

سرتیبه گروهِ راهبردی- سعید قلیچی - دریا منبعی سرشار از مواهب الهی است. ۷۱درصد از کره زمین را آب فرا گرفته است، لذا دریاها چندبرابر خشکی‌ها سرشار از منابع طبیعی، معدنی، زیستی، جانوری، گیاهی و انرژی هستند و این مهم‌ترین موضوع و دلیلی است که باید به دریاها توجه بسیار خاص و ویژه داشت؛ امری که ما هرگز به صورت جدی به آن نپرداخته‌ایم و در عمل از مواهب دریا و اقتصاد دریایی بهره‌مانده‌ایم.

به گزارش «اقتصاد سرآمد»، از دیرباز راه‌های آبی باصرفه‌ترین راه انتقال کالاها بوده‌اند. بالغ بر ۹۰درصد سهم حمل‌ونقل جهانی از کربدورهای دریایی صورت می‌پذیرد. حجم تجارت دریایی جهان در سال ۲۰۲۴ به ۲/۷۲۰ میلیارد تن رسید. سهم سواحل از اقتصاد دریا به ۱۵۰۰میلیارد دلار رسیده و انتظار می‌رود تا سال ۲۰۳۰این سهم به ۳۰۰۰میلیارد دلار برسد.
بیش از ۳میلیارد نفر در جهان برای امرار معاش خود به آقیانوس‌ها متکی بوده که اکثر قریب به اتفاق آن‌ها در کشورهای در حال توسعه هستند و بخش زیادی از غذا و محصولات دریایی از این کشورها صادر می‌شود. به‌طور مثال، ژاپن ۳۰درصد از غذای جمعیت ۱۳۰میلیونی خود را از شیلات تأمین می‌کند. ۲۰ کشور در حال توسعه اول جهان در کنار دریا واقع شده‌اند و ۴۰درصد از جمعیت جهان در فاصله ۱۰۰کیلومتری دریاها استقرار یافته و زندگی می‌کنند. درصد زیادی از بزرگ‌ترین و آبادترین شهرهای جهان در کنار سواحل واقع شده‌اند در حالی‌که در ایران بیشترین شهرهای صنعتی در نقاط مرکزی یا کویر هستند.

در سال ۲۰۲۴ ارزش جهانی صنعت توریسم در حدود ۶/۱تریلیون دلار رسید که از این مقدار حدود ۱/۵ تریلیون دلار درآمد بخش گردشگری دریایی و ساحلی جهان است. ایران با داشتن هفت استان دریایی در شمال و جنوب و ۵۸۰۰کیلومتر مرز دریایی، از آن دست کشورهایی است که می‌تواند از حوزه دریا بیشترین بهره را از آن خود کند. قدمت اولین سفرهای دریایی و صنعت کشتی‌سازی در دنیا به ایرانیان برمی‌گردد. مُهر ۸۰۰۰ساله کشف‌شده در چغامیش دزفول، سابقه کهن ایرانیان را در دریا و دریانوردی نشان می‌دهد.

پتانسیل‌های ایران در شکوفایی اقتصاد دریامحور
موقعیت منحصربه‌فرد و راهبردی ایران در جنوب‌غرب آسیا و قرارگیری ایران در مسیر کریدور شمال به جنوب و توانایی اتصال شبه‌قاره هند به روسیه، اروپا، آفریقا و ایجاد منافع راهبردی مشترک بین ایران و کشورهای فعال در این مسیر و از یک سو، اشراق ایران بر خلیج فارس، دریای عمان و تنگه‌هرمز و از سوی دیگر، جایگاه ایران به بزرگ‌ترین دریاچه بسته‌جهان(کاسپین) همگی موبد پتانسیل‌های بی‌همتا در مسیر دریایی و صنعت کشتی‌سازی در دنیا به ایرانیان برمی‌گردد. تراژیت دریایی جهانی بوده که تاکنون بهره‌برداری مکفی از آن صورت نپذیرفته است.

