

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

کمیسیون مشترک دفتر مقام معظم رهبری
و دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام

ویژه نامه سیاست کلان

سال یازدهم، شماره دوازدهم، پاییز ۱۴۰۲

«ویژه سیاست های کلی توسعه دریا محور»



انتشارات

دبیرخانه

مجمع تشخیص

مصلحت نظام

صاحب امتیاز: دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام

مدیر مسئول: علی احمدی

سردبیر: حبیب اله حمیدی

تدوین و تنظیم متون: احمد خالقیان

مدیریت اجرا: علی فرجی، مرتضی فرش چی، حسن میرزایی

ویرایش ادبی: بیژن کیانی

صفحه آرایی: مرتضی فرش چی

طراحی جلد: محمود خستو

شمارگان: ۷۰۰ نسخه

■ مطالب مندرج در فصل نامه بیان گر دیدگاه های نویسندگان

بوده و به معنی تأیید همه یا بخشی از آن نیست.

■ نقل قول مطالب با ذکر مأخذ بلامانع است.

■ فصل نامه در پذیرش، رد یا ویرایش مقالات آزاد است.

نشانی: تهران، بلوار میرداماد، خیابان مصدق شمالی، نبش

کوچه چهارم، پلاک ۱۰، ساختمان شهید سلیمانی

تماس با ما: ۲۲۲۵۸۹۱۳

نمابر: ۲۲۲۷۷۲۸۲

فهرست مطالب

مقدمه	۵
سیاست‌های کلی توسعه دریامحور؛ ابلاغی مقام معظم رهبری (۱۴۰۲/۸/۱۶)	۹
فصل اول: مطالبات مقام معظم رهبری	۱۱
❖ مفهوم‌شناسی پیشرفت دریایی در بیانات مقام معظم رهبری / حسن بیک‌محمدلو	۱۳
فصل دوم: تحلیل وضعیت، آسیب‌شناسی و موانع	۴۱
❖ توسعه دریاپایه در جمهوری اسلامی ایران؛ ضرورت‌ها و راه‌کارها/ گزارش نیروی دریایی ارتش ج.ا. ایران	۴۳
❖ چالش‌ها، فرصت‌ها و افق‌های توسعه دریامحور در جمهوری اسلامی ایران/ گزارش سازمان بنادر و دریانوردی	۷۱
❖ مسیر طی شده برای تدوین سیاست‌های کلی توسعه دریامحور/ گزارش کمیسیون زیربنایی و تولیدی	۸۳
❖ الزامات دفاعی و امنیتی در توسعه دریامحور/ کارگروه نظامی، انتظامی و امنیتی	۱۱۳
❖ پیش‌نیازها و ملاحظات حقوقی و سیاسی در توسعه دریامحور/ کارگروه حقوقی و سیاسی	۱۵۱
❖ سیاست‌های کلی دریایی کشور در حوزه صنعت و فناوری/ کارگروه صنایع و فناوری	۱۵۷
❖ ضرورت بازمعماری ساختار نهادی بخش دریایی کشور/ محمدحسین تقوی کوتنایی	۱۶۵
فصل سوم: پیشنهادها، ارزیابی و نقد	۱۷۱
❖ فرایند تدوین ایده سیاست‌های کلی توسعه دریامحور/ کمیسیون مشترک	۱۷۳
❖ فرایند بررسی سیاست‌های پیشنهادی توسعه دریامحور/ کمیسیون زیربنایی و تولیدی	۱۷۹
- نقد و بررسی پیشنهادهای دستگاه‌های اجرایی	۱۸۲
- نقد و بررسی پیشنهادهای مراکز علمی و پژوهشی	۲۰۵
❖ فرایند تصویب سیاست‌های کلی توسعه دریامحور/ کمیسیون مشترک	۲۱۵
- جمع‌بندی سیاست‌های پیشنهادی توسعه دریامحور (۱۴۰۱/۱۰/۱۰)	۲۱۶
- نظرات دستگاه‌های اجرایی و مراکز علمی- دانشگاهی	۲۱۷
- نظر مشورتی کمیسیون اصلی زیربنایی و تولیدی	۲۲۱
- نظر مشورتی مصوب شورای مجمع تشخیص مصلحت نظام	۲۲۳

مقدمه

روند پیشرفت جوامع بشری در شرایط کنونی جهان با تغییرات و دگرگونی‌های متعدد و غیرقابل پیش‌بینی مواجه شده است. تجربه‌های حاصل از سیر تحولات در جهان امروز نشان‌دهنده آن است که منابع و ذخایر دریا و آب‌های آزاد سهم بالایی در تامین نیازهای حیاتی و رفع کمیابی منابع موردنیاز پیشرفت جوامع داشته است.

بیشترین فعالیت در عرصه سواحل کشور، مربوط به محدوده‌های شهری و روستایی و تأسیسات بندری و نظامی است که همه این‌ها حدود ۵ درصد از ظرفیت سواحل ایران را به خود اختصاص داده‌اند و حدود ۹۵ درصد از این ظرفیت موردتوجه قرار نگرفته است.^۱ درحالی‌که این مناطق دارای اهمیت ژئواستراتژیک، ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک در مقیاس جهانی و منطقه‌ای هستند؛ همچنین بررسی چگونگی شکل‌گیری جمعیت و کلان‌شهرهای جهان، حاکی از آن است که نزدیک به ۷۰ درصد شهرهای بزرگ و متراکم جهان در سواحل دریا و اقیانوس قرار دارند و بیش از ۹۰ درصد حمل‌ونقل و تجارت جهانی از طریق پهنه آبی انجام می‌شود.

از سوی دیگر، روند تاریخی استقرار جمعیت و فعالیت در کشور به دلایل داخلی و خارجی، دوری از دریا و مناطق ساحلی آب‌های سرزمینی بوده است، به‌نحوی که هم‌اکنون کمترین تراکم جمعیت و فعالیت در سواحل، جزایر و بنادر جنوبی کشور وجود دارد. ایران با داشتن ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی جنوبی و شمالی (۴۰ درصد مرزهای کشور)، کشوری دریایی محسوب می‌شود؛ ولی در میزان استفاده از این مزیت و ظرفیت موفق نبوده است.

^۱ وسعت خلیج فارس اندکی کمتر از ۲۴۰ هزار کیلومترمربع است که سومین خلیج بزرگ جهان به شمار می‌آید. همچنین دریای عمان با حدود ۹۰۰ هزار کیلومترمربع مساحت، پیشروی اقیانوس هند در خشکی‌های آسیای جنوب غربی است و دریای خزر نیز با مساحت حدود ۴۰۰ هزار کیلومترمربع، بزرگ‌ترین دریاچه جهان است. گفتنی است ایران با احتساب جزایر خلیج فارس از ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی برخوردار است که ۴ هزار و ۹۰۰ کیلومتر آن در جنوب و مابقی در شمال قرار دارد و از این حیث از موقعیتی منحصربه‌فرد در منطقه برخوردار است بر اساس پژوهش‌های صورت‌گرفته و آمارهای ارائه‌شده از سوی مراجع رسمی، کشور ایران در شمال و جنوب دارای بیش از ۵۷۹۰ کیلومتر خط ساحلی است. معادل یک‌چهارم مساحت کشور، دریای تحت حاکمیت وجود دارد و بیش از دویست میلیون کیلومترمربع اقیانوس و دریای آزاد به‌صورت مشاع قابل بهره‌برداری است. بنابراین، می‌توان در تعاریف مصطلح علوم دریایی، جمهوری اسلامی ایران را کشوری دریایی به‌حساب آورد.

شناخت وضع موجود کشور در حوزه دریا نشان می‌دهد که کشور نیازمند راهبرد «تغییر جغرافیای توسعه، از مناطق مرکزی کشور به دریا، سواحل، بنادر، جزایر، کرانه و پس کرانه، آب‌های آزاد و حتی اقیانوس» است.

نخستین گام در این مسیر ایجاد باور و درک مشترک و نگاه معطوف به دریا در کل کشور حتی در استان‌های دور از دریا و در سطح سیاست‌گذاران، برنامه‌ریزان و سایر ذی‌نفعان و همین‌طور نقشه راه برای دستیابی به این راهبرد است. ازجمله محورهای نقشه راه توسعه دریامحور می‌تواند موارد زیر باشند:

- ۱- نقشه راه فناوری‌های دریایی با توجه به پیشینه، سوابق، مطالعات و وضعیت علمی کشور در حوزه دریا، اولویت‌های فناورانه دریایی و اولویت‌بندی زمان‌بندی فناوری‌ها، جوامع دانشی و اقتصاد دانش‌بنیان.
- ۲- شناسایی صنایع و فعالیت‌های دریایی، صنعت کشتی‌سازی، کشتیرانی، تجاری و بازرگانی و نفتی، ناوگان گاز، منابع و فراورده‌های نفتی، صیادی، شناورهای سنتی و خدماتی، شیلات، صنایع فراساحل، گردشگری دریایی و...
- ۳- توسعه چندسطحی و شبکه‌ای به موازات نوار ساحلی در چهارچوب ظرفیت‌ها و پهنه‌های ساحلی با نگاه به بازارهای آینده، اقتصاد دریا و تحولات آتی در اقتصاد دریا ازجمله بازارهای دریایی، استفاده از منابع طبیعی دریا، تولید برق دریایی، کشاورزی و گردشگری دریایی
- ۴- استقبال از رقابت‌پذیری ارتقایافته سرزمین و فرا سرزمین درعین حال توجه به تشدید رقابت و چالش‌های جدید نظیر قیمت سوخت و تنش‌های زیست‌محیطی و قوانین جدید اقتصاد سبز، متنوع و پایدار دریا
- ۵- فرصت‌ها و بازارهای بین‌المللی، گسترش صنعت، بنادر، فناوری‌های دریایی و تاب‌آوری در برابر تنش‌های محیطی و قلمرو و برقراری پیوندهای امنیت‌ساز با تاکید بر محورهای جهانی و منطقه‌ای، توسعه همکاری‌های اقتصادی و تجاری و سرمایه‌گذاری در طرح‌های بزرگ‌مقیاس، دانش‌بنیان و خدماتی با سایر کشورهای به‌ویژه کشورهای همسایه

۶- در پیوند و اتصال با فضای سرزمینی و فرا سرزمینی، افزایش سهم کشور در حمل و نقل دریا و ترانزیت، شبکه کربدورهای جنوب-شمال، بزرگراه‌های ساحلی، توسعه بنادر و بندرگاهی و کربدورهای دریایی و فرا سرزمینی

۷- انسجام‌بخشی به مرکزیت زیست و فعالیت‌های مردمی در قالب سکونت‌گاه‌ها، افزایش کیفیت زندگی و جذاب منطقه‌ای برای سکونت، فعالیت و سرمایه‌گذاری، پیوند منابع محلی با منابع ملی و بین‌المللی در راستای اقتصاد مولد و بالنده

رهبر معظم انقلاب در ابلاغ سند توسعه دریامحور قوه مجریه را موظف نموده‌اند که با کمک مجلس شورای اسلامی و قوه قضائیه و بسیج دستگاه‌های مسئول، برنامه جامع تحقق این سیاست‌ها را در بعد تقنینی شامل: ۱- شناسایی قوانین مانع و مزاحم تحقق سیاست‌ها و اقدام لازم برای فسخ این قوانین، ۲- تصویب قوانین لازم برای تحقق سیاست‌های کلی در چهارچوب لوایح و طرح‌های قانونی و در بعد اجرایی نیز: ۱- تصویب مقررات لازم برای اجرای سیاست‌ها، ۲- چگونگی تامین منابع مالی اجرای سیاست‌ها، ۳- شناسایی موانع اجرایی و رفع موانع اجرای سیاست‌های کلی نظام قانون‌گذاری، در بازه زمانی شش ماهه ارائه دهند.

توسعه دریامحور، مهم‌ترین ابزار تدبیر در جهت اداره خردمندان دریا و امور دریایی و توسعه کشور در پرتو آن است. از این رو عینی‌سازی و عملیاتی نمودن سیاست‌های کلی در سطح خط‌مشی‌ها و برنامه‌ها از ضروریات تحقق این مهم است. خط‌مشی و برنامه‌هایی که در عین حال به تفکیک نقش و سهم متولیان این امر می‌پردازد و معیارهایی برای ارزیابی میزان موفقیت در اجرای خط‌مشی‌ها دارد، دارای ویژگی‌هایی از جمله: ۱- مشخص و غیرمبهم بودن برنامه و خط‌مشی‌ها، ۲- مشخص نمودن اهداف کمی و قابل ارزیابی، ۳- اقدامات مشخص و قابلیت اجرا و در نهایت ۴- زمان‌بندی تعیین‌شده برای اجرای برنامه و خط‌مشی‌هاست.

سند توسعه دریامحور دربرگیرنده حداقل ۳۴ خط‌مشی است.^۲

ویژه‌نامه پیش‌رو سعی کرده است خط‌مشی‌ها و ابعاد توسعه دریامحور را به‌صورت تفصیلی بیان کند. از آنجاکه سند توسعه دریامحور در برنامه‌ریزی توسعه کشور پدیده‌ای نو و درعین حال دارای اهمیت فراوان است، این مختصر گامی در بیان مستندات و فرایند شکل‌گیری سیاست‌های کلی دریامحور تلقی می‌شود. از صاحب‌نظران و پژوهشگران علاقه‌مند دعوت می‌شود با نقطه‌نظرات خود در تفصیل و نقد ابعاد مختلف اجرای این سیاست‌ها همکاری نمایند.

علی احمدی
آذرماه ۱۴۰۲

^۲ سیاست‌گذاری یکپارچه امور دریایی؛ تقسیم‌کار ملی؛ مدیریت چابک و کارآمد دریا؛ بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت‌های دریا؛ احراز جایگاه شایسته جهانی و رتبه اول در منطقه؛ توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریامحور؛ ایجاد قطب‌های توسعه دریایی پیش‌ران؛ نرخ رشد اقتصادی در حوزه فعالیت‌های دریامحور به حداقل دو برابر نرخ رشد اقتصادی کشور؛ تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری و مشارکت داخلی و خارجی؛ ایجاد زیرساخت‌های لازم نرم‌افزاری و سخت‌افزاری (حقوقی، اقتصادی، زیربنایی و امنیتی)؛ تدوین طرح جامع توسعه دریامحور؛ پهنه‌بندی دریا، کرانه و پس‌کرانه؛ تعیین سهم و جغرافیای جمعیت؛ تعیین سهم و جغرافیای تجارت؛ تعیین سهم و جغرافیای صنعت؛ تعیین سهم و جغرافیای کشاورزی؛ تعیین سهم و جغرافیای گردشگری؛ بهره‌برداری حداکثری از ظرفیت‌ها؛ بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌ها؛ ممانعت از تخریب محیط‌زیست دریایی؛ تأمین و ارتقاء سرمایه انسانی؛ مدیریت متعهد و کارآمد؛ ایجاد پشتوانه علمی، آموزشی و پژوهشی برای توسعه دریامحور؛ زیست‌بوم نوآوری و فناوری دریایی؛ توسعه همکاری‌های اقتصادی و تجاری؛ سرمایه‌گذاری در طرح‌های بزرگ‌مقیاس و دانش‌بنیان زیرساختی، تولیدی و خدماتی؛ بهره‌گیری از ظرفیت‌های دریایی؛ حضور مؤثر در معابر بین‌المللی؛ دستیابی به موقعیت قطب‌های منطقه‌ای؛ افزایش سهم کشور در حمل‌ونقل دریایی و ترانزیت؛ ایجاد و تقویت شبکه حمل‌ونقل ترکیبی؛ حمایت از سرمایه‌گذاران بومی و محلی در طرح‌های توسعه‌ای؛ حمایت از فعالان اقتصادی و بنگاه‌های کوچک و متوسط جوامع محلی

سیاست‌های کلی توسعه دریامحور؛ ابلاغی مقام معظم رهبری (۱۴۰۲/۸/۱۶)

دریاها و خصوصاً دریا‌های آزاد و اقیانوس‌ها از مواهب الهی و ذخایر و منابع سرشاری برای زمینه‌سازی رشد علم و فناوری، افزایش کار و ثروت، تأمین نیازهای حیاتی و تولید اقتدار و بستر مناسبی برای تمدن‌سازی می‌باشند. ایران با موقعیت ممتاز جغرافیایی و قرار داشتن بین دو دریا و برخورداری از هزاران کیلومتر سواحل و نیز جزایر و ظرفیت‌های فراوان بر زمین مانده، لازم است با حضور موثر در ساحل، فراساحل، دریا و اقیانوس و بهره‌گیری از آن به عنوان یک پیشران و محور توسعه کشور، برای احراز جایگاه شایسته منطقه‌ای و جهانی در بهره‌گیری از دریا اقدام کند. از این رو سیاست‌های کلی توسعه دریامحور به شرح زیر تعیین می‌گردد:

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

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

۳- تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری و مشارکت داخلی و خارجی با ایجاد زیرساخت‌های لازم نرم‌افزاری و سخت‌افزاری (حقوقی، اقتصادی، زیربنایی و امنیتی).

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

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

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

۷- توسعه همکاری‌های اقتصادی، تجاری و سرمایه‌گذاری در طرح‌های بزرگ مقیاس و دانش‌بنیان زیرساختی، تولیدی و خدماتی با کشورهای همسایه و سایر کشورها به‌منظور بهره‌گیری از ظرفیت‌های دریایی و حضور موثر در معابر بین‌المللی و دستیابی به موقعیت قطب‌های منطقه‌ای.

۸- افزایش سهم کشور در حمل و نقل دریایی و ترانزیت با ایجاد و تقویت شبکه حمل و نقل ترکیبی.

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

فصل اول: مطالبات مقام معظم رهبری

❖ مفهوم‌شناسی پیشرفت دریایی در بیانات مقام معظم رهبری

مفهوم‌شناسی پیشرفت دریایی در بیانات مقام معظم رهبری

حسن بیک محمدلو^۱

چکیده

بهره‌برداری حداکثری از ظرفیت‌های دریایی کشور از جمله پرتکرارترین تاکیدات مقام معظم رهبری در سال‌های اخیر بوده است و به سبب اهمیت آن، عنوان «توسعه دریامحور» در پیوست حکم دوره هشتم اعضای مجمع تشخیص مصلحت نظام، یکی از عناوین اولویت‌دار برای بررسی در دوره جدید مجمع ابلاغ شده است. بررسی بیانات امام خامنه‌ای، پژوهشی کیفی و به روش تحلیل مضمون است. به همین منظور بیانات ایشان در بازه ۱۳۶۸ تا آذر ۱۴۰۲ در منابع «پایگاه اطلاع‌رسانی دفتر مقام معظم رهبری» و «پایگاه اطلاع‌رسانی دفتر حفظ و نشر آثار حضرت آیت‌الله‌العظمی سیدعلی خامنه‌ای مدظله‌العالی» مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. در این مقاله، مراحل مفهوم‌پردازی توسعه دریامحور به تصویر درآمده است. این مفهوم‌پردازی از سه گام تشکیل شده: گام اول- شناسایی بیانات مقام معظم رهبری؛ گام دوم- تحلیل مضمون؛ گام سوم- محورهای نهایی: تطبیق مضامین با محورهای نهایی و در واقع دامنه توسعه دریامحور

واژگان کلیدی: سیاست‌های کلی، توسعه دریامحور، مقام معظم رهبری

^۱ مشاور مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه مطالعات و سیاست‌های راهبردی و رئیس سابق کمیته حمل‌ونقل و توسعه دریامحور کمیسیون زیربنایی و تولیدی دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام

مقدمه

براساس جمع‌بندی پژوهش از مطالعات ادبیات جهانی و داخلی توسعه دریامحور به انضمام نظرات خبرگان و در سطح بالاتر بیش‌های مقام معظم رهبری و اسناد بالادستی در مجموع شش ستون اصلی برای دامنه توسعه دریامحور در تعریف این مفهوم انتخاب شده‌اند که عبارت‌اند از: اقتصادی، اجتماعی- فرهنگی، محیط‌زیستی، علم و فناوری، امنیتی و حکمرانی.

تحلیل مضمون، روشی برای شناخت، تحلیل و گزارش الگوهای موجود در داده‌های کیفی است که کاربرد گسترده‌ای دارد. این روش فرایندی برای تحلیل داده‌های متنی ارائه می‌دهد و داده‌های پراکنده و متنوع را به داده‌های غنی و تفصیلی تبدیل می‌کند. واژه مضمون یا تم، مبین اطلاعات مهمی درباره داده‌ها و پرسش‌های تحقیق است و تا حدی معنی و مفهوم الگوی موجود در مجموعه‌ای از داده‌ها را نشان می‌دهد. مضمون‌الگویی است که در داده‌ها یافت می‌شود و حداقل به توصیف و سازمان‌دهی مشاهدات و حداکثر به تفسیر جنبه‌هایی از پدیده‌ها می‌پردازد. به‌طورکلی، مضمون، ویژگی تکراری و متمایزی در متن است که نشان‌دهنده تجربه خاصی در رابطه با پرسش‌های تحقیق است. در خصوص جداول تحلیل مضمون بیانات، عناصر و ویژگی‌های جداول به شرح زیر هستند:

- عناصر جدول

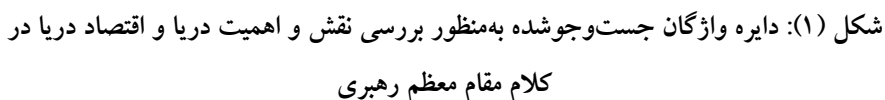
- اصل بیانات/ متن سند: عین عبارت بیان‌شده توسط مقام معظم رهبری^{مدظله‌العالی} یا عبارت موجود در سند؛
- کد/ مضمون: مضامین راهبردی استخراج‌شده از اصل عبارت؛
- محور: محورهای مشخص‌شده که روابط شبکه‌ای بین مضامین را برقرار می‌کند؛
- واژه‌شناسی: انتخاب واژه مرتبط از شبکه مفاهیم حوزه پیشرفت دریاپایه

- ویژگی‌های جدول

- ترتیب زمانی: برای درک سیر موضوع، موارد به ترتیب تاریخ ذکر شده است؛
- عنوان و مرجع تصویب متونی که عبارت از آن استخراج شده، در جدول آمده است.

جدول (۱): مضامین اصلی و فرعی شناسایی شده در تحلیل مضمون بیانات مقام معظم رهبری

مضامین اصلی	مضامین فرعی
حکمرانی	تکمیل مسیرهای حیاتی حمل و نقل
	استقرار نظام مدیریت یکپارچه منابع آب کشور
	حفظ و ارتقای ذخایر ژنتیکی و منابع آبی
	تحقق سیاست‌های کلی آمایش سرزمینی
امنیتی	تامین امنیت خلیج فارس
	حضور در آب‌های آزاد
	ایجاد زیرساخت‌ها
علم و فناوری	توجه ویژه به زیست‌فناوری دریایی
	تامین حداکثری داخلی مواد و تجهیزات راهبردی شناورها و سکوها دریایی
	به‌کارگیری فناوری‌های نوین در زنجیره ارزش صنعت شیلات
محیط‌زیستی	مدیریت پسماند سواحل دریا
	بهره‌برداری پایدار از محیط‌های دریایی
اجتماعی - فرهنگی	حفظ معنویت و حفظ حریم الهی
	جمعیت‌پذیری مناطق ساحلی
	حضور در دریا برای انتقال فرهنگ
اقتصادی	صید آبزیان
	آبزی‌پروری
	سوخت‌رسانی دریایی
	اشتغال در بخش دریایی
	شیرین‌سازی آب دریا



در بخش پیشین، پایه‌های این موضوع بررسی شد. در ادامه ضمن ارائه متن بیانات، تحلیل مضمون و محورهای آن‌ها نیز ارائه شده است. در متن بیانات، کلمات با حساسیت بالا برجسته شده و موارد براساس تاریخ صدور آن مرتب شده است.

نکته آخر که این دیگر مربوط به مسئولین کشور است، توجه به دریا است. ما به دریا همچنان توجه لازم را نداریم. امروز ۹۰ درصد تجارت دنیا از طریق دریا انجام می‌گیرد.

حمل و نقل دریایی، مهم‌ترین بخش حمل و نقل بین‌المللی است. ما هم از کشورهایی هستیم که خوشبختانه چند هزار کیلومتر مرز دریایی داریم؛ باید خیلی استفاده کنیم، از دریا باید خیلی استفاده کرد. مسئولین محترم بخش‌های مربوط باید بنشینند روی این مسئله فکر کنند، برنامه‌ریزی کنند، طراحی کنند. البته چندی است که یک حرکتی برای این کار آغاز شده اما باید وسیع‌تر حرکت کرد؛ ما از دریا باید خیلی استفاده کنیم. [باید] از مرزهای دریایی متنوع و طولانی‌مان استفاده کنیم و برای منافع ملی روی این مسئله کار کنیم.

- مضامین: سهم از تجارت جهانی، عدم توجه به دریا، لزوم طراحی و برنامه‌ریزی
- محورها: اقتصادی، اجتماعی

۲- بیانات در دیدار کارکنان و خانواده‌های ناوگروه ۸۶ نداجا (۱۴۰۲/۰۵/۱۵)

این دریانوردی ارزش و اهمیت انقلاب اسلامی ایران را برای خود ما، برای شما، برای هرکسی که از ماجرای شما مطلع بشود روشن کرد. ...انقلاب، دریا را از تعطیلی درآورد. دریانوردی را از فراموشی خارج کرد.

- مضامین: اهمیت دریا و دریانوردی
- محورها: فرهنگی، اجتماعی

۳- بیانات در دیدار کارکنان و خانواده‌های ناوگروه ۸۶ نداجا (۱۴۰۲/۰۵/۱۵)

شما نشان دادید که دریای آزاد متعلق به همه است و اینکه می‌گویند ما اجازه نمی‌دهیم فلان کشتی‌ها از فلان تنگه‌ها عبور کنند غلط زیادی است. دریای آزاد مال همه است، دریا و هوا باید برای همه ملت‌ها آزاد باشد. امنیت کشتیرانی و حمل و نقل دریایی باید برای همه کشورها تامین بشود.

- مضامین: دریا برای همه، تامین امنیت کشتیرانی
- محورها: اقتصادی، امنیتی

۴- بیانات در دیدار کارگزاران نظام (۱۴۰۲/۰۱/۱۵)

یک نکته دیگری که اینجا من عرض می‌کنم این است که برخی از اقدامات کلیدی هست که اقتصاد را رشد می‌دهد، یعنی بعضاً حتی موجب جهش اقتصاد می‌شود؛ این‌ها را دستگاه‌های مسئول بگردند پیدا کنند. من حالا دو سه مثال به نظرم رسید و یادداشت کردم. یکی مسئله این اقتصاد دریاپایه است که حالا اخیراً به ما هم گزارش می‌دهند و مکرر پیشنهاد می‌کنند؛ درست است. دریا مرکز برکت است، ما هم از لحاظ دریا خوشبختانه دستانمان باز است؛ در جنوب کشور و در شمال کشور دریا داریم. اقتصادهای متکی به دریا خیلی اقتصادهای بابرکتی است؛ یکی این است؛ به این توجه کنیم. لوازمی دارد [که باید] به آن لوازم ملتزم بشویم، دنبال کنیم، پیگیری کنیم.

- مضامین: اقتصاد دریایی، اقتصاد با برکت، ملتزم بودن به ضروریات و پیگیری تحقق آن
- محورها: اقتصادی
- واژه‌شناسی: اقتصاد دریاپایه

۵- خبر دیدار فرماندهان نیروی دریایی ارتش (۱۴۰۱/۰۹/۰۷)

با اشاره به سوابق دریانوردی ایرانیان در گذشته که باعث انتقال فرهنگ و تمدن اسلامی و ایرانی به مناطق دیگر دنیا شد، خاطرنشان کردند: با وجود این سابقه و سواحل طولانی دریایی در شمال و بخصوص جنوب ایران، فرهنگ استفاده از فرصت‌های دریا در کشور مورد غفلت واقع شده و باید به فرهنگ عمومی مردم تبدیل شود.

ایشان فرهنگ‌سازی در این زمینه و ایجاد فهم عمومی از دریا به‌عنوان یک زیرساخت اساسی را ضروری دانستند و افزودند: در چند سال گذشته بحث توسعه سواحل مکران مطرح شد و دولت‌ها هم از آن استقبال کردند اما پیشرفت جدی در این موضوع نیازمند فرهنگ‌سازی است.

حضرت آیت‌الله خامنه‌ای، تولیدات هنری ازجمله پویانمایی را در شناساندن فرصت‌های متنوع دریا موثر خواندند و گفتند: با استفاده از تولیدات هنری و معرفی ظرفیت‌های پیشرفت دریاپایه کشور چه در بخش نظامی و چه در بخش عمرانی، شوق مردم به استفاده از این فرصت افزایش خواهد یافت.

- مضامین: سابقه دریانوردی و نقش آن در انتقال فرهنگ و تمدن، فرصت‌های مادی دریا، فرهنگ‌سازی توسعه دریایی، استفاده از تولیدات هنری در معرفی ظرفیت‌های پیشرفت دریاپایه
- محورها: اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی
- واژه‌شناسی: پیشرفت دریاپایه

۶- بیانات در دیدار رئیس‌جمهور و اعضای هیئت دولت (۱۴۰۱/۰۶/۰۸)

یکی دیگر از مسائل مهم اولویت‌های بخش اقتصاد، همین مسئله دریا است. من چند سال است که راجع به مسئله دریا تاکید می‌کنم؛ خب، یک حرکت‌های کوچکی هم انجام گرفته اما آن کاری که باید بشود نه [نشده]. دریا خیلی مهم است؛ خود دریا، آب دریا، محصولات دریایی، بنادر موجود، مناطق مسکونی‌ای که اطراف دریا می‌شود به وجود آورد، یک منبع ثروت فوق‌العاده است برای کشور. ما، هم در شمال دریا داریم، هم در جنوب دریاها را آزاد داریم که این یکی از امتیازات بزرگ کشور ما است؛ ما باید از این، حداکثر استفاده را بکنیم.

- مضامین: اقدامات موثر در بهره‌برداری از ظرفیت دریا، آب دریا، محصولات دریایی، بنادر، مناطق مسکونی، حمل‌ونقل (ترانزیتی)، مواد غذایی، گردشگری
- محورها: اقتصادی

۷- بیانات در دیدار رئیس‌جمهور و اعضای هیئت دولت (۱۴۰۱/۰۶/۰۸)

آن‌وقت در بخش **حمل‌ونقل**، همان تکمیل مسیرهای حیاتی از قبیل مسیرهای ترانزیتی — همین بحث شمال و جنوب و شرق و غربی که مطرح است — خیلی مهم است. جایگاه کشور ما از سابق و از قدیم گفته می‌شد که یک جایگاه ارتباطی استثنایی است؛ هم از لحاظ ارتباط شمال و جنوب، هم از لحاظ ارتباط شرق و غرب، **واقعاً یک جایگاه استثنایی است**؛ یعنی در نقشه دنیا که انسان نگاه می‌کند، کشور ما از این جهت جزو جاهای کم‌نظیر است؛ بنابراین، هم راه‌های ارتباطی ترانزیتی، هم راه‌های ارتباطی برای ارتباطات داخلی و حمل‌ونقل داخلی؛ این هم یکی از چیزهای مهم است.

- مضامین: تکمیل مسیرهای حیاتی حمل‌ونقل در آب‌های شمالی و جنوبی کشور، ترانزیت، جایگاه ارتباطی
- محورها: اقتصادی

۸- بیانات در ارتباط تصویری با نمایندگان یازدهمین دوره مجلس (۱۳۹۹/۰۴/۲۲)

حالا فرض بفرمایید ظرفیت‌های مادی مثل معادن، جنگل‌ها، **موقعیت جغرافیایی**، تنوع اقلیمی تا برسیم به مسئله تاریخ و هویت ملی و امثال این‌ها. این‌ها همه ظرفیت‌های بسیار مهم و اساسی است که در کشور ما بعضی از این ظرفیت‌ها اختصاصی است؛ یعنی هیچ کشور دیگری از آن‌ها برخوردار نیست.

- مضامین: موقعیت جغرافیایی (حمل‌ونقل)
- محورها: اقتصادی

۹- بیانات در ارتباط تصویری با مجموعه‌های تولیدی (۱۳۹۹/۰۲/۱۷)

یکی دیگر از بخش‌های پیشرو که توجه ویژه به آن‌ها لازم است، **مسئله زیرساخت‌ها** است. خب بحمدالله کشور امروز از لحاظ زیرساخت‌ها خیلی پیشرفته است بلاشک؛ یعنی امروز از لحاظ زیرساخت‌های کشور، مثل بندر، مثل جاده، بزرگراه، سد و امثال

این‌ها، وضع ما اصلاً قابل مقایسه با قبل از انقلاب نیست و پیشرفتش فوق‌العاده است؛ لکن درعین حال هنوز احتیاج داریم، هنوز نیاز به زیرساخت‌ها هست؛ مثل بندر، مثل برق، مثل حمل‌ونقل و مخصوصاً حمل‌ونقل ریلی که بسیار بسیار مهم است.

- مضامین: حمل‌ونقل (زیرساخت)

- محورها: اقتصادی

۱۰- بیانات در اجتماع زائران و مجاوران حرم مطهر رضوی (۱۳۹۷/۰۱/۰۱)

وسعت سرزمین کشور ما و همسایگی با آب‌های بین‌المللی آزاد، از فرصت‌های این کشور است؛ ما از این‌ها به‌طور کامل استفاده نمی‌کنیم؛ یکی از دو حاشیه‌ی خلیج فارس متعلق به ما است، بخش عمده‌ای از دریای عمان متعلق به ما است. همسایگان متعدد؛ با پانزده کشور ما همسایه هستیم و این یک امکان و یک ظرفیت بسیار مهم برای کشور است. کشور ما از لحاظ جغرافیایی در جای حساسی قرار گرفته است؛ نقطه اتصال شرق و غرب و شمال و جنوب است و این از لحاظ جغرافیایی مهم است. منابع طبیعی باارزشی در کشور ما وجود دارد که امروز بدون اینکه ارزش‌افزوده‌ای داشته باشد، به خارج فروخته می‌شود؛ یکی از آن‌ها نفت و گاز است. من سال گذشته در همین جلسه گفتم که ما در موجودی نفت و گاز بر روی هم در دنیا اولیم؛ یعنی هیچ کشوری به قدر ایران عزیز ما مجموعاً نفت و گاز ندارد؛ در گاز اول، در نفت چهارم و در مجموع این‌ها - حجم مجموع نفت و گاز - اول در همه دنیا [هستیم]. این خیلی ظرفیت مهمی است؛ امکان بسیار مهمی است؛ اینکه دشمن می‌خواهد به هر قیمتی تسلط خود را و قیمومیت خود را بر این کشور اعمال کند، به‌خاطر همین ثروت‌ها است.

- مضامین: همسایگی با آب‌های بین‌المللی آزاد، نقطه اتصال شرق و غرب و شمال

و جنوب، منافع نفت و گاز، تسلط و قیمومیت بیگانه

- محورها: اقتصادی، امنیتی، حکمرانی

۱۱- خبر دیدار فرماندهان نیروی دریایی ارتش (۱۳۹۷/۰۹/۰۷)

فرمانده کل قوا با اشاره به صف‌آرایی جبهه‌ای وسیع از دشمنان و رقبا در مقابل جمهوری اسلامی، گفتند: وجود این واقعیت در کنار ضرورت جبران عقب‌ماندگی‌ها، نشان‌دهنده لزوم کار مضاعف و فوق‌العاده در همه بخش‌های نظام از جمله در **نیروی دریایی** است.

- مضامین: لزوم افزایش کارکرد نهادهای دولتی، لزوم افزایش کارکرد نیروی دریایی با توجه به صف‌آرایی دشمنان
- محورها: اقتصادی، حکمرانی، امنیتی

۱۲- بیانات در اجتماع زائران و مجاوران حرم مطهر رضوی (۱۳۹۶/۰۱/۰۱)

در زمینه‌های زیرساختی، کارهایی در کشور شده است که حقیقتاً از نظر معیار و مقیاسی، [که] انسان با کشورهای دیگر می‌سنجد، بسیار بزرگ و عظیم است. از باب مثال: راه‌های کشور در این مدت، شش برابر شده است؛ **ظرفیت بنادر** کشور در این مدت، بیست برابر شده است.

- مضامین: حمل‌ونقل (زیرساخت)
- محورها: اقتصادی

۱۳- بیانات در دیدار فرماندهان نداجا (۱۳۹۵/۰۹/۰۷)

کشور ما از مرزهای وسیع دریایی و همچنین سابقه طولانی در دریانوردی برخوردار است، بنابراین قدرت و توانایی نیروی دریایی جمهوری اسلامی باید در شأن و تراز نظام اسلامی و تاریخ این کشور باشد. ... عمق حضور در **آب‌های آزاد** باید افزایش یابد.

- مضامین: اهمیت صنایع دریایی، اهمیت دریانوردی و حمل‌ونقل، عمق حضور در آب‌های آزاد
- محورها: اقتصادی، امنیتی

۱۴- بیانات در دیدار معلمان و فرهنگیان (۱۳۹۵/۰۲/۱۳)

خلیج فارس جای حضور ملت بزرگ ایران است؛ ساحل خلیج فارس به اضافه **سواحل** زیادی از دریای عمان، متعلق به این ملت است؛ باید حضور داشته باشد، باید رزمایش کند، باید اظهار قدرت بکند. ما ملتی هستیم با تاریخ و قدرتمند.

- مضامین: امنیت خلیج فارس و دریایی عمان، لزوم برگزاری رزمایش‌های نظامی
- محورها: امنیتی

۱۵- خبر دیدار فرماندهان نداجا (۱۳۹۴/۰۹/۰۸)

رهبر انقلاب، دریا را عرصه «رویاری قدرتمندانه با دشمنان» و درعین حال، «فعالیت موثر و همکاری با دوستان» برشمردند و گفتند: **دسترسی به آب‌های آزاد، اتصال به چهار گوشه جهان از راه دریا و امکان دفاع از کشور در بستر دریا از جمله برکات** دریاست که مردم و مسئولان باید به آن توجه کنند.

ایشان رسیدن به جایگاه متناسب با شأن تاریخی ملت ایران و جمهوری اسلامی در دریا را مسئولیت بزرگ نیروی دریایی خواندند و افزودند: «...ما هنوز در آغاز این راهیم و شما مردان این راه هستید که باید مسیر را باز کنید و این امید و آینده مطلوب را رقم بزنید». فرمانده کل قوا به **اهمیت دریای عمان و سواحل مکران** اشاره کردند و گفتند: این منطقه، نقطه‌ای اساسی در ایفای مسئولیت نیروی دریایی است و در خصوص احیای این منطقه به دولت نیز سفارش‌های لازم را کرده و خواهیم کرد.

- مضامین: امنیت دریایی، توجه مسئولان، دسترسی به آب‌های آزاد، آبادانی سواحل مکران
- محورها: امنیتی، اقتصادی، حکمرانی

۱۶- بیانات در دیدار رئیس‌جمهوری ترکمنستان (۱۳۹۴/۰۹/۰۱)

مرزهای ایران و ترکمنستان مرزهای صلح و آرامش و موجب آسایش خاطر طرفین بوده و امکان استفاده از مسیر ایران برای راه‌یابی به خلیج فارس و دریای آزاد فرصت ارزشمندی برای ترکمنستان است.

- مضامین: همکاری منطقه‌ای، حمل‌ونقل و ترانزیت
- محورها: اقتصادی، حکمرانی

۱۷- بیانات در دیدار فرماندهان و کارکنان ندسا (۱۳۹۴/۰۷/۱۵)

اگر امنیت نباشد، نه اقتصاد هست، نه فرهنگ هست، نه سعادت شخصی و نه سعادت عمومی مردم اجتماع هست. امنیت دریا برای کشورهایی که سواحل دریایی دارند از جهاتی مهم‌تر است؛ چون دریا یک وسیله ارتباطی عمومی بین‌المللی است. حضور قدرت‌ها، حضور ملت‌ها در دریا یک حادثه استثنایی محسوب نمی‌شود، یک امر رایج و دایری است. اگر کشوری که همسایه دریا است و ساحل دریایی دارد، نتواند دریا را در مجاورت خود امنیت ببخشد، در واقع ارکان امنیت داخلی خود را نتوانسته است بسازد؛ لذا امنیت دریا خیلی مهم است.

- مضامین: امنیت دریا در جهت حفظ اقتصاد و فرهنگ
- محورها: امنیتی، اقتصادی، اجتماعی - فرهنگی

۱۸- بیانات در دیدار مسئولان نظام و سفرای کشورهای اسلامی (۱۳۹۴/۰۲/۲۶)

راجع به منطقه خلیج فارس حرف می‌زنند. امنیت منطقه خلیج فارس منفعت مشترک کشورهای خلیج فارس است؛ ما کشورهای حول و حوش خلیج فارس منفعت مشترکی داریم، ما همسایه‌ایم، امنیت اینجا به نفع همه ما است؛ اگر خلیج فارس امن باشد، همه ما از این امنیت استفاده می‌کنیم و اگر ناامن باشد، برای همه ناامن است؛ خلیج فارس ناامن، برای همه ناامن خواهد بود.

[اما] آن کسانی که باید این امنیت را حفظ کنند، کسانی هستند که **خلیج فارس** مال آن‌ها است، متعلق به آن‌ها است، خانه آن‌ها است؛ امریکا چه‌کاره است که بیاید اینجا درباره مسائل خلیج فارس اظهارنظر بکند، یارگیری بکند. آن‌ها دنبال امنیت نیستند، دنبال منافع خودشان هستند و [اگر] لازم بدانند یک نقطه را ناامن کنند، می‌کنند و از ناامن‌کننده حمایت می‌کنند.

- مضامین: امنیت خلیج فارس

- محورها: امنیتی

۱۹- بیانات در دیدار مداحان اهل بیت علیهم‌السلام (۱۳۹۴/۰۱/۲۰)

چند کشور جنایت‌کاری که خودشان یا بمب هسته‌ای را علیه ملت‌ها به کار بردند مثل امریکا، یا آزمایش کردند مثل فرانسه -فرانسه همین ده دوازده سال قبل از این سه آزمایش هسته‌ای پشت سر هم در اقیانوس کرد که این‌ها مخرب است و **محیط دریایی** را نابود می‌کند.

صنعت هسته‌ای برای یک کشور یک ضرورت است؛ هم برای انرژی، هم برای داروهای هسته‌ای که بسیار مهم است، هم برای تبدیل آب دریا به آب شیرین و هم برای بسیاری از نیازهای دیگر در زمینه کشاورزی و غیر کشاورزی.

- مضامین: نابودی محیط دریایی، آزمایش هسته‌ای، بمب هسته‌ای، تبدیل آب دریا

به آب شیرین

- محورها: محیط‌زیستی، علم و فناوری، اقتصادی

۲۰- بیانات در دیدار مسئولان و فعالان محیط‌زیست، ... (۱۳۹۳/۱۲/۱۷)

فرهنگ‌سازی حفظ محیط‌زیست را از دبستان باید شروع کنیم، در کتاب‌های درسی؛ باید بچه‌های ما اهمیت مرتع و جنگل و هوا و آب و خاک و دریا و مانند این‌ها را از کودکی بفهمند و روی آن حساس باشند.

فرض بفرمایید که آب شدن یخ‌های قطبی - که منتهی بشود به بالا آمدن سطح آب دریاها و مسائل گوناگون زیستی فراوان دیگری که برایش پیش می‌آید - دیگر چیزی

نیست که قابل علاج باشد برای بشر؛ این‌ها دیگر چیزهایی نیست که بشود در ظرف ده‌سال و بیست‌سال و صدسال جبران کرد؛ آثار ماندگاری برای بشریت دارد.

- مضامین: فرهنگ‌سازی حفظ محیط‌زیست، اهمیت محیط‌زیست در کتب آموزش و پرورش، چالش‌های محیط‌زیستی نظیر بالا آمدن آب دریا
- محورها: محیط‌زیستی، علم و فناوری، اجتماعی - فرهنگی

۲۱- بیانات در دیدار مردم آذربایجان (۱۳۹۳/۱۱/۲۹)

یک مسئله مهم دیگر، استفاده حداکثری از ظرفیت‌های داخلی است. کشور ما در منطقه حساسی قرار دارد؛ همسایه‌های زیادی داریم، بالا دریا داریم، پایین دریا داریم، به همه دنیا دسترسی داریم. کشور ما روی نقشه که نگاه کنید، یک چهارراه بسیار حساس و مهم زمینی و هوایی است؛ دسترسی به آب‌های آزاد هم دارد؛ این‌ها فرصت‌های بسیار مهمی است؛ علاوه بر منابع، علاوه بر امکانات، برنامه‌ریزی بشود، فکر کنند، از این فرصت‌ها به نحو احسن استفاده کنند.

- مضامین: دسترسی به آب‌های سرزمینی و آب آزاد و برقراری امنیت کامل در این مناطق، استفاده حداکثری از ظرفیت‌ها، استفاده از دسترسی‌های منطقه‌ای، برنامه‌ریزی برای استفاده حداکثری از ظرفیت‌ها
- محورها: اقتصادی، امنیتی، حکمرانی

۲۲- بیانات در دیدار فرماندهان نداجا (۱۳۹۳/۰۹/۰۹)

مسئله آبادسازی سواحل مکران نیز جزو همین کارهای اساسی است که باید با همکاری دولت، برنامه‌های موردنظر در این منطقه با سرعت بیشتری دنبال شود.

- مضامین: آبادسازی سواحل مکران، همکاری و برنامه‌ریزی دولتی
- محورها: اقتصادی، حکمرانی

۲۳- خبر دیدار فرماندهان نیروی دریایی ارتش (۱۳۹۲/۰۹/۰۳)

رهبر انقلاب با اشاره به ابعاد مختلف اهمیت علمی، نظامی، بین‌المللی و سیاسی نیروی دریایی خاطرنشان کردند: نیروی دریایی هم از جهت علمی و تجهیزاتی اهمیت فراوانی دارد و هم با توجه به سیاست‌های حاکم بر منطقه و برخی تهدیدهای موجود، از موقعیت ویژه سیاسی و نظامی برخوردار است. ایشان همچنین با اشاره به حضور نیروی دریایی در سواحل دریای عمان و تاثیرگذاری در آبادسازی ملی تصریح کردند: در صورت توجه دولت، نیروی دریایی می‌تواند زمینه پیشرفت و رشد جهشی این منطقه را فراهم کند.

- مضامین: علم و تجهیزات نیروی دریایی، امنیت دریایی منطقه، آبادسازی سواحل دریای عمان، توجه دولت و نیروهای نظامی
- محورها: علم و فناوری، امنیتی، اقتصادی، حکمرانی

۲۴- خبر دیدار فرماندهان نیروی دریایی ارتش (۱۳۹۱/۰۹/۰۷)

فرمانده کل قوا، سواحل گسترده جمهوری اسلامی و به‌ویژه ساحل دریای عمان و عقبه آن در منطقه مکران را ثروت عظیم ملی توصیف کردند و افزودند: اگر دولت و سایر مسئولان با نگاه راهبردی به مناطق دریایی، به کمک بیایند، این منطقه عظیم و مهم می‌تواند توانایی‌های زیادی را برای جمهوری اسلامی به وجود آورد.

- مضامین: ایجاد زیرساخت‌ها و برنامه‌ریزی جهت بهره‌برداری از ساحل و دریا
- محورها: حکمرانی، اقتصادی

۲۵- خبر دیدار فرماندهان نداجا (۱۳۹۱/۰۹/۰۷)

این‌که گفتید دریانوردی‌ها در کتاب‌های درسی بیاید، این هم کار بسیار خوبی است، این کار خودتان است، باید با مسئولین مربوط با این کار ارتباط پیدا کنید و توجه کنید تا خودشان به این کار اقدام کنند و به نظر من کار مناسبی است در کتاب‌های درسی بیاید.

- مضامین: اشاره به دریا در کتب درسی، ارتباط با مسئولین
- محورها: علم و فناوری، حکمرانی

۲۶- بیانات در دیدار فعالان بخش‌های اقتصادی کشور (۱۳۹۰/۵/۲۶)

از لحاظ موقعیت جغرافیایی و منطقه‌ای هم همین‌جور است. ما جای حساسی قرار گرفته‌ایم. همسایگی ما با دو دریا و ارتباط با دریاهای آزاد و منطقه حساسی که بین شرق و غرب، یعنی بین آسیا و اروپا وجود دارد - ما در یکی از مهم‌ترین بخش این منطقه حساس قرار گرفته‌ایم - دسترسی ما را به غرب و به شرق فراهم می‌کند. این‌ها همه‌اش امتیازات است. این‌ها ظرفیت‌های کشور است؛ باید این ظرفیت‌ها را بالفعل کنیم؛ این احتیاج به تلاش دارد.

