

اهداف و چشم‌انداز دریایی کشور در افق ۲۰ ساله

حجت الله افشاریان^{۱*}

تاریخ پذیرش: ۹۷/۰۱/۲۷

*نویسنده مسئول

تاریخ دریافت: ۹۶/۰۵/۱۹

© نشریه صنعت حمل‌ونقل دریایی ۱۳۹۷، تمامی حقوق این اثر متعلق به نشریه صنعت حمل‌ونقل دریایی است.

چکیده

یکی از مهم‌ترین موانع توسعه کشورهای مشخص نبودن نقش حاکمیت و پیچیدگی نقش نهادها در یک طرح یکپارچه توسعه است و عموماً عدم تعریف نحوه ارتباط این نهادها موجب اتلاف منابع و از دست رفتن فرصت‌ها می‌شود. قطعاً بهره‌مندی لازم، مناسب، شایسته و رقابت‌مندانانه از فرصت‌های بی‌شمار دریا و موقعیت استثنایی دریایی جهت کمک به رونق، توسعه، پیشرفت و بالندگی پایدار کشور برای نسل کنونی و نسل‌های آینده، رسالتی تاریخی و تعهدی ملی را متوجه کشور کرده و پاسخ به آن نیازمند عنایتی جدی‌تر، طراحی و اجرای برنامه‌ریزی‌های پویا و خلاقانه است. از این رو در این مقاله با در نظر گرفتن اهمیت توسعه پایدار کشور و تحقق اقتصاد مقاومتی از طریق توسعه دریا محور با نگاهی به برنامه‌های توسعه اول تا پنجم، بررسی برنامه ششم توسعه و سند جامع دریایی کشور به دنبال پاسخی برای توسعه فعالیت‌های دریایی کشور و ایجاد هم‌گرایی حداکثری، در میان ذینفعان خواهیم پرداخت.

واژه‌های کلیدی: چشم‌انداز دریایی، توسعه دریا محور، اقتصاد مقاومتی، برنامه ششم توسعه، سند جامع دریایی.

۱. دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی حمل‌ونقل دریایی، دانشگاه امیرکبیر، Afsharian@aut.ac.ir

۱- مقدمه

۱-۱- بیان مسئله

بی‌گمان دریا و دریاشناسی، بندر و بندرسازی، کشتیرانی و مسافرت‌های دریایی، تاریخ دریانوردی، بهره‌برداری از دریا و صنایع دریایی، کشتی‌سازی و حاکمیت بر آب‌ها و قوانین و حقوق دریایی و غیر آن، از جمله مسائل و تحقیقات و برنامه‌های اقتصادی و اجتماعی و پژوهش‌هایی هستند که نقش مهمی در شکل‌گیری بنیان‌های توسعه دریایی و دریانوردی کشور برعهده دارند و به‌همین جهت، برقراری زبان مشترک و ارتباط علمی و معقولی با جامعه دریایی را طلب می‌نماید. در طی سال‌های گذشته اهمیت مباحث توسعه فرهنگ و فعالیت‌های دریایی آن چنان نمایان شده است، که بین مسئولان و محققان و پژوهشگران این عقیده تعمیم یافته که کشور ایران با در اختیار داشتن حدود ۵۸۰۰ کیلومتر مرز آبی دارای فرصت‌های عالی و امکانات و تسهیلات خدادادی کم نظیری است که با توجه به قرار داشتن کشور در موقعیت حساس جغرافیایی باید به بهترین نحو مورد بهره‌برداری قرار گیرند. در این خصوص شناسایی ظرفیت‌ها و اطلاع رسانی آن برای سرمایه‌گذاران و کلیه ذینفعان بخش حمل‌ونقل دریایی و همچنین اندیشه تعمیم فرهنگ دریایی، نقش و اهمیت بخش حمل‌ونقل دریایی را در توسعه و پیشرفت اقتصادی کشور، مسئولیت مهمی را بر دوش مسئولین، مدیران و کارشناسان حوزه حمل‌ونقل دریایی قرار داده است. رسالت تشریح فعالیت‌های بالقوه و بالفعل دریایی کشور، طرح موضوعاتی نظیر معرفی سازمان‌های دریایی داخلی و خارجی و آشنایی با کار آنها در جامعه علمی و دریایی، موارد مربوط به ناوگان تجاری و نظامی، کشتی‌سازی، گردشگری و مسافرت‌های دریایی، شیلات و آبیان و میزان بهره‌برداری ما از آنها، ژئوپولیتیک بودن دریاهای جمهوری اسلامی ایران، حقوق دریایی، اکولوژی محیط زیست، مناطق آزاد، تاریخ سیاسی و اجتماعی دریایی، نظام آموزش دریایی و مهم‌تر از همه معرفی فرصت‌های بی‌شمار سرمایه‌گذاری در سواحل و بنادر کشور از جمله مسئولیت‌هایی هستند که در شرایط کنونی از رقابت‌های منطقه ای، به دوش یکایک ما سنگینی می‌کند و باید در کنار مسائل فرساینده سیاسی و کارهای پایان ناپذیر روزانه مورد توجه قرار بگیرد.

