



در سلسله نشست‌های تخصصی روزنامه دریایی اقتصاد کشور به صورت سراسم که با حمایت جمعی از تشکل‌های دریایی کشور به صورت بر گزار می شود، تلاشی بر آن است که ابعاد مختلف و مسائل گوناگون حوزه اقتصاد دریا، مورد تحلیل قرار گیرد.



موضوع بهربرداری از منابع دریاها در برنامه هفتم توسعه کشور تحت عنوان «اقتصاد دریا» مطرح شده است و به نظر میرسد به بهربرداری از منابع دریا به طور عام اشاره دارد؛ اما لازم است به زیر حوزه‌های آن هم مطابق با فهم بین‌المللی از اقتصاد دریامحور توجه گردد.

گروه دانش دریا – کارشناسان: دکتر شهردا کوکیی – مهندس حسن رضا صفری – وضعیت نشان می دهد که خوش بختانه رویکرد توسعه دریامحور در کشور وجود دارد و فعالان حوزه اقتصاد دریامحور باید با اندیشه‌ورزی، خوراک فکری تصمیم‌ساز و تصمیم گیر را فراهم کنند. در سلسله نشست‌های تخصصی روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد که با حمایت جمعی از تشکل‌های دریایی کشور به صورت مستمر و منظم برگزار می‌شود، تلاش بر آن است که ابعاد مختلف و مسائل گوناگون حوزه اقتصاد دریا، مورد تحلیل قرار گیرد. در این نشست که در محل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران برگزار شد، نقش کشتی در اقتصاد دریامحور، از نظرات دو استاد پیشکسوت و فعال در حوزه اقتصاد دریامحور و متخصص در موضوع کشتی؛ دکتر شهردا کوکیی و مهندس حسن رضا صفری مورد بررسی قرار گرفته است که به طور کامل در چند شماره پیاپی در روزنامه دریایی اقتصادسرآمد به مخاطبان اهالی دریا تقدیم می‌شود:

دکتر شهردا کوکیی:

در ابتدا از برگزاری چنین نشست‌های تخصصی و ایده و تلاشی که برای این منظور صرف می‌شود، قدردانی می‌کنم. به نظر م، در مورد کشتی باید سه موضوع مورد توجه قرار گیرد: ساخت کشتی، تعمیر کشتی و بازیافت کشتی. صنایع ساخت و تعمیر در کشور تا حدودی وجود دارند؛ ولی صنایع بازیافت به‌رغم آنکه طی چهل سال گذشته درباره آن بحث شده است، اما تاکنون صنعتی برای آن تأسیس نشده است. این مسئله به دلیل ضرورت نوسازی ناوگان دریایی کشور اهمیت دارد. در همایشی که اخیراً در چابهار برگزار شده است، مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، با اعلام خبر اضافه شدن چندین فروند کشتی به ناوگان حمل و نقل دریایی، نسبت به بازیافت کشتی هم درخواست تصمیم‌گیری و اقدام داشته است. بنده مطالعاتی را در این زمینه انجام دادم و تا حدودی به دنبال این مسئله بودم و جلساتی را نیز برای همین منظور برگزار کردیم؛ ولی موضوع بازیافت کشتی باید در سطح گسترده‌تری با حضور مسئولان سازمان بندر و دریانوردی و سازمان حفاظت محیط زیست کشور دنبال و تصمیمات متناسب اتخاذ گردد. درباره اقتصاد دریامحور، باید قبل از ورود به مبحث، تعاریف لازم ارائه گردد. موضوع بهربرداری از منابع دریاها در برنامه هفتم توسعه کشور تحت عنوان «اقتصاد دریا» مطرح شده است و به نظر میرسد به بهربرداری از منابع دریا به طور عام اشاره دارد؛ اما لازم است به زیر حوزه‌های آن هم مطابق با فهم بین‌المللی از اقتصاد دریامحور توجه گردد.این کار امدهی و مسلم است که قبل از تحلیل و بررسی هر موضوعی باید به تجربه و دانش دیگران به موضوع توجه نمود و تنها در چنین شرایطی می‌توان انتظار داشت که برنامه‌ریزی حل مسائل کشور در فضایی آگاهانه و روشن صورت خواهد گرفت. فعالیت‌های اقتصادی هر کشوری ذیل حساب‌های ملی آن کشور در قالب جداول داده – ستانده ثبت می‌گردند. بنابراین شناسایی فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با بهره برداری از منابع دریاها در اولویت اول، نیاز به تعریف این فعالیت‌ها دارد. به نظر می‌رسد که فعالیت‌های اقتصادی دریایی را می‌توان در ۴ گروه قرار داد: گونه‌ای از فعالیت‌های اقتصادی در ارتباط مستقیم با دریاها قرار داشته و از ضرورت استقرار در سواحل برخوردارند، بخشی دیگر از فعالیت‌های اقتصادی در ارتباط غیرمستقیم با دریاها قرار داشته و می‌توانند در عمق کشور مستقر گردند. این دسته از فعالیت‌های دریایی ذیل سرفصل اقتصاد دریا قرار می‌گیرند.

