


Blue economy, requirements, necessities and challenges (With emphasis on sea-oriented development policies)

Leila Rahmatipour

Assistant Professor, Political, Defense-Security Department, Strategic Research Institute, Tehran, Iran (Corresponding author).


leilarahmati4@gmail.com

 0000-0000-0000-0000

Mohammadreza Majidi

Associate Professor, Department of Regional Studies, Faculty of Law and Politics, University of Tehran, Tehran, Iran.

leilarahmati33@yahoo.com

 0000-0000-0000-0000

Abstract


The definition of the sea-oriented economy, which is generally referred to as the blue economy in the world literature, is the sustainable use of the capacity of water resources and expanses, including oceans, seas, lakes, and islands, for the purpose of development, economic growth, and improvement. Livelihood situation, creating employment and ultimately increasing the GDP. Therefore, the water economy acts as a framework and policy for sustainable marine economic activities as well as new sea-based technologies. Being located next to the Persian Gulf, the Oman Sea, and the Caspian Sea, Iran is considered a maritime country and has advantages such as geopolitical location, rich energy resources, playing a role as a north-south corridor in Southwest Asia, and access to open waters. And employment generation is high. In this article, with a qualitative-interpretive method, an attempt will be made to answer this important question, which are the most important requirements and challenges of the water economy, and what solutions can be proposed to solve the challenges. In this regard, while presenting the definition of the concept of water economy and examining the requirements and necessity of the development of the sea economy, the challenges of the water economy will be examined and at the end, suggestions will be made regarding the optimal use of this strategic position in the field of the sea-oriented economy of the country.

Keywords: Development, Water economy, Marine industries, Marine tourism, Fisheries, Transportation.


JEL Classification: Q22, Q25, Q57

اقتصاد آبی، الزامات، ضرورت‌ها و چالش‌ها (با تأکید بر سیاست‌های توسعه دریامحور)

لیلا رحمتی‌پور

استادیار گروه سیاسی، دفاعی - امنیتی پژوهشکده تحقیقات راهبردی، تهران، ایران (نویسنده مسئول).
leilarahmati4@gmail.com  0000-0000-0000-0000

محمدرضا مجیدی

دانشیار گروه مطالعات منطقه دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران، تهران، ایران.
leilarahmati33@yahoo.com  0000-0000-0000-0000

چکیده

تعریف اقتصاد دریامحور که در ادبیات جهانی عموماً با عنوان اقتصاد آبی^۱ از آن یاد می‌شود، استفاده پایدار از ظرفیت منابع و گستره‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها و جزایر به‌منظور توسعه، رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت، ایجاد اشتغال و نهایتاً افزایش تولید ناخالص داخلی است؛ بنابراین اقتصاد آبی به‌عنوان یک چهارچوب و سیاست برای فعالیتهای اقتصادی پایدار دریایی و همچنین فناوری‌های جدید مبتنی بر دریا عمل می‌کند. کشور ایران با قرارگرفتن در کنار خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر یک کشور دریایی محسوب شده و دارای مزیت‌هایی همچون موقعیت ژئوپلیتیک، منابع غنی انرژی، نقش آفرینی به‌عنوان کریدور شمال - جنوب در منطقه جنوب غرب آسیا، دسترسی به آب‌های آزاد و اشتغال‌زایی بالا است. در این نوشتار با روش کیفی - تفسیری تلاش خواهد شد به این سؤال مهم پاسخ داده شود که مهم‌ترین الزامات و ضرورت‌ها و چالش‌های اقتصاد آبی کدامند و چه راهکارهایی برای حل و رفع چالش‌ها می‌توان مطرح نمود. فرضیه‌ای که در این راستا مطرح می‌شود به این شکل می‌توان بیان کرد که اقتصاد دریا با رفع چالش‌های موجود در آن یکی از مهم‌ترین ارکان قدرت و ضرورت‌های قدرت هر کشوری محسوب می‌شود. بدین ترتیب در یک چهارچوب منطقی ابتدائاً ضمن ارائه تعریف مفهوم اقتصاد آبی و بررسی الزامات و ضرورت توسعه اقتصاد دریا، به بررسی چالش‌های اقتصاد آبی پرداخته و در پایان، پیشنهادهای در خصوص استفاده بهینه از این موقعیت راهبردی در عرصه اقتصاد دریامحور کشور ارائه گردد.

کلیدواژه‌ها: اقتصاد آبی، صنایع دریایی، گردشگری دریایی، شیلات، حمل‌ونقل.

طبقه‌بندی JEL: Q22, Q25, Q57

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

 10.22034/es.2026.440745.1736



مسئولیت مقاله از نظر محتوای علمی و نظرهای مطرح‌شده در متن آن، به عهده نویسندگان و یا نویسنده مسئول مقاله است و مورد تأیید / عدم تأیید صاحب امتیاز نشریه راهبرد اقتصادی نیست.

مقدمه و بیان مسئله

اقتصاد دریا یا اقتصاد آبی، طبیعتاً اقتصاد با محوریت دریاست و موضوعی بسیار کلی است و هرکس بنا به درک خود از ابعاد موضوع، تعریفی از آن را بیان می‌نماید؛ بنابراین، لازم است تا تصویر روشنی از اقتصاد دریامحور بیان شود. تعریف اقتصاد دریامحور که در ادبیات جهانی عموماً با عنوان اقتصاد آبی^۱ 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 نهایتاً افزایش تولید ناخالص داخلی است (استادی جعفری، ۱۴۰۰)؛ بنابراین توجه به اقتصاد دریامحور امری ضروری به نظر می‌رسد. توسعه دریایی با توجه به سابقه حضور تاریخی ایران در عرصه دریا، توانمندی‌های فنی و سرمایه غنی انسانی، می‌تواند زمینه تقویت اقتدار اقتصادی، سیاسی و نظامی کشور را فراهم آورد. از این‌رو اقتصاد دریامحور، راهبردی اساسی، توسعه‌ای و کنشگرا و درنهایت، 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. درنهایت، کنشگراست؛ زیرا محرک جدی به‌کارگیری و به‌کاراندازی صنایع و اشتغال در دریاها و سواحل است (گزارش ششم مرکز پژوهش‌های مجلس، شهریور ۱۴۰۰). بدیهی است که دستیابی به هر یک از اهداف اقتصادی، سیاسی و نظامی راهبرد دریایی، بستگی به میزان به‌کارگیری صحیح و مؤثر نیروی انسانی، ابزار و تجهیزات و زیرساخت‌های قانونی داشته و مستلزم برنامه‌ریزی دقیق، عزم ملی و همه‌جانبه دستگاه‌ها و نهادهای مرتبط با آن خواهد بود؛ بنابراین در این نوشتار تلاش خواهیم داشت با روش تفسیری - کیفی به این سؤال مهم پاسخ دهیم که مهم‌ترین ضرورت‌ها، الزامات و چالش‌های اقتصاد آبی یا دریا محور کدامند؟ در این‌راستا در یک چهارچوب منطقی در ابتدا به بررسی چهارچوب نظری پژوهش خواهیم پرداخت و سپس در دو بخش مجزا ابتدا ضرورت و الزامات را بررسی نموده و در بخش دیگر به بررسی چالش‌های موجود پرداخته و نهایتاً با ارائه پیشنهادات و جمع‌بندی مطالب را به پایان ببریم.

۱. Blue Economy

۱. ادبیات و پیشینه پژوهش

در خصوص موضوع اقتصاد آبی منابع متعددی موجود است که در مواردی بر چالش‌ها توجه شده و در مواردی بر پیشینه نظری اقتصاد دریا توجه شده است. محمدرضا رهبر قاضی و رهبر طالعی حور در پژوهشی با عنوان «چالش‌های حکمرانی آب در ایران: بررسی علل و پیامدها از منظر داده‌بنیاد»، به بررسی چالش‌های حکمرانی آب در ایران (رهبر قاضی و طالعی حور، ۱۴۰۳، ص. ۴۱۹) پرداخته است. در این پژوهش که صرفاً به موضوعات مرتبط با حکمرانی آب پرداخته شده است به اقتصاد آبی و دریامحور توجهی نشده است. در پژوهش دیگری که رضوان عبادی با عنوان مطالعه اقتصاد آبی و چالش‌های مربوط به توسعه آن (عبادی، ۱۳۹۹) به رشته تحریر درآورده‌اند بیش‌تر به چالش‌های موجود بر سر اقتصاد دریا پرداخته است.

پژوهش دیگری که سارا دهقانی و دو تن از همکاران خود با عنوان حکمرانی آب در ایران: چالش‌ها و راهکارها نگاشته است نیز بر موضوع حکمرانی آب و مدیریت این موضوع به‌عنوان چالش کم‌آبی در ایران (دهقانی و دیگران، ۱۳۹۸، ص. ۲۵۸) توجه شده است؛ بنابراین عمده منابع موجود در این موضوع با تمرکز بر موضوع کم‌آبی و چالش‌ها و راهکارهای مربوط به آن نگاشته شده است. حال آنکه پژوهش حاضر در نظر دارد به موضوع اقتصاد آبی و دریامحور به‌عنوان یکی از ارکان قدرت توجه نموده و ضرورت و چالش‌ها و راهکارهای آن را مورد بررسی قرار دهد.

۲. چهارچوب نظری

از آنجایی که بیش از ۷۰ درصد سطح جهان را آب پوشانده است (محسنی و گلکار، ۱۳۹۰، ص. ۵۲)؛ ۹۰ درصد از حجم تجارت جهانی از طریق آب صورت می‌گیرد (فرزین، ۱۴۰۲) و اکثریت شهرهای بزرگ و مناطق پرجمعیت جهان در حداصل ۲۰۰ کیلومتری خط ساحلی قرار دارند (عصر ایران، ۱۴۰۳)؛ قدرت دریایی حائز اهمیت است. از این‌رو در نظریات متعددی در خصوص قدرت دریایی و بر لزوم توسعه آن تأکید شده است. یکی از مهم‌ترین این نظریات نظریه آلفرد ماهان است. دریاسالار آلفرد ماهان؛ پدر راهبرد بحری (دریایی)؛ فارغ‌التحصیل آکادمی دریایی آمریکا با گذراندن ۴۰ سال از عمر خود در نیروی دریایی آمریکا، نظریه قدرت دریایی را در پی آنچه که در سیاست خارجی آمریکا در حال شکل‌گیری بود ارائه کرد. در آن مقطع سیاست انزوای ایالات متحده رو به پایان بود و در نتیجه

نگاه‌های فراقاره‌ای در میان سیاستمداران آمریکایی افزایش یافته و این تلقی که آمریکا می‌تواند در نقش یک قدرت جهانی، جانشین قدرت و تمدن اروپایی گردد در حال شکل‌گیری بود. این افسر نیروی دریایی آمریکا «نیروی دریایی را به‌عنوان کلید قدرت جهانی» مورد تأکید قرار داد. به نظر او «دریاهای جهان بیش از آنکه سرزمین‌های جهان را از هم جدا کنند آن‌ها را به‌هم پیوند می‌دهند»؛ بنابراین تشکیل امپراتوری‌های ماورای بحار و دفاع از آن‌ها به قدرت تسلط بر دریا بستگی دارد. ماهان فضاهای دریایی و اقیانوسی را در شکل‌گیری قدرت جهانی و کنترل و محاصره قدرت خشکی مؤثر می‌داند. او در کتاب خود نشان داد که چگونه انگلستان به‌دلیل بر خورداری از قدرت دریایی بر رقیبان خود پیروز شد. ماهان شرایط مهم و مورد نظر یک قدرت دریایی را موقعیت جغرافیایی، ویژگی‌های طبیعی، طول ساحل و وسعت قلمرو، جمعیت، خصوصیات ملی، خط‌مشی حکومت و رهبران سیاسی می‌داند؛ بنابراین از منظر او، قدرت دریایی فقط در بُعد نظامی آن مطرح نبود و از عوامل ثابت (موقعیت جغرافیایی، اقلیم و منابع طبیعی و وسعت سرزمین و سواحل) و عوامل متغیر (میزان جمعیت، فرهنگ و ویژگی‌های روحیه دریایی در مردم و گرایش به دریا در مسئولین) نشئت می‌گیرد.

