وحشت. نشر شلفین. ۱۳۸۹.
[۶۸] شعبانی، رضا. تاریخ اجتماعی ایران در عصر افشاریه. جلد اول، نشر قومس. ۱۳۶۵.
[۶۹] لارنس لاکهارت؛ افشار نادری و اسماعیل افشار نادری. نادرشاه: آخرین کشورگشای آسیا. نشر دستان. ۱۳۷۷.
[۷۰] اسدپور، حمید. تاریخ اقتصادی و سیاسی خلیج فارس در عصر افشاریه و زندیه، موسسه مطالعات فرهنگ و تمدن ایران زمین، انتشارات موسسه تحقیقات و توسعه علوم انسانی، ۱۳۸۷.
[۷۱] جوادی، شفیع. خلیج فارس در عصر استعمار، موسسه جغرافیایی سحاب، چاپ دوم، ۱۳۶۴.
[۷۲] نوربخش، حسین. دریانوردی در ایران، انتشارات پژوهش‌های فرهنگی، تهران. ۱۳۸۲.

[۷۳] غنی، سیروس. ایران؛ برآمدن رضاخان، برافتادن قاجار و نقش انگلیسیها، انتشارات نیلوفر، چاپ نهم، ۱۴۰۱.
[74] https://scienceandpolitics.net/article.aspx?id=70156
[75] https://www.isna.ir/news/97102814955
[76] https://snn.ir/fa/news/1058963
[۷۷] کاظمی، علی‌اصغر. نقش قدرت در جامعه و روابط بین‌الملل، نشر قومس، چاپ اول، تهران، ۱۳۶۹.
[78] Mahan, A. T. The Influence of Sea Power upon History 1660-1783. Boston, Dover publications, 1889.
[79] Tangredi, S. J. (Ed.). Globalization and Maritime Power. Washington, D.C, Institute for National Strategic Studies, National Defence University, 2002.
[80] Richmond, H. W. Statesmen and Sea Power, Oxford. Clarendon Press, 1947.
[۸۱] اسماعیلی، امید. تحقق ایران دریایی با افزایش استان‌های ساحلی. روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، سال هفتم، شماره ۱۷۲۷، ۱۴۰۲. لینک
[82] https://tn.ai/2436786
[۸۳] کیانی فلاورجانی، فرهاد. بررسی نقش اهمیت و جایگاه آموزش پرسنل و نیروی انسانی در ارتقای توانمندی‌ها در حوزه دریایی و شناورهای تندرو، پنجمین همایش ملی شناورهای تندرو، تهران، ۱۳۹۶.
[۸۴] ورمزیاری، حجت، دوستی سبزی، بهزاد، بابایی، محسن. راهبری توسعه کارآفرینی دانش بنیان در مناطق روستایی و عشایری. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۴۰۲.
[85] https://borgenproject.org/blue-economy/
[86] Jin, X.; Luan, W.; Yang, J.; Yue, W.; Wan, S.; Yang, D.; Xiao, X.; Xue, B.; Dou, Y.; Lyu, F.; et al. From the coast to the interior: Global economic evolution patterns and mechanisms. Humanit. Soc. Sci. Commun. 2023, 10, 723. Link
[۸۷] مطلبی کربکندی، محمدعلی؛ کفیلی، وحید. بررسی جایگاه حمل‌ونقل دریایی ایران در اقتصاد ایران و عرصه جهانی. فصلنامه اقتصاد دفاع، سال چهارم، شماره ۱۴. ۱۳۹۸.
[۸۸] ذاکری، زهرا، اسفندیاری کلوکن، مجتبی. فراتحلیل مطالعات مناطق آزاد: ۱. مقالات. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی. ۱۳۹۵.
[۸۹] نظام موضوعات توسعه دریا؛ مدیریت، حقوق و اقتصاد دریا. دبیرخانه برنامه علمی، دانشگاه آزاد اسلامی. ۱۳۹۸.
[۹۰] شمس اردکانی، علی؛ اکبر، ترکان. تعامل سازنده با جهان. نشر راز مهر، چاپ دوم. ۱۴۰۲.

گزیده سیاستی

مهم‌ترین الزامات رشد اقتصادی دریامحور تعریف منافع مشترک با کشورهای ذی‌نفع، توسعه خوشه‌های صنعتی و ارتقاء نسل بنادر در استان‌های ساحلی و اولویت‌بندی فعالیت‌ها با توجه به محدود بودن منابع مالی در دسترس است.

مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی

تهران، خیابان پاسداران، روبروی پارک نیاوران (ضلع جنوبی، پلاک ۸۰۲)

تلفن: ۷۵۱۸۳۰۰۰ صندوق پستی: ۱۵۸۷۵-۵۸۵۵ پست الکترونیک: mrc@majles.ir

وب سایت: rc.majles.ir