

فرایند بررسی سیاست‌های پیشنهادی توسعه دریامحور

کمیسیون زیربنایی و تولیدی

مقدمه

پس از نهایی شدن ایده سیاست‌ها، کمیته تخصصی^۱ با تشکیل پنج کارگروه با مشارکت دستگاه‌های اجرایی مربوطه و مراکز اندیشه‌ورزی علمی و دانشگاهی طی چندین جلسه تخصصی به تدوین پیش‌نویس سیاست‌ها پرداخت و طی شش جلسه داخلی، کمیسیون زیربنایی و تولیدی دبیرخانه مجمع با مشارکت روسای کلیه کمیته‌ها و نیز سه جلسه کمیسیون مشترک به ریاست دبیر محترم مجمع، در تاریخ ۱۴۰۰/۰۴/۱۹ پیش‌نویس سیاست‌ها نهایی شد.

در ادامه، متن پیشنهادی کمیسیون زیربنایی دبیرخانه، نقد و بررسی و پیشنهادهای دستگاه‌های اجرایی در خصوص سیاست‌های توسعه دریامحور، آمده است.

پیشنهاد کمیسیون زیربنایی و تولیدی دبیرخانه مجمع

- ۱- سازمان‌دهی مدیریت کلان امور دریایی به‌منظور تقسیم کار ملی با اعمال کار حکمرانی و خط‌مشی‌گذاری یکپارچه.
- ۲- به‌روزرسانی و روان‌سازی قوانین، مقررات و استانداردهای بخش دریایی کشور.
- ۳- چابک‌سازی ساختارها در راستای توسعه و ارتقای رقابت‌پذیری.

^۱ عنوان کمیته تخصصی در زمان تهیه پیش‌نویس سیاست‌های توسعه دریامحور، کمیته «حمل‌ونقل و توسعه دریامحور» بوده که در ساختار جدید دبیرخانه مجمع، به عنوان کمیته «توسعه و آمایش سرزمین» تغییر یافته است.

- ۴- ایجاد زیرساخت‌های لازم (زیربنایی، حقوقی، اقتصادی، امنیتی و نرم‌افزاری) به‌منظور:
- سرمایه‌گذاری با توجه به اقتصاد مقاومتی
 - استقرار صنایع، فعالیت و جمعیت با استفاده حداکثری از توان داخلی
 - به‌هم‌پیوستگی شبکه‌های ارتباطی لجستیک و حمل‌ونقل ترکیبی در سواحل، بنادر و پس‌کرانه.
- ۵- مکان‌یابی و استقرار مراکز جمعیتی، توسعه سکونت‌گاه‌های موجود و ساماندهی شبکه به‌هم‌پیوسته مناطق اسکان و فعالیت در سواحل، جزایر و پس‌کرانه مبتنی بر ملاحظات آمایش سرزمین.
- ۶- توسعه صنعت گردشگری پایدار دریایی و گسترش تولیدات صنایع فرهنگی بومی مناطق دریایی مبتنی بر فرهنگ ایرانی-اسلامی به‌منظور تقویت مولفه‌های هویتی.
- ۷- افزایش بهره‌مندی از ظرفیت‌های دریا برای گسترش ارتباطات با کشورهای همسایه.
- ۸- ارتقای توان بازدارندگی، تامین و تضمین امنیت دریایی در عرصه منطقه و بین‌الملل به‌منظور کسب اقتدار و قدرت دریایی.
- ۹- توسعه فناوری‌های دفاعی حوزه دریا و ایجاد شبکه تعاملی با گستره صنایع و خدمات دریایی.
- ۱۰- ساماندهی نظام اطلاعات بخش‌های مختلف دریایی و تهیه اطلس دریاهای کشور.
- ۱۱- توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریامحور با استفاده از ظرفیت‌ها و بهره‌برداری بهینه از منابع و ذخایر زیست‌بوم دریایی با رعایت ملاحظات محیط‌زیستی و صیانتی.
- ۱۲- دستیابی به تامین حداقل ۷۰ درصدی ارزش مواد و تجهیزات مورد نیاز صنایع دریایی از تولیدات داخلی و متوسط سهم ۵۰ درصدی تولید محصولات و خدمات مبتنی بر دانش پیشرفته و فناوری داخلی از تولید ناخالص داخلی بخش دریا.
- ۱۳- تامین و ارتقای سرمایه انسانی و مدیریتی متعهد و کارآمد و ایجاد پشتوانه علمی، پژوهشی و مهارتی در جهت توسعه دریامحور.

- ۱۴- توسعه کمی و کیفی زیست‌بوم نوآوری و فناوری دریایی کشور با واحدهای دانش‌بنیان و فناوری و افزایش صادرات محصولات و خدمات فنی - مهندسی دانش‌بنیان دریایی.
- ۱۵- قرارگیری در بین ده کشور برتر دنیا در حوزه علوم، تحقیقات و فناوری‌های دریایی و ثبت اختراعات بین‌المللی.
- ۱۶- افزایش سهم تجارت و ترانزیت دریایی از طریق ایجاد و تقویت مسیرها با استفاده از تعاملات دو یا چندجانبه منطقه‌ای و بین‌المللی.
- ۱۷- حضور موثر بین‌المللی و بهره‌مندی از ظرفیت‌های حقوقی به‌منظور احقاق حق و پاسداری از منافع ملی در سواحل، فراساحل و اقیانوس.
- ۱۸- رصد مستمر اجرای سیاست‌های توسعه دریامحور در ابعاد کمی و کیفی با ایجاد سازوکار مناسب.

تطبیق پیش‌نویس سیاست‌های کلی توسعه دریامحور با ایده

تطبیق با بند متناسب در ایده	شماره بند سیاستی پیشنهادی دبیرخانه	تطبیق با بند متناسب در ایده	شماره بند سیاستی پیشنهادی دبیرخانه
۵	۱۰	مقدمه و ۴	۱
۵ و ۴	۱۱	۴ و ۲	۲
۲	۱۲	۴ و ۲	۳
۳	۱۳	۵ و ۲	۴
۳ و ۲	۱۴	۲ و ۱	۵
۳ و ۲	۱۵	۴	۶
۵	۱۶	۵	۷
مقدمه و ۲	۱۷	۱	۸
الزام تحقق	۱۸	۲ و ۱	۹

نقد و بررسی پیشنهادهای دستگاه‌های اجرایی

جهت بررسی و اخذ نظرات درباره پیش‌نویس سیاست‌ها، کارگروهی تلفیقی با مشارکت مدیران دستگاه‌های ذی‌ربط، اساتید دانشگاه و صاحب‌نظران تشکیل شد و در زیرمجموعه‌های حداکثر ۲۵ نفره، ۱۴ جلسه تخصصی با پوشش کامل اعضا برگزار گردید. جهت اخذ دقیق‌تر نظرات دستگاه‌های ذی‌ربط، طی نامه‌نگاری‌های صورت‌گرفته، نظرات تخصصی به شکل رسمی از ایشان اخذ گردید که در ادامه به تفکیک ارائه شده است:

۱- سازمان برنامه و بودجه کشور

- مقوله توسعه دریامحور از جمله رویکردهای نو در ادبیات توسعه کشور بوده که هنوز توافق و اجماعی بر سر مفهوم، ابعاد و الزامات آن نیست. دستیابی به یک تعریف مفهومی و عملیاتی مورد اجماع و توافق میان دست‌اندرکاران نظام برنامه‌ریزی و مدیریت کشور، اولین و مهم‌ترین پیش‌شرط ورود به تدوین سیاست‌های کلی مربوطه است. در پیش‌نویس حاضر نیز این ضعف به‌طور مشهودی نمایان است.
- پیشنهاد می‌شود به‌منظور اظهارنظر دقیق‌تر درباره چگونگی و چرایی تدوین ۱۰ محور پیشنهادی، نظام مسائل شناسایی شده در این حوزه نیز برای آگاهی و اظهارنظر ارسال شود.
- بخش‌های زیادی از ۱۰ محور پیشنهادی مشتمل بر گزاره‌های بدیهی و کلی است که هیچ‌گونه جهت‌گیری و سیاست‌گذاری نو، مسئله‌گشا یا بن‌بست‌گشایی را برای پیشبرد و نهادینه‌سازی این رویکرد در توسعه سرزمینی کشور ارائه نمی‌کند.
- برخی مفاهیم مانند «فعالیت‌های اقتصادی دریامحور»، «قطب‌های توسعه دریایی پیشران» و «دریایی و مناطق پیرامون آن» مبهم و نیازمند ارائه تعریف مشخص و دقیق است.
- یکی از اصلی‌ترین موانع فراروی توسعه پایدار قلمروهای دریای کشور، وجود تعارض میان وجه امنیتی- نظامی با وجه توسعه‌ای- اقتصادی میان دستگاه‌های مسئول در بهره‌برداری از این اراضی است که به نظر می‌رسد این پیش‌نویس می‌توانست و می‌بایست تدبیری موثر برای حل آن ارائه نماید.

- کم‌توجهی به مسائل و ظرفیت‌های سواحل شمال کشور و تاکید تقریباً مطلق بر سواحل جنوب کشور، از جمله اشکالات بنیادین وارد بر پیش‌نویس است.
- موضوع همکاری‌های بین استان‌های ساحلی در بهره‌برداری پایدار از فرصت‌های دریا و نیز بهره‌گیری از ظرفیت‌های متنوع پس‌کرانه در توسعه دریامحور در این پیش‌نویس مورد غفلت قرار گرفته است.
- موضوع تاکید بر تامین آب مورد نیاز از دریا (نمک‌زدایی از آب دریا) برای مصرف شرب و صنعت به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مأموریت‌های توسعه فضایی قلمروهای دریایی کشور در دهه‌های آینده در این پیش‌نویس مورد غفلت قرار گرفته است.
- موضوع جزایر و نقش و اهمیت بسیار استراتژیک آن‌ها در توسعه دریامحور کشور به‌خوبی در این پیش‌نویس مورد تاکید قرار نگرفته و صرفاً بر استقرار جمعیت و فعالیت در آن‌ها بسنده شده است.
- موضوع توسعه سواحل مکران به‌عنوان یک قلمرو راهبردی بسیار مهم و تعیین‌کننده برای توسعه سرزمینی کشور مورد غفلت قرار گرفته، به نظر می‌رسد شایسته بود یک محور مجزا متناسب با اقتضائات آن در پیش‌نویس درج می‌گردید.