ماهان ضمن بحث درباره شرایط قدرت دریایی، در هر مورد نشان می‌دهد که چگونه انگلیس بر مخالفان و رقبای خود برتری یافت. طبق تفسیر او، قدرت دریایی نه‌تنها بسیار برتر از نیروی دریایی و قدرت ناوگان جنگی است بلکه شامل حمل‌ونقل دریایی تجارتي و یک پایگاه قوی نیز است. ماهان در تحلیل وضع طبیعی، می‌گوید: «ساحل یک کشور مرزهای آن کشور محسوب می‌شود و هرچه بیشتر بتوان به سهولت از این مرزها به طرف دریا نفوذ کرد، تمایل مردم جهت مرزها با سایر نقاط دنیا بیشتر خواهد بود». ولی وجود لنگرگاه‌های متعدد و عمیق و زیرساخت‌های بندری، به‌عنوان پیش‌نیاز، بسیار مهم است. برای مثال چون طبیعت در انگلستان و هلند از لحاظ خاک و آب‌وهوا مناسب نبود، این دو کشور مجبور شدند به دریا پناه آورند، درحالی‌که فرانسه و آمریکا که از وضعیت مناسب‌تری از نظر تنوع آب‌وهوا و حاصلخیزی زمین برخوردار بودند برای توجه به دریا محرک کم‌تری داشتند. مقصود ماهان از این تعبیر، مجموع کل فرسنگ‌هایی که مساحت یک سرزمین را تشکیل می‌دهد نیست بلکه طول ساحل و خصوصیات لنگرگاه‌های آن است. نسبت جمعیت یک کشور در برابر وسعت ساحل نیز دارای اهمیت فراوان است. ماهان چنین نتیجه می‌گیرد که یک جمعیت بزرگ که شغل‌های مربوط به دریانوردی را تعقیب

می‌کنند، درحال حاضر مثل ایام گذشته یک عنصر بزرگ نیروی دریایی را تشکیل می‌دهند. تأثیر اخلاق و استعدادهای ملی در رشد و تکامل نیروی دریایی، نکته مهمی است که ماهان مورد بحث قرار داده است. وی می‌نویسد: تقریباً بدون استثنا، تاریخ نشان می‌دهد که استعداد برای حرفه‌های بازرگانی از خصوصیات برجسته ملی است که روزگاری در دریا قدرت داشته‌اند؛ برای مثال انگلیسی‌ها و هلندی‌ها از روی تحقیر به ملل دکان‌دار معروف بودند، اسپانیولی‌ها و پرتغالی‌های جوینده طلا و یا فرانسویان صرفه‌جو و پول جمع‌کن که حاضر نبودند سرمایه‌های خود را در تجارت خارجی به خطر بی‌اندازند. تمایل به بازرگانی که به‌طور قطع و یقین متضمن تولید کالا و تجارت می‌باشد، یکی از خصوصیات ملی است که در رشد و تکامل قدرت دریایی هر کشور، دارای اهمیت فراوان می‌باشد. بالاخره ماهان نوع دولت و سیاست‌هایش را، از لحاظ ارتباطی که با رشد قدرت دریایی دارد، مورد بررسی قرار می‌دهد. وی عقیده دارد که نوع دولت و خط مشی فرمانروایانش تأثیر عمیقی در رشد و تکامل قدرت دریایی دارد (طحانی و فراست، ۱۳۹۱، ص. ۱۲).

علت ترجیح نیروی دریایی به نیروی زمینی در رویکرد ماهان آن بود که در دنیای جدید تجارت، بازرگانی و موقعیت دریایی مناسب به یکدیگر مربوط بوده و عاملی برای قدرت‌گیری کشورها هستند درحالی‌که کشورهای محصور در خشکی (مانند روسیه) از این مزیت محروم هستند. در این خصوص وسعت زیاد روسیه بدون قدرت تحرک با وسعت کم انگلستان با قدرت تحرک دریایی بالا قابل مقایسه هستند؛ همچنین تاریخ و سیاست بسیاری از کشورهای ساحلی با در نظر گرفتن قدرت دریایی آنها قابل فهم است و می‌توان تاریخ و سیاست آنها را با این قدرت پیوند زد.

ریچموند از جمله افسران نیروی دریایی انگلستان بود که ضمن بررسی نظریه ماهان، موارد جدیدی را به عوامل شش‌گانه وی اضافه کرد. این موارد عبارت‌اند از: ابزار جنگ، پایگاه‌ها و سرزمین‌های ماوراء بحار و ناوگان تجاری.

کرزلی، قدرت دریایی را منوط به داشتن منابع و عناصری می‌داند که هر قدرت دریایی باید از آن برخوردار باشد. منابع عبارت است از: ۱- اجتماع دریایی؛ ۲- منابع طبیعی و معدنی؛ ۳- نوع دولت و حکومت؛ ۴- جغرافیا؛ ۵- صنایع فناورانه پیشرفته؛ ۶- نظام سیاسی بین‌المللی.

عناصر قدرت دریایی عبارت‌اند از: ۱- کشتیرانی؛ ۲- پایگاه‌ها؛ ۳- ابزارهای جنگی.

اریک گروو عوامل مؤثر بر قدرت دریایی را به این ترتیب طبقه بندی می کند: عوامل مؤثر درجه اول: ۱- قدرت اقتصادی؛ ۲- قدرت فناورانه و ۳- فرهنگ اقتصادی - سیاسی. عوامل مؤثر درجه دوم: ۱- موقعیت جغرافیایی کشورها؛ ۲- وابستگی به دریا بر مبنای: تجارت دریابرد، کشتی سازی، ماهیگیری، منطقه؛ ۳- سیاستها و دیدگاه های حکومت (امیری، ۱۳۹۹، صص. ۱۴۳-۱۴۴).

در نظریه ساختار قدرت دریایی تیل، عوامل قدرت دریایی عبارتند از: ۱- مردم، جامعه و دولت دریایی (فرهنگ دریایی، نیروی انسانی کافی و دولت لیبرال و دموکراتیک)؛ ۲- جغرافیای دریایی (موقعیت دریایی ساحلی، وضعیت جغرافیایی و عوارض ساحل، نزدیکی به شبکه های ارتباطی دریایی و...); ۳- منابع فناوری و یا منابع لازم برای تجهیز ناوگان تجاری و نظامی؛ ۴- اقتصاد دریایی (حضور قدرت دریایی در پهنه دریا برای حمایت از ناوگان های تجاری، مستلزم برخورداری از اقتصاد دریایی است)؛ ۵- حمایت، پشتیبانی و پیوند بین قدرت دریایی با قدرت زمینی و هوایی. از دیدگاه ساخوجا پنج مؤلفه جغرافیایی، اقتصادی، نظامی، تکنولوژیکی و سیاسی (هدف استراتژیک از قدرت دریایی و اراده تعقیب راهبرد دریایی) در تعیین قدرت دریایی کشورها دخیل هستند. در تقسیم بندی ساخوجا عوامل جغرافیایی عبارتند از: ۱- طول خط ساحلی؛ ۲- سرزمین های جزیره ای؛ ۳- حجم جمعیت و اجتماع دریایی؛ ۴- وسعت مناطق دریایی؛ ۵- تعداد بنادر دریایی؛ ۶- وسعت کشور؛ ۷- جمعیت کشور؛ ۸- موقعیت کشور در رابطه با نقاط کنترل؛ ۹- مسیرهای دریایی بین المللی؛ ۱۰- منابع مواد خام و بازارها (الهوری زاده، ۱۳۹۷، ص. ۹۹).

بدین ترتیب، ظهور و تداوم قدرت های بزرگ در جهان همواره با تکیه بر قدرت دریایی و از طریق برتری نسبی در دریاها صورت گرفته است. هر کشوری که به دریا متصل است فرصت و تهدید را توأمان باهم دارد و عمق راهبردی هر کشور در دریا عینیت پیدا می کند. مطمئناً یک کشور دریایی با سیادت بر دریاها قادر خواهد بود ناوگان نظامی و تجاری خود را با امنیت کامل بر پهنه دریاها به حرکت درآورد و در حالت مخاصمه با تکیه بر این سیادت دریایی خواهد توانست کشتی های دشمن را در بنادر آن کشور محبوس نموده و باعث فلج شدن تجارت دریایی دشمن گردد. با پیچیدگی و بی ثباتی های موجود، جهان با چالش های بیش تری در دریا از قبیل قاچاق، دزدی دریایی و تروریسم دریایی در شریان های تجارت جهانی گرفته تا اختلافات درباره حاکمیت آب های بین المللی روبه رو شده است در چنین شرایطی آینده کشورها وابسته به قدرت دریایی است که کشورها را قادر می سازد تا بتوانند

به‌صورت آزادانه از منافع دریا در چهارچوب قوانین بین‌المللی بهره‌برداری نمایند (عابدین‌زاده؛ شجاعی و بکایی، ۱۴۰۲)؛ بنابراین بهره‌گیری از دریاها و توجه به اقتصاد آبی جایگاه مهمی در نظریات بین‌المللی نیز داشته است.

۳. اقتصاد آبی، الزامات و ضرورت‌ها

واژه «اقتصاد آبی» برگرفته از رنگ آبی گسترده‌های دریایی و دربرگیرنده فعالیت‌های اقتصادی مربوط به عرصه‌های آبی و سواحل و طیف وسیعی از بخش‌های مستقر و نوظهور است. صنایع دریایی شاخه‌ای از صنایع است که در چهارچوب فرآوری و تولید محصولات متکی بر دریا و سواحل آن تعریف می‌شود. وجود ذخایر عظیم سوخت فسیلی (نفت‌وگاز) در خلیج‌فارس و دریای خزر، استفاده از منابع باد، نور خورشید، جزرومد و امواج دریایی در تولید انرژی‌های نو، صنعت تعمیر و نگهداری کشتی‌های اقیانوس‌پیما، صنعت حمل‌ونقل بار و مسافر، توسعه بنادر و ساخت دکل‌های حفاری، کشاورزی گیاهان شورزی، صنعت آب‌شیرین‌کن و پرورش ماهی در قفس از جمله ظرفیت‌های اقتصادی صنایع دریایی کشور است که بهره‌گیری از این قابلیت‌ها و توسعه این صنایع می‌تواند رونق اقتصادی، تولید ملی، اشتغال و عدم وابستگی و عدم تأثیرگذاری تحریم‌ها را در پی داشته باشد (عسگری و دیگران، ۱۳۹۵، ص. ۲۵).

طبق آمارهای جهانی، ارزش دارایی‌های اصلی عرصه‌های آبی بیش از ۲۴ تریلیون دلار برآورد شده و درحال حاضر شیلات بیش از سایر زمینه‌ها مورد استفاده قرار دارد، به‌گونه‌ای که آبی‌پروری با عرضه ۵۸ درصد ماهی به بازارهای جهانی سریع‌ترین و حیاتی‌ترین بخش بهره‌برداری از این عرصه‌ها است (ثامنی، ۱۴۰۳). این آمار نشان‌دهنده آن است که گسترده‌های دریایی در رشد و رونق کشورها و شهرهای مختلف جهان نقشی مهم و محوری ایفا می‌کند. این درحالی است که سواحل آبی کشورمان با برخورداری از اهمیت ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک در مقیاس جهانی و منطقه‌ای، به‌عنوان یکی از مهم‌ترین نواحی ارزشمند، بدون استفاده باقی مانده است. ایران با داشتن ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی جنوبی و شمالی (۴۰ درصد مرزهای کشور)، دسترسی به دریا در شمال و جنوب و آب‌های آزاد (اقیانوس هند)، مجاورت با منطقه راهبردی خلیج‌فارس و تنگه هرمز و قرار گرفتن در کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی، کشوری دریایی محسوب می‌شود که باید به‌دنبال توسعه پایدار با رویکرد دریایی باشد ولی در میزان استفاده از این نعمت خدادادی در رتبه‌های آخر

کشورهای برخوردار از این موهبت الهی است. به طوری که بیشترین فعالیت کشور 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 داده است و حدود ۹۵ درصد از این ظرفیت مورد توجه قرار نگرفته است (پاشازاده، ۱۴۰۳).

