

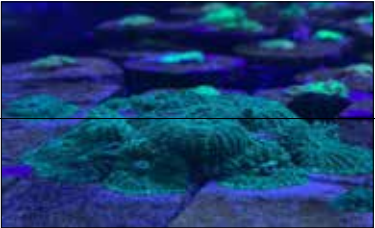
املت مدیریت دانش در سازمان های دریایی



د کتر رضا جهانفار - هنگام صرف صبحانه در یکی از دانشگاه‌های کشور، یکی از دوستان گفت که املت ارائه شده در این دانشگاه منحصر به فرد است و اولین بار به صورت ابتکاری حدود ۱۵ سال

قبل ارائه شد. پس از جابجایی و تغییر چند آشپز و سرآشپز و گذشت ۱۵ سال، این املت به سبک و سیاق منحصر به فرد همان ۱۵ سال قبل ارائه می شود. در واقع آشپز ۱۵ سال قبل تجربات و ابتکار عمل خود را در اختیار آشپز بعدی قرار داد و به همین ترتیب تجربه و دانش چگونگی تهیه املت، به نسل فعلی آشپزها و سر آشپز منتقل شد.مشاهده به عنوان ابزار گردآوری داده در روش های گردآوری داده به صورت میدانی، گاهی آنچنان واضح و تبیین شده است که حتی در مقام روش تحقیق می‌نشیند و نتیجه را مشخص می کند. مشاهده افراد بهر همد از املت، نشان دهنده جاری بودن فرایند انتقال تجربه در پخت پیک املت منحصر به فرد در طول ۱۵ سال گذشته است. در سطحی بالاتر، در بررسی سطح بلوغ مدیریت دانش یک سازمان، صرفا تکمیل پرسشنامه ها و انجام مصاحبه با دست اندرکاران آن سازمان تعیین کننده سطح بلوغ نیست. بلکه مشاهده میدانی و حتی مشاهده مشارکتی به عنوان یک ابزار اثر گذار و حتی تعیین کننده نیز می تواند مدیر دانش را در دستیابی به اهداف سازمان در مسیر دانش بنیانی یاری کند. فراموش نکنیم که گاهی مشاهده و تست یک املت در صبحانه، حقایقی از سازمان را مشخص کند.

رییس پارک زیست فناوری خلیج فارس؛
جزیره هشتم آزمایشگاهی طبیعی برای توسعه پایدار اکوسیستم‌های دریایی است



رییس پارک زیست فناوری خلیج فارس قشتم گفت: بزرگ‌ترین جزیره ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی و شرایط خاص منطقه‌ای خود آزمایشگاهی طبیعی برای بومی سازی فناوری‌های مرتبط با پرورش موجودات مرجانی و توسعه پایدار اکوسیستم‌های دریایی است.

به گزارش اقتصادسازآمد، محمد شریف رنجبر به ایرنا اظهار کرد: موجودات آبسنگ‌ساز از جمله مرجان‌ها، جلبک‌ها، اسفنج‌ها و صدف بی‌مهرگان دریایی در علم پزشکی برای تولید انواع داروهای ضد سرطان، پیوند استخوان، آنتی باکتری پال، داروهای محیط‌های کشت آزمایشگاهی و فرآورده‌های بیولوژیک استفاده می‌شوند و متخصصان ایرانی نیز در این زمینه حرفه‌ای هستند.بنابر گزارش ایرنا وی ادامه داد: امروزه، حوزه زیست فناوری در توسعه زیست داروها، توجه فراآیندهای را به خود جلب کرده است و از جنبه‌های گوناگونی می‌تواند به بهبود بهداشت در کشورهای در حال توسعه کمک کند.رییس پارک زیست فناوری خلیج فارس قشتم توضیح داد: از آنجاییکه اولویت‌های اصلی این پارک زیست‌فناوری بر مبنای مزیت‌های منطقه‌ای و در راستای توسعه و تجاری‌سازی فناوری‌های زیستی با تأکید بر توسعه دریامحور به ویژه زیست‌فناوری (دریایی، غذایی، دارویی و کشاورزی) تعریف شده یکی از مجموعه‌های تخصصی و نوآور این پارک با نام شرکت صخره‌های زنده قشتم (Qeshm Live Rocks) با تمرکز بر تکثیر، پرورش و تجاری‌سازی مرجان‌ها و شقایق‌های دریایی در حوزه انرژی‌پروری دریایی کشور در حال فعالیت است.

