



کشورهای همسایه و دوست یک فرصت در دسترس است. برای مثال، سرمایه‌گذاران عمان، قطر و امارات به ترتیب علاقه‌مند به توسعه بندر چابهار، جزایر گردشگری خلیج فارس و پروژه‌های لجستیکی ایران هستند. با چین در چارچوب طرح کمربند-راه، آماده سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های ایرانی (از جمله ریلی و بندری) است. استفاده حساب‌شده از این فرصت‌ها می‌تواند بخشی از نیاز مالی پروژه‌های دریایی کشور را تأمین کند. شرط توفیق در این راه، اتخاذ رویکرد دیر-پرسه، شفافیت قراردادها و صیانت از منافع ملی در کنار ارائه شوق کافی به طرف خارجی است.

**۳- ابزارهای نوآورانه مالی**

علاوه‌بر روش‌های متعارف فوق، در سال‌های اخیر روش‌های خلاقانه‌ای برای تأمین مالی پروژه‌های توسعه پایدار مطرح شده که می‌توان آن‌ها را در توسعه دریامحور نیز به‌کار گرفت. این روش‌ها عمدتاً در پاسخ به پیچیدگی چالش‌های توسعه و لزوم دخیل کردن ذینفعان مختلف به‌وجود آمده‌اند. در ادامه به برخی از مهم‌ترین این ابزارها اشاره می‌شود:

مالیه ترکیبی: در مالیه ترکیبی، منابع مالی با انگیزه تجاری (بازار) از منابع توسعه‌ای (دولتی یا خیریه) آمیخته می‌شود تا پروژه‌ای که شاید به تنهایی صرفه اقتصادی کامل نداشته، اما منفعت اجتماعی بالایی دارد، تأمین مالی شود. به عنوان مثال، برای ایجاد یک مزرعه پرورش مانگرو (جنگل حرا) به منظور حفاظت ساحل از سیل، شاید سرمایه‌گذار خصوصی به تنهایی رغبت نکند چون بازده مالی مستقیم ندارد. اما اگر یک بنیاد خیریه به یک نهاد دولتی بخشی از سرمایه را بلاعوض تأمین کند، مابقی آن را یک شرکت خصوصی (مثلاً برای فروش کرین اعتباری) می‌گردد و پروژه اجرایی می‌شود. در حوزه دریایی، مالیه ترکیبی می‌تواند برای پروژه‌های حفاظت از صخره‌های مرجانی، ایجاد مناطق حفاظت‌شده دریایی، یا توسعه سکونتگاه‌های مقاوم ساحلی به کار رود. سازوکار آن بدین صورت است که بانک‌های توسعه‌ای یا صندوق‌های زیست‌محیطی بین‌المللی بخشی از بودجه را با شرایط بسیار سبیل (تردیک صفر درصد بهره و بلاعوض) تأمین می‌کنند تا ریسک پروژه پایین بیاید، آنگاه بخش خصوصی ترغیب می‌شود باقی مانده را سرمایه‌گذاری کند.

اوراق تأثیر اجتماعی: این اوراق که در فارسی می‌توان آن را «اوراق مشارکت مبتنی بر اثر اجتماعی» نامید، ابزار نوینی است که طی آن سرمایه‌گذاران پول خود را برای حل یک مشکل اجتماعی (محیط‌زیستی خاص در اختیار مجری (مثلاً یک موسسه غیرانتفاعی یا شرکت خصوصی) قرار می‌دهند و اگر اهداف مشخص‌شده (اثر اجتماعی معین) محقق شد، بازپرداخت اصل و سود توسط دولت یا یک نهاد ضامن انجام می‌شود. در غیر این صورت بازپرداختی در کار نیست. بدین ترتیب ریسک تحقق نیافتن اهداف اجتماعی از دولت برداشته شده و به سرمایه‌گذار منتقل می‌شود، ولی در عوض اگر موفق شود، سود خود را از دولت دریافت می‌کند.

صندوق‌های کرین آبی: کرین آبی به کرینی گفته می‌شود که در اکوسیستم‌های دریایی و ساحلی (مانند جنگل‌های حرا، غلغزارهای دریایی و باتلاق‌های نمکی) ذخیره می‌شود. این اکوسیستم‌ها نقش مهمی در جذب CO۲ دارند و تخریب آن‌ها کرین آبناشته‌شده را آزاد می‌کند. در مکانیسم‌های بین‌المللی جدید، کشورها و شرکت‌ها می‌توانند با حفاظت یا احیای این زیست‌بوم‌ها اعتبار کرین کسب کنند و آن را در بازار کرین بفر و بخرند. صندوق‌های کرین آبی در واقع سازوکاری برای سرمایه‌گذاری در پروژه‌های حفاظت از این اکوسیستم‌ها با استفاده از درآمد فروش اعتبارات کرین هستند.

سایز ابزارها: می‌توان به ابزارهای بیمه‌ای و متشقة نیز اشاره کرد. برای مثال، بیمه مخاطرات آب‌وهوایی ساحلی؛ شهرداری یک شهر ساحلی می‌تواند با پرداخت حق بیمه، خود را در برابر خسارات طوفان یا بالا آمدن سطح دریا بیمه کند. در صورت وقوع حادثه، بیمه خسارت را می‌پردازد و این کمک مالی مهمی است. با مشتقات آبی: برخی کشورها بازار آبی برای آب دارند که امکان پوشش ریسک کم‌آبی را می‌دهد. این ایده‌ها در مراحل ابتدایی‌اند اما در آینده ممکن است رواج یابند.