- مضامین: موقعیت جغرافیایی (حمل‌ونقل و ترانزیت)
- محورها: اقتصادی

۲۷- بیانات در بازدید از قرارگاه مقدم نداجا ناوگان جنوب (۱۳۹۰/۵/۰۲)

حضور در باب‌المندب، خلیج عدن، دریای سرخ و کانال سوئز تأثیرات جهانی و پیام‌های عزت‌آفرین و اقتداربخش حضور نیروی دریایی دارد. این حضورها دشمن را به‌شدت دستپاچه و هراسناک کرد زیرا حضور مقتدرانه یگان‌های دریایی جمهوری اسلامی ایران در آب‌های آزاد برای ملت‌ها الهام‌بخش و امیدآفرین است.

رهبر انقلاب اسلامی تأکید کردند: جمهوری اسلامی ایران اهل تجاوز نیست ولی اهل حضور در آب‌های آزاد است زیرا آب‌های آزاد دنیا متعلق به همه و بستری برای انتقال فرهنگ است.

- مضامین: حضور نیروی دریایی در آب‌های بین‌المللی، انتقال فرهنگ
- محورها: امنیتی، اجتماعی - فرهنگی

۲۸- بیانات در پایگاه نیروی دریایی ارتش در بندرعباس (۱۳۹۰/۰۵/۰۱)

منافع دریا مال همه است، امکانات این دریای پربرکت متعلق به این ملت‌هاست. چگونه می‌شود از این برکات به نفع منافع ملی استفاده کرد و کشور را از آن بهره‌مند کرد؟ با داشتن اقتدار.

صنعت هسته‌ای برای یک کشور یک ضرورت است؛ هم برای انرژی، هم برای داروهای هسته‌ای که بسیار مهم است، هم برای تبدیل آب دریا به آب شیرین.

دریا برای کشور، یک فرصت بزرگ برای پیشرفت و حفظ منافع ملی است. فواید دریا برای یک کشور و یک ملت، فواید راهبردی، بزرگ و کلان است... این ساحل عظیم و طولانی بسیار حساس که در دریای عمان داریم در واقع یک گنج است، سواحل دریای عمان و حضور در دریای عمان یک گنج است، یک ذخیره است.

- مضامین: عدالت در توزیع بهره‌برداری از امکانات دریا و بهره‌برداری از ظرفیت‌های موجود دریایی با حفظ استقلال و امنیت، استفاده از منابع با داشتن اقتدار، تبدیل آب دریا به آب شیرین، اهمیت سواحل مکران
- محورها: امنیتی، اقتصادی، علم و فناوری

۲۹- خبر دیدار فرماندهان و کارکنان نداجا (۱۳۸۹/۰۹/۰۷)

آن منطقه‌ای که شما مستقر هستید یعنی منطقه سواحل دریای عمان منطقه بکری است، عمق این سواحل منطقه وسیع بلوچستان و بخشی از آن منطقه غربی‌تر آن یعنی هرمزگان، مناطق بسیار مهمی است، بسیار حائز اهمیت است.

وجود شما در آنجا ممکن است این مناطق را زنده کند، یعنی حضور نیروی دریایی ارتش ممکن است منتهی بشود به اینکه ان شاء الله ما بتوانیم از توانایی‌های منطقه استان بزرگ سیستان و بلوچستان و منطقه عظیم و حساس دریای عمان استفاده کنیم؛ این برای کشور مهم است.

- (با اشاره به نیروی دریایی راهبردی): ...با توجه به مسائل کنونی جهان و وضعیت جغرافیای سیاسی امروز دنیا، باید هر چه می‌توانیم خود را در دریا و ساحل تقویت کنیم.
- مضامین: اهمیت موقعیت جغرافیایی سواحل مکران، لزوم همکاری نظامیان برای آبادانی منطقه مکران، تقویت دفاعی در دریا و ساحل
 - محورها: اقتصادی، حکمرانی، امنیتی

۳۰- بیانات در دیدار دست‌اندرکاران ساخت ناوشکن جماران (۱۳۸۸/۱۱/۳۰)

- کشور ما یک کشور دریایی است. واقعش هم همین است دیگر، متصل به اقیانوس و دارای دریا؛ آن دریایی به این حساسیت، چه **خلیج فارس**، چه دریای عمان و بقیه بخش‌ها و مراکز که این‌قدر این منطقه را حساس کرده است.
- مضامین: برقراری امنیت در دریا، اتصال به دریا و اقیانوس
 - محورها: امنیتی، اقتصادی

۳۱- بیانات در مراسم الحاق ناوشکن جماران - بندرعباس (۱۳۸۸/۱۱/۳۰)

ما هفت صد هشت صد سال سابقه دریانوردی داریم. آن روزی که از بنادر **خلیج فارس** کشتی‌هایمان به اقصی نقاط آسیا می‌رفت، خیلی از کشورهایی که امروز در دریانوردی تبحر و شهرت پیدا کرده‌اند، اصلاً وجود قابل‌ذکری نداشتند. با این سابقه، با این توانایی‌هایی که ملت ما دارد، با این ذهن خوب، با این هوش سرشار، با این سرانگشتان مهارت‌یاب که جوان‌های ما دارند، مردم ما دارند، ما چرا باید این‌قدر عقب بمانیم.

من می‌خواهم بر روی **شناورهای زیرسطحی** هم تاکید کنم. نیروی دریایی یکی از هدف‌ها و جهت‌گیری‌های کلی‌اش باید مسئله شناورهای زیرسطحی باشد. امروز اگر همان جور که قبلاً گفته‌ایم **نیروی دریایی** یک نیروی راهبردی است - که همین هم هست - و در دفاع از کشور جزو خطوط مسلم حتمی است، باید با زیرسطحی‌ها منطقه را در دست بگیرد.

مجموعه خلیج فارس می‌تواند با یک سیاست خردمندانه و عاقلانه جمعی و به سود همه کشورهای حاشیه خلیج فارس به‌خوبی اداره شود. عنصری که این حرکت درست و معقول را تهدید می‌کند، حضور بیگانه و به‌طور ویژه حضور امریکا در منطقه است.

ما در سال‌های گذشته از سواحل طولانی دریای عمان بهره لازم و کافی نبرده‌ایم. ذهنمان همه‌اش متوجه خلیج فارس بوده، اهمیت دریای عمان از نظر ما مغفول‌عنه مانده، این نگاه جدید که نگاه به دریای عمان است می‌تواند کارهای بزرگی را انجام دهد. این برای منطقه جنوب شرقی کشور یک موهبت است. بنابراین، دولت و دستگاه‌های مختلف- چه وزارت دفاع چه وزارتخانه‌های دیگر که مرتبط با این کارند- همه باید به پیشرفت این کار کمک کنند.

- مضامین: تاریخ دریانوردی کشور، تاکید بر ساخت شناورهای زیرسطحی، امنیت دریایی، حکمرانی منطقه‌ای خلیج فارس با سیاست خردمندانه جمعی، نگاه به آبادسازی سواحل مکران، لزوم توجه دولت و ارگان‌های نظامی
- محورها: اجتماعی- فرهنگی، علم و فناوری، امنیتی، حکمرانی، اقتصادی

۳۲- بیانات در دیدار عمومی مردم چالوس و نوشهر (۱۳۸۸/۰۷/۱۵)

از این دو (دریا و جنگل) ثروت عظیم، از این دو فرصت بزرگ باید هم به‌درستی حفاظت بشود، هم به‌درستی بهره‌برداری بشود. این سفارش من به مسئولان کشور است: این جنگل متعلق به ملت است، این دریا متعلق به ملت است بهره‌برداری بهینه و اقتصادی و صحیح و جلوگیری از سوءاستفاده‌های گوناگون از جنگل یا به شکلی از دریا... این‌ها همه نعمت‌های خداوند هستند؛ از این نعمت‌ها باید استفاده کرد، ولی درست؛ باید استفاده کرد، ولی با رعایت حریم‌های الهی؛ باید استفاده کرد، ولی با احترام به ارزش‌ها و دین و اخلاق این مردم؛ ارزش‌هایی که آن‌ها را در طول سالیان دراز در میدان‌های سخت نگه داشته.

- مضامین: حفظ معنویت و حفظ حریم الهی، احترام به ارزش‌های اجتماعی، بهره‌برداری بهینه و اقتصادی
- محورها: اقتصادی، محیط‌زیستی، اجتماعی- فرهنگی

۳۳- بیانات در دانشگاه علوم دریایی امام‌خمینی^{ره} نوشهر (۱۳۸۸/۰۷/۱۴)

امکانات و تجهیزات پدافندی **شناورهای سطحی** را در همه‌جا، به‌خصوص در دریا‌های جنوب موردتوجه قرار بدهید، **نیروی دریایی** امروز بحمدالله ظرفیت‌های خوبی دارد... به زیرسطحی‌ها اهمیت بدهید و توجه کنید...

سواحل جنوب شرقی کشور که در اختیار نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران است، مناطق بسیار مهمی است و ظرفیت‌های بسیار خوبی برای پیشرفت است؛ به آنجاها اهتمام کنید و اهمیت بدهید.

- مضامین: امکانات و تجهیزات دفاعی، پیشرفت سواحل مکران، اهمیت نهادهای نظامی به توسعه سواحل جنوب شرقی کشور
- محورها: امنیتی، علم و فناوری، اقتصادی، حکمرانی

۳۴- بیانات در دیدار فرماندهان و مسئولان آجا (۱۳۸۸/۰۱/۱۶)

در مسئله **نیروی دریایی**، مسئله دریای عمان و این **ساحل طولانی** خیلی امکان عظیمی است...، این ساحل طولانی و بسیار مهم مغفول‌عنه واقع شده...، در زمینه حضور در دریای عمان، حضور در **اقیانوس**، حضور در منطقه باب‌المندب و دریای سرخ و آنجاهایی که حساس و مهم است، ... ان‌شاءالله بتواند تامین شود.

- مضامین: فرصت‌های سواحل مکران، حضور نیروی دریایی در آب‌های بین‌المللی
- محورها: اقتصادی، امنیتی

۳۵- بیانات در دیدار فرماندهان و کارکنان نداجا (۱۳۸۷/۰۹/۰۶)

این **ساحل عظیم** و طولانی بسیار حساس که ما در دریای عمان داریم، در واقع یک گنج است و باید این را اعتراف کنیم ما حواسمان را بردیم متوجه **خلیج فارس** کردیم

البته خلیج فارس مهم است اما توجه نکردیم به این ثروت عظیم در دریای عمان، چراکه دریای عمان عقبه اساسی و تعیین‌کننده سرنوشت خلیج فارس است.

- مضامین: اهمیت راهبردی سواحل مکران، نقش و اهمیت دریای عمان در تعیین سرنوشت خلیج فارس عدم توجه حکمرانی به مسئله دریای عمان
- محورها: اقتصادی، حکمرانی، امنیتی

۳۶- بیانات در دیدار فرمانده نداجا و تقدیم طرح ولایت (۱۳۸۶/۱۲/۱۹)

امروز کار در دریای عمان دشوارتر از گذشته و بسیار مهم است زیرا امروز دشمن ما، فلان کشور همسایه خلیج فارس نیست. دشمنی که احتمال حمله و تهدید او وجود دارد، دشمنی است که در اقیانوس‌ها گسترش یافته است؛ بنابراین، کار بسیار مهم است. با توجه به این اهمیت، بایستی نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران، برنامه‌ریزی و تحرک خود را با این شرایط جدید تطبیق دهد.

- مضامین: برنامه‌ریزی برای تامین امنیت دریایی در پهنه‌ای وسیع‌تر
- محورها: امنیتی

۳۷- بیانات در دیدار دانشجویان دانشگاه شهید بهشتی (۱۳۸۲/۰۲/۲۲)

دومین ذخیره گاز در سطح دنیا، متعلق به کشور ماست. ذخیره بسیار ارزشمند نفت و خیلی از منابع زیرزمینی دیگر متعلق به ایران است. [ایران] کشوری است با جمعیت زیاد، موقعیت جغرافیایی حساس، مرز طولانی در خلیج فارس و دریای عمان؛ این‌ها همه امتیازات یک کشور است. راه تقریباً منحصر غرب به آسیای میانه و آن منطقه از دنیا هم از اینجا می‌گذرد.

- مضامین: موقعیت جغرافیایی (حمل و نقل و ترانزیت)، سواحل طولانی
- محورها: اقتصادی

۳۸- بیانات در بازدید از منطقه سوم دریایی (۱۳۸۱/۱۲/۰۹)

اکنون هم با توجه به مسائل سیاسی که در خلیج فارس می‌گذرد، حضور در کرانه دریای عمان برای ما یک فرصت فوق‌العاده است. در اینجا همه برنامه‌ریزی‌ها را باید با توجه به این حقیقت مسلم انجام دهید. ... در زمینه‌های مختلف از جمله در زمینه ارتباط مردم با دریا و بالاخص صیادی کمک‌های زیادی می‌توانید به مردم بکنید چون در اینجا صیادی مسئله مهمی است به‌عنوان کمک به مردم هر کاری را که می‌توانید در برنامه‌هایتان بگنجانید و ان‌شاءالله اقدام کنید.

- مضامین: حضور در سواحل مکران، برنامه‌ریزی، ارتباط مردم با دریا، صیادی، کمک به مردم
- محورها: اقتصادی، حکمرانی، اجتماعی - فرهنگی

۳۹- خبر دیدار رئیس‌جمهور آذربایجان (۱۳۸۱/۰۲/۱۹)

ایشان مسائل مربوط به دریای خزر را مربوط به کشورهای حاشیه این دریا دانستند و با تاکید بر لزوم عدم دخالت دیگران در این مسئله خاطرنشان کردند: «مسئله دریای خزر با نگرش منطقی و درست به آن، قابل حل می‌باشد و این نیازمند تلاش کشورهای منطقه است و ایران و آذربایجان باید با همکاری یکدیگر این مسئله را به حل نهایی برسانند».

- مضامین: همکاری منطقه‌ای، امنیت دریای خزر
- محورها: حکمرانی، امنیتی

۴۰- بیانات در دیدار کارگزاران نظام (۱۳۸۰/۱۲/۲۷)

ایران عزیز ما با در اختیار داشتن نیمی از ساحل پربرکت‌ترین منطقه دارای انرژی جهان و ذخایر فراوان مادی و انسانی، امریکا را به طمع انداخته است.

- مضامین: ذخایر فراوان انرژی در دریا، طمع دشمنان به ثروت‌های کشور
- محورها: اقتصادی، امنیتی

۴۱- بیانات در دیدار تعدادی از سران کشورهای عضو اکو (۱۳۷۹/۰۳/۲۱)

کشورهای حاشیه دریای خزر باید هرچه سریع‌تر با تفاهم با یکدیگر امکان استفاده بیشتر از این دریای مشترک را فراهم کنند.

- مضامین: همکاری منطقه‌ای، استفاده از ظرفیت‌های دریای خزر
- محورها: حکمرانی، اقتصادی

۴۲- بیانات در دیدار جمعی از کارکنان نیروی هوایی ارتش (۱۳۷۸/۱۱/۱۸)

اگر منطقه خلیج فارس در امنیت باشد، ما که بیشترین ساحل را در خلیج فارس داریم، بیش از همه از امنیت این منطقه استفاده خواهیم کرد. اگر خلیج فارس، محل حضور بیگانگان نباشد، ما که منافع زیادی در این خلیج پهناور و بزرگ - که مشترک بین ما و کشورهای دیگر است - داریم، بیش از دیگران در امنیت این منطقه سعی خواهیم داشت. این امر طبیعی است. هیچ‌کس نمی‌خواهد خانه خودش را ناامن کند. کسانی خلیج فارس را ناامن می‌کنند که می‌خواهند از ناامنی یا لاف‌ل از شایعه ناامنی اینجا سوءاستفاده کنند و وانمود نمایند که در این منطقه ناامنی است تا بتوانند سلاح بفروشند تا بتوانند حضور نظامی پیدا کنند تا بتوانند نفوذ سیاسی در کشورهای خلیج فارس به دست آورند.

- مضامین: طولانی‌ترین ساحل در خلیج فارس، امنیت در خلیج فارس
- محورها: امنیتی

۴۳- بیانات در دانشگاه افسری امام‌علی علیه‌السلام (۱۳۷۸/۰۸/۰۹)

خلیج فارس باید به‌وسیله کشورهایی که خلیج فارس متعلق به آن‌ها و در آغوش آن‌هاست، اداره شود.

- مضامین: اداره و حکمرانی و امنیت خلیج فارس
- محورها: امنیتی، حکمرانی

۴۴- خبر دیدار مسئولان اداری و اجرایی استان هرمزگان (۱۳۷۶/۱۲/۰۲)

رهبر معظم انقلاب اسلامی از کشاورزی، صنایع تبدیلی و صیادی به‌عنوان سه بخش اصلی برای حل مشکلات استان هرمزگان یاد کردند...

مقام معظم رهبری صنایع تبدیلی را مکمل بخش کشاورزی دانستند و با تاکید بر ضرورت استحصال مواد غذایی کشور از آب‌های خلیج فارس فرمودند: حل مشکلات، راه‌های کاملاً روشنی دارد...

جایگاه جغرافیایی و استراتژیکی استان هرمزگان و شهر بندرعباس را حائز اهمیت دانستند و فرمودند: حضور با نشاط و شورانگیز مردم در **استان‌های ساحلی** می‌تواند تاثیر منفی مضاعفی در روحیه دشمنان ما داشته باشد و ما خدا را شکر می‌کنیم که در هر نقطه‌ای از کشور ما زمینه‌ها، آمادگی‌ها و استعدادهای مقابله با دشمن متناسب با دشمنی است که در آن ناحیه وجود دارد.

- مضامین: صنایع تبدیلی و صیادی، ضرورت استحصال مواد غذایی از دریا، موقعیت جغرافیایی، حضور با نشاط مردم ساحل‌نشین در عرصه‌های مختلف، مقابله با دشمن
- محورها: اقتصادی، اجتماعی- فرهنگی، امنیتی

۴۵- بیانات در دیدار صیادان و ماهیگیران بندرعباس (۱۳۷۶/۱۱/۲۹)

از **صیادان بندرعباس** به سبب اهتمام به کار شرافتمندانه و ارزشمند **ماهیگیری** و استحصال نیاز غذایی مردم از دریا تشکر کردند و از همه‌کسانی که در این منطقه به دنبال کار و کسب درآمد هستند، خواستند تا کار **صیادی** را به‌عنوان یک شغل ارزشمند و اقدامی در جهت سازندگی کشور مدنظر قرار دهند...

صید ماهی و میگو در این منطقه باید به صد برابر میزان کنونی افزایش پیدا کند و به دولت، مسئولان و دانشگاهیان گوشزد کردند که به سهم خود برای ساخت **اسکله‌های** موردنیاز و تامین وسایل مدرن صیادی و نیز انجام کارهای تحقیقاتی در این خصوص تلاش کنند.

- مضامین: شیلات، شغل شرافتمندانه صیادی، ساخت بنادر تخصصی و زیرساخت، لزوم تحقیقات و پژوهش، افزایش ظرفیت‌های صید ماهی و میگو
- محورها: اقتصادی، اجتماعی- فرهنگی، علم و فناوری

۴۶- بیانات در اجتماع بزرگ مردم بندرعباس (۱۳۷۶/۱۱/۲۸)

استعداد این استان (هرمزگان)، استعداد بسیار بالا و وسیعی است؛ هم استعداد تجارت، هم استعداد زراعت، هم استعداد صنعت، هم استعداد صیادی و هم استعداد جلب سیاحت گران.

متأسفانه امروز حضور قدرت‌های بیگانه در این منطقه، یکی از نقاط بسیار تیره‌ای است که در این منطقه در طول زمان وجود داشته است. امروز ده‌ها شناور نظامی دشمنان دنیای اسلام در این منطقه مشغول حرکت‌اند. البته ایران اسلامی به فضل نظام تثبیت‌شده جمهوری اسلامی و به لطف هوشیاری ملت و آمادگی نیروهای مسلح، هیچ تهدیدی را نسبت به خود اولاً احساس نمی‌کند؛ ثانیاً اگر تهدیدی باشد، با قدرت تمام به آن پاسخ خواهد داد. ولی به‌هرحال حضور بیگانگان در این منطقه - که بیشترین شناورهای نظامی هم متعلق به شیطان بزرگ امریکا است - تهدیدکننده است؛ یعنی امنیت این منطقه بسیار حساس را تهدید می‌کند.

- مضامین: استعداد صنعتی، گردشگری و تجارتی استان هرمزگان، آمادگی پاسخ به تهدیدهای موجود در آب‌های خلیج فارس
- محورها: اقتصادی، امنیتی

۴۷- بیانات در دیدار فرماندهان نیروی دریایی ارتش (۱۳۷۶/۰۹/۰۹)

البته شماها خوب می‌دانید که در کشور ما در طول سالیان دراز، به مسئله دریانوردی بسیار بی‌احترامی و بی‌اهتمامی شده است، یعنی ما آن مردمی هستیم که وقتی در یک‌طرف مرز ما به آب رسیدیم، متوقف شدیم، برخلاف ملت‌هایی که وقتی به آب رسیدند، آب برایشان با خشکی یکی بود، مثل انگلیسی‌ها و خیلی از اروپایی‌ها وقتی به آب دریاهایشان رسیدند، پایشان را در قایق‌هایشان گذاشتند و مثلاً تا هندوستان آمدند؛ یعنی برایشان آب و خاک، هیچ فرقی نداشته است. شما ببینید چه تفاوتی ایجاد می‌کند ما وقتی به دریا رسیدیم، همان‌جا متوقف شدیم، ماندیم تا آن‌هایی که دریاها را تصرف کردند، بیایند و دریای ما را هم تصرف کنند و وارد خشکی ما هم بشوند.

- مضامین: بی‌اهتمامی به دریا و دریانوردی، استعمار بیگانه
- محورها: اجتماعی - فرهنگی، حکمرانی، امنیتی

۴۸- بیانات در دیدار فرماندهان و جمعی از کارکنان نیروی هوایی ارتش (۱۳۷۵/۱۱/۱۸)

ایران بیشترین ساحل را در خلیج فارس دارد و از امنیت آن نیز بیش از دیگران استفاده خواهد کرد و اگر خلیج فارس محلی برای حضور بیگانگان نباشد بدیهی است که جمهوری اسلامی ایران بیش از هر کشور دیگری برای امنیت آن تلاش خواهد کرد؛ بنابراین تبلیغات دشمنان اسلام مبنی بر تهدیدآمیز بودن ایران برای امنیت کشورهای همسایه دروغ و بهتان است و ایران اسلامی به حفظ امنیت منطقه خلیج فارس کاملاً پایبند است.

- مضامین: امنیت در خلیج فارس، طولانی‌ترین ساحل در خلیج فارس
- محورها: امنیتی

۴۹- بیانات در دانشگاه علوم دریایی امام خمینی^{ره} نوشهر (۱۳۷۲/۰۲/۱۸)

امروز یکی از مناطقی که این دفاع مقدس و بزرگ و منطقی، در آن زمینه پیدا می‌کند، منطقه دریاست و شما - چه سپاهی و چه ارتشی - هرکدام باید همه آمادگی‌های لازم - آمادگی علمی، عملی، فرماندهی و مدیریتی؛ آمادگی تجهیزاتی و پشتیبانی و آمادگی انضباطی - را برای خودتان فراهم کنید.

- مضامین: آمادگی دفاعی، ارتقای آمادگی تجهیزات براساس علم
- محورها: امنیتی، علم و فناوری

۵۰- بیانات در صبحگاه نظامی پایگاه منطقه دوم دریایی نداجا (۱۳۷۰/۱۰/۱۲)

نیروهایی که امروز در خلیج فارس حضور غاصبانه‌ای در بعضی از بخش‌ها دارند، برای ملت و نیروهای مسلح ما همچون پدیده‌هایی هستند که دیر یا زود زایل خواهند شد. خلیج فارس متعلق به ملت‌های ساکن خلیج فارس است. امنیت خلیج فارس تکلیفی است بر دوش ملت‌هایی که گرداگرد این منطقه مهم جهانی زندگی می‌کنند؛ و ساحل طولانی کشور جمهوری اسلامی ایران بی‌شک سهم بسیار مهمی در حفظ امنیت این

منطقه بر عهده دارد و ما این سهم را به فضل الهی ایفا خواهیم کرد؛ و این تکلیف تاریخی و وظیفه جغرافیایی و منطقه‌ای ماست.

- مضامین: امنیت خلیج فارس
- محورها: امنیتی

۵۱- بیانات در صبحگاه ناوگان منطقه یکم نداجا (۱۳۶۹/۰۹/۲۴)

اگر به اوضاع نظامی و به جغرافیای منطقه نگاهی بیندازیم، خیلی زود می‌توانیم تشخیص بدهیم که نیروهای مسلح جمهوری اسلامی باید توانایی دریایی خود را ارتقا و افزایش بدهند.

- مضامین: امنیت دریایی
- محورها: امنیتی

۵۲- بیانات در معارفه دریادار شمخانی به‌عنوان فرمانده نداجا (۱۳۶۸/۰۸/۰۹)

همان‌طور که می‌دانید، امروز حساس‌تر از همه مناطق مرزی کشور، منطقه مرزی جنوب و کرانه‌های طولانی و ممتد دریایی کشور عزیزمان در آن منطقه است که از لحاظ حساسیت بین‌المللی و موقعیت سوق‌الجیشی و از نظر اقتصادی و سیاسی و دیگر جنبه‌ها، برای سرنوشت کشور کمال اهمیت را داراست.

- مضامین: حساسیت امنیتی نوار مرزی جنوب و دریایی کشور، اهمیت اقتصادی و موقعیت جغرافیایی
- محورها: امنیتی، اقتصادی

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

در بیانات رهبر عظیم‌الشان چند نکته بسیار حائز اهمیت وجود دارد:

- توجه به ضرورت پیشرفت و آبادانی سواحل و دریا
- توجه به امنیت ایران در منطقه خلیج فارس
- حضور مقتدرانه در آب‌های آزاد به منظور دور کردن سایه تهدید با تامین امنیت کشور در پهنای مدار ۱۰ درجه شمالی
- بهره‌برداری از ظرفیت جغرافیایی کشور در توسعه ترانزیت و اتصال محورهای شرق- غرب و شمال- جنوب
- توجه به رشد ظرفیت‌های بنادر به عنوان یکی از زیرساخت‌های اساسی کشور
- توجه به مقوله فرهنگ دریایی
- ارتقای سطح دانش و فناوری دریایی

بیانات رهبر معظم انقلاب به لحاظ تاریخی و محتوایی در سه دهه مختلف از زعامت ایشان مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. همان‌طور که مشاهده می‌شود با توجه به شرایط کشور و منطقه در ابتدای دهه ۷۰، نگاه امنیتی بر منطقه خلیج فارس حاکم بوده است. در دهه ۸۰، با عنایت به درآمدهای سرشار نفتی و تثبیت مقتدرانه امنیت آب‌ها توسط نیروی دریایی ارتش و سپاه توجه به زیرساخت‌ها و مسائل اقتصادی، گفتمان اصلی رهبر را تشکیل می‌دهد. در سال‌های دهه ۹۰ و آغاز قرن جدید گفتمانی چندوجهی بر بیانات معظم‌له حاکم بوده است که نگاه راهبردی ایشان به پیشرفت متوازن در بعدهای سیاسی، اقتصادی، اجتماعی- فرهنگی و امنیتی را تصویر می‌نماید؛ و موضوع پیشرفت دریایی کشور مفهوم می‌یابد.

فصل دوم: تحلیل وضعیت، آسیب‌شناسی و موانع

- ❖ توسعه دریابایه در جمهوری اسلامی ایران؛ ضرورت‌ها و راه‌کارها/ نداجا
- ❖ چالش‌ها، فرصت‌ها و افق‌های توسعه دریامحور در جمهوری اسلامی ایران/
سازمان بنادر و دریانوردی
- ❖ مسیر طی شده برای تدوین سیاست توسعه دریامحور/ کمیسیون زیربنایی و تولیدی
- ❖ الزامات دفاعی و امنیتی در توسعه دریامحور/ کارگروه نظامی، انتظامی و امنیتی
- ❖ پیش‌نیازها و ملاحظات حقوقی و سیاسی در توسعه دریامحور/ کارگروه
حقوقی و سیاسی
- ❖ سیاست‌های کلی دریایی کشور در حوزه صنعت و فناوری/ کارگروه صنایع و فناوری
- ❖ ضرورت بازمعماری ساختار نهادی بخش دریایی کشور/ محمدحسین تقوی کوتنایی

توسعه دریاپایه در جمهوری اسلامی ایران؛ ضرورت‌ها و راه‌کارها

گزارش نیروی دریایی ارتش ج.ا. ایران^۱

مقدمه

بررسی جایگاه جمهوری اسلامی ایران در حوزه دریایی از مسائل بسیار مهم و تاثیرگذار بر نحوه تعیین سیاست‌های کلی توسعه دریامحور برای کشور است. تحلیل ابعاد مختلف این موضوع و نوع ورود به مسئله و حل آن در این گزارش ارائه شده است. در بخش اول، اهمیت دریا از دیدگاه قرآن، روایات، مقام معظم رهبری و اندیشمندان غربی بیان شده است و سپس اهمیت جهانی دریا به عنوان منبع قدرت و ثروت و جایگاه حمل و نقل دریایی در اقتصاد جهان مورد بررسی قرار گرفته است.

در بخش دوم، میزان استفاده از ظرفیت دریا توسط کشورهای جهان و نمونه‌هایی از تجربیات موفق جهان و وضعیت همسایگان ما (امارات، عراق، کویت، بحرین، عربستان، قطر، عمان، ترکیه، پاکستان) و برنامه‌های آنان برای استفاده از دریا تبیین شده است.

بخش سوم به ظرفیت‌های دریایی جمهوری اسلامی ایران از نظر منابع انرژی، از نظر ژئوپلیتیکی و جمعیت‌شناسی و نیز میزان استفاده ما از آن‌ها و سپس مقایسه وضعیت ایران با کشورهای منطقه و غفلت‌های ایران در توسعه دریامحور پرداخته است و در نهایت در بخش چهارم، جمع‌بندی و راه‌کارهایی برای حل مسائل مربوطه ارائه شده است؛ از جمله

^۱ امیر دریادار شهرام ایرانی، فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران

این‌که با توسعه فرهنگ دریایی، احیای تمدن دریایی و ایجاد قدرت دریایی می‌توان به پیشرفت دریاپایه کشور رسید و این هدفی قابل تحقق و دست‌یافتنی است.

بخش اول: اهمیت دریا از دیدگاه‌های مختلف

الف- از دیدگاه قرآن

خداوند متعال در آیه ۱۴ سوره نحل می‌فرماید: «بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لَنَا كُلُّوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرايَ الْفُلُكَ مَوَاحِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ»، «او خدایست که دریا را برای شما مسخر کرد تا از گوشت حلال آن تغذیه کنید و زیورهای آن را استخراج کرده و تن را بیارایید و کشتی‌ها را در آن برانید و با تجارت و سفر از فضل خدا روزی طلبید. باشد که شکر خدا را بجا آورید.» تقریباً همه امکاناتی که در دریا هست و امتیازهایی که می‌شود استفاده کرد در این آیه کاملاً ذکر شده است. از نکات مهم در قرآن مطابقت تناسب تکرار واژه بر و بحر در قرآن با وضعیت وسعت خشکی و آبی در سطح کره زمین است. در آیات قرآن کریم ۱۳ بار واژه «بر» و ۳۲ بار واژه «بحر» به‌کاررفته است. وسعت خشکی‌ها نیز در کره زمین ۲۹٪ و وسعت دریاها نیز در کره زمین ۷۱٪ است. وسعت خشکی‌ها برابر ۱۴۸ میلیون کیلومتر مربع (نیمکره شمالی ۱۱۶ میلیون کیلومتر مربع و نیمکره جنوبی ۲۹ میلیون کیلومتر مربع) بدین ترتیب، تقسیم سطح کره زمین بین خشکی و آب‌ها، با تناسب تکرار این دو واژه در قرآن تناسب دارد.

ب- از دیدگاه روایات

امام علی علیه‌السلام می‌فرمایند: «خداوند آب را مسخر فرمان شما قرارداد، صبحگاهان می‌رود و عصر بازمی‌گردد تا زندگی شما را سامان بخشد و دریا را وسیله وفور و کثرت اموال شما قرار داد». (مجلسی، ۹۷:۲۰۲)

امام صادق علیه‌السلام می‌فرمایند: «اگر می‌خواهی گستردگی حکمت آفریدگار و کوتاهی و ناچیزی دانش آدمیان را بدانی، بر آنچه در دریاهاست، اندیشه کن؛ از انواع ماهیان و آبزیان

و صدف‌ها و دیگر گونه‌های بی‌شمار جانوران دریایی که سودمندی آن‌ها شناخته نمی‌شود، مگر به تدریج که با پیدایش اسباب، مردم به آن‌ها پی می‌برند». (مجلسی، ۹۰: ۶۰)

ج- در کلام مقام معظم رهبری

همان‌طوری که همه ما می‌دانیم، دریا برای یک کشور، یک فرصت بزرگ برای پیشرفت و حفظ منافع ملی است. فواید دریا برای یک کشور و یک ملت، فواید راهبردی است، فواید بزرگ و کلان است. (مقام معظم رهبری، ۱۳۹۰/۰۵/۰۱)

ه- از دیدگاه اندیشمندان غربی

آلفرد تایر ماهان در ذیل نظریه ژئوپلیتیکی بحری که به اهمیت دریاها و اقیانوس هند می‌پردازد، نظریه قدرت دریایی را مطرح می‌کند. ماهان با ذکر چهار ویژگی آب‌های کره زمین (۱- پیوستگی آب‌ها و امکان حضور قدرت دریایی در تمام جهان، ۲- محاصره خشکی بزرگ اوراسیا توسط قدرت برتر دریایی، ۳- وجود دریاها و فرورفته در خشکی مانند مدیترانه، عمان و خلیج فارس و... که امکان حضور قدرت دریایی را در خشکی‌ها فراهم می‌کند و نهایتاً ۴- وجود جزیره‌های امن در دریاها که از قدرت خشکی دور است مانند انگلیس و استرالیا) تاکید می‌کند:

- شرط اصلی برای تسلط بر جهان و ایجاد یک قدرت جهانی، کنترل بر دریاها است.
- قدرت‌های اقیانوسی همیشه دست بالا را خواهند داشت.
- ثروت به واسطه کنترل و استفاده مناسب از دریا، جمع می‌شود.
- فضاها و دریایی و اقیانوسی در شکل‌گیری قدرت دریایی و تولید قدرت جهانی و کنترل و محاصره قدرت بری موثر هستند.

این یعنی قدرت حاکم بر دریا، قدرت برتر جهانی است. قبلاً انگلیس و در حال حاضر آمریکا همچنان این نظریه را ملاک عمل قرار داده است. آمریکا با تقسیم مشخص و برنامه‌ریزی‌شده، ناوگان دریایی خود را در تمام آب‌های جهان مستقر کرده است که در شکل (۱) مشخص است.



شکل (۱): تشکیل هفت ناوگان دریایی توسط آمریکا در سطح جهان (براساس نظریه ماهان)

پس از ماهان نیز نظریه‌های مختلفی مطرح شده است. حاصل آن که در مجموع مباحث ارائه‌شده در حوزه مطالعات دریایی عوامل موثر در تبدیل شدن یک کشور به قدرت دریایی و بهره‌مندی از دریا عبارت‌اند از:

- موقعیت جغرافیایی
- خط‌مشی حکومت و رهبران سیاسی
- خصوصیات ملی
- جمعیت
- ویژگی‌های طبیعی
- طول ساحل و وسعت قلمرو

وضعیت ایران از حیث دارا بودن عوامل موثر فوق‌الذکر، مطلوب است. یکی بحث موقعیت جغرافیایی است که جمهوری اسلامی ایران موقعیت بی‌نظیری دارد چون هم از جنوب، هم از شمال به دریا مرتبط است. دیگری موضوع خط‌مشی حکومت و رهبران سیاسی است که این دیدگاه وجود دارد و تاکید فرمانده معظم کل قوا شاهد بر آن است و ان‌شاءالله با ابلاغ سیاست‌های کلی، این هم به منصه ظهور می‌رسد. بحث بعدی خصوصیات ملی است که اینجا به نظر می‌رسد نیاز به کار بیشتر است و فرهنگ‌سازی واقعا اینجا خودش را نشان می‌دهد. بحث دیگر جمعیت است که از بعد جمعیتی، جمعیت خوبی داریم اما از نظر توزیع

و آمایش مشکل داریم که سواحل ما الان تقریباً خالی از جمعیت است. بحث بعدی ویژگی‌های طبیعی است که واقعاً ایران بی‌نظیر است و عامل آخر؛ طول ساحل و وسعت قلمرو است که ما بیشترین ساحل را در منطقه داریم و بخشی از آن مرزهای آبی که ما داریم جزایر ما هستند که متأسفانه، از این ظرفیت غفلت داریم؛ اما کشورهای همسایه دارند به‌طور مصنوعی جزیره ایجاد می‌کنند و ضعفشان را یک‌طوری پوشش می‌دهند.

و- اهمیت جهانی دریا

۱- منبع قدرت و منبع ثروت

دوسوم سطح کره زمین را آب فراگرفته است و خشکی‌های زمین در آب محصورند. دوسوم جمعیت و ۸۰ درصد شهرها در ساحل و یا در نزدیکی ساحل زندگی می‌کنند. از میان کل کشورهای جهان، فقط ۴۴ کشور در خشکی محصور هستند و به دریاهای آزادراه ندارند، اما بقیه کشورها از این ظرفیت به‌خوبی استفاده می‌نمایند (هیچ‌یک از این ۴۴ کشور دارای قدرت قابل‌توجهی نیستند). دریا بستری تمدن‌ساز و فرصتی برای کسب منزلت منطقه‌ای و جهانی است. امکان دسترسی بلاواسطه به همه خشکی‌های مجاور با استفاده از دریا صورت می‌گیرد. دریا بزرگ‌ترین منبع تامین مواد خام و مواد غذایی است.

۲- جایگاه حمل‌ونقل دریایی در اقتصاد جهان

دریا ارزان‌ترین روش حمل‌ونقل کالا است. برای درک بهتر موضوع می‌توان به جدول (۱) توجه کرد که نشان می‌دهد با مصرف هریک اسب بخار نیرو و انرژی در وسایل نقلیه مختلف، حدود چه مقدار محموله می‌توان جابه‌جا کرد.

جدول (۱): میزان جابه‌جایی محموله در روش‌های حمل‌ونقل

روش حمل‌ونقل	میزان جابه‌جایی محموله
با هواپیما (راه هوایی)	۸ کیلوگرم
با کامیون (جاده)	۱۰۰ کیلوگرم
با قطار (راه‌آهن)	۸۰۰ کیلوگرم
با کشتی (دریایی)	۴۰۰۰ کیلوگرم

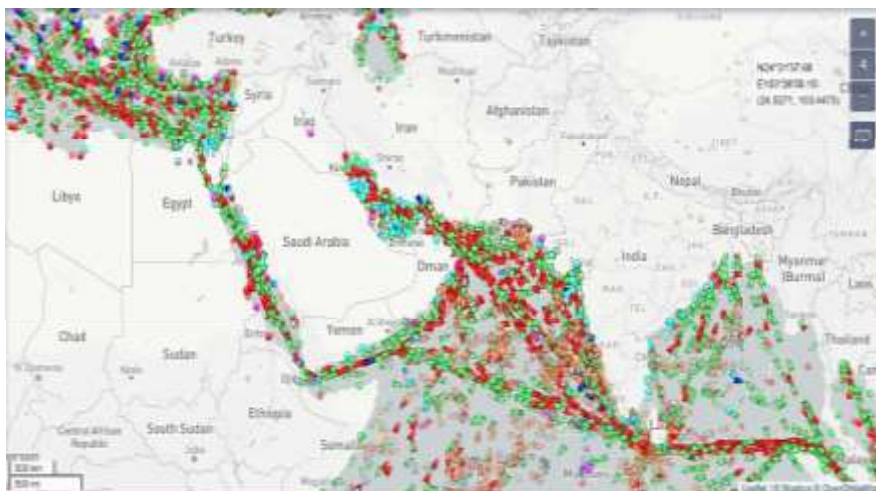
۳- مقایسه حمل‌ونقل نفت از مسیر دریایی با مسیر زمینی

حجم یک بشکه نفت خام برابر است با ۱۵۹ لیتر و وزن تقریبی آن ۱۳۰ کیلوگرم است. ارزش و قیمت متوسط (در اسفند ۱۴۰۱) هر بشکه ۷۶ دلار است. یک فروند کشتی نفت‌کش با تناژ ۴۰۰ هزار تنی، معادل ۳ میلیون بشکه (۴۷۷ میلیون لیتر) حمل می‌کند. ارزش محموله یک فروند کشتی نفت‌کش ۴۰۰ هزار تنی برابر با ۲۲۸ میلیون دلار یا ۹ هزار و ۱۲۰ میلیارد تومان است (بر پایه قیمت متوسط دلار ۴۰ هزار تومان). حجم تقریبی یک خودرو کامیون حمل‌کننده نفت، ۲۰ هزار لیتر است. تعداد کامیون موردنیاز برای جابجایی محموله یک فروند کشتی نفت‌کش ۴۰۰ هزار تنی حدود ۲۴ هزار کامیون. طول هر کامیون ۲۰ متر، طول ۲۴ هزار کامیون، ۴۸۰ کیلومتر یعنی اشغال فاصله مسیر تهران تا اصفهان.

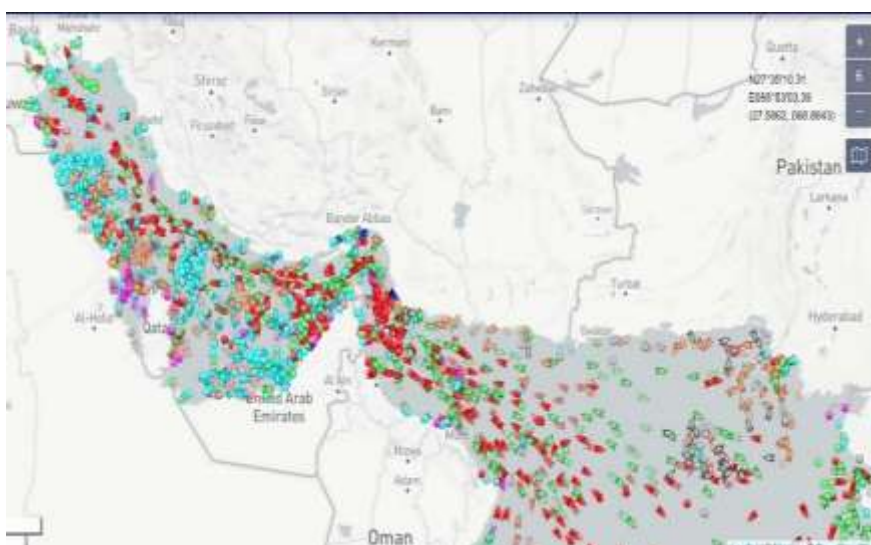
۴- اهمیت دریا در جهان

- ۲۰ درصد جمعیت جهان در محدوده ۲۵ کیلومتری دریا واقع شده است.
- ۳۹ درصد جمعیت جهان در محدوده ۱۰۰ کیلومتری دریا واقع شده است.
- ۶۵ درصد شهرهای جهان که بیش از ۶ میلیون نفر جمعیت دارند در ۶۰ کیلومتری سواحل و نزدیک دریا ساکن هستند.
- حدود ۲۸۰۰ بندر در جهان ساخته شده است که عامل توسعه هستند (در منطقه ما کراچی و جبل علی جزو مهم‌ترین‌هاست).
- ۹ شهر از ۱۰ کلان‌شهر نخست جهان، شهر بندری محسوب می‌شوند.
- ۹۰ درصد تجارت جهانی کالا و حمل‌ونقل از طریق دریا انجام می‌شود و بدون وجود آن، واردات و صادرات کالا که پایه تجارت مدرن جهانی است، امکان‌پذیر نیست.
- حدود ۳۵ درصد تولید نفت خام تا سال ۱۴۰۴ در دریا صورت می‌گیرد.
- از میان ۱۰ شهر نخست مقصد گردشگری جهان، همگی شهرهای ساحلی هستند.
- حدود ۱۰ درصد تولید ناخالص جهان مربوط به گردشگری دریایی است.
- از کل گردشگران جهان، ۵۰ درصد، به دریا و مناطق ساحلی سفر می‌کنند.
- میانگین سهم بخش دریایی جهان در تولید ناخالص ملی برابر ۹ درصد است.

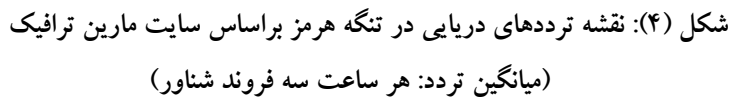
- تقریباً ۴۰۰ میلیون شغل در سراسر جهان با شیلات مرتبط است. ۲۰۰ میلیون شغل در اروپا، دریامحور است.
- حدود ۱۰ میلیون گونه دریایی در اقیانوس‌ها زندگی می‌کنند.
- ۹۰ درصد از موجودات زنده روی زمین در اقیانوس‌ها زندگی می‌کنند.



شکل (۲): نقشه تردهای دریایی در منطقه براساس سایت مارین ترافیک



شکل (۳): نقشه تردهای دریایی در خلیج فارس براساس سایت مارین ترافیک



- صنایع دریایی در جهان (کشتی سازی، بندر سازی، اسقاط و اوراق نمودن کشتی و...) سالانه حدود ۵۴۰ میلیارد یورو درآمد جهانی دارد.
- خدمات دریایی (سوخترسانی، مدیریت بنادر، بانک و بیمه و...) سالانه ۱۰۰۰ میلیارد یورو درآمد جهانی دارد.
- کشتیرانی و بهره برداری دریایی (۱۴۰۰ میلیارد یورو سالانه درآمد جهانی دارد).
- منابع در دریا (ماهیگیری، توریسم و...) سالانه ۱۳۰۰ میلیارد یورو در سال درآمد جهانی دارد.
- ۹۰ درصد تجارت جهانی از طریق دریا صورت می گیرد که چیزی حدود ۸/۸ میلیارد تن در سال است.

۱- نمونه‌هایی از تجربیات موفق

الف- سنگاپور؛ نمونه موفق توسعه دریامحور جهانی است.

- جمعیت: پنج و نیم میلیون نفر
- طول سواحل: ۱۷۶ کیلومتر (وسعت کمتر از جزیره قشم)
- ۵۰ سال قبل به استقلال رسیده است.
- دومین بندر پرترافیک کانتینری جهان (۴۰ میلیون کانتینر در سال)
- بزرگ‌ترین بندر سوخت‌رسان به کشتی‌ها با حجم ۵۰ میلیون متریک (درآمد ۵۰ میلیارد دلار) این در حالی است که این کشور اصلاً نفتی نیست؛ یعنی نفت را از کشورهای دیگر می‌برد.
- پنجمین کشور دارای کشتی‌های کانتینری جهان با ۲۵۰ کشتی (۷ درصد کشتی‌های جهان) است.
- پذیرش سالیانه ۵ میلیون گردشگر دریایی
- ۲۰ درصد از سهم پرورش و صادرات ماهیان آبزی‌دانی جهان
- ۲۰ درصد از سهم تعمیرات کشتی جهان

ب- چین

- یکی از اصلی‌ترین علل توسعه چین، توجه به سواحل است. این کشور یک شعاری دارد: یک کمر بند، یک جاده که در نقشه زیر مشخص است. در مسیر زمینی، یک بخش منتهی به دریای خزر و سواحل ما در شمال می‌شود و در بخش دریایی هم ختم به سواحل مکران که می‌شود یک شاهراه هم به سمت جنوب و هم داخل خلیج فارس.
- بندر شانگهای بزرگ‌ترین بندر در چین و جهان محسوب می‌شود. این بندر افتخارات بین‌المللی متعددی کسب کرده است که یکی از برجسته‌ترین آن‌ها کسب عنوان «بهترین بندر متصل» آنکتاد (اجلاس تجارت و توسعه سازمان ملل) است. بندر شانگهای بیش از ۳۵۰۰ کیلومترمربع مساحت دارد.

۲- وضعیت کشورهای همسایه ایران در دریا

خلیج فارس سومین خلیج وسیع دنیاست، چهل درصد انرژی جهان از تنگه هرمز عبور می‌کند (روزانه ۱۷ میلیون بشکه نفت خام). طول کل سواحل خلیج فارس ۵۱۱۷ کیلومتر با احتساب جزایر است. شش بندر کشورهای خلیج فارس (دبی، جدّه، سلاله، ابوظبی، ملک عبدالله و دمام) جزء ۱۰۰ بندر بزرگ کانتینری جهان هستند. جمعیت کشورهای حاشیه خلیج فارس حدود ۲/۳ درصد از جمعیت جهان، معادل ۸۰ میلیون نفر. تولید ناخالص داخلی ۸ کشور حوزه خلیج فارس، رقمی بالغ بر ۵ هزار میلیارد دلار است یعنی ۵ درصد کل دنیا.



