


A Framework for Conceptualizing Ocean development

Hassan Beik Mohammadlou

Member of the Faculty of center of strategic researcher, Tehran, Iran
(Corresponding author).


hmohammadlou@gmail.com

 0000-0000-0000-0000

Mohammad Mohsen Bazazan

Researcher of marine development thinktank, Tehran, Iran.


bazazn@gmail.com

 0000-0000-0000-0000

Hosein Khoshdel

Researcher of marine development thinktank, Tehran, Iran.

khoshdelloye@gmail.com

 0000-0000-0000-0000

Abstract

The concepts of ocean economy, ocean development, and blue economy in the field of international literature have been formed in a special historical context in full correlation with the sustainable development agenda of the United Nations, and this literature has affected the way of looking at ocean economy and its definitions in domestic literature as well. The formation of the concept of sea-oriented development in the literature of the country, along with being influenced by historical events, is a reflection of this issue. To match the horizons of the country's progress at the normative and identity level of development with the characteristics of balanced development and uphold Iranian values in maritime affairs, the Pishraft Daryaei (Persian for "ocean development") paradigm is formed based on a five-pillar governance framework encompassing economic, socio-cultural, environmental, science and technology, and security dimensions. This discourse aims to foster a new elite approach aligned with the country's strategic vision for the seas, seeking to influence national development policies by providing novel insights into the formulation of comprehensive sea-oriented development and maritime power strategies.


Keywords: Ocean economy, Sustainable development, Coastal region, Coastal economy, Economic prosperity.

JEL Classification: Q01

چهار چوب مفهوم پردازی پیشرفت دریایی


حسن بیک محمدلو

عضو هیئت علمی پژوهشکده تحقیقات راهبردی، تهران، ایران (نویسنده مسئول).
hmohammadlou@gmail.com

 0000-0000-0000-0000


محمد محسن بزازان

پژوهشگر اندیشکده پیشرفت دریایی، تهران، ایران.
bazazn@gmail.com

 0000-0000-0000-0000

حسین خوشدل

پژوهشگر اندیشکده پیشرفت دریایی، تهران، ایران.
khoshdelloye@gmail.com

 0000-0000-0000-0000

چکیده

مفاهیم اقتصاد دریا، توسعه دریایی و اقتصاد آبی در عرصه ادبیات بین‌الملل در بستر تاریخی ویژه‌ای در همبستگی کامل با رویکرد توسعه پایدار سازمان ملل شکل گرفته است و این ادبیات به نوع نگاه به اقتصاد دریا و تعاریف آن در ادبیات داخل کشور نیز تأثیر گذاشته است. شکل‌گیری مفهوم توسعه دریامحور در ادبیات داخل کشور در کنار تأثیرپذیری از اتفاق‌های تاریخی، بازتاب این موضوع است. با هدف تطابق با افق‌های پیشرفت کشور در سطح هنجاری و هویتی توسعه با مشخصات توسعه متوازن و ارج نهادن به ارزش‌های ملت ایران در مواجهه با دریاها، الگوواره پیشرفت دریایی بر پایه پنج ستون اقتصادی، اجتماعی - فرهنگی، محیط‌زیستی، علم و فناوری و امنیتی بر بستر حکمرانی شکل گرفته است. این گفتمان با هدف ایجاد رویکرد نخبگانی جدید کشور حول موضوع‌های راهبردی و اجرایی کشور در ارتباط با دریاها شکل گرفته و هدف آن تأثیرگذاری بر سیاست‌گذاری توسعه‌ای کشور با ارائه بینش جدید در جهت تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور و اقتدار دریایی کشور است.

کلیدواژه‌ها: اقتصاد دریا، توسعه دریامحور، پیشرفت دریایی، مناطق ساحلی، توسعه پایدار.

طبقه‌بندی JEL: Q01

شاپای الکترونیک: ۶۵۶۸-۲۵۸۸ / پژوهشکده تحقیقات راهبردی / فصلنامه علمی پژوهشی راهبردهای اقتصادی

 10.22034/es.2024.436434.1734



مسئولیت مقاله از نظر محتوای علمی و نظریات مطرح‌شده در متن آن، به عهده نویسندگان و یا نویسنده مسئول مقاله می‌باشد و مورد تأیید / عدم تأیید صاحب امتیاز نشر به راهبردهای اقتصادی نمی‌باشد.

مقدمه و بیان مسئله

اقیانوس‌ها و دریاها از همان ابتدای تمدن برای انسان‌ها امیدآفرین بوده‌اند. استحصال منابع زنده عظیم اقیانوسی تاریخی به درازای قدمت بشر دارد (Patil & et al., 2018). سفرهای دریایی دومین شکل تاریخی استفاده از دریاها بود و در مسیرهایی که نسبت به آنان شناخت کامل وجود داشت به مراتب از سفرهای زمینی سریع‌تر و ایمن‌تر بود. ۳۰۰۰ سال قبل از میلاد اولین سفرهای تجاری دریایی در منطقه خلیج فارس آغاز شد و لینکلن^۱ (۲۰۱۴) با اشاره به اهمیت این وقایع، شهرت کنونی خلیج فارس به نفت را با شهرت گذشته آن در تجارت دریایی قابل قیاس می‌داند. با حفر اولین چاه‌های نفتی در آب‌های نزدیک ساحل در سال ۱۸۵۹ نوع دیگری از منبع اقیانوسی توسط بشر از محیط دریایی در دسترس قرار گرفت که امروزه بخش اعظمی از تولید ناخالص داخلی کشورهای دارای این ثروت‌های طبیعی را تشکیل می‌دهد.

با این حال تنها با گسترش علوم، فنون و مهارت‌های انسانی بود که استفاده از دریاها در قالب استفاده فضایی از آن توسعه یافت؛ به‌طورمثال با گسترش صنعت کشتی‌سازی سفر و تجارت دریایی رونق گرفت و استفاده از آن در توسعه سفرهای اکتشافی و اعمال قدرت به سرزمین‌های بیگانه ممکن شد (Lincoln, 2014)؛ بنابراین به‌طور خلاصه دو محور عمده در رابطه انسان و دریا قابل ترسیم است (Jouffray & et al., 2020):

۱- استفاده از فضای دریا: کشتیرانی، اعمال قدرت دریایی، انرژی تجدیدپذیر (تنها استفاده از فضا نظیر انرژی باد فراساحل)، احیاء اراضی، تخلیه پسماند، خطوط کابل و لوله و گردشگری،

۲- استفاده از منابع دریایی: منابع زنده (ماهی، صدف، گیاهان دریایی)، منابع غیرزنده (نفت و گاز، مواد معدنی)، انرژی تجدیدپذیر (موج و جزر و مد)، شیرین‌سازی آب دریا.

در گذشته اقتدار و سیادت دریایی با عنوان قدرت دریایی^۲ بیش از هر چیز بر سایر جنبه‌های استفاده از دریاها سایه افکنده بود. برخورد و جنگ‌های بین تمدن‌ها در دریای مدیترانه از گذشته تا امروز که رومی‌ها آن را مرکز جهان قلمداد می‌کردند تا سیطره چین بر آب‌های دریای چین جنوبی و اقیانوس هند در زمان دریاسالار

1. Lincoln

2. Maritime Power

ژنگ هی و گسترش فرمانروایی کشورهای اروپایی بر بخش عمده‌ای از جهان در قرن‌های گذشته میلادی نمونه‌هایی از این رویکرد سیاسی و راهبردی به دریاها هستند (Kraska, 2011).

با خاموش شدن شعله‌های جنگ‌های جهانی اولین بارقه‌های گفتمان اقتصادی در استفاده از ظرفیت‌های دریایی دیده شد. رشد صنعتی، افزایش ارتباطات تجاری میان کشورها و افزایش تولید ناخالص داخلی جهان و رشد جمعیت از عواملی بودند که با گذشت زمان باعث شکل‌گیری مفهوم اقتصاد دریا^۱ شدند. در این دوره، این ظرفیت‌های بی‌نظیر منابع و فضای اقیانوس‌ها و دریاها بوده که باعث ایجاد نقاط تمدنی شهری در نواحی ساحلی شده است و جمعیت‌ها را به سواحل انتقال داده و به موتور تولید و رشد اقتصادی کشورها تبدیل شده است (Sakhujia & Narula, 2017). امروزه استفاده از ظرفیت‌های اقتصادی دریاها و اقیانوس‌ها با توجه به صید بی‌رویه، تغییرات اقلیم و فشار بر نواحی ساحلی ناشی از فعالیت‌های انسانی به‌طور بی‌سابقه‌ای با تهدید روبه‌رو است. تغییرات اقلیم، ژئوپلیتیک، رشد جمعیت، پیشرفت‌های فناوری و رشد اقتصادی از عواملی هستند که منجر به تغییر مواجهه انسان با استفاده از منابع و فضای دریا شده‌اند. این تغییر مواجهه، ادبیات گفتمانی موضوع را نیز تا حدود زیادی دستخوش تغییرات می‌سازد. این موضوع که در حال حاضر با استفاده از اهداف توسعه پایدار^۲ سازمان ملل همراهی می‌شود به گفتمان اقتصاد آبی^۳ مشهور شده است (Brears, 2021; UNCTAD, 2021; IMO, 2018).