نتیجه‌گیری از ابزارهای نوآورانه: هرچند این ابزارها پیچیده به نظر می‌رسند، اما می‌توان منابع مکمل خوبی باشند و بازیگران جدیدی (مثل نهادهای خیریه جهانی، صندوق‌های اقلیمی، بازار سرمایه‌گذاران مسئولیت‌پذیر) را وارد عرصه تأمین مالی دریایی کنند. توصیه می‌شود ایران با همکاری سازمان‌های بین‌المللی، یکی دوره‌زیر نمونه در این حوزه تعریف کند تا هم تجربه کسب شود و هم در صورت موفقیت، الگو برای گسترش باشد. برای مثال، می‌توان با همکاری UNDP یک صندوق پایلوت کرین آبی در خراهای قشم و خورموسی راهاندازی کرد. با مساعدت بانک جهانی یک برنامه مالیه ترکیبی برای توسعه گردشگری پایدار جزایر خلیج‌فارس ترتیب داد که بخشی دام کمپرهرو و بخشی سرمایه‌گذاری خصوصی باشد. استفاده از این نوآوری‌ها ایران را در به‌دانش و تجربه جهانی نگه می‌دارد و منابع فراثر از بودجه‌های سنتی بسپح خواهد کرد.

#### ۸- تجارب بین‌المللی موفق و ناموفق

در اقصی نقاط جهان کشورها تلاش کرده‌اند از روش‌های متنوع برای تال توسعه اقتصادی خود بهره بگیرند. بررسی تجارب آن‌ها می‌تواند برای ایران الهام‌بخش باشد، چراکه نقاط قوت و ضعف هر تجربه درس‌هایی در بر دارد. در این بخش، نمونه‌هایی از کشورهای گوناگون هم موفق و هم چالش‌دار- مرور می‌شود:

الدونزی: الدونزی به عنوان بزرگ‌ترین کشور مجمع الجزایری جهان (با بیش از ۱۷هزار جزیره) اقتصادش پیوندی عمیق با دریا دارد. این کشور نقشه راه اقتصاد آبی ملی را تدوین کرده و اهداف بلندآی را دنبال می‌کند. از منظر تأمین مالی، الدونزی ترکیبی از منابع داخلی و خارجی را به‌کار گرفته است. دولت الدونزی یک صندوق ویژه دریایی تأسیس کرده که بخشی از درآمدهای نفتی و گازی را به توسعه جزایر دورافتاده، بندار کوچک و حمایت از صیادان اختصاص می‌دهد. در بخش خصوصی، الدونزی شرکت‌های خوش‌نامی در کشتیرانی و شیلات دارد که در بورس این کشور فعالیت دارند و از طریق بازار سرمایه پروژه‌های شان را تأمین مالی می‌کنند.

تجربه الدونزی نشان‌دهنده این است که اقتصادهای نوظهور مسلمان می‌توانند با ابتکار عمل، سرمایه‌بومی و بین‌المللی را به سمت دریا هدایت کنند. ترکیب ظرفیت‌های سنتی (وقف، زکات) با ابزارهای مدرن (اوراق قرضه) راهگشاست. البته الدونزی هنوز با چالش‌هایی چون فساد محلی، صید غیرقانونی توسط کشورهای همسایه و تخریب محیط‌زیست دریایی دست‌وپنجه نرم می‌کند. اما روند کلی آن مثبت ارزیابی می‌شود. درس مهم الدونزی برای ایران، تلاش در وجود یک نقشه راه جامع ملی و اراده استمر برای اولویت‌دهی به دریاست. چین: چین طی ۳۰سال گذشته جهشی بزرگ در بهره‌برداری اقتصادی از دریا داشته و اکنون بسیاری از شاخص‌های اقتصاد دریایی (حمل‌ونقل، شیلات، ساخت‌وساز دریایی) را رهبری می‌کند. موفقیت چین حاصل سرمایه‌گذاری عظیم دولتی و جذب فناوری خارجی در ویژه برای اقتصاد آبی در نظر می‌گیرند و گزارش‌های در‌شد با کیفیت اقتصاد دریایی» منتشر می‌کنند. مالی آبی» وادر اسناد بالادستی خود وارد کرد و بانک‌های این کشور مأمور شدند بخشی از پرتفوی اعتباری‌شان را به پروژه‌های آبی اختصاص دهند. انتشار اولین اوراق آبی آسیا توسط بانک چین نمونه‌ای از این سیاست است. همچنین دولت چین بانک‌های توسعه‌ای داخلی را موظف کرده به استان‌های ساحلی برای طرح‌های پاک کمک کنند. نتیجه این شده که امروز استان‌هایی مثل گوانگ‌دونگ و شانگدو بودجه‌های ویژه برای اقتصاد آبی در نظر می‌گیرند و گزارش‌های در‌شد با کیفیت اقتصاد دریایی» منتشر می‌کنند.

تجربه چین اگرچه در مقیاس بسیار بزرگ‌تر از ایران است، اما نشان می‌دهد توسعه مالی و توسعه دریایی همگام با هم حرکت می‌کنند. هرچه نظام بانکی و بازار سرمایه یک کشور قوی‌تر و عمیق‌تر باشد، پروژه‌های دریایی آن کشور امکان تأمین مالی بهتری خواهند داشت. همچنین نگاه راهبردی چین به دریا (مثلاً تبدیل شدن به قدرت اول دریایی تا ۲۰۵۰) باعث شده برنامه‌ریزی منسجم و طولانی مدتی داشته باشد. شاید مهم‌ترین درس برای ایران، پیوند زدن برنامه‌های توسعه دریایی با نظام تأمین مالی کشور است؛ به نحوی که در اسناد بودجه و برنامه، جایگاه اقتصاد دریا مشخص و منابع پشتیبان آن تعریف شود.