در سال ۱۳۹۹ حجم اقتصاد دریا در جهان سالانه بیش از ۱۰۰۰ میلیارد دلار برآورد شده است که این رقم برای کشور ایران حدود یک درصد و با احتساب فعالیت‌های نفتی و گازی دریایی بین ۲ تا ۲,۷ درصد است (سلطانمرادی، ۱۳۹۸). کشور ایران با برخورداری از حدود ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر سواحل اصلی، جزیره‌ای و رودخانه‌ای، سهم بسیار پائینی از GDP ایران از حوزه کسب و کارهای دریایی است. موضوعاتی مانند انرژی و ترانزیت یا اقتصاد دریامحور، موتور محرکه و کانون رشد اقتصادی و افزایش تولید هستند. استفاده از سواحل دریا و امواج آن به عنوان منبع تولید برق یا ورزش‌های تفریحی، فعالیت‌های گردشگری در ساحل یا اعماق دریا و آب درمانی از مهم‌ترین منابع اشتغال‌زایی محسوب می‌شوند؛ به طوری که به ازای ایجاد یک شغل در بخش اقتصاد دریایی، چهار شغل جانبی ایجاد می‌شود. در یک تقسیم‌بندی کلی حوزه‌های اقتصاد آبی یا دریامحور به ۶ بخش تقسیم می‌شوند که عبارت‌اند از:

۳-۱. بخش گردشگری دریایی

گردشگری دریایی یکی از مهم‌ترین زیرشاخه‌های صنعت گردشگری است که به دلیل تنوع جاذبه‌هایش مورد توجه گردشگران در گروه‌های مختلف سنی قرار می‌گیرد. از این‌رو بسیاری از کشورهای جهان توسعه صنعت توریسم را یک هدف راهبردی به‌شمار می‌آورند. به مجموعه فعالیت‌های تفریحی و سرگرمی که در محیط‌های دریایی دور از ساحل توسط گردشگران انجام می‌شود، گردشگری دریایی می‌گویند. در تعریف کلی دیگری نیز به مجموعه فعالیت‌های تفریحی و سرگرمی گردشگران در محیط‌های دریایی و ساحلی، گردشگری دریایی گفته می‌شود (Biggs, 2015). گردشگری دریایی از نظر ماهیت از گردشگری ساحلی متفاوت بوده است؛ هرچند ممکن است شباهت‌هایی بین این دو نوع گردشگری وجود داشته باشد؛ اما نوع فعالیت‌های تفریحی در گردشگری دریایی بیش‌تر در آب‌های عمیق و دور از خشکی انجام می‌گیرد و به تجهیزات و امکانات و آموزش‌های ویژه‌ای نیاز دارد و با خطرات

بیش‌تری نیز همراه است. فعالیت‌های تفریحی آبی مانند: غواصی، سفرهای دریایی، اسکی روی آب، جت اسکی، آکواریوم دریایی و ماهیگیری و آب‌های عمیق از مهم‌ترین جذابیت‌های گردشگری دریایی است اما فعالیت‌های مربوط به شنا در سواحل و حمام گرفتن و ورزش‌ها و سرگرمی‌هایی که در محدوده ساحل انجام می‌شود در زمره گردشگری ساحلی قرار می‌گیرد (لطیفیان و مولوی، ۱۳۹۴، ص. ۲).

همچنین گردشگری دریایی در دنیا دربرگیرنده اکوتوریسم دریایی / ساحلی، گردشگری ماجراجویانه دریایی / ساحلی، غواصی، شنا، مجسمه‌سازی با ماسه و گل، ماهیگیری، سیرک‌های آبی، بازدید از وال‌ها، پرندگان و دیگر جانداران دریایی، آکواریوم، شهرسازی آبی، رستوران‌های شناور و زیرآبی، هتل‌های دریایی، قایق‌های بادبانی، هوانوردی دریایی / ساحلی، پرواز با بالون، چتربازی، کشتی‌های تفریحی، ورزش‌های دریایی از قبیل موج‌سواری، اسکی روی آب، جت اسکی، قایق‌های تندرو و بسیاری ابداعات دیگر در راستای مرتبط کردن تفریحات دریایی به تفریحات مشابه در دیگر شاخه‌های گردشگری می‌باشد (به‌هنگام، ۱۳۸۸، صص. ۴۶-۴۷).

به‌ترتیب، گردشگری دریایی نوعی از گردشگری می‌باشد که کاملاً به دریا و محیط زیست دریا وابسته است؛ اما آب تنها معیار این وابستگی نیست. درواقع، فعالیت‌های گردشگری دریایی غالباً در دریا انجام می‌شوند؛ اما بسیاری از امکانات و زیرساخت‌های آن معمولاً در خشکی وجود دارند (Papageogiou, 2016). موارد استفاده از دریا برای مقاصد گردشگری را می‌توان در موارد ذیل بیان نمود:

الف) استفاده از دریا جهت مقاصد پزشکی

- استفاده از موجودات دریایی در طب سنتی؛
- استفاده از دریا جهت راه‌اندازی کشتی‌های بیمارستانی جهت ارتقای سطح سلامتی و مداوای بیماران در مناطق ساحلی و جزایر؛
- ساخت مجتمع‌های آب درمانی و ماساژ مجهز در کنار سواحل، زیر نظر متخصصین طب دریا.

ب) ایجاد انواع تأسیسات، مؤسسات و ساخت شناور و صنایع ساحلی و فراساحلی

- ایجاد مجموعه دهکده‌های دریایی؛
- تبدیل جزایر به مقاصد توریستی با رویکرد استفاده از تفریحات دریایی، اکوتوریسم دریایی و سلامت؛

- ساخت بنادر گردشگری؛
 - ساخت جزایر مصنوعی؛
 - ساخت کشتی‌های گردشگری؛
 - ساخت هتل‌های دریایی؛
 - ساخت موزه‌های دریایی؛
 - ساخت پارک آبی در کنار ساحل؛
 - ساخت قایق کف شیشه‌ای جهت دیدن آبزیان دریا؛
 - ساخت پالژهای دریایی؛
 - ایجاد پارکینگ شناورهای دریایی تفریحی در سواحل.
- پ) گردشگری دریایی بر پایه زیست بوم‌ها (اکوتوریسم)**
- ساخت آکواریوم‌های بزرگ طبیعی؛
 - استفاده از شناورهای از رده خارج شده در دریا برای ساخت زیستگاه‌های مصنوعی آبزیان دریایی؛
 - ساخت پارک دلفین‌ها در سواحل دریاها؛
 - توسعه و ایجاد جنگل بروجنی‌های دریایی؛
 - ساخت ژئوپارک‌های دریایی؛
 - ایجاد زیستگاه‌های حفاظت شده برای پرندگان و جانوران دریایی.
- ت) گردشگری بر پایه غذاهای دریایی**
- ایجاد رستوران‌های دریایی ثابت و سیار
- ث) توسعه اجتماعی و توانمندسازی جوامع محلی**
- ایجاد کارگاه‌های تولیدی صنایع دستی دریایی، تولید و فروش محصولات در سایت‌های مرتبط؛
 - راه‌اندازی موزه‌های ثابت و سیار دریایی با استفاده از ظرفیت‌های موجود؛
 - ایجاد و استفاده نمادین از بناهای مرتبط با فرهنگ دریایی برای مقاصد گردشگری و آشنایی جامعه با تاریخ دریانوردی؛
 - برگزاری فستیوال‌ها و جشنواره‌های دریایی و ساحلی.
- ج) ایجاد ورزش‌های آبی و تفریحات مرتبط و طراحی تورهای گردشگری دریایی**
- تعریف مقاصد جدید گردشگری با رویکرد گردشگری دریایی؛

- طراحی تورهای گردشگری دریایی، اکوتوریسم دریایی و سلامت؛
- ایجاد، راه‌اندازی و ساماندهی فعالیت‌های مرتبط با ورزش‌ها و تفریحات آبی (شنا، اسکی روی آب، قایق‌رانی، جت‌اسکی، کیبل اسکی، غواصی، واترپلو)؛
- برگزاری مسابقات ورزشی در دریا و کنار سواحل؛
- انجام فعالیت‌های تفریحی، ورزشی، فرهنگی و علمی در داخل محیط‌های آبی و ساحلی (پوراحمد و دیگران، ۱۳۹۵، صص. ۵۷-۵۸).

بدین ترتیب گردشگری از مهم‌ترین فعالیت‌های اقتصادی در مناطق ساحلی محسوب می‌شود و سرعت رشد بالایی در اقتصاد جهانی دارد، به‌نحوی که گردشگری دریایی یکی از منابع اصلی درآمد خارجی بسیاری از کشورهای در حال توسعه است (Gössling, 2018). ایران نیز به‌لحاظ داشتن منابع طبیعی گردشگری در ردیف پنج کشور اول جهان قرار دارد. دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان سه نقطه آبی ما هستند و کم‌تر کشوری چنین موقعیتی دارد. گردشگری دریامحور به‌لحاظ اقتصادی و فرهنگی میدان عمل وسیعی دارد و تابعی از کمیت و کیفیت جاذبه‌های گردشگری دریامحور (ماهگیری تفریحی، ساحل‌سازی، ورزش‌ها و تفریحات آبی، اکوسیستم آبی - گیاهی و...) است. بخشی از نقاط جغرافیایی خلیج فارس (مخصوصاً کیش و قشم) به‌لحاظ آثار تاریخی متعدد، سواحل دریایی خزر به‌لحاظ تفرجگاه‌ها و اماکن جذاب گردشگری و سواحل دریای عمان به‌لحاظ شیلات و غواصی ظرفیت مناسبی برای اشتغال‌زایی و درآمدزایی از طریق صنعت گردشگری دارند. در حال حاضر، گردشگری به راهبردی برای رشد و توسعه در مناطق ساحلی و دریایی با ویژگی‌های فرهنگی و زیست محیطی منحصربه‌فرد تبدیل شده است؛ بنابراین گردشگری دریایی فرصت‌های شغلی جدیدی را فراهم می‌کند و تولید ناخالص منطقه‌ای را افزایش می‌دهد (Guo, 2017).

۲-۳. شیلات

شیلات یکی از زیربخش‌های مهم بخش کشاورزی در اقتصاد است. این زیربخش که دربرگیرنده فعالیت‌های صید و پرورش آبزیان در کشور است به‌واسطه ذخایر دریایی و منابع آبی شایان توجه در کشور از اهمیت خاصی برخوردار است. این زیربخش اقتصادی به‌لحاظ تأمین بخشی از منابع پروتئینی کشور در ایجاد امنیت غذایی، درآمد ارزی و اشتغال زایی و همچنین به علت وجود ظرفیت‌های بالقوه فراوان برای کمک به رشد و توسعه اقتصادی کشور بسیار بااهمیت است (اسماعیل‌نیا و عادل،

بی تا، ص. ۸۷).

وجود ذخایر غنی آبزیان در آب‌های شمال و جنوب ایران و همچنین، توسعه صنعت پرورش ماهی در آب‌های داخلی و امکان بهره‌برداری از آبزیان در آب‌های بین‌المللی و صنایع وابسته به آن، چشم‌انداز روشنی را در بخش شیلات فراهم کرده است. در ایران قابلیت پرورش آبزیان و استعداد دریاچه‌ها، مخازن پشت سدها، آبگیرها و رودخانه‌ها یا بازسازی ذخایر دریاها و آب‌های ساحلی از طریق رهاسازی بچه ماهی در آنها و همچنین، امکان استحصال حجم زیادی از ماهیان هریک به‌نوبه خود می‌تواند در توسعه بخش شیلات مؤثر باشد. یکی از مهم‌ترین نیازهای امروزی، تأمین منابع غذایی است و اهمیت شیلات نه تنها به دلیل سهم مهمی که آبزیان در تأمین غذای مصرفی جامعه دارند بلکه به دلیل نقش مهمی که در پایداری اکوسیستم ایفا می‌کنند، به‌طور فزاینده‌ای در حال گسترش است.