الف - امارات

جمعیت: ده میلیون نفر. وسعت: ۸۳ هزار کیلومترمربع (کم‌تر از استان کرمان). دو بندر از ۵۰ بندر کانتینری جهان، متعلق به امارات است (بندر جبل علی، در بین ۱۰ بندر برتر جهان قرار دارد). ۷۰ درصد از محموله‌های کشورهای خلیج فارس از طریق بنادر امارات جابه‌جا می‌شود. بندر فجیره امارات سومین بندر خدمات‌دهی به کشتی‌های دنیا به شمار می‌رود (درآمد سالانه ۳۰ میلیارد دلار). در دبی ۵۵۰۰ شرکت بین‌المللی دریایی حضور دارد. در سال ۲۰۲۰، نفت تنها ۱ درصد تولید ناخالص داخلی امارات بود، ۲۰ درصد از آن مربوط به گردشگری، به‌ویژه گردشگری دریایی بوده است. امارات با صرف بیش از

۷۰ میلیارد دلار، با ساخت جزایر مصنوعی، ۴۰ کیلومترمربع برای خود مکان استقرار ایجاد کرده است. ظرفیت کل بنادر امارات بالغ بر ۴۰ میلیون تی ای یو است (حدود پنج برابر کل بنادر ایران). شرکت‌های دریایی امارات اپراتور حدود ۱۰ بندر جهان هستند. در نقشه زیر، جزایر و تاسیسات مصنوعی امارات و فاصله آن‌ها تا آب‌های سرزمین ایران مشخص است که این‌ها البته برای ما مشکلات حقوق دریایی پیش خواهد آورد که حتما باید روی این حوزه هم دقت لازم بشود.



از جزیره ابوموسی و جزیره سیری تا امارات را با جزایر مصنوعی پر کرده‌اند. برابر قانون بین‌المللی دریایی اگر یک محدوده آبی بین دو بخش خاکی ایجاد بشود در نهایت باید از نظر مرز دریایی تقسیم‌بر دو بشود. این‌ها تمام تلاششان این است که خودشان را نزدیک‌تر بکنند به جزایر ما و ادعای واهی که دارند را یک‌جوری در جامعه جهانی شکل بدهند. جزیره مصنوعی دیگری ساخته‌اند که فاصله‌اش با جزیره سید ابو نعیم خودشان ۲۲ مایل دریایی، با جزیره سیری تقریباً ۲۲ مایل دریایی و با جزیره ابوموسی ۲۶ مایل است؛ یعنی از دو طرف دارند توسعه می‌دهند و تلاش می‌کنند که خودشان را به این دو جزیره ما نزدیک بکنند. کشورها حق دارند جزایر مصنوعی ایجاد کنند اما در حقوق بین‌الملل دریا، کمیسیون حقوق بین‌الملل دریا در خطوط آب ساحلی و آب سرزمینی و انحصاری تغییری ایجاد نمی‌کند. به این دلیل دارند می‌گویند ما که به شما کار نداریم، اما در صورت توسعه

این‌ها و اتصالشان و حقوق مترتب بر آن‌ها، در طول زمان خواهند توانست ادعاهایی را بکنند. آرایش این جزایر مصنوعی طوری است که ساحل حدود ۴۰ کیلومتر جلوتر آمده است. جالب‌تر اینکه خاک این جزایر را از ایران می‌برند و آنجا را می‌سازند.

چینی‌ها این کار جزیره‌سازی را در حد ۸۰۰ کیلومتر انجام دادند. دریای جنوبی چین عمقش کم است. یک قسمت‌هایی، ۸۰۰ کیلومتر رفتند جلوتر، جزایر را احیا کردند و با جرتقلیل، خاک آوردند، کوبیدند، باند فرودگاه درست کردند و به هم متصل کردند. الان ناوگان امریکا می‌خواهد سواحل چین را تهدید کند، هزار کیلومتر از ساحل شانگهای و گوانگجو و شنزن فاصله دارد. دنیا یک سیاست چینی وجود دارد، این‌ها در حد خودشان دارند این کار را پیش می‌برند.

ب- عراق

۴۴ میلیون نفر جمعیت دارد. وسعت عراق ۴۳۷ هزار کیلومترمربع است. در سال ۲۰۲۲ به‌عنوان دومین کشور صادرکننده نفت، ۱۱۵ میلیارد دلار صادرات انرژی داشته است (میزان ذخایر نفت ۱۴۵ میلیارد بشکه برآورد شده است). عراق از استان بصره به خلیج فارس راه دارد و تنها راه ارتباطی آن به دریاست و فقط ۵۸ کیلومتر خط ساحلی دارد. بااین حال ۸۰ درصد واردات عراق از اینجا در بندر ام‌القصر صورت می‌گیرد (ماهانه ۱۰۰ کشتی به این بندر تردد می‌کند). بندر نفتی بصره پایانه صادرات نفت کشور عراق است و ۸۰ درصد تولید ناخالص داخلی عراق در این بندر صورت می‌گیرد. بندر بصره توانایی تولید روزانه سه میلیون بشکه نفت را دارد.

در طرح توسعه بندر فاو، قرار است که این بندر نقش بزرگ‌ترین بندر منطقه جهت ایجاد کریدور ترانزیتی و انتقال کالا به اروپا باشد. عملیات والفجر هشت، جلوتر از شهر فاو در همین منطقه شبه جزیره فاو انجام شد. جنوب فاو که هیچ وجود نداشت؛ عراقی‌ها یک بندری دارند طراحی می‌کنند که سرمایه‌گذاری‌اش آغاز شده و این بالاتر از تمام بنادر امارات، عمان، قطر و بحرین خواهد بود و ۲۰ سال دیگر انتظارش را دارند که عراق پیشرفته‌تر از این کشورها بشود. این بندری است که در آینده بزرگ‌ترین بندر کانتینری

منطقه خواهد شد. اینکه برای راه‌آهن شلمچه-بصره مقاومت می‌کنند، یکی از دلایلش شاید این باشد که می‌گویند اگر این زده بشود، بندر فاو کم‌اهمیت می‌شود و ایران به مدیترانه از جهت راه‌آهن متصل می‌شود و بنادر ایران توسعه پیدا می‌کند.

ایران ۲۲۰۰ کیلومتر در خلیج فارس و دریای عمان و تنگه هرمز ساحل دارد که در دنیا نظیر ندارد. ساحل چابهار، ساحل اقیانوسی است، عمق آب در منطقه چابهار، دویست متر جلوتر از ساحل، ۳۰۰ تا ۴۰۰ متر است؛ یعنی بزرگ‌ترین ناوها می‌توانند پهلو بگیرند. ناوهای هواپیمابر امریکا قرار بود در بندر چابهار مستقر شوند. طرحش در ارتش وجود دارد. سه بندرگاه برای استقرار ناوهای هواپیمابر امریکا قرار بود طراحی شود و ناوگان پنجم اینجا باشد که حالا به بحرین رفته است.

در بحرین عمق آب کم است، همیشه هم دارد لایروبی می‌شود. یک شناور راهنما جلو می‌افتد که این شناور به گل نخورد و به‌سختی خودش را می‌رساند به بندرگاه. ام‌القصر هم کاملاً در داخل به اصطلاح یک آبرو است و به‌نوعی می‌شود گفت بسته است. آن‌هم دچار خفگی ژئوپلیتیکی است و می‌خواهند از این طریق از خفگی ژئوپلیتیکی دریابند.

ج- کویت

۴ میلیون جمعیت دارد و ۱۷ هزار کیلومترمربع به‌اندازه استان اردبیل وسعت دارد. پنجمین کشور غنی از لحاظ ذخایر نفتی است. این کشور می‌خواهد تا پایان سال جاری میلادی بزرگ‌ترین مرکز تحقیقات نفت جهان را راه‌اندازی کند. بندرهای مهم این کشور عبارت‌اند از: بندر نفتی الاحمدی، بندر کانتینری شعبیه و بندر قدیمی الشیوخ و بندر الزوری. کویت قصد دارد تا سال ۲۰۴۰ میلادی، روزانه ۳,۶۵ میلیون بشکه نفت و ۱,۵ میلیارد فوت مکعب گاز تولید بکند. دولت کویت ظرفیت سرمایه‌گذاری در بنادر خود و اجرای طرح توسعه اقتصاد کلان را بالغ بر ۱۰۰ میلیارد دلار اعلام کرده است و شرکت‌های چینی مذاکرات گسترده را برای تعامل با طرف کویتی در این زمینه انجام داده‌اند.

د- بحرین

یک و نیم میلیون نفر جمعیت دارد، ۷۸۸ کیلومتر مربع به‌اندازه شهرستان پاکدشت وسعت دارد. سه بندر اصلی بحرین عبارت‌اند از: بندر کانتینری مینا سلمان، بندر نفتی سیترا و بندر گردشگری المنامه. بحرین رتبه نخست تولید آلومینیوم منطقه و پنجم جهان را دارد. به‌طور متوسط سالانه ۲ میلیون گردشگر جذب می‌کند و از این محل درآمدی حدود یک میلیارد دلار در سال دارد. ناوگان پنجم نیروی دریایی امریکا در بحرین مستقر است. کشورهای اروپایی و امریکا سرمایه‌گذاری زیادی برای توسعه بنادر برای تعمیرات کشتی کرده‌اند.

ه- عربستان

۳۶ میلیون جمعیت دارد و ۲ میلیون کیلومتر مربع وسعت دارد (بزرگ‌ترین کشور غرب آسیا). عربستان بنادر متعددی دارد. بندر جدّه، بندر نفتی دمام، بندر جیران و بندر رأس تنوره. عربستان روزانه حدود شش میلیون بشکه صادرات نفت دارد. عربستان در تلاش است که به کانون لجستیکی دریایی بین‌قاره‌ای و قطب جذب سرمایه‌گذاری در بنادر تبدیل شود. در سال ۲۰۲۰، پنجمین کشور سریع جهان در زمینه تخلیه و بارگیری کشتی‌های کانتینری بوده است. عربستان با کمک شرکت‌های ژاپنی، امریکایی و سنگاپوری مشغول اجرای پروژه راه‌آهن لندبریج و بنادر خشک مرتبط با آن است؛ که از یک‌طرف بندر دمام در خلیج فارس را به بندر جدّه در دریای سرخ متصل کند. از سمت دیگر اتصال راه‌آهن عربستان را به شبکه ریلی امارات و سپس عمان برای اتصال به بندر صحار در سواحل اقیانوس هند و خارج از تنگه هرمز فراهم آورد.

سازمان بنادر عربستان برای ایجاد بزرگ‌ترین پارک لجستیکی دریایی در خاورمیانه را با سرمایه‌گذاری شرکت مرسک توافق کرده است. شهر نیوم عربستان با مساحت تقریبی ۲۶ هزار کیلومتر مربع در امتداد دریای سرخ و خلیج عقبه، در تقاطع سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا و در امتداد یکی از شلوغ‌ترین شریان‌های اقتصادی جهان قرار دارد؛ جایی که بیش از ۷۰

درصد از جمعیت جهان می‌توانند تنها با یک پرواز تقریباً هشت‌ساعته خودشان را به آنجا برسانند. شهر عمودی لاین یکی از پروژه‌های بلندپروازانه عربستان در شهر جدید نیوم است. در این منطقه شهری تا سال ۲۰۲۶ میلادی، حدود ۴۵۰ هزار نفر، مستقر خواهند شد. پیش‌بینی است در ۲۰۳۰ این رقم به دو میلیون نفر و تا سال ۲۰۴۵، نه میلیون نفر را در خودش جای بدهد؛ که طبق برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده، این پروژه بین سال‌های ۲۰۲۵ تا ۲۰۳۰ تکمیل خواهد شد.

و- قطر

۲,۵ میلیون جمعیت و ۱۱ هزار کیلومتر مربع وسعت دارد (به‌اندازه استان قم). سومین دارنده گاز طبیعی مایع و اولین صادرکننده LNG است. درآمد گردشگری‌اش چهار میلیون دلار است. بندر حمد، بندر اصلی تجاری قطر با ظرفیت جابجایی ۸ میلیون کانتینر در سال است. بندر انرژی رأس‌الافان قطر، بزرگ‌ترین بندر مصنوعی جهان است که سالانه به ۱۰۰۰ کشتی خدمات می‌دهد. یکی از بزرگ‌ترین بنادر تعمیرات و ساخت کشتی در قطر ایجاد شده است.

ز- عمان

۵ میلیون نفر جمعیت و ۳۱۰ هزار کیلومتر مربع به‌اندازه خراسان قدیم ما وسعت دارد. ۵۳ درصد تجارت دریایی عمان، صادرات انرژی است (۵,۵ میلیارد بشکه ذخایر نفتی). بندر دقم و سلاله به‌عنوان ویتترین عمان در نظم ژئوپلیتیک منطقه است و می‌خواهند این را به‌عنوان یک کریدور بین‌المللی دریایی مطرح کنند و تفاهم‌نامه‌ها و توافق‌نامه‌های زیادی هم دارند منعقد می‌کنند و از این فرصت استفاده می‌نمایند.

ح- ترکیه

این کشور با جمعیت حدود ۸۴ میلیون و ۵۰۰ هزار نفر و مساحت ۷۸۳,۳۵۶ کیلومتر مربع، علاوه بر توسعه بنادر واقع در دریای سیاه، در حال سرمایه‌گذاری برای یک کانال دومی برای اتصال دریای سیاه با دریای مدیترانه، در موازات با بسفر است. حدود چهل و پنج کیلومتر طول این کانال است. بحث توسعه منابع عظیم نفت و گازش را در دریای مدیترانه در دستور کار

دارد. این کشور در انتظار است که به یکی از ده اقتصاد بزرگ جهان تبدیل شود و در همکاری با شرکت‌های امریکایی، اسرائیلی، روسی و چینی برای توسعه منابع نفت و گاز اقدامات وسیعی انجام می‌دهد. در عکس زیر، آن بخش نقطه‌چین، همان کانالی است که قرار است به‌موازات بسفر کشیده شود. بسفر یک و بسفر دو که یکی برای رفتن و دیگری برای آمدن باشد و با سرعت و بدون معطلی حمل‌ونقل انجام شود.



ط - پاکستان

جمعیتش ۲۴۰ میلیون نفر است، ۸۸۱ هزار کیلومترمربع، مساحت دارد. بندر مهمش کراچی است که ۱۶ میلیون جمعیت در آن ساکن است. ۶۰ درصد تجارت دریایی پاکستان از طریق کراچی است (با ظرفیت ۶۵ میلیون تن و سه هزار شناور در طول سال). ۲۵ حوضچه اوراق کشتی در سواحل پاکستان وجود دارد (رتبه سوم جهان). صنعت اوراق کشتی در این کشور حدود ۱۰۰ هزار شغل ایجاد کرده است.

بندر گوادر نیز که از بندر چابهار، ۷۲ کیلومتر فاصله دارد، نقش مهمی در طرح «یک کمربند- یک جاده» چین دارد. چینی‌ها پنجاه میلیارد دلار، در اینجا سرمایه‌گذاری کرده‌اند. سه بندر اصلی کراچی، گوادر و محمدبن‌قاسم بیش از ۹۵ درصد تجارت دریایی پاکستان را

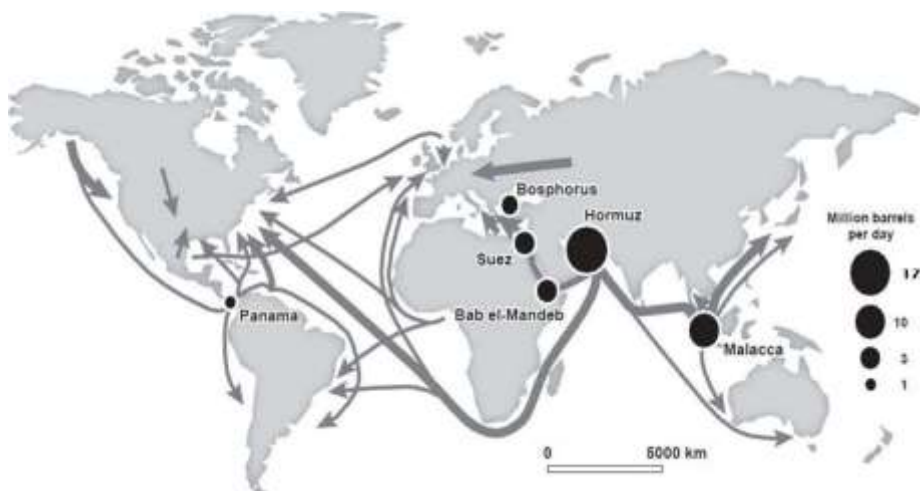
به عهده دارد. بندر گوادر در حال تبدیل شدن به شهر بندری هوشمند و توسعه کشتی‌های هوشمند بندری توسط چین است. پاکستان دارای ماهیگیری و شیلات سنتی و محلی است.

برنامه توسعه دریایی پاکستان را می‌توان در محورهای زیر خلاصه کرد: توسعه بندر گوادر با همکاری چین، توسعه ایالت بلوچستان، شکستن انحصار بندر کراچی، ارتباطات گسترده با منطقه خلیج فارس، ایفای نقش در بازار جهانی نفت، جبران عقب‌ماندگی نیروی دریایی، گسترش روابط تجاری با افغانستان و آسیای مرکزی، توسعه روابط تجاری با ایران، ایفای نقش ترانشیپ برای دسترسی چین به آب‌های جنوب پاکستان و دریای آزاد و بازارهای پررونق اروپا، خاورمیانه و آفریقا، تلاش برای رفع دغدغه‌های امنیتی و نظامی.

بخش سوم: ظرفیت‌های دریایی جمهوری اسلامی ایران و میزان استفاده از آن‌ها

۱- از نظر منابع انرژی

روزانه ۱۷ میلیون بشکه از تنگه هرمز عبور می‌کند که سه میلیون بشکه از این میزان، از تنگه باب‌المندب و نهایتاً از کانال سوئز متصل می‌شود. بالغ بر ۶۰ درصد نفت و ۴۵ درصد گاز جهان هم در منطقه خلیج فارس قرار دارد. ژاپن، هند و چین به منابع انرژی ایران وابسته هستند.



۲- از نظر ژئوپلیتیکی

کشور ما هم‌زمان در دو منطقه ژئوپلیتیکی حساس هارتلند و ریملند قرار گرفته است و در همه تئوری‌های ژئوپلیتیکی، جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان یک بازیگر کلیدی در منطقه غرب آسیا و اقیانوس اطلس شناخته شده است.

در تئوری‌های ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیکی آخر قرن ۱۹ و اوایل قرن ۲۰، برخی افراد نظریاتی را ارائه کرده‌اند از جمله «ماهان» که قدرت دریایی را بیان کرد و «مکیندر» که قدرت زمینی را مطرح کرد. این‌ها اصطلاحی را تحت عنوان هارتلند پایه‌گذاری کردند. منطقه‌ای بین کوه‌های البرز ما به سمت شمال تا اقیانوس منجمد شمالی، از سمت غرب رودخانه ولگا و از سمت شرق، رودخانه لنا. گفتند این منطقه چون شمالش منجمد است و اطرافش دو هزار کیلومتر با دریا فاصله دارد، قدرت حاکم بر این خشکی (روسیه آن زمان)، هیچ قدرت دریایی نمی‌تواند شکستش دهد و آن کشور می‌تواند بر کل دنیا حاکم شود. به این منطقه اصطلاحاً گفتند هارتلند یعنی قلب زمین. فرد دیگری به نام «اسپایکمن» اواسط قرن بیستم، این نظر را مطرح کرد که در کنار قدرت دریایی منطقه دیگری که دارای ارزش حیاطی است، منطقه حاشیه‌ای اوراسیا است؛ یعنی از اروپا و جنوب آسیا تا ژاپن، این ریملند یا سرزمین حاشیه‌ای نسبت به آن هارتلند است و نسبت به هر دو ارزش بیشتری دارد؛ زیرا دوسوم جمعیت جهان در اروپا و آسیا است و دوسوم منابع هم اینجاست و همه چیز اینجاست. این سرزمین حاشیه را اگر داشته باشید، مسلط بر جهان هستید. لذا امریکا چهار پیمان نظامی: ناتو، سنت، سیتو، آسه‌آن در پایان جنگ جهانی دوم درست کرد. از ۱۹۴۹ تا ۱۹۵۵ و این‌ها را با یک زنجیره به هم وصل کرد. ما زمانی عضو ستو بودیم که مسئولیت همه ما کشورها این بود که شوروی‌ها به آب‌های گرم دسترسی پیدا نکنند. این حاشیه دست امریکا و هم‌پیمان‌های او باقی بماند. در هر دوی این تئوری‌ها که هنوز ارتش‌های دنیا و قدرت جهانی از این‌ها استفاده می‌کنند، کشور ما جایگاهی استثنایی دارد. هیچ کشوری در همه نظریه‌ها حضور ندارد و همه غبطه یک چنین جایگاهی را می‌خورند که ایران دارد.

علاوه بر قرار گرفتن در بیضی انرژی، موضوع موقعیت گذرگاهی و موقعیت دریایی ما بسیار حائز اهمیت است. شمال اقیانوس هند مثلی بسیار پر اهمیت قرار دارد. از تنگه هرمز تا باب‌المندب و از آنجا تا مالاکا. ۹۰ درصد صادرات و ۸۵ درصد واردات ایران از همین منطقه است. یک سوم حمل‌ونقل دریایی کالا از اینجا است. دوسوم نفت خام جهان به‌وسیله کشتی‌های تانکر حمل می‌شود. پنج گذرگاه راهبردی جهان نیز در این منطقه است که عبارت‌اند از مالاکا، تنگه هرمز، باب‌المندب، سوئز و دماغه امیدنیک در جنوب افریقا.

۳- از نظر انواع دریا و جمعیت‌شناسی

ازجمله ظرفیت‌های ایران وجود سه نوع دریا است. دریای عمان که دریای آزاد محسوب می‌شود. خلیج فارس که یک دریای نیمه‌بسته است و دریای خزر است که یک دریای بسته است. ما از طریق سواحل مکران، بدون واسطه به همه اقیانوس‌ها و به‌طور خاص هند و دریای آزاد ارتباط دارد. ایران هفت استان ساحلی دارد که در خلیج فارس، دریای عمان، دریای خزر قرار دارند و دارای ۵۸۰۰ کیلومتر مرز آبی در شمال و جنوب است. ۲۲,۵ درصد جمعیت کشور در این هفت استان ساحلی مستقر هستند.

۴- اهمیت دریای خزر

از نظر منابع نفت و گاز، حدود چهار درصد ذخایر دنیا را داراست. صد نوع انواع ماهی را دارد. ۹۰ درصد خاویار جهان را دارد، ۳۳ رود به آن متصل است و ۲۸ متر پایین‌تر از سطح آب‌های آزاد است. عمق این بزرگ‌ترین دریاچه جهان بین ۵ تا ۱۰۰۰ متر است که آن بخش عمیقش خوشبختانه سمت ماست. مساحت این دریاچه یک‌ونیم برابر خلیج فارس است و کشورهای همسایه آن دارای اهمیت اقتصادی بالایی هستند (۸,۴ درصد از مجموع ذخایر نفتی و ۳۲,۳ درصد از ذخایر گازی، ۱۷,۸ درصد از ذخایر ذغال سنگ جهان). البته با شرایط موجود همه کشورهایی که اطراف دریای خزر هستند به‌نوعی دچار خفگی ژئوپلیتیکی هستند که تمایلشان این است که به آب‌های گرم بیشتر دسترسی داشته باشند.

۵- وضعیت کنونی ایران در دریا

- ۳۴ جزیره ایرانی در خلیج فارس با مجموع مساحتی حدود ۱۸۸۴ کیلومترمربع که بیشتر از مساحت سرزمینی ۲۸ کشور دنیا است.
- ۹۶ درصد از واردات و ۸۵ درصد از صادرات ایران از طریق دریا انجام می‌شود.
- تراکم جمعیتی در سواحل جنوبی ایران به‌طور میانگین ۳۷ نفر در هر کیلومترمربع است.
- ۱۲ بندر در سواحل ایران وجود دارد.
- در حدود ۳۰ هزار شناور صیادی، باری و تفریحی در اختیار ایران است.
- در بین ۱۰۰ بندر بزرگ دنیا، بندرعباس رتبه ۹۷ را دارد.
- سهم ناچیز نزدیک به صفر در گردشگری دریایی.
- رتبه ۲۴ جهان به لحاظ ظرفیت حمل‌ونقل دریایی.

۶- مقایسه وضعیت ایران در تطبیق با کشورهای منطقه

- تعداد آب‌شیرین‌کن‌های ایران در خلیج فارس ۷۵ طرح با ظرفیت ۵۰۰ هزار مترمکعب در مقایسه با عربستان با ظرفیت ۳,۳ میلیون مترمکعب که ۲۴ درصد از آب‌شیرین‌کن‌های جهان را در اختیار دارد.
- در بین ۱۰۰ بندر مهم جهان، ایران فقط بندر شهید رجایی را در رتبه ۹۷ دارد، درحالی‌که عربستان ۳ بندر و امارات ۲ بندر را در این فهرست دارد (بندر جبل علی امارات رتبه ۹).
- ناوگان تجاری امارات با ۱۰۸۷ کشتی، رتبه ۱۹ و سهم ۱,۲ درصد را دارد و عربستان با ۲۶۹ کشتی رتبه ۲۴ و سهم ۰,۸ درصد را دارد. در مقایسه با ایران که با ۲۵۵ کشتی در رتبه ۲۲ قرار دارد و دارای سهم ۰,۸۹ درصدی است.
- در سال ۲۰۱۵ گردشگری امارات به ۵۰ میلیارد دلار رسید که عمدتاً مرتبط با گردشگری دریایی است. در مقابل درآمد نزدیک به صفر این صنعت در ایران.
- چین برنامه دارد که ظرفیت تخلیه و بارگیری بندر گوادر را به ۴۰۰ میلیون تن کالا با ۵۰ کشتی غول‌آسا افزایش دهند؛ یعنی بیش از پنج برابر ظرفیت فعلی همه بنادر ایران.

- ظرفیت فعلی ۸,۵ میلیون کانتینر کل بنادر ایران برابر با ظرفیت تنها یک بندر حمد قطر است (ظرفیت جبل علی امارات ۲۰ میلیون کانتینر است).
- شرکت اماراتی دی پی ورلد، اپراتور شصت بندر جهان است. در مقابل در این زمینه ما هیچ اقدامی انجام نداده‌ایم.
- تراکم جمعیتی در بندر کراچی ۲۳۵ نفر در هر کیلومترمربع است، اما در ایران ۳۷ نفر است.
- صنعت بازیافت در بندر کراچی حدود ۱۰۰ هزار شغل ایجاد کرده است که در مقابل ایران با داشتن پتانسیل، جغرافیا و نیروی انسانی مشابه در بندر چابهار، درآمد و اشتغال نزدیک به صفر در این صنعت است.
- جایگاه منطقه‌ای ایران در ترانشیپ^۲ بنادر: (امارات ۵۸٪، عمان ۱۸٪، عربستان ۱۲٪، قطر ۹٪، ایران ۳٪)

۷- غفلت‌های ایران در توسعه دریامحور

- کرانه‌های مکران، در همه جوانب فرهنگی، اجتماعی، سیاسی و اقتصادی از کمبودهایی رنج می‌برد. این مشکل را می‌توان در ضعف زیربناهای حمل‌ونقل، بهداشت و درمان، کار و آموزش و ضعف زیرساخت‌های صنعتی نسبت به دو ساحل دیگر در خلیج فارس و دریای خزر مشاهده نمود.
- ۴ استان ساحلی جنوب ایران، ۲۰ درصد مساحت کشور را به خود اختصاص می‌دهند، اما تنها دربرگیرنده ۱۲ درصد جمعیت کشور هستند (در دنیا این رقم برابر ۶۰ درصد است).
- سهم ۲ درصدی اقتصاد دریایی ایران از تولید ناخالص ملی داخلی در مقایسه با سهم ۵۰ درصدی برخی از کشورهای دنیا در اقتصاد دریا
- سهم نیم درصدی در آبرزی‌پروری با رتبه ۲۳ جهانی
- سهم کم‌تر از یک‌درصدی ناوگان تجارتی با ۲۲۵ ناوگان تجاری با رتبه ۲۲ جهانی.

^۲ حمل‌ونقل دریایی محموله در مسیر غیرمستقیم به مقصد میانی و سپس به مقصد اصلی (واردات کالا به یک کشور و صادرات همان کالا به مقصد دیگر)

- ظرفیت استقرار جمعیت فعال اقتصادی در چابهار ۵ میلیون است که در حال حاضر ۴۰۰ هزار نفر در این منطقه سکونت دارند.
- ظرفیت ترانزیتی کشور، قابلیت درآمد ۲۰ میلیارد دلاری در سال و ایجاد یک میلیون فرصت شغلی را دارد. این در حالی است که درصد بیکاری در ۴ استان جنوبی حدود ۱۲ درصد است و سهم ایران در حوزه کشتی‌سازی، یک‌دهم درصد است.
- عدم حضور ایران در بین ۱۰ شرکت نخست ناوگان تجاری در جهان (دانمارک، ایتالیا، چین، فرانسه، آلمان، ژاپن، تایوان، سنگاپور، کره جنوبی)
- عدم حضور ایران در بین ۳۰ اپراتور برتر جهان در بازار اپراتورهای پایانه‌های بندری (ژاپن، چین، امارات و...)
- عدم حضور ایران در بین ۳۰ کشور برتر جهان در بازار سازندگان کشتی (چین، کره جنوبی، ژاپن، فیلیپین و...)
- عدم حضور ایران در بین ۱۰ کشور برتر جهان در بازار سوخت‌رسانی و خدمات کشتی (دانمارک، امریکا، ایرلند، سوئیس، سنگاپور، ایتالیا، امارات و عربستان)
- عدم حضور ایران در بین ۱۰ کشور برتر صاحب کشتی (براساس ارزش) (یونان، ژاپن، چین، سنگاپور، نروژ، امریکا، آلمان، کره جنوبی، انگلستان و دانمارک)
- عدم حضور ایران در بین ۲۰ دانشگاه برتر در حوزه مهندسی دریایی و کشتی‌سازی (چین، نروژ، پرتغال، هلند، اسپانیا، انگلستان، سنگاپور، استرالیا، کره جنوبی، امریکا و...).
- سهم رشته‌های علوم دریایی از کل رشته‌های آموزش عالی فقط یک‌دهم درصد است.
- جایگاه ۲۴ در دنیا برای تولید محصولات غذایی دریایی (چین، اندونزی، هند، ویتنام، فیلیپین، بنگلادش، کره جنوبی، مصر، نروژ و ژاپن). سهم هر ایرانی از مصرف غذاهای دریایی، به‌طور میانگین سالیانه کمتر از ۱۰ کیلوگرم است در حالی‌که متوسط سرانه مصرف دنیا هم‌اکنون حدود ۲۰ کیلوگرم است.
- جایگاه ۲۶ در دنیا برای میزان صید آبزیان (چین، اندونزی، پرو، هند، روسیه، امریکا، ویتنام، ژاپن، نروژ و شیلی).

۸- فرصت‌های پیش روی جمهوری اسلامی ایران در دریا

- ویژگی چشم‌گیرتر و اصلی منطقه مکران، اتصال مستقیم به اقیانوس هند است و همین ویژگی موجب می‌شود کشتی‌های تجاری و گردشگری از سراسر جهان به راحتی به آن دسترسی داشته باشند. در نتیجه با اتخاذ یک راهبرد توسعه‌ای و برنامه‌ریزی درست، مکران می‌تواند دروازه بازرگانی و گردشگری دریایی ایران و خلیج فارس شود و شرایط منحصربه‌فردی را برای تبدیل شدن به قطب اقتصادی و گردشگری فراهم کند.
- با توجه به افزایش گردشگری در کشورهای جنوبی خلیج فارس و همچنین عدم وجود صنعت شیلات در این کشورها، فرصت مناسب ارتقای صنعتی شیلات و آبریز پروری جهت صادرات به کشورهای جنوبی خلیج فارس
- اسکراب و اوراق نمودن کشتی‌های فرسوده و استفاده مجدد از مواد بازیافت آن‌ها، با توجه به فقدان چنین صنعتی در خلیج فارس و وجود چند هزار کشتی در خلیج فارس جهت اوراق
- با توجه به افزایش جهانی قیمت نفت، بنادر فجیره امارات و سنگاپور نرخ جهانی سوخت‌دهی به کشتی‌ها را افزایش دادند، تخفیف‌های ایران می‌تواند این صنعت را در سواحل جنوبی احیا و پررونق کند.

بخش چهارم: جمع‌بندی و راه‌کارها

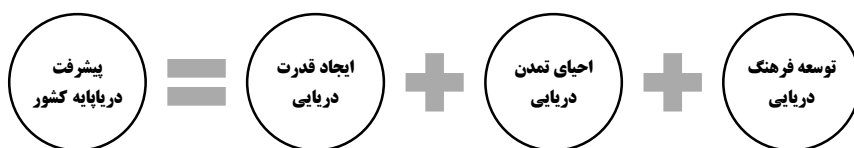
- اغلب کشورها تلاش می‌کنند از سواحل و بخش مشاع دریایی کره زمین حداکثر استفاده را برای توسعه همه‌جانبه کشور خودشان داشته باشند. سهم دریا از تولید ناخالص داخلی در کشورهای ساحلی اتحادیه اروپا ۵۰ درصد است، اما این رقم در ایران، با وجود قریب به سه هزار کیلومتر نوار ساحلی، فقط ۲ درصد است.
- دریا قابلیت اشتغال بسیار بالایی دارد و کشورهایمانند هند، ژاپن، آمریکا و چین به ازای ایجاد یک شغل در بخش اقتصاد دریایی، چهار شغل جانبی هم ایجاد کرده‌اند. ایران با وجود داشتن سواحل طولانی، ظرفیت بالای انسانی و درصد بالای بیکاری، سهم ناچیزی از صنعت کشتی‌سازی جهان دارد؛ سهم ایران از تولید کشتی در جهان تنها یک درصد است.

- کشورهای منطقه بخصوص حاشیه خلیج فارس با سرعت و شدت هرچه تمام‌تر در جهت توسعه بنادر و سواحل و کسب درصد قابل توجهی از اقتصاد دریا هستند. عقب‌ماندگی در این رقابت باعث خواهد شد در آینده سهم بازار دریایی را از دست بدهیم. از ۵۶ جزیره کشورهای عربی، همه آن‌ها در راستای تولید ثروت (گردشگری، تجارت، جذب سرمایه خارجی و...) به کار گرفته شده‌اند، لیکن ایران از ۳۴ جزیره، تنها موفق به توسعه ۲ جزیره قشم و کیش بوده است.
- با انتقال حوزه مأموریت نیروی دریایی ارتش در سال ۱۳۸۶ تاکنون از خلیج فارس به دریای مکران، نیروی انسانی به همراه خانواده و برخی تجهیزات به جاسک منتقل شدند ولی همچنان پشتیبانی‌های اولیه و اساسی برای نیروی انسانی و تجهیزات عمده (به علت کندی روند توسعه زیرساخت‌های موردنیاز)، متکی به بندرعباس و سواحل خلیج فارس هست. کندی و تأخیر دستگاه‌های مربوطه در پیشرفت زیرساخت‌های موردنیاز در سواحل مکران (از جمله شبکه‌های حمل و نقل جاده‌ای و ریلی، تأسیسات بندری، خدمات رفاهی و...) هزینه‌های گزافی را طی ۱۵ سال تاکنون به نیروهای مسلح به‌ویژه نداجا تحمیل نموده است.
- سواحل طولانی خالی از سکنه، نبود امکانات اساسی و مشوق‌های لازم برای ماندگاری و حضور بیشتر مردم در کنار سواحل، فراهم نکردن تسهیلات برای ساخت و ساز آسان در سواحل، عدم توسعه جزایر ایرانی حوزه خلیج فارس؛ علیرغم عدم زمینه‌سازی برای افزایش کار و تولید ثروت، اثرات جبران‌ناپذیری را بر کمیت و کیفیت رزم نیروهای مسلح گذاشته است.
- همچنین دریای خزر در شمال ایران که پل ارتباطی مستقیم میان ۵ کشور است و نقش مهمی را در تجارت میان این کشورها ایفا می‌کند. پنج کشور به همراه ۲۰ استان یا ایالت و افزون بر ۷۰ شهر در اطراف این دریا وجود دارد که با جمعیتی حدود ۱۷ میلیون نفر آن را احاطه کرده‌اند. بدون شک افزایش رونق تجارت در خزر برای ایران در راستای دور زدن تحریم‌ها و دستیابی به منابع اقتصادی غنی امری ضروری به نظر

می‌آید و به تبع آن و با توجه روند تلاش بیگانگان برای حضور در این دریا، نیاز به تقویت نیروهای مسلح به‌ویژه نیروهای دریایی ضروری است.

- براساس سند چشم‌انداز نیز در افق ۱۴۰۴ هجری شمسی، باید ایران جایگاه اول اقتصادی منطقه را داشته باشد و در این راستا مدل اقتصاد مقاومتی تعریف شده است که تحقق رویکرد درون‌زا و برون‌گرا به‌عنوان یکی از راهبردهای این مدل اقتصادی متعالی در کشور دریایی همچون ایران، نیازمند رشد همگن «توسعه دریامحور» است.
- وضعیت موجود مولفه‌های توسعه دریامحور جمهوری اسلامی ایران، در مقایسه با متوسط جهانی و کشورهای منطقه، در اغلب ابعاد ناوگان تجاری، نظامی و صنعت دریایی مطلوب نیست و تنها اشکال موجود در این حوزه ضعف فرهنگ دریایی کشور شامل روحیه دریایی مردم و باورآگاهانه و شناخت مسئولین از فرصت‌های توسعه دریامحور است و نیاز است این مهم با همت مسئولین تراز اول کشور سیاست‌گذاری و راهبری شود؛ تا غفلت چندین ساله توجه به دریا در کشور جبران شود.

برخی راه‌کارها



- ۱- تمرکز جدی دولت در جهت اجرایی‌شدن پروژه‌های مصوب توسعه سواحل مکران و توجه عملی به توسعه دریامحور کشور
- ۲- توسعه زیرساخت‌های لازم ازجمله راه‌های ارتباطی، مراکز درمانی، مراکز آموزشی، مراکز تفریحی و اقامتی و... به‌منظور ایجاد انگیزه برای سرمایه‌گذاری و استقرار جمعیتی در سواحل به‌خصوص سواحل مکران
- ۳- ارائه تسهیلات و مشوق‌های دولتی و معافیت‌های مالیاتی به شرکت‌های سرمایه‌گذار داخلی در توسعه سواحل مکران در راستای ایجاد مزیت رقابتی

- ۴- احیای ظرفیت ارزشمند ترانزیتی شمال به جنوب از طریق بندر چابهار برای کسب سهم قابل توجهی از ظرفیت ترانزیتی کشورهای آسیای میانه
- ۵- توسعه دانشگاه‌های دریایی با رشته‌های خاص اقیانوس‌شناسی و مدیریت منابع دریایی و هنرستان رشته‌های دریایی در شهرهای ساحلی و روستاهای تابعه
- ۶- توسعه خطوط کشتیرانی مسافربری و پایانه‌های مربوطه جهت تردد بین سواحل ایران و کشورهای حاشیه خلیج فارس و دریای عمان
- ۷- کمک به توسعه و گسترش مزارع شیلات و تولید آبزیان
- ۸- اصلاح قانون محیط‌زیست برای ایجاد کارخانه‌های اوراق و تعمیرات کشتی
- ۹- اصلاح قوانین مربوط به صدور مجوزهای شناورهای صید و آبی‌پروری
- ۱۰- تدوین سند عالی توسعه دریایی و ترویج فرهنگ توجه به دریا و دریانوردی بین مسئولین و مردم
- ۱۱- تدوین راهبردهای مناسب جهت ایجاد کریدورهای سواحل جنوبی به کشورهای شمالی و غرب کشور
- ۱۲- طراحی بسته‌های مشوق برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی جهت توسعه سواحل و جزایر
- ۱۳- بسترسازی برای مشارکت بخش خصوصی در ارائه خدمات بانکرینگ (سوخت‌رسانی و سوخت‌دهی) و خدمات جانبی در بنادر و جزایر کشور
- ۱۴- تدوین طرح‌های افزایش استان‌های ساحلی در تقسیمات کشوری جهت رونق سرمایه‌گذاری و توسعه
- ۱۵- ارائه تسهیلات مالی و تخفیفات مالیاتی برای بخش خصوصی جهت مشارکت در طرح‌های حمل‌ونقل دریایی

- ۱۶- ایجاد و توسعه بنادر خشک جهت توزیع کالا با مکان‌یابی متناسب با تقاضای داخل، کریدور شمال - جنوب و اتصال کشورهای حوزه آسیای میانه و قفقاز و افغانستان به دریا و ایجاد راه ابریشم دریایی نوین توسط جمهوری اسلامی ایران
- ۱۷- توسعه ظرفیت سواحل مکران با اولویت استفاده از ظرفیت بخش خصوصی
- ۱۸- اصلاح قوانین گردشگری در راستای افزایش سهم گردشگری دریایی کشور
- ۱۹- بهبود نگرش و رویکرد مسئولین و جامعه در جهت ارتقای فرهنگ زیست دریا محور در ایران

چالش‌ها، فرصت‌ها و افق‌های توسعه دریامحور در جمهوری اسلامی ایران

گزارش سازمان بنادر و دریانوردی^۱

مقدمه

در طول یک سال گذشته مطالعات علمی با حضور شش دانشگاه داخلی کشور در رابطه با اقتصاد دریا انجام شده است. در رابطه با موضوع سیاست‌ها و راهبردهای دریایی، آنچه امروز مهم است این است که نباید احساس حقارت کرد. علت این امر هم آن است که به عنوان نمونه، قبل از انقلاب یک بندر خرمشهر داشتیم که تخلیه بار به کندی در آن انجام می شد. بندر شهید رجایی قرار بود توسط یک شرکت ایتالیایی احداث شود اما نیمه تمام رها شد. بعد از انقلاب این بندر توسط قرارگاه خاتم الانبیاء ساخته شد و به بهره برداری رسید. به تازگی نیز اسکله‌ای به طول پانصد متر با تکیه بر توان داخلی افتتاح شده است و نکته شایان توجه این که سازه دریایی، از ۳۸ متر زیر آب ساخته می شود و بالا می آید. ظرفیت این اسکله ۱۸ هزار و ۴۰۰ کانتینر است که اگر روی کامیون بگذاریم؛ طول صف آن شش صد کیلومتر می شود.

هم اکنون در جمهوری اسلامی ایران ۸۴۳ سازه دریایی وجود دارد، از انواع بنادر تجاری، نفتی، صنعتی، پتروشیمی، گردشگری و... در موضوع گردشگری، سالانه ۱۲ میلیون نفر، سفر دریایی در کشور انجام می شود و به طور خاص در ایام نوروز، سه میلیون نفر، سفر دریایی داریم

^۱ دکتر علی اکبر صفایی، رئیس سازمان بنادر و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

و شناورهای بسیار مدرن این جابجایی را انجام می‌دهند. اگر گردشگری خارجی نیست به‌خاطر این‌که تحریم هستیم ولی گردشگری داخلی وجود دارد. کشتیرانی جمهوری اسلامی بزرگ‌ترین ناوگان کشتیرانی منطقه‌ای غرب آسیا را دارد؛ شامل نیروی دریایی چه در ارتش و چه در سپاه، کشتی‌های کانتینری و کشتی‌های فله و کشتی‌های متفرقه. توسعه‌ای که در بخش شیلات در رابطه با حوضچه‌های پرورش میگو و ماهی داشتیم بسیار زیاد بوده است. ۷۰۰ هزار تن صید شیلات داریم و برای یک‌میلیون و پانصد هزار تن در حال برنامه‌ریزی هستیم.

تعداد ۳۴ بندر اصلی در کشور فعال است که ظرفیتشان ۴۰۰ میلیون تن است. درباره امارات می‌گویند که ۲۰ میلیون کانتینر ظرفیت دارد و ظرفیت ما ۸ میلیون کانتینر است. ظرفیت بنادر نفتی و غیرنفتی ما در مجموع ۴۰۰ میلیون تن است. عملکرد نفتی و غیرنفتی بنادر ما ۲۱۰ میلیون تن در طول سال است که عملکرد قابل‌توجهی در شرایط تحریم است. باید به این نکته توجه داشت و اینکه این‌ها همگی بعد از انقلاب انجام‌شده است. البته نسبت به ظرفیتی که داریم هنوز جای کار بسیار است. برخی عواملی که باعث شده، در جایگاهی متناسب با ظرفیت‌مان نباشیم عبارت‌اند از:

- صنعت دریایی، سرمایه‌گذاری‌های سنگین می‌خواهد. به‌عنوان نمونه هزینه ساخت یک دیوار در خشکی، حداکثر با بهترین مصالح متری ده میلیون تومان است؛ اما همین دیوار وقتی در دریا به نام اسکله احداث می‌شود، بالای یک میلیارد تومان هزینه می‌خواهد. هیچ سرمایه‌گذاری در دریا، اقتصادی نیست مگر با فاینانس؛ چرا؟ چون صنعت دریایی سرمایه بسیار زیاد می‌خواهد. تمام مواردی که در کشورهای دیگر اتفاق می‌افتد، ۸۰ درصدش فاینانس بانک‌های بین‌المللی است. یک کشتی ۱۵۰ میلیون دلاری را هیچ‌کس نمی‌تواند نقد بخرد؛ هشتاد درصدش فاینانس است و باید توجه داشت که کشور ما در این زمینه به‌واسطه تحریم، مشکلاتی دارد.
- نکته دیگر که باعث شده ما در جایگاه خودمان نباشیم این است که تمام مقررات، محیط کسب‌وکار صنعت دریایی، باید تابع مقررات بین‌المللی باشد. حتی یک آشپز ساده بر روی کشتی که تحت کنوانسیون بین‌المللی اس.تی.سی. دبیو گواهی‌نامه

نداشته باشد؛ نمی‌تواند کار کند. قبل از تحریم‌ها، جمهوری اسلامی ۳۷ خط کشتیرانی بین‌المللی داشت که این‌ها را یک‌شبه قطع کردند.

- نکته آخر این‌که در کشور بیش از بیست ارگان دریایی داریم و هیچ جای دنیا مدیریت یکپارچه وجود ندارد بلکه سیاست‌گذاری یکپارچه وجود دارد. مگر می‌شود یک مجموعه مدیریت یکپارچه بیاید مسئولیت شیلات، نیروی دریایی، سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت صنعت، وزارت نیرو، کشتیرانی جمهوری اسلامی، نفت کش و... همه و همه را انجام دهد.

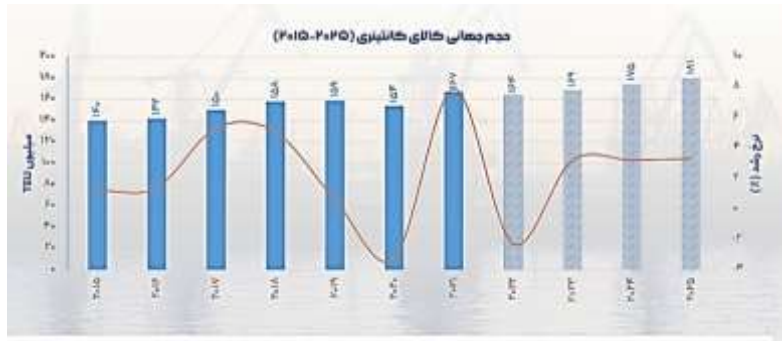
در این گزارش ابتدا تصویری از تجارت حمل‌ونقل دریایی در جهان ارائه شده است و سپس نقش و جایگاه سازمان در توسعه دریامحور مورد بررسی قرار گرفته است.