امارات متحده عربی- امارات کشوری است با خط ساحلی نسبتاً کوتاه اما برنامه‌ریزی دقیق برای تبدیل شدن به یک قطب دریایی. شهر دویی اکنون یکی از پنج بندر بزرگ جهان (از نظر ترند کانانتیری) را در خود دارد و دولت کشانی به کاربزرگ جهانی در صنعت بندر است.

در زمینه تأمین مالی، امارات از رویکرد مالی بین‌المللی استفاده کرده است؛ یعنی با ایجاد یک محیط کسب‌وکار جذاب (معافیت مالیاتی، ثبات قوانین، دادگاه‌های تجاری کارآمد) سرمایه خارجی و شرکت‌های چندملیتی را جذب کرده است. به‌علاوه، با راه‌اندازی ناسداک دویی، بستری برای انتشار انواع اوراق بدهی ارزی فراهم کرده که نتیجه آن صدور اوراق مختلف (از جمله اوراق سبز/آبی) توسط شرکت‌های اماراتی و حتی شرکت‌های خارجی در دویی بوده است.

برای ایران، الگوی امارات از این جهت جالب است که نشان می‌دهد حتی کشوری کوچک با جمعیت کم می‌تواند با اصلاحات نهادی و پذیرش استانداردهای جهانی، از سرمایه جهانی به نفع خود استفاده کند. البته ایران نه وضعیت تحریم‌ناپذیری امارات را دارد و نه ساختار سیاسی-اقتصادی مشابه، اما اقداماتی مانند ایجاد مناطق آزاد با قوانین تجاری تسهیل‌شده (Free Zone) و تلاش برای وصل شدن به شبکه‌های مالی بین‌المللی (مثلاً استفاده از بیم‌های پولی دوجانبه یا سساز و کارهای مثل INSTEX) می‌تواند بخشی از راه را باز کند. مهم آن است که تصمیم‌گیران در ایران رویکردی واقع‌بینانه داشته باشند و تعامل اقتصادی با جهان را به عنوان موتور محرک رشد بخش دریایی ببینند، نه تهدید.

سیشل: سیشل کشور کوچکی در قیانسو هند است که جمعیتی کمتر از ۱۰۰ هزار نفر دارد، اما دلیل اقام نوآورانه‌اش در صدور اوراق آبی، بسیار مطرح شد. وضعیت ویژه سیشل این بود که اقتصادش به شدت به ماهیگیری و گردشگری وابسته است و تخریب محیط‌زیست دریایی تهدیدی مستقیم برای بقای اقتصادی کشور محسوب می‌شود. به همین دلیل، دولت سیشل با پشتیبانی شرکایی چون بانک جهانی، یک بسته جامع برای حفاظت اقیانوس تدارک دید که تأمین مالی اش از طریق اوراق آبی، کمک بلاعوض GEF و وام امتیازی انجام شد. می‌توان گفت سیشل موفق شد مدلی نمونه از تأمین مالی مختلط (بدهی + کمک) را اجرا کند که شاید برای کشورهای کوچک دیگر هم قابل تقلید باشد. ترکیه: ترکیه به عنوان کشور همسایه که دارای سواحل طولانی در مدیترانه و دریای سیاه است، شباهت‌هایی از نظر اقلیمی با ایران دارد. در سال‌های اخیر ترکیه تلاش کرده با کمک بانک‌های توسعه‌ای، پروژه‌های آبی خود را تأمین مالی کند. نمونه بارز، همان اوراق آبی و سبز QNL بود. همچنین ترکیه در EBRD با کمک سرمایه‌گذاری اروپایی و ماهی‌های برای بهبود مدیریت فاضلاب شهری در شهرهای ساحلی دریافت کرده تا آلودگی دریای مدیترانه را کاهش دهد.

به طور کلی، هر کشوری متناسب با شرایط خود ترکیبی از روش‌های تأمین مالی را آزموده است. جدول زیر مروری خلاصه‌وار بر چند تجربه کلیدی و درس‌های آن دارد:



نکات موفقیت/شکست	روش‌های برجسته تأمین مالی آبی	کشور
ترکیب فرهنگ بومی و ابزار مدرن؛ نیاز به مبارزه با فساد محلی	صکوک وقف نقدی، اوراق سببز دولتی، صندوق توسعه دریایی	اندونزی
برنامه‌ریزی مرکزی قوی؛ تأکید جدید بر پایداری محیط‌زیستی	سرمایه گذاری دولتی عظیم، اوراق آبی توسط بانک‌ها، FDI گسترده در بندر	چین
	جذب FDI، انتشار صکوک سبز/آبی، ایجاد مرکز مالی بین‌المللی	امارات
	نواوری در ساختار مالی؛ محدودیت ظرفیت اجرایی	کشوری کوچک
	اصلاحات ساختاری جهت تسهیل PPP، لزوم تداوم سرمایه‌گذاری دولتی مکمل	هند
	همکاری نزدیک با موسسات توسعه‌ای؛ اهمیت توجه‌پذیری پروژه‌ها	اوراق آبی/سبز با مشارکت EBRD و IFC، وام‌های زیست‌محیطی اروپا

این تجارب گویای آن است که برای موفقیت در تأمین مالی دریامحور، کشورها باید سید متنوعی از منابع مالی داشته باشند و در حل چالن الزامات حکمرانی خوب، شفافیت، توجه‌پذیری و پایداری را رعایت کنند. هیچ راه‌حل یک‌بعدی وجود ندارد و ترکیب هر چندمانده ابزارها متناسب با شرایط هر کشور ضروری است.