در حال حاضر، با توجه به محدودیت‌های فراوان در بهره‌برداری از منابع آبی، بحران کم‌آبی و... در بین منابع پروتئین‌های حیوانی، آبی‌پروری کم‌ترین فشار را روی منابع آبی دارد؛ بنابراین توجه به توسعه پرورش ماهی در قفس و جایگزینی آن با فعالیت‌های صیادی در اغلب کشورها آغاز شده و آبی‌پروری در قفس در دهه گذشته به سرعت در جهان رشد کرده است. تولید بالا در مقایسه با سایر سامانه‌های پرورشی، کاهش هزینه‌های تولید و اقتصادی بودن طرح، سهولت مدیریت، تنوع گونه‌ها و امکان پرورش گونه‌های مختلف در قفس‌های جداگانه، امکان برداشت اختیاری متناسب با نیاز بازار و... از جمله مزایای پرورش ماهی در قفس نسبت به سایر روش‌های پرورش آبزیان است (مطلبی کربکندی و زارع زردینی، ۱۴۰۱، صص. ۵۷-۶۲).

در کشور ما از یک‌سوی با توجه به کمبود آب شیرین داخلی، ذخایر آبزیان در آب‌های شمالی و جنوبی کشور به دلیل استحصال بی‌رویه آبزیان و آلودگی کاهش یافته و از سوی دیگر تقاضا برای ماهی و دیگر مواد غذایی دریایی در نتیجه رشد جمعیت و همچنین برتری کیفی این منبع پروتئینی افزایش یافته است؛ بنابراین در مسیر توسعه پرورش آبزیان توجه به منابع آب غیرشیرین از جمله منابع دریایی ضروری است. از این‌رو تمرکز بر منابع آبی موجود در دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان می‌تواند کمک شایانی به بخش آبی‌پروری، تأمین غذا، تولید ثروت، اشتغال‌زایی و توسعه اقتصاد کشور نماید (حقی وایقان، ۱۳۹۶).

۳-۳. بخش صنایع فراساحل

بیش‌تر فعالیت‌های فراساحل ایران در آب‌های کم عمق خلیج فارس است. تعداد سکوهای نصب‌شده در آب‌های عمیق یک سکوی نیمه‌شناور در دریایی خزر و پنج سکو در خلیج فارس است. این سکوها برای اکتشاف و استخراج فعالیت‌های نفتی کاربرد دارند. صنایع فراساحل در تحقق اهداف سند چشم‌انداز در خصوص لزوم توسعه دریامحور و نگاه راهبردی به مناطق دریایی می‌تواند نقش اساسی ایفا کند. حدود ۲۰ درصد تولید نفت ایران تقریباً معادل ۸۰۰ هزار بشکه در روز مربوط به صنایع فراساحل است. برآوردهای صورت گرفته نشان می‌دهد که بیش از ۲۶ درصد از میادین نفتی (۱۷ درصد از میادین گازی و ۵۳ درصد از میادین نفتی و گازی مشترک ایران) در دریا واقع شده‌اند. با توجه به برداشت فزاینده کشورهای همسایه از جمله قطر از میادین نفتی و گازی مشترک دریایی، توسعه صنایع فراساحل بیش‌ازپیش ضروری است. تعداد سکوهای نصب شده در آب‌های عمیق، یک سکو در دریای خزر (سکوی نیمه‌شناور امیرکبیر)، پنج سکو از نوع جک آپ و حدود ۱۲۰ جاکت است. لوله‌گذاری دریایی در آب‌های کم‌عمق خلیج فارس بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر است. آمار ارائه شده نشان می‌دهد که بیش‌تر فعالیت صنایع فراساحل ایران در آب‌های کم‌عمق بوده و در خصوص آب‌های عمیق هنوز در ابتدای راه است. با توجه به نقش مؤثر این صنعت در بهره‌برداری از منابع هیدروکربور و استفاده از آن در رشد و شکوفایی دیگر صنایع، ارزآوری و اشتغال‌زایی، باید تلاش بیش‌تری برای رفع چالش‌های این صنعت انجام شود. اهمیت راهبردی صنایع فراساحل در ایران زمانی نمایان می‌شود که بزرگ‌ترین میدان گازی دنیا یعنی پارس جنوبی بین ایران و قطر معادل ۵۰ درصد ذخایر گازی مشترک خاورمیانه است. در دریای خزر هم با توجه به حضور فعال کشورهای همسایه و روند افزایش برداشت نفت از این حوزه‌ها توسط کشورهای همسایه، محوریت صنایع فراساحل و تسریع در بهره‌برداری از صنایع نفت و گاز ضرورتی انکارناپذیر است. به دلیل وجود ذخایر گسترده هیدروکربوری در بستر دریاها، پیشرفت فناوری‌های اکتشاف در راستای استخراج نفت و گاز از آب‌های عمیق و وجود میادین مشترک هیدروکربوری، توسعه صنایع فراساحل در دستور کار بسیاری از کشورهای پیشرفته قرار گرفته است (سیف و دیگران، ۱۳۹۷).

۳-۴. بخش بنادر

بندر یک منطقه جغرافیایی است که در آن، کشتی‌ها در کنار خشکی برای بارگیری و تخلیه محموله قرار می‌گیرند (Stopford, 2008). در تعریف دیگری بندر محل زیست شهری یا روستایی است که از یک طرف مشرف به دریا و از طرف دیگر مشرف به خشکی است و با توجه به ظرفیت زیرساختی و روساختی، قابلیت مشخصی برای پذیرش، انتقال، تخلیه و بارگیری کالاها دارد (توماج و دیگران، ۱۳۹۶) و لذا از دید جابجایی کالا و مسافر، یکی از حلقه‌های زنجیره سراسری حمل‌ونقل است و طیف گسترده‌ای از فعالیت‌های حمل‌ونقل را دربرمی‌گیرد (صفازراده و دیگران، ۱۳۸۸).

همچنین بنادر از جمله دارایی‌های نامشهود ملی هستند که از دو جهت برای بهای تمام شده کالاهای داخلی اهمیت دارند:

۱. تأثیر بر قیمت تمام شده مواد خام، قطعات، ماشین‌آلات، کالاهای ساخته‌شده یا نیمه‌ساخته‌ای که وارد کشور می‌شوند و در فرایند تولید یا ارائه خدمات داخلی به کار می‌روند.

۲. تأثیر بر هزینه‌های انبارداری، حمل‌ونقل و... کالاهای ساخته‌شده داخلی که از طریق صادرات از کشور خارج می‌شوند (جعفری و دیگران، ۱۳۹۱). ایجاد راه‌های خشکی و دریایی شمال - جنوب با توجه به نقاط قوت حمل‌ونقل ایران در حوزه دریایی شامل موارد زیر است:

الف) سواحل طولانی جنوب ایران از یک سو و امتیاز بالقوه سواحل شمالی خلیج فارس و دریای عمان نسبت به سواحل جنوبی آن در تجارت درون منطقه‌ای و برون منطقه‌ای آسیا و آسیا - اروپا از سوی دیگر مزیت نسبی بسیار مهمی محسوب می‌شود. مرزهای طویل جغرافیایی با کشورهای منطقه از جمله آسیای میانه، غرب آسیا و جنوب آسیا که زمینه مساعدی را برای ایفای نقش برجسته بنادر ایران در تجارت منطقه‌ای فراهم می‌آورد و نقش بالقوه سامانه انبارش و توزیع را برای بنادر جنوبی ایران در سطح منطقه‌ای و زیرمنطقه‌ای فراهم می‌کند (توماج و دیگران، ۱۳۹۶).

ب) برنامه‌ریزی و بهره‌برداری از فرصت‌ها و نقاط بالقوه و بالفعل بخش صنعت حمل‌ونقل دریایی می‌تواند درآمد ارزی مناسبی را برای ایران فراهم آورد و زمینه‌های رهایی اقتصاد ایران از تگناهای اقتصاد تک محصولی مبتنی بر نفت را به وجود می‌آورد. نظام تجاری چندجانبه جدید در کنار مقررات‌زدایی و آزادسازی گسترده بازارها از یک طرف موجب تشدید رقابت و از طرف دیگر

موجب عدم امکان حمایت از تولید ملی شده است. بدیهی است در چنین شرایطی، فقط فعالیت‌هایی که به‌نوعی مزیت نسبی داشته باشند، امکان بقا در بازار را خواهند داشت. در این بین، صنعت حمل‌ونقل دریایی از جمله فعالیت‌های معدودی است که در سطح ملی و به‌لحاظ مزیت نسبی بالقوه و قلمرو در دالان‌های تجاری منطقه‌ای، موقعیت مناسبی دارد. طبعاً در سال‌های آتی اقتصاد ایران با ضوابط نظام تجاری جدیدی مواجه خواهد شد و حمل‌ونقل دریایی نقش مهمی در اقتصاد ملی پیدا خواهد کرد که توسعه صنعت بنادر و ترمینال‌های بندری (تخلیه، بارگیری و انبارش کالا) از مهم‌ترین اهداف آن خواهد بود. بنادر با توجه به موقعیت و سیاست کشورها نقش مهمی در توسعه تجارت خارجی و افزایش درآمد ملی ایفا می‌کنند و در جمهوری اسلامی ایران، با توجه به قرارگیری در مسیر کریدورهای مهم بین‌المللی، بنادر نقش بسیار مهمی در توسعه حمل‌ونقل ترکیبی در تجارت بین‌الملل دارند (توماج و دیگران، ۱۳۹۶). اگرچه متأسفانه در زمانی که در دنیا بنادر نسل پنجم و ششم در حال برنامه‌ریزی و عملکرد لجستیکی است، در حال حاضر فقط بنادر شهید رجایی، امام خمینی (رحمت‌الله‌علیه) و امیرآباد در میان بنادر بازرگانی ایران مطابق با معیارهای بنادر نسل دو هستند و سایر بنادر کشور هنوز در نسل اول باقی مانده‌اند. ارتقای نسل بنادر کشور از جنبه‌های مختلفی می‌تواند اشتغال‌زایی را از جمله خدمات تخلیه و بارگیری کالا، انبارداری و نگهداری کالا، شهرک‌های لجستیکی و ارائه خدمات ارزش افزوده، کارگاه تعمیر کانتینر، کارگاه تعمیرات خرد شناورها و ایجاد بازارچه‌های خرید و فروش کالا قابل برنامه‌ریزی به همراه داشته باشد (استادی جعفری، ۱۴۰۱).

۳-۵. بخش صنایع کشتی‌سازی

به سبب ضرورت نیاز برای دستیابی به فناوری ساخت و تعمیر کشتی و سازه‌های دریایی، از دهه ۱۳۷۰ فعالیت‌های گوناگونی در ایران صورت پذیرفته است. طی سال‌های گذشته، علاوه بر توانایی طراحی و ساخت کشتی‌های اقیانوس پیما، تجارب ارزنده دیگری در ساخت و تعمیر انواع کشتی‌های ماهیگیری، یدک‌کش، لندینگ کرافت، بارج، کشتی‌های بیمارستانی و خدماتی در اندازه‌های کوچک و متوسط به‌دست آمده است. ایران از جمله کشورهایی است که به‌لحاظ قرارگیری در موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب از مزایای ترانزیتی خوبی بهره‌مند است و با گسترش شبکه

حمل‌ونقل و ارتباطات مطمئن و کارآمد می‌تواند از این مزایا در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت راهبردی در منطقه به‌نحو مطلوب استفاده کند. صنعت ساخت و تعمیر شناورها یکی از صنایع راهبردی به‌شمار می‌رود که می‌تواند عامل رشد صنایع جانبی و زمینه‌ساز توسعه صنعتی و اقتصادی باشد. صنایع کشتی‌سازی علاوه بر مزیت‌های ناشی از حمایت‌های ترانزیتی در آب‌های بین‌المللی، فرصت‌های شغلی زیادی ایجاد می‌کند و منجر به رونق بسیاری از صنایع داخلی می‌شود (مطلبی کربکندی و زارع زردینی، ۱۴۰۱، صص. ۵۷-۶۲).