الف- تصویری از تجارت حمل‌ونقل دریایی در جهان

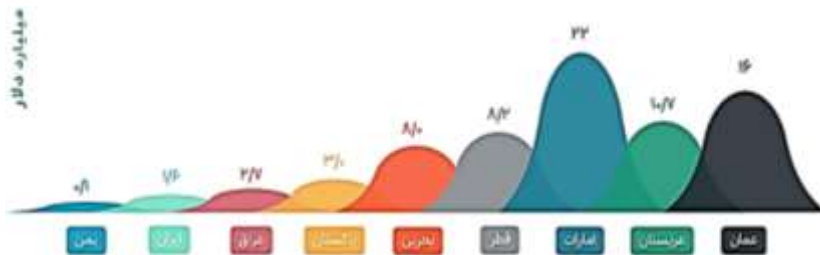
۱- تجارت جهانی دریابرد



۲- تجارت جهانی کانتینر



۳- حجم سرمایه‌گذاری بنادر منطقه خلیج فارس و دریای عمان تا افق ۲۰۲۴



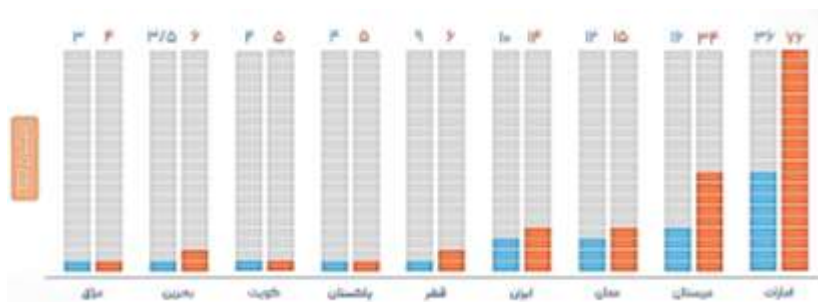
حجم سرمایه‌گذاری

- مجموع کل حجم سرمایه‌گذاری: ۷۲/۳ میلیارد دلار
- متوسط حجم سرمایه‌گذاری: ۸/۰۳ میلیارد دلار
- سهم ایران از حجم سرمایه‌گذاری بنادر منطقه: ۰/۰۲ درصد

سرمایه‌گذاری زیرساخت

- قطر رتبه اول، امارات رتبه دوم و ایران رتبه هفتم در منطقه

۴- پیش‌بینی ظرفیت بنادر کانتینری کشورهای منطقه در سال‌های ۲۰۲۴ و ۲۰۳۰



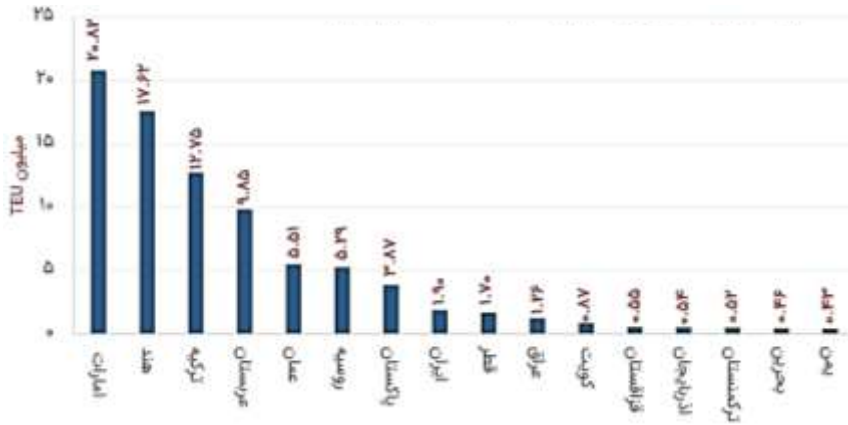
- مجموع ظرفیت بنادر کانتینری در ۲۰۲۴: ۹۰ میلیون TEU^۲
- مجموع ظرفیت بنادر کانتینری در ۲۰۳۰: ۱۶۰ میلیون TEU
- بیشینه درصد رشد بنادر کانتینری: عربستان (۱۱۳)، امارات (۱۱۱)، بحرین (۷۱)، قطر (۵۰)، ایران (۴۰) درصد

۵- عملیات کالای کانتینری کشورهای همسایه (سال ۲۰۲۲)

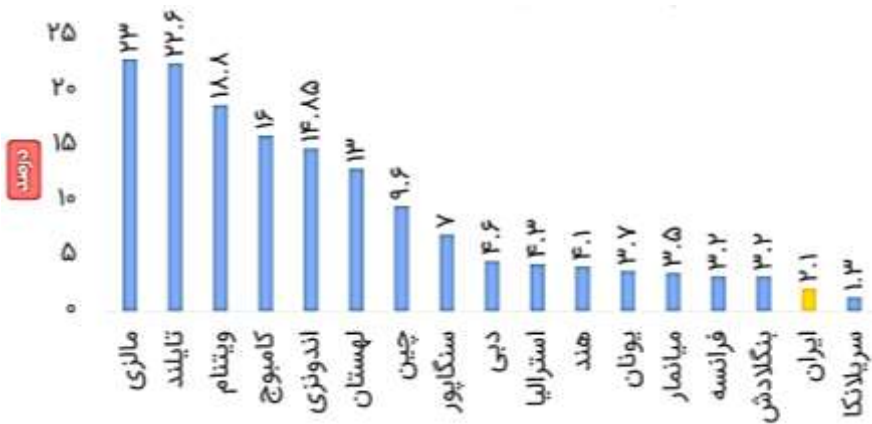
- رتبه ۵۰ ایران از میان ۱۳۹ کشور دارای دسترسی به دریا
- رتبه ۸ ایران از میان ۱۵ کشور همسایه
- سهم ۰/۲ درصد بنادر ایران از عملیات کانتینری جهان
- سهم ۲ درصد بنادر ایران از عملیات کانتینری کشورهای همسایه

۶- حجم عملیات کالای کانتینری کشورهای همسایه (سال ۲۰۲۲)

^۲ Twenty Foot Equivalent Unit

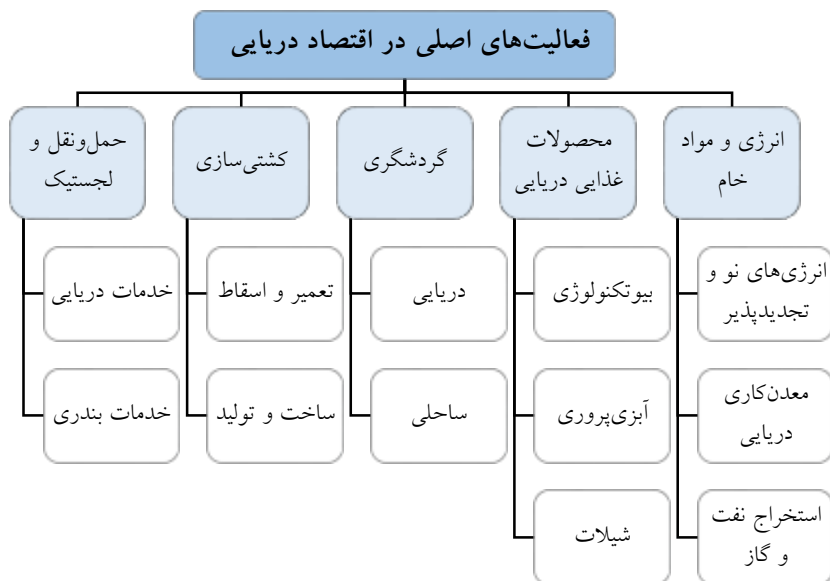


۷- سهم اقتصاد دریا از تولید ناخالص داخلی (سال ۲۰۲۲)



ب- نقش و جایگاه سازمان در توسعه دریامحور

۱- ایفای نقش در هر کدام از فعالیت‌های اصلی در اقتصاد دریایی



۲- ظرفیت حمل و نقل دریایی در کشور

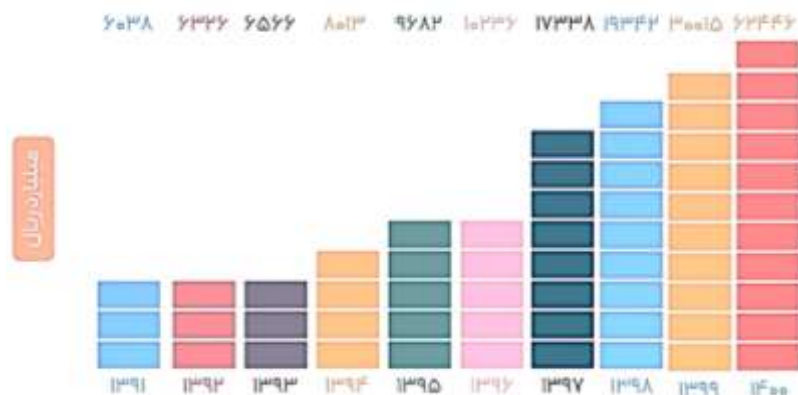
۱. قرارگیری بنادر کشور در مسیر کریدور ترانزیت بین‌المللی شمال- جنوب
۲. سهم منحصربه‌فرد حمل و نقل دریایی کشور (۹۰٪) در تجارت و مبادلات خارجی
۳. وجود بزرگ‌ترین ناوگان نفتی جهان با ظرفیت ۱۶/۶ میلیون تن
۴. امکان حمل و نقل ترکیبی در بنادر کشور و توسعه ترانزیت از قلمرو سرزمینی ایران
۵. وجود ۱۱ بندر اصلی با ۳۹/۵ کیلومتر طول اسکله و ۶۲ بندر کوچک چندمنظوره
۶. بهره‌مندی از بزرگ‌ترین ناوگان تجاری خاورمیانه با ظرفیت ۶/۱ میلیون تن
۷. خط ساحلی: ۵۸۰۰ کیلومتر طول خط ساحلی کشور (۳۵ جزیره قابل سکونت)
۸. بیش از ۲۷۰ میلیون تن ظرفیت تخلیه و بارگیری کالا (۸/۲ میلیون TEU ظرفیت کانتینری) در بنادر
۹. ظرفیت جابه‌جایی ۲۵ میلیون نفر مسافر دریایی با ۱۱۱ فروند شناور و ۷۲۰۰ صندلی

۳- روند سرمایه‌گذاری سازمان و بخش خصوصی



- متوسط نرخ رشد سرمایه‌گذاری (۱۰ ساله): سازمان بنادر: ۵۹+ درصد؛ بخش غیردولتی: ۹۷+ درصد
- کمترین نرخ رشد سرمایه‌گذاری (۱۰ ساله): سال ۱۳۹۶ حدود ۱۱ درصد
- بیشترین نرخ رشد سرمایه‌گذاری (۱۰ ساله): سال ۱۳۹۴ حدود ۳۴۱ درصد

۴- سرمایه‌گذاری سالانه سازمان



- متوسط نرخ رشد سالانه: ۲۱٪ طی سال‌های ۱۳۸۴ تا ۱۴۰۰
- بیشینه نرخ رشد سالانه ۶۹٪ در سال ۱۳۹۷
- کمینه نرخ رشد سالانه ۲۶-٪ در سال ۱۳۸۷

۵- مسائل حوزه دریایی و بندری کشور

- رونق اقتصادی
- افزایش اشتغال
- افزایش ترانزیت و صادرات کالا (ترافیک کالا در بنادر و دریا)
- تمرکز در محقق شدن اقتصاد دریامحور
- افزایش اقتدار و سیادت دریایی
- سرمایه‌گذاری مستقیم در توسعه و نگهداری زیرساخت‌ها و تجهیزات بنادر
- ارتقای ایمنی، امنیت و حفظ محیط‌زیست دریایی
- شفاف‌سازی و مبارزه با فساد
- تامین نیروی انسانی متخصص

۶- زیرساخت‌ها و تجهیزات بنادر: دارایی‌های فیزیکی موجود

تجهیزات	زیرساخت‌ها
• ۱۷۹ فروند تجهیزات دریایی (شناور) • ۲۰۷ دستگاه تجهیزات استراتژیک • ۲۵۰۰ دستگاه تجهیزات مخابراتی و الکترونیکی • سالانه بیش از ۱۱۰۰۰ میلیارد ریال هزینه نگهداری • تجهیزات به ارزش ۶ میلیارد دلار	• ۳۲۳ پست اسکله به طول ۴۱ کیلومتر • ۴۲ کیلومتر موج‌شکن • ۸۰۰۰ هکتار محوطه بندری • ۱۶۷ کیلومتر خطوط لوله نفتی، ۵۰۵ کیلومتر آب، ۳۸۵ کیلومتر آتش‌نشانی، ۲۸۶ کیلومتر فاضلاب، ۲۲۱ کیلومتر آبیاری • ۴۰۰ کیلومتر راه و ۲۴۰ کیلومتر راه‌آهن • ۲۲۸ هکتار مساحت انبار سرپوشیده • ۸۹۳۰۰۰ مترمربع ساختمان • سالانه بیش از ۸۰۰۰ میلیارد ریال هزینه نگهداری • زیرساخت‌هایی به ارزش ۱۰ میلیارد دلار

۷- برنامه راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی

چرخه عمر دارایی برنامه‌ریزی و مدیریت راهبردی دارایی

- فاز ۱: ساخت، خرید و نصب
- فاز ۲: بهره‌برداری، نگهداشت و جایگزینی
- فاز ۳: اسقاط، فروش و از رده خارج کردن دارایی
- راهبرد و اهداف مدیریت دارایی
- برنامه‌ریزی راهبردی
- برنامه‌ریزی مدیریت دارایی
- سیاست مدیریت دارایی
- آنالیز تقاضا

اطلاعات دارایی ریسک و بازبینی

- سیستم اطلاعات
- استانداردهای اطلاعات
- مدیریت داده‌ها
- راهبرد مدیریت اطلاعات
- هزینه‌یابی و ارزش‌گذاری دارایی
- پایش سلامت و عملکرد دارایی
- توسعه پایدار
- مدیریت تغییر
- پایش سیستم مدیریت
- بازبینی و ممیزی مدیریت
- تصمیم‌گیری مدیریت دارایی

سازمان‌دهی و نیروی انسانی

- راهبرد مدیریت تامین منابع
- راهبرد مدیریت توقعات
- تصمیم‌گیری‌های مرتبط با راهبرد دارایی‌ها
- تصمیم‌گیری‌های مرتبط با دارایی سرمایه‌ای
- رهبری مدیریت دارایی
- ساختار سازمانی
- مدیریت شایستگی
- فرهنگ سازمان
- مدیریت برون‌سپاری
- تحقق ارزش چرخه عمر دارایی

۸- چالش‌های موجود سازمان (در زمینه زیرساخت‌ها و تجهیزات بنادر)

۱. عدم وجود بند تکلیفی در احکام سالانه بودجه برای پشتیبانی از امر نگهداشت
۲. عدم وجود تناسب بین منابع اختصاص یافته جهت نگهداشت زیرساخت‌ها
۳. فقدان پیمانکاران و مشاورین تعیین صلاحیت شده در امر نگهداری و تعمیرات
۴. فقدان دستورالعمل و فهرست هزینه مرتبط با نگهداری و تعمیرات
۵. فقدان رشته‌های دانشگاهی مرتبط با امر نگهداشت زیرساخت‌ها
۶. فقدان مصالح مناسب برای ترمیم زیرساخت‌ها
۷. وجود تحریم‌ها و صعوبت تامین قطعات یدکی برای تجهیزات

مسیر طی شده برای تدوین سیاست‌های کلی توسعه دریامحور

گزارش کمیسیون زیربنایی و تولیدی

مقدمه

مقام معظم رهبری در دیدار با اعضای مجمع در مهرماه ۱۴۰۱ بیان داشتند: «در موضوع سیاست‌های کلی نباید نگاه افراطی یا تفریطی داشت زیرا هم گنجاندن مسائل آرمانی و هر چیز مفید برای کشور به عنوان سیاست کلی نادرست است، هم جزیی‌نگری و تعیین بعضی کمیت‌ها و واردشدن در جزئیات اجرایی و تقنینی». همچنین در تعریف صحیح از سیاست‌های کلی، آن را «چهارچوبی روزآمد و جهت‌دهنده به قوانین و امور اجرایی به منظور دستیابی به اهداف» خواندند. کمیسیون زیربنایی و تولیدی پس از ابلاغ عنوان جدید «توسعه دریامحور» برای سیاست‌گذاری اقدام به مطالعات گسترده نمود و با استفاده از روش‌های علمی در تدوین سیاست‌های کلی، گام‌هایی برای این کار طراحی کرد. در این گزارش ابتدا مفهوم‌شناسی توسعه دریامحور در ادبیات جهانی و سپس روند اقتصاد آبی در چشم‌انداز جهانی ۲۰۳۰ بیان شده است. در گام بعد مراحل مفهوم‌پردازی توسعه دریامحور مبتنی بر بیانات مقام معظم رهبری و برخی اسناد بالادستی در قالب جدول‌ها و نمودارها مورد تحلیل و بررسی واقع شده است. در ادامه با پیشنهاد واژه‌ای برای سیاست و انتخاب تعریفی مشخص از آن حوزه‌های اقتصاد دریا مبتنی بر مضامین استخراج‌شده برای ایران ارائه شد. در نهایت با تقسیم‌کار بین کارگروه‌های توسعه دریامحور مجمع تشخیص مصلحت نظام و مشخص نمودن دال‌های مرکزی سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، مسیر تدوین سیاست دریایی مشخص شد.

۱- مفهوم‌شناسی در ادبیات جهانی

الف- سال‌های ۱۹۸۰ تا ۲۰۱۲

- **اقتصاد دریا^۱:** مجموعه فعالیت‌های اقتصادی صنایع دریایی به انضمام دارایی‌ها، کالاها و خدمات اکوسیستم دریایی. (OECD, 2016) این تعریف بیشتر در میان کشورهای امریکا، ایرلند، چین و هند مورد استفاده است.
 - **اقتصاد دریایی^۲:** کلیه فعالیت‌هایی که در محیط دریایی انجام شود و برای تولید کالا و خدمات به منابع دریایی (حیاتی، غیرزنده و...) نیاز داشته باشد یا بر یکی از بخش‌های دریایی متکی باشد. (Stabbings, 2020) این تعریف بیشتر در بین کشورهای فرانسه، انگلیس، استرالیا و نیوزلند رواج دارد.
 - **اقتصاد دریانوردی^۳:** کلیه فعالیت‌های اقتصادی بخشی یا فرابخشی مرتبط به اقیانوس‌ها، دریاها و سواحل است. همچنین شامل سایر فعالیت‌های پشتیبانی مستقیم یا واسطه‌ای ضروری در عملکرد این بخش‌های اقتصادی می‌شود. این فعالیت‌های پشتیبانی امکان استقرار در هر محیطی، حتی کشورهای محصور در خشکی را نیز دارند. (Ecorys, 2012) این تعریف که توسط کمیسیون اروپا ارائه شده است، بیشتر در اسپانیا به رسمیت شناخته می‌شود.
- شایان‌ذکر است که هیچ تعریف جامع جهانی هنوز در خصوص این موضوع وجود ندارد؛ اگرچه در سال‌های اخیر، تعاریف به هم نزدیک شده‌اند و سه واژه ارائه‌شده بیشترین استفاده و قرابت مفهومی را دارند و گاه به‌جای یکدیگر به‌کاربرده می‌شوند.
- واژه «دریایی»^۴ به معنای «هر چیزی که در دریا یافت شود یا به‌وسیله آن تولید شود، گیاهان دریایی، زیست‌شناسی دریا» در مقابل واژه «دریانوردی»^۵ به معنای «فعالیت‌های اقتصادی و نظامی مرتبط با دریا به‌ویژه دریانوردی» قرار دارد.

¹ Ocean Economy

² Marine Economy

³ Maritime Economy

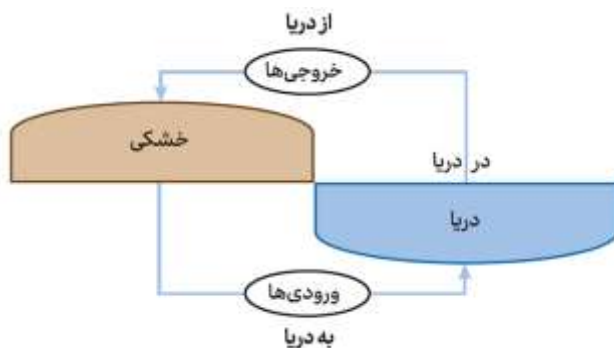
⁴ Marine

⁵ Maritime

تعریف اقتصاد دریا در کشورهای مختلف

- ژاپن: صنایعی که مطلقاً مسئول توسعه، حفاظت و بهره‌برداری از اقیانوس‌ها هستند.
- استرالیا: فعالیت‌های دریامحور (۱). آیا منابع اقیانوسی ورودی‌های اصلی هستند؟
۲. آیا دسترسی به دریا عامل مهمی در این فعالیت است؟
- امریکا: مجموع فعالیت‌های اقتصادی که عبارت است از: ۱. صنعتی که در همبستگی کامل با فعالیت‌های مرتبط با اقیانوس باشد یا ۲. ارتباط جزئی با اقیانوس داشته و در نواحی ساحلی مستقر باشد.
- انگلستان: کلیه فعالیت‌هایی که در سطح یا عمق دریا صورت می‌گیرد و تولید کالا و تدارک خدمات مرتبط با این فعالیت‌ها را نیز در برمی‌گیرد.
- چین: کلیه فعالیت‌های مرتبط با بهره‌برداری، توسعه و حفاظت از منابع دریایی.
- کانادا: کلیه صنایع مستقر در مرز بین دریا و خشکی به انضمام سایر صنایع وابسته به فعالیت‌های صنایع مذکور.
- کره جنوبی: کلیه فعالیت‌های اقتصادی که در اقیانوس انجام می‌شود، به انضمام سایر فعالیت‌هایی که کالا یا خدمات به فعالیت‌های اقیانوسی ارائه می‌کنند و از منابع اقیانوسی به‌عنوان ورودی استفاده می‌کنند.

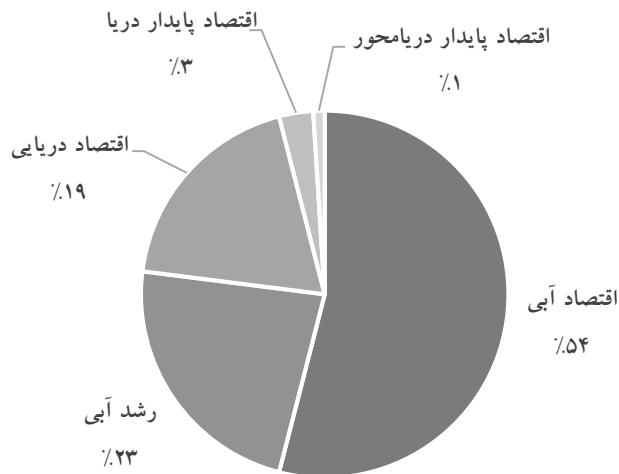
تعریف برگزیده اقتصاد دریا: فعالیت‌های اقتصادی که در دریا صورت می‌پذیرد، از دریا خروجی گرفته یا کالا و خدمات به دریا عرضه می‌کند.



ب- مفاهیم مرتبط پس از سال ۲۰۱۲

- اقتصاد آبی^۶
- رشد آبی^۷
- اقتصاد پایدار دریامحور^۸
- اقتصاد پایدار دریا^۹

درصد استفاده از اصطلاحات فوق در تعهدات داوطلبانه سازمان ملل و از سوی دولت‌ها، موسسات دانشگاهی، سازمان‌های غیردولتی و... را در نمودار زیر می‌توان مشاهده کرد.



⁶ Blue Economy

⁷ Blue Growth

⁸ Sustainable Ocean-based Economy

⁹ Sustainable Ocean Economy

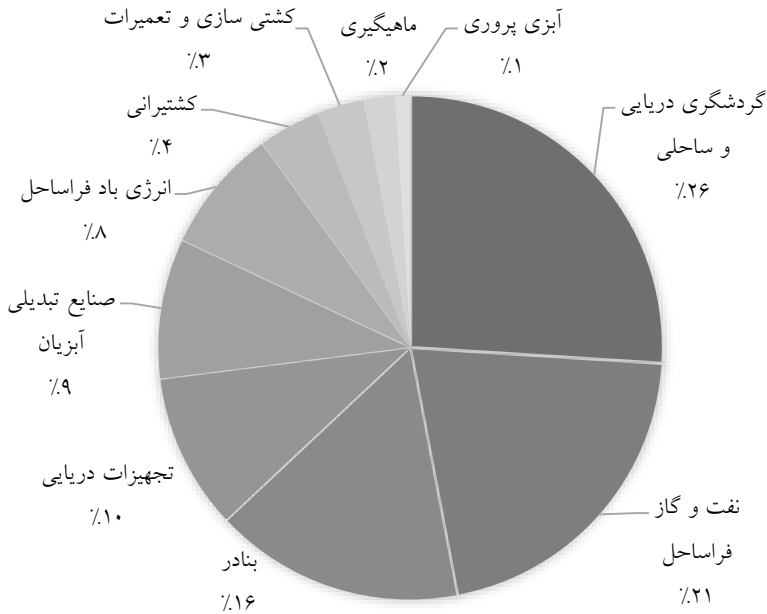
۲- روند اقتصاد آبی در چشم‌انداز جهانی ۲۰۳۰

براساس گزارش‌های بین‌المللی چاپ‌شده در سال‌های مختلف و توسط سازمان‌های مختلف^{۱۰}، می‌توان موارد زیر را به‌عنوان روند و چشم‌انداز جهانی اقتصاد آبی برشمرد:

- رشد ۲ برابری گردشگری دریایی و ساحلی
 - رشد ۲ برابری نفت و گاز فراساحل
 - رشد ۲۶ درصدی ارزش‌افزوده نفت و گاز فراساحل
 - رشد ۲,۵ برابری ارزش‌افزوده فعالیت‌های بندری و ۴۳ درصدی کشتیرانی
 - رشد ۷۸ درصدی صنایع ساخت و تعمیر کشتی و تجهیزات دریایی
 - رشد ۴۰ برابری نیروگاه بادی فراساحل
 - رشد ۸۰ برابری ارزش‌افزوده نیروگاه بادی فراساحل
 - رشد ۶,۵ برابری ظرفیت نیروگاهی
 - حفظ سطح فعلی ماهیگیری و رشد ۲ برابری آبی‌پروری
 - رشد ۲ برابری ارزش‌افزوده ماهیگیری صنعتی و ۳ برابری آبی‌پروری و صنایع تبدیلی
- از نظر سازمان همکاری و توسعه اقتصادی^{۱۱}، اقتصاد آبی در افق ۲۰۳۰ بیش از دو برابر خواهد شد و موارد فوق ۱۰۰ درصد ارزش‌افزوده جهان در ۲۰۳۰ خواهند بود. درصد سهم بخش‌های مختلف از اقتصاد ۳ تریلیون دلاری در ۲۰۳۰ را می‌توان در نمودار زیر مشاهده کرد.

^{۱۰} US Dep. Energy, 2021; OECD, 2016 & WWF, 2015

^{۱۱} OECD: Organisation for Economic Co-operation and Development



۳- مراحل مفهوم‌پردازی توسعه دریامحور مبتنی بر بیانات مقام معظم رهبری و برخی اسناد بالادستی



الف- مفهوم توسعه دریامحور در بیانات مقام معظم رهبری

لیست موارد شناسایی شده و مورد مطالعه واقع شده از بیانات مقام معظم رهبری که متن مفصل آن‌ها در گزارش مجزایی گردآمده، براساس زمان صدور، به صورت زیر است:

۱. دیدار فرماندهان، کارکنان و خانواده‌های ناوگروه ۸۶ نداجا (۱۴۰۲/۰۵/۱۵)

۲. دیدار کارگزاران نظام (۱۴۰۲/۰۱/۱۵)

۳. دیدار فرماندهان نیروی دریایی ارتش (۱۴۰۱/۰۹/۰۷)

۴. دیدار رئیس‌جمهور و اعضای هیئت دولت (۱۴۰۱/۰۶/۰۸)

۵. ارتباط تصویری با نمایندگان یازدهمین دوره مجلس (۱۳۹۹/۰۴/۲۲)

۶. ارتباط تصویری با مجموعه‌های تولیدی (۱۳۹۹/۰۲/۱۷)

۷. دیدار فرماندهان نیروی دریایی ارتش (۱۳۹۷/۰۹/۰۷)

۸. بیانات در اجتماع زائران و مجاوران حرم مطهر رضوی (۱۳۹۶/۰۱/۰۱)

۹. دیدار فرماندهان نداجا (۱۳۹۵/۰۹/۰۷)

۱۰. دیدار معلمان و فرهنگیان (۱۳۹۵/۰۲/۱۳)

۱۱. دیدار فرماندهان نداجا (۱۳۹۴/۰۹/۰۸)

۱۲. دیدار رئیس‌جمهوری ترکمنستان (۱۳۹۴/۰۹/۰۱)

۱۳. دیدار فرماندهان و کارکنان ندسا (۱۳۹۴/۰۷/۱۵)

۱۴. دیدار مسئولان نظام و سفرای کشورهای اسلامی (۱۳۹۴/۰۲/۲۶)

۱۵. دیدار مداحان اهل بیت علیهم السلام (۱۳۹۴/۰۱/۲۰)

۱۶. دیدار مسئولان و فعالان محیط زیست، ... (۱۳۹۳/۱۲/۱۷)

۱۷. دیدار مردم آذربایجان (۱۳۹۳/۱۱/۲۹)

۱۸. دیدار فرماندهان نداجا (۱۳۹۳/۰۹/۰۹)

۱۹. دیدار فرماندهان نیروی دریایی ارتش (۱۳۹۲/۰۹/۰۳)

۲۰. دیدار فرماندهان نیروی دریایی ارتش (۱۳۹۱/۰۹/۰۷)

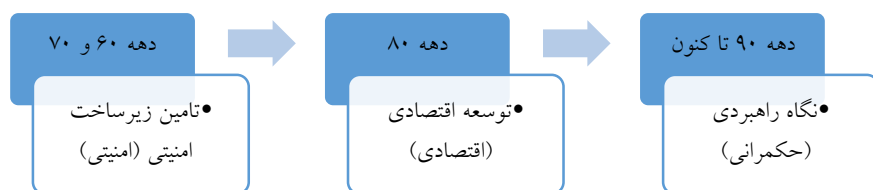
۲۱. دیدار فعالان بخش‌های اقتصادی کشور (۱۳۹۰/۰۵/۲۶)

۲۲. بیانات در بازدید از قرارگاه مقدم نداجا ناوگان جنوب (۱۳۹۰/۰۵/۰۲)

۲۳. بیانات در پایگاه نیروی دریایی ارتش در بندرعباس (۱۳۹۰/۰۵/۰۱)
۲۴. دیدار فرماندهان و کارکنان نداجا (۱۳۸۹/۰۹/۰۷)
۲۵. دیدار دست‌اندرکاران ساخت ناوشکن جماران (۱۳۸۸/۱۱/۳۰)
۲۶. بیانات در مراسم الحاق ناوشکن جماران - بندرعباس (۱۳۸۸/۱۱/۳۰)
۲۷. دیدار عمومی مردم چالوس و نوشهر (۱۳۸۸/۰۷/۱۵)
۲۸. بیانات در دانشگاه علوم دریایی امام‌خمینی^{ره} نوشهر (۱۳۸۸/۷/۱۴)
۲۹. دیدار فرماندهان و مسئولان آجا (۱۳۸۸/۰۱/۱۶)
۳۰. دیدار فرماندهان و کارکنان نداجا (۱۳۸۷/۰۹/۰۶)
۳۱. دیدار فرمانده نداجا و تقدیم طرح ولایت (۱۳۸۶/۱۲/۱۹)
۳۲. دیدار دانشجویان دانشگاه شهید بهشتی (۱۳۸۲/۰۲/۲۲)
۳۳. بیانات در بازدید از منطقه سوم دریایی (۱۳۸۱/۱۲/۰۹)
۳۴. دیدار رئیس‌جمهور آذربایجان (۱۳۸۱/۰۲/۱۹)
۳۵. دیدار کارگزاران نظام (۱۳۸۰/۱۲/۲۷)
۳۶. دیدار تعدادی از سران کشورهای عضو اکو (۱۳۷۹/۰۳/۲۱)
۳۷. دیدار جمعی از کارکنان نیروی هوایی ارتش (۱۳۷۸/۱۱/۱۸)
۳۸. بیانات در دانشگاه افسری امام‌علی^{علیه‌السلام} (۱۳۷۸/۰۸/۰۹)
۳۹. دیدار مسئولان اداری و اجرایی استان هرمزگان (۱۳۷۶/۱۲/۰۲)
۴۰. دیدار صیادان و ماهیگیران بندرعباس (۱۳۷۶/۱۱/۲۹)
۴۱. بیانات در اجتماع بزرگ مردم بندرعباس (۱۳۷۶/۱۱/۲۸)
۴۲. دیدار فرماندهان نیروی دریایی ارتش (۱۳۷۶/۰۹/۰۹)
۴۳. دیدار فرماندهان و جمعی از کارکنان نیروی هوایی ارتش (۱۳۷۵/۱۱/۱۸)
۴۴. بیانات در دانشگاه علوم دریایی امام‌خمینی^{ره} نوشهر (۱۳۷۲/۰۲/۱۸)
۴۵. بیانات در صبحگاه نظامی پایگاه منطقه دوم دریایی نداجا (۱۳۷۰/۱۰/۱۲)
۴۶. بیانات در صبحگاه ناوگان منطقه یکم نداجا (۱۳۶۹/۰۹/۲۴)
۴۷. بیانات در معارفه دریادار شمخانی به‌عنوان فرمانده نداجا (۱۳۶۸/۰۸/۰۹)

جمع‌بندی

در جمع‌بندی و پس از مطالعه متون فوق، کدگذاری و ایجاد کدهای اولیه، شناخت مضامین و محورها و در نهایت ترسیم و تحلیل شبکه مفاهیم، می‌توان سیر تاریخی هدف‌گذاری مفهوم توسعه دریامحور در بیانات مقام معظم رهبری را در نمودار زیر خلاصه نمود:



ب- مطالعات اسناد بالادستی

در این بخش ابتدا لیست اسناد مرتبط با موضوع توسعه دریامحور در جدول زیر درج شده و سپس متون برخی از اسناد موردنظر و مضامین استخراج شده آمده است:

ردیف	تاریخ	عنوان سند بالادستی	مرجع تصویب/ ابلاغ
۱	۱۳۷۹/۱۲/۲۰	سیاست‌های کلی حمل‌ونقل	ابلاغی مقام معظم رهبری
۲	۱۳۷۹/۱۲/۲۰	سیاست‌های کلی انرژی	ابلاغی مقام معظم رهبری
۳	۱۳۸۳/۰۶/۱۱	قانون برنامه چهارم توسعه	مجلس شورای اسلامی
۴	۱۳۸۳/۰۹/۰۴	ضوابط ملی آمایش سرزمین	هیأت وزیران
۵	۱۳۸۹/۱۰/۱۴	سند نقشه جامع علمی کشور	شورای عالی انقلاب فرهنگی
۶	۱۳۸۹/۱۰/۱۵	قانون برنامه پنجم توسعه	مجلس شورای اسلامی
۷	۱۳۹۰/۰۹/۲۱	سیاست‌های کلی آمایش سرزمین	ابلاغی مقام معظم رهبری
۸	۱۳۹۲/۱۱/۲۹	سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی	ابلاغی مقام معظم رهبری
۹	۱۳۹۴/۰۸/۲۶	سیاست‌های کلی محیط‌زیست	ابلاغی مقام معظم رهبری
۱۰	۱۳۹۴/۱۲/۱۸	سند جامع توسعه دانش‌بنیان دریایی کشور	مصوب شورای عالی انقلاب فرهنگی (علم ابلاغ)
۱۱	۱۳۹۶/۰۱/۱۶	قانون برنامه ششم توسعه	مجلس شورای اسلامی
۱۲	۱۳۹۷/۱۱/۲۲	بیانیه گام دوم انقلاب اسلامی	ابلاغی مقام معظم رهبری
۱۳	۱۴۰۰/۱۲/۰۸	سند تحول دولت سیزدهم	رئیس‌جمهور
۱۴	۱۴۰۱/۰۶/۲۰	سیاست‌های کلی برنامه هفتم	ابلاغی مقام معظم رهبری

متن برخی اسناد بالادستی مرتبط

۱. سیاست‌های کلی برنامه هفتم

بند ۶: تامین امنیت غذایی و تولید حداقل ۹۰ درصد کالاهای اساسی و اقلام غذایی در داخل، همراه با حفظ و ارتقای ذخایر ژنتیکی و منابع آبی و افزایش سطح سلامت و ایمنی مواد غذایی. اصلاح الگوی کشت با توجه به مزیت‌های منطقه‌ای و منابع آبی و با اولویت‌بخشی به تولید کالاهای راهبردی کشاورزی.

بند ۷: استقرار نظام مدیریت یکپارچه منابع آب کشور و افزایش بهره‌وری حدود پنج‌درصدی آب کشاورزی. کنترل و مدیریت آب‌های سطحی و افزایش منابع زیرزمینی آب از طریق آبخیزداری و آبخوان‌داری. برنامه‌ریزی برای دستیابی به سایر آب‌ها و بازچرخانی آب‌های صنعتی و پساب.

بند ۸: افزایش حداکثری تولید نفت خام و گاز طبیعی در میدان‌های مشترک. افزایش ضریب بازیافت در میدان‌های مستقل. افزایش ارزش افزوده از طریق تکمیل زنجیره ارزش صنعت نفت و گاز.

بند ۱۰: فعال‌سازی مزیت‌های جغرافیایی - سیاسی و تبدیل جمهوری اسلامی ایران به مرکز مبادلات و خدمات تجاری، انرژی، ارتباطات و حمل‌ونقل با روان‌سازی مقررات و ایجاد و توسعه زیرساخت‌های لازم.

بند ۱۱: 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.

بند ۱۷: توسعه صنعت گردشگری و ترویج صنایع دستی.

بند ۲۰: افزایش شتاب پیشرفت و نوآوری علمی و فناوری و تجاری‌سازی آن‌ها به‌ویژه در حوزه‌های اطلاعات و ارتباطات و زیست‌فناوری و ریزفناوری و انرژی‌های نو و تجدیدپذیر.

بند ۲۳: تقویت بنیه دفاعی به منظور ارتقای بازدارندگی و اکتساب فناوری‌های اقتدارآفرین مورد نیاز صنایع دفاعی و امنیتی با تاکید بر خودکفایی کشور در سامانه‌ها، تجهیزات و خدمات اولویت‌دار با تخصیص حداقل ۵ درصد بودجه عمومی کشور.

مضامین

- تامین امنیت غذایی / حفظ و ارتقای ذخایر ژنتیکی و منابع آبی
- استقرار نظام مدیریت یکپارچه منابع آب کشور
- افزایش حداکثری تولید نفت و گاز/ افزایش ضریب بازیافت در میدان‌های مستقل
- فعال‌سازی مزیت‌های جغرافیایی - سیاسی
- تحقق سیاست‌های کلی آمایش سرزمین
- گردشگری دریایی با محوریت جزایر جنوبی
- لزوم توجه ویژه به زیست‌فناوری دریایی
- تقویت صنایع دریایی با رویکرد دفاعی

۲. بیانیه گام دوم انقلاب

فرصت‌های مادی کشور فهرستی طولانی را تشکیل می‌دهد. ایران با دارا بودن یک درصد جمعیت جهان، دارای ۷ درصد ذخایر معدنی جهان است: منابع عظیم زیرزمینی، موقعیت استثنایی جغرافیایی میان شرق و غرب و شمال و جنوب، بازار بزرگ ملی، بازار بزرگ منطقه‌ای با داشتن ۱۵ همسایه با ۶۰۰ میلیون جمعیت، سواحل دریایی طولانی، حاصلخیزی زمین با محصولات متنوع کشاورزی و باغی، اقتصاد بزرگ و متنوع، بخش‌هایی از ظرفیت‌های کشور است؛ بسیاری از ظرفیت‌ها دست‌نخورده مانده است.

مضامین

- موقعیت جغرافیایی (حمل و نقل و ترانزیت)
- سواحل دریایی طولانی

۳. قانون برنامه ششم توسعه (۱۴۰۱-۱۳۹۶)

ماده ۵۱- با رعایت سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی در راستای مردمی شدن اقتصاد و گسترش زیرساخت‌های مورد نیاز برای خدمات تجاری خارجی و افزایش عبور (ترانزیت) و حل مشکلات حمل‌ونقل:

الف- به سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران اجازه داده می‌شود با رعایت سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی و قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی مصوب ۱۳۸۷ و الحاقات بعدی آن نسبت به مشارکت با شرکت‌های معتبر بین‌المللی (داخلی و خارجی)، برای تشکیل شرکت‌هایی جهت سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از بنادر اصلی با کارکرد بین‌المللی و فرودگاهی به‌استثنای خدمات کمک‌ناوبری و نشست و برخاست هواپیما اقدام نماید. سهم شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و سازمان بنادر و دریانوردی و بخش خصوصی داخلی حداقل پنجاهویک درصد (۵۱٪) خواهد بود.

ب- به سازمان بنادر و دریانوردی اجازه داده می‌شود با حفظ وظایف حاکمیتی از طریق ارائه حمایت و مشوق‌های لازم، نسبت به واگذاری حق بهره‌برداری و مدیریت بنادر کوچک و محلی، اعطای مجوز احداث بنادر کوچک جدید به اشخاص حقوقی حرفه‌ای و معتبر غیردولتی با رعایت قوانین و مقررات داخلی و بین‌المللی و اصول رقابتی اقدام نماید.

ماده ۳۱: ذ- حمایت از توسعه ظرفیت صادراتی صنایع تبدیلی و تکمیلی بخش کشاورزی مانند کارخانه‌های خوراک دام، طیور و آبزیان و صنایع بسته‌بندی محصولات کشاورزی با توجه به مزیت‌های طبیعی، نسبی و رقابتی این صنایع

ماده ۳۳: الف- ایجاد زمینه گسترش و تکمیل زنجیره‌های ارزش، صنایع تبدیلی، تکمیلی و نگهداری محصولات اساسی کشاورزی در قطب‌های تولیدی، سردخانه و انبارهای فنی چندمنظوره

ماده ۳۵: ج- ایجاد زیرساخت مورد نیاز برای پرورش ۲۰۰ هزارتن ماهی در قفس تا پایان اجرای قانون برنامه و توسعه فعالیت‌های شیلاتی و ایجاد تاسیسات زیربنایی در سواحل کشور

ماده ۳۶: الف- دولت مکلف است اقدامات لازم را با رعایت سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی در جهت اصلاح نظام بهره‌برداری آب آشامیدنی، بهره‌وری استحصال و بهره‌وری مصرف آن را حداقل معادل سی درصد (۳۰٪) ارتقا دهد و نیز حداقل سی درصد (۳۰٪) آب آشامیدنی مناطق جنوبی کشور را از طریق شیرین کردن آب دریا تا پایان اجرای قانون برنامه تامین نماید.

ماده ۳۸: ث- نظارت بر اجرای طرح‌های جامع مدیریت پسماند به‌ویژه در سواحل دریاها، رودخانه‌ها، جنگل‌ها و دشت‌های حاشیه تالاب‌ها و مدیریت سالانه حداقل بیست درصد (۲۰٪) از حجم پسماندهای موجود با روش مناسب

ماده ۴۶: ج- دولت با همکاری سایر قوا مکلف است به‌گونه‌ای برنامه‌ریزی و اقدام نماید که ورود کالای قاچاق در طول سال‌های اجرای قانون برنامه، سالانه حداقل ده درصد (۱۰٪) کاهش یابد... مبادی ورودی غیرمجاز زمینی و دریایی که خارج از کنترل گمرک است جلوگیری به عمل آورده و...

خ- دولت مکلف است در راستای تقویت صادرات غیرنفتی و حمایت موثر از فعالیت صنایع کوچک و متوسط دریایی کشور و توسعه فعالیت‌های معدنی، حمایت لازم را از صندوق ضمانت صادرات ایران، صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک، تحقیقات و توسعه صنایع الکترونیک، بیمه فعالیت‌های معدنی و صنایع دریایی در طی سال‌های اجرای قانون برنامه به عمل آورد.

ماده ۴۸: ب- به‌منظور افزایش خدمات سوخت‌رسانی به کشتی‌ها (بانکرینگ) و خدمات جانبی آن در خلیج فارس و دریای عمان ضمن انجام حمایت‌های لازم از بخش غیردولتی در خرید شناورهای مخصوص، قیمت‌گذاری فرآورده، شرایط، تسهیلات،

مشوق‌ها و صدور مجوزهای مورد نیاز برای توسعه صنعت سوخت‌رسانی به کشتی‌ها را به‌نحوی انجام دهد که ضمن رشد حداقل ده‌درصد (۱۰٪) سالانه، سهم کشور از بازار سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در منطقه خلیج فارس و دریای عمان در پایان برنامه حداقل به پنجاه‌درصد (۵۰٪) برسد.

ماده ۱۰۶: ب- ۱-۱۱: توسعه ناوگان نیروی دریایی با تجهیز به شناورهای سطحی، زیرسطحی سنگین، یگان‌های پروازی دریایی و تسلیح آن‌ها به سامانه‌های کشف، شناسایی و ردگیری و کنترل آتش و سلاح‌های پیشرفته و به‌روز و کارآمد.

ماده ۱۱۱: الف- استقرار و احداث زیرساخت‌های نظامی، فرهنگی، رفاهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در سواحل مکران.

مضامین

- مردمی‌شدن اقتصاد
- افزایش ترانزیت، گسترش زیرساخت‌ها
- ارائه حمایت‌ها و مشوق‌های لازم نسبت به واگذاری حق بهره‌برداری یا مدیریت بنادر کوچک و محلی و نیز اعطای مجوز احداث بنادر جدید به اشخاص حقوقی حرفه‌ای و معتبر غیردولتی
- افزایش ظرفیت‌های تولید و صادرات شیلات
- گسترش و تکمیل زنجیره‌های ارزش صنایع مرتبط با شیلات
- رشد ۲۰ درصدی صیادی آب‌های جنوب در طول سال‌های برنامه
- رشد ۷۰ درصدی آبریز پروری در طول سال‌های برنامه
- زیرساخت پرورش آبزیان
- شیرین‌سازی آب دریا (۳۰ درصد آب شرب مناطق جنوبی کشور)
- طرح مدیریت پسماند سواحل دریاها
- جلوگیری از قاچاق دریایی
- حمایت از صادرات و فعالیت صنایع دریایی
- بانکینگ و خدمات جانبی (۵۰ درصد از سهم منطقه)
- توسعه ناوگان نظامی و زیرساخت‌های سواحل مکران

۴. ضوابط ملی آمایش سرزمین

ماده ۱۰: الف ۲- تقویت مراکز جمعیتی حاشیه سواحل دریای عمان، خلیج فارس و شرق کشور به منظور ایجاد مجموعه‌ای از مراکز گسترش توسعه در این مناطق، با توجه به چشم‌انداز بهره‌برداری از منابع انرژی حوزه جنوب، ذخایر معدنی دشت‌های مرکزی و جنوبی سرزمین، شیلات و صنایع دریایی و توان این مناطق از دیدگاه ترانزیتی بازرگانی و گردشگری.

ماده ۱۰: الف ۳- تعیین و تجهیز نقاطی در نواحی دورافتاده و حاشیه‌ای در سواحل جنوب (به‌ویژه دریای عمان) در راستای تسریع و بسط توسعه در این نواحی، با هدف ایجاد تحرک در شبکه‌های ترانزیتی نواحی شرقی و جنوبی کشور.

مضامین

- تقویت مراکز جمعیتی حاشیه سواحل
- ایجاد مجموعه‌ای از مراکز گسترش توسعه
- تعیین و تجهیز نقاطی در نواحی دورافتاده و حاشیه‌ای در سواحل جنوب
- ایجاد تحرک در شبکه‌های ترانزیتی

۵. قانون برنامه پنجم توسعه (۱۳۹۴-۱۳۹۰)

ماده ۱۹۵: وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح موظف است به منظور ارتقای توانمندی‌های دفاعی، قدرت بازدارندگی و دفاع از حاکمیت و تمامیت ارضی، منافع و امنیت ملی و مقابله موثر با تهدیدهای خارجی اقدامات زیر را انجام دهد: ۱- ارتقای کمی و کیفی سامانه پدافند هوایی کشور و ایجاد هماهنگی تحت نظر قرارگاه پدافند هوایی حضرت خاتم‌الانبیاء ص، ۲- تقویت حضور و ارتقای زیرساخت‌ها به منظور گسترش حوزه و استقرار موثرتر در حوزه‌های آبی کشور و حفاظت از خطوط دریایی کشور با تاکید بر آب‌های آزاد و تکمیل سازمان ناوگان جنوب.

ماده ۱۶۵: به منظور ارتقای رقابت‌پذیری خدمات حمل‌ونقل دریایی کشور شورای عالی سازمان بنادر و دریانوردی مجاز است نسبت به تدوین نظام انعطاف‌پذیر

تعرفه‌گذاری خدمات دریایی و بندری متناسب با شرایط عرضه و تقاضا برای طرح و تصویب در شورای اقتصاد اقدام نماید.