شریف رنجبر اضافه کرد: این شرکت با بیش از یک‌سال استقرار و فعالیت مستمر در پارک زیست‌فناوری خلیج فارس قشتم، توانسته است گام‌های مؤثری در بومی سازی فناوری‌های مرتبط با پرورش موجودات آبسنگ‌ساز و توسعه پایدار اکوسیستم‌های دریایی بردارد.وی بیان کرد: در مجموعه صخره‌های زنده قشتم، مرجان‌های وارداتی با استفاده از آب طبیعی دریا و شرایط نزدیک به زیستگاه اصلی تکثیر و پرورش داده می‌شوند که این روش علمی و بومی سازی شده، باعث افزایش چشم‌گیر سازگاری، مقاومت و ماندگاری مرجان‌ها در آکواریوم‌های مرجانی شده و در مقایسه با نمونه‌های رایج بازار، کیفیت بالاتری را برای مصرف‌کنندگان حرفه‌ای و مراکز تخصصی فراهم می‌کند.رییس پارک زیست فناوری خلیج فارس قشتم تصریح کرد: فعالیت‌های این شرکت شامل تکثیر مرجان‌های SPS، LPS و انواع شقایق‌های دریایی، تولید مرجان‌های پرورشی سالم و پایدار و توسعه محصولات زیستی وابسته به صنعت آکواریوم‌های آب‌شور است. وی گفت: شرکت صخره‌های زنده قشتم با بهره‌گیری از دانش فنی، تجربه عملی و شرایط منحصر به فرد جغرافیایی جزیره قشتم، در مسیر کاهش برداشت از طبیعت، حفاظت از صخره‌های مرجانی و ایجاد ارزش افزوده در صنعت دریامحور کشور حرکت می‌کند.شریف رنجبر اعلام کرد: این شرکت تخصصی و نوآور با بنیان‌گذاری به‌عقب ر مجله‌ی بایش از ۱۰ سال سابقه تخصصی در حوزه آکواریوم‌های آب‌شور و پرورش آبزیان دریایی با تکیه بر تجربه عملی، دانش میدانی و رویکردی مبتنی بر نوآوری و پایداری، نقش مؤثری در توسعه تکثیر مرجان‌ها در کشور ایفا کرده و با هدف ایجاد زیرساختی علمی و اقتصادی، در مسیر تبدیل قشتم به یکی از قطب‌های پرورش مرجان‌های دریایی در ایران گام برمی‌دارد.



گروه راهبردی – مرتضی فاخری – تجارت دریایی به‌عنوان شریان حیاتی اقتصاد جهانی، بر پایه مجموعه‌ای از الزامات بین‌المللی بنا شده است که رعایت آن‌ها شرط اولیه حضور کشورها و شرکت‌ها در زنجیره حمل‌ونقل جهانی به‌شمار می‌آید. این الزامات که عمدتاً توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی و سایر نهادهای تخصصی تدوین می‌شوند، چارچوبی منسجم برای ایمنی، امنیت، حقوق حمل‌ونقل، حفاظت محیط‌زیست و حکمرانی دریایی فراهم می‌کنند؛ چارچوبی که بدون آن، تجارت دریایی دچار بی‌نظمی، نااطمینانی، افزایش مخاطرات و اختلال در جریان مبادلات کالا خواهد شد.

به گزارش «سرایآمد»، مرتضی فاخری، پژوهشگر ارشد علوم راهبردی در نوشتاری به بررسی استانداردهای بین‌المللی به‌عنوان محور اصلی رقابت‌پذیری در حمل‌ونقل دریایی و ایجاد بستر مناسب جهت اعتمادسازی در تجارت دریایی جهان پرداخته است. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:

همان‌گونه که آشکار است، بیش از ۹۰ درصد تجارت جهانی با کشتی انجام می‌شود و هر گونه انحراف از استانداردهای بین‌المللی می‌تواند سلامت دریانوردان، اعتبار ناوگان‌ها و امنیت بنسادر را با تهدید جدی مواجه کند. به همین دلیل، کشورها ناگزیر باید قوانین داخلی خود را با این الزامات هم‌راستا کرده و زیرساخت‌های فنی و مدیریتی بنادر، ناوگان و شبکه حمل‌ونقل دریایی را به‌گونه‌ای توسعه دهند که بتوانند بازرسی‌ها، ممیزی‌ها و کنترل‌های سازمان‌های بین‌المللی را با موفقیت پشت‌سر بگذارند.

