

**توسعه دریامحور و اقتصاد دریا، ضرورتی بی‌بدیل در تحقق
اقتصاد پویا و مقاومتی کشور**



مقدمه

توسعه دریامحور و اقتصاد دریا که اخیراً بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته، موضوعی بسیار کلی است و لازم است تا تصویر روشنی از آن ترسیم گردد. تعریف اقتصاد دریامحور که در ادبیات جهانی عموماً با عنوان اقتصاد آبی یا Blue Economy از یاد می‌شود، استفاده پایدار از ظرفیت منابع و گستره‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها و جزایر برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد اشتغال و در نهایت افزایش تولید ناخالص داخلی تعریف می‌گردد. بنابراین، حوزه اقتصاد دریا فراتر از مواردی از قبیل شیلات و گردشگری دریایی است و مستلزم ظهور و حمایت از صنایع مرتبط با آب و دریا و از جمله حمل‌ونقل دریایی، گردشگری دریایی، انرژی‌های تجدیدپذیر، آبی‌پروری و شیلات، بیوتکنولوژی دریایی، زیست‌هواشناسی و معدنکاری دریایی است.

- اقتصاد دریامحور، راهبردی اساسی، توسعه‌ای و کنشگرا و در نهایت، تحول‌آفرین است.
- اساسی است؛ زیرا در سطح بالایی نهادها و سازمان‌های زیادی را درگیر می‌کند.
- توسعه‌ای است؛ زیرا با موضوعات مختلف توسعه‌ای و حاکمیتی مانند جمعیت‌پذیری، ایجاد زیرساخت‌ها و ارتباطات گره خورده است.
- کنشگراست؛ زیرا محرک جدی به‌کارگیری و به‌کاراندازی صنایع و اشتغال در دریاها و سواحل است.

شاید اگر امروز تصمیم گرفته شود ۱۰۰ موضوع و اقدام اساسی در فرایند توسعه کشور فهرست گردد و از بین آنها ۵۰ موضوع مهم‌تر انتخاب شده و در نهایت پنج موضوع کلیدی و جدی برگزیده شود، بدون شک موضوع توجه به اقتصاد دریامحور و توسعه سواحل مکران در سبد انتخاب نهایی قرار می‌گیرد.

ایران با داشتن ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی جنوبی و شمالی (۴۰ درصد مرزهای کشور)، کشوری دریایی محسوب می‌شود؛ ولی در میزان استفاده از این نعمت خدادادی چندان موفق نبوده است. بیشترین فعالیت در عرصه سواحل کشور، مربوط به محدوده‌های شهری و روستایی و تأسیسات بندری و نظامی است که همه اینها حدود ۵ درصد از ظرفیت سواحل کشور را به خود اختصاص داده‌اند و حدود ۹۵ درصد از این ظرفیت مورد توجه قرار نگرفته است. در حالی که این مناطق دارای اهمیت ژئواستراتژیک، ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک در مقیاس جهانی و منطقه‌ای هستند.

در حال حاضر بسیاری از کشورهای جهان سهم عمده‌ای از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کنند. در این میان ویتنام و سپس چین با بیش از ۵۰ درصد، در صدر قرار دارند. ایران نیز حدود ۱۰ درصد از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کند که با توجه به پتانسیل‌های موجود در کشور، رقم پایینی تلقی می‌گردد. ایران حدود یک درصد اقتصاد دریایی دنیا را بدون احتساب منابع نفتی و گازی و حدود ۲/۵ درصد را با احتساب این منابع به خود اختصاص داده است. این در حالی است که از نظر پتانسیل موجود در اختیار کشور، ایران از بین ۱۸۴ کشور در رتبه چهارم قرار دارد، در صورتی که از نظر کسب درآمد وضعیت مطلوبی نداشته و بیشترین فعالیت‌های اقتصادی در عرصه سواحل کشور متمرکز در محدوده شهرهای بزرگ ساحلی است.