در این مقاله ابتدا ادبیات جهانی اقتصاد دریا و توسعه پایدار دریایی که به اقتصاد آبی شناخته می‌شود مرور خواهد شد. در ادامه با بررسی ادبیات داخلی شکل‌گرفته حول این موضوع گفتمان دریامحوری کشور مرور و در انتها گفتمان پیشرفت دریایی با محدوده و دامنه کارکرد تعریف می‌شود.

۱. مبانی نظری و پیشینه‌شناسی پژوهش

۱-۱. اقتصاد دریا و اقتصاد آبی

یکی از تفاوت‌های ویژه سیاره زمین با سایر کرات و اجرام آسمانی پوشیده شدن بیش از دوسوم از سطح آن با آب شور و گرم اقیانوسی است. با وجود اینکه ارزش

-
1. ocean economy
 2. Sustainable Development Goal-SDG
 3. blue economy

اقیانوس‌ها و دریاها قابل محاسبه نیست با این حال به طور حتم حیات انسانی بیش از هر زمانی به سلامت اقیانوس‌ها وابسته شده است. اقیانوس‌ها نزدیک به ۲/۵ تریلیون دلار از تولید ناخالص جهانی (GDP) را بر عهده دارند و در یک نگاه حداقلی صندوق جهانی طبیعت ارزش دارایی‌های اقیانوسی را بیش از ۲۴ تریلیون دلار برآورد می‌کند (Guldberg & et al., 2015). اگر نگاه اقتصادی بدون توجه به آسیب‌های وارده به فضای اقیانوسی تکامل نیابد آنگاه با شتابی بیش از پیش دارایی‌های اقیانوسی از دست‌رفته و خروجی اقتصادی این منبع حیاتی به شدت کاهش می‌یابد. بر این اساس می‌توان اعلام داشت که عصر استثمار اقیانوس‌ها به پایان رسیده است و باید بر اساس منافع مشترک انسان و دریا عمل نمود (UN Global Compact, 2020).

برای سیاست‌گذاران درک اهمیت اقیانوس‌ها و برنامه‌ریزی برای مدیریت کارا و بهینه فعالیت‌های دریایی یکی از اولین دستاویزهایی بوده است که باعث شکل‌گیری لزوم برآورد سهم فعالیت‌های دریایی از تولید ناخالص داخلی و اشتغال شده است. در دهه‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ مطالعات حجم و سهم اقتصاد دریا داده‌هایی ارزشمند، اما بدون تأثیر در تصمیم‌گیری‌های کلان کشورها بودند. تنها در انتهای این دهه بود که شناسایی بخش خدمات و گردشگری دریایی به‌عنوان محورهای اقتصاد دریا بخشی از این رویکرد را تغییر داد. در ادامه مطالعات برنامه ملی اقتصاد دریا (NOEP)^۱ آمریکا (NOEP) و شناسایی اقتصاد سواحل به‌عنوان رابطی میان مدیریت دریا و خشکی و نقش پُراهمیت دریا در جایگاه اقتصادی استان‌های ساحلی بیش‌از‌پیش اهمیت اقیانوس‌ها و اقتصاد دریا را به منصفه ظهور رسانید (Kildow & Mcilgorm, 2010). در ادامه کشورهای مختلفی نظیر کانادا، فرانسه، انگلستان، استرالیا، کره جنوبی و چین در فاصله سال‌های ۲۰۰۰-۲۰۱۰ به محاسبه سهم اقتصاد دریا از تولید ناخالص داخلی روی آوردند. با توجه به اینکه تعریف واحدی از اقتصاد دریا وجود نداشت، هر کدام از این کشورها تعریف خود از اقتصاد دریا را ارائه نمودند (جدول ۱).

جدول (۱): تعریف کشورهای مختلف از اقتصاد دریا

نام کشور	تعریف
آمریکا	فعالیت اقتصادی‌ایی که در آن: ۱- صنعت در همبستگی کامل با فعالیت‌های مرتبط با اقیانوس باشد و یا، ۲- ارتباط جزیی با اقیانوس داشته و در نواحی ساحلی مستقر باشد.
انگلستان	کلیه فعالیت‌هایی که در سطح یا عمق دریا صورت می‌گیرد و تولید کالا و تدارک خدمات مرتبط با این فعالیت‌ها را نیز دربرمی‌گیرد.
استرالیا	فعالیت‌های دریامحور (دریاپایه): ۱- آیا منابع اقیانوسی ورودی‌های اصلی هستند؟ ۲- آیا دسترسی به دریا عامل مهمی در این فعالیت هست؟
ایرلند	کلیه فعالیت‌های اقتصادی که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم از دریا به‌عنوان ورودی بهره می‌گیرند.
چین	کلیه فعالیت‌های مرتبط با بهره‌برداری، توسعه و حفاظت از منابع دریایی.
کانادا	کلیه صنایع مستقر در مناطق دریایی و جوامع ساحلی نزدیک به دریا به انضمام سایر فعالیت‌های اقتصادی وابسته به صنایع مستقر در مناطق مذکور.
نیوزیلند	فعالیت اقتصادی که در دریا صورت می‌پذیرد یا از محیط دریایی به‌عنوان ورودی استفاده می‌کند و یا کالا و خدماتی ارائه می‌کند که در بخش‌های پیشین مورد نیاز هستند و در اقتصاد ملی مشارکت مستقیم دارند.
ژاپن	صنایعی که منحصراً مسئول توسعه، حفاظت و بهره‌برداری از اقیانوس‌ها هستند.
کره جنوبی	کلیه فعالیت‌های اقتصادی که در اقیانوس انجام می‌شود، به انضمام سایر فعالیت‌هایی که کالا یا خدمات به فعالیت‌های اقیانوسی ارائه می‌کنند و یا از منابع اقیانوسی به‌عنوان ورودی استفاده می‌کنند.

Source: (Park & Kildow, 2014)

سازمان توسعه و همکاری اقتصادی (OECD) در یکی از اولین تلاش‌های خود برای بررسی مفهوم اقتصاد دریا و محاسبات اقتصادی مربوطه با بررسی تعدد واژگان در این حوزه نظیر بخش دریایی^۱، صنایع دریایی^۲ و سایر واژگان لاتین با مفهوم مشترک اقتصاد دریا^۳ ضمن اتخاذ جامعیت برای مفهوم اقتصاد در مقایسه با واژه‌های

1. Maritime sector

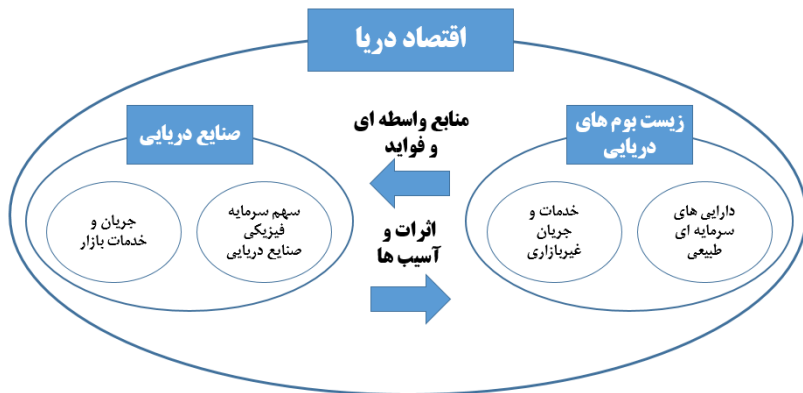
2. Marine industry

3. Ocean economy, marine economy, maritime economy

بخش، فعالیت و صنایع، در خصوص تفاوت واژگان دریا، دریایی و دریانوردی توصیه‌های زیر را تجویز می‌کند (OECD, 2016):

- دریا^۱: جامعیت بیشتر در هماهنگی با مفاهیم مختلف و حوزه ارتباطات انسان و دریا،
- دریایی^۲: در ارتباط با مواردی که در دریا یافت می‌شود یا به‌وسیله آن تولید می‌شود نظیر گیاهان دریایی^۳ و زیست‌شناسی دریایی،
- دریانوردی^۴: در ارتباط با فعالیت‌های مرتبط به دریا نظیر دریانوردی و ملوانی، کشتیرانی و فعالیت‌های تجاری و نظامی.