الزامات بین‌المللی در تجارت دریایی نیز تنها مجموعه‌ای از قوانین فنی یا زیست‌محیطی نیستند، بلکه نقش تعیین‌کننده‌ای در رقابت‌پذیری اقتصادی کشورها ایفا می‌کنند. انطباق با استانداردهایی نظیر SOLAS, MARPOL, ISPS, STCW و کنوانسیون‌های حقوقی حمل‌ونقل، موجب افزایش اعتماد، شرکای تجاری، کاهش ریسک عملیاتی، تسهیل مبادلات، کاهش هزینه‌های بیمه و ارتقای جایگاه کشور در نظام حمل‌ونقل جهانی می‌شود.

هر کشوری که از این الزامات فاصله بگیرد، عملاً بخشی از بازار جهانی را از دست می‌دهد و با محدودیت‌هایی نظیر افزایش هزینه‌های توقف، سختگیری در بازرسی‌ها و کاهش قابلیت پذیرش کشتی‌هایش مواجه خواهد شد. در چنین شرایطی، رعایت الزامات بین‌المللی نه یک انتخاب، بلکه ضرورتی راهبردی برای حفظ سهم در تجارت دریایی و ایفای نقش مؤثر در اقتصاد جهانی است؛ ضرورتی که آینده عملکرد بنادر، خطوط کشتیرانی و سیاست دریایی کشورها را رقم می‌زند.

چارچوب‌های الزام‌آور برای ایمنی کشتی‌ها و دریانوردان

الزامات ایمنی و فنی در تجارت دریایی، بنیان اصلی حفظ جان دریانوردان و صیانت از کشتی‌ها در برابر مخاطرات دریایی به‌شمار می‌آیند و چارچوبی الزام‌آور ایجاد می‌کنند که تمامی دولت‌ها، مالکان کشتی، شرکت‌های مدیریت ناوگان و اپراتورهای بندری باید به‌طور کامل به آن‌ها پایبند باشند. مهم‌ترین سند بین‌المللی در این حوزه، کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS) است که مجموعه‌ای جامع از استانداردهای فنی و عملیاتی را در زمینه ساخت کشتی، تجهیزات ناوبری، سامانه‌های هشدار و ارتباطات دریایی، اقدامات پیشگیرانه در برابر حریق و الزامات بقا در شرایط اضطراری ارائه می‌دهد. SOLAS، به‌گونه‌ای طراحی شده است که تمامی مراحل عمر یک کشتی –از طراحی و ساخت گرفته تا بهره‌برداری و تعمیرات– تحت یک نظام کنترل‌شده و نظارت‌پذیر قرار گیرد تا احتمال بروز حوادثی نظیر غرق‌شدگی، آتش‌سوزی یا ازکارافتادی تجهیزات حیاتی به حداقل برسد. در کنار آن، کنوانسیون STCW با تمرکز بر آموزش، گواهینامه‌ها و صلاحیت حرفه‌ای دریانوردان، تضمین می‌کند که پرسنل فعال در کشتی‌ها از دانش، مهارت و توان عملیاتی لازم برای کار با تجهیزات پیچیده و اجرای وظایف حساس در شرایط مختلف عملیاتی برخوردار باشند. یکپارچگی میان SOLAS و STCW، منظومه‌ای ایجاد کرده است که هم کشتی‌ها و هم خدمه را تحت پوشش استانداردهای مشترک جهانی قرار می‌دهد و بدین ترتیب سطح ایمنی ترافیک دریایی را در مقیاس بین‌المللی ارتقا می‌بخشد.