سهم ایران از اقتصاد دریایی

سهم ایران از اقتصاد دریایی با احتساب نفت و گاز کمی بیش از ۲درصد تولید ناخالص ملی و بدون نفت تنها یک‌درصد است. در حالی‌که این نرخ برای چین حدود ۸درصد از تولید ناخالص داخلی خود و با ارزشی بیش از ۱/۳۸ تریلیون دلار گزارش شده است. موقعیت راهبردی، سیاسی و اقتصادی سواحل خاص و ویژه ایران، برگ برنده‌ای برای رقابت در توسعه اقتصاد دریایی کشور به‌شمار می‌رود. همچنین دارا بودن ۱۰۴هزار کشتی‌های جهان با ۹۷۲هزار توند کشتی و رتبه ۲۲ جهانی حمل‌ونقل با ظرفیت حمل بار حدود ۲۱میلیون تن در سال ۲۰۲۴ از دیگر ظرفیت‌های ترانزیت دریایی موجود در ایران است.

به‌طور کلی، اقتصاد و صنایع دریایی به حوزه‌های متنوعی مشتمل بر حمل‌ونقل دریایی، ساخت و تعمیر کشتی، گردشگری دریایی، صنایع فراساحل، شیلات، صنایع کشتی‌سازی، انرژی‌های تجدیدپذیر، صنایع نظامی، تأمین مواد و تجهیزات دریایی و صنایع وابسته تقسیم‌بندی می‌شود.

برخی از این موارد در ذیل تبیین می‌شود:

۱- نقش گردشگری دریایی در اقتصاد دریامحور ایران؛ مشکلات و راهکارها
گردشگری یکی از سه پایه اصلی تجارت جهان است. ایران از نظر جاذبه‌های طبیعی در رتبه پنجم جهان قرارداد و جزو ۱۰کشور برتر و برجسته باستانی، تاریخی و فرهنگی جهان است و در حالی‌که امکان بهره‌برداری، کسب درآمد بسیار از گردشگری و خصوصاً گردشگری دریایی را دارد، اما با مشکلات عمده‌ای که در ذیل به آن پرداخته می‌شود، بهره‌چندانی در این مورد کسب نکرده است.

۱-۱گردشگری دریای ایران- مشکلات:

-زیرساخت‌های ناکافی شامل کمبود اسکله‌های استاندارد و مناسب گردشگری دریایی، و وضعیت ضعیف خدمات ساحلی شامل رستوران‌ها، اقامتگاه‌ها و سروس‌ها، نبود شناورهای تفریحی مدرن و ایمن.

-ضعف در بازاریابی و تبلیغات شمال، معرفی‌نشدن ظرفیت‌های بی‌نظیر دریایی ایران در سطح بین‌المللی و نبود بسته‌های سفر حرفه‌ای و متنوع.

-مشکلات مدیریتی و قوانین مقررات شامل، ناهماهنگی بین سازمان‌های مرتبط و تعدد سازمان‌های دریایی موازی و پیچیدگی صدور مجوزها.

-کمبود مهارت و آموزش شامل کمبود نیروهای متخصص در فعالیت‌های دریایی و ضعف در استانداردهای ایمنی و نجات.
-هزینه‌های بالا و سرمایه‌گذاری شامل، نبود سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و ریسک بالا برای خرید شناور، ساخت اسکله و تأسیسات.

-مشکلات محیط‌زیستی شامل، آلودگی سواحل، ضعف در مدیریت پسماند و حفاظت از اکوسیستم‌های حساس



۲-۱گردشگری دریای ایران- راهکارها:

• توسعه زیرساخت‌های گردشگری
• ساخت و نوسازی اسکله‌های تفریحی و توریستی
• تجهیز سواحل با امکانات متنوع و مدرن تفریحی، توریستی
• ایجاد ناوگان گردشگری مدرن با نهیه کشتی‌های کروز و قایق‌های تفریحی و...

• جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی شامل، تسهیل قوانین برای ایجاد کسب‌وکارهای دریایی
• ارائه بسته‌ها و مشوق‌های حمایتی دولتی و معافیت‌های مالیاتی و... برای سرمایه‌گذاران
• بازاریابی و تبلیغات بین‌المللی شامل، معرفی سواحل بی‌نظیر ایران

• تولید محتوا و تبلیغات هدفمند در پلتفرم‌های جهانی
• برگزاری سمینارها و رویدادهای بین‌المللی دریایی مرتبط
• آموزش و استانداردسازی مشتمل بر ایجاد دوره‌های تخصصی برای دست‌اندرکاران حوزه دریایی و گردشگری و ارتقای استانداردهای دریایی مرتبط

• توسعه گردشگری ساحلی-دریایی ترکیبی شامل ترکیب گردشگری دریایی با اکوتوریسم، زمین‌شناسی، فرهنگ محلی و غذاهای بومی

• حفاظت از محیط‌زیست دریایی شامل، اجرای برنامه‌های پاکسازی ساحل، کنترل فعالیت‌های آلاینده، ایجاد مناطق حفاظت‌شده برای گردشگری پایدار.

وظایف بخش‌های دولتی چیست؟

درخصوص تقویت و توسعه گردشگری دریایی، طرح جامع هیات دولت آبان‌ماه۱۴۰۳ بیان می‌دارد، به‌منظور توسعه گردشگری دریایی، وزارتخانه‌های جهادکشاورزی، راه و شهرسازی موظف هستند با همکاری وزارت میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی، عرصه‌های مورد نیاز همانند اسکله‌ها و... که قابل واگذاری به بخش خصوصی فعال در بخش گردشگری هستند را شناسایی کرده و دستورالعمل نحوه واگذاری آن‌ها را به هیات وزیران ارائه کنند. (ظرف مدت زمان ۶ماه)

ماده ۱۳ طرح جامع هیات دولت در ارتباط با توسعه خدمات گردشگری سلامت و جذب بیماران بیان می‌دارد که وزارت بهداشت موظف است تا تعرفه خدمات درمانی مناطق ساحلی و جزایر جنوب کشور را در رقابت با کشورهای منطقه به صورت مناسب و رقابتی تعیین کند.

وزارت خارجه اقدامات لازم برای صدور روادید گردشگران سلامت را انجام دهد. بانک مرکزی آیین‌نامه تسهیلات بانکی بلندمدت به شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات گردشگری سلامت را به تصویب شورای پول و اعتبار برساند.

۲-صنایع فراساحل ایران و نقش آن در اقتصاد دریامحور:

به دلیل وجود ذخایر گسترده هیدروکربوری در بستر دریاها، پیشرفت فناوری اکتشاف و استخراج از آب‌های عمیق و وجود میادین مشترک هیدروکربوری، توسعه صنایع فراساحل در دستور کار بسیاری از کشورهای پیشرفته قرار گرفته است. مقایسه تولید نفت دنیا از خشکی و میادین دریایی نشان می‌دهد هرساله روند بهره‌برداری از میادین دریایی عمیق در حال افزایش بوده است. در حالی‌که سهم خشکی از منابع دریایی تنها ۹درصد است. سهم منابع دریایی کم‌عمق حدود ۲۴درصد و سهم منابع دریایی عمق حدود۶۷درصد است.

بخش قابل توجهی از ذخایر نفت و گاز ایران در دریا و نزدیک سواحل قرار گرفته است به گونه‌ای که ۵۳درصد از میادین نفتی و گازی مشترک ایران در دریا واقع شده است. با توجه به برداشت روزافزون کشورهای همسایه از میادین نفتی و گازی مشترک دریایی، توسعه صنایع فراساحل بیش از پیش ضروری به نظر می‌رسد. پیش‌بینی حجم جمعیتی بازار انواع شناورها و سکوهای فراساحل صنایع دریایی کشور نشان می‌دهد که بخش بزرگی از این بازار در خدمت بخش نفت و گاز کشور خواهد بود و براساس برآوردهای انجام‌شده، ایران طی چندسال آینده سالانه میلیارد‌ها دلار انواع شناور و صنایع فراساحل نیاز دارد که این امر به تأمین مالی و مشارکت بخش خصوصی نیاز مبرم دارد. همچنین برخی مشکلات و راهکارهای مرتبط با این بخش به‌طور خلاصه به شرح ذیل بیان می‌شود:

۱-۲ مشکلات صنایع فراساحل ایران:

• نیاز به سرمایه‌گذاری زیاد و ریسک‌های بالا برای عملیات در آب‌های عمیق
• تحریم و محدودیت دسترسی به فناوری و سرمایه بین‌المللی
• فقدان تولید قابل توجه فراساحلی در دریای کاسپین که نتوانسته‌ایم تولید اقتصادی خوبی داشته باشیم
• تجهیزات فرسوده یا نیازمند نوسازی در دکل‌های حفاری
• کمبود نیروی انسانی و دانش فنی پیشرفته در حوزه دریایی/فراساحل
• مدیریت پروژه ضعیف و نبود نقشه‌راه استراتژیک برای توسعه فراساحلی
• ضعف در تحقیق و سرمایه‌گذاری فناوری دریایی

• نوسانات فشار در میدان‌هایی مثل پارس جنوبی که نیاز به پروژه‌های افزایش فشار دارد
• محدودیت در بازار خدمات دریایی بین‌المللی برای شرکت‌های ایرانی
• چالش‌های محیط‌زیستی و نیاز به رعایت استانداردهای محیطی.

۲-۲ راهکارهای پیشنهادی صنایع فراساحل ایران:

• تدوین نقشه‌راه ملی برای توسعه صنایع فراساحل مشتمل بر اولویت‌بندی پروژه‌ها، جذب سرمایه، نقش دانشگاه‌ها و بخش خصوصی
• تقویت شرکت‌های پیمانکار داخلی و انتقال فناوری
• سرمایه‌گذاری مکفی و موثر در تحقیق و توسعه در زمینه مهندسی دریا، تعمیر و نگهداری دریایی
• تسهیل استفاده از تجهیزات و قطعات ساخت داخل در پروژه‌های فنی فراساحلی
• بهبود مدیریت پسروزه با بهره‌گیری از سیستم‌های مدرن مدیریت ریسک، زمان‌بندی و کیفیت
• جذب سرمایه‌گذاری دریامحور در سطح کلان برای حمایت از اقتصاد دریاپایه
• توسعه زیرساخت‌های کشتیرانی دریایی برای سرویس دهی به بازار بین‌المللی
• رعایت ملاحظات محیط‌زیستی و استفاده از فناوری‌های پاک در پروژه‌های دریایی.

۳-شیلات و صنایع وابسته

یکی از مهم‌ترین نیازهای امروزی، تأمین منابع غذایی است و کیفیت غذای مصرفی اهمیت شیلات نه‌تنها به‌دلیل سهم مهمی که آبیزان در تأمین غذای مصرفی جامعه دارند، بلکه به‌دلیل نقش مهمی که در پایداری اکوسیستم ایفا می‌کند، روزبه‌روز در حال گسترش است. سهم محصولات غذایی دریایی پرورشی از ۴۵درصد فعلی به ۶۲درصد در سال ۲۰۳۰افزایش پیدا خواهد کرد. محصولات شیلات از دیرباز کالاهایی با قدرت ارزیابی بالا شناخته‌شده و امروزه در تجارت جهانی سهم بزرگی را به خود اختصاص داده‌اند.

یکی از منابع خدادادی که می‌تواند برای امنیت غذایی جامعه و توسعه صادرات غیرنفتی کشور جایگاه ویژه‌ای را به خود اختصاص دهد، منابع آبی است. توسعه این صنعت می‌تواند اقتصاد کشور را در کنار اقتصاد دیگر زیربخش‌های کشاورزی، صنعتی و خدماتی از اقتصاد تک‌محصولی نفت خارج کرده و موجب پیشبرد اهداف کلان اقتصاد کشور خواهد شد. کسب درآمد ارزی به‌وسیله صادرات، اشتغال‌زایی، توسعه مناطق محروم سواحل مرزی به‌خصوص در جنوب کشور، سبب شکوفایی اقتصادی خواهد شد.