یکی از موارد مهم در تعاریف جدول ۱ تکیه بر منافع و خروجی‌های اقتصادی دریا بدون توجه به سلامت اقیانوسی به‌عنوان عامل پشتیبان در تداوم این حیات اقتصادی و اجتماعی است؛ بنابراین با توجه به اینکه در زمان انتشار این گزارش مفهوم اقتصاد آبی^۵ شکل گرفته بود، سازمان توسعه و همکاری اقتصادی، تعریف زیر از اقتصاد دریا^۶ را پیشنهاد نمود (مرکز همکاری‌های تحول و پیشرفت ریاست جمهوری، ۱۴۰۱): «مجموع فعالیت‌های اقتصادی صنایع دریایی به انضمام دارایی‌ها، کالاها و خدمات زیست‌بوم‌های دریایی»



شکل (۱): تعریف اقتصاد دریا و رابطه زیست‌بوم و صنایع دریایی

1. ocean
2. marine
3. marine plants
4. maritime
5. blue economy
6. ocean economy

در گزارش این سازمان علاوه بر ارائه تعریف، بررسی اقتصادی دامنه اثر اقتصاد دریا نیز مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. دامنه^۱ اقتصاد دریا همانند تعریف آن در سطح جهانی یکسان نیست؛ به‌طورمثال در کشور فرانسه فعالیت نیروگاه‌های هسته‌ای به دلیل استفاده از آب دریا در خنک‌کاری تأسیسات، فعالیتی دریایی در نظر گرفته می‌شود، در حالی که سایر کشورها این اعتقاد را ندارند؛ بنابراین همانند تعریف، دامنه نیز دارای حدود مشخصی از دید تعاریف بین‌المللی نیست. دامنه اقتصاد دریا از نگاه سازمان توسعه و همکاری اقتصادی در جدول ۲ ارائه شده است.

جدول (۲): دامنه اقتصاد دریا

صنایع پایه	صنایع نوظهور
صیادی	آبزی‌پروری
صنایع تبدیلی آبریان و غذای دریایی	نفت و گاز آب‌های عمیق و خیلی عمیق
کشتیرانی	انرژی بادی فراساحل
بنادر	انرژی تجدیدپذیر دریایی
صنعت ساخت و تعمیر کشتی	معادن دریایی
نفت و گاز فراساحل (آب‌های کم عمق)	نظارت و ایمنی دریایی
صنعت ساخت‌وساز و تولید دریایی	زیست فناوری دریایی
گردشگری ساحلی و دریایی	خدمات و کالاهای دریایی با فناوری بالا
خدمات مربوط به کسب‌وکارهای دریایی	سایر
تحقیق، پژوهش و آموزش دریایی	
لایروبی	

منبع: (OECD, 2016)

اما اولین استفاده از مفاهیم پایداری در ادبیات دریایی و تغییر رویکرد به مفهوم اقتصاد آبی به کنفرانس توسعه پایدار ملل متحد موسوم به ریو ۲۰ (۲۰۱۲) باز می‌گردد (United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2021; Kampbell & et al., 2016; Smith-Godfrey, 2016). این همایش در ادامه رویدادهایی نظیر همایش توسعه و محیط‌زیست ملل متحد (۱۹۹۲) و سال جهانی اقیانوس (۱۹۹۸) و رویکرد جدی به تغییرات اقلیم از این بازه زمانی بود. درست در

همین سال میلادی، بیانیه لیماسول^۱ در سطح وزرای اتحادیه اروپا در اکتبر ۲۰۱۲ به امضا رسید. این بیانیه سرآغاز راهبرد رشد آبی اتحادیه اروپا بود (European Commission, 2017).

به طور خلاصه اقتصاد آبی یک مفهوم اقتصاد کلان است که شامل همه جنبه‌های حکمرانی ملی و بین‌المللی، توسعه اقتصادی، حفظ محیط‌زیست و پایداری و ارتباطات بین‌المللی می‌شود؛ بنابراین اقتصاد آبی مفهوم جامع «رشد سبز» و «توسعه پایدار» را فرا گرفته (Wenhai & et al., 2019) و به همین دلیل نقش محوری در گفتگوهای آینده پیرامون اقیانوس‌ها و اهداف توسعه پایدار (SDG) سازمان ملل ایفا می‌کند (Voyer & et al., 2018).

اهداف توسعه پایدار سازمان ملل متشکل از ۱۷ هدف است که دستورکار ۲۰۳۰ ملل متحد محسوب شده و در سال ۲۰۱۵ ابلاغ شد. این موضوع از آن جهت حائز اهمیت است که برای اولین بار یک هدف توسعه‌ای در سطح جهانی به موضوع اقیانوس‌ها توجه نشان داده و با شعار «زندگی زیر آب» به موضوع حفاظت و بهره‌برداری پایدار از اقیانوس‌ها، دریاها و منابع دریایی برای توسعه پایدار پرداخته است (OECD, 2020).

همایش ریو ۲۰+ با محوریت اقتصاد سبز برگزار گردید؛ بنابراین اقتصاد آبی راهبردی برای دستیابی به اقتصاد سبز در محیط دریایی است (Smith-Godfrey, 2016). مفهوم اقتصاد آبی در همبستگی با روند کنونی مدیریت محیط‌زیستی در تعادل با سه اصل اساسی (پایداری محیط‌زیست، توسعه اقتصادی و برابری و شمول اجتماعی) است (Smith-Godfrey, 2016; Voyer & et al., 2018). بهترین تعریف از اقتصاد آبی به بانک جهانی تعلق دارد که عبارت است از (United Nations Department of Economic and Social Affairs, 2021): «استفاده پایدار از منابع اقیانوسی در جهت رشد اقتصادی، بهبود معیشت و ایجاد اشتغال ضمن حفظ سلامت زیست‌بوم دریایی».

در ادامه رشد آبی^۲ اتحادیه اروپا به‌عنوان رویکرد توسعه‌ای این اتحادیه در ارتباط با دریاها مورد بررسی قرار می‌گیرد. پایه تفکر رشد آبی در اتحادیه اروپا باور به نقش کلیدی دریاها، اقیانوس‌ها و سواحل اروپا در پاسخ به گرمایش زمین، تغییرات اقلیم، فقر، کمبایی منابع طبیعی و آسیب‌پذیری سیاره ما است. فعالیت‌های اقتصادی

1. Limassol Declaration
2. Blue growth

دریایی در ترکیب با هم ضمن ایجاد هم‌افزایی از توده لازم برای حرکت به سمت حل این چالش‌ها برخوردار خواهند شد (Ecorys, 2012).

رشد آبی عبارت است از: «رشد هوشمند، پایدار و فراگیر اقتصاد و اشتغال با بهره‌گیری از اقیانوس‌ها، دریاها و سواحل».

ابتکار رشد آبی، تشریح ابعاد دریایی راهبرد ۲۰۲۰ اروپا (رشد هوشمند، پایدار و فراگیر) بود. همان‌طور که پیش از این نیز به اهمیت اقتصاد آبی در اقتصاد سبز اشاره شد؛ رشد آبی نیز چنین سازوکاری به شمار می‌رود و تارنما کمیسیون اروپا در تعریف رشد آبی آن را: «راهبرد بلندمدت در جهت حمایت از رشد پایدار و فراگیر بخش‌های دریایی و دریانوردی به‌منظور بهره‌برداری از ظرفیت‌های مغفول دریاها، اقیانوس‌ها و سواحل اروپا در راستای تبدیل شدن به پیشران اقتصاد سبز اروپا با ظرفیت‌های بالقوه نوآوری، بهبود رقابت‌پذیری و کیفیت اشتغال و برآورد اهداف رشد هوشمند، پایدار و فراگیر راهبرد ۲۰۲۰ اروپا» معرفی می‌کند.