۱-۲- ضرورت و اهمیت پژوهش

رویکردهای جهانی نشان دهنده توجه جهانی به دریا به عنوان محور توسعه و اقتدار است، در حال حاضر بیش از ۹۰٪ تجارت جهانی از طریق اقیانوس‌ها انجام می‌شود و بیش از ۸۰٪ شهرهای بزرگ دنیا در کنار دریا واقع شده‌اند. این درحالی است که در ایران توسعه خشکی محور است. از جمله نکات مهم و قابل توجه که در بحث وجود چشم‌انداز دریایی، در ایران می‌توان توجه کرد این موارد می‌باشد: (۱) پایین بودن جمعیت انسانی در مناطق ساحلی، برای مثال: تراکم جمعیت تهران ۷۱۹ نفر در کیلومتر مربع، این عدد در چابهار ۱۷ نفر است، (۲) وجود بازار بسیار بزرگ و جذاب در صنایع دریایی از جمله: ساخت و تعمیر بیشتر ناوگان کشتیرانی ایران در خارج، نوسازی بیش از ۶۰۰۰ شناور چوبی سنتی، بهره‌گیری از شناورهای پیشرفته صیادی برای افزایش چند برابری صیادی در سال، سهم کم ایران از بازار تعمیرات و سوخت‌رسانی بیش از ۱۲۰۰۰ فروند عبور کشتی از تنگه هرمز، (۳) رشد روزافزون کشورهای جهان از مزیت دریا به نحوی که میزان تجارت دریایی در دنیا از ۲/۵ میلیارد تن کالا در سال ۱۹۷۰ به ۸/۶ میلیارد تن در سال ۲۰۰۴ رسیده و از تعداد کشتی‌های ساخته شده از ۵۵ هزار فروند در سال ۱۹۷۷ به ۸۶ هزار فروند در سال ۲۰۰۴ رسیده است، (۴) صنایع دریایی به شدت اشتغال‌زا بوده و اساسا یک صنعت متکی به نیروی انسانی است به عنوان مثال برای ساخت یک فروند کشتی با ظرفیت ۲۰ هزار تن، حدود ۲/۱ میلیون ساعت صرف می‌شود. بنابراین با برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری مناسب، فقط در یکی از ابعاد توسعه دریایی که بخش کشتی‌سازی و صنایع وابسته است، می‌توان بالغ بر دویست هزار فرصت شغلی ایجاد کرد. و (۵) حضور و تلاش کشورهای همسایه به منظور استفاده از فرصت‌های مشترک دریایی مانند کشور روسیه که در دریای شمال ناوگانی معادل صد فروند شناور دارد که این رقم حدود ده برابر ظرفیت ناوگان ایران در این دریا است.

۱-۳- پیشینه تحقیق

۱-۳-۱- آینده تکنولوژی دریایی تا سال ۲۰۳۰ میلادی

روند تکنولوژی دریایی در دنیا تا سال ۲۰۳۰ با همکاری سه موسسه معتبر جهانی بررسی شد. موسسه لویدر رجیستر، شرکت تحقیقاتی کینتیک انگلیس و دانشگاه ساوتهمپتون گزارشی در خصوص حمل‌ونقل تجارت جهانی، نیروی دریایی و محیط زیست اقیانوس‌ها ارائه داد که در آن آلودگی، استفاده بیش از حد منابع و تغییرات آب و هوایی را بررسی می‌کند. بر اساس این گزارش، تا سال ۲۰۳۰، شمار سازه‌های فراساحلی در دنیا دو برابر می‌شود، و این میزان شامل صد برابر شدن توربین‌های بادی

می‌شود. همچنین در ۱۵ سال آینده، ۵۰٪ نفت مورد استفاده در دنیا در سازه‌های فراساحلی نفت استخراج می‌شود و ۵۰٪ جمعیت دنیا در مناطق ساحلی زندگی می‌کنند. از همین رو اقیانوس‌ها و صنایع وابسته به آن در جهت رفاه عمومی جمعیت دنیا در آینده نقش بسزایی ایفا می‌کند. این گزارش همچنین بر استفاده از اقیانوس‌ها در ساخت دارو، مواد و تولید انرژی تأکید کرد و در ادامه به منظور انطباق با نیازهای آینده ۳ تغییر در حوزه دریایی را متصور شده است: (۱) مواد پیشرفته: در آینده شاهد روند رو به رشد استفاده از مواد با مقاومت بالا برای سازه‌های دریایی هستیم. این مواد همچنین به حس‌گرهای داخلی مجهز است که با قابلیت حمایت از استحکام مواد، در جهت تعمیر خودکار بر می‌آید، (۲) داده‌پردازی پیشرفته: دریافت داده‌های پیچیده از فعالیت‌های بی‌نظیر استخراج منابع، پروژه‌های اکتشافی، تأثیر آن بر محیط زیست انسان را قادر به ارزیابی و اثر فعالیت‌های خود در ارتباط با کار با اقیانوس‌ها می‌کند و (۳) تولید انرژی از منابع فسیلی: تولید انرژی توسط سازه‌های فراساحلی انسان را از وابستگی به سوخت‌های فسیلی خارج می‌کند و آلودگی محیط‌زیست به کم‌ترین میزان خواهد رسید.

۱-۳-۲- توسعه دریا محور، ضرورت اقتصاد مقاومتی

در زمینه توسعه بهره‌برداری از ظرفیت‌ها و بالفعل درآوردن آنها اقدامات زیادی انجام شده است. به طور کلی می‌توان برای مباحث دریایی در حوزه‌های زیر ظرفیت‌های توسعه‌ای قائل شد: (۱) ظرفیت‌های صنعتی شامل تولید، تعمیر، اسکراب و غیرآن، (۲) ظرفیت‌های تجاری و خدماتی از قبیل فراهم کردن زمینه‌های ترانزیت کالا از مرزهای دریایی کشور، (۳) ظرفیت‌های شیلاتی و (۴) ظرفیت‌های اجتماعی.