رویکرد جهانی به سمت آبی‌پروری است و سهم آبی‌پروری از ۴۴درصد فعلی به ۵۲درصد و مصرف ماهی نیز از ۵۰ به ۵۷درصد در سال۲۰۲۵افزایش یافته است. در کشورهای اسکاندیناوی با سواحل کمتر از ایران، حدود ۳میلیون تن تولید ماهی در قفس دارند در حالی‌که تولید ماهی در قفس ایران در سال ۱۴۰۲ حدود ۳۰هزار تن بوده است. هدف پیش‌بینی‌شده برای تولید ماهی در قفس در برنامه ششم توسعه کشور، ۲۰۰هزارتن بوده است و این رقم در پایان برنامه هفتم توسعه باید به ۵۰۰هزار تن برسد که با روند فعلی فاصله بسیاری وجود دارد. با فرض مهیا کردن شرایط مناسب، ظرفیت ۴/۵میلیون تن تولید ماهی در قفس در کشور موجود است. در ذیل به بررسی مشکلات و بیان راهکارها در صنعت پرداخته می‌شود.

۳-۱-مشکلات صنعت شیلات ایران

• کمبود سرمایه و زیرساخت
• تأمین مالی دشوار، هزینه بالا
• کمبود سردخانه، اسکله و حمل‌ونقل سرد
• هزینه و کمبود نهاده‌ها
• وابستگی به واردات و نوسانات ارزی
• محدودیت فناوری
• کمبود واکسن و بچه‌ماهی اصلاح‌شده
• چالش‌های محیط‌زیستی
• کاهش ذخایر طبیعی و صید غیرمجاز
• مشکلات بازاریابی و صادرات
• بوروکراسی و قوانین پیچیده
• صید بی‌رویه و ضعف مدیریت منابع
• کمبود نیروی متخصص.

۳-۲ راهکارهای توسعه شیلات ایران

• سرمایه‌گذاری و حمایت مالی
• حمایت از تجهیزات داخلی
• توسعه فناوری
• مدیریت پایدار منابع دریایی
• کنترل بیماری و بهداشت
• شبکه ملی پایش بیماری‌ها
• پایش هوشمند صید
• ایجاد مناطق حفاظت‌شده
• بازسازی ذخایر

»سرآمد«بررسی کرد؛

راهبردهای شکوفایی اقتصاد ایران از مسیر دریا

نگاهی به چالش‌ها و فرصت‌های اقتصاد دریامحور در ایران

• آموزش نیروی انسانی
• اصلاح قوانین و کاهش بوروکراسی
• بهبود بازاریابی و صادرات.

۴-حوزه دریایی از منظر سرمایه‌گذاری

میزان حمل‌ونقل دریایی در سال ۲۰۳۰میلادی از حدود ۱۰میلیارد تن به حدود ۱۵میلیارد تنن افزایش پیدا می‌کند و میزان سرمایه‌گذاری مورد نیاز برای دستیابی به این هدف حدود ۳/۱ تریلیون دلار برآورد می‌شود که بخش بزرگی از این حجم سرمایه‌گذاری به جایگزینی و نوسازی کشتی‌های موجود مربوط است. قسمت اعظم ناوگان کشتیرانی ما فرسوده و با سن بالا بوده و نیاز به نوسازی و جوان‌سازی دارد. در صورتی که برای این مهم زودتر دست به‌کار نشویم و برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری لازم صورت نپذیرد در حمل‌ونقل دریایی در آینده با مشکل مواجه خواهیم شد. توجه به مقوله ناوگان دریایی، حمل‌ونقل دریایی و همچنین صنعت دریانوردی بایستی بیشتر شود، لذا ضروری است تا ناوگان دریایی کشور در برنامه‌های رشد، توسعه، بهینه‌سازی و ارتقا مورد توجه ویژه قرار گیرد. در ذیل به بررسی مشکلات و بیان راهکارها حوزه سرمایه‌گذاری پرداخته می‌شود.

۴-۱-مشکلات حوزه سرمایه‌گذاری

• موافق بودن و ناکافی بودن جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی در بخش دریا و دریانوردی
• حمایت ناکافی از سرمایه‌گذاران بومی، فعالان اقتصادی، بنگاه‌های کوچک و متوسط جوامع محلی
• عدم سرمایه‌گذاری‌های بزرگ در زیرساخت‌ها، تجهیزات و فناوری‌های پیشرفته
• کمبود منابع مالی و دشواری جذب سرمایه‌گذاران خارجی و داخلی
• مشکلاتی در زمینه ظرفیت، مدرنیزاسیون و بهره‌وری در بنادر و پایانه‌های دریایی ایران
• عدم‌معرفی فرصت‌ها و پتانسیل‌های سرمایه‌گذاری و جذب کردن سرمایه‌گذاری در بخش دریا و دریانوردی برای سرمایه‌گذاران
• عدم‌فراهم‌سازی زمینه‌های سرمایه‌گذاری و اهرم‌های تشویقی و خاص برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی
• عدم‌تکمیل زنجیره تأمین و ضعف زیرساخت‌ها
• عدم‌استفاده کافی از ظرفیت کشور در حمل‌ونقل دریایی و ترانزیت
• وابستگی به ناوگان‌های بیگانه و متعاقباً خطرات و هزینه‌های گزاف به‌دلیل استفاده از ناوگان‌های بیگانه