#### ۸- ویژگی‌ها و ملاحظات نظام مالی و اقتصادی ایران

پس از مرور روش‌ها و نمونه‌های خارجی، لازم است به واقعیت‌های بومی ایران بازگردیم و بررسی کنیم که هر یک از این رویکردها در چارچوب ویژگی‌های خاص اقتصاد ایران چگونه قابل اجرا هستند. ایران دارای مختصاتی است که آن را از بسیاری کشورها متمایز می‌کند و این مختصات بر قابلیت به‌کارگیری روش‌های تأمین مالی تأثیر مستقیم دارد. اهم این ویژگی‌ها عبارتند از:

•**نظام بانکداری بدون ریا (اسلامی):** تمامی عملیات بانکی کشور باید منطبق بر شرع باشد. هر چند در عمل بانک‌ها شیوه‌های متفاوتی برای دور زدن قانون ربا اتخاذ کرده‌اند، اما چارچوب حقوقی برای بهره‌صریح و اوراق قرضه متعارف وجود ندارد. این امر به یک مانع و همزمان فرصت تبدیل شده است. مانع از آن جهت که ابزارهای مالی رایج دنیا (مثل اوراق قرضه معمولی) به راحتی در ایران قابل انتشار نیست؛ فرصت از آن جهت که ایران می‌تواند با توسعه ابزارهای جایگزین (صکوک، اوراق مشارکت) پیغام‌باشد. خوشبختانه قانون بازار اوراق بهادار ایران انتشار صکوک و اوراق مشارکت را تجویز کرده و تجربه موفق هم در این زمینه داشته‌ایم (مثلاً صکوک اجاره برای تأمین مالی شرکت نفت). بنابراین به‌کارگیری ابزارهای مالی اسلامی در ایران کاملاً امکان‌پذیر و دارای پشتوانه قانونی است. در حوزه دریایی نیز باید همین مسیر دنبال شود و ابزارهایی مانند صکوک آبی، صندوق وقفی، قرض‌الحسنه و... که پیش‌تر شرح داده شد، طراحی و اجرا شود.

•**اقتصاد دولتی و رانتیر:** اقتصاد ایران به شدت تحت سلطه دولت (و بخش‌شده‌دولتی) است و بخش خصوصی واقعی در سرمایه‌گذاری‌های بزرگ کم‌رنگ است. همچنین درآمدهای نفتی سال‌ها مانع عمده بوده که نوعی اقتصاد رانتیر را شکل داده است. این وضعیت باعث شده فرهنگ اتکا به دولت در بسیاری از حوزه‌ها از جمله پروژه‌های زیربنایی شکل بگیرد. برای تغییر این فرهنگ، نیازمند اصلاحات ساختاری هستیم: خصوصی‌سازی واقعی صنایع دریایی (مانند بندر، شرکت‌های کشتیرانی)، تسهیل مجوزهای برای بخش خصوصی، و کاهش انحصارات دولتی. تا وقتی که بنگاه‌های دولتی مثل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی یا سازمان بنادر حاضر به مشارکت دادن بخش خصوصی در طرح‌های‌شان نباشند، نقش‌آفرینی سایر منابع مالی دشوار خواهد بود. تجربه ناموفق صندوق توسعه صنایع دریایی (IMF) در ایران تا حدی ناشی از همین سبطره تفکر دولتی بود که اجازه‌نداد این صندوق به یک نهاد مالی پویا تبدیل شود. بنابراین شرط نخست موفقیت تأمین مالی متنوع، تغییر رویکرد دولت از تسلط مطلق به مشارکت‌جو است.

•**فساد و عدم شفافیت:** متأسفانه ایران در شاخص‌های بین‌المللی شفافیت و وضیت مطلوبی ندارد. فساد مالی در بخش‌هایی از بدنه دولت و شرکت‌های خصوصی، اعتماد عمومی را مخدوش کرده و سرمایه‌گذاری مولد را عقب رانده است. اگر قرار باشد منابع جدید (مثل وقف یا اوراق آبی) بسپح شود، مردم باید اطمینان یابند که این منابع به درستی مدیریت می‌شود. حاکمیت شرکتی قوی و شفافیت مالی در نهادهای متولی توسعه دریایی (چه دولتی، چه بخش خصوصی) شرط اساسی است. به عنوان مثال، اگر صندوقی برای ایجاد آبی تشکیل می‌شود، صورت‌های مالی آن باید توسط حسابرس مستقل منتشر شود و فرایند تصمیم‌گیری درباره اعطای تسهیلات، رقابتی و پاک باشد. همچنین برخورد قاطع با سوءاستفاده‌کنندگان احتمالی، پیام مثبتی برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی دارد که در یک محیط سالم فعالیت خواهند کرد. بدون رفع یا کاهش جدی فساد، بسیاری از روش‌های تأمین مالی در عمل با شکست مواجه می‌شوند؛ زیرا با منابع خفیف‌ومیل می‌شود با سرمایه‌گذاران با دیدن فساد از ورود منصرف می‌شوند.