مضامین

- ارتقای توانمندی‌های دفاعی
- قدرت بازدارندگی
- دفاع از حاکمیت و تمامیت ارضی، حفظ منافع و امنیت ملی
- مقابله موثر با تهدیدهای خارجی
- ارتقای کمی و کیفی سامانه پدافند هوایی کشور
- تقویت حضور دریا ر و ارتقای زیرساخت‌ها
- حفاظت از خطوط دریایی کشور با تاکید بر آب‌های آزاد و تکمیل سازمان ناوگان جنوب
- رقابت‌پذیری خدمات حمل‌ونقل دریایی کشور
- تدوین نظام انعطاف‌پذیر تعرفه‌گذاری خدمات دریایی و بندری

۶. سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی

بند ۱۴: افزایش ذخایر راهبردی نفت و گاز کشور به‌منظور اثرگذاری در بازار جهانی نفت و گاز و تاکید بر حفظ و توسعه ظرفیت‌های تولید نفت و گاز، به‌ویژه در میدان‌های مشترک.

مضامین

- نفت و گاز فراساحل

۷. قانون برنامه چهارم توسعه (۱۳۸۸-۱۳۸۴)

ماده ۲۸: با لحاظ حاکمیت و انحصار دولت بر امور هوانوردی و حمل‌ونقل هوایی شامل ناوبری، نشست و برخاست و پیش‌بینی تمهیدات مناسب برای جلوگیری از انحصار در بخش غیردولتی و تضمین استمرار ارائه خدمات، دولت مجاز است سهام شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران را به‌نحوی که حداقل پنجاه و یک درصد (۵۱٪) آن در مالکیت دولت باقی بماند و سهام شرکت ایران ایرتور را به بخش غیردولتی واگذار نماید. ۱- تجهیز و

نوسازی بنادر تجاری کشور و اصلاح مدیریت بهره‌برداری آن‌ها به نحوی که تا پایان برنامه چهارم توسعه، ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر تجاری حداقل به یک صد و ده میلیون تن برسد.

۲- نوسازی ناوگان حمل و نقل دریایی با استفاده از وجوه اداره شده.

مضامین

- جلوگیری از انحصار در بخش غیردولتی و تضمین استمرار ارائه خدمات
- تجهیز و نوسازی بنادر تجاری کشور
- ظرفیت تخلیه و بارگیری بنادر تجاری حداقل به یک صد و ده میلیون تن برسد.
- نوسازی ناوگان حمل و نقل دریایی

ماده ۶۸: الف- دولت موظف است طرح حفاظت، احیا، بازسازی ذخایر و رفع آلودگی و شیوه‌های بهره‌برداری پایدار از محیط‌های دریایی کشور تا پایان سال اول برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران را تهیه و به مرحله اجرا گذارد. ب- به دولت اجازه داده می‌شود با رعایت اصول (۷۲) و (۸۵) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، برای تقلیل آلاینده‌های وارد به محیط‌زیست و تخریب آن، «صندوق ملی محیط‌زیست» وابسته به سازمان حفاظت محیط‌زیست را تاسیس کند. منابع مورد نیاز صندوق یادشده برای انجام فعالیت‌های مذکور از طریق کمک‌های بخش غیردولتی داخلی و خارجی تامین می‌شود. اساسنامه صندوق ملی محیط‌زیست به‌طور مشترک توسط سازمان حفاظت محیط‌زیست، وزارت امور اقتصادی و دارایی و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور تهیه و به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید. ج- وزارت جهاد کشاورزی موظف است به‌منظور تعیین تکلیف نهایی و تثبیت مالکیت دولت بر عرصه‌های منابع ملی و دولتی تا پایان برنامه چهارم نسبت به اتمام عملیات ممیزی و تفکیک منابع ملی و دولتی از مستثنیات و اشخاص اقدام کند. سازمان ثبت اسناد و املاک کشور باید تا صدور اسناد، نقشه‌های اراضی منابع ملی و دولتی را به‌عنوان اسناد رسمی پذیرفته و آن‌ها را ملاک عمل قرار دهد.

ماده ۶۳: دولت موظف است حداکثر تا پایان سال اول برنامه چهارم، به‌منظور ساماندهی و جلوگیری از آلودگی و تخریب سواحل، با اولویت دریای خزر، طرح جامع ساماندهی سواحل که متضمن اقدام‌های ضروری همچون تعیین و آزادسازی حریم، استقرار مدیریت یکپارچه سواحل، ضوابط و استانداردهای زیست‌محیطی و دریانوردی، صیادی و آبی‌پروری، بازبینی و اصلاح و تکمیل قوانین و مقررات را همراه با تعیین مسئولیت دستگاه‌های ذی‌ربط در زمینه سیاست‌گذاری اجرا و نظارت تدوین نماید.

مضامین

- بهره‌برداری پایدار از محیط‌های دریایی
- تاسیس صندوق ملی محیط‌زیست
- تفکیک منابع ملی و دولتی از مستثنیات و اشخاص
- ساماندهی و جلوگیری از آلودگی و تخریب سواحل
- استقرار مدیریت یکپارچه سواحل
- تصویب طرح جامع ساماندهی سواحل

ماده ۳۴: دولت موظف است به‌منظور تسهیل تجارت و حمل‌ونقل، استقرار صنایع دریایی، گسترش گردشگری، کمک به بهره‌برداری پایدار منابع شیلاتی و استفاده بهینه از این مناطق، برای توسعه فعالیت‌های تولیدی و خدمات دریایی، با حفظ امور سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و نظارت برای خود، ضمن واگذاری رقابتی امور تصدی به بخش‌های غیردولتی در مناطق ساحلی و دریاها، با انجام مطالعات تطبیقی در قوانین، مقررات، آئین‌نامه‌ها، اساسنامه‌ها و شرح وظایف دستگاه‌های اجرایی مرتبط با فعالیت‌های دریایی، لوایح مورد نیاز برای توسعه فعالیت‌های دریایی را با اصلاح قوانین مرتبط و حذف وظایف موازی، مشابه و متضاد و تجمیع وظایف همگن و متجانس هریک از دستگاه‌ها، تفکیک کامل وظایف دستگاه‌ها برای اعمال حاکمیت و براساس محورهای زیر تهیه و برای تصویب به مجلس شورای اسلامی ارائه نماید:

الف- یکسان‌سازی تعاریف و اصطلاحات قانونی (با ملاحظه تعاریف و اصطلاحات بین‌المللی) کنوانسیون‌های بین‌المللی که ایران عضو آن‌ها است.

ب- برقراری امنیت و تامین نظم، تعیین مقررات حقوقی و رویه‌های قضایی.

ج- انجام کلیه امور تجاری از طریق بنادر و اسکله‌های تجاری و گمرکات رسمی.

د- ایمنی در دریا، بیمه‌های دریایی و امداد و نجات در دریا.

هـ- حفاظت از محیط‌زیست و تعیین حریم‌ها و پهنه‌بندی نواحی ساحلی و آب‌های داخلی و بین‌المللی.

و- بهره‌برداری پایدار از نواحی ساحلی، دریایی، حمایت از ناوگان‌های جمهوری اسلامی ایران براساس قواعد بین‌المللی و حمایت از سرمایه‌گذاری‌ها در فعالیت‌های اقتصادی، نظیر حمل‌ونقل دریایی، منابع تجدیدناپذیر دریایی (نفت و گاز، معادن و...)، منابع تجدیدپذیر دریایی (آبزیان و...)، گردشگری دریایی، خدمات پشتیبانی و صنعتی دریایی.

ز- آموزش‌های علمی، مهندسی، مدیریت، حقوقی و مهارت‌های تخصصی دریایی و دریانوردی.

ح- تحقیقات دریایی، ثبت پایش اطلاعات اقیانوس‌شناسی و فناوری اطلاعات و ارتباطات دریایی.

ط- حمایت از ناوگان ملی براساس قواعد بین‌المللی.

ی- فراهم کردن امکانات و زیرساخت‌های لازم برای گسترش فعالیت‌های ماهیگیری از جمله توسعه، تجهیز، نگهداری و بهسازی بنادر صیادی.

ک- سازمان‌دهی و تجهیز مراکز تخلیه صید کوچک و ارتقای بهره‌وری بنادر ماهیگیری با رویکرد بهبود کیفیت، افزایش ارزش افزوده صید و گسترش مشارکت بخش غیردولتی.

مضامین

- توسعه فعالیت‌های تولیدی و خدمات دریایی
- برقراری امنیت و تامین نظم
- حفاظت از محیط‌زیست
- بهره‌برداری پایدار و تحقیقات دریایی
- فراهم کردن امکانات و زیرساخت‌های لازم برای گسترش فعالیت‌های ماهیگیری
- ارتقای بهره‌وری بنادر ماهیگیری با رویکرد بهبود کیفیت، افزایش ارزش افزوده صید و گسترش مشارکت بخش غیردولتی.

۴- انتخاب واژه برای سیاست و انتخاب تعریف

براساس مطالعات جهانی که در بند یک این گزارش به آن اشاره شد، واژگان موجود در این زمینه عبارت‌اند از: اقتصاد دریا، پیشرفت دریاپایه، توسعه دریامحور، اقتصاد دریامحور، اقتصاد دریاپایه. لذا واژگان پیشنهادی این گزارش، برای ادبیات حکمرانی: «توسعه دریامحور» یا «پیشرفت دریاپایه» یا «پیشرفت دریایی» است و برای ادبیات اقتصادی نیز عبارت «اقتصاد دریا» پیشنهاد می‌شود.

واژه مصوب: با توجه به توضیحات ارائه‌شده در گزارش «مفهوم‌شناسی، توسعه دریامحور» (ارائه قبلی) اشاره شد که واژه‌های توسعه و محور (حتی پایه) با توجه به معانی و تعاریف، القاکننده اهمیت و پیشران بودن این موضوع در ادبیات توسعه اقتصادی هستند. به همین دلیل پیشنهاد می‌شود با توجه به ادبیات جهانی از عبارت «اقتصاد دریا» به‌عنوان معادل استفاده شود با تعریف برگزیده: «مجموع فعالیت‌های اقتصادی دریایی به انضمام دارایی‌ها، کالاها و خدمات زیست‌بوم‌های دریایی»^{۱۲}

^{۱۲} معادل تمامی عناوین ادبیات جهانی در این موضوع نظیر: «Ocean Economy»، «Marine Economy» و «Maritime Economy»

۵- حوزه‌های اقتصاد دریا

در دهه‌های اخیر، کشورها به‌سوی ایجاد و هماهنگی در استفاده از طبقه‌بندی برای مراودات تجاری خود حرکت کرده‌اند تا دیگران بتوانند از داشته‌هایشان به‌آسانی و به‌سرعت بهره‌برند. شورای اجتماعی اقتصادی سازمان ملل با توجه به ضرورت مقایسه آمارهای اقتصادی، متن اولیه طبقه‌بندی استاندارد رشته فعالیت‌های اقتصادی را پذیرفت و از همگان خواست که به همین روش طبقه‌بندی، اطلاعاتشان را ارائه دهند و کد^{۱۳} ISIC را به‌عنوان طبقه‌بندی اصلی لحاظ کنند. می‌توان گفت تمام واحدهای مختلف سازمان ملل از این طبقه‌بندی برای آمار خود استفاده کرده‌اند و بسیار در جهت آمارگیری و طبقه‌بندی و فهم کلی اقتصاد در سطح جهانی کارآمد بوده است. حوزه‌های اصلی اقتصاد دریا با کد طبقه‌بندی صنایع توسط برخی نهادها و مناطق، عبارت است از:

الف- سازمان ملل (۲۰۲۰)^{۱۴}

کالا		خدمات		انرژی	
بخش	کد	بخش	کد	بخش	کد
ماهیگیری	A	گردشگری دریایی و ساحلی	G	انرژی دریایی و انرژی تجدیدپذیر	M
آبزی‌پروری و پرورش ماهی مولد	B	تجارت و خدمات شیلات	H		
فراآوری آبزیان و غذای دریایی	C	حمل‌ونقل دریایی و خدمات وابسته	I		
معادن دریایی	D	خدمات بندری، خدمات لجستیک و خدمات زیرساختی	J		
کشتی، تجهیزات بندری و قطعات وابسته	E	خدمات محیط‌زیستی دریایی و ساحلی	K		

¹³ International Standard Industrial Classification¹⁴ SOEC:Sustainable Ocean-based Economies Classification (of UNCTAD)

ب- اتحادیه اروپا (۲۰۱۶)^{۱۵}

صنایع نوظهور	صنایع اولیه و اساسی	
	بخش	زیربخش
سایر انرژی‌های تجدیدپذیر	منابع زنده	تولیدات اصلی
زیست‌فناوری دریایی		فرآوری تولیدات آبزیان
شیرین‌سازی آب دریا		توزیع فرآورده‌های آبزیان
امنیت، نظارت و دفاع دریایی	منابع غیرزنده	نفت و گاز
پژوهش و نوآوری		سایر مواد معدنی
کابل دریایی		فعالیت‌های پشتیبان
ربات‌های زیرسطحی	انرژی تجدیدپذیر	انرژی بادی فراساحل
	فعالیت‌های بندری	حمل بار و انبارداری
		پروژه‌های بندرسازی و سازه‌های آبی
	صنعت ساخت و تعمیر کشتی	کشتی‌سازی
		تجهیزات و ماشین‌آلات
	حمل‌ونقل دریایی	حمل‌ونقل مسافر
		حمل‌ونقل بار
		خدمات حمل‌ونقل
	گردشگری ساحلی	اقامت
		حمل‌ونقل
		سایر مصارف هزینه‌ای

¹⁵ Statistical classification of economic activities in the European Community (NACE)

ج - امریکای شمالی (۲۰۱۲)^{۱۶}

صنعت	بخش	زیربخش
منابع زنده	آبزی پروری و پرورش ماهی مولد	پرورش ماهی‌ها
		پرورش نرم‌تنان و سخت‌پوستان (صدف‌دار)
		سایر آبزی پروری‌ها
	ماهیگیری	صید ماهی
		صید نرم‌تنان و سخت‌پوستان (صدف‌دار)
		صید سایر ماهی‌ها
	صنایع تبدیلی آبزیان	آماده‌سازی و بسته‌بندی غذای دریایی
	بازار غذای دریایی	بازار ماهی و غذای دریایی
		بازرگانی عمده ماهی و غذای دریایی
حمل و نقل دریایی	حمل کالا	در دریای آزاد
		در نواحی ساحلی و دریاچه‌های قابل کشتیرانی
	حمل و نقل مسافر	در دریای آزاد
		در نواحی ساحلی و دریاچه‌های قابل کشتیرانی
	خدمات حمل و نقل دریایی	خدمات لنگرگاه و بنادر
		جابه‌جایی بار
		خدمات ناوبری به کشتیرانی‌ها
		سایر خدمات پشتیبانی حمل و نقل آبی
	تجهیزات جست‌وجو و ناوبری	جست‌وجو، کشف، ناوبری، هدایت، سامانه‌های هوایی و دریایی و تولید ابزار دقیق
	انبارداری	انبارداری کالای عمومی
		انبارداری کالای سردخانه‌ای
		انبارداری محصولات کشاورزی (نظیر سیلوها)

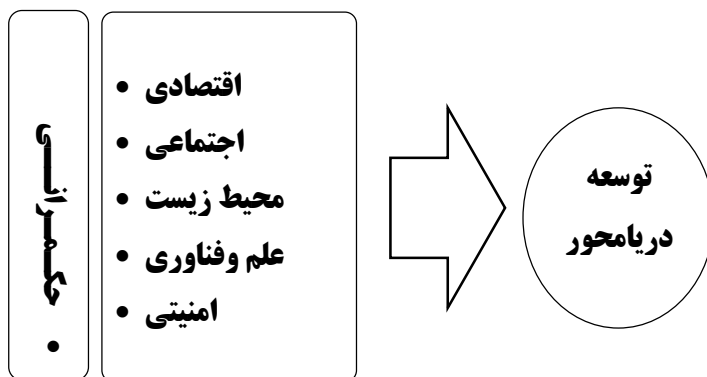
¹⁶ North American Industry Classification System (NAICS)

صنعت	بخش	زیربخش
منابع معدنی فراساحل (منابع غیرزنده)	سنگ‌آهک، شن و ماسه	شن و ماسه ساختمانی (ساخت)
		شن و ماسه صنعتی
	اکتشاف و تولید نفت و گاز	استخراج نفت خام و گاز طبیعی
		استخراج گاز طبیعی مایع
		حفاری چاه‌های نفت و گاز
		فعالیت‌های پشتیبان عملیات نفت و گاز
		اکتشاف ژئوفیزیکی و خدمات نقشه برداری
گردشگری و تفریحات	خدمات شناور	معامله‌گر شناور (شناور تفریحی و قایق)
	خدمات پذیرایی	رستوران‌های با خدمات کامل
		غذاخوری‌های با خدمات محدود
		پذیرایی خویش‌یار (کافه‌تريا)
		اغذیه و نوشیدنی فروشی
	خدمات اقامتی	هتل و مسافرخانه
		مهمان‌سرا (صبحانه و تخت)
	مارینا	مارینا
	کمپ‌ها	پارک کاروانی و کمپ‌های تفریحی
	تورهای آبی	گردشگری طبیعت و اماکن دیدنی (آبی)
	کالای ورزشی	تولید کالای ورزشی
	خدمات تفریحی	گردشگری طبیعت و اماکن دیدنی (سایر)
		آموزش ورزشی و تفریحات
		اجاره لوازم تفریحی
		خدمات تفریحی طبقه‌بندی نشده
	باغ‌وحش و آبریزدان	باغ‌وحش و باغ گیاه‌شناسی
		پارک‌های طبیعی و سایر نهادهای مشابه
ساخت	ساخت‌وساز دریاپایه	ساخت سایر سازه‌های سنگین و عمرانی
کشتی‌سازی	تعمیر و ساخت	تعمیر و ساخت شناورهای کوچک (قایق)
		تعمیر و ساخت کشتی

د- موسسه همکاری و توسعه اقتصادی (OECD-۲۰۱۶)

صنایع اولیه و اساسی	صنایع نوظهور
ماهیگیری	آبزی‌پروری
صنایع تبدیلی آبزیان و غذای دریایی	نفت و گاز آب‌های عمیق و خیلی عمیق
کشتیرانی	انرژی بادی فراساحل
بنادر	انرژی تجدیدپذیر دریایی
صنعت ساخت و تعمیر کشتی	معادن دریایی
نفت و گاز فراساحل (آب‌های کم‌عمق)	نظارت و ایمنی دریایی
ساخت (سازه) و تولید دریایی	زیست‌فناوری دریایی
گردشگری ساحلی و دریایی	خدمات و کالاهای دریایی با فناوری بالا
خدمات مربوط به کسب‌وکار دریایی	
تحقیق، پژوهش و آموزش دریایی	
لایروبی	

۶- حوزه‌های اقتصاد دریا مبتنی بر مضامین استخراج شده برای ایران



• حکمرانی

۱. باز معماری نظام ملی حکمرانی حوزه دریایی
۲. کمیته ملی دیپلماسی دریایی
۳. برنامه‌ریزی فضایی دریا^{۱۷}
۴. حساب ملی داده‌های توسعه دریامحور
۵. مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی^{۱۸}
۶. واگذاری کلیه امور و فعالیت‌های تصدی‌گری دریایی به نهادهای غیردولتی

• اقتصادی

۱. افزایش آبی‌پروری
۲. تقویت و توسعه صنایع دریایی (با محوریت بانکرینگ، تعمیرات، ساخت شناورهای خدماتی و بازیافت کشتی)
۳. توسعه گردشگری دریایی
۴. تنوع‌بخشی به سبد تولید انرژی با محوریت انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی
۵. رشد صنعت حمل‌ونقل با محوریت اتصال به کریدورهای کمربند- راه و شمال- جنوب
۶. افزایش ظرفیت تولید آب شیرین کشور از طریق دریا

• اجتماعی

۱. افزایش جمعیت‌پذیری مناطق ساحلی
۲. ارتقای مهارت منابع انسانی در حوزه دریا با محوریت جوامع ساحلی
۳. حفظ حقوق و فرهنگ جوامع محلی
۴. اشتغال‌زایی به‌واسطه حمایت از کسب‌وکارهای محلی

¹⁷ MSP: Marine Spatial Planning

¹⁸ ICZM: Integrated Coastal Zone Management

• محیط زیست

۱. کاهش آلودگی دریایی به‌ویژه آلودگی‌های ناشی از فعالیت‌های ساحلی و آلودگی مواد مغذی
۲. پایش مستمر زیست‌بوم دریا
۳. افزایش سطح مناطق حفاظت‌شده دریایی
۴. حفظ و ارتقای ذخایر ژنتیکی منابع دریایی و آبزیان

• علم و فناوری

۱. جایگاه شایسته در منطقه در حوزه علوم و فنون دریایی
۲. درصد حداکثری تامین داخلی مواد و تجهیزات راهبردی شناورها و سکوها دریایی
۳. زیست‌فناوری دریا
۴. فناوری‌های زیرسطحی

• امنیت

۱. حفظ اقتدار و امنیت کشور با حضور در آب‌های بین‌المللی و پاسخ به تهدیدهای متقابل
۲. لزوم نگاه راهبردی به دریاها با توجه به شرایط حساس منطقه
۳. حفاظت از خطوط تجارت دریایی کشور با تاکید بر آب‌های آزاد و تکمیل سازمان ناوگان جنوب
۴. تقویت بنیه دفاعی به‌منظور ارتقای بازدارندگی

۷- تقسیم کار بین کارگروه‌های توسعه دریامحور مجمع تشخیص مصلحت نظام

موضوع	کارگروه متناظر
نظامی، انتظامی و امنیتی	فرماندهی نیروی راهبردی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران
حقوقی و سیاسی	معاونت حقوقی و بین‌الملل وزارت امور خارجه
اقتصادی مدیریتی	امور عمومی، قضایی، امنیتی سازمان برنامه و بودجه
صنایع و فناوری	مرکز همکاری‌های تحول و پیشرفت ریاست جمهوری
فرهنگی و اجتماعی	دبیرخانه شورای عالی انقلاب فرهنگی و سازمان تبلیغات اسلامی

روش‌شناسی روند کار در کارگروه‌ها

در این روش‌شناسی، رویکرد بالا به پایین به معنای در دستور کار قرار دادن اندیشه ابلاغی مقام معظم رهبری، مطالعه و شناخت کشورهای مختلف، حوزه‌های راهبردی، ابعاد و مولفه‌ها و مقایسه تطبیقی آن با ایران است. در رویکرد پایین به بالا نیز به بررسی مسائل موجود در توسعه دریامحور و مطالعه برنامه‌ها و اقدامات دستگاه‌های مختلف جهت ارزیابی اقدامات و پیشنهاد برای تدوین خط‌مشی‌های کلی توسعه دریامحور پرداخته خواهد شد.

در این میان، اسناد بالادستی مانند خط‌مشی‌ها، قوانین، مقررات و آئین‌نامه‌ها مورد توجه خواهند بود تا همپوشانی یا تناقض رخ ندهد و خط‌مشی‌ها (سیاست‌های) تدوین شده در جایگاه بالاتر از آن‌ها قرار گیرد.

شرح اقدامات و گام‌ها در کارگروه‌ها به صورت زیر هست:

- ✓ بحث روش‌شناسی به همراه تطبیق و تعامل با سایر کارگروه‌ها
- ✓ جمع‌آوری اسناد بالادستی
- ✓ گردآوری اسناد نهاده‌های ذینفع (گزارش‌های اقدامات قبلی)
- ✓ تحلیل مطالب گردآوری‌شده در مراحل ۳ و ۴ (تحلیل شکاف و آسیب‌شناسی)
- ✓ تدوین خط‌مشی‌های کلی اولیه به همراه شاخص‌های نظارتی
- ✓ جمع‌بندی، ارائه گزارش نهایی و مستندسازی
- ✓ نقش‌آفرینی در فرایند اجرایی خط‌مشی‌ها (طراحی الزامات تحقق مطلوب)
- ✓ گزارش نهایی خط‌مشی و ابلاغ

۸- دال‌های مرکزی سیاست‌های کلی

ضرورت تدوین بند سیاستی مرتبط	دال مرکزی (مباحث کارگروه‌ها/ایده اولیه)
	بلا تکلیفی ساختاری/ نهادی (ضعف حکمرانی)
	نظام آماری بخش و تصمیم‌ساز
	استقرار متوازن و متناسب
	بهره‌برداری موثر و بهینه
	منابع انسانی
	زیست‌بوم نوآوری و فناوری
	فرهنگ دریایی (گردشگری)
	تعاملات (ترانزیت+حقوق دریا)

الزامات دفاعی و امنیتی در توسعه دریامحور^۱

کارگروه نظامی، انتظامی و امنیتی^۲

مقدمه

تحقق آرمان‌های بلند و متعالی انقلاب اسلامی به‌ویژه احیای تمدن اسلامی - ایرانی و حضور تاثیرگذار و پیش‌برنده در بین ملت‌ها، درگرو تولید قدرت پایدار با توجه به مولفه‌های تعیین‌کننده آن در هزاره سوم است و در این میان، امنیت مهم‌ترین زیرساخت پیشرفت و تعالی همه‌جانبه ایران اسلامی و عنصر بنیادین قدرت پایدار کشور در سایر عرصه‌ها است.

امنیت یکی از دهش‌های خدایی است که انسان همواره خواستار آن بوده و همه جامعه‌های انسانی تلاش داشته‌اند با شناخت آسیب‌پذیری‌ها به این خواسته دست‌یافته و از آن پاسداری کنند. این تلاش پیوسته از این‌رو صورت می‌گرفته که انسان‌ها در سایه امنیت، توانا به حرکت به‌سوی هدف‌های برتر خود و دسترسی به توسعه، امنیت و پیشرفت خویش بوده‌اند. ایجاد توسعه و امنیت پایدار، ازجمله نیازهای بایسته انسان بوده که بایسته زندگی کردن و فرایند توسعه پایدار جامعه‌ها هست. امنیت و توسعه، نه‌تنها دو موضوع بایسته و پیوسته یکدیگرند، بلکه در هر منطقه جنبشی پویا و فراگیر است.

^۱ زمستان ۱۳۹۸

^۲ فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران (مسئول کارگروه)، مرکز اشراف نیروی دریایی، جانشین فرماندهی نیروی دریایی سپاه، معاون عملیات نیروی دریایی سپاه، معاون هماهنگ‌کننده قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء، وزارت اطلاعات، معاون دریابانی مرزبانی ناجا، مدیریت پروژه منطقه آزاد جاسک، رئیس سازمان صنایع دریایی، معاون دریابانی مرزبانی نیروی انتظامی، دبیر شورای توسعه مکران

امنیت شهرهای مرزی و بایستگی ایجاد و نگهداری آن، یکی از ارزشمندترین موضوع‌های هر کشور است. بی‌گمان، داشتن مرزهای کنترل‌شده و نواحی مرزی، بدون تنش و سختی در برقراری امنیت و به کار بردن قلمرو دولت در هر کشور، نقش کلیدی و راهنمایی‌کننده‌ای داشته و از بهره‌برداری ناروای دشمنان درونی و بیرونی می‌کاهد و برنامه‌ریزی برای برقرار کردن پایداری و پیشگیری از نبود برابری آن، امری بنیادی و حیاتی برای کشور به نظر می‌رسد. نواحی مرزی از جاهای حساس و راهبردی ایران به شمار می‌روند. شناخت تاثیر سازه‌های اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و اقتصادی بر امنیت این نواحی از بنیادی‌ترین نکته‌ها در پی بردن آسیب‌پذیری‌های امنیتی، پیشگیری از هرگونه تنش و کنش‌های ضدامنیتی به شمار می‌رود.

قرآن کریم در آیات مختلف به اهمیت دریا که به‌عنوان نعمتی الهی برای استفاده بشر در اختیار او قرار گرفته است، تاکید فرموده و انسان را به شاکر بودن در قبال این نعمت خطاب قرار داده است. در طول تاریخ نیز همواره حاکمیت بر آبراه‌ها، دریاها و اقیانوس‌ها از طریق در اختیار گرفتن سرزمین‌های مشرف به مناطق آبی، ایجاد پایگاه‌های موقت و دائمی و گسیل دریانوردان به دریاها و مناطق آبی به‌عنوان نشان و علامت قدرتمندی و گستردگی سطح قلمرو در میان حاکمان کشورها و سیاستمداران جهان از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار بوده است. امروزه با توسعه فناوری‌ها، سامانه‌ها و آرایه‌های دریایی و افزایش اهمیت دریاها به‌ویژه به‌عنوان اصلی‌ترین شریان تجاری و اقتصادی و علی‌الخصوص انتقال انرژی جهان این اهمیت دوچندان شده است (رشیدی، ۱۳۸۹: ۱۳۸).

در دنیای امروز، دریا برای ملت‌ها عامل مهم زندگی است. هیچ کشور هم‌جوار با دریا نیست که منافعی در دریا نداشته باشد. مردمی که از دریا دورند، فاقد یکی از مهم‌ترین مبادی ارتباطی به دنیای خارج خود هستند. اقتصاد این گونه ملت‌ها به‌سختی، آهستگی و کندی پیش می‌رود. از آنجاکه دریا در رشد و زندگی اقتصادی ملت‌ها اهمیتی حیاتی دارد، منافع کشورهای صاحب دریا ارتباط مستقیم با خواسته‌ها، نیازها، توانایی‌ها و فرهنگ آن‌ها داشته و درواقع سیاست دریایی آن کشورها را در جهت اهداف توسعه اقتصادی، فرهنگی - اجتماعی، سیاسی و نظامی - امنیتی عینیت می‌بخشد.

دریا منبعی سرشار از مواهب الهی است که بهره‌مندی از منافع آن مستلزم برنامه‌ریزی دقیق و عزم ملی و همه‌جانبه کلیه دستگاه‌ها و نهادهای نقش‌آفرین در امور مرتبط با آن خواهد بود. جمهوری اسلامی ایران با داشتن حدود ۵۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی و قرار گرفتن در کنار خلیج فارس، دریای عمان و دریای مازندران یک کشور دریایی محسوب می‌شود. ایران با سابقه حضور تاریخی در عرصه دریا، توانمندی‌های فنی و سرمایه غنی انسانی، می‌تواند اساس اقتدار اقتصادی، سیاسی و نظامی خود را بر پایه توسعه صنایع دریایی بنا کند. موقعیت ژئوپلیتیک، منابع غنی انرژی، نقش‌آفرینی به‌عنوان کریدور شمال - جنوب در منطقه جنوب غرب آسیا، دسترسی به آب‌های آزاد و اشتغال‌زایی بالا، تنها بخشی از ظرفیت‌هایی است که به‌واسطه دریا در اختیار کشور قرار دارد.

همچنین صنایع دریایی با توجه به حوزه‌های متنوع آن از قبیل کشتی‌سازی، فراساحل، شیلات، حمل‌ونقل، صنایع نظامی و گردشگری، به‌عنوان یکی از راهبردی‌ترین حوزه‌های صنعتی کشور شناخته‌شده و مسلماً توجه به این صنعت موجب رشد و شکوفایی اشتغال و اقتصاد کشور می‌شود.

بخش اول - کلیات

- **عنوان:** پیش‌نویس سیاست‌های کلی توسعه دریامحور - کارگروه نظامی، انتظامی و امنیتی
- **هدف:** هدف از تدوین این سند، تبیین و ایجاد مفاهیم، هم‌ذهنی و هم‌گرایی بین اعضای کارگروه نظامی، انتظامی و امنیتی است.
- **اهمیت و ضرورت:** با توجه به مطالبات، انتظارات و توقعات فرماندهی معظم کل قوا از توسعه دریامحور، ایجاد هماهنگی، باور و انگیزه مشترک، وحدت رویه و یکپارچه‌سازی در تمامی ابعاد و در همه حوزه‌های مرتبط با دریا در کشور، امری ضروری و تکلیف شرعی هست.

۱- مجموعه اسناد مرتبط

۱. قانون اساسی کشور؛ ۲. بیانات، تدابیر و فرمایشات مقام معظم رهبری^{مدظله‌العالی}؛ ۳. سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴ هجری شمسی؛ ۴- بیانیه گام دوم انقلاب؛ ۵. الگوی اسلامی - ایرانی پیشرفت و ۶. سیاست‌های کلان برنامه‌های اول تا ششم توسعه

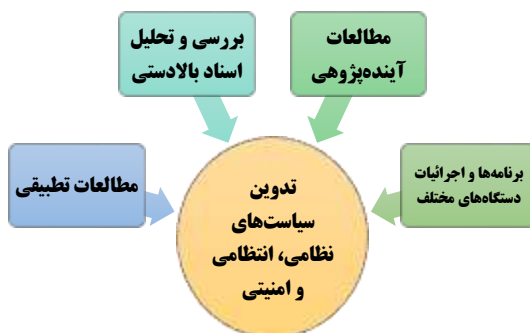
۲- ارکان جهت‌ساز توسعه دریامحور

مبانی دینی و اسلامی، مبانی انقلابی، دیدگاه مقام معظم رهبری، قوانین مرتبط، چشم‌انداز، سیاست‌های کلان، الگوی اسلامی - ایرانی پیشرفت و بیانیه گام دوم انقلاب

۳- الزامات ساختاری نظامی، انتظامی و امنیتی جمهوری اسلامی ایران در دریا

۱. بهره‌گیری از ظرفیت‌های غیرخطی قدرت (عدم قطعیت) به منظور هجوم اثربخش به مراکز ثقل حیاتی تهدیدهای بالفعل
۲. پیشرفت متوازن مدنیت شهری در سواحل دریایی با نگاه به بیرون توسط دولت و بهره‌گیری از همه ابعاد قدرت ملی به منظور ایجاد توانایی اعمال کنترل به موقع در مناطق مطرح شده
۳. ایجاد توانمندی نیروهای مسلح در پشیمان‌سازی در عرصه نبردهای آینده با دشمن
۴. ایجاد مولفه‌های رقابتی و انگیزشی توسط دولت از طریق ظرفیت‌های مولد ساز چرخه تولید و قدرت در سواحل کشور
۵. ایجاد هم‌افزایی و یک فهم مشترک و برداشت یکسان از محیط دریا
۶. ایجاد تناسب استقرار تجهیزات به لحاظ ترکیب به کارگیری در لایه‌های مختلف دفاعی، قابلیت‌ها و توانمندی مشترک نیروهای مسلح
۷. فرهنگ‌سازی و اشاعه احیای تمدن دریایی در بین آحاد مردم جامعه

۳- روش‌شناسی تدوین سیاست‌های کلی



۴- واژگان مرتبط

۱. امنیت پایدار: ترکیب دو واژه «امنیت» به معنی در امان بودن از خطر و «پایدار» به معنی حفظ و نگاه داشتن
۲. توسعه پایدار: ترکیب دو واژه «توسعه» به معنی بهبود چگونگی زندگی انسان و «پایدار» به معنای نگهداری و نگاه داشتن
۳. امنیت ملی: توان یک ملت برای حفظ ارزش‌های داخلی از تهدیدهای خارجی
۴. توسعه دریامحور: توانایی یک کشور در دستیابی به منابع خود از طریق دریاها و اقیانوس‌ها برای فعالیت‌های سیاسی و اقتصادی در جهت رسیدن به اهداف ملی و بین‌المللی

بخش دوم- مبانی ارزشی و رهنمودهای مقام معظم رهبری

۱- مبانی ارزشی

در آیات متعددی از قرآن کریم به موضوع دریا، اهمیت آن و این‌که دریا به‌عنوان نعمتی در اختیار انسان قرار داده شده تا از آن بهره برد تاکید شده است و در اینجا صرفاً گزیده‌ای از آیات قرآن کریم آورده شده است.

وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمُ الْبَحْرَ لَتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاجِرَ فِيهِ وَ تَلْتَبَتُّغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ. سوره مبارکه نحل - آیه شریفه ۱۴ «او خدایی است که دریا را برای شما مسخر کرد تا از گوشت ماهیان حلال آن تغذیه کنید و از زیورهای آن مانند دُر و مرجان استخراج کرده و تَن را بیارید. کشتی‌ها را در آن برانید و با تجارت و سفر از فضل خدا روزی طلبید. باشد که شکر خدا را به‌جای آورید».

وَمَا يَسْتَوِي الْبَحْرَانِ هَذَا عَذْبٌ فَرَاتٌ سَائِغٌ شَرَابُهُ وَ هَذَا مِلْحٌ أُجَاجٌ وَ مِنْ كُلِّ لَوْنٍ لَحْمًا طَرِيًّا وَ تَسْتَخْرِجُونَ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَ تَرَى الْفُلْكَ فِيهِ مَوَاجِرَ تَلْتَبَتُّغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَ لَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ. سوره مبارکه فاطر - آیه شریفه ۱۲ «دو دریا یکسان نیستند، این یکی

دریایی است که آبش گوارا و شیرین و نوشیدنش خوشگوار است و آن یکی شور و تلخ و گلوگیر؛ (اما) از هر دو گوشتی تازه می‌خورید، وسایل زینتی استخراج کرده می‌پوشید و کشتی‌ها را در آن می‌بینی که آن‌ها را می‌شکافند (و به‌سوی مقصد پیش می‌روند) تا از فضل خداوند بهره‌گیرید و شاید شکر (نعمت‌های او را) به‌جا آورید».

مَرَجَ الْبَحْرَيْنِ يَلْتَقِيَانِ (۱۹) بَيْنَهُمَا بَرْزَخٌ لَا يَبْغِيَانِ (۲۰) فَبَأَى آلَاءِ رَبِّكُمَا تُكَذِّبَانِ (۲۱) يَخْرُجُ مِنْهُمَا اللَّوْلُؤُ وَ الْمَرْجَانُ (۲۲) فَبَأَى آلَاءِ رَبِّكُمَا تُكَذِّبَانِ (۲۳) وَ لَهُ الْجَوَارِ الْمُنشَآتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَغْلَامِ (۲۴) فَبَأَى آلَاءِ رَبِّكُمَا تُكَذِّبَانِ (۲۵). سوره مبارکه الرحمن - آیات شریفه ۱۹-۲۵ «دو دریای مختلف (شور و شیرین، گرم و سرد) را در کنار هم قرار داد درحالی‌که باهم تماس دارند. در میان آن دو برزخی است که یکی بر دیگری غلبه نمی‌کند (و به هم نمی‌آمیزند). پس به کدامین دلیل نعمت‌های پروردگارتان را انکار می‌کنید. از آن دو، لؤلؤ و مرجان خارج می‌شود. پس به کدامین دلیل نعمت‌های پروردگارتان را انکار می‌کنید؛ و برای اوست کشتی‌های ساخته‌شده که در دریا به حرکت درمی‌آیند و همچون کوهی است. پس به کدامین دلیل نعمت‌های پروردگارتان را انکار می‌کنید».

إِنْ فِي خَلْقِ السَّمَاوَاتِ وَ الْأَرْضِ وَ اخْتِلَافِ اللَّيْلِ وَ النَّهَارِ وَ الْفُلْكِ الَّتِي تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِمَا يَنْفَعُ النَّاسَ وَ مَا أَنْزَلَ اللَّهُ مِنْ سَمَاءٍ مِنْ مَّاءٍ فَأَحْيَا بِهِ الْأَرْضَ بَعْدَ مَوْتِهَا وَ بَثَ فِيهَا مِنْ كُلِّ دَابَّةٍ وَ تَصْرِيفِ الرِّيَّاحِ وَ السَّحَابِ الْمُسَخَّرِ بَيْنَ السَّمَاءِ وَ الْأَرْضِ لَآيَاتٍ لِقَوْمٍ يَعْقِلُونَ. سوره مبارکه بقره - آیه شریفه ۱۶۳ «در آفرینش آسمان‌ها و زمین و آمد و شد شب و روز و کشتی‌هایی که در دریا به سود مردم در حرکت‌اند و آبی که خداوند از آسمان نازل کرده و با آن زمین را پس از مرگ زنده نموده و انواع جنبندگان را در آن گسترده و (همچنین) در تغییر مسیر بادها و ابرهایی که میان زمین و آسمان مسخرند، نشانه‌هایی است (از ذات پاک خدا و یگانگی او) برای مردمی که عقل دارند و می‌اندیشند».

الَّذِي سَخَّرَ لَكُمْ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلُكُ فِيهِ يَأْمُرُهُ وَ لَتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَ لَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ. سوره مبارکه جاثیه - آیه شریفه ۱۲ «خداوند همان کسی است که دریا را مسخر شما کرد تا کشتی‌ها به فرمانش در آن حرکت کنند تا از فضل او بهره‌گیرید و شکر نعمت‌هایش را به‌جا آورید».

رَبِّكُمْ الَّذِي يُزْجِي لَكُمْ الْفُلْكَ فِي الْبَحْرِ لِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ إِنَّهُ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا (۶۶) وَ إِذَا مَسَّكُمْ الضَّرُّ فِي الْبَحْرِ ضَلَّ مَنْ نَدْعُونَ إِلَّا إِلَهُهُ فَلَمَّا نَجَّاهُمْ إِلَى الْبَرِّ أَغْرَضْتُمْ وَ كَانَ الْإِنْسَانُ كَفُورًا. (۶۷) سوره مبارکه اسراء - آیات شریفه ۶۶-۶۷ «پروردگارتان کسی است که کشتی را در دریا برای شما به حرکت درمی آورد تا از نعمت او بهره مند شوید؛ او نسبت به شما مهربان است؛ و هنگامی که در دریا ناراحتی به شما برسد، جز او تمامی کسانی را که (برای حل مشکل خود) می خوانید، فراموش می کنید؛ اما هنگامی که شما را به خشکی نجات دهد، روی می گردانید؛ و انسان بسیار ناسپاس است».

وَ مِنْ آيَاتِهِ الْجَوَارِ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ (۳۲) إِنَّ يَشَأْ يُسْكِنِ الرِّيحَ فَيَظْلَلْنَ رَوَاكِدَ عَلَى ظَهْرِهِ إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ (۳۳) سوره مبارکه شورا - آیات شریفه ۳۲-۳۳ «از نشانه های او کشتی هایی است که در دریا همچون کوه ها به نظر می رسند. اگر اراده کند باد را ساکن می سازد تا آن ها بر پشت دریا متوقف شوند، در این نشانه هایی است برای هر صبرکننده شکرگزار».

۲- رهنمودهای مقام معظم رهبری

۱. بیانات مقام معظم رهبری ^{مدظله العالی} در جمع کارکنان نداجا و سایر نیروهای مسلح استان هرمزگان در میدان صبحگاه کارخانه های نداجا در بندرعباس در تاریخ ۱۳۹۰/۰۵/۰۱: «البته شماها خوب می دانید که در کشور ما در طول سالیان دراز، به مسئله دریانوردی بسیار بی احترامی و بی اهتمامی شده است؛ یعنی ما آن مردمی هستیم که وقتی در یک طرف مرزمان به آب رسیدیم متوقف شدیم! برخلاف ملت هایی که وقتی به آب رسیدند، آب برایشان با خشکی یکی بود، مثل انگلیسی ها! خیلی از اروپایی ها وقتی به آب (به دریاهایشان) رسیدند، پاهایشان را در قایق هایشان گذاشتند و مثلاً تا هندوستان آمدند! یعنی برایشان آب و خاک هیچ فرقی نداشته است! شما ببینید چه تفاوتی ایجاد می کند! یعنی وقتی که آب و خاک برای ملتی تفاوت نکند، پنج قرن، شش قرن، هفت قرن از ملت های دیگر جلوتر خواهد افتاد، یعنی به دریا که رسید، پایش را به دریا می گذارد و حرکت می کند! ما نه! ما وقتی به دریا

رسیدیم، همان‌جا متوقف شدیم، ماندیم تا آن‌هایی که دریاها را تصرف کردند، بیایند و دریای ما را هم تصرف کنند و وارد خشکی ما بشوند! این‌طوری شده دیگر، جزیره هرمز، در بندرعباس و بوشهرمان در طول همین مرزهایی که الان در دست شماست، مدت‌ها در دست بیگانه‌ها بود. کشور ما یک کشور دریایی است. واقعش هم همین است دیگر، متصل به اقیانوس و دارای دریا، آن‌هم دریایی به این حساسیت؛ چه خلیج‌فارسش، چه دریای عمان و بقیه بخش‌ها و مراکزی که این‌قدر این منطقه را حساس کرده است. دریا برای یک کشور، یک فرصت بزرگ برای پیشرفت و حفظ منافع ملی است. فواید دریا برای یک کشور و یک ملت، فواید راهبردی است؛ فواید بزرگ و کلان است. کسانی با تسلط بر دریا و دریانوردی در طول قرن‌های پی‌درپی، تقریباً در طول چهار قرن - پنج قرن توانستند قدرت بین‌المللی خودشان را تا سرزمین‌های دوردست گسترش دهند. آن دولت‌ها و کشورهای مسلط بر دریا توانستند از این طرق ظالمانه برای خود حیثیت‌های مادی و قدرت‌های بزرگ فراهم بیاورند».

۲. بیانات مقام معظم رهبری^{مدظله‌العالی} در دیدار با فرمانده و جمعی از مسئولین نداجا به مناسبت سالروز نیروی دریایی در تاریخ ۱۳۹۰/۰۹/۰۷: «امروز بخش مهمی از مسائل دفاعی و امنیتی ما به دریا ارتباط پیدا می‌کند. اگر تهدیدی بشویم، از دریا بیش از همه‌جا تهدید می‌شویم، البته می‌دانیم تهدید از دریا به معنای پیاده‌کردن نیرو از دریا نیست، این حرف‌ها قدیمی شده معنای دیگری دارد».

۳. بیانات مقام معظم رهبری^{مدظله‌العالی} در شرفیابی فرمانده نداجا به مناسبت سالروز نیروی دریایی ۱۳۹۲/۰۹/۰۳: «نکته دیگر که در مورد مسائل بین‌المللی گفتید خیلی خوب است. این‌ها درواقع یک امتدادهای عمقی برای نظام جمهوری اسلامی ایران است. هرچه ما در زمینه‌های بین‌المللی از هر کرانه‌ای چه توسط نیروی دریایی و چه سپاه قدس و چه دولت و وزارت خارجه بتوانیم عمق راهبردی و راهبردی نظام را عمیق‌تر کنیم، طبعاً به نفع نظام است و چیز خوبی است».

۴. مقام معظم رهبری^{مدظله‌العالی} در جمع کارکنان نداجا و سایر نیروهای مسلح استان هرمزگان در میدان صبحگاه کارخانه‌های نداجا در بندرعباس در تاریخ ۱۳۹۰/۰۵/۰۱: «امروز دشمن ما فلان کشور همسایه خلیج فارس نیست. دشمنی که ما احتمال حمله و تهدید او را می‌دهیم کسی است که در اقیانوس‌ها گسترش یافته است؛ بنابراین، کار خیلی مهم است. منافع دریا مال همه است؛ امکانات این دریای پربرکت متعلق به این ملت‌هاست. چگونه می‌شود از این برکات به نفع منافع ملی استفاده کرد و کشور را از آن بهره‌مند کرد؟ با داشتن اقتدار، این اقتدار را شما نیروهای مسلح و نیروی دریایی که با معنای جهاد و مفهوم از خودگذشتگی خو گرفته‌اید، می‌توانید تامین کنید».

۵. مقام معظم رهبری^{مدظله‌العالی} در جمع کارکنان نداجا و سایر نیروهای مسلح استان هرمزگان در میدان صبحگاه کارخانه‌های نداجا در بندرعباس در تاریخ ۱۳۹۰/۰۵/۰۱: «حفظ مرزهای کشور، حفظ آسمان کشور، حفظ پیچ‌وخم‌های انقلاب در داخل کشور، این‌ها همه‌اش مهم است اما اینکه نیروهای یک ملت، جوانان یک ملت، در دریاها آزاد سیطره خودشان را بر دریاها اثبات کنند و نشان بدهند، آن مدلل کردن عزت و قدرت یک کشور است».

۶. مقام معظم رهبری^{مدظله‌العالی} دیدار به مناسبت سالروز نیروی دریایی راهبردی ارتش ۱۳۹۳/۰۹/۰۹: «یکی از عرصه‌های مهم احتمالی درگیری‌های آینده ما دریا است؛ یعنی این‌جور آدم می‌فهمد که ما مسلط به دریا هستیم و مرزهای گسترده‌ای با دریا داریم، دشمنان نظام جمهوری اسلامی هم به همین نقطه توجه داشته‌اند و همین نکته را روی آن سرمایه‌گذاری‌های زیادی کرده‌اند، ما باید نگاه کنیم و ببینیم نقطه‌ضعف‌های ما کجاست و چه چیزهایی است و آن نقاط را جست‌وجو کنیم و تا آنجایی که توان هست و تلاش هست پرکنیم».