۲- سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان گلستان

- تشکیل نظام یکپارچه سیاست‌گذار و تصمیم‌گیر با هدف دستیابی به مدیریت چابک، کلان‌نگر، آینده‌نگر، کارآمد و اثربخش در بهره‌گیری از ظرفیت درون و برون دریاهای شمال و جنوب (با اولویت استان‌های ساحلی) و اقیانوس‌ها در پیشرفت کشور از طریق تدوین برنامه‌های اقتصادی پویا، درون‌نگر و برون‌زا و احراز جایگاه مناسب در منطقه و جهان.
- ارتقای سهم اقتصاد دریا از تولید ناخالص داخلی کشور (بدون نفت) به میزان حداقل ۱۰ درصد طی ۱۰ سال آتی.
- دستیابی به نظام‌نامه آماری با هدف تولید (اندازه‌گیری) آمار، هدف‌گذاری، پیش، نظارت و اصلاح مسیر در اقتصاد دریامحور از طریق مراجع رسمی کشور.

- به‌کارگیری ابزار و روش‌های دیپلماتیک در برقراری رژیم حقوقی زیست‌محیطی با کشورهای بهره‌بردار از منابع دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان با بازگشت بخشی از درآمد اقتصادی کشورها به پایداری و حفظ ملاحظات مرتبط با آنها.
- تحقق اهداف امنیت غذایی کشور از طریق گسترش فعالیت‌های شیلاتی (آبزی‌پروری - صید) و آمیختگی آن با علم روز و رویکرد دانش‌بنیانی در سواحل در ازدیاد ارزش افزوده، در آب‌های سطحی و کم‌عمق و فراساحل (اقیانوس) در شمال و جنوب کشور.
- حضور پایدار، مستمر و اثربخش در شأن و توان ارزشمند نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران در تامین امنیت آب‌های داخلی و بین‌المللی.
- طراحی و احداث کریدورهای جدید ریلی با هدف پیوند کشورهای شرق و غرب دریای خزر با پهنه‌های ساحلی خلیج فارس و دریای عمان (سواحل مکران) و ارتقای درآمد ترانزیتی با رعایت ملاحظات پدافند غیرعامل کشور.
- طراحی زیست‌بوم اشتغال در سرزمین، ساحل، پس‌کرانه و فراساحل با محوریت استان‌های ساحلی کشور.
- ارتقای نقش کارکردی جزایر ایرانی در شمال و جنوب در تحول اقتصادی کشور از طریق انجام مطالعات بنیادی در شناخت قابلیت‌ها و تبدیل آن‌ها به نقاط موثر درآمدزا در اقتصاد ملی از طریق طراحی و تدوین نقشه پیشرفت با رویکرد تامین و تجهیز منابع از طریق جذب مشارکت‌های بخش غیردولتی و طراحی جریان‌های مالی موثر از سرمایه‌های خرد و تلفیق آن با منابع عمومی کشور در توسعه زیرساخت‌های آن‌ها.
- انتخاب حداقل ۳ دانشگاه کشور به‌عنوان قطب علمی توسعه صنایع دریایی کشور و رفع نیازمندی نرم‌افزاری و سخت‌افزاری با هدف ارتقای نقش‌آفرینی آن‌ها در تولید علم و زمینه‌سازی جریان مالی جدید در اقتصاد ملی از عایدی این تولیدات.

- قرار گرفتن جمهوری اسلامی ایران در بین ۱۰ قدرت اول دنیا از حیث ظرفیت در کشتیرانی و حمل‌ونقل بین‌المللی در دنیا طی ۱۵ سال آینده با کشتی ایرانی از طریق تربیت نیروی انسانی متخصص و ماهر و مشارکت‌پذیری سرمایه از بخش غیردولتی در راه‌اندازی واحدهای بزرگ کشتی‌سازی و دستیابی به نشان‌های معتبر تجاری در این صنعت.
- توسعه خدمات بین‌المللی سوخت‌رسانی در دریاها و آب‌های دور و کسب درآمدهای ارزی برای کشور.
- ارتقای توان علمی کشور در طراحی، ساخت و بهره‌برداری از انواع کشتی‌های دوبرد و مورد تقاضا در حمل‌ونقل بین‌المللی دنیا نظیر کانتینربر، فله‌بر، یخچال‌دار و ...
- تعریف قطب‌های بندری از تجمیع بنادر کوچک و اسکله‌های وابسته و بازتعریف نقش کارکردی آن‌ها در توسعه تجارت کشور و تقویت رویکرد بهره‌وری در این طراحی جدید و نو.
- لحاظ نمودن پیشینه تاریخی بنادر راکد بالاخص در شمال کشور در بازسازی و تعریف نقش جدید آن‌ها در اقتصاد ملی.
- جلوگیری از خشک شدن تالاب‌ها و خلیج‌های پیرامونی دریا‌های شمال و جنوب و احیای مستمر اکوسیستم‌های وابسته به آن‌ها.
- تمرکز برنامه‌محور و عملیاتی برای جلوگیری از نابودی و تولید انبوه گونه‌های آبی با ارزش اقتصادی بالا در صادرات نظیر ماهیان خاویاری و سایر گونه‌های استخوانی ارزشمند در آب‌های داخلی و دریاها و بسترسازی مناسب در تولید و تکثیر طبیعی آن‌ها در زیستگاه‌های اصلی از طریق پایش‌های مستمر زیست‌محیطی و جلوگیری از خشک شدن آن‌ها مانند خلیج گرگان.
- به‌کارگیری تفکری هوشمند، آینده‌نگر و محاسبه‌محور در پهنه‌بندی سواحل و با هدف حداکثرسازی نقش کارکردی و آینده آن‌ها در اقتصاد ملی با در نظر گرفتن ملاحظات پیرامونی کشور و منطقه خاورمیانه، غرب آسیا و غرب اقیانوس هند و اوراسیا و اروپای شرقی.

- جلوگیری از استقرار صنایع سنگین آب‌بر در مناطق جغرافیایی خشک و تسهیل‌گری در هدایت آن‌ها به سواحل شمال و جنوب.
- رفع ناترازی‌های بخش آب کشور از شیرین‌سازی منابع دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان.
- تولید انرژی برق از منابع تجدیدپذیر نظیر نور خورشید و امواج دریا در سواحل شمال و جنوب با اولویت انرژی مورد نیاز مجتمع‌های شیرین‌سازی در اولویت اول.
- اکتشاف و استخراج منابع معدنی در بستر و تحت بستر دریاها (شمال و جنوب) و به‌کارگیری روش‌های نوین، علمی و دانش‌بنیان در نحوه ورود آن‌ها به‌عنوان جریان‌های مالی موثر در اقتصاد ملی.
- بهره‌گیری از ظرفیت‌های گسترده گردشگری در سواحل شمال و جنوب و توسعه ورزش‌های آبی در این مناطق.
- متناسب‌سازی ظرفیت‌های ریلی و جاده‌ای منتهی به بنادر مهم و استراتژیک کشور با برنامه توسعه تجارت کشور و رفع نارسایی‌های موجود در یک برنامه اقدام ۱۰ ساله.
- پوشش کامل جمعیتی استان‌های ساحلی از شبکه‌های جمع‌آوری فاضلاب و سامانه‌های وابسته تصفیه و بازچرخانی پساب در توسعه بخش صنعت تا ۷ سال آینده.
- حرکت و استقرار جمعیتی جدید از شرایط فعلی با سهم جمعیتی حدود ۲۰ درصد به ۲۵ درصد در ۲۰ سال آینده در استان‌های ساحلی بالاخص استان‌های جنوبی از طریق ایجاد و بهبود فضای کسب‌وکار و طراحی شهرها و شهرک‌سازی‌های مسکونی جدید و نوین.
- سیاست‌های زیر نیز به فهرست اضافه شوند:
 ۱. نوسازی ناوگان حمل‌ونقل دریایی، ورود فناوری‌های نوین به عرصه کشتیرانی و کشتی‌سازی با اولویت استفاده از شرکت‌های دانش‌بنیان.
 ۲. توجه به اقتصاد دریامحور جهت استقرار جمعیت در سواحل، بنادر، جزایر و پست‌کرانه‌ها در راستای جلوگیری از تمرکزگرایی جمعیت.
 ۳. ایجاد مناطق مهم اقتصادی در سواحل و جزایر با اولویت مزیت مناطق کشور به‌ویژه استان‌های هم‌جوار.

۳- سازمان شیلات ایران

- با توجه به ظرفیت‌های شیلاتی در شمال کشور از جمله ۱۹۰۰ کیلومتر نوار ساحلی، وجود ۵ بندر صیادی، وجود ۱۰ هزار نفر صیاد و صیدی بالغ بر ۳۰ هزار تن و همچنین امکان تولید یک میلیون تن ماهی از طریق پرورش ماهی در دریا (قفس)، علاوه بر تولیدات آبی‌پروری در منابع و مزارع آبی‌پروری، پیشنهاد می‌شود بند زیر به سیاست‌های پیشنهادی اضافه شود:
 «توسعه آبی‌پروری دریایی از طریق پرورش میگو در استان گلستان (گمیشان)، پرورش ماهی در قفس در آب‌های دریای خزر و توسعه پرورش ماهیان خاویاری در نوار ساحلی سه استان شمالی کشور»
- در خصوص بند ۱۰ (جدید)، پیش‌نویس دبیرخانه «صید در سواحل سایر کشورها و صید فرا سرزمینی» در متن پیشنهادی اضافه شود.
- در خصوص بند پایانی (جدید)، پیش‌نویس دبیرخانه، بعد از کلمه صید صنعتی «آبی‌پروری دریایی» اضافه شود.

۴- سازمان حفاظت محیط‌زیست

- توسعه دریامحور شامل توسعه پایدار آبی‌پروری و شیلات، گردشگری، حمل‌ونقل دریایی، بیوتکنولوژی دریایی، معادن دریا، انرژی‌های تجدیدپذیر و توسعه حفاظت از محیط‌زیست ساحلی دریایی است. لیکن در متن پیشنهادی تنها به مقوله گردشگری و حمل‌ونقل دریایی اشاره شده است؛ که این امر می‌تواند باعث مغفول ماندن محورهای دیگر فعالیت‌های دریایی شود. در حال حاضر، بهره‌برداری غیراصولی و بیش‌ازحد از ذخایر آبی موجب کاهش شدید ذخایر و کاهش صید و تهدید معیشت جوامع صیادی بومی سواحل جنوب و شمال کشور شده است. تصرف اراضی ساحلی به‌ویژه در شمال کشور و توسعه غیراصولی و نامتوازن شهری و صنعتی به‌ویژه در نواحی ساحلی جنوب کشور، نمونه دیگری از توسعه ناپایدار و تخریب منابع و عرصه‌های طبیعی در سواحل

و دریا است. به همین دلیل در سیاست‌های کلی پیشنهادی عبارت «فعالیت‌های دریایی» استفاده شده است که تمامی جنبه‌های فوق مدنظر قرار گیرد.