•**بازار سرمایه کم‌عمق و نظام بانکی ناتراز:** بازار بورس و اوراق بدهی در ایران نسبت به اندازه اقتصاد کشور کوچک است و عمق کافی ندارد. به‌علاوه، نظام بانکی کشور با معضل ناترازی (مطالبات معوق بالا، دارایی‌های راکد) روبه‌روست که توان تسهیلات‌دهی آن را محدود کرده است. این بدان معناست که ظرفیت تأمین مالی داخلی نیز تا حدی محدود است. مثلاً اگر بخواهیم میلیاردها دلار اوراق آبی منتشر کنیم، شاید بازار جذب آن با دشواری همراه شود مگر آن‌ها یکی خریداران خارجی یا صندوق‌های ثروت ملی به میان آید. بنابراین واقعیت‌اینه است که برای پروژه‌های بسیار بزرگ دریایی (مثل نوسازی ناوگان کشتیرانی یا نیاز ۴میلیارد دلاری) صرفاً بر منابع داخل حساب نکنیم، بلکه از ترکیب روش‌ها (شامل FDI، وام خارجی، انتشار اوراق ارزی در خارج و...) بهره بگیریم. البته مدیریت این کار با بانک مرکزی و وزارت اقتصاد است که چگونه در شرایط تحریمی، ابتکار مالی برای دسترسی به بازارهای جهانی به خرج دهند (نمونه آن اوراق ارزی ایران در بورس‌های اروپا در گذشته است که البته الان عملاً متوقف شده).

•**ظرفیت‌های فرهنگی وقف و نیکوکاری:** ایران از لحاظ فرهنگ وقف و خیرات یکی از غنی‌ترین کشورهاست. هزاران موقوفه و بقعه و هیات مذهبی به‌علاهد، نظام بانکی کشور با معضل ناترازی (مطالبات معوق بالا، دارایی‌های راکد) روبه‌روست که توان تسهیلات‌دهی آن را محدود کرده است. این بدان معناست که ظرفیت تأمین مالی داخلی نیز تا حدی محدود است. مثلاً اگر بخواهیم میلیاردها دلار اوراق آبی منتشر کنیم، شاید بازار جذب آن با دشواری همراه شود مگر آن‌ها یکی خریداران خارجی یا صندوق‌های ثروت ملی به میان آید. بنابراین واقعیت‌اینه است که برای پروژه‌های بسیار بزرگ دریایی (مثل نوسازی ناوگان کشتیرانی یا نیاز ۴میلیارد دلاری) صرفاً بر منابع داخل حساب نکنیم، بلکه از ترکیب روش‌ها (شامل FDI، وام خارجی، انتشار اوراق ارزی در خارج و...) بهره بگیریم. البته مدیریت این کار با بانک مرکزی و وزارت اقتصاد است که چگونه در شرایط تحریمی، ابتکار مالی برای دسترسی به بازارهای جهانی به خرج دهند (نمونه آن اوراق ارزی ایران در بورس‌های اروپا در گذشته است که البته الان عملاً متوقف شده).

•**نیروی انسانی متخصص:** خوشبختانه ایران در رشته‌های مهندسی دریا، علوم دریایی، شیلات و... صاحب‌نظران و فارغ‌التحصیلان بسیاری دارد. این نیروی انسانی خود یک سرمایه است که می‌تواند بخش خصوصی داخلی را شکل دهد. مثلاً شرکت‌های دانش‌بنیان دریایی زیادی در حوزه ساخت تجهیزات ناوبری، رادار ساحلی، شناور سبک و... داریم. اگر توان مالی مناسبی شوند، این شرکت‌ها می‌توانند پروژه‌های داخلی را اجرا کنند. بنابر این بخشی از برنامه باید معطوف به حمایت مالی از شرکت‌های دانش‌بنیان دریایی باشد (از طریق وام کم‌بهره، سرمایه‌گذاری خط‌پذیر یا سفارش طرح تحقیقاتی). این کار از خروج ارز برای واردات نیز جلوگیری می‌کند و اشتغال‌زایی دانش‌مختگان را در پی دارد. به طور خلاصه، شرایط اقتصاد ایران ایجاب می‌کند که برای پیاده‌سازی هر روش تأمین مالی، اصلاحات و سازگاری‌های لازم صورت گیرد. مثلاً برای PPP، نیاز به سامه‌سازی مقررات و کاهش نقش دولت است؛ برای اوراق سبز نیاز به ارتقای شفافیت و استاندارد گزارش‌دهی است؛ برای جذب FDI نیاز به تنش‌زدایی خارجی و تضمین حقوق سرمایه‌گذار است؛ برای وقف نیاز به نوآوری فقهی و اعتمادسازی است. بدون در نظر گرفتن این ملاحظات، ارائه هر راهکاری در حد توصیه باقی می‌ماند. بنابراین یک فصل مهم در هر برنامه توسعه دریایی در ایران آبی‌شناسی نظام مالی موجود و اقدامات اصلاحی پشتیبان باشد. در قسمت بعد، بر همین اساس پیشنهادهای راهبردی و عملیاتی مطرح خواهد شد.

#### ۵- پیشنهادهای راهبردی و عملیاتی

با توجه به مجموعه مباحث و تحلیل‌های انجام‌شده، در این بخش توصیه‌هایی جهت پیشبرد توسعه مالی دریامحور در ایران ارائه می‌شود. این پیشنهادها در سه سطح اصلاحات نهادی و قانونی، اقدامات اجرایی اولویت‌دار، و طراحی ساختارهای مالی مناسب تنظیم شده‌اند:

#### ۱- اصلاحات نهادی و قانونی:

•**تدوین سیاست ملی اقتصاد دریامحور:** یک سند راهبردی با پشتوانه قانونی (مصوبه مجلس یا شورای عالی) تنظیم شود که اهداف، اولویت‌ها، منابع مالی و نقش دستگاه‌های مختلف را در توسعه دریایی مشخص کند. این سند باید هماهنگی بین‌بخشی را تضمین کند. می‌توان پیشنهاد داد «قانون برنامه‌ریزی و توسعه اقتصاد دریایی ایران» طی دوسال آینده به تصویب برسد.