موضوع دیگر، چالش توزیع نامتوازن جمعیت در کشور و نگاه تمرکزگرایی و عدم توجه جدی به پتانسیل‌ها و ظرفیت و منابع نواحی مرزی و به‌خصوص در نواحی با مرز آبی بسیار جدی است. به‌عنوان نمونه، هفت استان ساحلی ما که حدود ۲۵ درصد مساحت کشور را به خود اختصاص می‌دهند، تنها دربرگیرنده حدود ۱۰ درصد جمعیت کشور هستند. در حالی که بررسی‌ها

معاونت مطالعات
زیربنایی

گروه حمل‌ونقل

گزارش ششم
شهریورماه ۱۴۰۰

مشخصات گزارش

شماره مسلسل:
۲۵۰۱۷۸۰۸

تاریخ انتشار:
۱۴۰۰/۶/۲۹



نشان می‌دهد که به‌ازای ایجاد یک شغل در بخش اقتصاد دریا، چهار شغل جدید ایجاد می‌گردد که در مقایسه با سایر بخش‌ها بسیار قابل توجه است.

در این زمینه، نمونه‌های موفق و ناموفقی به چشم می‌خورد. به‌عنوان نمونه، با ایجاد بندر شهید رجایی، جمعیت بندرعباس و به‌طور کلی استان هرمزگان دو برابر شد و پس از آن با اضافه شدن صنایع مادر در ناحیه بندرعباس مانند صنایع پتروشیمی، آلومینیم، کشتی‌سازی، فولاد و سیمان هرمزگان جمعیت این ناحیه بیش از پنج برابر شده است. از طرفی تجربه تقریباً ناموفق منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس در عسلویه به‌لحاظ کلان، بیانگر این مطلب است که عدم توسعه پایدار و متوازن اگرچه به‌عنوان یک مرکز پُراهمیت فعالیت‌های صنعتی و معدنی، منافع اقتصادی برای کشور به‌همراه دارد، لیکن چالش‌های جدی زیست‌محیطی، کالبدی و اجتماعی را (مانند آلودگی‌های بالای زیست‌محیطی و مسائل اجتماعی ناشی از مهاجرت‌های شغلی و دوگانگی فرهنگی) به دنبال داشته است.

در این میان، استفاده از ظرفیت بالای کنشگری مناطق آزاد و ویژه، در تحقق الگوهای اقتصاد دریامحور بسیار کلیدی است. در این خصوص می‌توان به تجربه موفق کیش در جذب گردشگر دریایی اشاره کرد. در نمونه‌ای دیگر می‌توان به مصوبه مجلس در بهمن‌ماه ۱۳۹۸ و الحاق اراضی شهر چابهار، شهر جدید تیس و بالغ بر ۸۰ روستا و افزایش محدوده ۱۴ هزار هکتاری به حدود ۹۲ هزار هکتاری اشاره کرد که این مصوبه هم‌راستا با نقش کلیدی بندر و شهر چابهار در مقیاس یکی از چهار شهر لجستیک کشور (براساس سند آمایش لجستیک کشور) و مبدأ کریدور توسعه شرق کشور بوده است.