- لازم به تاکید است با وجود کمبودهای بسیار قوانین در عرصه محیط‌زیست، اجرای سند نباید مغایر با قوانین جاری کشور باشد (نظیر قوانین ممنوعیت استقرار در استان‌های شمالی کشور).
- لزوم توجه به سایر سیاست‌های کلی و شاخص‌های ملی و بین‌المللی پایداری و توسعه پایدار در تدوین سیاست‌های کلی توسعه پایدار دریامحور ضروری است.
- عدم توجه به تاخیر در رخ‌نمایی اثرات نامطلوب توسعه از یک‌سو و دیرپا بودن و پایدار ماندن این اثرات بر محیط‌زیست و بعضاً نگرش محدود جغرافیایی به اثرات توسعه فارغ از برآورد اثرات تجمعی کاربری‌ها از سوی دیگر، موجب تخریب افسارگسیخته اندک بضاعت طبیعی باقیمانده کشور خواهد شد. لذا ضروری است با پرهیز از بخشی‌نگری به وحدت برنامه‌ریزی بین‌دستگاهی رسیده و با ایجاد تشکیلات یکپارچه پاسخگو، شرایط را برای استقرار و توسعه بهینه و پایدار فعالیت‌ها با ملاحظات جامع‌نگر و منطبق با اهداف توسعه پایدار مهیا نمود. در حال حاضر شوراهای یا کارگروه‌های موازی نظیر شورای مناطق آزاد، شورای توسعه سواحل مکران، کارگروه ساماندهی سواحل، بنادر و جزایر و... به کند شدن و سختی روند توسعه در مناطق ساحلی و ناموزونی نامتوازنی اندک توسعه تحقق یافته، منجر شده است.

۵- استانداری گلستان

- ارائه آموزش‌های مرتبط با فعالیت‌های دریایی در مقاطع تحصیلی مختلف به دانش‌آموزان و دانشجویان
- جلوگیری از بخشی‌نگری و موازی‌کاری مباحث اقتصاد دریاپایه توسط سازمان‌های دولتی و ایجاد مدیریت متمرکز دولت جهت سیاست‌گذاری در بخش‌های مختلف دریایی

- افزایش تعامل با کشورهای منطقه جهت استفاده از ظرفیت‌های آنان در بخش‌های مختلف دریایی
- استفاده از ظرفیت و مشارکت‌های جوامع محلی در عرصه‌های توسعه سواحل
- بهره‌گیری از همه‌توان و ظرفیت‌های ملی و منطقه‌ای در حفظ و صیانت و احیا و علاج‌بخشی جزایر، بنادر و خلیج‌ها، آبراه‌ها و سواحل با اولویت خلیج گرگان و کانال‌های طبیعی منتهی به آن
- مدیریت و توسعه صنایع آبی‌پروری و توسعه برنامه‌های ماهی در قفس به‌منظور دستیابی به یک برنامه پایدار و مراقبت از صنایع مرتبط و رفع موانع توسعه شیلات در سواحل دریای خزر
- حمایت از کسب‌وکارهای کوچک در مناطق ساحلی مرتبط با دریا
- ایجاد ظرفیت‌های لازم با استفاده از پشتیبانی دولتی برای مدیریت منابع دریایی و احیای بنادر راکد بالاخص در شمال کشور و تعریف نقش‌های جدید برای این بنادر
- در اولویت قرار دادن برنامه‌های بهره‌برداری و توسعه کلیدی مانند گردشگری علی‌الخصوص در سواحل شمالی و رونق دادن صنایع و گردشگری در حوزه دریاها
- رسیدگی به محیط‌زیست دریاها و پیشگیری از تهدیدات پیش‌رو و جلوگیری از خشک شدن تالاب‌ها و خلیج گرگان در شمال و احیای مستمر اکوسیستم‌های وابسته به آن‌ها
- استفاده از ظرفیت‌های گردشگری جزایر در توسعه گردشگری علی‌الخصوص جزیره آشوراده به‌عنوان تنها جزیره دریای خزر در شمال کشور
- توسعه زیرساخت‌های ریلی با هدف پیوند دادن کشورهای شرق و غرب دریای خزر با احداث راه‌آهن گرگان- مشهد و ارتقای درآمدهای ترانزیتی
- توسعه دریامحور با محوریت حمل‌ونقل دریایی برای دستیابی به اقتصادی پایدار با ایجاد بندر سبز خزری در سواحل گلستان
- گسترش مناطق آزاد در حوزه آب‌های سرزمینی علی‌الخصوص در مناطق کمتر توسعه‌یافته سواحل شمالی

- تکمیل و بهره‌برداری از شبکه‌های جمع‌آوری فاضلاب در مناطق ساحلی
- استفاده از شیرین‌سازی منابع دریای خزر برای تامین آب شرب و کشاورزی و همچنین استقرار صنایع آب‌بر در مجاورت سواحل
- توسعه صنایع کوچک و چندمنظوره در سواحل با استفاده از ظرفیت کارآفرینان و پشتیبانی دولتی

۶- استانداردی سیستان و بلوچستان

- توجه ویژه به توسعه شبکه ریلی منتهی به سواحل مکران و در نظرگیری موقعیت استراتژیک این سواحل در توسعه صادرات و واردات کشور.
- ضرورت توسعه، تکمیل و تجهیز بنادر و اسکله‌های صیادی در طراحی کوتاه‌مدت.
- توجه به ظرفیت ویژه تولید انرژی‌های پاک در سواحل.
- توسعه فرودگاه‌ها علی‌الخصوص در سواحل مکران.
- با توجه به ظرفیت ویژه سواحل در جذب توریست و ارزآوری کشور، حل مشکل آب شرب این مناطق دارای اهمیت ویژه‌ای است.

۷- وزارت امور خارجه

- همان‌گونه که از عنوان سند مشخص است، هسته اصلی سند موضوع توسعه است که مفهومی چندبعدی داشته و دربرگیرنده حوزه‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی، جمعیتی، نهادی، فرهنگی، زیست‌محیطی و... است؛ لذا مناسب است سیاست‌های تدوین شده در این سند، از جامعیت لازم برای پوشش دادن به کلیه این حوزه‌ها برخوردار باشد.
- از یک سند سیاست کلان انتظار می‌رود به الزامات و پیش‌نیازهای تحقق سیاست نیز بپردازد. لذا نیاز است در بند یا بندهایی از این سند، به الزامات و پیش‌نیازهای تحقق توسعه دریامحور نیز پرداخته شود.

- ارائه تعریفی جامع و همه‌جانبه‌نگر از توسعه دریامحور که مبتنی بر اصول توسعه اقتصادی پایدار بوده و بین موضوعات اقتصادی، زیست‌محیطی، فرهنگی، اجتماعی، امنیتی و سیاسی ارتباط برقرار نماید، ضرورت دارد.
- کلیه فعالیت‌های اقتصادی و صنعتی دریامحور، شامل بهره‌برداری از منابع طبیعی، ترانزیت و حمل‌ونقل کالا و ترویج گردشگری دریایی در کنار پایداری و صیانت از اکوسیستم دریایی اثربخش و توسعه‌آفرین خواهد بود.
- در توسعه اقتصاد دریامحور باید به موازات توجه به بخش‌های مختلف اقتصادی دریامحور سستی همچون شیلات، کشتیرانی، توسعه بنادر و کریدورهای حمل‌ونقل دریایی و ترانزیت کالا و مسافر، به بخش‌های نوین در اقتصاد دریامحور همچون تولید انرژی‌های تجدیدپذیر از طریق دریا، فناوری‌های زیستی دریایی (بیوتکنولوژی دریایی)، خودکارسازی بنادر و دیجیتالیزه شدن لجستیک و حمل‌ونقل و نیز در حوزه شیلات، آبی‌پروری در مناطق ساحلی (اکوکالچر) مورد توجه قرار گیرند.
- بهبود روش‌های آمارگیری و متدولوژی ارزیابی عملکرد سیاست‌های مرتبط با توسعه دریامحور و مشارکت آن‌ها در اقتصاد ملی و ظرفیت‌سازی باید از اولویت‌ها باشد.
- در راستای تامین منافع ملی ضمن ایجاد امنیت سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی با توجه به رقابت شدید در این خصوص در سطح بین‌المللی، تعریف روشنی برای بهره‌برداری از منابع دریایی در منطقه آب‌های سرزمینی و آب‌های منطقه ویژه اقتصادی و فراتر از آن ارائه و برنامه‌ریزی برای آن صورت گیرد.
- یکی از چالش‌های مهم در حوزه مدیریت پایانه‌های مرزی به‌منظور تسهیل و سرعت بخشیدن به امور، مربوط به ساختارهای مدیریتی در مرزها و نبود مدیریت واحد است. نبود وحدت رویه در بین این سازمان‌ها، حیف‌ومیل منابع و هزینه‌های اضافی را به دنبال داشته، قدرت رقابت کشورمان با کریدورهای رقیب را به شدت تنزل می‌دهد.

۸- بنیاد مسکن انقلاب اسلامی

• ایران، در میانه منطقه خلیج فارس، آسیای مرکزی و قفقاز قرار دارد که اهمیت این منطقه در تامین انرژی جهان، مبادلات اقتصادی، تجاری و نقش راهبردی آن در مطالعات امنیتی و دفاعی کشورهای قدرتمند و رقیب، همچنین موقعیت خاص آن در تعاملات کشورهای منطقه، ایران را یک کشور بین‌المللی کرده است. بر این پایه، افرادی بر این باور هستند که «آنچه موجب اتصال و ارتباط ایران با نظام جهانی و تاثیرگذاری و تاثیرپذیری ایران در سده اخیر شده، موقعیت جغرافیایی در چهارراهی کشور ایران بوده و این عامل ایران را با نظام بین‌المللی مرتبط کرده است». (اطاعت، ۱۳۹۱)

اگر موضوع توسعه دریامحور بخواهد به‌عنوان یکی از محورهای توسعه قرار گیرد، این بدان معنی است که فرصت‌ها و قابلیت‌های نهفته در بخش دریایی کشور به حدی است که می‌تواند به‌عنوان موتور محرکه سایر بخش‌های اقتصادی قرار گیرد و هراندازه که بخش دریایی رشد و توسعه پیدا کند، در اثر آن سایر بخش‌های اقتصادی کشور نیز رشد خواهند کرد. از این‌رو توسعه دریامحور از یک‌سو باعث رشد و توسعه بخش حمل‌ونقل دریایی کشور شده و منافع و مزایای درآمدی و توسعه‌های فراوان و گسترده‌ای برای کشور ایجاد می‌کند و از سوی دیگر موجب رشد و توسعه سایر بخش‌های اقتصادی خواهد شد.