•**ایجاد نهاد راهبری مرکزی:** تشکیل «شورای عالی اقتصاد دریایی» به ریاست معاون اول رئیس‌جمهور یا معاون اقتصادی، با حضور وزرای کلیدی (راه، صمت، نفت، نیرو، جهاد کشاورزی) و بخش خصوصی و نظامی، برای تصمیم‌گیری کلان و رفع موانع بین‌دستگاهی. این شورا بر اجرای سیاست ملی فوق‌الذکر نظارت کند.

•**شفافیت و مقابله با فساد:** اجرای کامل دولت الکترونیک در بندر و گمرکات جهت کاهش رانت‌ها. همچنین الزام نهادهای مالی دریایی (صندوق‌ها، سازمان بنادر، صندوق توسعه ملی در بخش دریا) به انتشار عمومی گزارش عملکرد مالی سالانه جهت نظارت مردمی.

# اقتصاد دریا

شنبه-۴ مرداد ۱۴۰۴- سال یازدهم- شماره ۲۲۵۸

•**بازنگری قوانین سرمایه‌گذاری و مشارکت:** اصلاح قانون مناقصات و آیین‌نامه‌های واگذاری طرح‌ها به گونه‌ای که مشارکت بخش خصوصی (داخلی و خارجی) روان‌تر و سریع‌تر انجام‌شود. مثلاً کاهش بوروکراسی اخذ مجوز سرمایه‌گذاری خارجی به کمتر از ۳۰ ماه، یا افزایش سقف تملک سهام توسط خارجی‌ها در شرکت‌های بندری و کشتیرانی.

•**ارتقای قوانین وقف:** پیشنهاد تغییر یا تفسیر جدید ماده (۵۵) قانون مدنی در خصوص پذیرش وقف پول و اوراق بهادار، با اخذ نظر مثبت مراجع تقلید. همچنین تدوین آیین‌نامه نظارت بر صندوق‌های وقفی با مشارکت سازمان اوقاف و بانک مرکزی تا چارچوب شفافی فراهم شود.

۲- اقدامات اجرایی اولویت‌دار

•**تأسیس صندوق ملی اقتصاد آبی:** یک صندوق حاکمیتی ایجاد شود که منابع آن از ترکیب: ۱) منابع دولتی (مثلاً اختصاص ۱٪ درآمد نفتی سالانه)، ۲) کمک‌های خارجی (از نهادهای بین‌المللی محیط‌زیستی)، ۳) وقف و خیرات مردمی (از محل اوراق قفقی و کمک مستقیم)، و ۴) سرمایه‌گذاری بخش خصوصی داخلی تشکیل شود. این صندوق با سرمایه‌گذاری در پروژه‌های اولویت‌دار (مثلاً طرح‌های زیربنایی سواحل مکران، توسعه ناوگان صیادی، ایجاد تأسیسات گردشگری دریایی) به تأمین مالی طرح‌ها کمک کند.

•**رعال‌سازی صندوق توسعه صنایع دریایی:** با تزریق منابع جدید (مثلاً از محل افزایش سرمایه توسط صندوق توسعه ملی یا وجوه اداره‌شده وزارت صمت) IMF احیا شود و به صورت بانک تخصصی دریایی عمل کند. همچنین رشته فعالیت‌های تحت حمایت آن گسترش یابد (نه فقط کشتی‌سازی، بلکه تمامی زنجیره تأمین دریایی).

•**آغاز انتشار اوراق سبز آبی:** در گام اول، دولت یک اوراق (مشارکت آبی» ریلی به مبلغ محدود (مثلاً ۵۰۰میلیارد تومان) منتشر و بازار را تست کند. هر پروژه معینی مثل پاکسازی خلیج گرگان یا احیای دریاچه ارومیه می‌تواند محل مصرف باشد تا جنبه تبلیغاتی و اعتمادسازی نیز داشته باشد. سپس براساس استقبال، مرحله به مرحله حجم و تنوع اوراق افزایش یابد.

•**مشوق برای سرمایه‌گذاری خارجی هدفمند:** بسته‌های تشویقی ویژه برای هر زیربخش تهیه شود. مثلاً برای فراساحل نفت و گاز، مدل جدید کرد که سهام شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی، کشتی‌سازی، صنایع فراساحل و... در آن عرضه شود. همچنین صندوق‌های ETF با محوریت دارایی دریایی شکل گیرد. این امر نقادشوندگی سرمایه در این بخش را بالا می‌برد و افراد بیشتری را مشارکت می‌دهد.

•**تقویت زیرساخت‌های اطلاعاتی:** ایجاد یک بانک اطلاعات پروژه‌های دریایی که فرصت‌های سرمایه‌گذاری (مشخصات فنی، توجیه مالی، مجوزها و زمین‌های آماده) را معرفی کند. این بانک اطلاعاتی به زبان‌های فارسی و انگلیسی در وبسایت سازمان بنادر یا معاونت اقتصادی منتشر شود. هر سرمایه‌گذاران به راحتی طرح‌های موجود را ببینند.

•**آموزش و توانمندسازی:** تربیت کارشناسان مالی مسلط به مفاهیم اقتصاد آبی در وزارتخانه‌ها و نهادهای اقتصادی. همچنین آشناکردن مدیران دریایی (در بندر، شیلات و...) با ابزارهای جدید مالی. این کار از طریق کارگاه‌های مشترک با سازمان‌های بین‌المللی (مانند آیمو یا بانک جهانی) انجام شود.

#### ۳- طراحی ساختارهای مالی مناسب

•**تأسیس نهاد وقف دریایی:** هماطور که برای امور آموزشی و درمانی «بنیادهای وقف» تشکیل شده، یک بنیاد وقف توسعه دریا (مثلاً با نام بنیاد آب‌های نیلگون) تحت نظارت سازمان اوقاف تشکیل شود که مخصوص جذب و مدیریت وقف برای پروژه‌های دریایی باشد. این بنیاد می‌تواند اموال ملای سازمان بنادر یا شیلات را هم در خود متمرکز کند و با تبدیل به «بنیاد منافع مالی تازه ایجاد نماید.