هدف اصلی طرح رشد آبی این است که برای سیاست‌گذاران در سطح اتحادیه اروپا پایه‌های تجزیه و تحلیل جامع، قوی و منسجمی از گزینه‌های احتمالی سیاستی آینده برای حمایت از رشد هوشمند، پایدار و فراگیر از اقیانوس‌ها، دریاها و سواحل را ارائه دهد. پروژه رشد آبی برای این منظور اهداف زیر را در بر خواهد داشت (Ecorys, 2012):

- بینش صحیح از وضع موجود حوزه دریایی،
 - شناسایی دانش، نوآوری و پیشرفت‌های فناوری اثرگذار،
 - درک صحیح ماهیت پیشران‌های خارجی کلیدی اثرگذار بر ظرفیت‌های حوزه دریایی،
 - شناسایی مناطق کلیدی اقتصادی با ظرفیت رشد پایدار اقیانوس‌ها، دریاها و سواحل در آینده،
 - ارزیابی اثرهای مداخلات سیاستی کمک‌کننده به بهره‌برداری از ظرفیت‌های موجود،
- رشد آبی بر خلاف اقتصاد آبی که تمامی دامنه اقتصاد دریا را دربرمی‌گرفت تنها به پنج حوزه آبی‌پروری، انرژی تجدیدپذیر، منابع معدنی، گردشگری ساحلی و دریایی و زیست فناوری محدود می‌شود.
- در پایان لازم است تا به یکی از تعاریف پرکاربرد در ادبیات داخلی نیز اشاره شود. مفهوم اقتصاد ساحل در ادبیات از آن جهت حائز اهمیت است که مردمان

ساحل‌نشین که با دریا زندگی می‌کنند تجربه‌دست اول از چالش‌های اجتماعی، اقتصادی، محیط‌زیستی و امنیتی حوزه دریایی دارند (طرح توانبخشی ما^۱). همچنین شناخت پیچیدگی‌های اقتصادی و اثرهای توسعه نواحی ساحلی بر سایر مناطق داخلی کشورها باعث بهبود درک سیاست‌گذاران از اثرها و خدمات این ناحیه جغرافیایی بر پهنه سرزمینی کشورها می‌شود. در این راستا مفاهیم نوینی در ادبیات کشور نظیر «هم‌پیوندی استان‌ها با سواحل کشور» (باشگاه خبرنگاران جوان، ۱۴۰۲) در قالب ادبیات اقتصاد ساحل قابل تفسیر و تبیین است.

اقتصاد ساحل ظرفیت نهادی کافی برای داشتن سهم ۵۰ درصدی از اقتصاد ملی کشورهای دریایی را دارد (تجربه چین، آمریکا و ترکیه). این موضوع در کشورهای کوچک دارای خط ساحلی (امارات متحده عربی)، کشورهای گسترده در نوار ساحلی (شیلی، ژاپن)، کشورهای شبه‌جزیره‌ای (قطر، کره جنوبی) و یا کشورهای جزیره‌ای درحال توسعه کوچک (SIDS) می‌تواند ظرفیت‌ها و دستاوردهای بسیار بیشتری عرضه نماید. این در حالی است که اقتصاد دریا به‌طور متوسط سهم ۴-۵ درصدی از تولید ناخالص داخلی داشته و به‌جز برخی موارد استثنا در حالت بیشینه سهمی برابر ۱۰ درصد از تولید ناخالص داخلی خواهد داشت؛ بنابراین به‌طور متوسط بزرگی اقتصاد ساحل بیش از ده برابر حجم اقتصاد دریا است.

۱-۲. دریامحور بودن توسعه و اقتصاد

اقتصاد و توسعه دریامحور از واژه‌های پربسامد در ادبیات داخلی کشور هستند که در ارتباط با مفاهیم اقتصاد دریا و اقتصاد ساحل شکل گرفته‌اند. در صورت‌بندی این ادبیات تلاش‌های مختلفی شده است که در ادامه برخی موارد کلیدی مرور می‌شوند. اولین بار دکتر فلاحتی (۱۳۷۸) از نامداران صنعت دریایی کشور در مقاله «صنعت دریامحور، توسعه صنعتی» به نقش بارز و محوری صنعت کشتی‌سازی در پیشرفت کشورهای ژاپن، کره جنوبی اشاره و متعاقب آن الگوگیری چین و سایر کشورهای آسیای شرقی از این راهبرد را مناسب شرایط کشور ارزیابی و راه توسعه صنعتی کشور را دارای پیش‌نیازی به نام توسعه صنعت کشتی‌سازی ارزیابی نمود. فارغ از صحت ادعاهای مطرح شده می‌توان بسیاری از خطوط ترسیم‌ی در این مقاله را پایه فکری بسیاری از نخبگان دریایی کشور دانست که بخش عمده‌ای از آنان دارای تحصیلات عالی مهندسی دریایی هستند.

ادبیات توسعه دریامحور در کشور ما بیش از ۱۵ سال قدمت دارد. استفاده از واژه اقتصاد دریامحور و توسعه دریامحور به سال ۱۳۸۸ باز می‌گردد.^۱ در این سال‌ها دو اتفاق کلیدی به شرح زیر در شکل‌گیری این مفاهیم نقش داشتند:

- ساخت ناو جماران (پروژه موج): این شناور سیزده سال پس از آغاز عملیات ساخت آن، در سال ۱۳۸۸ در پایگاه نیروی دریایی بندرعباس با حضور حضرت آیت‌الله خامنه‌ای به آباندازی شد. بنا به گفته فرمانده وقت نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، خود رهبر جمهوری اسلامی، دستور ساخت این ناوشکن را داده بودند (تابناک). تولید این شناور جنگی، در شرایط اعمال تحریم‌های نظامی موجود و به‌دست متخصصان توانمند داخلی صورت گرفت.
- ساخت کشتی ایران - اراک: نخستین کشتی از مجموع پنج فروند کشتی کانتینربر اقیانوس‌پیمای سفارشی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بود. سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (شرکت ایزوایکو) به‌عنوان بزرگ‌ترین سازمان توسعه‌ای کشور، ساخت آن را در مرداد سال ۱۳۸۸ به اتمام رساند (همشهری آنلاین، ۱۳۸۸).

هر دو این رخدادها در کنار برگزاری هفدمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی با موضوع «توسعه دریامحور» در سال ۱۳۸۸ (ایرنا، ۱۳۸۸) نشان از عزم جدی سیاست‌گذاران و مدیران سطوح عالی برای ترسیم خطوط و افق جدید برای صنایع دریایی کشور بود. در سال ۱۳۸۷ پس از چند سال بررسی طرح اولیه‌ای که با عنوان قانون حمایت از صنعت کشتی‌سازی به مجلس شورای اسلامی ارسال شده بود، با نام قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی به تصویب رسید. آقای دکتر گلکار در سال ۱۳۸۸ با اشاره نقش دکترین توسعه دریامحور به نقطه شروعی برای تغییر نگاه‌های مردم و دولت‌مردان از خشکی به دریا، اصول سه‌گانه دکترین را به شرح زیر اعلام نموده‌اند:

«تمامی سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌ریزی‌های کشور در سطوح بین‌المللی، ملی، منطقه‌ای و محلی می‌تواند با در نظر گرفتن ظرفیت‌ها و مزیت‌های سواحل و دریاها، کشور تدوین گردد به‌طوری‌که سهم قابل توجهی از درآمد ناخالص ملی از طریق فعالیت‌های مرتبط با سواحل و دریاها، کشور تأمین گردد».

الگوی توزیع و پخشایش جمعیت و پراکندگی آن در کشور می‌تواند از تمرکز

۱. از نتایج بررسی در جستجوی گوگل، پایگاه داده سیویلیکا و سایر منابع در اختیار.

بیشتر در مناطق مرکزی به سوی مناطق ساحلی گرایش یافته و درنهایت ضریب نفوذ و آسیب‌پذیری نظامی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی این مناطق را از سوی قطب‌های بیگانه کاهش داده و باعث ارتقاء توان بازدارندگی و ضریب پایداری ملی کشور گردد.

اقتدار دریایی با هدف قرارگیری در زمره قدرت‌های دریایی جهان در تمامی زمینه‌های دریایی شامل علمی، صنعتی، تجاری از مسیر توسعه دریامحور پیگیری شود. آقای صدر (مدیرعامل پیشین سازمان بنادر و دریانوردی) نیز در توضیحی از مفهوم توسعه دریامحور بیان نمود که «اگر توسعه دریا محور بخواهد به‌عنوان محوری از محورهای توسعه قرار گیرد به این مفهوم است که فرصت‌ها و قابلیت‌های نهفته در بخش دریایی کشور به اندازه‌ای است که می‌تواند به‌عنوان موتور محرکه سایر بخش‌های اقتصادی قرار گیرد و هر اندازه که بخش دریایی رشد و توسعه پیدا کند در اثر این توسعه، سایر بخش‌های اقتصادی کشور نیز رشد خواهند کرد» (سعیدی؛ باوی و نواصری، ۱۳۹۹).

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی با اشاره به تعریف اقتصاد دریامحور که در ادبیات جهانی عموماً با عنوان اقتصاد آبی از آن 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 درنهایت افزایش تولید ناخالص داخلی تعریف می‌گردد. اقتصاد دریامحور، راهبردی اساسی، توسعه‌ای و کنشگرا و درنهایت، تحول‌آفرین است (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۴۰۰).

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 درنهایت پنج موضوع کلیدی و جدی برگزیده شود، بدون شک موضوع توجه به اقتصاد دریامحور و توسعه سواحل مکران در سبد انتخاب نهایی قرار می‌گیرد (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۴۰۰).