بنابراین ایران دارای ظرفیت بالایی جهت رونق کشتی‌سازی در سواحل جنوبی و شمالی است و در حال حاضر زیرساخت مجتمع‌ها و کارگاه‌های کشتی‌سازی و قایق‌سازی در بندرعباس، بوشهر، نکا، خرمشهر، قشم، کنارک و... فراهم می‌باشند، همچنین می‌توان سطح کیفی خدمات تعمیر کشتی را در حوضچه‌های خشک ارتقا داد تا بهره‌وری این حوضچه‌ها افزایش یابد و مشتری بیشتری جذب نماید. همچنین باید توجه کرد، عمده تجهیزات و ابزارآلات مورد نیاز کشتی‌سازی‌ها و همچنین تدارکات ناوگان دریایی کشور در حال حاضر از خارج از کشور تأمین می‌گردد که با تدوین برنامه‌ای هدفمند و جذب سرمایه‌گذار می‌توان همین تجهیزات را با استانداردهای بین‌المللی در داخل کشور ساخت (استادی جعفری، ۱۴۰۱).

۳-۶. بخش حمل‌ونقل دریایی

حمل‌ونقل از جمله موضوعات زیربنایی است که در حوزه اقتصاد داخلی، حلقه اتصال بین صنایع و صنایع با مصرف‌کنندگان و در حوزه تجارت خارجی، حلقه اتصال اقتصاد داخلی با اقتصاد جهانی و عامل تحقق تعاملات انسانی در عرصه جهانی (Ng & Wilmsmeier, 2012) و یکی از ارکان جهانی‌شدن (Hoffman & Kumar, 2013)، است. به‌طور کلی، حمل‌ونقل از منظر نحوه انتقال کالا یا مسافر به چهار بخش حمل‌ونقل هوایی، جاده‌ای، ریلی و دریایی تقسیم‌بندی می‌شود. سه مورد اول برای تمامی کشورهای جهان موضوعیت دارد؛ اما حمل‌ونقل دریایی مستلزم وجود مرز آبی و آبراه‌های آبی است. وجود مرزهای آبی زمینه‌ساز گسترش فزاینده بازارها شده است (Sletmo, 2001)، به‌طوری‌که بخش بزرگی از تجارت جهانی با استفاده از حمل‌ونقل دریایی انجام می‌شود (Michaelowa & Krause, 2000). حمل‌ونقل دریایی یک سیستم متشکل از زیرساخت‌ها، مسیرهای آبی، ناوگان، تجهیزات، ناوبری و کارکنان مربوطه است و مهم‌ترین مزیت آن نسبت به سایر اشکال حمل‌ونقل، صرفه اقتصادی

آن می‌باشد (صفرزاده و دیگران، ۱۳۸۸). مطالعه سازمان بنادر و دریانوردی حاکی از آن است که ایران ۴۶۹۵ کیلومتر خط ساحلی سرزمینی اصلی و ۱۰۹۵ کیلومتر خط ساحلی مربوط به جزایر و رودها دارد. قرارگیری این مرزهای ساحلی در کرانه‌های شمالی خلیج فارس و دریای عمان و همچنین، حاشیه جنوبی دریای خزر در شمال، امکان بهره‌مندی از فرصت حمل‌ونقل دریایی در تجارت بین‌المللی را فراهم کرده است. در حال حاضر، استان‌های گیلان، مازندران و گلستان با دسترسی به دریای خزر در شمال و استان‌های خوزستان، بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان با دسترسی به آب‌های خلیج فارس و دریای عمان در جنوب، مناطقی هستند که امکان استفاده از حمل‌ونقل دریایی برای تجارت فرامرزی را فراهم می‌کنند. یادآوری این نکته ضروری است که در سراسر جنوب ایران، از بندر چابهار در جنوب شرقی تا بندر خرمشهر در جنوب غربی، وجود خط ساحلی باعث شده است تا بیش‌ترین سهم تجارت بین‌المللی ایران در جنوب از طریق حمل‌ونقل دریایی میسر شود (توماج و دیگران، ۱۳۹۶)؛ البته این ویژگی نیازمند حمایت از بنادر و کشتیرانی است. امروزه اهمیت حمل‌ونقل در تجارت انکارناپذیر است، به نحوی که حمل‌ونقل بین‌المللی و مخصوصاً حمل‌ونقل دریایی به یکی از ضروریات تجارت بین‌الملل تبدیل شده و اقتصاد بسیاری از کشورها بر مبنای حمل‌ونقل کالاهای تجاری از طریق دریا شکل گرفته است (مطلبی‌کربکندی و زارع زردینی، ۱۴۰۱، صص. ۵۷-۶۲).

نظر به آنچه گذشت، پرواضح است که حوزه دریا و مزایای بهره‌برداری از آن از اهمیت زیادی برخوردار می‌باشد. از این‌رو، رهبر انقلاب اسلامی نیز ضمن اشاره به سوابق دریانوردی ایرانیان در گذشته که باعث انتقال فرهنگ و تمدن اسلامی و ایرانی به مناطق دیگر دنیا شد، فرمودند که با وجود این سابقه و سواحل طولانی دریایی در شمال و به‌خصوص جنوب ایران، فرهنگ استفاده از فرصت‌های دریا در کشور مورد غفلت واقع شده و باید به فرهنگ عمومی مردم تبدیل شود؛ بنابراین شهریور ماه سال گذشته سیاست‌های کلی برنامه هفتم از سوی رهبری به رؤسای قوای سه‌گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام ابلاغ شد که در یکی از بندهای آن به تحقق سیاست‌های کلی آمایش سرزمین با توجه به مزیت‌های بالفعل و بالقوه و اجرایی ساختن موارد برجسته آن با توجه ویژه بر دریا، سواحل، بنادر و آب‌های مرزی تأکید شد.

اقتصاد دریامحور به‌عنوان یکی از ابتکارات اصلی برای اولین بار در برنامه هفتم توسعه مطرح و احکام مشخصی برای آن پیش‌بینی شده است. توسعه فعالیت‌های

دریامحوری چون بانکرینگ و کشتی‌سازی از دیگر تدابیر پیشنهادی مندرج در لایحه برنامه هفتم توسعه بوده است. در برنامه هفتم توسعه ۹ محور به‌عنوان محورهای اصلی ذیل اقتصاد دریامحور در چهارچوب اقتصاد مقاومتی در نظر گرفته شده است که این ۹ محور مواردی از جمله حمل‌ونقل دریایی، شیلات و آبی‌پروری، گردشگری ساحلی، نمک‌زدایی از آب دریا، استخراج معادن (نفت‌وگاز)، صنایع دریایی، ساخت‌وساز دریایی، دفاع و امنیت و آموزش و پژوهش را شامل می‌شود.

۴. مزایا و فرصت‌های اقتصاد آبی

دریا همانند زمین دارای مزیت‌های اقتصادی است و می‌توان از صفر تا صد دریا را مورد بهره‌برداری قرار داد، یعنی از زیر دریا می‌توان منابعی مثل نفت‌وگاز و حتی معدن را استخراج کرد و از کف دریا از آبزیان و در نهایت از روی دریا برای حمل‌ونقل بار و مسافر بهره برد. اقتصاد دریامحور (اقتصاد آبی) در واقع استفاده پایدار از منابع و گستره‌های آبی برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد مشاغل است. به‌طور کلی مزایا و فرصت‌های دریا در ایران به شرح زیر است:

۱- زیست‌فناوری دریایی ضمن کشف موجودات دریایی، با ایجاد تغییرات در میکروارگانیسم‌ها، گیاهان و جانوران دریایی، محصولات کاربردی تولید می‌کند. با توجه به گستردگی و تنوع موجودات دریایی کشور، ظرفیت بالایی برای تولید فرآورده‌ها و ایجاد بازارهای بالقوه مختلف دریایی در حوزه بیوتکنولوژی دریایی^۱ وجود دارد که نباید آن را نادیده گرفت. در دریای خزر حدود ششصد گونه گیاه شمارش شده است. برخی جانوران آبی پراهمیت از نظر تجارت و شیلات به فراوانی در این دریا زندگی می‌کنند. تعداد جانوران آبی بومی بیش از سیصدگونه است. فُک دریای خزر یکی از دوگونه فک آب شیرین در جهان است. بدین ترتیب امکان استفاده بهینه از ظرفیت تنوع اکوسیستم‌های آبی و گونه‌های متنوع جانوری و گیاهی برای مطالعات زیست‌فناوری در منطقه وجود دارد.

۲- بخش قابل توجهی از ذخایر نفت‌وگاز ایران در دریاها یا سواحل قرار گرفته است که اکتشاف، بهره‌برداری و انتقال آن نیازمند صنایع و خدمات دریایی گسترده خواهد بود. در سال‌های اخیر با توسعه فازهای پارس جنوبی، توانایی کشور با به‌دست‌آوردن فناوری ساخت سکوها، لوله‌گذاری و پشتیبانی سکوها، ظرفیت‌های حوزه فراساحل به‌خوبی گسترش یافته و در این حوزه، کشور به پیشرفت‌های

نسبتاً خوبی رسیده است. به همین منوال سهم توزیع منابع هیدروکربوری در خشکی حدود ۹ درصد، منابع دریایی کم‌عمق حدود ۲۴ درصد و سهم منابع دریایی در آب‌های عمیق حدود ۶۷ درصد است که این موضوع اهمیت صنایع فراساحل با تأکید بر حوزه آب‌های عمیق را نشان می‌دهد که تاکنون به‌طور شایسته و بایسته مورد توجه واقع نشده است.

۳- اهتمام به اقتصاد دریایی می‌تواند به ایجاد و رشد صنایع راهبردی مانند صنعت ساخت و تعمیر شناورها باشد که خود عامل مؤثری در توسعه صنعتی و اقتصادی هر کشور و زمینه‌ای برای رشد صنایع جانبی مختلف است که به افزایش تولید ملی و حمایت از کار و سرمایه ایرانی به‌عنوان شاخص و ارکان اصلی اقتصاد مقاومتی منجر می‌شود.

۴- ایران گلوگاه انرژی جهان و چهارراه ترانزیت جهانی؛ دریای خزر و خلیج فارس دارای ذخایر عظیم نفت و گاز بوده و عمده کشورهای تولیدکننده نفت جهان در اطراف خلیج فارس قرار دارند، به‌نحوی که این منطقه به‌عنوان گلوگاه انرژی جهان شناخته می‌شود؛ بنابراین ایران در جنوب از طریق خلیج فارس با عمده‌ترین کشورهای تولیدکننده نفت، در شمال، غرب و شرق هم با کشورهای همجوار است که با جمعیت زیاد خود بازاری چندصد میلیونی را برای ایران به‌وجود آورده‌اند. از طرف دیگر ایران خط اتصال کشورهای اروپایی با شرق آسیا و آسیای میانه با خلیج فارس است. شرایط اقلیمی و ژئوپلیتیک ایران در مسیر راهروهای ترانزیتی شمال - جنوب، ایران را با یک موقعیت متمایز در چهارراه ترانزیت جهانی قرار داده که می‌تواند با ارتقای این جایگاه در زمینه ترانزیت دریایی به یک قدرت جهانی تبدیل شود. به‌علاوه موقعیت ژئواستراتژیکی ایران در شمال تنگه هرمز و خلیج فارس، به‌دلیل اهمیت زیاد در مبادله بین‌المللی انرژی، ترانزیت دریایی ایران از جایگاه منحصربه‌فردی برخوردار ساخته است. جابجایی ۹۰ درصد کالاهای کشور از طریق حمل‌ونقل دریایی، توانمندی ناوگان کشتیرانی ایران برای جابه‌جایی بیش از ۶٫۵ میلیون تن کالا در سطح بین‌المللی و رتبه بیست‌ودوم ایران در زمینه ناوگان بزرگ کشتیرانی در جهان، حاکی از ظرفیت بالای ترانزیت دریایی کشور است. با این اوصاف ایران به‌دلیل شرایط جغرافیایی مناسب از مزایا و ویژگی‌هایی ویژه در زمینه ترانزیت دریایی برخوردار است و این قابلیت خود منبعی بزرگ برای درآمدهای ارزی به‌شمار می‌رود؛ برای مثال دریای خزر اگرچه دریایی بسته است؛ اما شبکه راه‌های آبی آن از طریق رودها و آبراهه‌های آبی واقع

در روسیه، با دریای آزوف، دریای سیاه، دریای سفید و دریای بالتیک ارتباط دارد. این شبکه عظیم حمل‌ونقل آبی که سرزمین‌ها و مناطق مختلف را به هم مرتبط می‌سازد، نشان‌دهنده اهمیت کشتیرانی در این دریاست (جبرائیلی تبریزی، ۱۴۰۱). به همین دلیل با توجه به فرصت‌های فراوان برای رونق صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور رشد اقتصادی قابل توجهی از طریق کسب درآمدهای ترانزیتی رقم می‌خورد که نباید از آن غافل بود.