با توسعه آگاهی و اطلاع رسانی جاذبه‌های گردشگری دریایی در حوزه آب‌های داخلی شمال و جنوب کشور و جزایر از جمله ظرفیت‌های صنعتی که بیشتر با آنها آشنا هستیم؛ استفاده از ذخایر زیر بستر دریا است و البته آنجا که دیگران هم با ما در میادین نفتی مشترک هستند، این ظرفیت به اندازه کفایت مورد بهره‌برداری قرار نگرفته است و سهم همسایگان و شرکای ما بیشتر از ما بوده است. البته زمینه‌های فعالیت دیگری هم وجود دارد که می‌تواند زمینه‌ساز اشتغال جوانان کشور و مبنای توسعه پایدار سواحل کشور شود. پاره‌ای از این زمینه‌ها عبارت است از: کشتی‌سازی، تعمیرات کشتی، اوراق و بازیافت کشتی، تولید قطعات یدکی شناورهای خدماتی سبک و سنگین، تولید نیازمندی‌ها و ادوات چوبی دکوراسیون داخلی شناورها و کشتی‌ها، و اقلام ایمنی شناورها و غیرآن.

۱-۳-۳- امتیازات ایران در بخش دریا

داشتن سواحل و دسترسی به آب‌های آزاد، از پتانسیل‌های استراتژیکی است که کشورهای ساحلی را از امتیازات گسترده سیاسی، نظامی به ویژه، اقتصادی بهره‌مند می‌کند. ایران نیز از نادر کشورهایی است که هم در شمال و هم در جنوب دارای مرزهای آبی و سواحل گسترده است. میزان سواحل ایران ۵ هزار و ۷۸۹ کیلومتر است که در حدود ۴ هزار و ۹۰۰ کیلومتر در جنوب و ۸۸۹ کیلومتر در شمال کشور گسترده شده است. با توجه به تامین ۰/۳۰ انرژی جهان و قرار گرفتن مرزهای آبی ایران در حساس‌ترین و پر رفت و آمدترین منطقه خلیج فارس و دریای عمان، موقعیتی فوق استراتژیک به ایران اعطا شده است.

۱-۳-۴- دلایل لزوم توجه به توسعه دریا محور در بحث اقتصاد مقاومتی

ماتاسفانه با در نظر گرفتن شرایط فوق ما نتوانسته‌ایم بهره کافی را از این پتانسیل‌های ارزشمند ببریم و در مقابل شاهد بوده‌ایم که برخی کشورهای همسایه که کل مساحتشان به اندازه مرزهای آبی ما نیست، آن چنان از دریا بهره برده‌اند که خود را تبدیل به قطبی در اقتصاد و گردشگری جهان کرده‌اند. در عوض ما شاهدیم که هر روزه میزان مهاجرت مردم ساحل نشین کشور به پایتخت و مراکز استان‌ها رو به افزایش است، این در حالی است که دریاها و سواحل پتانسیل فوق العاده‌ای در روند اجرای اقتصاد مقاومتی دارند و می‌توانند بخش بزرگی از اهداف اقتصادی کشور را موفق سازند. به طوری که علاوه بر ایجاد درآمدزایی، ارزآوری، ایجاد اشتغال، تامین نیازهای ساکنین بومی و بسیاری از موارد اقتصادی دیگر به حفظ و ثبات بافت جمعیتی شهرهای ساحلی نیز قوام بخشند. به جز چند شهر ساحلی در شمال و جنوب، در سایر شهرهای ساحلی کشور روند مهاجرت جمعیت در وضعیت نامناسبی قرار گرفته‌اند، از این رو باید با برنامه‌ریزی و ارائه یک سری مشوق این روند را معکوس کنیم. تحقق این هدف نیازمند برنامه‌ریزی و داشتن نگاه توسعه محور دریایی از سوی مراکز تصمیم‌گیرنده و اجرایی است. تسری معافیت‌های مناطق آزاد به بنادر و سواحل کشور، مهم‌ترین معیاری است که موجب تقویت کسب و کار و انگیزه مردم بومی برای ادامه زندگی در سواحل خواهد شد. دغدغه مردم سواحل کشور امرار معاش اقتصادی است و اکثر آنها به خاطر عدم داشتن کار و درآمد کافی مجبور به ترک سکونتگاه خود می‌شوند. این در حالی است که به جز نفت، پتانسیل‌های فراوان اقتصادی دیگری در دل دریا نهفته است که می‌تواند جایگاه و درآمد اقتصادی کشور را متحول کند، و ماهیت اقتصاد مقاومتی را در ارتقای وضعیت زندگی جامعه آشکار سازد. گردشگری و مسافرت‌های دریایی نیز از جمله برنامه‌های پردرآمدی است که می‌تواند در مسیر اجرای سیاست‌های اقتصاد مقاومتی به مسئولان کمک کند. اگر نگاهی به کشورهای

ساحلی هم‌جوار مانند امارات متحده داشته باشیم متوجه می‌شویم که مقامات این کشور چگونه توانسته‌اند با بهره‌گیری از پتانسیل‌های دریا و حتی بیابان‌های ساحلی خود گردشگران منطقه‌ای و غربی را به خود جلب کنند و از این طریق انگیزه‌های سرمایه‌گذاری خارجی را برای صاحبان سرمایه به وجود آورند.