در سطح مدیریتی نیز «بین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی» نقش کلیدی دارد و با تعریف الزامات سختگیرانه در زمینه مدیریت ریسک، تدوین رویه‌های عملیاتی، ثبت وقایع، گزارش‌دهی حوادث و پایش مستمر عملکرد ایمنی، شرکت‌های کشتیرانی را ملزم می‌کند سامانه‌ای نظام‌مند بسرای مدیریت ایمنی در سطوح سازمانی و عملیاتی ایجاد کنند. ISM Code، به جای تکیه بر کنترل‌های ظاهری، بر فرهنگ ایمنی، آموزش مستمر، بازنگری دوره‌ای و ممیزی داخلی و خارجی استوار است و از شرکت‌ها می‌خواهد که رویکرد پیشگیرانه را جایگزین واکنش به حادثه کنند. افزون بر این، استانداردهای طراحی و بهره‌برداری کشتی‌ها که توسط طبقه‌بندی‌ها و نهادهای تخصصی تدوین می‌شود، مجموعه‌ای از قواعد سخت فنی در

حیاتی و نیز مدیریت رخدادهای امنیتی ایجاد کنند.

در این چارچوب، هر کشتی و هر بندر باید یک نظام جاری و دائم‌الاجرا برای نظارت، کنترل و پاسخگویی داشته باشد و آماده مواجهه با تهدیداتی همچون تروریسم، خرابکاری، حملات سایبری، دزدی دریایی و قاچاق باشد. اجرای دقیق ISPS Code، نه‌تنها امنیت عملیات را افزایش می‌دهد، بلکه اعتماد خطوط کشتیرانی، بیمه‌گران، دولت‌های ساحلی و شرکای تجاری را نسبت به استانداردهای امنیتی کشور مقصد تقویت می‌کند و مانع از تحمیل محدودیت‌های عملیاتی یا ممنوعیت‌های ورود در بنادر بین‌المللی می‌شود.

در کنار الزامات ساختاری ISPS، فناوری‌های نوین امنیتی نیز نقش تعیین‌کننده‌ای در مدیریت تهدیدات ایفا می‌کنند و صنعت دریانوردی را به سمت سامانه‌های هوشمند هدایت کرده‌اند. پایش ماهواره‌ای تردد کشتی‌ها از طریق سامانه‌های AIS, LRIT، و رصد‌های تصویری، امکان نظارت دقیق بر مسیر حرکت ناوگان، کشف رفتارهای مشکوک، شناسایی خاموشی عمدی سامانه‌های ردیابی و جلوگیری از ورود شناورهای غیرمجاز را فراهم کرده است. این ابزارها در ترکیب با شبکه‌های تبادل اطلاعات امنیتی، به‌ویژه مراکز منطقه‌ای مبارزه با دزدی دریایی، یگان‌های ساحلی و پایگاه‌های اطلاعاتی بین‌المللی، یک سپر امنیتی مشترک ایجاد کرده‌اند که هدف آن کاهش ریسک تهدیدات سازمان‌یافته و تسهیل پاسخگویی هماهنگ میان دولت‌ها و شرکت‌هاست.

در سال‌های اخیر، افزایش تهدیدات سایبری نیز ضرورت شکل‌گیری استانداردهای جدید امنیت دیجیتال برای سامانه‌های ناوبری، تجهیزات بندری و شبکه‌های عملیاتی کشتی‌ها را برجسته کرده است. در چنین شرایطی، امنیت دریایی دیگر به معنای حفاظت فیزیکی صرف نیست، بلکه گستره‌ای چندبعدی شامل امنیت سایبری، داده‌محوری، تحلیل هوشمند تهدیدات و واکنش سریع را دربر می‌گیرد. انطباق با این الزامات امنیتی نه‌تنها برای حفاظت از جان و مال اهمیت دارد، بلکه شرط حضور پایدار در زنجیره تجارت جهانی است؛ زیرا هرگونه ضعف امنیتی در کشتی یا بندر می‌تواند منجر به تعلیق عملیات، افزایش هزینه بیمه، بازرسی‌های سخت‌تر و حتی قطع مسیرهای تجاری شود و این مسئله ضرورت ارتقای مداوم استانداردهای امنیتی را بیش از پیش برجسته می‌کند.