توسعه دریامحور را می‌توان چتری برای فعالیت‌های مختلف اقتصادی دانست که با رعایت قوانین و راهبردهای خاص، توسط شاخه گسترده‌ای از بخش‌های مختلف هدایت می‌شود. این راهبردها از راهبردهای منطقه‌ای گرفته تا استراتژیک و از بخشی (مانند مناطق مناسب برای انرژی باد و غیره) گرفته تا موارد اجتماعی‌تر مانند راهبردهای خاص برای محیط‌های ساحلی و مجمع‌الجزایر، باهم تفاوت دارند.

- با توجه به نقش سواحل در توسعه کشور و همچنین سیاست‌های اشاره‌شده در این خصوص، به لحاظ کالبدی پیشنهاد می‌شود موارد ذیل در بازنگری سیاست‌های کلی توسعه دریامحور مورد توجه قرار گیرد:
 ۱. تعریف و تعیین انواع حریم‌های زیست‌محیطی، اقتصادی، صنعتی و گردشگری با توجه به پتانسیل مناطق ساحلی و بسنده نکردن به حریم ساخت‌وساز ۶۰ متری
 ۲. مدیریت یکپارچه سواحل کشور در قالب تهیه طرح‌های آمایش شهرهای بندری- ساحلی و تسریع در روند تهیه طرح‌های توسعه «مدیریت یکپارچه نواحی ساحلی»^۲
 ۳. توجه به اولویت انتفاع جامعه محلی از مزایای توسعه منطقه‌ای و زمینه‌سازی مناسب آن در طرح توسعه شهری
 ۴. لزوم توجه و به‌کارگیری دیدگاه‌ها، دغدغه‌ها و دانش جامعه محلی در توسعه منطقه
 ۵. تامین امنیت پایدار مناطق
 ۶. توسعه زیرساخت‌های به لحاظ کمی و کیفی مناطق
 ۷. شناسایی مناطق مستعد گردشگری جهت برنامه‌ریزی و جانمایی مراکز اقامتی و تفریحی در سواحل دریاها و جزایر
 ۸. برنامه‌ریزی جهت آزادسازی سواحل متصل به شهرها و بهره‌برداری از آنها به‌عنوان مراکز تفریحی و گردشگری
 ۹. برنامه‌ریزی برای جهت‌دهی توسعه مناسب شهرها
 ۱۰. شناسایی مناطق مناسب برای ایجاد شهر و شهرک‌های جدید جهت اسکان جمعیت مازاد
 ۱۱. ایجاد اشتغال و رونق اقتصادی، ارتقای سطح کیفی و نوسازی واحدهای مسکونی، کمک و وام در روستاهای واقع در نوار ساحلی

² ICZM: Integrated Coastal Zone Management

۱۲. لزوم توجه به نتایج و پیشنهادها اسناد فرادست مصوب در خصوص مناطق ساحلی کشور نظیر طرح‌های آمایش ملی و استانی و پیگیری اجرای مصوبات مذکور با عنایت به پشتوانه فکری و مطالعاتی صورت گرفته در زمینه فوق.
۱۳. تقویت نقش روستاهای ساحلی و پس‌کرانه‌ای در پیوند با شبکه بنادر و قطب‌های توسعه دریایی به‌منظور بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت‌ها و مزیت‌های جغرافیایی اقتصادی روستاها در تکمیل زنجیره خدمات و پشتیبانی از ترانزیت کالا، سرمایه‌گذاری و گردشگری.
۱۴. تقویت زیرساخت‌های سکونتگاه‌های روستایی و شهری نواحی ساحلی کشور به‌منظور توسعه فعالیت‌های گردشگری دریامحور.
۱۵. توجه لازم به ظرفیت جمعیت‌پذیری سواحل و جزایر کشور از طریق گسترش فعالیت‌ها و ایجاد سکونتگاه‌های جدید جهت پشتیبانی از فعالیت‌های دریامحور.

۹- دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد

«طرح تشکیل معاونت رئیس‌جمهور در امور دریایی و بندری جهت استفاده حداکثری از منابع و ظرفیت‌های مرزها و گستره آبی کشور»

چکیده

ظرفیت‌های بالقوه‌ای در نوار ساحلی خلیج فارس و دریای عمان موجود بوده که تصمیم‌گیران و سیاست‌گذاران مختلفی در سازمان‌های متفاوت دولتی از جمله سازمان بنادر و دریانوردی، گمرک ایران، دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی و شرکت نفت در این زمینه نقش آفرینی می‌کنند. این سازمان‌ها معطوف به قوانین و دستورالعمل‌های اختصاصی خود بعضاً به‌صورت جزیره‌ای و موازی با یکدیگر اقدام می‌کنند که هم باعث عدم استفاده بهینه از اقتصاد دریا شده و در برخی مواقع نیز منجر به تقابل منافع سازمانی شده است؛ لذا ضروری است، سیاست‌گذاری و مدیریت امور دریایی و بندری در یک ارگان واحد تجمیع شده و به‌صورت یکجا زیر نظر رئیس‌جمهور به‌عنوان یک معاونت مستقل سازمان‌دهی شود.

مقدمه

وابستگی اقتصاد جهانی به دریا در زندگی امروزه، نشان‌گر اهمیت صنایع دریایی و دریانوردی است. تمامی کشورها جهت رسیدن به اقتصاد برتر و توسعه اقتصادی ملزم به استفاده حداکثری از ظرفیت‌های موجود خود هستند و ایران نیز با داشتن ۱۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی که حدود ۴۰٪ از مرزهای کشور را در بردارد در زمره کشورهای بزرگ دریایی محسوب می‌شود. به استناد آمارهای بین‌المللی، هم‌اکنون در اکثر کشورها سهم حوزه دریا در تولید ناخالص ملی حدود ۱۰ درصد است که این رقم در کشورهای ساحلی و دریایی توسعه‌یافته حدود ۵۰ درصد هست. مناطق ساحلی بستر مناسب فعالیت‌های عظیم اقتصادی و اجتماعی هستند؛ به‌گونه‌ای که حدود دوسوم جمعیت جهان در محدوده حاشیه دریاها استقرار یافته‌اند و بیش از ۸۰ درصد از شهرهای بزرگ جهان که به‌عنوان قطب تجاری شناخته می‌شوند، در این مناطق واقع شده‌اند. متأسفانه کشور ما تاکنون به نحو شایسته‌ای از این نعمت خدادادی استفاده نکرده و طبق آمار موجود، صرفاً ۵ درصد از ظرفیت‌های بالقوه این مناطق مورد استفاده قرار گرفته است.

استفاده از حداکثر ظرفیت مرزهای آبی می‌تواند شامل بخش‌های مختلف تجارت، حمل‌ونقل، گردشگری، شیلات و بهره‌برداری از منابع طبیعی و همکاری تجاری-اقتصادی در سطح ملی و بین‌المللی باشد. دسترسی به دریا در شمال و جنوب کشور و آب‌های آزاد اقیانوس هند، مجاورت با منطقه استراتژیک خلیج فارس و تنگه هرمز و قرارگیری در کانال ترانزیتی جنوب-شمال، فرصت مناسبی است که می‌تواند اقتصاد دریامحور را در ایران شکوفا کرده و باعث ایجاد اشتغال، رشد اقتصادی و تبدیل شدن کشور به یک قدرت اقتصادی شود.

ظرفیت‌های موجود

۱. لجستیک و بانکرینگ: کشتی‌ها در طول سفر خود به سوخت‌گیری، تامین آب و غذا، تامین ابزار و قطعات یدکی، تعمیرات و تعویض خدمه نیاز دارند و عملیاتی که این خدمات را در بنادر و بر روی دریا برای کشتی‌ها آماده می‌کند، صنعت بانکرینگ گفته

است؛ ولی در ایران صنعت بانکرینگ صرفاً به سوخت‌رسانی معرفی شده است. به‌طورکلی هم‌اکنون به‌صورت مختصر و پراکنده علاوه بر سوخت‌رسانی، برخی خدمات دیگر از قبیل تامین ابزار و قطعات یدکی، تعمیرات و تامین آب و غذا و تعویض خدمه و خدمات پزشکی و درمانی، روغن، گازها و رنگ مورد نیاز و ملزومات دیگر در برخی بنادر کشور انجام می‌شود.

۲. **کشتی‌سازی و تعمیرات کشتی:** ایران با داشتن دو ناوگان دریایی نیمه‌دولتی (شرکت ملی نفت‌کش و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران) و همچنین ناوگان خصوصی و شناورهای کوچک خدماتی، می‌تواند جایگاه بزرگی برای ایجاد تعمیرگاه‌های کشتی و تامین قطعات یدکی در منطقه داشته باشد. هم‌اکنون دو یارد تخصصی در بندرعباس و بوشهر موجود است که از تمام ظرفیت آن استفاده نمی‌شود.

۳. **شیلات و پرورش آبزیان دریایی:** شیلات به‌صورت سستی در نوار ساحلی مرزهای آبی کشور در شمال و جنوب با مرزنشینان زحمت‌کش در حال انجام است، ولی از بعد صنعتی، اقدام موثری در استفاده از این ظرفیت خدادادی انجام نشده است. پرورش ماهی در قفس نیز امروزه در برخی نقاط ساحلی شروع شده که مقدار قابل توجهی نیست.

۴. **گردشگری دریایی:** با توجه به تنوع منابع طبیعی و نقاط گردشگری در حوزه خلیج فارس و دریای خزر، چندین شرکت دولتی و خصوصی در این زمینه فعالیت داشته که آن‌ها هم متأسفانه از تمام ظرفیت‌های موجود استفاده نمی‌کنند.