بحث حمل‌ونقل دریایی، اسکله‌ها و بندرهای تجاری از دیگر مزیت‌هایی است که می‌توان از آن به عنوان عوامل اشتغال‌زایی و حتی مهاجرت معکوس استفاده کرد. متأسفانه ایران با چند هزار کیلومتر ساحل تنها ۱۴ بندر تجاری دارد که از این میان تنها بنادر امام خمینی (ره) و شهیدرجایی، بار مبادلات بزرگ تجاری ایران با جهان را به دوش می‌کشد، این در حالی است که امارات با سرمایه‌گذاری در این زمینه، تنها با بندر مکانیزه دبی توانسته است گوی رقابت را از ما بریاید. سرمایه‌گذاری در عرصه صنعت کشتی‌سازی و بانکرینگ (سوخت‌رسانی دریایی) از جمله مواردی است که می‌تواند در راستای اقتصاد مقاومتی برای مردم ساحل نشین کشورمان اشتغال‌زا بوده و منبع ارزآوری قابل توجه برای اقتصاد کشور باشد. گستردگی سواحل در جنوب و اشراف بر گذرگاه‌های پر تردد، فرصت بسیار مناسبی است که ایران را به عنوان قطبی در این صنعت تبدیل کند.

۱-۳-۵- ملاحظات و جهت‌گیری سیاست‌های کلی نظام در بخش دریایی

تجزیه و تحلیل اسناد بالا دستی این امکان را فراهم می‌سازد تا نگرش حاکمیتی به حوزه مورد نظر دقیق‌تری شود و راهبردهایی اتخاذ و تدوین شود که در جهت نیل به اهداف بالادستی نظام باشد، در این راستا با نگاه به اسناد بالادستی سازمان بنادر و دریانوردی در چهارچوب حمل‌ونقل دریایی مورد واکاوی قرار می‌گیرند. تحلیل سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل و به عبارتی تاثیر آن سیاست‌ها بر بخش حمل‌ونقل به عنوان یک الزام اساسی صورت گرفته که برخی جهت‌گیری‌ها و الزامات راهبردی مهم ناشی از سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل دریایی به شرح زیر می‌باشد:

- (۱) بخش حمل‌ونقل دریایی باید ملاحظات امنیت ملی و دفاعی را در نظر بگیرد،
- (۲) بخش حمل‌ونقل دریایی باید صرفه‌ها و هزینه‌های اقتصادی را در نظر بگیرد،
- (۳) بخش حمل‌ونقل دریایی باید ملاحظات زیست محیطی را مورد توجه قرار دهد،
- (۴) باید بین حجم زیرساخت‌ها و اندازه تقاضا برای آنها تناسب برقرار باشد،
- (۵) ایجاد زمینه‌های جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در این بخش ضروری است،
- (۶) با در نظر گرفتن سیاست‌های کلی در حوزه حمل‌ونقل، باید توسعه بخش حمل‌ونقل دریایی با در نظر گرفتن مباحث آمایش سرزمین باشد،
- (۷) در جهت توسعه حمل‌ونقل دریایی باید به کارگیری انواع گوناگون بیمه‌ها را گسترش داد. و
- (۸) در این بخش ضروری است که سهم گسترده‌تری از بازارهای حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی را به دست آورد.

۱-۳-۶- نگاهی به صنایع و امور دریایی در برنامه‌های توسعه کشور

برنامه‌های اول تا پنجم توسعه

با نگاهی به برنامه‌های اول و دوم توسعه می‌بینیم که هیچ اثری از صنایع دریایی در این دو برنامه دیده نمی‌شود. در برنامه سوم توسعه، صنایع دریایی در زیربخش صنایع آمده است و شاید بیشتر مباحث ارائه شده حالت شعار داشته است ولی به طور کلی ظاهر شدن عنوان صنایع دریایی در برنامه سوم توسعه نشان دهنده حرکتی نو در برنامه‌ریزی کشور می‌باشد.

در ماده ۳۴ برنامه پنج ساله چهارم، به مسئله دریایی پرداخته شده است، بر اساس این ماده بخش دریایی شامل حمل‌ونقل، صنایع دریایی، گردشگری، شیلات و خدمات دریایی می‌باشد. وظیفه دولت در این زمینه سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و نظارت می‌باشد. در ضمن کلیه امور دریایی باید به بخش‌های غیر دولتی (احتمالاً بخش خصوصی و بخش تعاونی) واگذار گردد. با نگاهی به گذشته می‌بینیم که به بخش دریایی در برنامه چهارم یک نگاه کلیشه‌ای شده است و در ظاهر، دولت علاقه وافری به کوچک کردن خود و واگذاری فعالیت‌ها به بخش خصوصی دارد و این نسخه آن را برای بخش‌های دریایی خود نیز کپی کرده است.