۷. مقام معظم رهبری^{مدظله‌العالی} در شرفیابی فرمانده نداجا به مناسبت سالروز نیروی دریایی ۱۳۹۴/۰۹/۰۸: «دریا، هم عرصه رویارویی قدرتمندانه با دشمنان است، هم عرصه فعالیت موثر با دوستان و همکاری با دوستان است و هم یک منبع عظیم بابرکت روزی مردم است. دریا را بایستی به یک دروازه عظیم تشبیه کرد که در مقابل یک ملت گشوده شده است. آن‌هایی که این دروازه را ندارند، مثل این‌که در زندان هستند».

۸. مقام معظم رهبری^{مدظله‌العالی} در شرفیابی فرمانده نداجا به مناسبت سالروز نیروی دریایی ۱۳۹۴/۰۹/۰۸: «دریای با این عظمت یک بخش مهمش، بخش دفاعی است یعنی بخش نیروی نظامی است... ما در آغاز یک‌راه هستیم، این راه عبارت است از راه رسیدن و دستیابی به جایگاه متناسب با ایران اسلامی، ایران تاریخی، ایران بزرگ در امر دریا؛ ما می‌خواهیم به این نقطه برسیم؛ تا آن نیروی نظامی دریایی متناسب با جمهوری اسلامی و ایران اسلامی را بخواهیم شکل بدهیم. این احتیاج به خیلی چیزها دارد و همه برمی‌گردد به نیروی انسانی».

در تدابیر فرماندهی معظم کل قوا نیز مواردی مورد تاکید قرار گرفته است که لازم است در توسعه دریامحور موردتوجه قرار گیرد از جمله:

- اهمیت دریا به‌ویژه دریاهایی که بلاواسطه به آب‌های آزاد جهان متصل هستند.
- اهمیت سواحل، دریا و دریانوردی که بستری تمدن‌ساز و فرصتی برای پیشرفت کشور است.
- گسترش یافتن بخشی از تهدیدها علیه نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران در دریا به‌ویژه اقیانوس‌ها با تاکید بر استکبار جهانی به سرکردگی امریکا
- ارتباط مسائل دفاعی و امنیتی کشور با دریا

بخش سوم- مطالعات اسناد بالادستی

بسیاری از اسناد بالادستی نظام بر اهمیت توجه به صنایع دریایی و استفاده بهینه از سواحل و دریاهای کشور تاکید داشته‌اند. از جمله این موارد می‌توان به نمونه‌های ذیل اشاره نمود:

۱- خط‌مشی‌های مستخرج از قانون اساسی (مواد ۱۴۳ الی ۱۵۳)

توجه به شئون اسلامی، فرماندهی با ولی فقیه، استقلال نظامی و بومی بودن، پاسداری از استقلال و تمامیت ارضی، نگرهبانی از انقلاب و دستاوردهای آن، نفی سلطه‌جویی و سلطه‌پذیری، روابط صلح‌آمیز متقابل، حمایت از مستضعفین در برابر مستکبرین و مشارکت در کارهای امدادی، آموزشی، تولیدی و جهاد سازندگی.

۲- خط‌مشی‌های مستخرج از سیاست‌های کلی

- بندهای ۱، ۲، ۳، ۱۰ و ۱۲ از سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی
- بند ۱۰ سیاست‌های کلی جمعیت مبنی بر «ایجاد مراکز جدید جمعیتی به‌ویژه در جزایر و سواحل خلیج فارس و دریای عمان از طریق توسعه شبکه‌های زیربنایی، حمایت و تشویق سرمایه‌گذاری و ایجاد فضای کسب‌وکار با درآمد کافی»
- بند ۳ بخش «ه» سیاست‌های کلی آمایش سرزمین مبنی بر توسعه و پیشرفت مناطق و صنایع دریایی

۳- خط‌مشی‌های مستخرج از مبانی انقلابی

مستقل بودن، آزادگی و عدم سلطه‌پذیری، اتکا به آحاد مردم، مبتنی بر دین مبین اسلام، آمادگی انقلابی و نگرش بینان‌گذار انقلاب: (رهنامه دفاع همه‌جانبه، بسیج ۲۰ میلیونی، (بسیج همگانی)، متکی به مبانی اسلام).

۴- خط‌مشی‌های مستخرج از منظر مقام معظم رهبری ^{مدظله‌العالی}

ارزش‌محوری، انسان‌محوری، انضباط‌محوری، توان‌محوری، دفاع فعال، اعمال قدرت، اسلام

۵- خط‌مشی‌های مستخرج از سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران

ارزش‌های اسلام، مبانی انقلاب، الهام‌بخشی در جهان اسلام، تعامل سازنده در روابط بین‌الملل، امن، مستقل، مقتدر، بازدارندگی همه‌جانبه، پیوستگی مردم و حکومت، ارزش‌های ملی و امنیت اجتماعی و قضایی.

۶- خط‌مشی‌های مستخرج از بیانیه گام دوم انقلاب اسلامی

رسیدن به مرجعیت علمی در علوم نظامی، معنویت محوری و اخلاق‌مداری، مصونیت بخشی به اقتصاد کشور، اجرای عدالت و مبارزه با فساد، خودکفایی و استقلال، عزت‌آفرینی ملی، ترویج سبک زندگی اسلامی - ایرانی، تمدن‌سازی مبتنی بر آموزه‌های دینی، تاکید و تمرکز بر جوانان، مبارزه با استکبار

۷- خط‌مشی‌های مستخرج از الگوی اسلامی - ایرانی پیشرفت

امنیت همه‌جانبه، ثبات منطقه‌ای، دفاع از عزت و حاکمیت ملی، حفظ تمامیت ارضی، استقرار متعادل جمعیت و توازن منطقه‌ای، مقابله مقتدرانه با دشمنان.

۸- خط‌مشی‌های نظامی، انتظامی و امنیتی مستخرج از برنامه پنج‌ساله ششم توسعه

ارتقای توان دفاعی کشور در تراز قدرت منطقه‌ای، خودکفایی دفاعی، امنیت پایدار مناطق دریایی کشور، استخراج نفت و گاز با تاکید بر میدان‌های مشترک، توسعه صادرات (نفت، گاز و...) و ترانزیت انرژی، گسترش فعالیت اقتصادی و بازرگانی خارجی در سواحل، افزایش قدرت مقاومت و کاهش آسیب‌پذیری اقتصاد، رهایی منطقه از حضور نظامی بیگانه و تقویت روابط سازنده خارجی

۹- خط‌مشی‌های نظامی، انتظامی و امنیتی مستخرج از ارکان جهت‌ساز

حفظ استقلال و خودکفایی دفاعی، مستقل، مقتدر، عزتمند، توجه به شئون اسلامی، انقلابی و ملی، دفاع همه‌جانبه و بازدارنده، تمدن‌سازی مبتنی بر آموزه‌های دینی، اتکا به آحاد مردم علی‌الخصوص جوانان، دارای روابط بین‌الملل صلح‌آمیز متقابل، نفی سلطه‌پذیری و سلطه‌جویی و نظم محوری.

بخش چهارم - مطالعات تطبیقی

مطالعه وضعیت سواحل در جهان و در کشورهای مورد مطالعه مؤید مواردی به شرح زیر که لازم است در تدوین سند توسعه دریامحور مورد مذاقه قرار گیرد:

۱. بیشتر شهرهای بزرگ و توسعه‌یافته جهان در کنار دریا واقع هستند.
۲. بیشترین شهرهای توسعه‌یافته امریکا در مجاورت دریا (اقیانوس اطلس و آرام) قرار دارند.
۳. پرتراکم‌ترین شهرهای جهان در کنار دریا قرار دارند (با تراکم جمعیتی بین ۲۹۶۵۰ تا ۱۳۴۰ نفر در هر کیلومتر مربع) که در مقایسه با جاسک و چابهار با تراکم جمعیت ۹ نفر در هر کیلومتر مربع قابل‌تأمل است.
۴. بیشتر شهرهای با شاخص کیفیت زندگی شهری بالا در کنار دریا قرار دارند.
۵. عواملی مانند بهداشت، اقتصاد، فرهنگ، سیاست، مسائل اجتماعی، امنیتی (شخصی و جمعی)، زیست‌محیطی، آموزش و پرورش، حمل‌ونقل، مسکن، خدمات شهری و... در تعیین شاخص کیفیت زندگی شهری بالا اثرگذارند.
۶. به‌طور طبیعی هر شهر مجاور با آب (به‌ویژه آب‌های آزاد جهان) باید نسبت به سایر شهرها از توسعه و رونق و کیفیت زندگی شهری بالاتری برخوردار باشد.

۱- شانگهای چین

- در ارتباط با شرایط توسعه‌یافتگی شهر شانگهای، از شهرهای کشور چین که در کنار اقیانوس آرام قرار دارد، نکاتی به شرح زیر وجود دارد که می‌تواند مبنایی برای توسعه دریامحور باشد:
۱. شانگهای یکی از شهرهای معروف و پررونق چین است که در مجاورت اقیانوس آرام قرار دارد.
 ۲. تراکم و پراکندگی شهرهای بزرگ چین بیشتر در مجاورت آب و کمتر در نقاط مرکزی و خشک آن است.
 ۳. بندر شانگهای جزو یکی از ۴ فرمانداری بزرگ چین است.
 ۴. شانگهای به‌عنوان یک شهر بندری ویژگی‌های زیر را دارد: زیرساخت‌های ارتباطی و حمل‌ونقل به‌خوبی توسعه‌یافته است (ریلی، هوایی، جاده‌ای)، به لحاظ مدنی به‌خوبی توسعه‌یافته است، همچنین به لحاظ صنعتی، کشاورزی، آموزش، گردشگری، تجارت و خدمات شهری، شیلات، معدن، بهداشت و درمان و تحقیق و فناوری به‌خوبی توسعه‌یافته است.

۲- پرت استرالیا

این شهر که در جنوب شرق اقیانوس هند قرار دارد از نظر شرایط پیشرفت در ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و دفاعی - امنیتی به‌خوبی توسعه‌یافته است:

۱. چهارمین شهر بزرگ استرالیا است.
۲. مرکز ایالت غربی است.
۳. یکی از ۱۰ شهر برتر دنیا در سال ۲۰۰۹ بوده است.
۴. به لحاظ کیفیت زندگی شهری همواره جزو بهترین رده‌ها در دنیا قرار داشته است.
۵. جزو مراکز اصلی صنایع سنگین استرالیا است.

نکته حائز اهمیت در توسعه هر دو شهر بندری شانگهای و پرت این است که در آن‌ها پنج‌چرخه قابلیت‌ساز در کنار هم‌شکل گرفته‌اند و می‌توان آن‌ها را به‌عنوان ابعاد اصلی توسعه در شهرهای پیش‌گفته تلقی نمود. این چرخه‌ها عبارت‌اند از: ۱. چرخه قابلیت‌ساز اقتصادی، ۲. چرخه قابلیت‌ساز اجتماعی، ۳. چرخه قابلیت‌ساز فرهنگی، ۴. چرخه قابلیت‌ساز سیاسی و ۵. چرخه قابلیت‌ساز دفاعی امنیتی. هریک از مولفه‌ها و شاخص‌های توسعه شهرهای فوق به‌نوعی در ذیل ابعاد کلی توسعه قرار می‌گیرند.

بخش پنجم - گزاره‌های راهبردی (حوزه‌های راهبردی، ابعاد و مولفه‌های کلیدی)

الف - سیاست کلی

واژه سیاست کلی در یک کشور با واژه سیاست ملی مترادف است و به خط‌مشی‌های کلی، طرح‌ها، راه‌کارهای کلی و تدابیر عاقلانه‌ای اطلاق می‌شود که برای اداره خردمندانه کشور و رسیدن به اهداف ملی به‌وسیله رهبران سیاسی در سطح عالی سیاست‌گذاری اتخاذ می‌شود.

مهم‌ترین اهداف سیاست‌های ملی در هر کشوری سازمان‌دهی و اداره خردمندانه تمامی امور جامعه، ارتقای همه‌جانبه زندگی مردم، استقرار نظم، تامین امنیت همه‌جانبه، تامین و نهادینه‌سازی عدالت اجتماعی در درون مرزها و نیز پاسداری از امنیت ملی در

برابر تهدیدهای داخلی و خارجی و نیل به منافع ملی در درون و بیرون مرزها است. سیاست‌های کلی بر تمامی سیاست‌های اجرایی در سطح یک کشور اشراف دارند؛ به عبارت دیگر سیاست‌های کلی سیاست‌های هادی و راهنمای مدیران میانی هستند و چهارچوب اصلی تصمیم‌گیری‌های اجرایی در هر کشوری را مشخص می‌کنند.

سیاست‌های کلی به دلیل آن‌که بازتاب ماهیت، ارزش‌های مادی و غیرمادی ویژگی‌های خاص نظام سیاسی حاکم در هر کشوری هستند و تدابیر کلی به کارگیری عوامل قدرت ملی و مسیر کلی حرکت سازمان‌های مختلف اجرایی را در سطح یک کشور مشخص می‌کنند، از این‌رو نقشی حیاتی را در هدایت، نظارت و هماهنگی تمامی امور در سطح هر کشوری ایفا می‌کنند.

۱- فرایند سیاست‌گذاری کلی

سیاست‌های کلی، تصاویری به نسبت روشن از جایگاه ایده‌آل، مقاصد غایی و تدابیر کلی کشور را در ابعاد سیاست خارجی، سیاست داخلی و سیاست امنیت ملی ترسیم می‌کنند و به همین دلیل در هر کشوری از اهمیت بالایی برخوردارند. در مراحل مختلف فرایند سیاست‌گذاری ملی، آرمان‌ها، منافع، اهداف و تدابیر و راهبرد ملی به صورت کلی، کیفی، درازمدت، دوراندیشی و آینده‌نگری تعیین می‌شوند. مراحل فرایند سیاست‌گذاری ملی به شرح ذیل است:

۱. تبیین و تعیین علایق اساسی، آرمان‌ها و منافع غایی ملی با توجه به ویژگی‌های نظام سیاسی کشور و مصالح ملی
۲. تعیین منافع ملی کاربردی در راستای آرمان‌های ملی
۳. تعیین اهداف ملی با توجه به ارزیابی راهبردی عوامل محیط‌های ملی و بین‌المللی
 - ارزیابی تهدیدها، فشارها، فرصت‌ها و بررسی روند تحولات جهانی و آثار آن
 - ارزیابی عوامل موجود در محیط ملی و شناخت دقیق تهدیدهای داخلی، قابلیت‌ها، نقاط قوت، نقاط ضعف، محدودیت‌ها، آسیب‌پذیری‌ها و بررسی روند توسعه ملی
۴. اولویت‌بندی اهداف ملی با توجه به ارجحیت‌های زمانی، مکانی، شرایط محیطی، منابع و امکانات

۵. تعیین همه خط‌مشی‌ها، تدابیر و راهکارهای کلی موجود برای رسیدن به اهداف ملی و گزینش تدابیر بهینه از بین آن‌ها در ابعاد سیاست‌های خارجی، داخلی و امنیتی در قالب سیاست‌های ملی کشور
۶. تعیین راهبرد ملی برای حمایت از سیاست‌های ملی
۷. صدور راهنمای طرح‌ریزی سیاسی

۲- انواع سیاست کلی

سیاست‌های کلی شامل سیاست‌های کلی بخشی و فرابخشی می‌شود. سیاست‌های کلی فرابخشی، در مواردی است که هدف یا آرمانی از کشور، حرکت چند بخش را در برمی‌گیرد و برای وصول به آن هدف یا اهداف نیاز به تدوین سیاست‌های کلی هست و سیاست‌های اجرایی و برنامه چند بخش در قالب این سیاست‌ها تدوین می‌شود.

سیاست‌های کلی بخشی، در مواردی است که هدف یا آرمانی از نظام، حرکت یک بخش را در برمی‌گیرد و برای وصول به آن هدف یا اهداف، نیازمند تدوین سیاست‌های کلی آن بخش است.

۳- ویژگی سیاست‌های کلی

سیاست‌های کلی با توجه به تعریف آن‌ها و با عنایت به اینکه اصول و راهنمای تدوین سیاست‌های اجرایی را به دست می‌دهند، باید از ویژگی‌های زیر برخوردار بوده تا بتوانند راهنمای سیاست‌های اجرایی باشند و آرمان‌ها را به مرحله اجرا نزدیک سازند:

۱. پایداری: سیاست‌های کلی باید پس از تعیین و اعلام، در یک‌زمان معین و نسبتاً طولانی ثابت باشند تا آثار آن‌ها سیاست‌های اجرایی فرابخشی و بخشی در برنامه‌ریزی و سپس اجرا ظاهر شوند.
۲. آینده‌نگری: با توجه به اینکه آثار سیاست‌های کلی در طول چند سال ظهور و بروز می‌یابند، بنابراین سیاست‌ها باید با وضعیتی که برای سال‌های آتی پیش‌بینی می‌شود و همچنین موردنظر و هدف است، تدوین و تنظیم شوند.

۳. واقع‌بینی: واقع‌بینی در کنار آینده‌نگری باید مورد توجه سیاست‌های کلی باشد، بدین معنی که چون نظام در ابتدا نمی‌تواند همه آرمان‌های خود را تحقق بخشد، با توجه به اولویت‌ها و امکانات خود، هدف‌های کوتاه‌مدت و درازمدت را معین می‌کند؛ به گونه‌ای که پاسخگوی سیاست‌های کلی برای تحقق در آینده دور و نزدیک باشد.
۴. فراگیر بودن: سیاست‌های کلی، فراگیر و جامع‌نگرند و کل نیروهای موجود و فعال در جامعه را در برمی‌گیرند و اصول راهنما را در خصوص مسائل اجرایی مربوط به همه نیروها و هریک از نیروها، مورد توجه قرار می‌دهند.
۵. درعین حال هریک از اجزای مجموعه سیاست‌های کلی باید متوجه تحقق یکی از اهداف بخشی یا فرابخشی و تامین آن‌ها باشد.
۶. بیانگر خصوصیات اصلی و اساسی نظام: سیاست‌های کلی بیان‌کننده و نمایانگر آرمان‌ها، ارزش‌ها، فرهنگ، تمدن و دریافت اصولی نظام در زمینه‌های اعتقادی، اقتصادی، اجتماعی و حقوقی، سیاسی، علمی و فرهنگی آن خواهد بود و استقلال ایران و تاثیرگذاری‌اش را در منطقه و جهان و بازدارندگی نظام را از هر نظر در برابر تهدیدها نمودار خواهند ساخت.

ب- امنیت

از آنجاکه امنیت مفهومی فراگیر و شامل تهدیدهایی مانند آسیب‌های طبیعی، فناوری، اقتصادی، سیاسی، امنیتی و دفاعی است، امروزه گفتار «امنیت» مورد نگرش بسیار قرار گرفته و از همین رو، مفهوم امنیت هم در سطح همگانی و هم ملی و جهانی بیان می‌شود و گفتار امنیت ارزش و جایگاه و حساسیت ویژه و چیره شده‌ای نسبت به دیگر رویکردها به دست می‌آورد و به همین رو همانند یک وسیله و آرمان مورد نگرش قرار گرفته است. (گنجی پور، ۱۳۸۹: ۱۱۸)

امنیت یکی از ارزشمندترین سرمایه‌ها و آرمان‌های گسترده به شمار می‌رود. از این رو، برای مردم ارزش بسیار دارد تا جایی که می‌توان همه آرمان‌ها و سیاست‌های ملی را برای

دستیابی آن آماده کرد. ایجاد امنیت نیز از برترین کارهای حکومت‌هاست و رشد و توسعه پایدار اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جامعه در گرو آرامش و امنیت پایدار است که به‌عنوان گفتار بنیادین در بعدهای گوناگون زندگی انسان‌ها فرمانرواست.

امنیت نیازی است که از ویژگی‌های چندگانه‌ای به شرح زیر برخوردار است: امنیت پدیده‌ای ذهنی، پدیده‌ای با آثار عینی، پدیده‌ای نسبی، پدیده‌ای ادراکی و احساسی، پدیده‌ای چندبعدی و پدیده‌ای فرهنگی است.

ج- امنیت ملی

امنیت ملی یعنی ایمن و در امان بودن ملت. تحقق امنیت ملی از یک سو مستلزم انجام اقدام‌های سلبی برای برطرف کردن تهدیدهاست و از سوی دیگر مستلزم انجام اقدام‌های ایجابی برای توسعه قابلیت‌های ملی و افزایش احساس مسئولیت حکومت در پاسخ‌گویی به نیازهای حیاتی جامعه است.

بنابراین، امنیت ملی برای هر کشوری به مفهوم وجود شرایطی به نسبت پایدار است که علاوه بر امکان پاسخ‌گویی به نیازهای حیاتی مردم، در هرزمانی نیز تمامی نیازها، ارزش‌ها و منافع حیاتی آن کشور از خطر تهدیدهای گوناگون داخلی، خارجی و طبیعی در ابعاد نظامی، سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و زیست‌محیطی به‌طور نسبی در امان باشند.

بدیهی است رسیدن به توسعه ملی و افزایش ظرفیت‌های کشور، متناسب با نیازهای جامعه و شرایط زمان در ابعاد علمی، فناوری، صنعتی، اقتصادی، سیاسی، اجتماعی، فرهنگی، زیست‌محیطی و به‌طورکلی انجام هرگونه سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی برای تامین نیازهای حال و آینده جامعه و رسیدن به زندگی بهتر و تعالی همه‌جانبه، در صورتی میسر است که امنیت ملی برقرار و با دوام باشد. امنیت هر کشوری با قدرت نسبی، موقعیت جغرافیایی و شرایط ژئوپلیتیکی آن رابطه مستقیم دارد. توسعه ملی در صورتی میسر است که امنیت ملی وجود داشته باشد و این امر با قدرت ملی رابطه مستقیم دارد.

۱- ویژگی‌های امنیت ملی

- نسبی بودن: در جهان امروز دستیابی به امنیت مطلق غیرممکن است، زیرا قدرت که مبنای تحصیل امنیت است متغیر، متفاوت و نسبی و به تبع آن امنیت حاصل برای دولت‌ها نیز نسبی می‌شود؛ بنابراین با تغییر میزان قدرت، وجود تهدیدهای بالقوه و بالفعل حتی قوی‌ترین دولت‌ها هم امنیت مطلق ندارند.
- ذهنی بودن: اصولاً احساس امنیت یا عدم امنیت یک برداشت و امر ذهنی است که ریشه در اعتقادات و باورهای مذهبی، اخلاقی و فرهنگی مردم و رهبران یک کشور دارد. (عامری، ۱۳۷۰: ۱۷۹)
- تجزیه‌ناپذیر بودن: بدین معنی که امنیت با حاکمیت و استقلال یک کشور رابطه مستقیم دارد؛ یعنی اگر در شهری از یک کشور ناامنی یا جنگ داخلی پدید آید، نمی‌تواند ادعا کند چون در دیگر شهرها امنیت به هم نخورده است دارای امنیت ملی کامل است. (کاظمی، ۱۳۷۰: ۱۱۵)

۲- ابعاد امنیت ملی

- امنیت ملی دارای ماهیت‌ها، مولفه‌ها و ابعاد شش‌گانه (نظامی، سیاسی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و زیست‌محیطی) است؛ بنابراین لازمه تحقق امنیت ملی آن است که امنیت در تمام ابعاد آن به وجود آید و رسیدن به هریک از ابعاد امنیت ملی مستلزم تدوین سیاست‌ها، راهبردها، طرح‌ریزی‌ها، برنامه‌ریزی‌ها و اجرای دقیق اقدامات گسترده و همه‌جانبه است.
- امنیت سیاسی: تفکیک امنیت سیاسی از سایر وجوه امنیت، امری پیچیده است. گستره امنیت سیاسی، از امنیت یک نظام سیاسی، حاکمیت، دولت تا جوهی از مسائل سیاسی در یک جامعه گسترده خواهد بود.
 - امنیت اقتصادی: مفهوم امنیت اقتصادی در خلال جنگ سرد و شکل‌گیری نظریه‌هایی با مفهوم امنیت اقتصادی به‌طور مشخص پس از جنگ سرد آغاز شد. اهمیت بُعد اقتصادی امنیت ملی، روزبه‌روز افزون‌تر می‌شود. کسب منافع اقتصادی عنصر اصلی

و هدف راهبردی در شکل‌گیری سیاست‌ها است. جنبه‌های اصلی امنیت اقتصادی عبارت‌اند از رشد اقتصادی و توزیع اقتصادی کالاها و خدمات.

- **امنیت نظامی:** بدون تردید قدرت ملی روح کالبد امنیت ملی است. امنیت نظامی نیز به‌عنوان اصلی‌ترین عنصر قدرت ملی محسوب می‌شود. موضوع اصلی امنیت نظامی، بر محور جنگ و ابزارهای زور مبتنی است و هدف مشخص امنیتی در این حوزه عبارت است از جلوگیری از بروز جنگ و در صورت واقع‌شدن آن، پیروزی در جنگ.
- **امنیت زیست‌محیطی:** با توجه به رشد سریع و بی‌رویه جمعیت، کاهش منابع طبیعی و گسترش غیرقابل‌کنترل آلودگی‌های صنعتی و معدنی، امنیت زیست‌محیطی در پایان دهه ۱۹۸۰ وارد صحنه اصلی تفکرات روابط بین‌المللی شده است. امنیت محیط‌زیست از سه عامل ذیل تبیین شده است:

- از بین رفتن تدریجی محیط‌زیست
- از بین رفتن محیط‌زیست که نتیجه و ماحصل یک جنگ است
- از بین رفتن محیط‌زیست به‌عنوان تهدیدی برای سلامتی و سالم ماندن بشر
- **امنیت اجتماعی:** امنیت اجتماعی در حقیقت حدفاصلی است از امنیت ملی که برای مردم یک جامعه ملموس و عینی بوده و با آن به‌طور روزمره سروکار دارند. امنیت اجتماعی مبنای قضاوت در مورد میزان وجود امنیت به مفهوم کلی در جامعه بوده و توانایی دولت‌ها با آن سنجیده می‌شود. امنیت اجتماعی زیربنای امنیت ملی در مراحل بالاتر محسوب می‌شود و به‌نوعی ابتدایی‌ترین وظایف دولت‌ها برقراری امنیت اجتماعی است.
- **امنیت فرهنگی:** فرهنگ به مجموعه رفتارهای اکتسابی و ویژگی اعتقادی اعضای یک جامعه معین گفته می‌شود. بدین جهت، مهم‌ترین رکن امنیت داخلی را ملاحظات فرهنگی در هر کشور تشکیل می‌دهد که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم در شکل‌گیری تهدیدها، راهبردهای مقابله و توان پاسخ‌گویی کشور تاثیرگذار است.

د- توسعه

توسعه، گذار از وضعیتی به وضعیت دیگر هست و عبارت است از تغییر، تحول و پیشرفت (رکن‌الدین افتخاری، ۱۳۸۲: ۱۴۱). در گذشته تنها رشد اقتصادی یک جامعه مورد توجه قرار می‌گرفت ولی از دهه ۱۹۶۰ به بعد و با توجه به نگرش تک‌بعدی به توسعه که علی‌رغم رشد اقتصادی بالا، شکاف‌های اساسی در جوامع بشری به وجود آورده بود، باعث شد در مفهوم توسعه تجدیدنظر صورت گرفته و توسعه به‌عنوان یک مفهوم چندبعدی مدنظر قرار گیرد. در چنین نگرشی، حمایت‌های محیطی باهدف رفاه اجتماعی و زندگی شرافتمندانه که توأم با آزادی و تصمیم‌گیری برای آینده محیط زندگی است، باهدف معیارهایی چون امنیت ملی، کامیابی اقتصادی و عدالت اجتماعی و مکانی مورد توجه قرار گرفت. همچنین توسعه علاوه بر ازدیاد ثروت جامعه از تغییر کیفی نظام اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی نیز حکایت می‌کند. (ازکیا، ۱۳۷۸: ۷۴)

مفهوم توسعه به‌رغم گستردگی کاربرد لفظ آن در زبان روزمره و تخصصی، به‌هیچ‌وجه مفهوم واضحی نیست. این ابهام ناشی از آن است که توسعه مرتبط با مفاهیم گوناگون است که بنابر سرشت علوم اجتماعی، معنایی عینی و مورد اجماع از آن مقصور نیست. به همین جهت، طبعاً مفهوم توسعه هنوز محل نزاع و مجادله است. به قول ولفانگ زاکس، کلمه توسعه را نمی‌توان از دوران ماقبل به عاریه گرفت. فقدان این مفهوم محوری انسان امروز در کلام قدما، دقیقاً ناشی از نگرش و جهان‌بینی آن‌هاست که اساساً به حرکتی سازمان‌یافته در جهت دگرگونی وضعیت در راستای بهبودی وضعیت بشری قائل نبودند.

درحالی‌که انسان جامعه مدرن موجودی جست‌وجوگر و در پی بهبود وضعیت زیستن خود است. این تفاوت ما را وامی‌دارد که بگوییم لفظ توسعه، اساساً از دل مفهوم فلسفی دیگری نشأت گرفته است که تا مدت‌ها فقط در متون فلسفی جای داشت و آن مفهوم «پیشرفت» است. مفهوم پیشرفت عنصر محوری فلسفه تاریخ مدرن است که براساس آن نگرش مدرن با نفی الگوی ایستای دیدگاه سنتی در باب تاریخ معتقد است که انسان عامل و

سازنده جهان است و از طریق افزایش دانش خود موفق به کنترل جهان زندگی و طبیعت اطراف می‌شود و آن را در جهت اهداف خود شکل می‌دهد. از این طریق از یک وضعیت نابالغی و ناآگاهی به سوی وضعیت بلوغ و آگاهی پیشرفت می‌کند. لذا مفهوم پیشرفت به معنای مفهوم انسان و گذر او از یک وضعیت زیستی به مرحله دیگر است که به لحاظ استانداردهای خاص (مانند سطح آگاهی و توانایی حل مسائل) پیشرفته‌تر از مسائل قبلی است.

قرن نوزدهم عصر شکوفایی علوم اقتصادی، اجتماعی و سیاسی بود و مفهوم فلسفی پیشرفت در این دوران، در پس‌زمینه همه این علوم قرار گرفت و از این طریق، آن مفهوم فلسفی به برداشت اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و سیاسی توسعه بدل شد که مصداقی‌تر و عینی‌تر از مفهوم انتزاعی پیشرفت است. ولی باید دانست که هر تعریفی از توسعه، در نهایت تعریف فلسفی پیشرفت را در پس‌زمینه خود دارد. مفهوم توسعه در معنای ساده و روان خود به معنای گذار از وضعیتی اجتماعی، اقتصادی و سیاسی نامطلوب به وضعیت مطلوب‌تر است که در آن انسان شادمان‌تر و توانایی بیشتر در کنترل سرنوشت زندگی خود دارد. (کلمن و نیکسون، ۱۳۷۸: ۲۱)

به‌طورکلی مفهوم توسعه، جز اشاره به این گذار چیزی در بر ندارد و هنگامی محتوا و معنی عینی خواهد یافت که آن را در رابطه با جامعه و اجزای آن در نظر بگیریم. معمولاً ما از کلمه توسعه در کلان‌ترین صورت خود استفاده می‌کنیم ولی حقیقت آن است که توسعه هنگامی معنایی در دسترس دارد که آن را در حیطه اقتصادی، سیاسی و فرهنگی مطرح کنیم. در این حالت است که مثلاً می‌توان توسعه اجتماعی را گذار از یک وضعیت اجتماعی به وضعیت دیگر تعریف کرد که لزوماً مطلوبیت بیشتری نسبت به مرحله قبل دارد. بر این اساس، توسعه در معنای کلی به تحول در چهار بُعد (زیرمجموعه) اشاره دارد که عبارت‌اند از: توسعه اجتماعی، توسعه اقتصادی، توسعه سیاسی و توسعه فرهنگی. (ازکیا، ۱۳۷۷: ۲۱-۱۸)

این تقسیم‌بندی نشان‌دهنده نگرش سیستمی جامعه‌شناسان به مقوله توسعه است. در این تحلیل جامعه نظامی از روابط مقابل میان زیرسیستم‌هایی است که کارکردهای ویژه را در کلیت سیستم انجام می‌دهد و امکان تداوم حیات جامعه را فراهم می‌آورند. این زیرسیستم‌ها (خرده نظام‌ها) عبارت‌اند از: نظام اجتماعی، نظام اقتصادی، نظام سیاسی و نظام فرهنگی. از تالکوت پارسونز تا گابریل آلموند، مناقشه‌های محوری جریان داشته مبنی بر این که آیا امکان دارد بتوانیم حد فاصل مشخصی میان این خرده نظام‌ها حفظ کنیم یا نه؟ ولی چنان که خود بزرگان این مکتب تاکید می‌کنند، اگرچه تفاوت عملکرد اقتصادی و فرهنگی تا حدی قابل ترسیم است، ولی باید گفت که این خرده نظام‌ها درهم‌تنیده است و روابط متقابل با یکدیگر دارد. از این رو، تفکیک‌بخشی فوق بیشتر از آن حیث است که امکان مطالعه جامعه فراهم آید. (والاس، ۱۹۹۸: ۱۶)

در حیطه مسائل توسعه نیز باید گفت که توسعه در معنای عینی، باکلیت جامعه در ارتباط است و مبین گذار آن از یک وضعیت به وضعیت مطلوب هست. در این گذار، کلیت خرده نظام‌های جامعه متحول می‌شود. پس توسعه هر جامعه در حقیقت، توسعه خرده نظام‌های سیاسی و اقتصادی است. تقسیم توسعه به زیرمجموعه‌های خرد، علاوه بر فراهم کردن امکان مطالعه هوشمند، به ما اجازه خواهد داد تا توسعه را شاخص‌گذاری کنیم و به شیوه‌های تجربی‌تر، آن را بررسی کنیم.

پژوهشگران توسعه سعی کرده‌اند تا توسعه را برحسب ویژگی‌های جوامعی خاص تشریح کنند. جوامعی که به آن‌ها عنوان «توسعه‌یافته» داده‌اند. معمولاً این کار برحسب تمایز دادن این گروه از جوامع دیگری صورت می‌گیرد که به آن‌ها عنوان «توسعه‌نیافته» داده‌اند. جامعه‌شناسان و اقتصاددانان برای هریک از این «نمونه‌های آرمانی» جامعه، خصایلی را بازشناسی کرده‌اند که طی تلاش‌های هریک اسپنسر، فردیناند تونیس، امیل دورکیم، ماکس وبر و تالکوت پارسونز تکامل‌یافته و بر مفاهیم توسعه پس از جنگ جهانی دوم، غلبه یافته است. این دوگانگی میان جامعه توسعه‌نیافته و توسعه‌یافته، اغلب به شکل تمایز، میان جامعه سنتی و جامعه مدرن و شاخص‌های هریک بیان می‌شود.

هـ- توسعه و امنیت

بدون امنیت، هیچ برنامه‌ای در داخل کشور قابل اجرا نیست. شکوفایی اقتصاد کشور، سرمایه‌گذاری، طرح‌ریزی برای توسعه و هرگونه فعالیتی که نیاز به زمینه آرام و مطمئن در سطوح مختلف جامعه داشته باشد، همه در گرو استقرار امنیت است. در واقع امنیت در زمره اهداف، منابع و ارزش‌های اصولی و پایدار جامعه است. امنیت از شرایط لازم توسعه اقتصادی- اجتماعی در هر کشور به شمار می‌رود که استقرار آن در هر جامعه، رابطه تنگاتنگی با قانون و اجرای قوانین دارد. همچنین امنیت، شاخصی از شاخص‌های توسعه‌یافتگی به شمار می‌رود؛ به گونه‌ای که با تحولی که در سال‌های اخیر در مفهوم قدرت ملی و منافع ملی پدید آمده است، دیگر قدرت دولت منحصر با قدرت نظامی سنجیده نمی‌شود. همچنین به نظر می‌رسد که هر کشور برای تضمین امنیت خارجی ناگزیر است به حد معینی از ثبات سیاسی و امنیت داخلی دست یابد و این مهم نیز خود تا حدود زیادی در گرو توسعه اقتصادی است. (کاپشتاین، ۱۳۷۷)

به این ترتیب، عقب‌ماندگی اقتصادی و توسعه‌نیافتگی، در واقع تهدید امنیتی به شمار می‌رود، زیرا پیامدهای آن موجب تنش و بحران و زمینه‌ساز مداخلات خارجی می‌شود و متقابلاً ناامنی هم روند توسعه را به شدت مختل می‌کند.

و- نگرش‌های حاکم بر رابطه توسعه و امنیت

ارتباط متقابل امنیت و توسعه در سطح کشور قابل انکار نیست، به این لحاظ است که ایجاد و تقویت شاخص‌های امنیت در سواحل جنوب شرقی کشور نیز نمی‌تواند موضوعی مستثنا از این اصل باشد. چنین است که هرگونه تمایل به دوام امنیت می‌تواند از طریق توسعه متوازن در کشور صورت گیرد. این توسعه متوازن باید براساس مزیت‌های نسبی منطقه و توجه به درون‌زا بودن آن صورت گیرد. نگرش‌های حاکم بر نظریه‌های توسعه، امنیت و دفاع (رابطه توسعه و امنیت) براساس نوع ساختارهای نظام سیاسی، اقتصادی و... به چهار گروه تقسیم می‌شوند که به شرح زیر است:

۱- نگرش قائل به تقدم امنیت بر توسعه

این نگرش قائل به انجام توسعه در بستر «امنیت» در مناطق مرزی است. بر این اساس نخست باید امنیت برقرار باشد تا در مرحله دوم توسعه صورت گیرد. به عبارت دیگر، معتقدین به این دیدگاه، تحقق امنیت را شرط لازم و مقدم بر تحقق توسعه می‌دانند. به این ترتیب در حقیقت با اولویت قائل شدن به «امنیت»، توسعه را ابزار تحقق امنیت می‌دانند. (عندلیب، ۱۳۸۰، ۱۹۱)

ویژگی‌های کشورهای معتقد به چنین دیدگاهی، به طور عمده عبارت‌اند از: استقرار منابع حیاتی در مناطق مرزی هم‌جوار با کشورهای همسایه، وجود سابقه تاریخی برخورد و ستیز بر سر این منابع، داشتن موقعیت راهبردی، ممتاز و پراهمیت مناطق مرزی و نیز تمرکز نقاط و مناطق زیست و فعالیت در نزدیکی مناطق مرزی آن‌ها. به طور طبیعی چنین کشورهایی، نخست مناطق مرزی مورد بحث خود را بسیار بااهمیت و حیاتی می‌دانند و در وهله دوم اولویت در آن مناطق را حفظ امنیت و تضمین تعلق آن‌ها به کشور مادر قلمداد می‌کنند. نمونه بارز چنین کشوری، عراق است. عراق با داشتن تراکم شدید جمعیت و فعالیت در نزدیکی مرز شرقی خود با ایران - و تا حدودی کویت - و نیز تمرکز منابع نفتی و داشتن سابقه تاریخی ستیز بین تمدن‌های بین‌النهرین و تمدن‌های ایران باستان، اولویت نخست را به امنیت مناطق مرزی می‌دهد. (همان، ۱۹۲-۱۹۱)

۲- نگرش قائل به تقدم توسعه بر امنیت

این نگرش معتقد به تحقق امنیت از طریق توسعه است. محور این اعتقاد بر این نظریه استوار است که از طریق توسعه می‌توان به استقرار امنیت رسید. از این رو، اولویت اول به توسعه و اولویت دوم به امنیت داده می‌شود. در حقیقت، محور این دیدگاه بر این عقیده استوار است که توسعه نیافتگی عامل اصلی ناامنی است؛ بر این اساس برای تحقق امنیت در مناطق مرزی، ابتدا باید توسعه به آن مناطق وارد شود و سپس نتایج توسعه، در تحقق و استقرار امنیت کمک نماید. (همان، ۱۹۲)

کشورها و نظام‌های سیاسی معتقد به این دیدگاه، ویژگی‌های خاصی دارند که عبارت‌اند از: درجه توسعه‌یافتگی بالاتری نسبت به کشور همسایه داشته و سطح درآمد در آن‌ها بالاتر از کشور همسایه هست. از آنجاکه مناطق مرزی آن‌ها در مجاورت کشورهای توسعه‌نیافته قرار دارند، نتایج توسعه‌نیافتگی به همراه ناامنی از طریق مرز کشور هم‌جوار وارد کشورشان می‌شود. دارا بودن توان بسط و گسترش توسعه به داخل کشور هم‌جوار، برای ایجاد یک حاشیه توسعه‌ای-امنیتی برای کشور و مردم از خصوصیات دیگر این دولت‌ها است. نمونه بارز چنین مواردی مرز بین امریکا و مکزیک است که تمام ویژگی‌های برشمرده فوق را در برمی‌گیرد. (همان، ۱۹۳-۱۹۲)

۳- نگرش قائل به درک متقابل توسعه و امنیت

در این نگرش، عقیده غالب بر آن نیست که امنیت و توسعه بر یکدیگر مقدم‌اند، بلکه ارتباط هم‌عرض و همسنگ توسعه و امنیت برای آن حائز اهمیت است. اهمیت امنیت در کشورهایی که به این دیدگاه معتقدند، با اهمیت توسعه، همسنگ و در ارتباط با یکدیگر است. به عبارت دیگر، در این کشورها درک متقابلی از توسعه و امنیت دیده می‌شود و آن‌ها را لازم و ملزوم یکدیگر می‌دانند. از مهم‌ترین ویژگی‌های کشورهایی که چنین اعتقادی در آن‌ها رایج است و به آن عمل می‌شود، عبارت است از:

- داشتن محدودیت سرزمینی (کوچک بودن مساحت کشور)
 - کشور، جزئی از مجموعه و نظام (سیستم) بزرگ‌تر است که در مجموع یک کل واحد و منسجمی تشکیل می‌دهند.
 - ارتباطات مرزی با کشورهای هم‌جوار بسیار فعال است.
 - حیات اقتصادی، سیاسی و اجتماعی کشور با آن طرف مرزها گره‌خورده است.
- نمونه بارز کشورهایی با ویژگی‌های بالا، کشورهای اروپای غربی عضو اتحادیه اروپا است. در میان این کشورها، ارتباطات فضایی بسیار گسترده و به تبع آن، ارتباطات اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و فرهنگی نیز بسیار قوی است. (همان، ۱۹۴-۱۹۳)

۴- نگرش قائل به تفکیک توسعه و امنیت در عرصه عمل

در این دیدگاه ارتباط بین توسعه و امنیت نادیده گرفت شده و درک متقابلی از سوی دست‌اندرکاران توسعه و امنیت نسبت به یکدیگر برقرار نشده است و توسعه و امنیت در مناطق مرزی بدون هماهنگی، هریک راه خود را می‌پیماید؛ بنابراین، بحث اولویت نیز به‌طور جداگانه در هر دو میدان توسعه و امنیت توسط مسئولین آن‌ها مطرح و مورد توجه قرار می‌گیرد. مهم‌ترین ویژگی‌های کشورهای که چنین نگرشی در آن‌ها حاکم است عبارت‌اند از:

- گستردگی پهنه سرزمینی و ضعف پیوندهای فضایی بین مناطق مختلف کشور
- ضعف پیوستگی فضایی با کشورهای هم‌جوار به دلیل گستردگی سرزمینی کشور
- ضعف پیوستگی بین اجزای دستگاه گسترده اداری دولتی به‌ویژه در رابطه با برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری
- حاشیه‌ای بودن مناطق مرزی و توسعه‌نیافتگی به همراه ناامن بودن آن‌ها
- عدم وابستگی کشور به منابع واقع در مناطق مرزی
- عدم توانایی دولت مرکزی و دستگاه‌های تابعه ملی و محلی در استفاده از منابع مناطق مرزی
- گسستگی فضایی از کل منطقه و عدم تعادل‌های منطقه‌ای بین مناطق داخل کشور (همان، ۱۹۵-۱۹۴)

ز- آثار توسعه بر امنیت

زمانی که جامعه‌ای در فرایند توسعه قرار می‌گیرد، عوارضی از این ناحیه به آن تحمیل می‌شود که در صورت کنترل و مهار نکردن آن، تنش‌ها و بحران‌هایی بروز خواهند کرد که از مظاهر ناامنی تلقی می‌شود. به بیان دیگر، اگرچه توسعه، بستر امن می‌خواهد، اما در صورت بی‌توجهی و پیش‌بینی نکردن ابعاد و پیامدهای آن (حداقل در کوتاه‌مدت) که شرایط جوامع در حال گذار را شکل می‌دهد، بحران و تنش‌های امنیتی را قطعیت می‌بخشد. از جمله این عوامل می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- توسعه نامتوازن (نامتعادل): شکاف‌های اقتصادی، شکاف منطقه‌ای، دوگانگی اقتصادی، نبود تعادل‌های کلان اقتصادی، شکاف درآمدی، شکاف شهر و روستا، شکاف بین انتظارات و مطالبات جامعه و میزان تحقق آن‌ها از سوی دولت
- مهاجرت و ترکیب نامتوازن شهری و روستایی
- نبود توازن ابعاد مختلف توسعه (سیاسی، اجتماعی، فرهنگی و اقتصاد)
- افزایش انتظارات و مطالبات (احساس محرومیت نسبی)
- تغییر الگوهای مصرف، پس‌انداز، سرمایه‌گذاری و...
- توسعه وابستگی
- شکسته شدن ساختارها و هنجارهای حاکم بر جامعه

بخش ششم- اصول کلی توسعه و دفاعی امنیتی مناطق مرزی ساحلی و دریایی

۱- اصول کلی توسعه مناطق مرزی ساحلی و دریایی

۱. اصل درون‌زایی: توسعه مناطق مرزی در درجه نخست باید بر منابع و شرایط محلی و بومی (درونی) مناطق مرزی متکی باشد. هرگونه تزریق منابع از توان منطقه باید به‌عنوان اقدام تکمیلی تلقی شده و هدف اصلی از آن، بارور کردن منابع و استعدادهای بومی و مزیت‌های منطقه‌ای باشد.
۲. اصل ارتباط‌دهی: مناطق مرزی بنا به طبیعت ناشی از موقعیت جغرافیایی آن‌ها، به‌عنوان فضاهای ارتباط‌دهنده لولایی فضاها در داخل و خارج از کشور عمل می‌کنند. از این‌رو، در برنامه‌ریزی و طراحی توسعه مناطق مرزی باید به نقش ویژه مناطق مرزی در این خصوص توجه کافی معطوف شود و براساس چنین نقشی، توسعه این مناطق از سویی به فرایند توسعه ملی و از سوی دیگر به فرایند توسعه کشور یا کشورهای هم‌جوار به‌درستی ارتباط داده شود.

۳. اصل محرومیت‌زدایی: با توجه به اینکه فقر، محرومیت، تبعیض و فساد از عوامل توسعه‌نیافتگی و عوامل ضدامنیتی محسوب می‌شوند، در مناطق حساس مرزی باید با این عوامل به‌گونه‌ای خاص برخورد شود. با افزایش میزان محرومیت، فقر اقتصادی و فرهنگی در مناطق مرزی، ضریب امنیت و آمادگی دفاعی در آن‌ها نیز به شدت کاهش می‌یابد.

۴. اصل نگاه به بیرون: توسعه دریامحور باید نگاه به دریا برای استفاده از آن به‌عنوان مهم‌ترین درگاه ارتباطی با جهان بیرون را رویکرد مهم و جدی خود قرار دهد. استقرار تمدن دریایی در ساحل و شکل دادن چرخه‌های قابلیت‌ساز باید با نگاه تعامل با دریا برای بهره‌برداری از منافع دریایی صورت پذیرد. از این‌رو سیاست‌های دفاعی توسعه دریامحور باید منجر به شکل‌گیری و توسعه قدرت دریایی شود.

۲- اصول کلی دفاعی و امنیتی مناطق مرزی ساحلی و دریایی

۱. اصل آمادگی دفاعی: مناطق مرزی، به دلیل موقعیت جغرافیایی، سیاسی و راهبردی خود در مجاورت با کشورهای هم‌جوار، همیشه در معرض خطر تهاجم نظامی و اخلال در امنیت از آن‌سوی مرزها قرار دارند. لذا در این مناطق، همواره باید آمادگی و هشیاری جهت دفاع در برابر تهاجم و خطرات احتمالی حفظ شود. این اصل براساس دیدگاه تهدید و فرصت استوار است که باید از فرصت استفاده و با تهدید مقابله کرد.

۲. اصل امنیت عمومی: نظر به اینکه مناطق مرزی به‌عنوان دیواره‌های دفاعی در حفظ امنیت ملی -با سدکردن خطرات امنیتی احتمالی از آن‌سوی مرز- نسبت به سایر مناطق داخلی از حساسیت و خطرات ویژه‌ای برخوردارند و همچنین به دلیل اینکه ناامنی در مناطق مرزی، نتایج و پیامدهای خطرناک‌تری دارد، لازم است به ضریب امنیت عمومی در مناطق مرزی توجه خاصی معطوف شود.