۵- مطابق با بررسی‌های انجام شده اکوسیستم‌های ساحلی و دریایی تا ۱۱٫۵ میلیارد دلار به گردشگری جهانی کمک می‌کنند؛ از این‌روی ضروری است عزم دولت برای برنامه‌ریزی و مهندسی این شاخه از اقتصاد کشور متفاوت و عمیق‌تر گردد (جبرائیلی تبریزی، ۱۴۰۱).

۵. چالش‌های اقتصاد آبی ایران

همان‌گونه که گفته شد امروزه 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؛ این در حالی است که ایران حدود ۱۰ درصد از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کند که با توجه به ظرفیت‌های موجود در کشور رقم پایینی تلقی می‌شود (روزنامه ایران به نقل از گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۴۰۲). ایران حدود یک درصد اقتصاد دریایی دنیا را بدون احتساب منابع نفتی و گازی و حدود ۲/۵ درصد را با احتساب این منابع به‌خود اختصاص داده است؛ از نظر ظرفیت موجود در اختیار، ایران از بین ۱۸۴ کشور در رتبه چهل‌م قرار دارد، در صورتی که از نظر کسب درآمد وضعیت مطلوبی نداشته و بیش‌ترین فعالیت‌های اقتصادی در عرصه سواحل کشور متمرکز در محدوده‌های شهری و روستایی مربوط به تأسیسات بندری و نظامی است که این فعالیت‌ها فقط ۵ درصد سواحل را به‌خود اختصاص داده و ۹۵ درصد ظرفیت ساحلی کشورمان، بدون استفاده باقی مانده است.

در بُعد گردشگری سواحل کشور ایران در شمال و جنوب ظرفیت بسیار بالایی دارند که متأسفانه در سال‌های گذشته غفلت بسیار زیادی در خصوص آن صورت گرفته است. دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان سه توده آبی در سرزمین ما به‌شمار می‌آیند و کم‌تر کشوری در دنیا از چنین امکانات طبیعی برخوردار است. با توجه به مزیت‌هایی که در کشور وجود دارد، از صنعت گردشگری به‌خصوص

گردشگری دریایی به‌نحو مطلوبی استفاده نشده است و در این زمینه هیچ‌گونه جایگاهی در مقایسه با کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس و ترکیه ندارد. دریای خزر در شمال ایران و مجاورت با سه استان گیلان، مازندران و گلستان، موقعیت مناسبی را برای دسترسی به دریا فراهم کرده است و هر ساله میلیون‌ها مسافر از شهرهای مختلف به این منطقه سفر می‌کنند. در این خصوص فقدان امکانات و خدمات مورد نیاز برای گردشگری دریایی و عدم توجه برنامه‌ریزان گردشگری باعث شده علی‌رغم دسترسی مناسب به دریا، ورزش‌هایی مانند غواصی، موج سواری، جت اسکی و ماهیگیری در آب‌های عمیق و آکواریوم دریایی توسعه پیدا نکند. در این زمینه تصرف بخش‌های قابل توجهی از سواحل توسط افراد حقیقی و حقوقی نیز از جمله چالش‌های استان‌های شمالی کشور است. در این خصوص آزادسازی حریم دریا و رفع نقاط ضعف تأسیسات اقامتی، برخورد جدی با ساخت‌وسازهای بی‌رویه در ساحل، خرید کشتی‌های مسافری، افزایش تعداد آژانس‌های مسافری دریایی و برگزاری تورهای مسافرتی دریایی می‌تواند در جذب این گردشگران مؤثر باشد. نبود سرمایه‌گذاران بخش خصوصی نیز از جمله مهم‌ترین موانع شکل‌نگرفتن گردشگری دریایی در این مناطق بوده که اغلب ناشی از نبود متولی مشخص در گردشگری دریایی و دخیل بودن سازمان‌ها و وزارتخانه‌های مختلف در این حوزه است که سرمایه‌گذاری و أخذ مجوز در گردشگری دریایی را بسیار مشکل نموده است. در این راستا ارائه تسهیلات بلندمدت کم‌بهره برای خرید کشتی‌های تفریحی و احداث هتل و امکانات تفریحی به فعالان این بخش می‌تواند گامی مهم تلقی شود (پورا احمد و دیگران، ۱۳۹۵، ص. ۷۶).

سواحل زیبای خلیج فارس و دریای عمان با قرارگرفتن در منطقه حاره‌ای و منطقه گرم کره زمین و همجواری با چهار استان بوشهر، خوزستان، هرمزگان و سیستان و بلوچستان، یکی از زیباترین پدیده‌های دریایی جهان را داراست. وجود جزایر زیبا که زیستگاه پرندگان مهاجر است و گونه‌های دریایی منحصربه‌فرد و مرجان‌های دریایی، ظرفیت بسیار بالایی برای گردشگری دریایی دارد؛ اما علی‌رغم این ظرفیت‌ها تنها در منطقه محدودی از جزیره کیش که به‌عنوان منطقه آزاد تجاری شناخته می‌شود از توانایی‌های دریایی برای گردشگری استفاده می‌شود و اقدام قابل توجهی برای توسعه گردشگری دریایی انجام نگرفته است. در این خصوص مشکلاتی که متوجه گردشگری دریایی در استان‌های شمالی است نیز در استان‌های جنوبی نیز وجود دارد. عدم استقبال بخش خصوصی از سرمایه‌گذاری در گردشگری

دریایی، فقدان یا کمبود تبلیغات و بازاریابی مطلوب، ازجمله مشکلات توسعه گردشگری دریایی در این مناطق است (پوراحمد و دیگران، ۱۳۹۵، ص. ۷۷).

در بُعد پراکندگی جمعیت استان‌های ساحلی نیز امروزه چالش توزیع نامتوازن جمعیت در کشور و نگاه تمرکزگرایی و عدم توجه جدی به ظرفیت‌ها و ظرفیت منابع نواحی مرزی و به‌خصوص در نواحی با مرز آبی بسیار جدی است. به‌عنوان نمونه، از میان ۷ استان ساحلی ما که حدود ۲۵ درصد مساحت کشور را به‌خود اختصاص می‌دهند، تنها دربرگیرنده حدود ۱۰-۱۲ درصد جمعیت کشور هستند که جزو کم برخوردارترین طبقات اجتماعی و اقتصادی کشور محسوب می‌شوند. این در حالی است که در برخی از کشورها جمعیت ساکن در ساحل به حدود ۴۰ درصد هم می‌رسد و این یک عدم تعادل جدی جمعیتی را در کشور نشان می‌دهد؛ بنابراین توسعه شهرنشینی کشور عمدتاً بر مبنای مرکز کشور بوده و تقریباً هیچ شهر ساحلی دارای یک میلیون جمعیت نیست و این شهرها حدود ۱۰ درصد از جمعیت کشور را در خود جای داده است؛ هیچ‌یک از کلان‌شهرهای موجود در منطقه ساحلی قرار ندارند و این نشان می‌دهد که ما همواره دریاگریز بوده‌ایم. حتی شهرهای شمالی کشور بیش‌تر به‌دلیل موقعیت آب‌وهوایی آن مورد توجه جمعیت‌پذیری قرار گرفته و نه به‌دلیل ساحلی‌بودن آن. بنابراین برای توسعه اشتغال در سواحل کشور و رسیدن به توسعه دریامحور باید جمعیت‌پذیری در این مناطق رشد یابد. به‌عنوان نمونه، با ایجاد بندر شهید رجایی، جمعیت بندرعباس و به‌طور کلی استان هرمزگان دو برابر شد و پس از آن با اضافه‌شدن صنایع مادر در ناحیه بندرعباس مانند: صنایع پتروشیمی، آلومینیوم، کشتی‌سازی، فولاد و سیمان هرمزگان جمعیت این ناحیه بیش از ۵ برابر شده است. همچنین علاوه‌براین ساخت مجتمع‌های صنعتی و پتروشیمی در سواحل علاوه‌براینکه آلودگی محیط زیستی کم‌تری ایجاد می‌کند، دسترسی آسان به مسیرهای دریایی و کاهش هزینه تجارت دارد. این موضوع باعث سوق دادن جمعیت به شهرهای ساحلی و ایجاد اشتغال پایدار در این مناطق می‌شود. بنابراین، نگاه صنعت داخلی کشور نیز باید به همین نقطه معطوف شود که ساخت نیروگاه‌ها، صنایع اعم از فولاد، پتروشیمی و... با حفظ رعایت نکات زیست‌محیطی در نزدیکی دریا ساخته شوند؛ این در حالی است که اکثر این صنایع در شهرهایی که دسترسی به راه‌های دریایی ندارند ساخته شده است. این نکته نشان می‌دهد که نگاه توسعه‌ای رایج در کشور عمدتاً از ظرفیت دریا و سواحل غافل بودند.

ازسوی دیگر تجربه ناموفق عسلویه به‌لحاظ کلان بیانگر این مطلب است که عدم

توسعه پایدار و متوازن اگرچه منافع اقتصادی برای کشور به همراه دارد، لیکن چالش‌های جدید کالبدی و اجتماعی را به دنبال خواهد داشت. در این میان، استفاده از ظرفیت بالای کنشگری مناطق آزاد و ویژه، در تحقق الگوهای اقتصاد دریامحور بسیار کلیدی است. در این خصوص همچنین می‌توان به تجربه موفق کیش در جذب گردشگر دریایی اشاره نمود. بدون شک جزایر با پشتوانه قانونی و سپس جذب سرمایه می‌توانند نقش مهمی را در راستای تحقق اقتصاد دریامحور ایفا کنند. مناطق آزاد از جمله کیش با توجه به قابلیت‌ها و ظرفیت‌ها و قرار گرفتن در قلب عرصه‌های آبی می‌تواند از یک‌سو بهترین ارائه‌دهنده الگوهای توسعه و بهره‌وری از عرصه‌های آب‌های سرزمینی باشد و از سوی دیگر به‌عنوان خط مقدم جنگ اقتصادی و رونق تولید و صادرات، نقشی تعیین‌کننده و تاریخی ایفا کند.

از سوی دیگر می‌توان به صورت مصداقی بر سواحل مکران نیز اشاره کرد. رهبر معظم انقلاب اسلامی از سواحل مکران به‌عنوان «گنج پنهان» یاد کرده‌اند؛ اما به دلیل عدم توسعه محدوده‌های سکونتی و اقتصادی، ظرفیت‌های گردشگری، تجاری، سکونتی، صنایع و شیلات بلااستفاده باقی مانده است، در صورتی که توسعه اقتصاد دریا و گردشگری در سواحل مکران می‌تواند سرمایه‌گذاری را افزایش دهد، اشتغال‌زایی و ارزآوری را رونق بخشد و در نهایت با فراهم‌شدن بسترهای لازم، سواحل مکران آمادگی پذیرش سالانه ۳۰ میلیون گردشگر خارجی به‌ویژه در چابهار را خواهد داشت.