در برنامه پنجم توسعه درباره حمل‌ونقل و صنایع دریایی حکمی به صراحت وجود ندارد، به همین منظور جهت عملیاتی کردن اهداف برنامه پنجم توسعه کوشش شد در قالب تدوین بسته عملیاتی و اجرایی بخش حمل‌ونقل در برنامه پنجم با هدف‌گذاری که برای بخش حمل‌ونقل دریایی در کنار سایر بخش‌های حمل‌ونقل مانند حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و هوایی صورت گیرد تا ضمن مشخص شدن چارچوب فعالیت، انسجام لازم برای توسعه متوازن زیربخش‌های مختلف حمل‌ونقل برای بسترسازی

جهت رشد و توسعه پایدار اقتصادی و اجتماعی پایدار یک کشور فراهم شود. در برنامه پنجم توسعه مانند برنامه چهارم، حمل و نقل دریایی در قالب شاخص‌هایی مانند ظرفیت اسمی بندر، میزان عملیات تخلیه و بارگیری، ظرفیت کانتینری، عملیات کانتینری، نوسازی شناورها، ظرفیت جابجایی و ظرفیت ناوگان تجاری و نفتی و میانگین سن ناوگان به صورت کمی دیده شد و ضمن اینکه هدف‌گذاری برای آنها صورت گرفت کوشش شد با اخذ اطلاعات، روند تحقق اهداف مورد پایش و نظارت قرار گیرد؛ ولی با نگاهی دقیق‌تر و واکاوی حمل و نقل دریایی در برنامه پنجم توسعه می‌توان دید که به دلیل شدت گرفتن تحریم‌های بین‌المللی و عدم تکلیف دولت به برخی مصوبات مجلس شاهد کم‌ترین نرخ رشد ارزش افزوده در سال‌های ۹۰-۸۴ در این بخش، کاهش سرمایه‌گذاری خارجی و کمبود ارائه خدمات و در نتیجه شکست برنامه پنجم توسعه در بخش حمل و نقل دریایی می‌باشیم.

برنامه ششم توسعه

برنامه ششم توسعه سومین برنامه‌ای است که از زمان ابلاغ سند چشم‌انداز بیست ساله ایران تدوین می‌شود. این برنامه قرار است از سال ۱۳۹۶ تا ۱۴۰۰ به مرحله اجرا درآید. با یک حساب سرانگشتی از نگاه فعالان دریایی درباره آسیب شناسی برنامه‌های اول تا پنجم توسعه به این نکته می‌رسیم که جای دریا در این برنامه‌ها خالی بود و با این توصیف قرار است در برنامه ششم بخش دریا از جایگاه مناسبی برخوردار شود. بر همین اساس کارگروهی از سوی سازمان بندر و دریانوردی به عنوان بازوی حاکمیتی این بخش راه‌اندازی شد که متشکل از شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، شرکت ملی نفتکش ایران، سازمان شیلات ایران، سازمان حفاظت محیط زیست و نیروهای نظامی فعال در این حوزه (نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و نیروی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی) بود. شرایط توافق هسته‌ای باعث شد دولت کمی در زمان‌بندی خود برای ارائه برنامه ششم که همواره در آذرماه است تعلل کند و همچنین به علت پایان دوره مجلس نهم و انتخابات مجلس دهم مزیدی شد بر علت کندی در زمان‌بندی و سپس در تسریع ارائه برنامه ششم توسعه.

اهداف برنامه ششم توسعه در بخش دریا

شش هدف عمده در برنامه ششم برای توسعه حمل و نقل و صنایع دریایی مطرح شده است، این اهداف شامل افزایش ظرفیت حمل و نقل دریایی، بار و مسافر، افزایش سهم کشور از بازار حمل و نقل دریایی منطقه و بین‌المللی، افزایش جذب سرمایه داخلی و خارجی و توسعه مشارکت‌های بخش غیردولتی در فعالیت‌های حمل و نقل دریایی، تامین حمل و نقل دریایی ایمن، امن و پاک، ارتقای بهره‌وری نیروی کار، سرمایه و انرژی و مسئولیت‌پذیری اجتماعی و افزایش اعتماد مردم است. در محور افزایش ظرفیت ناوگان، چشم‌اندازهای مشخصی تدوین شده است برای افزایش ظرفیت ناوگان تجاری کشور به میزان ۰/۶۷. برنامه‌هایی مانند ساخت شناورهای حمل مواد شیمیایی، ساخت شناورهای فله بر، ساخت شناورهای نگله سنگین و چند منظوره و ساخت شناورهای کانتینری پیش‌بینی شده است. همچنین بر اساس برنامه ششم ظرفیت ناوگان نفتی کشور باید به میزان ۰/۱۶ افزایش پیدا کند که برای تحقق آن خرید یا ساخت شناور با ظرفیت‌های مختلف در نظر گرفته شده است.