•**صندوق نوآوری اقتصاد آبی:** صندوق سرمایه‌گذاری خطرپذیر با مشارکت دولت و بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در استارت‌آپ‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان دریایی تأسیس شود. حجم اولیه مثلاً ۵۰۰میلیارد تومان، دوره ۳۰ درصد و بقیه با بانک‌ها و صنایع بزرگ تأمین کند.

•**این صندوق روی طرح‌های نوآور مانند ربات‌های زیرآبی، سامانه‌های پیش‌بینی جزر و مد، اپلیکیشن‌های گردشگری دریایی و...** سرمایه‌گذاری کند.

•**فهرست تأمین سرمایه تخصصی دریایی:** یک شرکت تأمین سرمایه جدید یا دپارتمان‌ی در یکی از شرکت‌های موجود راه‌اندازی شود که خدمات مشاوره انتشار اوراق، افزایش سرمایه شرکت‌ها، اقدام و تملیک و تأمین مالی پروژه را منحصر در بخش دریایی انجام دهد. این تخصصی شدن موجب هم‌افزایی جمعی شده و ابزارهای متناسب با ریسک‌ها و مشخصات این بخش طراحی شود.

•**توسعه ریسک‌های دریایی یا پشتوانه دولتی:** راه‌اندازی صندوق بیمه حوادث و سواحل دریایی با توسعه سرمایه اولیه دولتی، برای پوشش ریسک پروژه‌های سرمایه‌گذاری خصوصی. مثلاً اگر بخش خصوصی در یک بندر توریستی سرمایه‌گذاری کرد و به علت زلخداد غیرمترقبه طبیعی (طوفان، زلزله) آسیب دید، این صندوق با سقف معینی خسارت را جبران کند. وجود چنین بیمه‌ای دلگرمی برای سرمایه‌گذاران دریایی بود.

•**تسهیل‌گری مشارکت عمومی:** طراحی اوراق مشارکت خرد برای مردم منطقه‌ای. مثلاً اوراق یکمیلیون تومانی برای احداث اسکله صیادی که دادن جامعه محلی در مالکیت پروژه‌های دریایی، علاوه‌بر تأمین مالی، حس تعلق ایجاد می‌کند و ضامن پایداری بهره‌برداری است.

#### ۴- نقشه راه زیربخش‌ها نمونه‌های پیشنهادی

در پایان، به صورت نمونه چند زیربخش اقتصاد دریایی و نحوه ترکیب روش‌های تأمین مالی برای آن‌ها ارائه می‌شود تا تصویر اجرایی تری از پیشنهادات به دست آید:

•**زیربخش شیلات و صید آبی:** برای توسعه شیلات و صید آبی، نیازمند سرمایه‌گذاری دولتی (مانند عملکرد بانک کشاورزی) برای ارائه وام کم‌بهره به تعاونی‌های صیادی استفاده کرد. در کنار آن، وقف و خیریه می‌تواند برای توسعه زیرساخت‌های عمومی (مثلاً بازار ماهی یا سردخانه) به میدان آید. برای پروژه‌های بزرگ‌تر مثل پرورش ماهی در قفس‌های دریایی، مشارکت شرکت‌های خصوصی داخلی یا تضمین خرید محصول توسط دولت راهگشاست. همچنین استفاده از بیمه صید و نوسانات قیمت (با پشتوانه دولتی) ریسک سرمایه‌گذاران را کاهش می‌دهد. در نقشه راه شیلات، ابتدا باید ظرفیت‌های مناطق مختلف احصا شود (گونه گونه‌ای در کجا پرورش یا صید شود)، سپس مدل مالی هر کدام بسته به اندازه تعیین شود.

•**زیربخش گردشگری دریایی:** سرمایه‌گذاری در جزایر و بندار گردشگری معمولاً بازده مالی خوبی دارد اما نیازمند سرمایه اولیه نسبتاً کلان برای ایجاد هتل‌ها، اسکله‌های تفریحی، کشتی‌های کروز کوچک و... است. در این حوزه، مشوق‌های سرمایه‌گذاری خارجی بسیار مهم است. زیرا شرکت‌های گردشگری منطقه (از امارات، ترکیه و قطر) می‌توانند جذب شوند که بخش شرکت خارجی پیشنهاد می‌شود یک بسته PPP برای توسعه جزایر منتخب (مثلاً کیش و قشم) تهیه شود؛ دولت زیرساخت اولیه و زمین را فراهم کند، یک شرکت خارجی هتل و تفریحات را بسازد و ۳۰سال بهره‌برداری کند. تأمین مالی می‌تواند از طریق کنسرسیومی از بانک‌های داخلی و یک بانک خارجی صورت گیرد. برای پروژه‌های کوچک گردشگری (مانند بوم‌گردی‌های ساحلی یا تورهای غواصی)، تأمین مالی جمعی و تسهیلات خرد بهترین راه است. نقشه راه این زیربخش باید در برگیرنده آموزش جوامع محلی، تبلیغات بین‌المللی برای جذب گردشگر خارجی و ایجاد شرکت‌های مدیریت مقصد باشد.