۳. اصل هم‌پیوندی: مناطق مرزی به دلیل هم‌جواری با کشور یا کشورهای بیگانه، متأثر از ساختار اجتماعی، فرهنگی و جمعیتی موجود در آن‌سوی مرز هستند. لذا پیوندهای اجتماعی، فرهنگی و جمعیتی مناطق مرزی با کل کشور ممکن است سست و شکننده باشد که باید در تحکیم آن‌ها کوشش بیشتری صورت گیرد.

بخش هفتم- سیاست‌های کلان پیشنهادی نظامی، انتظامی و امنیتی

۱- تشکیل کمیسیون ویژه امنیت دریا و ساحل در مجلس شورای اسلامی فارغ از کمیسیون امنیت ملی با حضور نمایندگان استان‌های ساحلی و مشارکت نیروهای دریایی ارتش و سپاه

۲- توجه به ارزش اقتصادی، امنیتی، سیاسی، اجتماعی، فرهنگی و زیست‌محیطی دریاها و اقیانوس‌ها با ایجاد ساختارهای مناسب برای ایفای وظایف حاکمیتی (سیاست‌گذاری، هدایت و نظارت) با تأکید بر:

- انجام مطالعات و تحقیقات جهت شناخت علمی مناطق مرزی دریایی کشور و کشورهای هم‌جوار.
- تاسیس مراکز مطالعات منطقه‌ای عمومی و تخصصی در مناطق مرزی دریایی و هدایت مطالعات مناطق مرزی و کشورهای هم‌جوار.
- استفاده از اطلاعات و یافته‌های تحقیقات در مناطق مرزی دریایی جهت افزایش میزان آمادگی و هشپاری دفاعی و امنیتی در تمامی ابعاد.
- طراحی نظامی هوشمند و مقتدر جهت آمادگی مقابله با ناامنی و تهدیدهای خارجی در مناطق مرزی دریایی و تسهیل تداوم عمل به آن.
- حفظ آمادگی و هشپاری دفاعی و امنیتی به تناسب نوع و حجم تهدیدهای و لحاظ نمودن شرایط زمانی و مکانی.

۳- اعتلای شأن، موقعیت، اقتدار و نقش جمهوری اسلامی ایران در منطقه و نظام

بین‌الملل به منظور تحکیم امنیت ملی با تقویت دیپلماسی دفاعی دریایی از طریق:

- توسعه مناسبات و جلب مشارکت و همکاری‌های هدفمند و تاثیرگذار دوجانبه، چندجانبه، منطقه‌ای و بین‌المللی در زمینه امنیت دریا
- بهره‌گیری حداکثری از روش‌ها و ابزارهای دیپلماسی نوین و عمومی با حضور در آب‌های بین‌المللی
- استفاده از دیپلماسی دفاعی دریایی، جهت حمایت از هدف‌های اقتصادی دریامحور
- توسعه پیوندهای راهبردی و گسترش همکاری و مشارکت با کشورهای منطقه (مرز آبی مشترک) و جهان
- حضور فعال و هدفمند در سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای و تلاش برای ایجاد تحول در رویه‌های موجود
- تاکید بر بهره‌گیری از حقوق دریایی، ابزارهای دیپلماتیک و ظرفیت سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای در توسعه پایدار فعالیت‌های دریایی
- مشارکت فعال و اثربخش در تصمیم‌سازی‌ها و تصمیم‌گیری‌های منطقه‌ای و جهانی متضمن تامین منافع ملی در دریا
- ایجاد پایگاه‌های دریایی در کشورهای متحد و هم‌پیمان با جمهوری اسلامی ایران

۴- مشخص نمودن سهم اقتصاد دریا پایه در توسعه دریامحور دفاع و امنیت با تاکید

بر: سهم مناطق آزاد تجاری، سهم گردشگری، سهم تجارت دریایی، سهم نفت، سهم شیلات، سهم مالیات استان‌های ساحلی، سهم دولت (وزارت راه و شهرسازی)

۵- ارتقای توان بازدارندگی دریایی کشور، حفظ و توسعه عمق دفاعی دریایی

با تاکید بر:

- افزایش توان دفاع دریایی در تراز قدرت منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای در جهت تامین و صیانت از منافع ملی و سیادت از امنیت ملی با تخصیص بودجه ویژه در حوزه امنیت دریا

- توسعه فناوری‌های دفاعی در حوزه دریا و ظرفیت تولید سلاح‌ها و تجهیزات عمده دفاعی برترساز با توان بازدارندگی مورد وثوق و متناسب با تهدیدهای به‌منظور دفاع از حاکمیت، تمامیت ارضی، منافع و امنیت ملی
 - گسترش هوشمندانه و مصون‌سازی پدافند غیرعامل با اجرای کامل پدافند غیرعامل در مراکز حیاتی و حساس ساحلی و دریایی کشور
 - استفاده از ظرفیت‌های سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای
 - پایش، پیشگیری، دفاع و ارتقای توان بازدارندگی در مقابل هرگونه تهدید در حوزه فضای سایبر
 - تلاش برای رهایی منطقه از حضور نظامی بیگانگان در عرصه خلیج فارس، دریای عمان، شمال اقیانوس هند و دریای خزر و مقابله با افزون‌خواهی نظام سلطه از طریق ایجاد نهادها و تشکل‌های وحدت‌آفرین منطقه‌ای
- ۶- استقرار امنیت پایدار درون‌زا و جامع، در تعامل با نیازهای امنیت دریایی کشور برای بهره‌برداری از منافع در ساحل و دریاها از طریق:
- تقویت و تعامل موثر دستگاه‌های اطلاعاتی، انتظامی و قضایی و هماهنگی بین آن‌ها برای تامین اشراف اطلاعاتی و مقابله با هر نوع اخلال در امنیت ملی و مقابله با تهدیدهای نرم در مناطق ساحلی و دریایی
 - ارتقای فعالیت‌های توسعه‌ای ملی و استانی در مناطق ساحلی و دریایی و تقویت زیربنایها و استقرار مناسب جمعیت و تقویت نیروهای نظامی و انتظامی متناسب با تهدیدها
 - توسعه هماهنگ مناطق ساحلی و دریایی در جنوب و شمال کشور با بهره‌گیری از مزیت‌های نسبی جهت توسعه ظرفیت ملی گردشگری، آموزشی، بازرگانی و تعامل فرامرزی
 - تعامل سازنده میان ارزش‌ها و مزیت‌های مناطق ساحلی و دریایی کشور با استفاده از ظرفیت‌های فرهنگی، آموزشی، اقتصادی و انگیزه‌های ملی و اقدام در جهت تفویض اختیارات مناسب قانونی به سطوح منطقه‌ای و محلی با رعایت تمرکز امور سیاست‌گذاری و حاکمیتی

- تقویت مولفه‌های هویت‌بخش ملی (ایرانی، اسلامی، انقلابی) و ارتقای وفاق و همگرایی اجتماعی در مناطق ساحلی و دریایی کشور
 - اهتمام به حضور نیروهای مردمی در امنیت و دفاع در استان‌های ساحلی با تقویت کمی و کیفی بسیج مستضعفان و تقویت نقش مردم و اطلاعات مردمی در پیشگیری از تحرکات ضد امنیتی
 - تهیه پیوست امنیتی برای طرح‌های مهم و کلان ملی در حوزه ساحل و دریا با رویکردهای امنیت فرهنگی، امنیت سیاسی، امنیت اجتماعی، امنیت اقتصادی، امنیت نظامی، امنیت زیست‌محیطی و امنیت سایبری
 - تقویت بنیه فیزیکی، دفاعی و امنیتی در مناطق مرزی دریایی جهت القای احساس امنیت در مردم مرزنشین و نیروهای شاغل در آن مناطق
- ۷- استفاده از موقعیت ممتاز جغرافیایی (ژئوپلیتیک) در جهت اعتلای امنیت پایدار دریایی و کسب جایگاه شایسته منطقه‌ای و جهانی از طریق:

- ایجاد و تقویت نهادها و تشکلات منطقه‌ای در زمینه امنیت دریایی
- تقویت شبکه حمل‌ونقل دریایی و تبدیل بنادر کشور به مرکز ترانزیت کالا و مبادله انرژی به منظور حفظ امنیت و منافع ملی
- تعامل و همکاری با کشورهای منطقه و جهان به‌ویژه حوزه تمدن دریایی با تقویت نقش‌آفرینی سیاسی، اقتصادی و امنیتی کشور در جهت تامین منافع ملی یا مشترک
- تامین و تضمین امنیت دریانوردی در آبراه‌های خلیج فارس (به‌ویژه تنگه هرمز)، دریای عمان، دریای خزر و مسیرهای کشتیرانی در آب‌های آزاد

۸- ارتقای امنیت اقتصاد دریایی با تاکید بر:

- بهبود شاخص‌های اقتصاد مقاومتی در حوزه اقتصاد دریامحور
- مدیریت مخاطرات اقتصادی دریامحور از طریق تهیه طرح‌های واکنش هوشمند، فعال، سریع و به هنگام در برابر مخاطرات و اختلال‌های داخلی و خارجی

- شناسایی و به‌کارگیری ظرفیت‌های علمی، فنی و اقتصادی برای دسترسی به توان آفندی و اقدامات مناسب در حوزه اقتصاد مقاومتی
- گسترش و استفاده بهینه از ظرفیت‌های اقتصاد دریایی دارای مزیت مانند گردشگری دریایی و حق گذر دریایی (ترانزیت دریایی) و...
- ایجاد فرصت‌های شغلی پایدار با تاکید بر اقتصاد دریایی دانش‌بنیان و آینده‌نگری نسبت به تحولات اقتصاد دریامحور در سطح منطقه‌ای و جهانی
- ترویج و تقویت فرهنگ کار دریایی و آموزش نیروی انسانی متخصص، ماهر و کارآمد متناسب با نیاز بازار کار در حوزه دریا
- تامین امنیت غذایی کشور با تکیه بر اقتصاد دریایی
- شفاف‌سازی اقتصاد دریایی و سالم‌سازی آن و جلوگیری از اقدامات، فعالیت‌ها و زمینه‌های فسادزا در حوزه‌های پولی، تجاری، ارزی و...
- پیشگیری و مقابله با قاچاق کالا و ارز از مبادی ورودی تا محل عرضه آن در بازار
- استقرار نظام جامع، یکپارچه، شفاف و کارآمد در عرصه اقتصاد دریایی
- ارتقای سلامت اداری و اقتصادی و مبارزه با فساد در عرصه اقتصاد دریایی با تدوین راهبردهای ملی و تصویب قوانین

۹- گسترش عدالت اجتماعی در مناطق ساحلی و دریایی با تاکید بر ارتقای

امنیت اجتماعی از طریق:

- تنظیم همه فعالیت‌های مربوط به رشد و توسعه اقتصاد دریایی بر پایه عدالت اجتماعی در استان‌های ساحلی و مناطق دریایی کشور
- انجام اقدامات لازم برای جبران عقب‌ماندگی‌های حاصل از دوران‌های تاریخی گذشته با تاکید بر نظریه بازگشت به دریا
- گسترش فعالیت‌های اقتصاد دریایی در سواحل جنوبی و شمالی و جزایر با استفاده از ظرفیت‌های بازرگانی داخلی و خارجی کشور
- توسعه بازارهای دریایی و ایجاد مناطق مهم اقتصادی در زمینه‌های دارای مزیت در سواحل مکران

- مبارزه فراگیر و قاطع علیه کلیه فعالیت‌ها و اقدامات غیرقانونی مرتبط با قاچاق مواد مخدر، سلاح و انسان از طریق مرزهای دریایی کشور با تاکید بر تقویت تجهیز و توسعه یگان‌ها و مکانیزه کردن سامانه‌های کنترلی و تمرکز اطلاعات
- مطالعه و شناخت مسائل اجتماعی، اقتصادی و سیاسی تاثیرگذار بر عوامل امنیتی و ایجادکننده شرایط ناامنی و فراهم‌سازی زمینه‌ها و ابزار لازم برای انجام مبارزه علمی و فنی با آنها
- تقویت روابط فرهنگی مردم مرزنشین در مناطق ساحلی و دریایی با دیگر مناطق کشور
- مطالعه و شناخت ویژگی‌های خرده‌فرهنگ‌های مناطق مرزی و شیوه‌های پیوند آنها با فرهنگ ملی
- تسهیل روابط فرهنگی، بازرگانی و اجتماعی بین مناطق مرزی و مناطق مرکزی کشور جهت افزایش همبستگی ملی و تقویت همگرایی

۱۰- ارتقای امنیت زیست‌محیطی مناطق ساحلی و دریایی کشور با تاکید بر حفظ، احیا و بهره‌برداری بهینه از سرمایه‌ها، منابع طبیعی تجدیدشونده و حفظ محیط‌زیست در طرح‌های توسعه دریامحور از طریق:

- تقویت دیپلماسی محیط‌زیست از طریق ایجاد و تقویت نهادهای منطقه‌ای برای مقابله با مخاطرات و آلودگی‌های تهدیدکننده دریا
- پیشگیری و ممانعت از انتشار انواع آلودگی‌های غیرمجاز در سواحل، دریاها و مناطق تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران
- مدیریت تغییرات اقلیم و مقابله با تهدیدهای زیست‌محیطی مرتبط با امنیت دریا و شناخت پدیده‌های نوظهور زیست‌محیطی و مدیریت آن
- مدیریت اکوسیستم‌های حساس و ارزشمند، اعمال محدودیت قانونمند در بهره‌برداری از منابع طبیعی دریایی متناسب با توان اکولوژیک آنها براساس معیارها و شاخص‌های پایداری
- الزام به رعایت استانداردها و شاخص‌های زیست‌محیطی در قوانین و مقررات، برنامه‌های توسعه و آمایش سرزمین

بخش هشتم - راهبردهای کلان پیشنهادی

۱. رعایت ملاحظات امنیتی، دفاعی و پدافند غیرعامل کشور در ساخت، توسعه و توزیع زیرساخت‌ها در کشور متناسب با مولفه‌های جغرافیای سیاسی قلمروهای سرزمینی
۲. استفاده مناسب از جغرافیای طبیعی و خصوصیات ژئومورفولوژیک قلمروهای سرزمینی در ارتقای امنیت و پدافند غیرعامل استقرار صنایع و طرح‌های حیاتی، حساس و مهم
۳. عدم استقرار صنایع پرخطر (مطابق تعاریف شورای عالی امنیت ملی) در محدوده سکونت‌گاه‌ها و رعایت حریم‌های ایمنی و امنیتی موردنیاز
۴. تقویت انسجام ملی و ارتقای هویت اسلامی - ایرانی اقوام مختلف و مشارکت آنان در اداره امور، توسعه و امنیت مناطق مختلف کشور
۵. تقویت پیوندهای مناطق مرزی با داخل کشور با رویکرد وحدت و یکپارچگی اجتماعی و ارتقای سرمایه‌های اجتماعی ملی در پهنه سرزمین
۶. تامین امنیت غذایی کشور با تاکید بر تولید داخلی محصولات راهبردی متناسب با قابلیت مناطق
۷. تقویت و توسعه سامانه‌های پایش و مقابله با تهدیدهای زیستی در مناطق جغرافیایی
۸. ارتقا و بهبود وضعیت زیستی محیط‌های دریایی و مناطق ساحلی با اولویت مناطق حساس و آسیب‌پذیر و تقویت پیمان‌های منطقه‌ای
۹. رعایت شاخص‌های توسعه پایدار و لحاظ نمودن ارزش منابع طبیعی و محیط‌زیست دریایی کشور در برنامه‌ریزی‌ها، سیاست‌ها و مطالعات طرح‌ها و پروژه‌ها
۱۰. رعایت اصول و ضوابط ایمنی زیستی و مقابله با تهدیدهای بیوتروریسم
۱۱. توسعه فعالیت‌های صنعتی مرتبط با دریانوردی، شیلات، کشاورزی و صنایع معدنی در مناطق ساحلی و جزایر
۱۲. زمینه‌سازی جهت بهره‌برداری چندمنظوره از مراکز صنعتی هنگام بروز تهدید یا بحران

۱۳. توسعه صنایع کوچک با تاکید بر رقابت‌پذیری و استقرار در مناطق مرزی
۱۴. رعایت ملاحظات دفاعی- امنیتی و اصول پدافند غیرعامل در مکان‌یابی و طراحی شهرک‌ها و مراکز صنعتی
۱۵. تدوین نقشه راه امنیت دریایی کشور، اجرا و به‌روزرسانی آن با همکاری سازمان‌های دریایی
۱۶. تکمیل و به‌روزرسانی شبکه پایش و کنترل ترافیکی و پوشش کامل آب‌های شمالی و جنوبی کشور
۱۷. رصد و پایش تغییرات و تحولات ملی و بین‌المللی دریایی به‌منظور هم‌افزایی و ارتقای فعالیت‌های سازمان‌های دریایی
۱۸. توسعه و ارتقای سطح ایمنی، بهداشت، حفاظت و امنیت محیط‌زیست در فعالیت‌های دریایی
۱۹. حمایت از ایجاد و توسعه زیرساخت‌های استقراری و دفاعی به‌منظور دستیابی به قابلیت بازدارندگی موثر و دفاع همه‌جانبه دریایی در مقابل تهدیدهای بالقوه و بالفعل
۲۰. تهیه و روزآمدسازی مجموعه استانداردهای بومی دفاع دریایی
۲۱. برای استفاده از فرصت‌های ناشی از هم‌جواری با کشورهای دیگر، می‌بایست نظام (سیستم) هشیاری جهت دسترسی سریع به اطلاعات و کسب شناخت از نقاط قوت، تحولات و استفاده از فرصت‌های اقتصادی، سیاسی و اجتماعی در ارتباط با کشورهای هم‌جوار به‌منظور تامین منافع ملی و مناطق مرزی دریایی طراحی شود.
۲۲. برای مبارزه با تهدیدهای احتمالی ناشی از هم‌جواری با کشورهای دیگر، نظام هشیاری جهت دسترسی سریع به اطلاعات و کسب شناخت از نقاط ضعف و عوامل تهدید و همچنین استفاده از فرصت‌های موجود جهت مقابله با تهدیدهای و آثار آن‌ها طراحی شود.
۲۳. پیش‌بینی میزان تهدیدهای نظامی و امنیتی خارجی با شیوه‌های توجه به ویژگی جنگ‌های آینده با امکانات پیشرفته علمی و طراحی و اجرای شیوه‌های مبارزه و مقابله با آن تهدیدهای با استفاده از دانش و فناوری مناسب

۲۴. تقویت بنیه دفاعی و امنیتی مناطق مرزی دریایی برای تقویت احساس امنیت و فراهم ساختن شرایط لازم جهت فعالیت نیروهای موثر و مولد
۲۵. تعیین حریم دفاعی و منطقه‌بندی جغرافیایی جهت فعالیت‌های نظامی و اقتصادی در مناطق مرزی
۲۶. شناخت عوامل و شرایط تامین امنیت عمومی و مبارزه با عوامل و شرایط ناامنی خارجی و داخلی
۲۷. تقویت پیوندهای ملی، فرهنگی و اقتصادی مناطق مرزی با مناطق داخلی کشور در جهت تقویت همبستگی ملی و حفظ تمامیت ارضی
۲۸. تشویق مشارکت مردم مرزنشین در صیانت از مرزهای کشور از طریق تحکیم پیوندهای ملی و مشارکت آنان در اداره امور کشور

منابع

- ازکیا، مصطفی. جامعه‌شناسی توسعه، تهران: انتشارات کیهان، ۱۳۷۸.
- خانزادی، حسین. الگوی مناسب توسعه سواحل مکران با لحاظ تامین زیرساخت‌های ضروری نداجا، رساله دکتری.
- رکن‌الدین افتخاری، عبدالرضا. دهیاری‌ها و مدیریت توسعه پایدار، تهران: نشریه دهیاری‌ها، سال اول، شماره ۲، ۱۳۸۲.
- عامری، هوشنگ. اصول روابط بین‌الملل، تهران: موسسه انتشارات آگاه، ۱۳۷۰.
- عندلیب، علیرضا (۱۳۸۰). نظریه پایه آمایش مناطق مرزی جمهوری اسلامی ایران، تهران: انتشارات دوره عالی جنگ.
- کاظمی، علی‌اصغر. زنجیره تنازعی در سیاست و روابط بین‌الملل، تهران: نشر قومس، ۱۳۷۰.
- کلمن، دیوید و نیکسون فرد. اقتصادشناسی توسعه‌نیافتگی، ترجمه غلامرضا آزا، تهران: وثقی، ۱۳۷۸.
- گنجی‌پور، محمود (۱۳۸۹). خلاصه مقالات دومین همایش توسعه، دفاع و امنیت در جنوب شرق ایران، ۲۷ و ۲۸ آذر ۱۳۹۱.

پیش‌نیازها و ملاحظات حقوقی و سیاسی در توسعه دریامحور^۱

کارگروه حقوقی و سیاسی^۲

مقدمه

کارگروه حقوقی و سیاسی پس از اعلام مجمع تشخیص مصلحت نظام مبنی بر دستور مقام معظم رهبری برای تدوین سیاست‌های توسعه دریامحور، در وزارت امور خارجه تشکیل شد. جلسات مختلف در این خصوص برگزار شده است و نشست‌هایی با حضور روسا و مدیران کل ادارات ذی‌ربط در وزارت امور خارجه و نشست‌های مشترک با حضور نمایندگان نهادها و سازمان‌های مربوط نیز برگزار گردید.

طرح مسئله

۱- تعریف توسعه دریامحور به عنوان نقشه راه

- تعریف دقیق توسعه دریامحور، برای تهیه سند بالادستی اساسی است.
- توسعه دریامحور مفهومی فراتر از اقتصاد دریامحور است.

^۱ آذرماه ۱۳۹۹

^۲ معاونت حقوقی و بین‌الملل وزارت امور خارجه (مسئول کارگروه)، رئیس اداره همکاری‌های منطقه‌ای وزارت امور خارجه (رئیس کارگروه)، معاون اقتصادی و توسعه منطقه‌ای وزارت کشور، رئیس اداره همکاری‌های چندجانبه تجاری مالی وزارت امور خارجه، مدیرکل دفتر حفاظت و احیای تالاب‌های سازمان محیط‌زیست، مشاور معاونت فرهنگی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت امور خارجه، رئیس سازمان مدیریت و برنامه استان گیلان، رئیس سازمان مدیریت و برنامه استان مازندران، رئیس مرکز مطالعات شهری و روستایی وزارت کشور، رئیس اداره آمایش سازمان برنامه و بودجه، معاون عمران و توسعه امور شهری و روستایی وزارت کشور

۲- تعیین هدف و ضرورت تبیین اولویت‌های سیاست‌گذاری

- استفاده از ظرفیت‌های دریا برای ترانزیت/ توسعه سواحل
- بهره‌برداری از منابع زنده و غیر ارگانیک دریا
- ترکیبی از مولفه‌های فوق

۳- مشخص نمودن اهداف میان‌مدت و بلندمدت، در تعریف نقشه راه بسیار کمک‌کننده خواهد بود. مثال: تا سال ۱۴۲۵ چند درصد تولید ناخالص ملی، اشتغال، تولید مواد غذایی، انرژی تجدیدپذیر از دریا و... از دریا تامین خواهد شد؟

پیش‌نیازهای توسعه دریامحور

۱. تعامل مثبت: توسعه دریامحور مستلزم ارتباط مستقیم و سازنده با سایر کشورها است.
۲. ثبات و امنیت: فضای امن، با ثبات و عاری از تنش باید اولویت اول خلیج فارس و دریای عمان باشد.
۳. همگرایی و همکاری منطقه‌ای: تلاش در جهت تطبیق و همگون‌سازی سیاست‌های امنیت‌محور و منطقه‌ای با سیاست‌های اقتصادمحور
۴. عدم تزاخم نیروهای خارجی در منطقه: وجود ائتلاف‌های نظامی و حضور نیروهای نظامی بیگانه به همراه تنش مستمر به‌ویژه در خلیج فارس و دریای عمان نمی‌تواند فضای مناسبی را برای توسعه دریامحور فراهم کند.
۵. رفع چالش تحریم‌ها: استمرار تحریم‌های متعدد و مختلف مانع عمده در اتخاذ راهبرد توسعه دریامحور است. تحریم کشتی‌ها و اعمال محدودیت بر نهادهای ارائه‌دهنده خدمات به آن‌ها، عدم امکان بیمه و سرمایه‌گذاری مرتبط در این بخش و... مواردی است که باید برای رفع آن‌ها چاره‌ای اندیشید.
۶. تامین و تجهیز ناوگان دریایی: تهیه تاسیسات و تجهیزات مرتبط با ناوگان سطحی، زیرسطحی و ناوهای اقیانوس‌پیما

۷. حل و فصل موضوعات مناقشه برانگیز: مواردی مانند جزایر سه‌گانه ایرانی، وضعیت حقوقی تنگه هرمز و لایروبی اروند که دارای اثرات بالقوه منفی در توسعه دریامحور است.

۸. نگاه متمرکز و یکپارچه به موضوع دریاها و ایجاد مدیریت واحد در سواحل و دریاها: مدیریت همگون، یکپارچه و جامع فعالیت‌هایی که در پهنه‌های ساحلی و دریایی صورت می‌گیرد. تاسیس یک ساختار بین‌نهادی که تصمیمات آن قاطع و لازم‌الاجرا باشد. جلوگیری از تداخل وظایف و موازی‌کاری سازمان‌ها و نهادهای متعدد و مسئول در سواحل و دریاها.

محورهای پیشنهادی

الف- محورهای سیاسی

۱- حفظ و حمایت از منافع ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی

- حفظ تمامیت ارضی در برابر تهدیدهای دریایی: از مهم‌ترین راهبردهای جمهوری اسلامی ایران حفظ تمامیت ارضی و مناطق دریایی در برابر تهدیدهای خارجی است.
- ارتقای امنیت و ایمنی ناوگان حمل‌ونقل تجاری و نفتکش: تضمین و تامین ثبات و امنیت در خلیج فارس و دریای عمان (رهایی از تهدیدهای در/از دریا) باید براساس قواعد روشن عرفی و معاهده بین‌المللی باشد.

۲- توسعه و گسترش سواحل، جزایر و بنادر

- استقرار حدود دوسوم جمعیت جهان و بسیاری از شهرهای بزرگ در حاشیه دریا
- تشویق و ترغیب مردم جهت اقامت در استان‌های ساحلی
- بهبود سطح زندگی مردم در جزایر مسکونی و عادی‌سازی وضعیت سایر جزایر/افزایش امنیت به‌صورت غیرمستقیم

- توسعه و شکوفایی صنعتی و بازرگانی: با توجه به مزیت‌های دریا جهت گسترش صنایع فلزی، پالایشی و پتروشیمی
- حمایت از سیاست‌های مبتنی بر «اقتصاد دریامحور»^۳
- تقویت مسیرهای ترانزیتی در همکاری با کشورها: تلاش در جهت عضویت سایر کشورها در کریدورهای ترانزیتی شمال- جنوب (هند، ایران (روسیه)/ موافقت‌نامه عشق‌آباد (عمان، ایران، ترکمنستان، ازبکستان)

۳- بهره‌برداری از ظرفیت‌های کشورهای همسو در سازمان‌های منطقه‌ای و بین‌المللی

- استفاده از امکانات کشورها و سازمان‌های منطقه‌ای در جهت توسعه دریامحور: این امر با مشارکت در روندهای منطقه‌ای و ارتقای روابط و وابستگی متقابل تجاری کشورها با یکدیگر ایجاد می‌شود.
- تعریف یا حضور در پروژه‌های راهبردی برای همکاری گسترده و کلان با کشورهای منطقه از جمله صادرات گاز، ایجاد شبکه انتقال برق و...
- حضور موثر در سازمان‌های بین‌المللی فعال در زمینه دریاها: سازمان بین‌المللی دریانوردی^۴، اتحادیه کشورهای حاشیه اقیانوس هند^۵، کمیسیون بین‌الدولی اقیانوس‌شناسی یونسکو^۶ و فائو^۷، پیرامون شیلات و پرورش آبزیان، دستیابی به انرژی تجدیدپذیر از دریاها، حمل‌ونقل دریایی، اکتشافات دریایی و مواد معدنی، بیوتکنولوژی دریایی، امنیت و ایمنی، محیط‌زیست و گردشگری دریایی

³ Blue Economy

⁴ IMO: International Maritime Organization

⁵ IORA: Indian Ocean Rim Association

⁶ IOC-UNESCO: Intergovernmental Oceanographic Commission - United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

⁷ FAO: Food and Agriculture Organization

ب- محورهای حقوقی

۱- تدوین برنامه جامع دریا و اقیانوس در سه بخش کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت

- کوتاه‌مدت: توسعه سواحل، بهره‌برداری از ساحل و دریا
- میان‌مدت: گسترش فعالیت‌ها و ماهیگیری در دریای آزاد
- بلندمدت: حضور در اقیانوس‌ها، بستر و زیر بستر و حضور در منطقه جنوبگان

۲- الحاق به کنوانسیون‌ها و اسناد معتبر بین‌المللی

- الحاق به کنوانسیون حقوق دریاها: فعالیت در دریاها و اقیانوس‌ها، بستر و زیر بستر، بر مبنای کنوانسیون مذکور که بسیاری از مواد آن جزو حقوق عرفی شده است.
- الحاق به کنوانسیون جنوبگان: این الحاق شرایط سختی دارد؛ اما برای حضور بلندمدت در جنوبگان باید به این کنوانسیون ملحق شد.
- تاکید بر اصول عرفی حقوق دریاها: آزادی دریانوردی، تجارت آزاد و...

۳- تقویت و تثبیت چهارچوب‌های حقوقی موجود در خلیج فارس و دریای عمان:

نهایی‌نمودن تحدید حدود دریایی با سایر کشورهای حاشیه خلیج فارس، رفع ابهام در مورد جزایر سه گانه ایران، وضعیت حقوقی تنگه هرمز، پالایش مقررات موجود و همچنین تکمیل خلأهای قانون مناطق دریایی

۴- مبارزه با جرائم سازمان‌یافته بین‌المللی، تروریسم و دزدی دریایی: این امر مستلزم

همکاری با سایر دولت‌ها و مجامع بین‌المللی و تدوین قوانین مشخص و روشن در مورد جرم دزدی دریایی و تروریسم دریایی است.

۵- حضور مستمر و درازمدت در منطقه جنوبگان: همکاری و هماهنگی با سایر

کشورها به منظور حمایت از حضور دانشمندان ایرانی در جنوبگان که مستلزم پیوستن به کنوانسیون جنوبگان و ایجاد امکانات برای ایجاد پایگاه است.

ج- محورهای مربوط به دریای خزر

۱- ضرورت تسریع در تصویب کنوانسیون وضعیت حقوقی دریای خزر و سایر پروتکل‌های مربوطه

- همه کشورهای ساحلی دریای خزر به‌استثنای ایران، کنوانسیون و اسناد مربوط به آن را تصویب نموده‌اند.
- امکان شکل‌گیری همکاری بین کشورهای ساحلی خزر براساس کنوانسیون، بدون حضور ایران وجود دارد.

۲- استفاده از ظرفیت‌های استراتژیک کنوانسیون دریای خزر

- پر کردن خلأ حاکمیتی در دریای خزر
- توجه به وضعیت خاص و انحصاری دریای خزر (دریای بسته بین پنج کشور ساحلی)
- تاکید و تقویت اصول مندرج در کنوانسیون دریای خزر: تضمین امنیت و ثبات، استفاده از دریا برای مقاصد صلح‌آمیز، منع حضور نیروهای بیگانه و...

۳- استفاده از ظرفیت ترانزیت دریای خزر

- رایزنی و توافق با روسیه جهت بهره‌برداری از کانال ولگا- دن بسیار مهم است.
- اتصال به دریاهای آزاد از شمال کشور به دریای آزاد
- تاکید بر جایگاه استراتژیک کشور و ارتقای نقش و جایگاه کریدور بین‌المللی ترانزیت شمال- جنوب با توجه به محصور بودن برخی از کشورهای آسیای میانه و قفقاز

۴- تصویب قوانین روشن و تسهیل سرمایه‌گذاری مشترک در حوزه‌های گردشگری، انرژی (اکتشاف، توسعه و تولید میدان‌های نفت و گاز)، بهره‌برداری از منابع آبی زنده به‌ویژه تکثیر، محیط‌زیست، پرورش، تولید و صادرات ماهیان خاویاری، حمل‌ونقل و توسعه مناطق آزاد تجاری در شمال کشور

سیاست‌های کلی دریایی کشور در حوزه صنعت و فناوری^۱

کارگروه صنایع و فناوری^۲

مقدمه

کارگروه صنایع و فناوری پس از اعلام کمیسیون زیربنایی و تولیدی مجمع تشخیص مصلحت نظام، مبنی بر دستور مقام معظم رهبری برای تدوین سیاست‌های توسعه دریامحور، کارگروه مذکور در مرکز همکاری‌های تحول و پیشرفت ریاست جمهوری تشکیل شد. نشست‌های مختلف در این خصوص برگزار شده است.

این گزارش ماحصل نشست‌های کارگروه است که در جمع‌بندی آن، پیشنهادهایی برای سیاست‌گذاری در این حوزه ارائه شده است. البته پس از بیان ضرورت تدوین سیاست‌های کلی توسعه صنعت و فناوری دریایی کشور، تعیین رویکرد سیاست‌گذاری، روش‌شناسی تدوین سیاست‌های کلی توسعه صنعت و فناوری دریایی، اصول تدوین سیاست‌ها، رویکرد کلی به توسعه فناوری در حوزه دریا، متغیرهای اثرگذار در انتخاب رویکرد و در پایان انتخاب رویکرد توسعه فناوری دریایی.

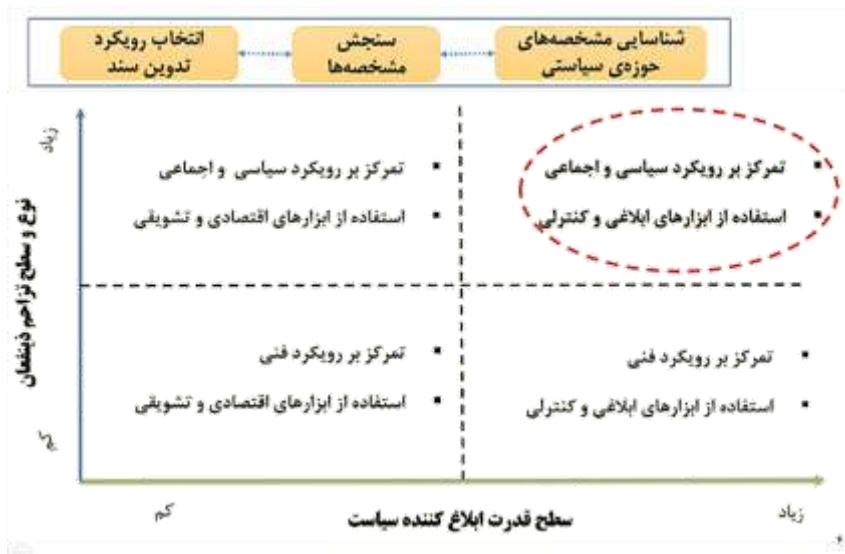
^۱ آذرماه ۱۳۹۸

^۲ مرکز همکاری‌های تحول و پیشرفت ریاست جمهوری (مسئول کارگروه)، رئیس مرکز تحول و همکاری‌های پیشرفت ریاست جمهوری، رئیس گروه دریایی مرکز همکاری‌های تحول و پیشرفت، مدیر گروه لجستیک موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، دبیر انجمن صنفی دریانوردان، شرکت‌های کشتیرانی، دبیر فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران، معاون برنامه‌ریزی سازمان بنادر و دریانوردی، سرپرست مدیریت سواحل سازمان بنادر و دریانوردی، معاون برق و انرژی وزارت نیرو، مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی کلان آب و آبفا وزارت نیرو، سرپرست معاونت امور صنایع وزارت صمت، مدیرعامل صنایع الکترونیک ایران سازمان صنایع دریایی وزارت دفاع، معاون برنامه‌ریزی شرکت توانیر، معاون توسعه ناوگان گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، رئیس هیئت مدیره و مدیرعامل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک، دبیر شورای عالی صنایع دریایی، مدیر ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست سازمان بنادر و دریانوردی

ضرورت تدوین سیاست‌های کلی توسعه صنعت و فناوری دریایی کشور

سیاست‌های حاکم در برنامه ششم توسعه در جهت تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی: بند (۲۸): «اولویت دادن به حوزه‌های راهبردی صنعتی (از قبیل صنایع نفت و گاز، پتروشیمی، حمل و نقل، مواد پیشرفته، ساختمان، فناوری اطلاعات و ارتباطات، هوافضا، دریا، آب و کشاورزی) و افزایش ضریب نفوذ فناوری‌های پیشرفته در آنها»

تعیین رویکرد سیاست‌گذاری



متدولوژی تدوین سیاست‌های کلی توسعه صنعت و فناوری دریایی

۱- مدیریت جریان اجتماعی

- شناسایی جریان‌های اثرگذار نخبگانی و صنعتی
- انتخاب و تعامل
- آگاه‌سازی، متقاعدسازی و همراه‌سازی
- نتیجه‌گیری و بازخورد اثر جریان اجتماعی

۲- ترکیب نتایج مطالعات انجام‌شده

- رویکرد بالا به پایین: تحلیل اسناد بالادستی، مطالعات تطبیقی و آینده‌نگاری
- رویکرد پایین به بالا: تحلیل اقدامات و مطالعات صورت پذیرفته در دستگاه‌های اجرایی مرتبط
- فرا تحلیل نتایج دو مرحله قبل و تدوین پیش‌نویس سیاست‌ها

۳- اجماع بین ذی‌نفعان

- شناسایی ذی‌نفعان اصلی
- جلب مشارکت فعال ذی‌نفعان اصلی
- تدقیق و نهایی‌سازی بسته‌های سیاستی

اصول تدوین سیاست‌ها

- ۱- مشارکت حداکثری ذی‌نفعان در مراحل تدوین، تصویب و پیاده‌سازی سیاست‌ها
- ۲- رویکرد حداکثری در استفاده از مطالعات انجام‌شده در دستگاه‌ها و حداقل تعریف مطالعات جدید در تدوین سیاست‌ها
- ۳- رویکرد تلفیقی بالا به پایین و پایین به بالا در تدوین سیاست‌ها

سرفصل اقدامات



پرسش‌های اساسی

۱- رویکرد کلان به توسعه بخش دریا چیست؟ (توسعه اقتصادی، گردشگری،

دیپلماسی، ترانزیت و...)

۲- رویکرد کلی به توسعه فناوری در حوزه دریا چیست؟ (حل چالش‌های عملیاتی،

تولید ثروت و جذب و بومی‌سازی دانش فنی)

۳- جایگاه فناوری در بخش دریا چیست؟ (ماموریت‌گرا یا اشاعه‌گرا)

مرجع پاسخ پرسش اول: مجمع تشخیص مصلحت نظام و مرجع پاسخ پرسش‌های دوم

و سوم: کارگروه توسعه فناوری با همکاری و تایید مجمع تشخیص مصلحت نظام است.

رویکرد کلی به توسعه فناوری در حوزه دریا چیست؟

رویکرد	الزامات	بهره‌بردار	توسعه‌دهنده	تامین مالی	میزان سرمایه‌گذاری دولتی	عامل پشران
حل چالش‌های عملیاتی و ارتقای بهره‌وری	دولت و شرکت‌های عملیاتی دولتی و خصوصی	دولت و شرکت‌های عملیاتی دولتی و خصوصی	دولت و شرکت‌های عملیاتی دولتی و خصوصی	دولتی و خصوصی	متوسط	رفع مشکل
تولید ثروت	بخش خصوصی	بخش خصوصی	بخش خصوصی	خصوصی	کم	تقاضا و بازار
جذب و بومی‌سازی دانش فنی و توسعه دانش‌بنیان	بخش دولتی بیشتر از بخش خصوصی	بخش دولتی	بخش دولتی و خصوصی	دولتی	زیاد	اقتدار کشور در حوزه دریا

متغیرهای اثرگذار در انتخاب رویکرد

- خطرپذیری اجرایی (فاصله با وضعیت موجود)
- هم‌راستایی با اسناد بالادستی (سیاست‌های اقتصاد مقاومتی، بیانیه گام دوم و...)
- آینده‌نگاری
- بازه زمانی اجرای سیاست (کوتاه‌مدت، میان‌مدت، بلندمدت)
- انتخاب رویکرد (ماموریت‌گرا یا اشاعه‌گرا یا هر دو؟)

رویکرد توسعه فناوری باید کدام رویکرد باشد؟

اشاعه‌گرا	ماموریت‌گرا	
اکتساب، انتشار و پراکندن قابلیت فناورانه در محیط صنعت و کم‌کردن شکاف توانمندی‌های موجود و مرزهای فناورانه	ایجاد یک صنعت بر پایه فناوری‌های کلیدی نوظهور و امید به زایش‌های فناورانه در حوزه‌های دیگر	هدف
پیروی هوشمندانه	پیشگامی	زمان‌بندی ورود
عدم ضرورت	اهمیت بالا	ضرورت اولویت‌بندی
حمایت غیرمستقیم از اشاعه فناوری	حمایت بالا و مستقیم از فناوری‌های منتخب	نقش دولت
هاب‌های انتشار فناوری دولتی و شرکت‌های بزرگ	نهادهای تحقیقاتی ملی	ساختار نهادی محوری
نوآوری فرایند- تدریجی	نوآوری محصول بنیادین	نوع و الگوی نوآوری
همکاری فناورانه با متحدان خارجی و تعاملات میان کنشگران داخلی صنعت	همکاری میان نهادهای تحقیقاتی داخلی	سطح شبکه‌سازی
کشش بازار، تسهیل‌سازی دولتی، امید به پیشرو شدن در فناوری‌های پیشرفته آینده	حمایت مالی دولتی، فشار فناوری و امید به زایش‌های فناوری	نیروهای پیشران
همکاری فناورانه خرید فناوری	تحقیق و توسعه داخلی/ همکاری فناورانه	سبک اکتساب

جمع‌بندی و سیاست‌های پیشنهادی

- ۱- توسعه کمی و کیفی زیست‌بوم نوآوری و فناوری دریایی کشور در راستای افزایش نقش شرکت‌های دانش‌بنیان و واحدهای فناور در حل مسائل صنعت دریایی و ارتقای صادرات خدمات فنی-مهندسی و صنایع دانش‌بنیان دریایی
- ۲- کسب رتبه اول منطقه در تولید علم، توسعه فناوری و ثبت اختراعات بین‌المللی دریایی و اقیانوسی و حفظ جایگاه در بین ۱۰ کشور برتر دنیا در حوزه علوم، تحقیقات و فناوری دریایی
- ۳- دستیابی به تامین حداقل ۷۰ درصدی ارزش مواد و تجهیزات مورد نیاز صنایع دریایی از تولیدات داخلی و سهم ۵۰ درصدی تولید محصولات و خدمات مبتنی بر دانش پیشرفته و فناوری داخلی از تولید ناخالص داخلی بخش دریا
- ۴- نهادینه کردن مدیریت دانش و تبادل علم و فناوری و امکانات بین نهادها و ذی‌نفعان مختلف بخش‌های دریایی اعم از دفاعی و غیردفاعی
- ۵- تقویت و توسعه شبکه‌های صیانت فراملی میان دانشمندان، دانشگاه‌ها، مراکز پژوهشی، شرکت‌های دانش‌بنیان و صنعتی در داخل و خارج از کشور
- ۶- افزایش سهم کشور در تجارت داخلی و بین‌الملل در ترانزیت کالا و مسافر
- ۷- تکمیل، به‌روزرسانی و روان‌سازی ساختارها، قوانین، مقررات و استانداردها در راستای توسعه و ارتقای رقابت‌پذیری در بخش دریایی
- ۸- آمایش سرزمینی مناطق ساحلی کشور با هدف توسعه متوازن و هماهنگ صنایع مختلف با نیازها و ظرفیت‌های منطقه
- ۹- تسهیل جذب و استفاده از منابع بازارهای مالی و سرمایه‌ای داخلی و خارجی در راستای توسعه صنایع دریایی

- ۱۰- توسعه کمی و کیفی سرمایه‌های انسانی و برقراری ارتباط مناسب بین نظام‌های آموزش دانشگاهی و مهارتی و نیازهای بخش دریایی
- ۱۱- توسعه بازار محصولات و خدمات صنعتی و فناوری با توجه به مزیت‌های نسبی کشور
- ۱۲- ایجاد، توسعه، نوسازی و ارتقای زیرساخت‌ها، سازه‌ها، ناوگان، تاسیسات، تجهیزات و سامانه‌های موردنیاز بخش دریایی با تاکید بر توانمندی‌های داخلی
- ۱۳- ترویج و نهادینه‌سازی فرهنگ دریا در زندگی مردم در راستای هویت‌سازی دریایی برای آحاد ایرانیان در چهارچوب شکل‌گیری هویت اسلامی- ایرانی
- ۱۴- تکمیل زنجیره تامین ساخت و تعمیر شناورها، سازه‌ها و سکوها دریایی
- ۱۵- افزایش ضریب نفوذ فناوری‌های پیشرفته در صنایع دریایی با تاکید بر ارتقای بهره‌وری
- ۱۶- ارتقای توان رقابت‌پذیری صنعت گردشگری دریایی در صحنه بین‌الملل
- ۱۷- بهینه‌سازی نظام بهره‌برداری پایدار از آبزیان، بازسازی ذخایر آبزیان و منابع زنده دریایی اعم از جانوری و گیاهی
- ۱۸- توسعه و بهبود کیفیت زندگی در سواحل و جزایر جنوبی کشور به‌منظور افزایش تراکم جمعیتی با تاکید بر سواحل مکران

ضرورت باز معماری ساختار نهادی بخش دریایی کشور

محمدحسین تقوی کوتنایی^۱

مقدمه

بخش دریایی به عنوان یکی از حوزه‌های راهبردی کشور تأثیرات زیادی در زمینه امنیت ملی، علم و فناوری، اقتصاد و اقتدارآفرینی کشور داشته و توسعه فعالیت‌های دریایی کشور طی چند دهه گذشته یکی از مهم‌ترین محورهای مورد تأکید مقامات ارشد کشور بوده است. علی‌رغم توجه مسئولان، توسعه کشور چنانکه باید رضایت‌بخش نبوده است. مشکلات متعدد بخش دریایی کشور و عدم توسعه‌یافتگی آن در قیاس با سایر کشورها، موضوعی است که باید مورد بررسی و واکاوی دقیق قرار گیرد. مشکلات عدم توسعه‌یافتگی بخش دریا تاکنون از ابعاد حقوقی، مالی، فناوری و مواردی از این قبیل مورد بررسی قرار گرفته است، ولی مطالعه این بخش از منظر ساختار نهادی به‌طور دقیق واکاوی نشده است. این گزارش سعی در بررسی و تحلیل این موضوع و ارائه پیشنهادهایی از این زاویه دارد.

بیان مسئله

در واقع، بهره‌مندی از منافع و مزایای بی‌شمار دریا، مستلزم برنامه‌ریزی دقیق، عزم ملی و همه‌جانبه کلیه دستگاه‌ها و نهادهای نقش‌آفرین در امور مرتبط با آن است. همچنین بسیاری از خبرگان دریایی، منشأ بسیاری از مشکلات فعلی بخش دریا را ناشی از ساختار نهادی نامناسب این بخش و خلأها و کاستی‌هایی می‌دانند که در ساختار نهادی آن وجود دارد.

^۱ دبیر کمیته توسعه و آمایش سرزمین کمیسیون زیربنایی و تولیدی دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام

از این‌رو با توجه به اهمیت و جایگاه نهادها در توسعه بخش دریایی کشور یکی از مواردی که می‌بایست مورد توجه قرار گیرد، بررسی ساختار نهادی بخش دریایی کشور، شناسایی خلأها و کاستی‌های آن و در صورت لزوم، بازمعماری ساختار نهادی آن است. البته عموماً بین وظایف مصوب سازمان‌ها (آنچه در قوانین برای سازمان‌ها فرض شده است) و وضعیت موجود سازمان‌ها (آنچه سازمان‌ها در حال حاضر بدان می‌پردازند) فاصله وجود دارد.

ارزیابی اثرات و بیان عواقب در صورت عدم حل مسئله

حجم اقتصاد دریا در جهان سالانه بیش از هزار میلیارد دلار برآورد شده است که این رقم برای کشور ما حدود یک درصد و با احتساب فعالیت‌های نفتی و گازی دریایی بین دو تا دو و هفت‌دهم درصد است. ایران با برخورداری از ۱۹۰ هزار کیلومتر مربع گستره دریایی و حدود ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی که حدود ۴۰ درصد از مرزهای کشور را تشکیل می‌دهد، کشوری دریایی محسوب می‌شود و از دو سوی شمال و جنوب به دریا دسترسی دارد؛ اما از نظر بهره‌برداری از این نعمت خدادادی در رتبه‌های آخر جهان قرار دارد.