پراکندگی ادبیات توسعه‌ای دریا در کشور محدود به واژه‌های توسعه دریامحور و اقتصاد دریامحور نشده و واژه‌های زیر نیز در ادبیات داخلی با پراکندگی کمتر وجود دارند (ایسنا، ۱۴۰۱):

- اقتصاد دریاپایه: یک نظام اقتصادی است که ارزش افزوده مرتبط با دریا درصد غالب اقتصاد ملی را شکل دهد.
- پیشرفت دریاپایه: استفاده از قابلیت دریا برای ارتقای هماهنگ و متوازن

شاخص‌های کلان اقتصادی، اجتماعی و...

۲. روش‌شناسی پژوهش

این پژوهش از منظر هدف تحقیقی کاربردی می‌باشد چراکه سعی می‌شود نتایج حاصل از این پژوهش را مورد استفاده عملی قرار داده و با کمک نتایج آن، مشکلات موجود در سطح ملی در استفاده از ادبیات اقتصاد دریا و توسعه دریامحور برطرف شوند. روش پژوهش به‌کاررفته در این مطالعه، تحلیل محتوای کیفی است.

دامنه کاربرد تحلیل محتوا وسیع بوده و در مطالعات فرهنگی، جامعه‌شناسی، علوم سیاسی، روان‌شناسی، علوم‌شناختی و ارتباطات بیشترین کاربرد را دارد. از مهم‌ترین کاربردهای این روش جستجو و پیدا کردن ارتباط بین ایده‌ها، توجه به زبان و محتوای آن است (ضغیمی و دیگران، ۱۳۸۷).

با توجه به اینکه منابع موجود و ادبیات حول این موضوع از گستردگی کافی در سطح کشور برخوردار نبوده است، تمامی منابع موجود در سطح اینترنت جمع‌آوری و سپس تحلیل محتوای کیفی این موارد صورت گرفته است. این منابع شامل اسناد، مقاله‌ها و مصاحبه خبرگان با رسانه‌های جمعی بوده است. از این موارد مفاهیم و مقوله‌های کلیدی زیر به‌عنوان راهبرد مفهوم‌شناسی استخراج گردید:



شکل (۲): مفاهیم و کلمات کلیدی برجسته در ادبیات جهانی و مفهوم‌پردازی داخلی توسعه دریامحور

۳. یافته‌ها و تجزیه و تحلیل داده‌ها

ادبیات دریامحوری در کشور تاکنون با وجود ارائه تعاریف مختلف؛ اما همچنان دارای برخی از نقاط نامشخص از حیث تعریفی است:

ادبیات توسعه دریامحور معادل اقتصاد آبی یا هرگونه تعریف بین‌المللی نمی‌تواند باشد. چراکه در بسیاری از تعاریف داخلی مباحثی نظیر قدرت دریایی و موضوعات توسعه ساحلی مورد توجه قرار گرفته است، درحالی‌که ادبیات اقتصاد آبی با این زمینه‌های فکری قرابت کافی ندارد.

در تعاریف برخی مراجع و گفتگوی نخبگان پیرامون این موضوع یک دوگانگی وجود دارد. برخی با توجه به وجود محور^۱ و پایه در انتخاب کلمات با توجه به تعاریف مشابه نظیر «اقتصاد نفت‌محور^۲» که در سطح ادبیات داخلی و بین‌المللی با پراکندگی بالای ادبیات پژوهشی مواجه است و به اقتصادهایی اطلاق می‌شود که بیشترین وابستگی را به نفت داشته و حجم اعظمی از اقتصاد آنان متکی به نفت و درآمدهای نفتی است؛ استنباط می‌کنند که توسعه دریامحور نیز یعنی دریا و فعالیت‌های دریایی یکی از پیشران‌های توسعه کشور قرار گیرد. ادبیات توسعه بحری و توسعه بری نیز زاینده ادبیات این گروه از اندیشمندان است. عده‌ای دیگر از نخبگان با اشاره توانمندی دریا در تحریک توسعه و نه محور اصلی آن ادبیات دریامحور را فعالیت‌های وابسته به دریا قلمداد می‌کنند. در بیان آنان توسعه دریامحور، توسعه فعالیت‌هایی با محور دریا و افزایش سهم این فعالیت‌ها از تولید ناخالص داخلی است.

توسعه دریامحور حائز ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، امنیتی، و علمی است؛ اما با این حال در تعاریف اشاره شده تمامی این وجوه از اهمیت یکسانی برخوردار نبوده و برخی تعاریف از بسیاری از این ابعاد چشم‌پوشی نموده‌اند. نکته دوم در خصوص اشاره به مفهوم توسعه منطقه‌ای با محوریت توسعه سواحل و جزایر است که توسعه دریامحور در آن به لزوم تغییر در رابطه سرزمین و دریا اشاره می‌کند که به تعبیری در ادبیات داخلی به آن نگاه خشکی محور و دریامحور گفته می‌شود. برخی از کاستی‌ها در ارائه مفهوم جامع از دلایل شکل‌گیری مفهوم پیشرفت دریایی بوده است.

1. Based

2. Oil-based Economy

۴. مفهوم پیشرفت دریایی

یکی از مشکلات نگاه ادبیات اقتصادی و توسعه پایدار به دریاها این است که با توجه به شمولیت جهانی این مدل‌ها نگاه حداقلی به ارزش‌های ملت‌ها در برابر مفهوم دریاها دارند. یکی از پرسش‌های اساسی و اولیه در تفسیر اقدامات و ابتکارات دریایی این است که یک ملت و یا یک کشور از دریا چه می‌خواهد؟ آرزوها، امیدها، ترس‌ها و تهدیدهای یک جامعه در مواجهه با دریا چیست؟ برای پاسخ به این پرسش‌ها تا حدودی بهترین منابع موجود اسناد دکترین دریایی و قدرت دریایی یک کشور هستند.

خاستگاه یک ملت در ورود به دریا و زمینه‌ای که این مفهوم در دل آن ایجاد می‌شود بیش از هر چیز از تجارب تاریخی، سیاسی و فرهنگی آن ملت در ارتباط با دریاها سرچشمه می‌گیرد. از سر والتر رالی (۱۵۵۲-۱۶۱۸) این جمله به کرات نقل می‌شود که «آنکه بر دریا حکومت می‌کند بر تجارت حکومت می‌کند، آنکه بر تجارت حکمرانی دارد بر ثروتمندان و در نتیجه کل جهان حکمرانی دارد» (Gresh, 2020)؛ بنابراین همان‌طور که مشاهده می‌شود انگیزه‌های اصلی در توسعه راهبردهای دریایی عموماً در لایه‌های اولیه آن ممکن است تا حدودی مبهم و ناشناخته نگاه داشته شوند. این امر در مواجهه با اهداف چین در برنامه توسعه‌ای کمربند و جاده (BRI) نیز به چشم می‌خورد جایی که در آن با وجود ارائه ۵ هدف اصلی در خصوص اهداف پیشبرد این برنامه که عمدتاً در راستای همکاری‌های اقتصادی و توسعه زیرساخت‌ها هستند با این حال در بسیاری از مقالات اهداف ژئوپلیتیک و سلطه بر اقیانوس‌های اطراف را مقدم بر سایر اهداف چین تعبیر می‌کنند (Miller, 2019; Maçães, 2021). این لایه‌های شناختی به‌سختی قابل درک و اثبات توسط محققان هستند.

پیشرفت دریایی با هدف تقویت اهداف کشور در رشد فراگیر و دستیابی به اهداف عالی کشور در زمینه حکمرانی مطلوب شکل گرفته است؛ بنابراین پیشرفت دریایی در مقایسه با تعاریف پیشین:

پنج ستون اقتصادی، اجتماعی - فرهنگی، محیط زیستی، علم و فناوری و امنیتی و بستر حکمرانی محدوده پیشرفت دریایی هستند.

الگوی پیشرفت متأثر از شرایط تاریخی، اجتماعی، جغرافیایی، زمانی و مکانی هر کشور است. به بیان روشن‌تر مبانی معرفتی در الگوی پیشرفت لحاظ می‌شود بر اهداف و آرمان‌های ملی - اسلامی تأکید دارد و توسعه در آن متوازن، پایدار و با رعایت برابری بین‌نسلی است.

بنابراین پیشرفت دریایی با تأکید بر مفاهیم فوق به‌طور حتم با استفاده بی‌رویه از

طرفیت‌های منابع برای تحقق نقش پیشران، محور و پایه رشد اقتصادی کشور زاویه داشته و هدف آن در تعریف زیر خلاصه می‌شود:

«پیشرفت و رشد فراگیر فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی در ارتباط با دریاها به نحوی که رشد اقتصادی، بهبود معیشت، ایجاد شغل و سلامت زیست‌بوم دریایی را تضمین نموده و از اقتدار و امنیت ایران در آب‌های بین‌المللی حراست نماید».