الزامات اساسی در تحقق توسعه و اقتصاد دریامحور

- توجه به موضوعات و محورهای کلیدی توسعه دریامحور: موضوعات کلیدی توسعه دریامحور مشتمل بر مواردی از قبیل آینده‌نگری، توجه به رقابت‌پذیری و رقابت جهانی، توجه به تحولات جهانی در حوزه صنایع و حمل‌ونقل دریایی، لجستیک و زنجیره تأمین، توسعه یکپارچه زیرساخت‌های ریلی، جاده‌ای و هوایی و ارتقای نسل بنادر می‌گردد.
- توجه به توان اکولوژیک در برنامه‌ریزی‌های توسعه: با توجه به اصول آمایش سرزمین، بارگذاری انواع فعالیت‌های انسانی لازم است براساس توان اکولوژیک انجام پذیرد تا اصول توسعه پایدار رعایت شود. به‌عنوان نمونه، در برنامه توسعه سواحل مکران که برنامه‌های دستگاه‌های اجرایی و وزارتخانه‌ها در کنار هم آورده شده است، براساس توان اکولوژیک نیست و این موضوع می‌تواند سبب افزایش هزینه‌های اجرای آن برنامه‌ها شود.
- توجه به اقلیم مناطق و نواحی ساحلی: یکی از موضوعاتی که وجود دارد این است که تشویق به ایجاد سکونتگاه‌های جدید در سواحل دریای عمان و خلیج فارس از جمله سواحل مکران (به‌ویژه حد فاصل جاسک تا چابهار) براساس چه اصولی می‌بایست صورت پذیرد. تاریخ این خطه نشان می‌دهد که به‌دلیل ویژگی‌های طبیعی و اقلیم خشن در خشکی و دریا، جمعیت زیادی جذب این نواحی نشده‌اند. وقوع پدیده مونسون در این مناطق و طوفان‌های حاره‌ای، شرایط خاصی را به منطقه تحمیل کرده که برای برنامه‌ریزی ایجاد سکونتگاه جدید باید به آن توجه کرد. ضمن اینکه یکی از مسائل مهم در این منطقه کمبود شدید آب است. یقیناً اگر شرایط زندگی و زیست در این مناطق مهیا بود، حتماً مانند خلیج فارس شهرهای ساحلی بیشتری تشکیل می‌شد. بررسی تجارب بین‌المللی و منابع بالقوه ملی بیانگر این واقعیت است که جمعیت‌پذیری و استقرار صنایع در این محدوده شدنی است، لیکن توسعه در این مناطق نیازمند توجه جدی به الزامات و نیازهای اساسی ساکنان آن است.
- توجه به ظرفیت‌های حمل‌ونقل دریایی: رویکرد توسعه و تحول حمل‌ونقل دریایی در کشورهای پیشرو بیانگر این مطلب است که با توجه به افزایش ابعاد کشتی‌ها و نوع بسته‌بندی آنها و همچنین یکپارچگی زنجیره تأمین محصولات در آن کشورها، توسعه‌های جدید دریایی و بندری به سمت مناطقی رفته که خارج از محدوده شهربندرها بوده و دارای ظرفیت بالاتر دریایی از جمله عمق آبخور بالای ۱۵ متر برای کشتی‌ها باشند. از این‌رو ضروری است که پهنه‌بندی استقرار صنایع با توجه به نواحی دارای پتانسیل ساخت بنادر جدید در سواحل کشور بازبینی شود. به این ترتیب، هرگونه توسعه بنادر تجاری خصوصاً در شهربندرها و افق در نظر گرفته شده برای توسعه اقتصادی آنها با توجه به این ملاحظات بازبینی شود. به‌عنوان نمونه، ظرفیت بندر شهید بهشتی چابهار در فاز نهایی توسعه به حدود ۳۲ میلیون تُن رسیده و بندر چندمنظوره فعلی جاسک نیز در حال حاضر برای شناورهای زیر ۵۰۰۰ تُن مناسب است. لذا چنانچه هدفگذاری صنعتی در سواحل مکران مدنظر است، ضروری است تا به ظرفیت‌های مورد نیاز جدید بندری برای صادرات محصول یا واردات مواد اولیه توجه نمود.
- توجه به اصول مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM): با توجه به دستاوردهای برنامه‌های مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور

که برای اکثر سواحل ایران تهیه شده (یا در دست تهیه می‌باشد)، هرگونه برنامه توسعه این مناطق ضروری است با رعایت اصول مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی انجام شود. رعایت این اصول سبب استفاده متعادل و متوازن از منابع تجدیدپذیر و تجدیدنپذیر ساحلی می‌گردد؛ به نحوی که منافع همه ذی‌نفعان در بهره‌برداری خردمندانه از دریا و ساحل در نظر گرفته می‌شود.