بندر چابهار تنها بندر اقیانوسی ایران است که در کرانه دریای مکران و اقیانوس هند قرار دارد. لنگرگاه آن قابلیت پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما را دارد و از مناطق آزاد بازرگانی ایران است. بندر چابهار با وجود ۳۲۰ کیلومتر مرز آبی، ۱۱ بندر ماهیگیری و جایگاه تخلیه صید دارد. دو بندر منحصربه‌فرد خارج از نقطه بحران با بریدگی‌های طبیعی و با قابلیت پهلوگیری کشتی‌های غول‌پیکر و وجود بیش از ۲۰۰ جاذبه گردشگری و زمین‌های کشاورزی مستعد میوه‌های گرمسیری در کنار موقعیت مناسب برای پرورش میگو، چابهار را به‌عنوان قلب سواحل مکران و محور توسعه شرق مطرح کرده است (ملکی، ۱۴۰۱). چابهار که بنا به دلایل سیاسی از تحریم‌های اقتصادی آمریکا مصون مانده در سال‌های اخیر از منظر اقتصادی و روابط تجاری با کشورهای همسایه دور و نزدیک برای ایران اهمیت بسیار زیادی پیدا کرده و یکی از حلقه‌های ارتباطی کریدور شمال - جنوب ایران است. آمریکا هم در زمان اعمال تحریم‌های یک‌جانبه علیه ایران به دلیل اینکه در تلاش است مسیر ورود کالا و تجارت

را به مسیر افغانستان تسهیل کند، چابهار را از تحریم‌ها مستثنا کرد. در واقع بندر چابهار از نظر اقتصادی رقبای سرسختی دارد که از سال‌های پیش در مسیر توسعه حرکت کرده‌اند و اکنون چندین برابر بندر چابهار کالا پذیرش می‌کنند. چابهار، گوادر، دبی و بنادر تنگه باب‌المندب بنداری هستند که سرنوشت اقتصاد خاورمیانه و بخشی از تجارت جهانی را در آینده تعیین می‌کنند. در ابتدای دهه ۸۰ بندر گوادر در پاکستان که خواهر خوانده بندر چابهار و به فاصله ۹۰ کیلومتری از چابهار قرار دارد با سرمایه‌گذاری چینی‌ها و حتی حمایت آمریکا از طریق سرمایه‌گذاری در شهر چمن پاکستان برای احداث جاده ترانزیتی توسعه پیدا کرد (طاهری، ۱۳۹۸).

یکی دیگر از چالش‌های موجود از حوزه‌های اقتصاد دریا محور، بخش کشاورزی و استحصال آب دریا است. استفاده از آب شور و لب شور در کشورهای مختلف دنیا امری متداول است و کشت گیاهان مقاوم به شوری و صادرات محصولات نظیر جلبک توسط برخی از کشورها حکایت از کشت گیاهان مناسب با آب شور دریا را دارد که موفقیت در امر اشتغال و درآمد را برای این نوع کشورها دربرداشته است. از آنجاکه کشور ایران در کمر بند خشک جهانی واقع است و منابع آب شیرین محدود دارد، استفاده از آب دریا برای فعالیت‌های کشاورزی و شیرین‌سازی آب از مهم‌ترین برنامه‌های توسعه‌ای به‌شمار می‌رود (عسگری و سایبانی، ۱۳۹۴، ص. ۱۸).

چالش دیگری که ضروری می‌نماید بدان توجه گردد آن است که متأسفانه گاه‌گاه‌هایی که به سمت ایران روانه شده‌اند به دلیل تحریم‌های بین‌المللی در بنادر کشورهای همسایه تخلیه می‌شود و با کشتی‌های کوچک به سمت بنادر ایران می‌آیند؛ البته این به معنای آن نیست که ایران ظرفیت بندر خوبی ندارد بلکه مسائل و تنش‌های سیاسی منجر به محدودیت در رشد بندر کشور شده است. در واقع اکنون ملاحظات سیاسی و تحریم‌ها مانعی برای رشد و توسعه ظرفیت بندرگاهی و استفاده از این ظرفیت خدادادی و بالقوه در کشور شده است.

بدیهی است که در شرایط تحریم‌های اقتصادی کنونی که یکی از مهم‌ترین چالش‌های پیش‌روی کشور است، ظرفیت‌های دریایی ایران و اقتصاد دریامحور می‌تواند جایگزین مناسبی برای اقتصاد نفتی باشد. عدم اتکا به فروش نفت و عبور از اقتصاد تک‌محصولی، مهم‌ترین موضوعی است که در این دوران باید به آن توجه داشت. توسعه اقتصاد دریامحور با دارا بودن ظرفیت خلیج فارس، خرز، دریای عمان و اقیانوس هند، یک الزام است و علی‌رغم زحماتی که در گذشته انجام شده است، باید برای ایجاد زیرساخت‌های دریایی تلاش بیش‌تری کرد.

نتیجه‌گیری

با توجه به موقعیت ممتاز جغرافیایی ایران و قراردادن بین دو دریا، برخورداری از هزاران کیلومتر ساحل، جزایر و ظرفیت‌ها و مزایای فراوان بر زمین‌مانده، ضرورت دارد حضور مؤثر در ساحل، فراساحل، دریا و اقیانوس به‌عنوان یک پیشران توسعه کشور در دستور کار قرار گیرد؛ بنابراین مطابق با ابلاغ رهبری و مطابق با برنامه هفتم توسعه ضروری است برای رهایی از اقتصاد تک‌محصولی و متکی به نفت، دولت چالش‌ها و موانع اصلی تحقق توسعه اقتصاد دریامحور یا توسعه اقتصاد آبی را که طی سالیان گذشته اقتصاد کشور بدان مبتلا بوده را رفع نموده و بدون توجه به مقاومت‌های بخش‌های دولتی در مقابله با فرایند تغییر و با همکاری سایر دستگاه‌ها از قبیل قوای مقننه و مجریه، کاملاً قاطعانه لوایح و قوانین مورد نیاز را تصویب و فعالیت‌های اجرایی موضوع سیاست‌های ابلاغی را آغاز کند. همچنین ضروری است بیش‌ازپیش جذب سرمایه‌گذاری خصوصی داخلی و خارجی با تأکید بر توسعه اقتصاد دریامحور که از تأکیدات دیگر سیاست‌های ابلاغی مقام معظم رهبری نیز است، مجدانه پیگیری شود. در یک جمع‌بندی کلی باید گفت لازمه برداشتن خیز بلند در حوزه اقتصاد آبی، این است که این امر مهم به‌عنوان یک گفتمان غالب ملی و راهبردی مورد توجه قرار گرفته و در نظام برنامه‌ریزی کشور به شکلی تخصصی تاحصول به نتیجه مطلوب پیگیری شود.

پیشنهادات و راهکارها

با توجه به آنچه گفته شد پیشنهادهای در جهت توجه بیش‌تر به اقتصاد دریامحور در سیاست توسعه و پیشرفت کشور، به شرح ذیل ارائه می‌گردد:

- ۱- تقویت مهارت‌ها در بخش‌های انرژی، کشاورزی و دریایی در استان‌های مستعد؛
- ۲- روی‌آوری به مهارت صیادی و کشتیرانی و بخش‌های مرتبط در هفت استان ساحلی کشور؛
- ۳- سرمایه‌گذاری بر روی فناآوری‌های دریایی؛ به‌منظور توسعه بهره‌برداری از دریا؛
- ۴- رشد شرکت‌های دانش‌بنیان و تشویق آنها به ورود در حوزه دریا به‌عنوان عاملی مؤثر بر توسعه اقتصادی کشور؛

درواقع فعالیت شرکت‌های دانش‌بنیان در حوزه دریا به‌منزله شالوده توسعه فناوری‌های دریایی بوده و می‌تواند دانش و اطلاعات موردنیاز در این زمینه را تأمین کند. ازسوی دیگر علاوه‌براینکه توسعه این شرکت‌ها به درآمدزایی برای دانشگاه‌ها، مؤسسات پژوهشی، اعضای هیئت‌علمی دانشگاه‌ها و سایر تحصیل‌کردگان دانشگاهی

منجر می‌شود، محصولات آن‌ها نیز، در صورت سیاست‌گذاری‌ها و حمایت‌های لازم، می‌تواند باعث رونق فناوری و اشتغال در سطح کشور گردد و از آنجا که تاکنون در زمینه فناوری‌های دریایی به اندازه سایر عرصه‌ها سرمایه‌گذاری فکری و اقتصادی صورت نگرفته است، این حوزه از ظرفیت بالایی برای کار و فعالیت و سرمایه‌گذاری برخوردار است.

۵- تدوین و تحقق سیاست‌های جذب سرمایه‌گذار خارجی و ورود فناوری؛

همان‌طور که در توسعه بندر چابهار برنامه‌هایی برای استفاده از ظرفیت سرمایه‌گذار خارجی تدوین شده و افغانستان، هند و چین به‌عنوان کشورهای که دارای منافع مشترک از توسعه بندر چابهار هستند، طرح‌های سرمایه‌گذاری خود در این منطقه را دنبال می‌کنند و ژاپن هم به خیل سرمایه‌گذاران این بندر تجاری پیوسته و از سرمایه‌گذاری و مشارکت در طرح‌های توسعه‌ای جنوب و بندر چابهار و سواحل مکران استقبال نموده است.

۶- توجه به بحث ترانزیت کالا از طریق کریدورهای شمال - جنوب و شرق - غرب؛ این اقدام، می‌تواند درآمدی حتی بیش‌تر از پول نفت را محقق کند؛ برای مثال بندر چابهار برای هند، افغانستان، پاکستان و کشورهای آسیای میانه هم اهمیت ویژه اقتصادی دارد؛ زیرا با توسعه بندر چابهار حجم ترانزیت و حمل‌ونقل کالا از کشورهای شرق آسیا به سمت این کشورها و از جمله اروپا افزایش می‌یابد و این موضوع رونق اقتصادی زیادی را در پی دارد.

۷- سوق دادن مجموعه دولت و دستگاه‌های اجرایی به سمت اقتصاد دریامحور از طریق مجلس به‌عنوان ناظر و قانون‌گذار (طاهری، ۱۳۹۸)؛

۸- لزوم ایجاد نوآوری در کشتی‌سازی، کشتیرانی، شیلات، آبی‌پروری، بنادر و دریانوردی و... حتی در حوزه کشاورزی مبتنی بر آب شور و آب شیرین‌کن‌ها و استفاده از امواج دریا برای انرژی‌های تجدیدپذیر و همه این موارد در کمک به اجرایی‌شدن این سیاست نقش دارد؛

۹- توسعه گردشگری دریایی؛

با توجه به خط ساحلی طولانی و مجاورت با آب‌های گرم، و جاذبه‌های گردشگری کشورمان در سطح جهانی. به‌منظور توسعه گردشگری دریایی در مناطق شمالی و جنوبی کشور، ضروری است تبلیغات و بازاریابی مناسب در جهت معرفی ظرفیت‌ها و جاذبه‌های مناطق در زمینه گردشگری دریایی به‌منظور جذب گردشگران داخلی و خارجی، برگزاری همایش‌ها و سمینارهای مختلف با موضوع گردشگری ساحلی و

دریایی جهت آشنایی مردم با این بخش از گردشگری، احداث اسکله‌های تفریحی و استفاده از شناورها، قایق‌ها و اتوبوس‌های تفریحی دریایی، بهبود زیرساخت‌های حمل‌ونقل) زمینی، هوایی و دریایی (به‌منظور دسترسی آسان‌تر به مناطق ساحلی ایجاد شرکت‌ها و موسسات گردشگری دریایی، اختصاص تسهیلات بلندمدت با بهره کم به علاقمندان جهت سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف گردشگری دریایی (پوراحمد و دیگران، ۱۳۹۵، ص. ۷۸).