الزامات حقوقی و قراردادی در حمل‌ونقل کالا

الزامات حقوقی و قراردادی در حمل‌ونقل دریایی کالا بخش جدایی‌ناپذیر نظام تجارت جهانی است و چارچوبی فراهم می‌آورد که در آن حقوق و تعهدات فرستندگان، گیرندگان، متصدیان حمل و سراسر بازگرن از زنجیره حمل‌ونقل به‌صورت دقیق و الزام‌آور مشخص می‌شود. کنوانسیون‌های بین‌المللی از جمله لاهه-هائیز، هامبورگ و روتردام هریک تلاش کرده‌اند قواعدی یکپارچه برای مسئولیت متصدیان حمل، نحوه رسیدگی به خسارات، شرایط تحویل کالا، حدود مسئولیت، دوره زمانی طرح دعوی و اسناد حمل تدوین کنند تا مانع بروز اختلافات پیچیده و مکرر در تجارت دریایی شوند. کنوانسیون لاهه-هائیز با تأکید بر تعهدات محدود متصدی و نقش اثبات تقصیر، سال‌ها مبنای اصلی حقوق حمل‌ونقل دریایی بوده است؛ در حالی‌که کنوانسیون هامبورگ با رویکردی مدرن‌تر، مسئولیت گسترده‌تری برای متصدیان حمل در قبال خسارات کالا پیش‌بینی و جایگاه فرستنده و گیرنده کالا را تقویت کرد. در ادامه، کنوانسیون روتردام گامی فراتر برداشت و برای نخستین بار رژیم جامع برای حمل‌ونقل چندوجهی دریایی-خشکی ارائه و اسناد الکترونیکی، مسئولیت‌های مشترک و حقوق مربوط به تحویل کالا در زنجیره‌های پیچیده حمل‌ونقل را در چارچوبی مدرن و همسو با نیازهای تجارت دیجیتال تعریف کرد. این مقررات در مجموع سبب ایجاد شفافیت، کاهش اختلافات، افزایش قابلیت پیش‌بینی و شکل‌گیری محیط حقوقی قابل اتکا برای سرمایه‌گذاران، شرکت‌ها و نهادهای بیمه‌ای می‌شوند. در سطح عملیاتی، الزامات حقوقی تنها بر متون کنوانسیون‌ها محدود نمی‌شوند، بلکه مسئولیت‌های مستقیم و گسترده‌ای برای متصدیان حمل ایجاد می‌کنند که رعایت آن‌ها شرط فعالیت ایمن و قانونمند در تجارت دریایی است. متصدیان حمل موظف‌اند کشتی را در وضعیت دریانوردی مناسب نگه دارند، خدمه واجد صلاحیت به‌کار گیرند، اسناد صحیح و کامل صادر کنند، بار را به‌درستی بارگیری، نگهداری و تحویل نمایند و در صورت بروز خسارت یا تأخیر، مطابق مقررات بین‌المللی پاسخگو باشند. این مسئولیت‌ها که در اسناد حمل، بارنامه دریایی و قراردادهای چارتر نیز انعکاس می‌یابند، نقش تعیین‌کننده‌ای در روابط حقوقی میان طرفین دارند و هرگونه تخلف از آن‌ها می‌تواند منجر به طرح دعای حقوقی، افزایش هزینه بیمه، معطلی کشتی در بنادر یا اعمال محدودیت‌های نظارتی شود.

همزمان، توسعه اسناد الکترونیکی، هوشمندسازی فرایندهای بازرسی و رویه‌های دیجیتال تجارت دریایی، نظام حقوقی حمل‌ونقل را وارد هر حله‌ای کرده که در آن شفافیت اطلاعات، ردیابی بار و قابلیت اثبات ادعاها به‌صورت دقیق‌تر و سریع‌تر امکان‌پذیر شده است. در چنین وضعیتی، انطباق کامل با الزامات حقوقی و قراردادی نه‌تنها یک ضرورت قانونی، بلکه ابزاری برای افزایش اعتماد تجاری و تضمین جریان پایدار حمل‌ونقل است؛ ابزاری که جایگاه دولت‌ها، بنادر و شرکت‌های کشتیرانی را در شبکه جهانی تجارت دریایی تقویت می‌کند و مانع از بروز نزاعات پرهزینه و اختلال در عملیات می‌شود.