۵. **حمل‌ونقل دریایی:** ایران دارای یکی از بزرگ‌ترین ناوگان‌های دریایی تجاری و نفتی دولتی جهان است که این ظرفیت می‌تواند علاوه بر احتیاجات خود، نیازهای صادرات و واردات کشورهای منطقه خلیج فارس و کشورهای آسیای میانه و... را تامین نماید و زمینه اشتغال و ایجاد مهارت دریایی در داخل کشور، کاملاً آماده این کار هست.

۶. **پردازش و ایجاد ارزش‌افزوده بر کالاها:** تمامی بنادر کشور یا منطقه ویژه اقتصادی و یا مناطق آزاد تجاری هستند. هدف اصلی از ایجاد این مناطق به‌منظور انجام عملیات پردازش کالا با مواد اولیه داخلی و یا خارجی بدون تشریفات گمرکی بوده است که اکنون این

- بخش پردازش کالا در این مناطق به صورت جدی اجرا نشده و چه در محدوده خشکی و چه در دریا، به محلی برای واردات کالاهای مصرفی تبدیل شده است.
۷. **تولید کالاهای صادرات محور:** در حال حاضر خیلی از صنایع تبدیلی نفت و گاز و پتروشیمی و ذوب آهن در فاصله زیاد از مرزهای دریایی واقع شده‌اند که هزینه حمل محصولات نهایی بر قیمت تمام شده، باعث عدم رقابت پذیری و اقتصادی بودن کالا برای صادرات شده است؛ تصمیم گیری کلان با پشتوانه اجرایی، امکان استفاده از نوار ساحلی برای تمرکز صنایع آب بر ایجاد می شود.
۸. **استفاده از ظرفیت شیرین سازی آب و توسعه کشاورزی، صنعت و شهرهای ساحلی:** در حال حاضر با وجود نوار ساحلی دریایی وسیع، امکان استفاده از شیرین سازی آب دریا جهت مصارف کشاورزی، صنایع و شهری تا مرز ۶۰ کیلومتر قابل توجه بوده و باعث کاهش هزینه‌های صادرات (کاهش هزینه‌های حمل و نقل) و افزایش رقابت پذیری قیمت محصولات در سطح جهانی می شود.

چالش‌ها

۱. **صنعت بانکرینگ و سوخت رسانی از ظرفیت ۳۰ میلیارد دلاری در خلیج فارس** برخوردار است که بخش ناچیزی از آن سهم ایران است و بیشتر سهم آن توسط کشور امارات متحده انجام می گیرد. در بحث سوخت رسانی ۸۰٪ سوخت فروخته شده به کشتی‌ها در آن کشور به صورت خام از ایران تامین می شود و کشور ما تبدیل به بانکر فروش شده تا مجری عملیات بانکرینگ خرده فروش. در صورتی که اگر بانکرینگ در بنادر ایران انجام شود، بقیه خدمات همراه نیز در بنادر قابل انجام بوده که باعث ایجاد شغل و ثروت مناسبی می شود.
۲. **با توجه به عمق مناسب خلیج فارس و دریای عمان، این مناطق محیط مناسبی برای تعمیرات کشتی‌های غول پیکر است که اقداماتی در این خصوص صورت گرفته و اگر به شکل جامع تری مورد حمایت قرار گیرد و محیط مناسبی برای جذب نمایندگی‌های خارجی ایجاد شود، تحول قابل توجهی در این زمینه صورت می گیرد. این در صورتی**

است که کشور امارات متحده با ایجاد تسهیلات مناسب و روان‌سازی قوانین، به این مهم دست‌یافته و خیلی از کشتی‌های ایران هم متاسفانه به دلیل کیفیت و قیمت مناسب جهت انجام تعمیرات دوره‌ای به آنجا مراجعه می‌کنند.

۳. شیلات به‌صورت سنتی از گذشته در ایران رونق داشته است، ولی هم‌اکنون شیلات و آبی‌پروری به یک علم تبدیل‌شده و در کشورهای دریایی به‌صورت صنعت اشتغال‌زا و پررونقی درآمده است. متاسفانه در ایران اداره شیلات یک اداره کم‌توان و بی‌اهمیت شده است و در صورتی‌که مردم ساکن در نوار ساحلی از نیاکان خود این شغل را داشته و سال‌ها انجام می‌داده‌اند، امروزه برای امرار معاش به قاچاق کالا تحت عنوان ته‌لنجی دست می‌زنند و عملاً شیلات صنعتی در جنوب کشور وجود ندارد.

راه‌کار و پیشنهاد

با توجه به نکات گفته‌شده، ظرفیت‌های بالقوه‌ای در نوار ساحلی خلیج فارس و دریای عمان موجود بوده که تصمیم‌گیران و سیاست‌گذاران مختلفی در سازمان‌های متفاوت دولتی از جمله سازمان بنادر و دریانوردی، گمرک ایران، دبیرخانه شورای مناطق ویژه و آزاد اقتصادی و شرکت نفت در این زمینه نقش‌آفرینی می‌کنند. این سازمان‌ها و سازمان‌ها معطوف به مجموعه مقررات، قوانین و دستورالعمل‌های اختصاصی خود بعضاً به‌صورت جزیره‌ای موازی با یکدیگر اقدام می‌کنند که هم باعث عدم استفاده بهینه از اقتصاد دریا شده‌اند و در برخی مواقع نیز منجر به تضارب و تقابل منافع سازمانی و بین‌بخشی شده است؛ مثلاً سازمان بنادر و دریانوردی در وزارت راه و شهرسازی و گمرک ایران در وزارت اقتصاد و دارایی و دبیرخانه مناطق آزاد در سازمان دیگر و شرکت‌های دریایی نفتی نیز در وزارت نفت قرار دارد که هرکدام ساختار و سیاست‌های مختلفی را دنبال می‌کنند. لذا پیشنهاد می‌شود با توجه به ظرفیت‌های ذکرشده و توانمندی‌های موجود، سیاست‌گذاری و مدیریت امور فوق در یک ارگان واحد تجمیع شده و به‌صورت یکجا زیر نظر رئیس‌جمهور، به‌عنوان یک معاونت مستقل سازمان‌دهی شوند.

۱۰- سازمان منطقه آزاد چابهار

- مناطق آزاد، پیشانی توسعه اقتصاد دریامحور مبتنی بر آمایش با حفظ الگوی توسعه با عنایت به وجود مناطق آزاد در سواحل جنوب و شمال کشور و نقش مهم و ویژه این مناطق در توسعه اقتصادی دریای پایه، پیشنهاد می‌شود در این سند نگاه ویژه‌ای به توسعه پایدار مناطق آزاد تجاری و صنعتی و پررنگ شدن نقش آن‌ها در روند توسعه دریامحور شود. با عنایت به اینکه تقریباً تمام مناطق آزاد دارای سند تحول و توسعه بر مبنای آمایش سرزمین هستند و برای هریک ماموریت مشخصی تعریف شده است، لازم است که در اسناد بالادستی نیز به این مهم توجه شود. نکته مهم و ضروری در توسعه مناطق آزاد، حفظ یکپارچگی الگوی توسعه دریامحور در مناطق آزاد و نیز ارتباط آن‌ها با محدوده سرزمینی است.

- افزایش مشارکت، تقویت سرمایه‌های اجتماعی، توانمندسازی جوامع محلی به صورت نیاز مبنای توسعه شبکه‌های جامعه بومی در کسب و کار توسعه دریای پایه

یکی از موارد بسیار مهم و کلیدی در توسعه پایدار مناطق ساحلی با رویکرد دریامحور توجه ویژه به جوامع محلی در حوزه افزایش مشارکت و توانمندسازی آن‌ها است. به نحوی که بتوانند در توسعه پایدار این مناطق نقش آفرین بوده و از بروز تعارضات اجتماعی نیز جلوگیری به عمل آید. آموزش و ارتقای توان مهارتی جامعه محلی، برای مشارکت‌پذیری در فعالیت‌ها و صنایع نوین، اولویت‌دهی به جذب و نگهداشت نیروی انسانی متخصص و خلاق مبتنی بر نیازهای منطقه، زمینه‌سازی و آموزش و تشویق نیروی انسانی بومی در راستای افزایش تخصص و دانش فنی مورد نیاز فرایندهای توسعه، ارائه مشوق ویژه نخبگان و متخصصان بومی برای جذب سرمایه‌گذاری از سوی جامعه محلی و به‌روزرسانی و تعدیل ساختارهای نهادی و قانونی در راستای تسهیل سرمایه‌گذاری و جذب نیروی انسانی ماهر و متخصص با تاکید بر نیروهای بومی، تسهیل ارتباطات بین جامعه بومی و صنعتگران، تقویت مسئولیت اجتماعی سازمان‌ها و صنایع، ترویج و

حمایت از میراث فرهنگی معنوی، تسهیل شکل‌گیری و تداوم سازمان‌های مردم‌نهاد، سیاست‌گذاری چندمرحله‌ای در جذب و به‌کارگیری نیروی متخصص بومی در فرایند توسعه از موارد مهمی است که در راستای افزایش مشارکت و توانمندسازی جامعه محلی، در توسعه دریامحور می‌بایست مدنظر قرار گیرند که در موارد ارائه‌شده از سوی مجمع تشخیص مصلحت نظام، به‌درستی دیده نشده است.

اساساً بر مبنای الگوهای جدید توسعه، زمانی توسعه اتفاق می‌افتد که اولویت اول منافع جامعه محلی باشد. اگر ابتدا جامعه محلی توسعه پیدا کند، می‌تواند تاثیر خودش را بر توسعه اقتصادی در سطوح ملی بگذارد؛ بنابراین ضروری است با توجه به لزوم توسعه سواحل جنوب شرق ایران و تقویت توسعه دریامحور، به‌عنوان اهرم اصلی اقتصاد مقاومتی و خروج از فشار تحریم‌های یک‌جانبه غرب، برای عوامل فرهنگی و اجتماعی اهمیت بسزایی قائل شد تا طرح‌های توسعه دریامحور منطقه از اهداف خود دور نشود.

بر این اساس، باید در طرح توسعه منطقه مکران زمینه و امکان مشارکت جامعه محلی در حوزه‌های اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و امنیتی فراهم شود و تفاوت‌های زبانی، قومی و مذهبی و ملاحظات فرهنگی جامعه محلی در توسعه لحاظ شود. همچنین باید اطلاع‌رسانی کافی در زمینه اهداف، ویژگی‌ها، فرصت‌ها و تهدیدهای توسعه به جامعه محلی انجام شود. تا جامعه محلی بدانند چه اتفاقی قرار است در پهنه سکونت ایشان رخ می‌دهد و چگونه می‌توانند در این زمینه مشارکت و همراهی نمایند.