شکل (۳): ستون‌های پیشرفت دریایی

با توجه به ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور توسط مقام معظم رهبری در سال جاری (دفتر حفظ و نشر آثار حضرت آیت‌الله خامنه‌ای، ۱۴۰۲)، هرگونه برنامه‌ریزی جامع برای پیشرفت دریایی کشور باید به محورهای اشاره شده توجه کافی داشته باشد. انتخاب این محورها با توجه به ادبیات داخلی و ادبیات بین‌المللی صورت پذیرفته است (UNCTAD, 2021).

در ادامه تعاریف هر محور ارائه می‌شود.

۴-۱. اقتصادی

دامنه پیشرفت دریایی در تعریف ارائه شده شامل تمامی فعالیت‌های اقتصادی می‌شود. با این حال با توجه به عدم ارائه دامنه اقتصاد دریا در هیچ‌یک از تعاریف موجود در سطح کشور؛ یکی از فعالیت‌های اصلی روشن ساختن رشته فعالیت‌های این بخش است. بخش اقتصادی پیشرفت دریایی از اجزای زیر تشکیل شده است:

پیشرفت دریایی = اقتصاد دریا + اقتصاد ساحل + اقتصاد جزایر

به‌طور خلاصه فعالیت‌های اقتصاد دریا همانند آنچه در جدول ۲ ارائه شد، شامل بخش‌های ساختارمندی نظیر کشتی‌سازی، شیلات (شامل ماهیگیری و آبریز پروری) و حمل‌ونقل دریایی تا فعالیت‌هایی کمتر ساختاریافته نظیر ساخت شناورهای کوچک،

لنج‌سازی و ماهیگیری سنتی و خدمات گردشگری بومی است (OECD, 2020). به‌طور کلی حوزه اقتصادی مسئول ترویج رشد پایدار دریایی، افزایش ارزش افزوده فعالیت‌های اقتصاد دریا، ساحل و جزایر، اتصال بیشتر و مؤثرتر مردم و بازار، پیشرفت تجارت پایدار و بهبود دسترسی به بازار کالا و خدمات است (UNCTAD, 2021). بسیاری از فعالیت‌های تعریف شده در اقتصاد دریا، ساحل و جزایر با توجه به زیرساخت‌سازی و کمک به مشارکت اقتصادی مردم مطابق با الگوی تفکر رهبری و اندیشمندان کشور در مقابله با تحریم‌های دشمن نیز مؤثر واقع خواهند شد (محمدی؛ زاینده‌رودی و جلاتی اسفندآبادی، ۱۳۹۶).

۴-۲. اجتماعی - فرهنگی

محور اجتماعی شامل عواملی نظیر ریشه‌کنی فقر، امنیت غذایی، رشد فراگیر^۱ و برابری بین نسلی^۲ می‌شود (OECD, 2020). امرار معاش از طریق دریا بخشی از تاروپود اجتماعی مردمان ساحل‌نشین و دریا است. پیوند فرهنگی مردمان جنوب کشور با دریا که در طول سالیان متمادی شکل گرفته است نمونه‌ای بارز از این امر است. رشد فراگیر به مفهوم رشد اقتصادی‌ای است که به‌طور عادلانه در جامعه توزیع شده است و دسترسی برابر به فرصت‌ها برای همه را تضمین می‌کند. برابری بین نسلی نیز به مفهوم اهمیت زائوالوصف منابع دریایی در تأمین رفاه و شکوفایی نسل کنونی و نسل‌های آتی است (OECD, 2020). به‌طور کلی مطالعات جهانی در این محور و ستون بیشتر بر مؤلفه‌های اقتصادی مرتبط با جامعه نظیر رفاه و شغل شایسته تأکید دارند. تنها در یک مورد به ضرورت حفظ فرهنگ مردم ساحل‌نشین استناد شده است؛ اما از آنجایی که باورهای دینی، ارزش‌های اخلاقی و دین در سرزمین ایران همواره از جایگاه رفیعی برخوردار بوده است؛ در این بخش ضرورت فرهنگ‌سازی دریایی و انتقال فرهنگ به سایر جوامع به‌خوبی شناسایی شده و از رویکردهای کلان در محور اجتماعی - فرهنگی هستند. بخش زیادی از انتقادات مربوط به توسعه خشکی محور و نگاه مرکز‌گرا در این لایه از بررسی لایه‌های جامعه‌شناختی و تاریخ کشور قابل تفسیر و صورت‌بندی است. تعبیر توقف ملت ایران در رسیدن به دریا بی‌شک در تجربه تاریخی و فرهنگی این ملت ریشه دارد. لازم است تا با درک درست از شرایط موجود به ترسیم

1. Inclusive growth

2. Intergenerational equity

چشم‌انداز در افق مطلوب پرداخته شود و اسباب و لوازم لازم در بعد فکری و عملی را برای تمدن‌سازی جدید بر پایه دریا استخراج شود.

سیاست‌گذاری اجتماعی با هدف اثرگذاری بر زندگی و معیشت مردم و پوشش مواردی نظیر کاهش فقر، حمایت اجتماعی، شمول اجتماعی از این موارد هستند (الهامی و ریاضی، ۱۳۹۹). در حوزه حفظ سرمایه اجتماعی لازم است تا اقداماتی نظیر ایجاد شغل شایسته، توانمندسازی جوامع ساحلی، به‌رسمیت شناختن حق تقدم جوامع ساحلی در بهره‌گیری از مواهب دریا مورد توجه قرار گیرد.

در حوزه فرهنگی شناخت محیط فرهنگ دریایی کشور با هدف تقویت و انتقال فرهنگ از موارد مهمی هستند که باید در نگاه به دریا به‌عنوان بستر تمدن‌سازی ساخته و پرداخته شوند.

۳-۴. محیط‌زیستی

ستون محیط‌زیست سیاست‌گذاری و اقداماتی را شامل می‌شود که دسترسی و بهره‌برداری پایدار از منابع زنده دریایی در محدوده ظرفیت‌های اکولوژیک آن‌ها باشد (حداکثر عملکرد پایدار). مهار از دست دادن تنوع‌زیستی و حمایت و فشار به اتخاذ اقدامات احتیاطی در زمینه زیست‌بوم از اهداف این محور است. همچنین ارزیابی اثرهای آلودگی دریایی و تغییرات اقلیم در محیط دریایی به همراه بررسی اثرهای خارج از حوزه دریایی آن به‌منظور اجرایی‌سازی راهبردهای کاهش اثرهای و سازگاری با زیست‌بوم از اهداف این محور هستند (UNCTAD, 2021).

بنابراین از جمع‌بندی مطالعات جهانی و نگاه به رویکردهای داخلی موارد زیر در محور محیط‌زیستی حائز اهمیت هستند:

- دسترسی و بهره‌برداری پایدار از منابع زنده دریایی در محدوده ظرفیت‌های اکولوژیک؛
- حسابداری زیست‌بوم در سیستم حساب‌های ملی لحاظ شود؛
- پایش مستمر زیست‌بوم دریا؛
- حفظ و ارتقاء ذخایر ژنتیکی منابع دریایی و آبزیان؛
- افزایش سطح مناطق حفاظت شده دریایی (MPA)؛
- کاهش آلودگی دریایی به ویژه آلودگی‌های ناشی از فعالیت‌های ساحلی و آلودگی مواد مغذی.

۴-۴. علم و فناوری

در محور علم و فناوری بیش از هرچیز افزایش اطلاعات و دانش دریایی مورد اجماع است. بیش از ۸۰ درصد از اعماق اقیانوس‌ها هرگز توسط انسان نقشه‌برداری و کاوش نشده است. بدون تردید اطلاعات فضایی انسان به مراتب بیشتر از اطلاعات اقیانوس‌شناسی است؛ بنابراین همان‌طور که در اهداف نظارت اقیانوسی ۲۰۳۰ نیز مطرح شده است گسترش علوم و دانش دریایی و همکاری برای انتقال فناوری و دانش از الزامات حوزه علم و فناوری به‌شمار می‌رود. بخش قابل توجهی در این محور همکاری و تبادل دانش در زمینه تحقیقات برای کربن‌زدایی از فعالیت‌های دریایی، انرژی‌های تجدیدپذیر و ترویج سرمایه‌گذاری‌های مرتبط با پژوهش‌های کاربردی در حوزه دریایی از بایسته‌های اساسی هستند (UNCTAD, 2021).