- **توجه به نوآوری در حوزه دریایی:** امروزه توجه به نوآوری در حوزه‌های مختلف و تشویق و حمایت از شرکت‌های نوآور و نوآفرین (استارت‌آپ‌ها)، یکی از روش‌های رونق اقتصادی توسط بخش‌های خصوصی است که برای حوزه فعالیت‌های متنوع دریایی نیز مصداق دارد.
- **استفاده از تجربیات جهانی:** دوسوم جمعیت کشورهای دنیا در فاصله کمتر از ۶۰ کیلومتری دریاها و آب‌های آزاد شکل گرفته‌اند. اصولاً تمدن‌ها و شهرنشینی‌ها از این خصیصه در رهگذر تاریخ برخوردار بوده‌اند. حدود ۸۰ کلان‌شهر و یا شهر بزرگ که اتفاقاً قطب اقتصاد و تجارت نیز هستند، در کنار دریاها و آب‌های آزاد شکل گرفته‌اند. از طرفی در سالیان اخیر تحولات جدی در حوزه صنایع کشتیرانی، سوخت کشتی‌ها و صنایع مرتبط با دریا صورت پذیرفته است. به این ترتیب ضروری است تا از تجارب جهانی در حوزه توسعه شهری و منطقه‌ای اعم از جمعیت‌پذیری و استقرار صنایع سبک و سنگین و صنایع مرتبط با دریا در پیرامون آب‌های آزاد استفاده گردد.
- **توجه به منابع انسانی و پشتوانه‌های تخصصی:** با عنایت به چندبُعدی بودن موضوع و دخیل بودن مناسبات متعدد در مسئله، در این خصوص توجه به ظرفیت بالای دانشگاه‌ها و ارتباط آنها با صنعت و توجه جدی به جامعه علمی مشاورین بسیار حائز اهمیت است.
- **مشارکت دادن به جامعه محلی در تصمیم‌گیری‌ها:** متأسفانه مشاهده می‌شود که در تهیه برنامه‌های توسعه سرزمینی، توجه لازم به جوامع محلی صورت نمی‌گیرد و راه‌حل‌هایی کلیشه‌ای و غیرمناسب برای توسعه آن مناطق تجویز می‌گردد. ابتدا باید پرسید که آیا همه جوامع را با یک مدل توسعه می‌توان ارتقا داد؟ و نیز پرسید که آیا جوامع محلی که ریشه‌های صدها 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.
- **توجه به تسهیل امور سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی:** به جهت ترغیب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی ضروری است تا موانع و محدودیت‌های دست‌وپاگیر برطرف گردیده و مشوق‌هایی مانند اعطای وام‌های کم‌بهره و معافیت و یا تخفیف‌های مالیاتی نیز در این حوزه اثرگذار می‌باشد.
- **توجه به حوزه پُرظرفیت گردشگری دریایی:** استفاده از قابلیت‌های محیطی و دریایی جهت جذب گردشگر داخلی و خارجی و در اولویت قرار دادن برنامه‌های بهره‌برداری و توسعه‌ای در حوزه گردشگری دریایی بسیار کلیدی است.
- **توجه به بنادر کوچک:** با عنایت به گره خوردن زندگی ساکنان شهرهای ساحلی به دریا و نقش مهم آنها در توسعه پایدار، حمایت از کسب‌وکارهای کوچک در مناطق ساحلی مرتبط با منابع و صنایع دریایی صورت پذیرد.

جمع‌بندی و پیشنهادها

براساس مطالب فوق، اهم نکات کلیدی و بایسته‌های توسعه دریامحور و اقتصاد دریا مشتمل بر موارد ذیل بوده و لازم است مورد توجه تمامی دستگاه‌ها و نهادهای اجرایی، نظارتی از جهت برنامه‌ریزی، سیاستگذاری، اجرا و پایش برنامه‌ها قرار گیرد.