• به‌روزرسانی و ارتقای ساختارها و قوانین حوزه زیست‌فناوری دریایی با تاکید بر مناطق آزاد

با عنایت به وجود ظرفیت گسترده در حوزه دریا و ساحل و لزوم بهره‌برداری پایدار از این منابع، به‌نحوی که بتوانند همگام با پیشرفت فناوری، نیازمندی‌های کشور را برطرف نموده و زمینه‌ساز توسعه صادرات محصولات فناورانه دریایاپایه را نیز فراهم نمایند؛ یکی از مواردی که می‌تواند کمک شایانی به این موضوع نماید، توسعه زیست‌فناوری دریایاپایه است. این توسعه می‌تواند در گذر از ساختارها، قوانین و متخصصین ایجاد شود. شهرهای مختلف

ساحلی و به‌ویژه مناطق آزاد می‌توانند به‌عنوان پایگاه زیست‌فناوری حوزه ساحل و دریا محسوب شده و با توسعه ساختارها و جذب نیروهای متخصص داخلی و خارجی، به تولید محصولات دانش‌بنیان در حوزه زیست‌فناوری پرداخته که از یک‌سو محصولاتی مبتنی بر دریا تولید شده و از سوی دیگر رسالت مناطق آزاد در خصوص توسعه تولیدات بومی مبتنی بر ظرفیت‌های منطقه تحقق می‌یابد.

- توسعه شبکه‌ای نوار ساحلی منطبق با ظرفیت برد پهنه‌های ساحلی و با تاکید بر اتصال راهبردی مناطق آزاد به یکدیگر

یکی دیگر از مواردی که در سیاست‌های ابلاغی مدنظر قرار نگرفته است، توسعه نوار ساحلی مشتمل بر پهنه‌های فراساحل، بالادست و بلافصل سرزمینی است. در این سیاست، بارگذاری فعالیتی و کالبدی نوار ساحلی مبتنی بر توان و ظرفیت برد زیست‌محیطی لایه‌های ساحلی و سرزمینی صورت می‌گیرد. در این سیاست‌گذاری می‌توان تراکم بارگذاری جمعیتی را از لایه‌های ساحلی به سمت لایه‌های پشتیبان سرزمینی سوق داد.

- برقراری پیوندهای فراملی با تاکید بر محورهای ساحلی و دریایی با تاکید بر مناطق آزاد

یکی دیگر از مواردی که در سیاست‌های ابلاغی دیده نشده است، با توجه به موقعیت چابهار و سواحل مکران که می‌تواند در این زمینه نقش آفرینی زیادی داشته باشد، لزوم برقراری پیوندهای فراملی در حوزه اقتصاد دریاپایه است. در این رویکرد سیاست‌گذاری توجه ویژه‌ای به توسعه شبکه‌ای در پیوند با پهنه‌های سرزمینی صورت می‌گیرد. افزایش و تقویت تعاملات فرامنطقه‌ای با کشورهای نظیر افغانستان، هند، عمان و پاکستان با ایجاد جریان‌های موثر اقتصادی و امنیتی با این کشورها از سیاست‌های ضروری توسعه دریاپایه محسوب شده که سبب توسعه هرچه بیشتر سواحل مکران خواهد شد. تقویت پیوستگی کارکردی و عملکردی محور شرق کشور و تقویت سواحل مکران به‌ویژه در حوزه چابهار و کنارک، به‌عنوان کانون اصلی رقابت‌پذیر منطقه از نکات مهمی است که در این نوع سیاست‌گذاری قرار می‌گیرد.

- توسعه نوار ساحلی مبتنی بر حوادث طبیعی و فقر آبی

یکی از موارد بسیار مهمی که کشور در نوار ساحلی و دریایی با آن مواجه است، حوادث طبیعی و فقر آبی است که هرگونه سیاست‌گذاری توسعه‌ای دریامحور می‌بایست با در نظر گرفتن این موارد باشد. در این سیاست‌گذاری می‌بایست الگوی توسعه فضایی متمرکز، پراکنده و خوشه‌ای با محوریت کریدورهای ساحلی تشکیل شود که مراکز پشتیبان ساحلی و سرزمینی برای آن در نظر گرفته می‌شود. همچنین ساختار و سازوکار مدیریت بحران در نوار ساحلی می‌بایست مدنظر قرار گیرد.

- حفظ و توسعه مراکز فعالیت کوچک در پیوند با مراکز بزرگ

شبکه جامعه بومی و محلی در نوار ساحلی و فعالیت‌های خرد آن در روند توسعه در پیوند با مراکز بزرگ صنعتی، می‌بایست حفظ شود. نگهداشت زنجیره‌ای از روستاهای ساحلی و حفظ و ارتقای فعالیت‌های بومی و شکل‌دهی به شبکه توزیع خدمات پشتیبان سکونت و کار از جمله مواردی است که در این سیاست‌گذاری قرار می‌گیرند.

- ارتقای بهره‌وری اقتصاد دریامحور با تاکید بر استفاده از ظرفیت مناطق آزاد

یکی دیگر از مواردی که در سیاست‌های کلان می‌بایست به آن توجه ویژه‌ای شود، ارتقای بهره‌وری اقتصاد دریامحور است. بهبود شاخص‌های کسب‌وکار، تقویت بازارچه‌های محلی و مرزی، تقویت همگرایی و هم‌افزایی جریان‌های اقتصاد ملی و فراملی، غلبه نقش صادرات محور برای سواحل مکران به‌ویژه هاب چابهار و استفاده از مزیت‌های مناطق آزاد تجاری-صنعتی، توسعه پارک‌های لجستیکی در سواحل مکران و به‌ویژه چابهار، ارتقای نقش مناطق آزاد به‌عنوان قطب‌های ارائه‌دهنده خدمات برتر مالی، بانکی، مهندسی، مشاوره، خدمات پشتیبان بازرگانی و گسترش مناطق ویژه اقتصادی تخصصی در سواحل مکران از جمله مواردی است که در این سیاست‌گذاری قرار می‌گیرند.

- بهبود کیفیت زندگی و جذابیت برای سکونت و سرمایه‌گذاری در نوار ساحلی با تاکید بر مناطق آزاد و کانون‌های اصلی توسعه

این رویکرد سیاست‌گذاری با تسهیل فرایندها و مقررات اداری کسب‌وکار در مناطق ساحلی با تاکید بر مناطق آزاد، اولویت‌دهی به رویکرد بازارگرایی و تقویت تقاضای موثر داخلی و خارجی در ارتباط با تولیدات دریاپایه، تکمیل شبکه حمل‌ونقل زمینی ساحلی، ایجاد پارک‌های صنعتی چندوجهی در مناطق آزاد، ارتقای سطح فناوریانه توسعه صنایع و رقابت‌پذیری صنایع مستقر در مناطق آزاد، در ارتباط با مناطق رقیب در سطح فرامنطقه‌ای و تجهیز بنادر مستقر در مناطق آزاد با تاکید بر بندر اقیانوسی چابهار (مگاپورت) و تجهیز زیرساختی در ارتباط با دسترسی به سوخت، آب، برق و خطوط ارتباطی مرتبط است.

- توسعه سواحل مکران با رویکرد اقتصاد مقاومتی

سواحل طولانی مکران از جاسک تا گواتر با احتساب دماغه‌های ساحلی بیش از ۶۰۰ کیلومترمربع است. این منطقه به لحاظ ظرفیت‌های اقتصادی دارای سه سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی است. دریای عمان جزو حوزه استراتژیک اقیانوس هند و یکی از پنج حوزه استراتژیک جهان است. در بعد سیاسی و بین‌المللی نیز توسعه منطقه مکران موجب تقویت پیوندهای اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی با کشورهای هم‌جوار شرق و شمال شرق خواهد شد و این چیزی است که در دیدگاه مقام معظم رهبری^{مدظله‌العالی} نیز دیده می‌شود. اشراف ارتفاعات مکران بر تحرکات دریایی در دریای عمان دارای اهمیت راهبردی است. به‌عبارت‌دیگر اگر بخواهیم خلیج فارس و موقعیت خود را حفظ کنیم، پیش‌نیاز آن حضور در سواحل مکران است. از بیانات مقام معظم رهبری که سواحل مکران را گنج پنهان نامیده‌اند، چنین برمی‌آید که رسیدن به این گنج نیازمند تصمیم و عزم ملی است. لذا به‌صورت اکید پیشنهاد می‌شود یکی از سیاست‌های توسعه دریامحور به مباحث سیاست‌گذاری مرتبط با توسعه سواحل مکران منطبق با سند «توسعه منطقه ساحلی مکران» باشد.

- توسعه اقتصاد سبز دریامحور، مدیریت آلودگی و احیای زیستگاه‌ها در سواحل به‌منظور بهره‌برداری مسئولانه و پایدار از آنها

با عنایت به این‌که تمامی محورها و سیاست‌گذاری‌های توسعه‌ای اقتصاد دریامحور بر بستر محیط‌زیست دریایی و ساحلی قرار دارد و هرگونه توسعه پایدار اقتصادی بدون در نظر گرفتن خدمات زیست‌بوم‌های ساحلی و دریایی نتیجه‌بخش نخواهد بود و از سوی دیگر، توسعه بسیاری از صنایع نظیر صنایع شیلات نیازمند حفاظت و تقویت زیست‌بوم‌های ساحلی و دریایی است، پیشنهاد می‌شود مدیریت آلودگی، احیای زیستگاه‌ها در سواحل به‌منظور بهره‌برداری مسئولانه و پایدار از آنها به‌عنوان یکی از محورهای اصلی سیاست‌گذاری در توسعه اقتصاد دریامحور لحاظ شود.