در زمینه افزایش ظرفیت ناوگان مسافری دریایی هم پیش‌بینی شده است که این ظرفیت طی برنامه ششم به میزان ۰/۲۹ افزایش پیدا کند، در این راستا برنامه‌هایی مانند خرید یا ساخت شناورهای ایمن و روزآمد مسافری از محل وجوه اداره شده و حمایت از کارگاه‌های ساخت شناورهای مسافری برای اجرایی شدن این مهم در نظر گرفته شده است. همچنین مقرر شده است که ظرفیت پایانه‌های مسافری بندر به میزان ۰/۲۴ افزایش پیدا کند که برنامه‌هایی مانند توسعه پایانه‌های مسافری بندر انزلی، شهیدحقانی، خرمشهر، لنگه، خارگ و گناوه و تجهیز پایانه‌های مسافری بندر به تجهیزات روزآمد در دستور کار قرار گرفته است. افزایش ظرفیت اسمی بندر تجاری و افزایش ظرفیت کانتینری بندر تجاری از دیگر محورهایی است که در این برنامه به آن توجه شده است و در آن میزان افزایش ظرفیت اسمی بندر تجاری ۰/۲۹. پیش‌بینی شده است که برای اجرایی شدن آن ادامه طرح توسعه بندر شهیدبهشتی چابهار، توسعه زیرساخت‌های اراضی پشتیبانی بندر شهیدرجایی، امام خمینی (ره)، امیرآباد و جزیره نگین بندر بوشهر، برنامه تعمیرات اساسی اسکله‌های بندر تجاری، بازسازی و تامین تجهیزات استراتژیک دریایی، بندر و مخابراتی بندر تجاری و برنامه بهبود و نگهداری ابنیه و تاسیسات بندر تجاری مورد توجه قرار گرفته است. افزایش ظرفیت کانتینری بندر تجاری به میزان ۰/۷۹ با تجهیز فاز دوم طرح توسعه بندر شهیدرجایی، اجزای فاز سوم طرح توسعه بندر شهیدرجایی، اجرای فاز اول ترمینال کانتینری شهیدبهشتی بندر چابهار و تامین تجهیزات استراتژیک کانتینری بندر تجاری پیش‌بینی گردیده است.

ضعف‌های برنامه ششم توسعه در حوزه حمل و نقل دریایی

در حالی که یکی از سه اولویت اصلی برنامه ششم، توسعه سواحل مکران عنوان شده اما دولت عملاً در این برنامه به جز یک ماده در مورد توسعه بنادر و ارتقای توانمندی در این بخش چیز دیگری را نگنجانده است، برای مثال می‌توان به این نکته اشاره کرد که توسعه ناوگان حمل‌ونقل دریایی کشور نیازمند حمایت‌های مالی و به نوعی تامین مالی است، حال آنکه در این برنامه و حتی در ذی مدخل صندوق توسعه ملی اشاره‌ای به این بخش نشده است. در حالی که در دوران پسابرجام و بازگشت دوباره ناوگان ملی به آب‌های بین‌المللی بیش از پیش نیازمند نوسازی، توسعه و چابک سازی این بخش هستیم که این مسئله نادیده گرفته شده است.

دریا و سیاست‌های کلی رهبر معظم انقلاب در برنامه ششم توسعه

در سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه که توسط رهبر معظم انقلاب و بر پایه محورهای سه‌گانه اقتصاد مقاومتی، پیشتازی در عرصه علم و فناوری و تعالی و مقاومت‌سازی فرهنگی و با در نظر گرفتن واقعیت‌های موجود در صحنه داخلی و خارجی تنظیم شده است، بخش دریا و حمل‌ونقل دریایی مورد توجه ویژه قرار گرفته و در سه بند از هشتاد بند سیاست‌های کلی آورده شده است: (۱) بند ۲۱: توسعه اقتصاد دریایی جنوب کشور در محور (چابهار - خرمشهر) با تاکید بر سواحل مکران، (۲) بند ۲۳: توسعه بازارهای دریایی و ایجاد مناطق مهم اقتصادی در زمینه‌های دارای مزیت. و (۳) بند ۲۸: اولویت دادن به حوزه‌های راهبردی صنعتی (از قبیل صنایع نفت، گاز، پتروشیمی، حمل‌ونقل، مواد پیشرفته، ساختمان، فناوری اطلاعات و ارتباطات، هوافضا، دریا، آب و کشاورزی) و افزایش ضریب نفوذ فناوری‌های پیشرفته در آنها

سند جامع توسعه دریایی

برای توسعه دریایی هم‌گرا و هدفمند که منجر به توسعه اقتصادی شود وجود یک سند و سیاست‌گذاری کلان ضروری است، بنابراین اولین راهکاری که این سند ایجاد کرده، برنامه ده ساله کلان با اهداف کمی برای توسعه دریایی کشور است، جلسات تدوین سند جامع دریایی از دو سال گذشته به دعوت معاونت توسعه و فناوری ریاست جمهوری برگزار و نمایندگان تمامی ارگان‌های دریایی از جمله سازمان بنادر و دریانوردی، شیلات، محیط زیست، وزارت نفت، مراکز تحقیقاتی، وزارت صنایع، کشتیرانی و غیر آن، تمامی سازمان‌ها و نهادهای مرتبط در حوزه دریایی در آن حضور داشته‌اند و بالاخره این سند در ۱۸ اسفند ۱۳۹۴ در شورای عالی انقلاب فرهنگی به تصویب رسید و به گواه کارشناسان یکی از جامع‌ترین اسنادی است که به تصویب این شورا رسیده است. در ستادی نیز که برای اجرایی کردن این ستاد تشکیل شد معاون اول ریاست جمهوری به عنوان رئیس به همراه وزیران راه و شهرسازی، صنایع، جهاد کشاورزی، دستگاه‌های مربوط و روسای کمیسیون مرتبط مجلس و نمایندگانی از نیروهای مسلح حضور خواهند داشت.