در محور علم و فناوری از بعد داخلی توجه به فناوری‌هایی که در جهت حمایت از توانمندسازی جوامع محلی باشند، به کنترل و پایش محیط‌زیست کم‌کسانی نمایند و دسترسی بهتر جوامع محلی به دریا و بهره‌برداری از منافع آن را تضمین نمایند از اهمیت اساسی برخوردار هستند. از راهکارهای این محور ایجاد قطب‌های علم و فناوری در مناطق ساحلی در جهت تحقق اهداف یادشده و ایجاد پایگاه نیروی انسانی متخصص و پشتوانه علمی و پژوهشی پیشرفت دریایی است.

۴-۵. امنیت

جفری تیل^۱ در کتاب «قدرت دریایی» (۲۰۰۹) خود سعی می‌کند با تفکیک دو جزء موجود در عبارت «قدرت دریایی» مفهوم آن را توضیح دهد. بر این اساس در این عبارت، اول ایده «قدرت» وجود دارد که مفهومی دوگانه دارد، به این معنا که در وهله اول به نقاط قوت (اقتصادی، نظامی، سیاسی، یا غیره) ملت‌ها یا به عبارت دیگر به ابزار آن‌ها اشاره دارد و دوم به پیامدهای این نقاط قوت دلالت می‌کند، به این معنا که یک کشور قدرتمند است؛ زیرا دیگران بر مبنای اراده آن کشور عمل می‌کنند؛ زیرا این کشور بر اراده دیگران تأثیر می‌گذارد. سپس صفت «دریایی» در این عبارت وجود دارد، که مرتبط با انواع مختلف فعالیت‌های مرتبط با دریا می‌تواند به فعالیت‌های نیروی دریایی در زمینه فعالیت‌های مرتبط با استفاده نظامی، غیرنظامی و تجاری از دریا اشاره داشته باشد؛ اما تیل ادامه می‌دهد که قدرت دریایی صرفاً شامل کشتی‌های خاکستری (کشتی‌های جنگی) ناوگان نظامی کشورها نیست بلکه

1. Geoffrey Till

شامل دیگر خدمات دریایی نیز می‌شود و مهم‌تر از همه شامل سایر جنبه‌های غیر نظامی استفاده از دریا از جمله بازرگانی و تجارت دریایی، نیروی دریایی علمی، شیلات، کشتی‌سازی و... نیز می‌شود.

دریا از دیدگاه نظامی و تجاری، نقش بسیار مهمی در قدرت و توانایی کشور در دستیابی به فرصت‌ها و امکانات ایفا می‌کند. دستیابی به قدرت و سیادت دریایی، کشورها را در حفظ امنیت مرزهای آبی و نیز ارتقاء توان اقتصادی و سیاسی یاری می‌نماید. این مسئله موجب گردیده تا کشورهای که به آب‌های آزاد دسترسی داشته و یا دارای مرز آبی مشترکی با دیگر کشورها هستند، بتوانند در شکل‌گیری اتحادهای بین‌المللی اثرگذار باشند و قدرت دریایی را عاملی در جهت کسب و اعمال قدرت سیاسی تبدیل نمایند و نیز در جهت رسیدن به قدرت و سیادت دریایی تلاش نمایند و در این راستا برنامه‌ریزی‌های عظیم و منسجمی پیش‌بینی و به اجرا در آورند (مینایی، ۱۳۹۸).

امنیت در اندیشه‌های مقام معظم رهبری (مدظله‌العالی) یکی از مؤلفه‌های زیرساختی تعبیر می‌شود؛ بنابراین تأمین امنیت دریایی در مرزهای آبی گسترده، حضور مقتدرانه در دریاهای آزاد و تأمین امنیت تجارت دریایی از مؤلفه‌های اساسی قدرت دریایی جمهوری اسلامی ایران تعبیر می‌شوند. با توجه به گستردگی مرزهای آبی جمهوری اسلامی ایران در جنوب، تهدیدات آینده کشور ما در ابعاد فرمانطقه‌ای نیز دریاپایه پیش‌بینی می‌شوند؛ لذا خطوط کلی این محور عبارت‌اند از:

- حفاظت از حقوق و منافع ملت در مناطق ویژه اقتصادی (EEZ)؛
- حفاظت از خطوط تجارت دریایی کشور با تأکید بر آب‌های آزاد و تکمیل سازمان ناوگان جنوب؛
- حفظ اقتدار و امنیت کشور با حضور در آب‌های بین‌المللی و پاسخ به تهدیدهای متقابل؛
- لزوم نگاه راهبردی به نیروی دریایی با توجه به شرایط حساس منطقه؛
- تقویت بنیه دفاعی به منظور ارتقاء بازدارندگی؛
- مقابله با قاچاق دریایی، صید غیرمجاز و سایر مؤلفه‌های تهدیدکننده حیات اجتماعی و اقتصادی جوامع ساحل‌نشین.

۴-۶. حکمرانی

ستون حکمرانی بر سه بخش استوار است که عبارت‌اند از:

۱- حکمرانی دریایی از دیدگاه حقوق و مقررات بین‌المللی و داخلی؛
 ۲- حکمرانی دریایی از دیدگاه تأثیرگذاری بر جغرافیای منطقه و دیپلماسی دریایی؛
 ۳- حکمرانی دریایی از دیدگاه سیاست‌گذاری پیشرفت دریایی.

سیاست‌گذاری پیشرفت دریایی در این بخش تاکنون مورد توجه‌ترین بخش و محور بوده است. در راستای بند ۱ و ۲ لازم است تا اقدامات مناسب طراحی و اجرا گردند. از توجه به ادبیات جهانی یکی از موارد توجه حکمرانی بین‌المللی اقیانوسی^۱ است که ناظر بر مدیریت اقیانوس‌های جهانی و منابع آن به نحوی است که سلامت و بهره‌وری آن‌ها برای منافع نسل حال و آینده تضمین شود (European Commission, 2017). ساختارها، فرایندها، قوانین و نرم‌هایی که تصمیم‌سازی، تسهیم قدرت و تفویض مسئولیت در راستای تضمین پاسخگویی نحوه مدیریت و بهره‌برداری از منابع دریایی و تنوع زیستی را برعهده دارند در این مقوله قرار دارند (Blythe & et al., 2021). حضور مؤثر در سطح نهادهای تصمیم‌ساز بین‌المللی باید در این محور مورد توجه قرار گیرد.

ارائه یک ساختار اساسی برای سیاست‌گذاری در زمینه پیشرفت دریایی نیازمند درک شفاف از عوامل موفقیت و پارامترهای تصمیم‌گیری است. ماهیت پیچیده و به‌هم‌پیوسته اقتصاد دریا عامل اساسی در اتخاذ رویکرد جامع و یکپارچه سیاست‌گذاری و اجرایی‌سازی راهبردها به‌شمار می‌رود.

نتیجه‌گیری و پیشنهاد

منابع اقیانوسی با توجه به ایفای نقش در تأمین نیازهای بشر برای سال‌ها مورد بهره‌برداری قرار گرفته‌اند. در دهه گذشته تلاش‌های جهانی به‌منظور توسعه گفتمان توسعه پایدار لزوم تغییر رویکرد در سطح جهانی را به‌خوبی آشکار ساخته است. در کنار این موارد برخی کشورها با توجه به بهره‌گیری نامطلوب از ظرفیت‌های دریایی، برنامه‌های توسعه دریایی را در اولویت قرار داده‌اند. اندونزی، هند، آفریقای جنوبی از کشورهای قابل توجه در این زمینه هستند که هر یک با اتخاذ مجموعه‌ای از سیاست‌های ملی به‌دنبال افزایش انتفاع از منابع اقیانوسی در پاسخ به افزایش نیازها و سرعت بخشیدن به توسعه ملی هستند.

بدون توجه به رویکرد اتخاذی ضرورت ارائه تعریف و دامنه اقتصاد دریا / اقتصاد آبی و ارائه چشم‌انداز مشترک ملی از توسعه دریایی از الزامات اولیه تبیین شده‌اند.

1. ocean governance

در کشور ایران با وجود تاریخچه بیش از ۱۵ ساله ادبیات دریامحوری ولی برای سال‌ها توسعه مناطق ساحلی و دامنه اقتصاد دریا با توجه همواره اندکی روبه‌رو بوده است. ادبیات و محدوده توسعه دریامحور شفاف نیست و به همین علت همواره واژگان و مفاهیم جدید متولد شده‌اند. این مفاهیم نیز به مرور زبان کهنه شده و مورد استفاده قرار نگرفته‌اند؛ چراکه آن‌ها نیز از بدنه نخبگانی فاصله داشته و از ترسیم افق توسعه ایران دریایی غفلت ورزیده‌اند؛ بنابراین در وهله اول پیشرفت دریایی صرفاً یک تعریف نبوده و با ارائه محورهای فکری (ستون‌های پیشرفت دریایی) در یک روند تکاملی به دنبال ارائه یک چشم‌انداز مشترک از افق توسعه تمدن ایران بر پایه دریا است. استفاده از تجربیات گذشته نخبگان دریایی از ملزومات این اقدام هستند تا در یک افق مشخص با استفاده از موقعیت ممتاز دریایی ایران، توسعه فعالیت‌های دریایی و انتقال فرهنگ دریایی؛ پیشرفت دریایی یکی از محورهای اصلی توسعه منطقه‌ای و پیشرفت کشور شناخته شود.