طبق آمارهای منتشرشده بین‌المللی، هم‌اکنون در اکثر کشورها سهم حوزه دریا در تولید ناخالص ملی بیش از ۱۰ درصد است که این رقم در کشورهای ساحلی پیشرفته به ۵۰ درصد هم می‌رسد. مناطق ساحلی بستر فعالیت‌های عظیم اقتصادی و اجتماعی به‌شمار می‌روند؛ به‌گونه‌ای که حدود دوسوم جمعیت جهان در محدوده ۶۰ کیلومتری حاشیه دریاها استقرار یافتند و بیش از ۸۰ درصد از شهرهای بزرگ جهان که امروزه به‌عنوان قطب‌های تجاری شناخته می‌شوند، در مناطق ساحلی قرار دارد. این آمار نشان‌دهنده آن است که گستره‌های دریایی و به دنبال آن اقتصاد دریامحور در رشد و رونق کشورها و شهرهای مختلف جهان نقش مهم و محوری ایفا می‌کند و این نقش را می‌توان در بخش‌های مختلف از جمله تجارت، حمل‌ونقل، گردشگری دریایی، شیلات و بهره‌برداری از منابع طبیعی انرژی و همکاری‌های تجاری و اقتصادی در سطوح منطقه‌ای و بین‌المللی تقسیم کرد.

این در حالی است که بیشترین فعالیت در عرصه‌ها و سواحل آبی کشورمان در محدوده‌های شهری و روستایی مربوط به تأسیسات بندری و نظامی است که این فعالیت‌ها فقط ۵ درصد سواحل را به خود اختصاص داده و ۹۵ درصد از ظرفیت ساحل، بدون استفاده باقی مانده است. درحالی که ایران با برخورداری از اهمیت ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک، در مقیاس جهانی و منطقه‌ای به عنوان یکی از مهم‌ترین نواحی ارزشمند سیاسی و اقتصادی جهان به شمار می‌رود. هفت استان ساحلی با ۱۴ جزیره و دارا بودن ۲۴/۲ درصد از مساحت کشور، تنها ۹ میلیون نفر یعنی حدود ۱۰ درصد از جمعیت کشور را در خود جای داده‌اند.

البته توزیع نامتوازن جمعیت ساحلی نیز از یک سو منجر به اشباع جمعیتی در حاشیه دریای خزر و از سوی دیگر، سبب خالی شدن بخش وسیعی از حاشیه دریای عمان از سکنه شده است. حال اگر با اصلاح طراحی نهادی، زمینه توسعه در این بخش فراهم شود، بسیاری از مشکلات اقتصادی و اشتغال شهرهای ساحلی کشور (که برخلاف سایر کشورهای جهان جزو محروم‌ترین بخش‌های کشور است)، حل شده و شاهد سرریز مردم و ثروت حاصل از این توسعه به اقتصاد ملی و سایر بخش‌های اقتصادی نیز خواهیم بود.

در این صورت، حتی اجرای اسنادی مانند سند توسعه سواحل مکران نیز با اصلاح ساختار در این بخش، موفقیت بیشتری در پی خواهد داشت؛ زیرا رسیدن به اهداف چنین اسنادی، منوط به هماهنگی بهتر زیربخش‌های مختلف در این بخش خواهد بود.

چالش‌های اصلی نظام حکمرانی بخش دریایی کشور عبارت‌اند از:

- عدم وجود نهاد متولی متمرکز در سیاست‌گذاری بخش دریا
- عدم تفکیک فعالیت‌های حاکمیتی از تصدی‌گری در برخی از زیر بخش‌های دریا
نظیر حمل و نقل
- ارتباط زیربخش‌های مختلف دریا با وزارتخانه‌های مختلف و مشکل هماهنگی بین وزارتخانه‌ای
- رشد نامتناسب و ناهماهنگ زیربخش‌های مختلف دریا با توجه به قرارگیری آن‌ها
در سطح ساختارهای مختلف حاکمیتی

- عدم هماهنگی و همسویی سیاست‌ها در زیربخش‌های مختلف دریا
- عدم امکان ایفای نقش در حوزه فرابخشی دریا
- تعهد نهادهای تصمیم‌گیر، نبود مدیریت واحد و در نتیجه ضعف پاسخگویی
- عدم تفکیک فعالیت‌های حاکمیتی (سیاست‌گذاری و تنظیم‌گری) از حوزه فعالیت‌های غیرحاکمیتی (ارائه خدمات و نقش‌آفرینی مستقیم در زنجیره ارزش صنعت)
- عدم توجه به سیاست‌های بالادستی نظام خصوصاً سیاست‌های کلان بخش دریایی
- عدم زمینه‌سازی به‌منظور افزایش ظرفیت اقتصاد دریامحور

راهکارهای اصلاحی و پیشنهادها کاربردی

طراحی سناریوهای مختلف به‌منظور بازمهندسی نظام حکمرانی بخش دریا شامل سه بخش:

۱- حوزه تمرکز تخصصی

این جزء در واقع حوزه تمرکز ساختار نهاد ایجادشده را تعیین می‌کند. بر این اساس، حوزه تمرکز ساختار نهادی می‌تواند در سه بعد: فرابخش، بخش و زیربخش قرار گیرد.

۲- سطح ساختاری

در چهار سطح کلی می‌تواند تعریف شود: الف- سطح فرا قوه؛ به‌عنوان مثال می‌توان به ایجاد سازمان صداوسیما زیر نظر مقام معظم رهبری اشاره نمود. ب- سطح فرا وزارتخانه‌ای؛ به‌عنوان نمونه می‌توان به ایجاد یک سازمان ملی با ریاست معاون اول رئیس‌جمهور مانند سازمان حفاظت محیط‌زیست و شورای عالی در سطح معاون رئیس‌جمهور یا خود رئیس‌جمهور اشاره نمود. ج- در سطح وزارتخانه؛ در این حالت یک وزارتخانه جدید در بخش دریا به ساختار فعلی کشور اضافه شود. د- در سطح درون وزارتخانه؛ در این حالت موارد مرتبط با بخش‌های مختلف دریا در سطح معاونتی در وزارتخانه‌های مختلف، به‌صورت سازمانی ذیل وزارتخانه قرار می‌گیرد.

۳- سطح فعالیت و کارکرد

یکی از مواردی که در طراحی ساختار مطلوب باید در نظر گرفته شود، تعیین کارکردهایی است که ساختارهای پیشنهادی در وضعیت مطلوبی باید بدان بپردازند. این کارکردها را می‌توان در دو سطح فعالیت‌های حاکمیتی شامل سیاست‌گذاری، تنظیم‌گری و تسهیل‌گری و فعالیت‌های تصدی‌گری تعریف نمود.

جمع‌بندی

با بررسی شرایط و ملاحظات موجود و توجه به ساختار بومی کشور، هیچ‌کدام از این پیشنهادها به تنهایی نمی‌تواند منجر به توسعه بخش دریا در کشور و حل مشکلات این حوزه شود. از این‌رو باید ترکیبی از پیشنهادها در نظر گرفته شود تا ساختار مطلوب، ضمن بهره‌مندی از نقاط قوت تمامی پیشنهادها، کمترین نقاط ضعف را داشته باشد. در نتیجه به منظور ایجاد یک ساختار نهادی مطلوب در بخش دریایی کشور، باید تغییرات زیر در ساختار نهادی فعلی بخش دریایی انجام شود:

- تشکیل کمیته دریایی ذیل شورای عالی امنیت ملی برای بهره‌گیری از مزایای ایجاد ساختاری مرتبط با بخش دریایی در بخش فرا قوه
- تقویت جایگاه شورای عالی صنایع دریایی از طریق انتقال دبیرخانه شورا از وزارت صنعت، معدن و تجارت به ذیل نهاد ریاست جمهوری
- تفکیک سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی اصلی بخش حمل‌ونقل دریایی کشور به سه بخش اصلی با هدف تفکیک فعالیت‌های حاکمیتی از تصدی‌گری به شرح ذیل:
 ۱. جداسازی فعالیت‌های تصدی‌گری از سازمان بنادر و دریانوردی و واگذاری آن‌ها به شرکت‌های بهره‌برداری از بنادر
 ۲. محدودسازی فعالیت‌های سازمان بنادر و دریانوردی به یک سازمان توسعه‌دهنده در بخش حمل‌ونقل دریایی
 ۳. واگذاری بخشی از فعالیت‌های سازمان بنادر و دریانوردی به شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل‌ونقل

فصل سوم: پیشنهادها، ارزیابی و نقد

- ❖ فرایند تدوین ایده سیاست‌های کلی توسعه دریامحور
- ❖ فرایند بررسی سیاست‌های پیشنهادی توسعه دریامحور
 - نقد و بررسی پیشنهاد‌های دستگاه‌های اجرایی
 - نقد و بررسی پیشنهاد‌های مراکز علمی و پژوهشی
- ❖ فرایند تصویب سیاست‌های کلی توسعه دریامحور
 - جمع‌بندی سیاست‌های پیشنهادی توسعه دریامحور
 - نظرات دستگاه‌های اجرایی و مراکز علمی - دانشگاهی
 - نظر مشورتی کمیسیون اصلی زیربنایی و تولیدی
 - نظر مشورتی مصوب شورای مجمع تشخیص مصلحت نظام

فرایند تدوین ایده سیاست‌های کلی توسعه دریامحور

کمیسیون مشترک

مقدمه

عنوان «توسعه دریامحور» یکی از عناوین اولویت‌دار برای تدوین سیاست‌های کلی در دوره هشتم مجمع تشخیص مصلحت نظام بوده است. کمیسیون زیربنایی و تولیدی به عنوان کمیسیون اصلی و مسئول تهیه پیش‌نویس سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، در فرایند تدوین سیاست‌های کلی، پیشنهاد «ایده اولیه توسعه دریامحور» را تدوین و ارائه کرده است.

شایان‌ذکر است برای هر عنوان سیاست کلی، پس از تعیین اولویت آن، نگارش ایده حاکم بر آن سیاست و یا به عبارتی رویکرد انتخابی از میان رویکردهای مختلف در دستور کار قرار می‌گیرد و در گام بعد باید براساس ایده و رویکرد انتخاب‌شده، متن پیش‌نویس سیاست کلی نگاشته و پیشنهاد شود.

در این راستا ایده‌های مختلفی که متون آن در پی خواهد آمد، دریافت شد و در چندین جلسه مورد بررسی و تحلیل قرار گرفت و در نهایت در تاریخ ۱۳۹۸/۰۵/۱۴ ایده نهایی سیاست‌های کلی توسعه دریامحور مشخص شد. در ادامه، متن ایده‌های مختلف آمده است.

ایده پیشنهادی دبیرخانه مجمع (ویرایش اول ۱۳۹۶/۰۷/۱۹)

روند پیشرفت جوامع بشری در شرایط کنونی جهان با تغییرات و دگرگونی‌های متعدد و غیرقابل پیش‌بینی مواجه شده است. تجارب حاصل از سیر تحول در جهان امروز، نشان‌دهنده آن است که منابع و ذخایر دریا و آب‌های آزاد سهم بالایی در رفع کمیابی منابع موردنیاز پیشرفت جوامع داشته است.

همچنین بررسی چگونگی شکل‌گیری جمعیت و کلان‌شهرهای جهان حاکی از آن است که قریب به ۷۰٪ شهرهای بزرگ و متراکم جهان در سواحل دریاها و اقیانوس‌ها قرار دارند؛ اما روند تاریخی استقرار جمعیت و فعالیت در کشور ما به دلایل داخلی و خارجی، دوری از دریا و مناطق ساحلی آب‌های سرزمینی بوده است؛ به‌نحوی که هم‌اکنون کمترین تراکم جمعیت و فعالیت در سواحل، جزایر و بنادر جنوبی کشور وجود دارد.

به‌منظور تحقق اهداف و منافع ملی، کشور نیازمند برخورداری از ابتکار راهبردی «تغییر جغرافیای توسعه از مناطق مرکزی کشور به محور چابهار- خرمشهر در جنوب و تمرکز بر سواحل مکران» هست تا در پرتو آن تنگناهای رشد سریع اقتصادی رفع شود، اشتغال پایدار فراهم شود، هم‌گرایی مناطق پیرامونی کشور با هویت اسلامی- ایرانی تقویت شود، دستیابی به تعادل منطقه‌ای در کشور محقق شود، جمعیت رو به رشد آینده کشور در بندرشهرهای متوسط و بزرگ استقرار یابد، زنجیره‌های به‌هم‌پیوسته جمعیت و فعالیت ایجاد شود، اقتدار ملی در دریا افزایش و جایگاه کشور در منطقه و جهان ارتقا یابد.

ایده پیشنهادی سیاست‌های توسعه دریامحور عبارت است از: «بازآفرینی تمدن پیشرفته دریایی مبتنی بر هویت اسلامی- ایرانی دانش‌بنیان در جنوب و شمال کشور» که چهارچوب، اصول و انتظارات زیر، ابعاد آن را شکل می‌دهند:

- ۱- احیای تاریخ و تمدن مدیریت منابع و بهره‌وری از دریا
- ۲- ارتقای توان بازدارندگی و ضریب پایداری ملی و دستیابی به قدرت اقتصادی، علمی، فنی و اقتدار دریایی ایران در سطح منطقه

- ۳- بهره‌گیری از ظرفیت‌های ژئوپلیتیک کشور و آب‌های سرزمینی و آزاد با رویکرد پیوستگی و تفکیک‌ناپذیری توسعه و امنیت
- ۴- یکپارچگی و هم‌افزایی فعالیت‌های اقتصادی، دفاعی، امنیتی، فرهنگی، اجتماعی و استقرار جمعیت به‌عنوان فرایندی فرهنگی- اجتماعی همراه با تقویت هویت ایرانی- اسلامی
- ۵- هم‌افزایی بین فعالیت‌های اقتصادی و خدماتی مرتبط و پیوستگی زنجیره‌های یکپارچه و ارزش‌آفرین دانش‌بنیان در محور چابهار تا خرمشهر با حضور گسترده مردم و اشتغال‌زایی جوانان کشور
- ۶- حفاظت و بهره‌برداری صحیح از دریا به‌عنوان یک ثروت ملی عظیم با رعایت ارزش‌های اسلامی و معیارهای زیست‌محیطی
- ۷- طراحی الگویی از استقرار جمعیت و فعالیت (زیست انسانی و فعالیت اقتصادی) به‌عنوان شبکه‌ای از اجتماعات انسانی در پس‌کرانه‌ها و فعالیت‌ها در کرانه‌ها با توجه به مکان‌یابی بندرشهرها در مناطق مستعد ساحلی با افزایش ضریب تراکم جمعیتی در منطقه
- ۸- شکوفایی اقتصادی، رشد جهشی، توانمندسازی شهرها و مناطق ساحلی با رویکرد اقتصاد مقاومتی و پیوستگی و هم‌گرایی هویتی اسلامی- ایرانی در این مناطق
- ۹- تسهیل و تنظیم روابط درونی و بیرونی و تقسیم‌کار بین سواحل و جزایر با نقش و کارکرد ملی و بین‌المللی با فراهم‌آوردن زیرساخت‌ها و زیربنای فیزیکی لازم برای افزایش مهاجرپذیری جمعیت کشور در این نواحی
- ۱۰- جلب و جذب منابع انسانی و مالی داخلی و سرمایه، فناوری و دانش خارجی برای ارتقای توانمندی شرکت‌های داخلی و رقابت‌پذیری آن‌ها در بازارهای جهانی
- ۱۱- توسعه جوامع دانشی و اقتصاد دانشی با ساماندهی نهادهای آموزشی، پژوهشی و تحقیقاتی پیشرفته، متناسب با نیازها و برنامه‌های پیشرفت مناطق

ایده پیشنهادی دبیرخانه مجمع (ویرایش دوم)

دریاها و خصوصاً دریاهای آزاد و اقیانوس‌ها، از مواهب الهی و ذخایر و منابع سرشار برای زمینه‌سازی رشد علم و فناوری، افزایش کار و ثروت، تولید اقتدار و تامین نیازهای حیاتی و افق بلندی برای تمدن‌سازی هستند. ایران با موقعیت ممتاز جغرافیایی و قراردادش بین دو دریا و برخورداری از هزاران کیلومتر سواحل و نیز جزایر و ظرفیت‌های فراوان، لازم است با حضور موثر امنیت‌آفرین در فراساحل و اقیانوس، برای احراز جایگاه شایسته جهانی و رتبه اول در منطقه و کسب اقتدار و سیادت دریایی، سیاست‌های کلی توسعه دریامحور را براساس اصول ذیل تهیه و اجرا کند:

- ۱- توجه همگانی به نقش اقتصادی - امنیتی - تمدن دریا در پیشرفت کشور و اولویت‌دادن به توسعه و آمایش سواحل، بنادر و جزایر محور چابهار- خرمشهر با تاکید بر هویت ایرانی- اسلامی.
- ۲- ایجاد زیرساخت‌های ارتباطی، اقتصادی، امنیتی و زیربنایی لازم برای سرمایه‌گذاری، همسو با اقتصاد مقاومتی و آمایش صنایع، تولید و جمعیت با استفاده حداکثری از توان داخلی و فراهم کردن زیست‌بوم دانش‌بنیان.
- ۳- تامین سرمایه انسانی کارآمد و پشتوانه علمی و پژوهشی لازم در جهت توسعه دریامحور، با ایجاد تحول لازم در نظام آموزشی و پژوهشی.
- ۴- بهره‌برداری صحیح از دریا به‌عنوان سرمایه بشری با رعایت موازین اسلامی و به‌روزرسانی و ارتقای ساختارها و قوانین حوزه بنادر و دریانوردی.
- ۵- جهت‌دهی اقتصاد ملی به سمت دریا و تامین دسترسی‌ها برای فعالیت‌های بندری، تجاری، ترانزیتی، صنایع دریایی و دریانوردی با احداث و تکمیل شبکه‌های وسیع ارتباطی.
- ۶- توجه به توسعه اقتصاد دریا و تامین دسترسی‌ها برای فعالیت‌های بندری، تجاری، ترانزیتی، صنایع دریایی و دریانوردی با احداث و تکمیل شبکه‌های وسیع ارتباطی.

چالش‌های ایده توسعه دریامحور

- ۱- غفلت تاریخی و عدم توجه به توسعه دریامحور
- ۲- فقدان زیرساخت ارتباطی
- ۳- فقدان نگاه راهبردی
- ۴- نبود زمینه‌های مناسب برای سرمایه‌گذاری
- ۵- استفاده اندک از مزیت طبیعی سواحل و جزایر و فقدان یک راهبرد مشخص در این حوزه
- ۶- به خطر افتادن زیست‌بوم‌های جمعیتی در برخی سواحل و جزایر و خالی از سکنه شدن آن‌ها
- ۷- علی‌رغم فراهم‌بودن فرصت رشد و شکوفایی اقتصاد دانش‌بنیان در چرخه ارزش‌افزای صنایع دریاپایه برنامه و راهبرد مشخصی وجود ندارد.
- ۸- نیازمندی کشور به توسعه صنایع دریاپایه و وابستگی به دیگران
- ۹- کاهش تدریجی اهمیت راهبردی سواحل و جزایر یا عدم سرمایه‌گذاری ما و هم‌زمان رشد سرمایه‌گذاری در سواحل سایر کشورهای هم‌جوار
- ۱۰- ضرورت تثبیت مالکیت ملی بر سواحل و جزایر
- ۱۱- ظرفیت عظیم اشتغال‌آفرینی و عدم استفاده مناسب از ظرفیت‌ها
- ۱۲- سهم اندک اقتصاد دریاپایه در کل «تولید ناخالص داخلی»
- ۱۳- حضور سایر کشورها و استفاده آن‌ها از مواهب طبیعی دریا در برابر حضور کم‌رنگ یا حتی عدم حضور ما

در جمع‌بندی ایده‌های متفاوت از جمله دو ایده سابق که متن آن در صفحات قبل آمده است، نشست‌های تخصصی و جلسات مختلفی در دبیرخانه برگزار شد و پس از بحث و بررسی فراوان، در پایان ایده ذیل مورد وفاق واقع شده است:

ایده نهایی سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (۱۳۹۸/۰۵/۱۴)

دریاها و خصوصاً دریاهای آزاد و اقیانوس‌ها، از مواهب الهی و ذخایر و منابع سرشاری برای زمینه‌سازی رشد علم و فناوری، افزایش کار و ثروت، تولید اقتدار و تامین نیازهای حیاتی و افق بلندی برای تمدن‌سازی هستند. ایران با موقعیت ممتاز جغرافیایی و قرار داشتن بین دو دریا و برخورداری از هزاران کیلومتر سواحل و نیز جزایر و ظرفیت‌های فراوان، لازم است با حضور موثر و امنیت‌آفرین در ساحل، فراساحل و اقیانوس، برای احراز جایگاه شایسته جهانی و رتبه اول در منطقه و کسب اقتدار و سیادت دریایی، سیاست‌های کلی توسعه دریامحور را براساس اصول ذیل تهیه و اجرا کند:

- ۱- توجه همگانی به نقش حیاتی و همه‌جانبه دریا (اقتصادی، امنیتی، تمدنی و...) در پیشرفت کشور و اولویت‌دادن به توسعه و آمایش سواحل، بنادر و جزایر محور چابهار- خرمشهر با تاکید بر هویت ایرانی- اسلامی.
- ۲- ایجاد زیرساخت‌های لازم (زیربنایی، حقوقی، اقتصادی، امنیتی و...) برای سرمایه‌گذاری با توجه به اقتصاد مقاومتی و استقرار مناسب صنایع، فعالیت‌ها و جمعیت با استفاده حداکثری از توان داخلی و فراهم کردن زیست‌بوم دانش‌بنیان.
- ۳- تامین سرمایه انسانی و مدیریتی متعهد و کارآمد و پشتوانه علمی و پژوهشی لازم در جهت توسعه دریامحور.
- ۴- به‌روزرسانی و ارتقای ساختارها و قوانین حوزه بنادر و دریانوردی و فناوری و اقتصاد دریامحور به‌منظور بهره‌برداری صحیح و حداکثری از دریا و منابع و ذخایر آن به‌عنوان سرمایه ملی و بشری با رعایت موازین اسلامی.
- ۵- اولویت‌دهی به توسعه اقتصاد دریا و تامین دسترسی‌ها به فعالیت‌های بندری و تجاری و ترانزیتی و صنایع دریایی و دریانوردی با احداث و تکمیل شبکه‌های وسیع ارتباطی.

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 تقسیم‌کار 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

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

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 صورت گرفته، 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 فراوری 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، پایش، 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 پس‌کرانه‌ها 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 آبی پروری در منابع و مزارع آبی پروری، پیشنهاد می‌شود بند زیر به سیاست‌های پیشنهادی اضافه شود:
«توسعه آبی پروری 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 «آبی پروری دریایی» اضافه شود.

۴- سازمان حفاظت محیط زیست

- توسعه دریامحور شامل توسعه پایدار آبی پروری و شیلات، گردشگری، حمل و نقل دریایی، بیوتکنولوژی دریایی، معادن دریا، انرژی‌های تجدیدپذیر و توسعه حفاظت از محیط زیست ساحلی دریایی است. لیکن در متن پیشنهادی تنها به مقوله گردشگری و حمل و نقل دریایی اشاره شده است؛ که این امر می‌تواند باعث مغفول ماندن محورهای دیگر فعالیت‌های دریایی شود. در حال حاضر، بهره‌برداری غیراصولی و بیش از حد 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 و 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 همه توان 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- استانداری 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 تدوین‌شده 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، آبزی‌پروری 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 بخواند 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 اشاره شده 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

^۲ 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 نقش‌آفرینی 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 جمع 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 توجیه بوده و باعث کاهش هزینه های صادرات (کاهش هزینه های 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 کشتی ها 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 کشتی های 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 نمایندگی های 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 متأسفانه 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 پرونقی درآمده است. متأسفانه 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 بین بخشی 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 دریایچه، 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 کسب‌وکار توسعه دریایچه

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 نقش‌آفرین 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 تفاوت 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 بداند چه اتفاقی قراراست 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 دریایی را نیز فراهم نمایند؛ یکی از مواردی که می‌تواند کمک شایانی به این موضوع نماید، توسعه زیست‌فناوری دریایی 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 نقش‌آفرینی 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 فرا منطقه‌ای 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 فرا منطقه‌ای 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. به عبارت دیگر 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 به صورت 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 صورت گرفته، 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 ارزش‌افزوده
- ارائه فناوری جدید (پرورش فوق‌متراکم 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 به‌منظور جلوگیری از آلودگی دریا و حفاظت بیشتر از اکوسیستم‌های دریایی
- پایش ماهواره‌ای و مکان‌یابی آب‌شیرین‌کن‌ها 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، تأسیس 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 به منظور 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 به عنوان 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
- متأسفانه 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 متأسفانه 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 تأثیرات 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 تأثیر شدیدی بر تنوع زیستی خواهد داشت؛ چراکه عمده تالاب‌های کم‌عمق ساحلی که محل نوزادگاه، تخم‌ریزی و تولیدمثل جانوران آبرزی 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. به‌عنوان مثال، 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

فرایند تصویب سیاست‌های کلی توسعه دریامحور

کمیسیون مشترک

مقدمه

پس از تحلیل و بررسی پیشنهادهای دستگاه‌های اجرایی و مراکز علمی-پژوهشی در دبیرخانه مجمع تشخیص، نظرات تخصصی و پیش‌نویس‌های ارائه‌شده در پنج جلسه کمیسیون اصلی زیربنایی و تولیدی از دی‌ماه تا اسفندماه سال ۱۴۰۱، مورد ارزیابی قرار گرفت و تعداد ۸ بند سیاستی به تصویب کمیسیون اصلی زیربنایی و تولیدی رسید و جهت طرح و تصویب در اختیار شورای مجمع تشخیص مصلحت نظام قرار گرفت.

شایان‌ذکر است طی بررسی پیش‌نویس سیاست‌های کلی در شورای مجمع، مواردی مجدداً به کمیسیون ارجاع شد و در خصوص این موارد، سه جلسه مشترک بین دو کمیسیون زیربنایی و تولیدی و کمیسیون اقتصادی، بازرگانی و اداری و همچنین هفت جلسه کمیسیون زیربنایی و تولیدی با دعوت از مسئولان دستگاه‌های ذی‌ربط به فراخور موضوعات مطروحه تشکیل شد و مصوبات به شورای مجمع ارائه گردید. در مجموع، شورای مجمع برای بررسی و تصویب سیاست‌های کلی توسعه دریامحور ۹ جلسه تشکیل داد و نظرات مشورتی مصوب خود را به دفتر مقام معظم رهبری ارسال نمود.

در ادامه، جمع‌بندی سیاست‌های پیشنهادی توسعه دریامحور، نظرات دستگاه‌های اجرایی و مراکز علمی و دانشگاهی، مصوبات کمیسیون اصلی زیربنایی و تولیدی و نظرات مشورتی مجمع تشخیص مصلحت نظام آمده است.

جمع‌بندی سیاست‌های پیشنهادی توسعه دریامحور (۱۴۰۱/۱۰/۱۰)

دریا و خصوصاً دریا‌های آزاد و اقیانوس‌ها، از مواهب الهی و ذخایر و منابع سرشاری برای زمینه‌سازی رشد علم و فناوری، افزایش کار و ثروت، تولید اقتدار و تامین نیازهای حیاتی و افق بلندی برای تمدن‌سازی هستند. ایران با موقعیت ممتاز جغرافیایی و قراردادن بین دو دریا و برخورداری از هزاران کیلومتر سواحل و نیز جزایر و ظرفیت‌های فراوان، لازم است با حضور موثر و امنیت‌آفرین در ساحل، فراساحل و اقیانوس، سیاست‌های کلی توسعه دریامحور را به شرح زیر تحقق بخشد.

- ۱- سیاست‌گذاری یکپارچه امور دریایی و تقسیم کار ملی و مدیریت چابک و کارآمد دریا به‌منظور بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت‌های دریا، برای احراز جایگاه شایسته جهانی و رتبه اول در منطقه.
- ۲- توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریامحور و ایجاد قطب‌های توسعه دریایی پیشران در سواحل، جزایر و پس‌کرانه‌ها، به‌ویژه در محور چابهار- خرمشهر به‌گونه‌ای که در طی ۱۰ سال، افزایش ۱۰ واحد درصد تولید ناخالص کشور در این مناطق شکل گیرد.
- ۳- بروزرسانی و ایجاد زیرساخت‌های لازم سخت‌افزاری و نرم‌افزاری به‌منظور توسعه سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و استقرار فعالیت و جمعیت در سواحل، بنادر، جزایر و پس‌کرانه.
- ۴- بهره‌برداری حداکثری و بهینه از ظرفیت‌ها، منابع و ذخایر زیست‌بوم دریایی و ممانعت از تخریب محیط‌زیست دریایی مخصوصاً توسط کشورهای دیگر.
- ۵- تامین و ارتقای سرمایه انسانی و مدیریت متعهد و کارآمد و ایجاد پشتوانه علمی و پژوهشی برای توسعه دریامحور و زیست‌بوم نوآوری و فناوری دریایی.
- ۶- تقویت و گسترش تعاملات دو و چندجانبه بین‌المللی با اولویت کشورهای همسایه و منطقه به‌منظور بهره‌گیری از ظرفیت‌های دریایی.
- ۷- افزایش سهم کشور در حمل‌ونقل دریایی و ترانزیت به سه برابر طی ۱۰ سال با ایجاد و تقویت و احداث شبکه حمل‌ونقل ترکیبی.
- ۸- تامین منافع ملی و استیفا و تثبیت حقوق دریایی در سواحل، فراساحل و اقیانوس با بهره‌گیری از همه ابزار و ظرفیت‌های حقوقی، سیاسی و اقتصادی.
- ۹- توسعه صنعت گردشگری دریایی با رعایت فرهنگ ایرانی-اسلامی و گسترش تولیدات بومی.

نظرات دستگاه‌های اجرایی و مراکز علمی - دانشگاهی

۱- سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان فارس

- سیاست‌های شماره ۲، ۳ و ۹ بدین شکل اصلاح شوند:
- سیاست ۲: توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریامحور با اولویت محور چابهار - خرمشهر و ایجاد قطب‌های توسعه دریایی پیشران در سواحل، جزایر و پس کرانه‌ها با اولویت استان‌های هم‌جوار.
- سیاست ۳: به‌روزرسانی و ایجاد زیرساخت‌ها و زیربنای لازم نرم‌افزاری و سخت‌افزاری برای جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی.
- سیاست ۹: استفاده حداکثری از همه ظرفیت‌ها، جاذبه‌ها و مزیت‌های دریایی و مناطق پیرامون آن برای توسعه صنایع دستی، گردشگری و میراث فرهنگی.

۲- سازمان حفاظت محیط‌زیست

- در پیش‌نویس هرچند سعی شده است از رویکرد بخشی‌نگری و تمرکز بر اهداف و برنامه کوتاه‌مدت و زودبازده و بی‌توجهی به پایداری توسعه و منابع و عرصه‌های طبیعی خودداری شود، اما با این حال استفاده از عباراتی همچون «بهره‌برداری حداکثری» و «استفاده حداکثری» در بندهای ۴ و ۹ مغایر با «رویکرد حفظ پایداری در مسیر توسعه متوازن کشور» است. لذا در پیشنهادها جدید ارائه‌شده بر پایداری توسعه و خردمندانه بودن بهره‌برداری‌ها تمرکز شده است. عنوان سیاست‌های کلی نیز به «سیاست‌های کلی توسعه پایدار دریامحور» اصلاح شود.
- در بند ۷ پیشنهادها به «افزایش سهم کشور در حمل‌ونقل دریایی و نیز ترانزیت به میزان سه برابر طی ده سال» اشاره شده است. همان‌گونه که مستحضرد، بیان عدد و رقم، بیان‌کننده یک هدف کمی است و جایگاهی در سیاست‌های کلان ندارد و تناسبی هم با سایر بندها که خیلی کلی‌تر بیان شده‌اند، ندارد. لذا یا این موضوع می‌بایست برای سایر فعالیت‌های دریایی نیز لحاظ شود، یا این عبارت از متن پیشنهادی سیاست‌های کلی حذف شود.

- به‌کارگیری عبارتی همچون «افزایش ۱۰ درصد از تولید ناخالص داخلی کشور»، ماهیت برنامه‌ای به آن داده است. برای رفع این اشکال، بخش انتهایی این بند به مقدمه منتقل شود و بخش ابتدایی آن یعنی عبارت «توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریامحور با ایجاد قطب‌های توسعه دریایی پیشران»، با کمی اصلاح نگارشی به بند یک اضافه شود.

۳- وزارت امور خارجه

- در سه بند از پیش‌نویس سند (بندهای ۱، ۴ و ۹) از واژه «حداکثری» استفاده شده است. با توجه به اینکه بهره‌برداری یا استفاده حداکثری از منابع، در تضاد با مفهوم توسعه پایدار بوده، پیشنهاد می‌شود به جای این واژه از واژه پایدار استفاده شود.
- در پیش‌نویس موضوعاتی همچون امنیت غذایی پایدار و ایجاد حساب اقماری به‌منظور رصد مستمر سیاست‌ها از متن سیاست‌ها حذف شده است و موضوع حائز اهمیتی همچون تغییرات اقلیمی علی‌رغم اثرات ناخوشایند آن بر سواحل و توسعه پایدار دریایی کشور مورد توجه قرار نگرفته است.

۴- مرکز همکاری‌های تحول و پیشرفت ریاست جمهوری

- در بند اول که به‌عنوان مهم‌ترین بخش سیاست‌های مذکور، سالیان زیادی از طرف جامعه دریایی کشور مورد مطالبه بوده است، هیچ مرجع و جایگاهی برای طی مراحل اجرایی در نظر گرفته نشده و بدیهی است در پایان دوره سیاست‌ها، نمی‌توان انتظار داشت در این حوزه تحولی رخ دهد. لذا در متن این بند، لزوم تعیین یک مرجع بالادستی به‌عنوان محور کار قید شود.
- در بند ۷ با موضوع ترانزیت، به‌رغم تلاش‌های صورت گرفته برای عدم استفاده از شاخص‌های کمی و صرفاً بیان جهت‌گیری برنامه‌های سند یادشده، تعیین یک شاخص کمی با روح حاکم بر سیاست‌ها مغایرت داشته است، از این رو با هدف یکپارچه‌سازی سیاست‌ها و با توجه به اهداف مدنظر، این بند مجدد بازنویسی شود.

۵- مرکز بررسی‌های استراتژیک ریاست جمهوری

- با توجه به اقدامات مناسبی که در جهت تدوین سند مذکور توسط دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام صورت پذیرفته، ضروری است پس از ابلاغ این سند توسط مقام معظم رهبری^{مدظله‌العالی}، شرح وظایف و اختیارات دستگاه‌ها و شوراهایی که در حوزه اقتصاد دریامحور در کشور فعال هستند نیز انسجام‌بخشی شود.
- اصلاح بند ۱: سیاست‌گذاری و راهبری یکپارچه توسعه دریامحور و تقسیم‌کار ملی و مدیریت چابک و کارآمد آن به‌منظور وحدت رویه و بهره‌گیری موثر و پایدار از ظرفیت‌های بالفعل و بالقوه در سواحل، سطح دریا، بستر دریا، جزایر و پس‌کرانه مناطق دریایی شمال و جنوب کشور.
- پیرامون بند ۲ پیشنهادی باید تاکید کرد هرچند شاخص‌گذاری امری مطلوب است، اما مبنا و شرایط تحقق شاخص‌ها نیز باید براساس واقعیات میدانی تعیین شود. به نظر می‌رسد افزایش ۱۰ واحد درصد تولید ناخالص از مناطق دریایی مستلزم مطالعات پشتیبان و مبانی علمی و نظری است.
- اصلاح بند ۳: به‌روزرسانی و ایجاد زیرساخت‌های لازم سخت‌افزاری و نرم‌افزاری به‌منظور جذب، حمایت و توسعه سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی با محوریت بخش خصوصی و استقرار جمعیت در سواحل، بنادر، جزایر و پس‌کرانه، وفق سیاست‌های کلی جمعیت و آمایش سرزمین.
- اصلاح بند ۵: توجه به توسعه جوامع محلی مناطق ساحلی، با نگاه تامین سرمایه انسانی و آموزش نیروی انسانی کارآمد مورد نیاز و تقویت پشتوانه علمی و پژوهشی برای توسعه دریامحور و زیست‌بوم نوآوری و فناوری دریایی به‌ویژه استحصال انرژی‌های پاک، شیرین‌سازی و بازچرخانی آب.
- اصلاح بند ۷: قید افزایش سه برابری سهم کشور در حمل‌ونقل دریایی طی ۱۰ سال آتی با توجه به ارتباط مستقیم این صنعت با شرایط تحریمی کشور، نیازمند تدبیر و تحقق شرایط متعددی است که عدم لحاظ آن‌ها در برنامه‌ریزی و طراحی کلان می‌تواند آثار برنامه را بلااثر نماید.
- اصلاح بند ۹: موضوع گردشگری دریایی با امنیت غذایی دو مقوله مستقل از یکدیگر هستند و پیشنهاد می‌شود در دو بند مجزا ذکر شوند.

۶- سازمان برنامه‌وبودجه کشور

- بند اول به‌صورت زیر اصلاح شود: «سیاست‌گذاری و راهبری یکپارچه توسعه دریامحور به‌منظور بهره‌گیری موثر و پایدار از ظرفیت‌ها، منابع و ذخایر مناطق ساحلی و دریایی شمال و جنوب کشور».
- با توجه به اینکه از یک‌سو ظرفیت تاثیر اقتصاد دریامحور در تولید ناخالص داخلی، محدود و متاثر از عوامل مهمی چون سرمایه‌گذاری خارجی، تحریم‌های بین‌المللی و تجهیز و تکمیل زیرساخت‌های متعدد در سواحل و پس‌کرانه بوده و از سوی دیگر در وضع فعلی سهم اقتصاد دریامحور در تولید ناخالص داخلی ۲ تا ۲/۵ درصد است، لذا بند دوم به‌صورت زیر اصلاح شود: «توسعه فعالیت‌های اقتصاد دریامحور و ایجاد قطب‌های توسعه دریایی پیشران در سواحل، جزایر و پس‌کرانه‌ها با تاکید بر محور گواتر- خرمشهر به‌منظور افزایش سهم آن در تولید ناخالص داخلی تا ۷ درصد تا ده سال آینده».
- بند چهارم مشتمل بر چند گزاره متفاوت است و بهتر است مورد تجزیه و ترکیب مجدد قرار گیرد. لذا بدین‌صورت اصلاح شود: «بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت سرمایه‌های انسانی مناطق ساحلی و دریایی در مسیر توسعه دریامحور با تاکید بر توانمندسازی جوامع بومی و محلی و توسعه زیست‌بوم نوآوری و فناوری‌های دریایی به‌ویژه در حوزه تولید و استحصال انرژی‌های پاک (امواج و باد)، نمک‌زدایی از آب دریا و صنایع دریایی».
- بند هفتم در سطح سیاست‌های کلی نبوده و با تعیین متولی برای توسعه دریامحور، تعریف حدود و ثغور توسعه دریامحور و تعیین فعالیت‌های پایه، تهیه حساب‌های اقماری اقتصاد دریا، به‌عنوان یکی از فعالیت‌های آماری متولی مذکور توسط مرکز آمار ایران قابل انجام است.

نظر مشورتی کمیسیون اصلی زیربنایی و تولیدی

پس از نهایی شدن و جمع‌بندی سیاست‌های پیشنهادی در تاریخ ۱۴۰۱/۱۰/۱۰، کمیسیون اصلی زیربنایی و تولیدی مجمع تشخیص مصلحت نظام، اقدام به بررسی ۹ بند پیشنهادشده پرداخت و در جلسات مورخ ۱۴۰۰/۰۹/۰۶، ۱۴۰۰/۱۰/۰۴، ۱۴۰۰/۱۰/۱۸، ۱۴۰۲/۰۱/۲۶، ۱۴۰۲/۰۲/۰۹، ۱۴۰۲/۰۳/۰۶ و ۱۴۰۲/۰۳/۲۰ موارد زیر را به تصویب رساند:

مقدمه: دریاها و خصوصاً دریا‌های آزاد و اقیانوس‌ها از مواهب الهی و ذخایر و منابع سرشاری برای زمینه‌سازی رشد علم و فناوری، افزایش کار و ثروت، تامین نیازهای حیاتی و تولید اقدار و بستر مناسبی برای تمدن‌سازی هستند. ایران با موقعیت ممتاز جغرافیایی و قرار داشتن بین دو دریا و برخورداری از هزاران کیلومتر سواحل و نیز جزایر و ظرفیت‌های فراوان بر زمین مانده، لازم است با حضور موثر در ساحل، فراساحل، دریا و اقیانوس و بهره‌گیری از آن به‌عنوان پیشران اصلی و محور توسعه کشور و احراز جایگاه شایسته منطقه‌ای و جهانی در بهره‌گیری از دریا، استفاده کند، از این‌رو سیاست‌های کلی توسعه دریامحور به شرح زیر تعیین می‌شود.

۱- احیای نقش دریا، کرانه‌ها و پس‌کرانه‌ها به‌عنوان مهمترین پیشران و محور توسعه کشور با ایجاد چند قطب توسعه‌ای در مناطق ساحلی و دریایی به‌گونه‌ای که طی ۱۰ سال، افزایش ۱۰ واحد درصد تولید ناخالص داخلی کشور در این مناطق شکل بگیرد.

۲- سیاست‌گذاری یکپارچه و مدیریت واحد و کارآمد توسعه دریامحور با تعیین و تدوین قوانین و مقررات خاص برای تقسیم‌کار ملی و نقش‌دهی به استان‌های کشور، به‌منظور بهره‌گیری موثر و بهینه از ظرفیت‌ها، منابع و ذخایر مناطق ساحلی و دریایی.

(سیاست‌گذاری یکپارچه و مدیریت منسجم و هم‌افزای توسعه دریامحور همراه با تقسیم‌کار ملی و هم‌پیوندی استان‌های کشور برای بهره‌گیری موثر و بهینه از ظرفیت‌ها، منابع و ذخایر مناطق ساحلی و دریایی با ایجاد یک ساختار مرکزی، سازوکار مناسب و اختیارات لازم. ۱۴۰۲/۳/۲۰)

۳- تدوین طرح جامع توسعه دریامحور با تاکید بر پهنه‌بندی دریا، کرانه و پس کرانه و هم‌پیوندی استان‌های کشور در توسعه دریامحور و تعیین سهم و جغرافیای جمعیت، تجارت، صنعت، کشاورزی و گردشگری، خصوصاً در سواحل جنوب و بالانحص سواحل مکران طی حداکثر یکسال پس از ابلاغ سیاست.

۴- ایجاد زیرساخت‌های لازم سخت‌افزاری و نرم‌افزاری به‌منظور توسعه سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و جلب حداکثری منابع مالی و مشارکت سرمایه‌گذاران در طرح‌های زیرساختی و توسعه‌ای مناطق ساحلی و دریایی به‌ویژه مکران با تخصیص زمین، معافیت و مشوق‌های مالیاتی و تضمین بازگشت سرمایه.

(تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و جلب حداکثری منابع مالی و غیرمالی طرح‌های زیرساختی و توسعه‌ای مناطق ساحلی و دریایی با ایجاد زیرساخت‌های لازم نرم‌افزاری از قبیل تسهیلات حقوقی و قانونی، مشوق‌های اقتصادی و دیگر اقدامات لازم. ۱۴۰۲/۲/۹)

۵- توسعه همکاری‌های اقتصادی، تجاری و سرمایه‌گذاری در طرح‌های بزرگ‌مقیاس و دانش‌بنیان زیرساختی، تولیدی و خدماتی با کشورهای همسایه و سایر کشورها و حضور موثر در دالان (کریدور)‌های بین‌المللی و دستیابی به موقعیت قطب‌های منطقه‌ای.

۶- حمایت از سرمایه‌گذاران بومی و محلی در طرح‌های توسعه‌ای و همچنین حمایت از فعالان اقتصادی و بنگاه‌های کوچک و متوسط جوامع محلی در حوزه‌های مختلف از جمله صیادی، کشاورزی، صنعتی و گردشگری با هدف رفع محرومیت و پیشرفت مناطق ساحلی جنوب کشور.

۷- رعایت سیاست‌های کلی محیط‌زیست در طرح‌ها، برنامه‌ها و اقدامات دریامحور و ممانعت از تخریب محیط‌زیست دریایی خصوصاً توسط کشورهای دیگر.

۸- توجه ویژه نهاد آموزش عالی به تامین و ارتقای سرمایه انسانی توسعه دریامحور.

نظر مشورتی مصوب شورای مجمع تشخیص مصلحت نظام

مصوبات جلسات مورخ ۱۲/۱۰ و ۱۴۰۱/۱۲/۲۴ و ۰۱/۱۶، ۰۱/۳۰، ۰۲/۱۳، ۰۳/۰۳، ۰۳/۱۰، ۰۳/۲۴ و ۱۴۰۲/۰۳/۲۴

مقدمه: دریاها و خصوصا دریاهای آزاد و اقیانوس‌ها از مواهب الهی و ذخایر و منابع سرشاری برای زمینه‌سازی رشد علم و فناوری، افزایش کار و ثروت، تامین نیازهای حیاتی و تولید اقتدار و بستر مناسبی برای تمدن‌سازی هستند. ایران با موقعیت ممتاز جغرافیایی و قرارداشتن بین دو دریا و برخورداری از هزاران کیلومتر سواحل و نیز جزایر و ظرفیت‌های فراوان بر زمین مانده، لازم است با حضور موثر در ساحل، فراساحل، دریا و اقیانوس و بهره‌گیری از آن به عنوان پیشران اصلی و محور توسعه کشور و احراز جایگاه شایسته منطقه‌ای و جهانی در بهره‌گیری از دریا استفاده کند، از این‌رو سیاست‌های کلی توسعه دریامحور به شرح زیر تعیین می‌گردد.

۱- توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریامحور و ایجاد قطب‌های توسعه دریایی پیشران در سواحل، جزایر و پس‌کرانه‌ها به گونه‌ای که نرخ رشد اقتصادی در حوزه فعالیت‌های دریامحور (اقتصاد دریامحور) طی ۱۰ سال همواره حداقل دو برابر نرخ رشد اقتصادی کشور باشد.

۲- سیاست‌گذاری یکپارچه و مدیریت منسجم و هم‌افزای توسعه دریامحور همراه با تقسیم‌کار ملی برای بهره‌گیری موثر و بهینه از ظرفیت‌ها، منابع و ذخایر مناطق ساحلی و دریایی با ایجاد ساختار و سازوکار مناسب و اختیارات لازم.

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

- ۴- رعایت ملاحظات زیست‌محیطی لازم در طرح‌ها، برنامه‌ها و اقدامات دریامحور و ممانعت از تخریب محیط‌زیست دریایی با همکاری کشورهای دیگر.
- ۵- توجه ویژه نظام آموزشی و نهاد آموزش عالی به تامین و ارتقای سرمایه انسانی توسعه دریامحور.
- ۶- تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و جلب حداکثری منابع مالی و غیرمالی طرح‌های زیرساختی و توسعه‌ای مناطق ساحلی و دریایی با ایجاد زیرساخت‌های لازم نرم‌افزاری از قبیل تسهیلات حقوقی و قانونی، مشوق‌های اقتصادی و تضمین اصل و عواید سرمایه برای سرمایه‌گذاری در برابر ضرر ناشی از تصمیمات و اقدامات دستگاه‌ها و دیگر اقدامات لازم. دولت می‌تواند در محدوده امکانات و توانایی‌های خود در ایجاد زیرساخت‌های سخت‌افزاری سرمایه‌گذاری کند.
- ۷- حمایت از سرمایه‌گذاران بومی و محلی در طرح‌های توسعه‌ای و همچنین حمایت از فعالان اقتصادی و بنگاه‌های کوچک و متوسط جوامع محلی در حوزه‌های مختلف از جمله صیادی، کشاورزی، صنعتی و گردشگری با هدف رفع محرومیت و پیشرفت مناطق ساحلی جنوب کشور.
- ۸- توسعه همکاری‌های اقتصادی، تجاری و سرمایه‌گذاری در طرح‌های بزرگ‌مقیاس و دانش‌بنیان زیرساختی، تولیدی و خدماتی با کشورهای همسایه و سایر کشورها و حضور موثر در دالان‌های بین‌المللی و دستیابی به موقعیت قطب‌های منطقه‌ای.