اهدافی که در این سند جامع توسعه، دیده شده است شامل تامین و تضمین امنیت دریانوردی، افزایش جمعیت‌پذیری در مناطق ساحلی، افزایش حداقل دو برابری در بخش دریایی، دستیابی به ظرفیت اسمی حداقل ۳۰۰ میلیون تن برای گروه‌های مختلف کالا و حداقل ۱۴ میلیون TEU کانتینر در بنادر کشور، افزایش ظرفیت ناوگان حمل‌کالای دارای مالکیت ایرانی به میزان حداقل ۰/۳۰ و رسیدن به ظرفیت ۳۰ میلیون نفرسفر دریایی با حداقل رشد میانگین سالانه ۰/۷ و جذب ۰/۱۵ از گردشگران داخلی و بین‌المللی ساخت شناور، ظرفیت‌سازی برای انجام سالانه ۳۰ میلیون نفرسفر دریایی با حداقل رشد میانگین سالانه ۰/۷ و جذب حداقل ۰/۱۵ از گردشگران داخلی و خارجی می‌باشد. در زیر مجموعه این اهداف کلان، اهدافی مانند تولید سالانه حداقل ۱/۵ میلیون تن آبزیان دریایی، توسعه سوخت‌رسانی به شناورها برای کسب سهم ۰/۵۰ از بازار منطقه، آزادسازی حریم قانونی دریا به میزان سالانه حداقل ۰/۱۰ از سواحل تصرف شده کشور، کسب سهم سالانه حداقل ۰/۵۰ از ارزش بازار منطقه‌ای تعمیرات شناورها، افزایش حداقل ۰/۱۰ از مناطق چهارگانه تحت حفاظت و مدیریت زیست‌محیطی و توسعه فناوری و ثبت اختراعات بین‌المللی دریایی و اقیانوسی است. برای رسیدن به این اهداف نیز ۱۷ اقدام عملی پیش‌بینی شده است که تکمیل، به‌روزرسانی و روان‌سازی ساختارها، قوانین، مقررات و استانداردها از طریق مراجع ذی‌ربط، توسعه کمی و کیفی سرمایه‌های انسانی و برقراری ارتباط مناسب بین نظام‌های آموزشی و مهارتی و نیازهای بخش دریایی، حمایت هدفمند از پژوهش‌های بنیادی، کاربردی و توسعه فناوری، اختراعات و نوآوری‌های بخش دریا و تجاری‌سازی آنها، ایجاد، توسعه، نوسازی، بهسازی و ارتقا زیرساخت‌ها، سازه‌ها، ناوگان، تاسیسات، تجهیزات و سامانه‌های مورد نیاز بخش دریایی با تاکید بر توانمندی‌های داخلی و حمایت هدفمند از فعالیت‌های دریایی از طریق تسهیل جذب و استفاده از منابع بازارهای مالی و سرمایه‌ای داخلی و خارجی و بقیه اقدام‌ها از آن جمله است.

۳- تجزیه و تحلیل داده‌ها

با نگاهی به مطالب ارائه شده در می‌یابیم که مهم‌ترین معضل در بحث دریایی کشور، عدم وجود نهاد تصمیم‌گیرنده متمرکز و عدم تدوین استراتژی کلان است. تنوع نهادهای تصمیم‌گیری و عدم ارتباط ارگانیک بین آنها مهم‌ترین معضلی است که در سال‌های اخیر بخش دریایی کشور با آن مواجه بوده است و سرعت تصمیم‌گیری در این زمینه بسیار مهم است. نظر به ارزش فعالیت‌های اقتصادی - صنعتی در زمینه دریا به نظر می‌رسد باید بخش دریایی کشور در حد و اندازه یک وزارتخانه در هیئت دولت باشد. از طرف دیگر به دلیل مشکل تنوع تصمیم‌گیری، استراتژی مدون و همه‌جانبه‌ای وجود ندارد تا کلیه فعالیت‌های بخش دریایی کشور در یک راستا قرار گیرد. امروزه در دنیا حمل‌ونقل دریایی حرف آخر را در جابه‌جایی بار و مسافر می‌زند چرا که ارزان‌ترین، ایمن‌ترین و راحت‌ترین نوع نقل و انتقال است و با توجه به موقعیت جغرافیایی و نیز مختصات بازار از تنوع بالایی برخوردار است. حرکت‌های توسعه‌ای مطلوب چند سال اخیر در این بخش از شکاف عملکردی کشور با شاخص‌های مطلوب جهانی کاسته و به نظر می‌رسد با چاره‌اندیشی، اجرای برنامه‌های تدوین شده، راهبردهای مشخص و برنامه‌ریزی شده و همچنین مواردی مانند سرمایه‌گذاری، ایمنی دریانوردی و ظرفیت‌سازی پیشرفت مطلوب‌تری را برای حمل‌ونقل دریایی کشور متصور شد.