بر این اساس مطابق با الگوی پیشرفت دریایی لازم است تا در وهله اول فضای نظریه‌پردازی ایجاد گردد تا الگوهای هنجاری پیشرفت دریایی مطابق با گفتمان انقلاب اسلامی پدیدار شود. به همین دلیل الزامی است که لایه سیاست‌گذاری پیشرفت دریایی در سطوح عالی نظام قرار گرفته و نظرهای نخبگان صنعت‌محور و بخشی‌نگر به نظرها و آمال سیاست‌گذاران کشور گره خورده، تا در خلال این کاهش فاصله سیاست‌گذاری و مطلوبیت‌های بخشی، بتوان حداکثر هم‌افزایی را ایجاد نمود و به کرسی تحقق نشانند. سیاست‌گذاری یکپارچه اقتصاد دریا در بستر حکمرانی الگوی پیشرفت دریایی، از آشفتگی ساختاری حاکم بر فضای کشور خواهد کاست و نویدبخش آینده‌ای روشن در افق بیانیه گام دوم انقلاب خواهد بود.

فهرست منابع

- الهامی، امیرحسین و ریاضی، وحید (۱۳۹۹). دولت و سیاست‌گذاری اجتماعی توسعه اقتصادی در ایران. *فصلنامه علمی مطالعات بین‌رشته‌ای دانش راهبردی*، سال دهم، (۴۱)، ۸۵-۱۲۰.
- ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش‌بنیان دریایی (۱۳۹۵). *نقشه راه فناوری‌های دریایی/ایران (۱۳۹۵-۱۴۰۴)*. تهران: معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری.
- سعیدی، سید ناصر؛ باوی، زینب و نواصری، فاضل (۱۳۹۹). *مطالعه توسعه پایدار و*

توسعه دریامحور. ششمین کنفرانس ملی علوم انسانی و مطالعات مدیریت. ضیغمی، رضا و دیگران (۱۳۸۷). تحلیل محتوا. فصلنامه پرستاری ایران، ۲۱(۵۳).

فلاحی، ناصر (۱۳۷۸). صنعت دریامحور توسعه صنعتی. اولین همایش ملی صنایع دریایی ایران.

گروه دریایی (۱۴۰۱). توسعه اقتصاد دریا با استفاده از ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری در برنامه جامع همکاری ایران و چین. تهران: مرکز همکاری‌های تحول و پیشرفت ریاست جمهوری.

محمدی، محمود؛ زاینده‌رودی، محسن و جلائی اسفندآبادی، سیدعبدالمجید (۱۳۹۶). راهبرد مقابله با فقر در سواحل مکران. فصلنامه علمی پژوهشی راهبرد اقتصادی، ۶(۲۳)، ۵-۳۳.

معاونت مطالعات زیربنایی (۱۴۰۰). توسعه دریامحور و اقتصاد دریا، ضرورتی بی‌بدیل در تحقق اقتصاد پویا و مقاومتی کشور. تهران: مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی.

مینایی، حسین (۱۳۹۸). نیروی دریایی راهبردی و عملیاتی‌سازی عملیات روانی استراتژیک. فصلنامه علوم و فنون نظامی، سال هفتم، (۹۱).

یرنا (۱۳۸۸). هفدهمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی برگزار می‌شود، <https://www.irna.ir/news/6542466/>

ایسنا (۱۴۰۱). الزامات تحقق پیشرفت دریای پایه در الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت، <https://www.isna.ir/news/1401040502813/>

باشگاه خبرنگاران جوان (۱۴۰۲). طرح هم‌پیوندی در بهره‌مندی استان‌های فاقد ساحل از اقتصاد دریا، <https://www.yjc.ir/fa/amp/news/8590454>

تابناک (بی‌تا). در مورد ناوشکن جماران در ویکی‌تابناک بیشتر بخوانید، <https://www.tabnak.ir/fa/tags/179952/1/>

دفتر حفظ و نشر آثار حضرت آیت‌الله خامنه‌ای (۱۴۰۲). ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، <https://farsi.khamenei.ir/news-content?id=54334>

همشهری آنلاین (۱۳۸۸). آشنایی با کشتی ایران - اراک، <http://hamshahrionline.ir/xLMQ>

Blythe, J. L.; Armitage, D.; Bennett, N. J.; Silver, J. J. & Song, A. M. (2021). The politics of ocean governance transformations. *Frontiers in Marine Science*, (8), 634718.

Brears, R. C. (2021). *Developing the Blue economy*. Palgrave Macmillan. Coastal wiki, coastal zone, http://www.coastalwiki.org/wiki/Coastal_zone

Ecorys, Deltares & Oceanic Développement (2012). *Blue Growth*,

- Scenarios and drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts*. European Commission, DG MARE, Rotterdam/Brussels.
- European commission (2017). *Report on the Blue Growth Strategy Towards more sustainable growth and jobs in the blue economy*. Brussels.
- European Commission, Blue Growth, <https://s3platform.jrc.ec.europa.eu/blue-growth>
- European Commission, international ocean governance, https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/ocean/international-ocean-governance_en
- Gresh, G. F. (2020). *To Rule Eurasia's Waves: The New Great Power Competition at Sea*. Yale University Press.
- IMO (2018). *IMO & Sustainable development*. United Kingdom.
- Jouffray, J. B.; Blasiak, R.; Norström, A. V.; Österblom, H. & Nyström, M. (2020). The blue acceleration: the trajectory of human expansion into the ocean. *One Earth*, 2(1), 43-54.
- Kildow, J. T. & McIlgorm, A. (2010). The importance of estimating the contribution of the oceans to national economies. *Marine Policy*, 34(3), 367-374.
- Kraska, J. (2011). *Maritime Power and the Law of the Sea: Expeditionary Operations in World Politics*. Oxford University Press.
- Maçães, B. (2021). *Belt and road: A Chinese world order*. Oxford University Press.
- Middlebury Institute of International Studies, Our History and Methodology, <https://www.middlebury.edu/institute/academics/centers-initiatives/center-blue-economy/about/history>
- Miller, T. (2019). *China's Asian dream: Empire building along the new silk road*. Bloomsbury Publishing.
- NOEP, Coastal economy, <https://www.oceaneconomics.org/Market/coastal/coastalEcon.asp>
- OECD (2016). *The Ocean Economy in 2030*. OECD Publishing, Paris.
- OECD (2020). *Sustainable Ocean for All: Harnessing the Benefits of Sustainable Ocean Economies for Developing Countries*. The Development Dimension, OECD Publishing, Paris.
- Park, D. K. S. & Kildow, D. J. T. (2014). Rebuilding the classification system of the ocean economy. *Journal of Ocean and Coastal Economics*, 4(1).
- Patil, P. G.; Virdin, J.; Colgan, C.; Hussain, M. G.; Failler, P. & Vega, A. (2018). *Toward a blue economy: A pathway for sustainable growth in Bangladesh*. The World Bank Group, Washington DC.
- Smith-Godfrey, S. (2016). Defining the blue economy. *Maritime affairs: Journal of the national maritime foundation of India*, 12(1), 58-64.
- Till, Geoffrey (2009). *Seapower: A guide for the Twenty-First Century*. Second Edition. Routledge, New York.
- UN Global Compact (2020). *Ocean Stewardship 2030: Ten ambitions and recommendations for growing sustainable ocean business*. United Nations Global Compact, New York.

- UNCTAD (2021). *Towards a harmonized international trade classification for the development of sustainable ocean-based economies*. United Nations Conference on Trade and Development.
- United Nations Department of Economic and Social Affairs (2021). *promotion and strengthening of sustainable ocean-based economies*. Division for Sustainable Development Goals.
- Vijay Sakhuja, Kapil Narula (2017). *Perspectives on BLUE ECONOMY*. National Maritime Foundation, New Delhi.
- Voyer, M.; Quirk, G.; McIlgorm, A. & Azmi, K. (2018). Shades of blue: what do competing interpretations of the Blue Economy mean for oceans governance?. *Journal of environmental policy & planning*, 20(5), 595-616.
- Wenhai, L.; Cusack, C.; Baker, M.; Tao, W.; Mingbao, C.; Paige, K. ... & Yufeng, Y. (2019). Successful blue economy examples with an emphasis on international perspectives. *Frontiers in Marine Science*, (6), 261.
- WWF (2018). *Principles for a Sustainable blue economy*. Briefing.