۱۰- با توجه به داشتن بنادر متعدد در شمال و جنوب کشور و قرارگرفتن ایران به‌عنوان شاهراه کلیدی در کریدورهای تجاری بین‌المللی، توسعه بنادر کشور، امری ضروری و اجتناب‌ناپذیر است. در کنار آن سواحل دریایی ایران دارای گونه‌های زیست‌محیطی منحصربه‌فرد و کمیابی است که برای نمونه، می‌توان مرجان‌های دریایی بندر چابهار را نام برد. حفظ و نگهداری این گونه‌های دریایی، همراه با توسعه بنادر، مطالعه همه‌جانبه‌ای را می‌طلبد که در این راستا، به‌کارگیری هم‌زمان تخصص کارشناسان اقتصادی و مهارت‌های زیست‌محیطی در کنار هم، امری ضروری است. به این ترتیب برای جلوگیری از آسیب‌های زیست‌محیطی در هنگام توسعه بنادر، موارد ذیل پیشنهاد می‌شود:

- طراحی یک سیستم دقیق برای جمع‌آوری و دفع فاضلاب خانگی و صنعتی، به‌منظور جلوگیری از ورود آن به دریا؛
- برخورداری از مدل تجربی مناسب یا مدلسازی رایانه‌ای، قبل از توسعه بندر؛
- شناسایی انواع گونه‌های حساس و حیاتی منطقه، برای کاهش عوامل تأثیرگذار در تولید مثل گونه‌ها و مهاجرت آن‌ها؛
- لایروبی و جابجایی مواد مضر و زائد از ته دریا، برای جلوگیری از انباشتگی مواد زائد در کف دریا؛
- وضع قوانین جامع، برای جلوگیری از ریختن زباله‌های خانگی و صنعتی در دریا؛
- توسعه فضای سبز در اطراف بنادر، به‌منظور کاهش اثرهای منفی تغییر در اکوسیستم؛
- دقت در انتخاب نوع رنگ تجهیزات اسکله، نورپردازی‌ها و تلاش در جهت ایجاد هماهنگی، بین محیط مصنوعی اسکله و محیط طبیعی دریا؛
- توجه به عواملی مانند ساختار جمعیت، گروه‌های اکثریت و اقلیت، تفاوت‌های فرهنگی افراد و منابع اصلی درآمد افراد، در هنگام توسعه بنادر (کازمی آسیاب، ۱۳۹۰، ص. ۷۸).

فهرست منابع

- استادی جعفری، مهدی (۱۷ آذر ۱۴۰۱). *ظرفیت مغفول بخش دریا در اشتغال زایی/ قطب‌های تجاری جهان در مناطق ساحلی قرار گرفته‌اند*. قابل دسترسی در سایت خبرگزاری دانشجو: <https://snn.ir/fa/news/1047863>
- استادی جعفری، مهدی (۱۰/۲۳/۱۴۰۰). *اقتصاد آبی و مزایای به‌کارگیری گفتمان اقتصاد دریامحور*. *روزنامه اقتصاد سرآمد*، (۱۲۶۰)، صفحه شماره ۲، قابل دسترسی در سایت: <https://eghtesadsaramad.ir/Newspaper/item/82091>
- اسماعیل نیا، علی اصغر و عادل، افشین (بی‌تا). *بررسی عملکرد شیلات در برنامه اول و دوم توسعه*. *مجله برنامه و بودجه*، (۶۹ و ۷۰).
- الهوری زاده، رضا (۱۳۹۷). *تبیین نقش عوامل جغرافیای انسانی در قدرت دریایی کشورها*. *مجله پژوهش‌های جغرافیای سیاسی*، سال سوم، (۳).
- امیری، علی (۱۳۹۹). *تبیین نقش نیروی دریایی در قدرت جمهوری اسلامی ایران*. *فصلنامه ژئوپلیتیک*، سال شانزدهم، شماره اول، بهار.
- به هنگام (۱۳۸۸). *لزوم توسعه گردشگری دریایی*. *قوانین بازدارنده*، (۳).
- پاشازاده، میلاد (۱۴۰۳). *چرا توسعه دریامحور و اقتصاد دریا برای اقتصاد ایران مهم است؟*. منتشر شده در پایگاه گفتمان دریا به نشانی: <https://goftemandarya.com/3151>
- پوراحمد، احمد؛ فردوسی، سجاد و شاه محمدی، حمیدرضا (۱۳۹۵). *بررسی شاخص‌های گردشگری دریایی در استان‌های ساحلی ایران*. *فصلنامه علوم و فناوری دریا*، (۷۸).
- توماج، یحیی؛ همت‌جو، رضا و بچاری لفته، محمدرضا (۱۳۹۶). *بررسی جایگاه حمل‌ونقل دریایی در توسعه تجارت بین‌الملل ایران*. *هشتمین کنفرانس بین‌المللی مدیریت و حسابداری و پنجمین کنفرانس کارآفرینی و نوآوری‌های باز*.
- ثامنی، امیر (۱۴۰۳). *اقتصاد دریامحور؛ یک ضرورت دیرپافته*. *دنیای اقتصاد*، (۶۲۴۹).
- جبرائیلی تبریزی، مهدی (۱۲ دی ۱۴۰۱). *اقتصاد دریا محور راهبردی در راستای اقتصاد مقاومتی*. *سرویس خبری کیهان*، قابل دسترسی در سایت: <https://kayhan.ir/fa/news/257088>
- جعفری، حسن؛ سعیدی، سید ناصر و جعفری، حمید (۱۳۹۱). *توسعه بنادر کشور*

راهبردی مؤثر در توسعه دریامحور. اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران.

حقی وایقان، علی (۱۳۹۴). *پرورش ماهی دریچه به سوی اقتصاد مقاومتی، تولید و اشتغال*. گروه اقتصادی خبرگزاری فارس، قابل دسترسی در سایت: <https://www.farsnews.ir/news/13960328000421>

دهقانی، سارا؛ بنی حبیب، محمدابراهیم و گلابی، محمدرضا (۱۳۹۸). حکمرانی آب در ایران: چالش‌ها و راهکارها. *فصلنامه مهندسی آب*، ۷(۴).

روزنامه ایران (۱۴۰۲). رشد اقتصاد دریامحور توسعه همه‌جانبه سواحل و بنادر. شماره ۸۳۲۳.

رهبر قاضی، محمودرضا و طالعی حور، رهبر (۱۴۰۳). چالش‌های حکمرانی آب در ایران: بررسی علل و پیامدها از منظر داده‌بنیاد. *فصلنامه سیاست*، ۵۴(۳).

سلطانمردی، محمد (۱۳۹۸). *اقتصاد دریامحور راهبردی برای حال و آینده*. ایرنا، قابل دسترسی در سایت: <https://khabarban.com/a/25404577>

سیف، محمدسعید؛ ازدری، علیا صغر و شجاعی، سعید (۱۳۹۷). نقش و جایگاه صنایع دریایی در اقتصاد ایران (با نگاهی به احکام قانون برنامه ششم توسعه و راهکارهای اجرایی دستیابی به اهداف صنایع دریایی). مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه صنعت).

صفرزاده، محمود؛ عزیزآبادی، ابراهیم؛ حمیدی، حمید و شهبان، محمدعلی (۱۳۸۸). *حمل‌ونقل دریایی*. تهران: اسرار دانش.

طاهری، امیرحسین (۲۱ بهمن ۱۳۹۸). *اقتصاد دریامحور، چالش‌ها و راهکارها*. سایت تحلیلی راهبرد ملی، قابل دسترسی در سایت: <http://www.nationalstrategy.ir>

طحانی، غلامرضا و فراست، مجید (۱۳۹۱). *توسعه سواحل مکران، اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، آمایش سرزمینی و پدافند غیرعامل*. اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران.

عابدین‌زاده، حسن؛ شجاعی، شهرام و بکابی، افشین (۱۴۰۲). *نقش نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران در ارتقاء قدرت دریایی*. قابل دسترسی در سایت اقتصاد سرآمد به نشانی: <https://eghtesadsaramad.ir/Newspaper/item/121430>

عبادی، رضوان (۱۳۹۹). *مطالعه اقتصاد آبی و چالش‌های مربوط به توسعه‌ی آن*. منتشر شده در نهمین کنفرانس بین‌المللی پژوهش در مدیریت، اقتصاد و توسعه.

عسکری، احسان و سایبانی، مصباح (۱۳۹۴). بررسی ظرفیت‌های اقتصاد دریا محور در حوزه کشاورزی و استحصال آب با رویکرد اقتصاد مقاومتی. سومین کنفرانس بین‌المللی اقیانوس شناسی خلیج فارس، تهران.

عسکری، احسان؛ سایبانی، مصباح و اعتماد، نادر (۱۳۹۵). بررسی ظرفیت‌های اقتصادی دریا و سواحل کشور در راستای مدل اقتصاد مقاومتی. دومین کنفرانس جامع و بین‌المللی اقتصاد مقاومتی، بابلسر.

عصر ایران (۱۴۰۳). طولانی‌ترین خط ساحلی جهان در کدام شهر و کشور است؟ قابل بازدید در سایت: <https://www.asriran.com/fa/news/978560>

فرزین، سینا (۱۴۰۲). صنعت حمل‌ونقل دریایی. ماهنامه بورس، (۲۲۲ و ۲۲۳).

کاظمی آسیابر، علیرضا (تیرماه ۱۳۹۰). پیامدهای زیست محیطی توسعه بنادر. ماهنامه بندر و دریا، (۱۸۰).

لطیفیان، احمد و مولوی، هما (۱۵ خرداد ۱۳۹۴). اهمیت صنعت گردشگری دریایی در توسعه شهر گیلان. اولین کنفرانس مدیریت و کارآفرینی در شرایط اقتصاد مقاومتی.

محسنی، سیدحسین و گلکار، حمیدرضا (۱۳۹۰). محیط زیست، آلودگی آب، چالش‌ها و راهکارها. منتشر شده در پنجمین همایش ملی مهندسی محیط زیست.

مطلبی کربکندی، محمدعلی و زارع زردینی، علی (۱۴۰۱). راهکارهای توسعه اقتصاد دریامحور در راستای نیل به اهداف اقتصاد مقاومتی. فصلنامه اقتصاد دفاع، سال ششم، (۲۲).

ملکی، حوریه (۳۰ تیر ۱۴۰۱). سهم ایران فقط ۲ درصد. روزنامه جام جم، شماره ۶۲۶۵.

Biggs, D.; Hicks, C. C.; Cinner, J. E. & Hall, C. M. (2015). Marine Tourism in the Face of Global Change: The Resilience of Enterprises to Crises in Thailand and Australia. *Ocean & Coastal Management*, 105(2), 65-74.

Gössling, S.; Hall, C. M. & Scott, D. (2018). *Coastal and Ocean Tourism*. In "The Handbook of Marine Environment Protection", Springer.

Guo, Z.; Robinson, D. & Hite, D. (2017). Economic Impact of Mississippi and Alabama Gulf Coast Tourism on the Regional Economy. *Ocean & Coastal Management*, 145(4), 52-61.

Hoffmann, J. & Kumar, S. (2013). *Globalisation - The Maritime Nexus*. In "The Handbook of Maritime Economics and Business", Routledge.

Michaelowa, A. & Krause, K. (2000). *International Maritime Transport*

- and Climate Policy. *Intereconomics*, 35(3), 127-136.
- Ng, A. K. & Wilmsmeier, G. (2012). The Geography of Maritime Transportation: Space as a Perspective in Maritime Transport Research. *Maritime Policy & Management*, 39(2), 127-132.
- Papageorgiou, M. (2016). Coastal and Marine Tourism: A Challenging Factor in Marine Spatial Planning. *Ocean & Coastal Management*, 129(2), 44-48.
- Sletmo, G. K. (2001). The End of National Shipping Policy? A Historical Perspective on Shipping Policy in a Global Economy. *International Journal of Maritime Economics*, 3(4), 333-350
- Stopford, M. (2008). *Maritime Economics*. United Kingdom: Routledge.