در ابتدایی‌ترین و کلیدی‌ترین اقدام، لازم است تا تصویر کلان و روشن اقتصاد دریامحور برای تمامی کنشگران توسعه ترسیم شود. در این خصوص می‌بایست تعاریف چندوجهی در این حوزه بازگو شده و پس از اشتراک نسبی در برداشت و درک از موضوع، رویکرد اقتصاد دریامحور به‌عنوان یک الزام کشور به دستگاه‌ها و سازمان‌های درگیر ابلاغ و مطالبه گردد.

با اتخاذ، پیگیری و پایش سیاست‌های قابل اعتماد، فرصت‌های از دست رفته توسعه پایدار سواحل کشور جبران گردد. در این خصوص، مثالی است که می‌گویند بهترین زمان برای کاشت درخت ۱۵ سال پیش بود، حالا که این ۱۵ سال را از دست داده‌ایم، همین امروز یک نهال بکاریم.

رویکرد توسعه‌خواهی نسل امروز باید به رویکرد توسعه‌آگاهی و توسعه‌آفرینی تبدیل شود و الزامات متناسب با هر کدام را پیدا نماید. در این زمینه وظیفه نهادهای اجتماعی، علمی، آموزشی و فرهنگی بسیار مؤثر خواهد بود.

لزوم احترام به مثلث طلایی «زمان - قاعده و ضابطه - برنامه» می‌بایست در تمامی دستگاه‌ها و سازمان‌ها و نهادهای کشور فراگیر شود. اهمیت زمان، در این موضوع نهفته است که باید بین یک روز و یک ماه و یک سال برای هر دستگاه و یا سازمان متولی تفاوت وجود داشته باشد. درگیر بودن جدی پنج دولت اخیر به مسئله توسعه مکران و عدم تحقق جدی توسعه در این منطقه بیانگر اهمیت زمان و ارزش‌آفرینی در بستر زمان است. در خصوص قاعده و قانون نیز می‌توان بیان نمود که مبنای تصمیمات می‌بایست منافع ملی کشور باشد و این تصمیمات باید منطقی،

هدفمند، شفاف و تحقق‌پذیر با توجه به شرایط عمومی کشور باشد. در مورد برنامه نیز باید تأکید کرد که هر ایده خام شفاهی تست نشده برنامه نیست. در برنامه باید معلوم باشد که چه کسی، در کجا، چه وظیفه و اقدامی را در چه زمانی باید انجام دهد.

در توسعه دریامحور و اقتصاد دریا، چیزی به‌عنوان میانبر وجود ندارد. میانبر یعنی پذیرفتن کجراهه و مسیرهای انحرافی از توسعه پایدار ملی. اگر قرار باشد تا همه کجراهه‌های متصور امتحان شوند و اصطلاحاً بر مسیر سعی و خطا قدم برداشته شود، در بهترین حالت، کشور در آینده‌ای بسیار دور در مسیر درست توسعه قرار می‌گیرد. در حالی که منابع و سرمایه‌های طبیعی و انسانی‌مان از دست رفته که این خودش یک خسارت جدی تلقی می‌گردد و در این حالت نسل امروز امانتدار خوبی برای آیندگان نبوده و آنها این نسل را بازخواست جدی خواهند نمود. نهادهای اقتصادی و سیاسی، وظیفه ریل‌گذاری توسعه را برعهده دارند و فعالان اقتصادی، کارآفرینان و بخش خصوصی متأثر از همین ریل‌گذاری هستند. طبیعی است که اگر ریل‌گذاری در بستر ناپایدار و رو به مقصد نامطمئن باشد، نمی‌توان انتظار داشت که با حرکت در آن به هدف توسعه دست یافت.

اصولاً، برنامه و اجرای آن خصوصاً در سواحل جنوب کشور و با توجه به شرایط اقلیمی و محدودیت منابع و انرژی به‌صورت دستوری منتهی به نتیجه مطلوب نمی‌شود. جمعیت و صنعت (در بخش خصوصی و خارجی) خودش را با دستور منطبق نمی‌کند، ولی تجربه نشان داده که خودش را با برنامه درست و منطقی و همه‌جانبه تطبیق داده و به آن اعتماد کرده است.