نقش دولت‌ها و بنادر در اجرای مقررات جهانی

الزامات حکمرانی و انطباق در تجارت دریایی به‌گونه‌ای طراحی شده‌اند که پیوستگی مقررات جهانی با ساختارهای ملی تضمین شود و سطح ایمنی، امنیت و پایداری محیطی در

«سرآمد» بررسی کرد؛

«استانداردهای بین‌المللی» محور رقابت تجارت دریایی

رعایت الزامات بین‌المللی شاخص اصلی اعتمادسازی در تجارت دریایی است

همه بنادر و آبراهه تحت یک استاندارد مشترک قرار گیرد. یکی از مهم‌ترین ابزارها در این حوزه، نظام بازرسی دولت بندر است که به کشورها اجازه می‌دهد کشتی‌های خارجی را هنگام ورود به بنادر از نظر انطباق با مقررات بین‌المللی نظیر SOLAS, MARPOL, STCW و ISPS به‌طور دقیق بررسی کنند. این نظام، نقش کلیدی در جلوگیری از فعالیت کشتی‌های غیرایمن، آلاینده یا فاقد صلاحیت ایفا می‌کند و عملاً یک مکانیسم نظارتی مکمل برای اجرای مقررات IMO محسوب می‌شود. بنادر در این چارچوب با استقرار تیم‌های تخصصی بازرسی، تدوین پروتکل‌های شناسایی ریسک، ثبت گزارش‌های تخلف و اعمال محدودیت‌های عملیاتی، بخشی از ساختار اجرای مقررات جهانی هستند.

الزامات گزارش‌دهی اجباری نیز در حوزه حوادث دریایی، آلودگی، تغییرات فنی، وضعیت تردد و امنیت کشتی‌ها، به دولت‌ها این امکان را می‌دهد که تصویر دقیق‌تری از ناوگان فعال در آب‌های تحت حاکمیت خود داشته باشند و با سازمان‌های بین‌المللی در تبادل اطلاعات همکاری کنند. این فرایندهای نظارتی، علاوه بر افزایش شفافیت، نقش مهمی در کاهش حوادث و ارتقای اعتماد بین‌المللی نسبت به بنادر ایفا می‌کنند و مانع از تبدیل شدن بنادر به نقاط آسیب‌پذیر در شبکه تجارت جهانی می‌شوند.

در کنار سازوکارهای نظارتی، توسعه حکمرانی هوشمند و دیجیتال‌سازی اسناد دریایی نیز به یکی از محورهای اصلی انطباق با استانداردهای IMO تبدیل شده است. دولت‌ها و بنادر موظف‌اند زیرساخت‌هایی فراهم کنند که از طریق آن اسناد مربوط به کشتی‌ها، بار، خدمه و عملیات بندری به‌صورت الکترونیکی ثبت، تبادل و تأیید شود؛ فرایندی که موجب کاهش خطای انسانی، سرعت‌بخشی به عملیات و افزایش قابلیت ردیابی می‌شود. پیاده‌سازی سامانه‌های تک‌بخش دریایی، اتصال بنادر به شبکه‌های گزارش‌دهی بین‌المللی و استانداردسازی داده‌ها مطابق چارچوب‌های IMO، از الزامات ضروری برای مشارکت مؤثر در تجارت دریایی نوین است.

هماهنگی ساختاری دولت‌ها با IMO از جمله مشارکت فعال در کمیته‌ها، تطبیق مقررات داخلی با مصوبات جدید، اجرای برنامه‌های ارزیابی فنی و همکاری در پروژه‌های آموزشی، به آن‌ها اجازه می‌دهد در فرآیند شکل‌گیری استانداردهای آینده نقش داشته باشند و از تحمیل هزینه‌های ناگهانی ناشی از تغییرات مقررات جلوگیری کنند. در مجموع، الزامات حکمرانی و انطباق نه‌تنها بنیان اجرای استانداردهای جهانی‌اند، بلکه ابزار قدرت نرم دریایی محسوب می‌شوند و کشورها را که در این حوزه توانمند عمل می‌کنند به مقصدی امن، قابل اعتماد و رقابتی برای خطوط کشتیرانی بین‌المللی تبدیل می‌کنند.