۴- نتیجه‌گیری

راه برای توسعه پایدار و فراگیر ایران، تنها از طریق دریا میسر است. پیروی از الگوی پیشرفته کشورهای در حال توسعه موفق در رشد اقتصادی در بخش دریا می‌تواند راهگشای خوبی باشد. حرکت در چنین مسیری مستلزم کاهش وابستگی به درآمد نفتی، سیاست نوین اقتصادی و اقتصاد دریامحور، تغییر الگوی اسکان جمعیت و افزایش تراکم جمعیت ساحل نشین می‌باشد، بنابراین اگر توجه ما به دریا صرفاً متوجه نفت باشد و به دیگر پتانسیل‌ها و مزایای دریا توجه نداشته باشیم، قادر به کنترل مهاجرت و رکود شهرهای ساحلی نخواهیم بود و امتیاز بزرگی را در اجرا و تحقق سیاست‌های اقتصاد مقاومتی از دست خواهیم داد. اگرچه در فعالیت‌های گذشته به فراخور شرایط، اقتصاد دریا و توسعه دریایی را در دستور کار خود داشته‌اند، اما در پایان این مبحث موارد زیر جهت تدبیر بیشتر و اجرایی شدن، با هدف توسعه دریایی، برخی پیشنهادها حاصل از نتایج این پژوهش به این شرح ارائه می‌شود: (۱) ایجاد بانک دریایی: از آنجا که یکی از مولفه‌های تأثیرگذار در توسعه هر امری منابع مالی آن است، لذا با توجه به پراکندگی و تعدد بانک‌های کشور و گاهی عدم آشنایی کافی آنها با زمینه فعالیت‌های دریایی، تأمین منابع مالی طرح‌ها در همه ابعاد با مشکل جدی مواجه شده و زمان زیادی برای توجیه و ایجاد همدلی با بانک‌ها برای مشارکت در طرح‌های دریایی با موضوعات بی‌شماری که به آن اشاره شد صرف می‌شود. از این رو یکپارچه‌سازی منابع درآمدی بخش دریایی کشور و تجمیع و کارسازی آن در بانک دریایی و تأمین منابع طرح‌ها از این محل می‌تواند گامی رو به جلو در توسعه دریایی و ایجاد بستری هموارتر در این زمینه باشد، (۲) ایجاد وزارت دریاداری: همان‌طور که در این نوشتار اشاره شد علاوه بر زمینه‌های بی‌شمار فعالیت‌های دریایی نهادها، سازمان‌ها و ارگان‌های مدیریت‌کننده این فعالیت‌ها نیز مختلف می‌باشد، اگرچه همه این فعالیت‌ها را می‌توان از لحاظ مبنای فعالیت و زمینه و ماهیت در یک قالب گنجانده. در این صورت با تجمیع همه ظرفیت‌های مدیریتی پراکنده و بعضاً غیر تخصصی در این حوزه و ایجاد ساختار منسجم و کاملاً تخصصی، فعالیت‌های غیر نظامی در این زمینه را می‌توان با ساماندهی مجدد و منطبق با نیازهای روز ملی و بین‌المللی در مسیری نو و متحول، رهنمون کرد، (۳) توسعه فرهنگ دریایی و توجه به مناطق ساحلی: از آنجا که زمینه‌های بی‌شمار فعالیت‌های دریایی می‌توانند توسعه همه جانبه منطق دریایی را فراهم کنند ملاحظه می‌شود در مناطقی که از این فرصت‌ها به نحو احسن و با برنامه‌ریزی مدون، پیگیری و نظارت قانونمند و نظاممند استفاده شده است شکوفایی و رونق اقتصادی ایجاد شده و تجمع جمعیت و ایجاد شهرهای بزرگ و پر رونق را به همراه داشته که شهرهای بزرگ ساحلی در اقصی نقاط دنیا از مثال‌های بارز این ادعاست و (۴) توجه به نیروی انسانی فعال در بخش دریایی و تلاش برای توسعه کمی و کیفی آن: همه فعالیت‌های دریایی دارای ویژگی‌های خاص، مشقات و سختی‌های فوق‌العاده‌ای است که لازم است بدون قیاس با فعالیت‌های دیگر مورد توجه جدی قرار گیرد و راه‌های توسعه نیروی انسانی آن از نظر کمی و کیفی و ایجاد انگیزه‌های لازم در جذب و نگهداری آنها در این صنعت و حرفه فراهم شود.

مراجع

۱. باقری، رضا. (۱۳۹۲). خصوصی‌سازی در راستای ارتقاء شاخص‌های بندری، پانزدهمین همایش صنایع دریایی، کیش.
۲. سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه. (۱۳۹۴). ابلاغی توسط رهبر معظم انقلاب به دولت.
۳. سازمان بنادر و دریانوردی. (۱۳۸۸). دایره المعارف جامع بندری و دریایی، جلد نهم، تهران، انتشارات نگاه.
۴. ماهنامه علمی. تحقیقاتی بندر و دریا. (۱۳۹۲). تهران، شماره ۲۰۲، صفحه ۲۶.
۵. اکبرنژاد، محمد. (۱۳۸۶). استراتژی بلندمدت صنایع دریایی با توجه به منحنی عمر تکنولوژی و سند چشم‌انداز، نهمین همایش صنایع دریایی، مازندران.

۶. مجله اقتصادی - علمی پیام دریا. (۱۳۹۵). تهران، شماره ۲۴۰، صفحه ۱۱۶-۱۱۷.
۷. قانون ششم برنامه توسعه. (۱۳۹۵). مصوب مجلس شورای اسلامی.
۸. فصلنامه علمی - تخصصی دریایی به هنگام. (۱۳۹۵). تهران، شماره ۲۸، صفحه ۳۲.
۹. سند جامع توسعه دریایی کشور، (۱۳۹۴). مصوب شورای عالی انقلاب فرهنگی، اسفند.
۱۰. سایت سازمان بنادر و دریانوردی <https://www.pmo.ir>

11. Osvaldo, Short. (2012). How to Choose the Right Marine Service Company for Your Needs.