• بالا بودن سن ناوگان
• کاهش تعداد ناوگان ملکی
• عدم توسعه فناوری‌های نوین.

۵-۱-مشکلات صنایع کشتی‌سازی

• کمبود سرمایه‌گذاری و منابع مالی
• تحریرها و محدودیت‌های تجاری
• مشکلات نیروی انسانی
• مشکلات مدیریتی و راهبری
• نبود فناوری و تخصص روز.

۵-۲ راهکارهای صنایع کشتی‌سازی

• سرمایه‌گذاری‌هایی در تحقیق و توسعه
• به‌کارگیری فناوری‌های نوین
• استفاده از تجهیزات پیشرفته
• ایجاد زیرساخت‌های مناسب برای حمل‌ونقل داخلی
• تقویت صنعت لجستیک
• بهبود حمل‌ونقل
• خدمات پس از فروش
• ایجاد مشوق‌های لازم به صادرات و برندسازی
• معرفی محصولات ایرانی به بازارهای جهانی.

جمع‌بندی ونتیجه‌گیری

در پایان مجدداً بیان می‌شود که دریا منبعی سرشار از مواهب الهی است و ثروت‌های بی‌نظیر و فراوانی در دریا و صنایع دریایی نهفته است. کشورهای جهان دهه‌هاست که متوجه اهمیت این موضوع شده و به سرعت در حال رشد و توسعه خود با استفاده از پتانسیل‌های ارزشمند دریا هستند و سرمایه‌گذاری‌ها و درآمدهای بسیاری انجام و حاصل کرده‌اند. اقتصاد دریایی و دریامحور به سرعت در حال افزایش حجم و



تأثیر خود در توسعه و رشد کشورها و ایجاد رفاه و امنیت برای آن‌هاست. ایران با پتانسیل‌های عظیم دریایی که در اختیار دارد، می‌تواند با کسب سهم بیشتر از اقتصاد دریا، سبب فزونی برکت در اقتصاد کشور در عرصه‌های حمل‌ونقل، کشتی‌سازی، شیلات، آبی‌پروری و انرژی‌های فراساحل و نوظهور شود. ظرفیت‌های عظیم دریایی ایران به حدی است که اگر کل صنایع را متوقف و تنها به صنایع دریایی بپردازیم، به آسانی می‌توانیم کشور را به رشد، توسعه، پیشرفت و سازندگی رسانده و تنها از درآمد اقتصاد دریامحور کشور را در رفاه و نعمت اداره کنیم. معیشت ملت را بهبود، بیکاری را حذف، صادرات را افزون و خصوصاً سواحل و بنادر را به مناطقی ثروتمند و بی‌نظیر تبدیل کنیم. تجارت و ترانزیت دریایی منطقه را در اختیار و اقتدار و امنیت خود را به نهایت ممکن ارتقا دهیم.

دستیابی به این موارد نیازمند اصلاح ساختار تصمیم‌گیری و اجرایی دریایی کشور، حمایت قاطع مجلس، دولت و سایر ارکان و عزم و اراده‌ای جدی است. جهت رشد و توسعه مناسب و سریع کشور ایران، هیچ راه‌حلی جز توجه به فرهنگ و اقتصاد دریا و دریامحور وجود ندارد. ارائه کمک و راهکار به صنایع دریایی و دریانوردی و حمایت قاطع و جدی از این صنایع در کشور باید نهادینه و برای همه اندیشمندان، تصمیم‌گیرندگان، مجموعه دولت، ملت وظیفه‌ای شرعی و ملی محسوب شود.