چشم‌انداز آینده و توسعه‌های سیاست‌گذاری

در چشم‌انداز آینده تجارت و حکمرانی دریایی، نقش سیاست‌گذاری هوشمند و پیش‌نگرانه بیش از هر زمان دیگری برجسته شده، زیرا صنعت دریانوردی با موجی از تحولات فناورانه، الزامات سختگیرانه محیط‌زیستی و تغییرات ژئوپلیتیکی روبه‌روست. سیاست‌گذاران دریایی باید به سمت ایجاد چارچوب‌های حرکت کنند که نه‌تنها انطباق با مقررات بین‌المللی را تضمین کند، بلکه زمینه نوآوری، رقابت‌پذیری و پایداری را نیز فراهم آورد.

آینده این حوزه بر سه محور کلیدی استوار خواهد بود: دیجیتال‌سازی کامل فرایندهای تجارت دریایی، گذار انرژی سبست سوخت‌های پاک و تقویت سازوکارهای هماهنگی بین‌المللی در حوزه حکمرانی. با توسعه فناوری‌های نوین مانند سامانه‌های الکترونیکی تبادل داده، هوش مصنوعی در مدیریت ناوگان، پایش ماهواره‌ای پیشرفته و اسناد حمل دیجیتال، ساختارهای نظارتی و محیطی بنادر و ناوگان متحول خواهد شد؛ از این رو سیاست‌گذاری آینده باید بر ایجاد استانداردهای مشترک، امنیت سایبری، یکپارچه‌سازی داده‌ها و الزام شرکت‌ها به استفاده از فناوری‌های نوین متمرکز باشد. در این میان، کشورهایی که زیرساخت‌های دیجیتال دریایی را سریع‌تر توسعه دهند، در جذب کشتیرانی، ارتقای بهره‌وری و کاهش هزینه‌های عملیاتی پیشگام خواهند شد. آینده سیاست‌گذاری دریایی نیز بدون توجه به الزامات محیط‌زیستی و هدف کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای قابل تصور نیست. مقررات جدید مبتنی بر شاخص‌های EEXI و EEEI، تنها نقطه آغاز وویکردهای جهانی برای کاهش اثرات زیست‌محیطی صنعت دریایی است و در سال‌های آینده چارچوب‌های سختگیرانه‌تری برای استفاده از سوخت‌های کربن‌پایین، انرژی‌های پاک، طراحی کشتی‌های کم‌مصرف و کاهش سرعت عملیاتی ناوگان تدوین خواهد شد. بنادر نیز باید به سمت تبدیل‌شدن به «بنادر سبز» حرکت کرده و زیرساخت‌هایی برای ارائه سوخت‌های جدید، استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر، مدیریت هوشمند پسماند و کاهش آلاینده‌گی ایجاد کنند. این مسیر نیازمند سیاست‌گذاری جامع در حوزه سرمایه‌گذاری، حمایت از فناوری، ارائه مشوق‌های مالی و تدوین مقررات هماهنگ با IMO است.

در نهایت، تقویت حضور کشورها در نهادهای بین‌المللی، مشارکت فعال در تدوین استانداردهای آینده و ایجاد دیپلماسی دریایی مؤثر، نقش تعیین‌کننده‌ای در شکل‌دهی به ساختارهای حکمرانی جهانی خواهد داشت. چشم‌انداز آینده زمانی پایدار و قابل اعتماد خواهد بود که سیاست‌گذاری‌ها نه‌فقط بر اجبارهای قانونی، بلکه بر توسعه ظرفیت‌های ملی، افزایش شفافیت، استفاده از نوآوری و همکاری مستمر بین‌المللی استوار باشد؛ زیرا آینده تجارت دریایی متعلق به کشورهایی است که استانداردهای جهانی را نه به‌عنوان هزینه، بلکه به‌عنوان فرصت رشد، امنیت و توسعه اقتصادی درک می‌کنند.