نقد و بررسی پیشنهادهای مراکز علمی و پژوهشی

جهت بررسی و دریافت نظرها درباره پیش‌نویس سیاست‌ها، کارگروهی تلفیقی با مشارکت مدیران دستگاه‌های ذی‌ربط، اساتید دانشگاه و صاحب‌نظران تشکیل شد و در زیرمجموعه‌های حداکثر ۲۵ نفره، ۱۴ جلسه تخصصی با پوشش کامل اعضا برگزار شد. جهت اخذ دقیق‌تر نظرات دستگاه‌های ذی‌ربط، طی نامه‌نگاری‌های صورت‌گرفته، نظرات تخصصی به شکل رسمی از ایشان دریافت شد که در ادامه به تفکیک ارائه شده است:

۱- دانشگاه تربیت مدرس

۱. افزایش امنیت غذایی از طریق توسعه و بومی‌سازی زنجیره تولید آبزیان و

تولیدات زیست‌فناوری دریا

- تحقیق و توسعه فعالیت‌های مرتبط با تکثیر و پرورش گونه‌های دریایی شامل انواع ماهی و میگو
- برنامه‌ریزی و تحقیق برای بهره‌برداری از ماکرو و میکرو جلبک‌های دریایی در صنایع مختلف
- حمایت از طرح‌های تحقیقاتی محصول‌محور در خصوص ترکیبات زیست‌فعال دریایی
- حمایت از شرکت‌های تولیدکننده ترکیبات فراسودمند از منابع گیاهی و جانوری دریایی
- حمایت از سرمایه‌گذاران حوزه تولید ترکیبات زیست‌فعال و معرفی محصولات آن‌ها به صنایع دارویی و آرایشی بهداشتی کشور
- استخراج ترکیبات زیست‌فعال دارویی دریایی (لیپیدها، پروتئین‌ها، پلی‌ساکاریدها و...) به منظور تولید غذاهای فراسودمند و غذا داروها
- استفاده از فناوری‌های نوین نانو و زیست‌فناوری جهت حل مسائل دریا

- استفاده از ضایعات آبریان صنایع عمل‌آوری مستقر در حوزه دریای خزر و دریای جنوب برای تولید منابع با ارزش افزوده
- ارائه فناوری جدید (پرورش فوق متراکم ماهی و میگو در سواحل دریای خزر و جنوب کشور)
- انجام طرح‌های مختلف در خصوص ارزیابی اثرات زیست‌محیطی فعالیت‌های مرتبط با دریا
- پایش مستمر مسائل زیستی و غیرزیستی دریاها با انجام پژوهش‌های بنیادی و کاربردی
- کمک به حفظ و حراست از منابع زیستی دریای خزر

۲. توسعه فناوری‌های استحصال انرژی‌های پاک و شیرین‌سازی و بازچرخانی آب

- استفاده از ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان در جهت تصفیه بهتر فاضلاب‌های ساحلی به منظور جلوگیری از آلودگی دریا و حفاظت بیشتر از اکوسیستم‌های دریایی
- پایش ماهواره‌ای و مکان‌یابی آب شیرین‌کن‌ها و ارزیابی پیامدهای محیط‌زیستی
- انجام مطالعات زیست‌محیطی اولیه در کنار تلاش برای توسعه و حمایت از شرکت‌های داخلی و خارجی در جهت شیرین‌سازی آب دریا با توجه به مشکلات ناشی از تغییرات اقلیم و کمبود آب
- استحصال انرژی‌های تجدیدپذیر به‌طور مجزا و ترکیبی جهت مصرف در مناطق ساحلی و فراساحلی

۳. حفاظت اکوسیستم‌های دریایی

- حفاظت و احیای جنگل‌های حرا به‌عنوان محل مهم برای تخم‌ریزی و زندگی بسیاری از گونه‌های اقتصادی در خلیج فارس و دریای عمان
- پایش و پهنه‌بندی آلاینده‌های محیط‌زیستی در دریاها، خزر، عمان و خلیج فارس
- مطالعه و ارزیابی اثرات محیط‌زیستی انتقال آب دریای خزر به استان سمنان

- ارزیابی و بررسی اثرات محیط‌زیستی اجرای پروژه‌های پرورش ماهیان در قفس
 - ارزیابی پیامدهای پروژه‌های محلی و ملی مرتبط با دریا
 - معرفی مناطق حفاظتی جدید دریایی با رویکرد تغییرات اقلیمی و مدل‌سازی تغییرات اقلیم
 - نظارت و ارزیابی زیستی قفس‌های شناور به‌منظور حفظ و بهره‌برداری اصولی از آبزیان دریای خزر
 - تلاش برای ایجاد زیستگاه‌های مصنوعی دریایی و پارک‌های دریایی محافظت‌شده در جهت حفاظت و احیای منابع آبزیان
 - جهت جلوگیری از ورود گونه‌های غیربومی مهاجم، تاسیس یک مرکز نظارت بر کشتی‌هایی که به خلیج وارد می‌شوند، ضروری است. این مرکز قبل از ورود به تنگه هرمز از آب توازن کشتی‌ها نمونه‌برداری خواهد داد و پس از بررسی با استانداردهای زیست‌محیطی بین‌المللی مطابقت نموده و در صورت کسب مجوز از این مرکز مجوز عبور صادر شود.
 - پایش بیماری‌های آبزیان دریای خزر و ماهیان قفس‌های شناور
 - در نظر گرفتن ارتباط و برهم‌کنش با اکوسیستم خشکی هنگام انجام هرگونه مطالعه بر روی دریا
 - اجرای طرح‌های آبخیزداری در حوزه‌های منتهی به دریا برای جلوگیری از ورود رسوب و سایر آلاینده‌ها به دریا
 - جلوگیری از برداشت بی‌رویه آب زیرزمینی از آبخوان‌های ساحلی به‌منظور جلوگیری از تغییر شیب هیدرولیکی و شور شدن آبخوان‌های ساحلی
۴. توسعه گردشگری پایدار ساحلی - دریایی (اکوتوریسم دریایی)
- توجه به گردشگری در قالب طراحی ساخت اکوپارک‌های دریایی در مقیاس مختلف

۵. توسعه فعالیت‌های کسب‌وکار و بهبود معیشت به‌منظور اشتغال‌زایی مناطق محروم ساحلی - دریایی و جزایر مبتنی بر پتانسیل‌های بالقوه آنها

- تهیه نقشه راه سیاست‌های کلان توسعه دریامحور از منظر توسعه پایدار و محیط‌زیست
- مطالعات مرتبط با مناطق ساحلی جزایر غیرمسکونی به‌عنوان اکوسیستم‌های تقریباً دست‌نخورده در خلیج فارس

۶. آموزش، فرهنگ‌سازی و توانمندسازی جوامع محلی متناسب با اهداف توسعه دریامحور

۷. ایجاد پایگاه منطقه‌ای مرجع داده‌های زیستی و غیرزیستی

- راه‌اندازی بانک داده‌های ژنتیکی منطقه‌ای در ارتباط با گونه‌های بومی دریایی
- تلاش در معرفی محیط‌های دریایی ایران و کارهای پژوهشی مرتبط با انتشار یافته‌ها در مجلات معتبر بین‌المللی
- متاسفانه پس از سال‌ها مطالعه دانشمندان حاشیه خلیج فارس، هنوز بسیاری از گونه‌های خلیج فارس شناسایی نشده‌اند؛ لذا بایستی حمایت‌های لازم جهت شناسایی و تهیه لیست گونه‌ها صورت پذیرد.
- بررسی تنوع ژنتیکی آبزیان دریای خزر و تهیه بانک ژنی
- تشکیل قدرت دریایی، مستلزم توسعه متوازن عناصر قدرت دریایی (نظامی، تجاری، علوم و...) است که لازمه آن محیط‌شناسی دریایی است که متاسفانه اطلاعات کافی و دقیق جهت تحلیل تغییر و تحولات پدیده‌های دریایی پیرامونی موجود نیست. رفع کمبود تجهیزات محیط‌شناسی دریایی، اندازه‌گیری میدانی و جوی با پوشش مکانی و زمانی مناسب، ایجاد بانک‌های داده‌های دریایی و همکاری موثر سازمان‌های دریایی می‌تواند راهگشا باشد.

- محوریت و حمایت از دانشگاه‌ها و پژوهشگاه‌های حاشیه سواحل دریا برای فعالیت‌های تحقیقاتی دریامحور
 - ایجاد کنسرسیوم‌های ملی و بین‌المللی برای حفاظت و بهره‌برداری زیستی و غیرزیستی از دریاها
 - بسط تفاهم‌نامه‌های ملی و بین‌المللی برای فعالیت‌های دریایی
 - بازبینی و اصلاح قوانین مرتبط با فعالیت‌های دریایی و بهره‌برداری از ذخایر آن
۸. مدیریت و پایش بحران‌های محیطی (طوفان‌های دریایی، ریزش نفتی، مرگ‌ومیر جانوران دریایی، تغییرات اقلیم و...)

- پایش ماهواره‌ای تغییرات سواحل شمال و جنوب کشور و تالاب‌های داخلی
- ارزیابی آسیب‌پذیری مناطق ساحلی در سه سیستم اقتصادی - اجتماعی، ژئومورفولوژیک و اکولوژیک در راستای طرح جامع حفاظت مناطق ساحلی
- توجه به تاثیرات تغییرات اقلیمی در بوم‌سازگان‌های دریایی کشور به‌ویژه در موضوع تغییر سطح تراز آب در طرح‌های توسعه‌ای دریای خزر ضروری است. پیش‌بینی می‌شود تا انتهای قرن حاضر و طی حدود ۸۰ سال سطح آب دریای خزر بین ۹ الی ۱۸ متر کاهش یابد (بر مبنای مدل‌های پیش‌بینی خوش‌بینانه و بدبینانه). این موضوع به این معنی است که بخش‌های وسیعی از آب خارج شده و بین ۲۳ الی ۳۴ درصد از مساحت دریای خزر کاسته خواهد شد. این موضوع تاثیر شدیدی بر تنوع زیستی خواهد داشت؛ چراکه عمده تالاب‌های کم‌عمق ساحلی که محل نوزادگاه، تخم‌ریزی و تولیدمثل جانوران آبی و وابسته به آب می‌باشند، در معرض تغییرات سریع قرار خواهند گرفت. همچنین موضوع حمل‌ونقل و کشتیرانی به‌طور ویژه از مسیر کانال ولگا - دن (با توجه به کم‌عمق بودن نواحی شمالی دریای خزر در ساحل روسیه و قزاقستان) به آب‌های آزاد در مخاطره قرار خواهد گرفت. هرگونه طرح توسعه‌ای می‌بایست با علم به اتفاقات اجتناب‌ناپذیر پیش‌رو برنامه‌ریزی شود.

- پیش‌نیاز طرح‌های توسعه‌ای، وجود پایگاه‌های داده علمی جهت استقلال عملکرد و مرجعیت است. در حیطه طرح‌های دریامحور، تقویت زیرساخت‌های فعلی در حوزه‌های تنوع زیستی، آب‌وهوا و اقلیم، حمل‌ونقل و پایش ماهواره‌ای متغیرها از ضرورت‌های موردنیاز است که می‌بایست پیش‌بینی شود. در این راستا نقش دانشگاه‌ها و موسسات علمی و تحقیقاتی می‌تواند بسیار پررنگ‌تر از وضعیت فعلی دیده شود.