•**زیربخش بندر و حمل‌ونقل دریایی:** این حوزه سرمایه‌برترین بخش است. توسعه بندر چابهار، نهبدرجایی، ازلی و... هر یک میلیاردها دلار بودجه می‌طلبد. در نقشه راه بنادر باید مشخص شود کدام بندر با اولویت چه کارایی (مثلاً توسعه پایدار، برای تأمین مالی، برای انرژی و...) PPP برای توسعه محوری خواهد بود. می‌توان هر زمانه را با سرمایه‌گذاری شرکت خارجی (مثلاً شرکت فارسان) یا شرکت‌های هندی (چین) + یک شرکت داخلی «سازمان بنادر و گادگار کرد و آن کنسرسیوم از بانک‌های بین‌المللی (چینی، روسی یا اروپایی در صورت رف تحریم) وام بگیرد. دولت نیز این باز تضمین درآمد حداقلی و کمک به بازپرداخت در سال‌های اولیه، ریسک را کاهش دهد. همچنین انتشار اوراق مشارکت ارزی برای توسعه تجهیزات بندری می‌تواند بخش دیگری از منابع را تأمین کند (البته نیازمند شرایط ثابت ارز است). در مورد ناوگان کشتیرانی، چون اکثر کشتی‌ها متعلق به شرکت‌های دولتی یا خصوصی است، باید از مدل اجاره اعتباری بین‌المللی (لِزینگ) و فنانبست خارجی استفاده شود. برای نوسازی ناوگان ۴۰۰۰رودای تجاری ایران که به ۳-۴میلیارد دلار سرمایه‌گذاری نیاز دارد، احتمالاً بهترین راه مذاکره با چین در قالب واردات بلندمدت فروش نفت در برابر کشتی یا استفاده از وام‌های کم‌بهره چینی با دوره بازپرداخت ۱۵ساله است.

•**زیربخش انرژی‌های دریایی:** این بخش در ایران نوظهور است (شامل انرژی بادی فراساحلی، موج، جزر و مد). تکنولوژی آن گران و در اختیار معدودی کشور پیشرفته است. نقشه راه این بخش باید ابتدا ایجاد ظرفیت داخلی (مثلاً ساخت توربین بادی دریایی با کمک شرکت‌های نامرکزی یا چین) و سپس نصب آزمایشی چند مگاوات در خلیج‌فارس باشد. برای تأمین مالی، فنانبست خارجی از موسسات توسعه‌ای (مثل بانک جهانی یا آسیا) و همکاری با دولتی ترکیب مناسبی است. همچنین می‌توان اوراق سبز خاص این پروژه‌ها را به سرمایه‌گذاران علاقه‌مند محیط‌زیست عرضه کرد. در بلندمدت، پس از اثبات اقتصادی بخش زیربخش‌های پایلوت، مشارکت بخش خصوصی داخلی در مقیاس بزرگ‌تر محتمل خواهد بود. پیشنهاد می‌شود یک صندوق پژوهش و فناوری در این حوزه ایجاد و از طریق بودجه پژوهشی شرکت‌های نفت و نیرو تغذیه شود. منابع مالی و مشارکت دولتی نفعان مختلف است. هر زیربخش اقتضات و مدل مالی خاص خود را دارد، اما وجه مشترک تمام آنها لزوم تخصصی شدن در عرصه مالی و صنعتی و تولید یکپارچه است. دولت نباید تسهیل‌گر و تضمین‌کننده را ابقا کند؛ بخش خصوصی بهره‌بردار و کارایی را بیابود، بانک‌ها و بازار سرمایه منابع مالی را تجهیز کنند و جامعه و نهادهای مدنی نیز در مقیاس محلی سهم شوند. این چهار ضلع با هم توسعه دریامحور را پیش خواهند برد.

#### نتیجه‌گیری

توسعه اقتصاد دریامحور در ایران، نه یک انتخاب بلکه یک ضرورت است؛ چراکه منابع سنتی رشد (نفت و گاز) با چالش مواجه شده‌اند و جمعیت ساحل‌نشین کشور در شمال و جنوب برای اشتغال و رفاه نیازمند توجه‌اند. تحقق این توسعه دریایی بدون تأمین مالی پایدار و متنوع ممکن نخواهد بود. در این گزارش، کوشش شد تمامی روش‌های ممکن از بودجه دولت تا سرمایه‌گذاری خارجی، از وقف تا اوراق اقی و بررسی و امکان‌سنجی شود. تجارب بین‌المللی از کشورهایی چون اندونزی، چین، امارات، سیشل، ترکیه و هند مورد شد تا نکات آموزنده استخراج شود. همچنین ویژگی‌های منحصربه‌فرد اقتصاد ایران لحاظ شد تا هر راهکار با واقعیت‌ها تنظیم شود. براینده مطالعات نشان می‌دهد که ایران ظرفیت‌های بالقوه فراوانی برای تأمین مالی توسعه دریایی دارد؛ ثروت‌های ملی، طایر سرمایه و رویه‌رشد، فرهنگ وقف و نیکوکاری، نیروی متخصص و باوقعت تولیدیک مشکل اصلی در اقتصاد دریایی، ضعف‌های حکمرانی، ناهماهنگی بین‌بخشی، نبود نهاد راهبری مرکزی، نبود توصیه می‌شود یک نهاد پژوهشی یا اندیشکده تخصصی برای پیش‌مستمر اقتصاد دریایی و راهکارهای مالی آن در ایران شکل گیرد تا به‌طور مداوم سیاست‌ها را رصد و اصلاح کند. دنیا در این حوزه به سرعت در حال تغییر و نوآوری است؛ ایران نیز باید همگام با این موج آبی حرکت کند تا از قافله عقب نماند. امید است با اجرای پیشنهادهای ارائه‌شده، سواحل ایران با کانون‌های شگوفایی اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی تبدیل شوند و دریای خزر و خلیج فارس و دریای عمان، بیش از پیش در توسعه کشور نقش آفرینی کنند.