۲- دانشگاه شهید باهنر کرمان

- سیاست‌گذاری در امور دریایی مستلزم تهیه سند جامع آمایش سرزمینی در کل حوزه دریایی کشور است و پژوهشکده راهبردی جنوب شرق ایران در این دانشگاه آمادگی تهیه این سند و همکاری در دیگر زمینه‌های توسعه دریامحور را اعلام می‌کند.
 - تهیه برنامه میان‌مدت و بلندمدت توسعه دریامحور، ضرورت دارد.
 - در راستای سیاست‌گذاری یکپارچه امور دریایی و تحقق اهداف نظام جمهوری اسلامی ایران در این رابطه و جلوگیری از مشکلات بخشی در وزارتخانه‌های متعدد متولی در امر مربوط به دریا، پیشنهاد می‌شود یک مرکز ملی توسعه دریامحور با مأموریت و وظیفه سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و نظارت در این رابطه در نهاد ریاست جمهوری تشکیل شود.
 - سیاست‌های کلی توسعه دریامحور در شش حوزه اقتصادی، زیست‌محیطی، امنیتی و سیاسی، زیرساختی، گردشگری و فرهنگی و اجتماعی و تمدنی را شامل شود. از این‌رو محورهای پیشنهادی این دانشگاه به شرح زیر اعلام می‌شود:
۱. توسعه ظرفیت تجارت و حمل‌ونقل کالایی و انرژی و حمل‌ونقل مسافری در راستای حضور و دسترسی مناسب و به‌موقع در بازارهای جهانی.

۲. انتقال جمعیت، صنایع و کسب‌وکار و ایجاد شهرهای جدید در حوزه دریا با رعایت پیوست‌های زیست‌محیطی، جمعیتی، فرهنگی و اجتماعی، تمدنی و امنیتی... در راستای توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریامحور و سیاست‌های توسعه اقتصادی کشور.
۳. ایجاد قطب‌های توسعه دریایی پیشران در سواحل، جزایر و پس‌کرانه‌ها با اولویت محور چابهار- خرمشهر و ایجاد جزایر مصنوعی.
۴. تقویت و گسترش تعاملات دو و چندجانبه بین‌المللی با اولویت کشورهای همسایه و منطقه و ذی‌نفعان بین‌المللی و منطقه‌ای در حوزه دریا.
۵. بهره‌برداری بهینه با در نظر گرفتن ملاحظات زیست‌محیطی از ظرفیت‌ها، منابع و ذخایر زیست‌بوم دریایی و ممانعت از تخریب توسط دیگران به‌ویژه در خلیج فارس.
۶. سیاست‌گذاری مناسب برای ایجاد رشد و توسعه متوازن و درون‌زا بر پایه توسعه دریامحور.
۷. ایجاد پشتوانه علمی و فناوری برای برنامه‌های توسعه دریامحور و زیست‌بوم نوآوری دریایی از طریق توسعه دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقاتی موجود و یا ایجاد دانشگاه و مراکز تحقیقاتی جدید بین‌المللی.
۸. تلاش برای ارتقای گردشگری در حوزه دریا بالاخص گردشگری بین‌المللی براساس پیوست‌های زیست‌محیطی، فرهنگی، اجتماعی و تمدنی.
۹. پهنه‌بندی خطرهای زمین‌شناسی و محیط‌زیستی از قبیل سیل، زلزله، رانش زمین در سواحل و دریا.
۱۰. ارتقای توان بازدارندگی و تامین امنیت دریایی از جمله پدافند غیرعامل، در راستای سیاست‌های امنیتی و تمامیت ارضی جمهوری اسلامی ایران.

۳- دانشگاه مازندران

- با توجه به این‌که در این سیاست‌ها، به‌طور مشخص به سیاست‌های مرتبط با توسعه صنعت گردشگری اشاره شد، پیشنهاد می‌شود که سایر صنایع مهم مرتبط با اقتصاد دریا نیز لحاظ شود و در غیر این صورت نگاه بخشی و تک‌صنعت در سیاست‌های کلی حوزه اقتصاد دریا حذف شود. براساس همین نگاه بخشی شایان‌ذکر است در ساحت اجرایی نیز با مشکلات عدیده‌ای در سطح استان مواجهیم؛ از جمله در حال حاضر ۱۶۵ مجوز استقرار اسکله صادرشده است و مشخص نیست براساس ظرفیت‌های گردشگری «پایدار»، چه تعداد حوضچه سنگی، اسکله و... مورد نیاز است. در بخش اجرایی، نیازمند مطالعات و پژوهش‌های علمی با نگاه آینده‌پژوهی هستیم.
- کم‌رنگ بودن توجه به دریای خزر با توجه به ویژگی‌های منحصربه‌فرد آن، با توجه به تفاوت‌های بارزی که با دریای عمان و خلیج فارس دارد، به‌عنوان مثال، مسئله بازسازی ذخایر زیستی و احیای آن در دریای خزر اهمیت بسیار بالایی دارد که نیازمند توجه ویژه‌ای در سطح کلان است.
- توسعه ظرفیت‌های استقرار جمعیت جدید در سواحل، در خصوص سواحل شمالی با محدودیت‌های متعددی مواجه است و نیاز است برای هریک از مناطق ساحلی شمال و جنوب با توجه به اقتضائات خاص آن برنامه‌ریزی اختصاصی صورت پذیرد.
- هماهنگی و سازگاری میان سیاست‌های کلی، نیازمند بررسی‌های دقیق‌تری است و نیاز به طراحی این موارد به‌عنوان یک بسته سیاستی همگن و متوازن هست. ضمن اینکه مقتضی است هم‌راستایی این سیاست‌های کلی با کلیه اسناد بالادستی و سایر سیاست‌های کلی و قوانین بالادستی کشور، مورد مذاقه قرار گیرد.

- اگر مراحل یک سیستم را شامل بحران، ثبات و رشد در نظر بگیریم، به نظر می‌رسد وضعیت دریای خزر در شرایط بحرانی است و سیاست‌های متناسب وضع بحرانی نمی‌توانند سیاست‌های متناسب مراحل ثبات یا رشد باشند.
- با توجه به تغییرات اقلیمی و کاهش عمق دریای خزر و چالش‌های مربوط به بنادر سواحل شمالی، ابتدا نیازمند تثبیت و حفظ منابع دریایی و سپس بهره‌برداری هستیم. مطابق تحقیقات انجام‌شده، طی ۸۰ سال آینده ۸ متر از عمق دریای خزر کاسته می‌شود و کل کاربری‌های فعلی ساحلی دچار آسیب می‌شوند. به‌عنوان مثال، قبلا در بندر امیرآباد هر شش ماه تا یک‌سال یک‌بار لایروبی انجام می‌شده است که در حال حاضر تقریباً به‌طور مستمر (به دلیل کاهش عمق آب) انجام می‌شود و در صورت ادامه این روند، پهلو گرفتن کشتی‌ها توجیه‌پذیر نخواهد بود. به‌عنوان چالشی دیگر، بندر بوشهر نیز در مرکز شهر واقع شده و قابلیت توسعه فیزیکی چندانی ندارد.
- در استان مازندران، نزدیک به ۲۵ مسیر دسترسی مناسب به ساحل وجود دارد و سایر مسیرها اشغال‌شده است و مشکلات کاربردی متعددی نیز در سواحل به چشم می‌خورد. با چنین موانعی، ابتدا نیاز به حل مشکلات فعلی و سپس بهره‌برداری مناسب از اقتصاد دریا است.
- در حوزه شیلات، مطابق آمار اداره کل بنادر و دریانوردی استان مازندران، بیش از ۸۰ درخواست مجوز استفاده از قفس پرورش آبزیان ثبت‌شده که از این بین، با مجوز ساخت ۱۲ مورد موافقت شده است؛ با این وجود، در حال حاضر بخشی از قفس‌های پرورش آبزیان به حال خود رها شده‌اند؛ ضمن اینکه قفس‌ها در برابر طوفان‌های دریایی نیز مقاومت کافی ندارند. متأسفانه در برخی موارد صاحبان سرمایه از وام‌های کم‌بهره استفاده نموده و تولید آبزیان در قفس را نیز متوقف نموده‌اند. لذا از ظرفیت دریای خزر جهت پرورش ماهی خاویاری و پتانسیل صادراتی آن به‌خوبی بهره‌برداری نشده است.

- پیش از هرگونه توسعه پایدار اقتصاد دریایی، تعیین تکلیف رژیم حقوقی دریای خزر الزامی است. به‌عنوان‌مثال، نمی‌شود که شیلات مازندران در ساحل مازندران بچه ماهی رهاسازی نماید و کشورهای همسایه برداشت آن را انجام دهند؛ برای حل این موضوع نیازمند حکمرانی مناسب چندجانبه در کشورهای حاشیه دریای خزر هستیم.
- در خصوص جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، در ابتدا نیازمند حفظ و تثبیت وضعیت منابع دریایی مازندران و توجه به توسعه اقتصاد دریایی پایدار در اسناد اولویت‌های سرمایه‌گذاری استان‌های ساحلی هستیم. همچنین، در این بخش تدارک بسته تشویقی حمایت از سرمایه‌گذاری در بخش اقتصاد دریای پایه می‌تواند مورد مطالعه و بررسی قرار گیرد.
- در خصوص حفظ امنیت دریای خزر، تغییر حکمرانی موضوعات امنیتی دریا به‌منظور توسعه اقتصادی آن و همچنین توجه به توسعه نظامی و امنیتی بایستی در نظر گرفته شود.

۴- دانشگاه گلستان

۱. بازنگری با تجمیع قوانین ساحلی دریاها و دریاچه‌های کشور در نزد نهادهای قانونی کشور (از جمله بنادر و دریانوردی، شیلات، محیط‌زیست، راه و شهرسازی، نیرو و...)
۲. بازنگری در تعداد زیادی از زیرساخت‌های «بندری» بدون استفاده کنونی در منطقه ساحلی دریاها از جمله در سواحل دریای خزر (به‌عنوان نمونه بندر ترکمن، بندر گز، بندر خواجه نفس و...)
۳. ارائه مدل آمایش اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی ساحلی دریای خزر با توجه به نوسانات بلندمدت، تراز دریا در قالب سناریوهای پیش‌روی و پس‌روی دریای خزر و همچنین نیازهای بازارهای اورآسیا