گروهی از فعالیت‌های اقتصادی غیرمربط با دریاها بوده و استقرار آن‌ها در سواحل از مزیت‌های نسبی برخوردار است، و برخی دیگر از فعالیت‌های اقتصادی موجب تأثیر گذاری بر زیست بوم دریاها می‌شوند؛ این دسته از فعالیت‌ها به همراه بخشی از فعالیت‌های اقتصاد دریا که نیاز به استقرار در سواحل دارند، ذیل سرفصل اقتصاد سواحل قرار می‌گیرند.

اقتصاد دریا به‌طور کلی به فعالیت‌های اقتصادی که به صورت مستقیم در ارتباط با دریا قرار می‌گیرند، اشاره دارد؛ اما اقتصاد سواحل اشاره به فعالیت‌های اقتصادی در مناطق ساحلی داشته و ممکن است لزوماً مرتبط با دریا نباشند.

مسأله مهم در این رابطه این است که باید مناطق ساحلی تعریف شوند که نیاز به بررسی و کارشناسی متخصصان –از جمله متخصصین جغرافیا– دارد. البته بنده به عنوان نماینده انجمن مهندسی دریایی ایران در جلسات اولیه کارگروه اقتصاد دریا در سازمان برنامه‌ریزی حضور داشته و این موارد را تذکر دادم. آقایان هم پس از جست‌وجوی سریع در منابع در دسترس این موضوع را تأیید کردند، ولی پاسخ نهایی ایشان «ضیق وقت» بود. امیدوارم که در زمان نسبتاً بیشتری در اختیار دارند، این موضوع مهم را رعایت کنند؛ در غیر این صورت خشت اول کج گذاشته خواهد شد و مراحل بعدی در فرایند برنامه‌ریزی و کنترل با مشکلات مواجه خواهد گردید.

موضوع اصلی در بهربرداری از منابع دریا که بیش تر مورد توجه قرار دارد، همان اقتصاد دریاست که به‌طور مستقیم و غیرمستقیم در ارتباط با دریا هستند؛ اما لزوماً در مناطق ساحلی مستقر نمی‌باشند. اقتصاد دریا براساس این تعریف، شامل زیرمجموعه‌هایی می‌شود. یکی از زیر مجموعه‌ها، صنعت ساخت، تعمیر و بازیافت کشتی می‌باشد. با توجه به مقدمه‌ای که پیشتر اشاره شد باید در ابتدا تعریفی از صنعت کشتی سازی ارائه گردد و مشخص گردد که این صنعت دارای چه مولفه‌های تأثیر گذاری است و نگاه دولت‌ها به این صنعت چگونه است.

اولین گام ضروری بدین منظور این است که از نگاه و تجربه سایر کشورها بهره گرفته شود. کار گروه همکاری تنظیم‌گری و سیاست گذاری کمیسیون اقتصادی ملل متحد برای اروپا ۱، به منظور پاسخ و درک صحیح از مولدهای تأثیر گذار بر جلب توجه دولت‌ها به صنایع دریایی، مطالعات گسترده‌ای را در سال ۲۰۰۷ آغاز نمود. ۲. این کارگروه سال‌هاست که از نگاه سیاست‌گذاری و تنظیم‌گری، کشورها را از زبایی می‌کند. فراهم‌آوری شرایط تجارت آزاد در صنعت ساخت کشتی در کانون توجه این کارگروه قرار دارد. برای سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان در حوزه کشتی سازی کشور آشنایی با فعالیت و اقدامات این کارگروه ضروری به نظر می‌رسد. کارگروه یاد شده مطالعاتی را به صورت پرسشنامه‌ای از اعضای دولتی کشورهای عضو OECD (سازمان همکاری و توسعه اقتصادی) انجام داده است. این مطالعات در مرحله بعدی به کشورهای غیر عضو سازمان همکاری‌ها تعمیم داده شد:

«آیا صنعت کشتی سازی را به عنوان یک صنعت راهبردی می‌دانید؟؛ این یکی از سؤالاتی است که از دولت‌مدان این سازمان و با نگاه کشتی سازی پرسیده شد. این سؤال، دارای سه گزینه «خیلی مهم، مهم و مهم نیست» بوده است. ۴۰ درصد گزینه «خیلی مهم»، ۴۰ درصد گزینه «مهم» و ۲۰ درصد گزینه «مهم نیست» را انتخاب کرده‌اند.

سؤال مرتب بعدی، این بوده است که «آیا کشتی سازی به دید صنایع اشتغال‌زا دیده می‌شود؟» که ۵۰ درصد «خیلی مهم»، ۴۰درصد «مهم» و ۱۰ درصد «مهم نیست» را انتخاب کرده‌اند که نکته قابل توجه و تأملی را بیان می‌دارد.

خوش بختانه تجربه ساخت کشتی‌های اقیانوس پیما در کشور ما وجود دارد. کشتی محصولی پیچیده با ابعادی بزرگ و سفارشی است و به این دلیل، عملیات خودکار تنها در مراحل اولیه ساخت در نمونه برش ورق‌ها صورت می‌گیرد و بقیه مراحل باید به صورت دستی انجام گیرد. تجربه ساخت کشتی در شرکت‌های کشتی ساز بزرگ کشور نشان می‌دهد که مقدار بسیار زیادی اشتغال نیرو در انواع مختلف تخصص‌ها رفت و آمد و هیجان به وجود می‌آید. این هیجان را می‌شود در سطح شهر در فرودگاه‌ها، بازارها و رستوران‌های محل استقرار این صنایع مشاهده نمود. در هر جایی که کشتی سازی مستقر شده است حجه بالایی از اشتغال به ویژه نیروهای ماهر را ایجاد می‌کند. نیروهای ماهر ی مانند جوشکارهای کشتی سازی که باید از شرکت‌های رده‌بندی گواهینامه داشته باشند و به صورت دوره‌ای گواهینامه و مهارت آنان کنترل می‌شود.

سوال دیگر پرسشنامه یاد شده در خصوص حمایت کشتی سازی از مناطق کم تر توسعه یافته است که ۳۰ درصد گزینه «بسیار مهم» و ۶۰درصد گزینه «مهم» را انتخاب کردند.

دولت‌مدران عضو OECD، در پاسخ به سوال ارتباط کشتی سازی و افزایش ظرفیتهای صنعتی، ۹۰ درصد مهم و خیلی مهم را برگزیدند. پارامترهای مانند سؤالات این پرسشنامه، از جمله مواردی است که برنامه‌ریزان کشور به ویژه برنامه‌ریزان توسعه دریامحور باید مدنظر داشته باشند.

تأثیری که کشتی سازی در توان دفاعی کشور دارد، نیز موضوعی است که نیازمند توجه است که در جای خود به آن خواهیم پرداخت.

مهندس حسن رضا صفری:

به نام خداوند کار آفرین /که کار آفرین را هزار آفرین ۴

اقتصاد دریا از دیرباز حتی قبل از پتر کبیر که دسترسی به آب‌های گرم را در نظر داشته است، در همه کشورها، در سطح جهان به عنوان یک صنعت استراتژیک، اشتغال زا و دارای اهمیت راهبردی مورد توجه بوده است. اغلب کشورهای صاحب صنعت و توسعه یافته، به نوعی توسعه آن‌ها برپایه اقتصاد دریا و اقتصاد صنعتی شکل گرفته است.

در حال حاضر، درباره اهمیت اقتصاد دریا و توسعه دریامحور یک اتفاق نظر جمعی وجود دارد. اقتصاد دریا در گذشته به نوعی همان اقتصاد سنتی و دربرگیرنده مجموعه فعالیت‌های مختلفی در حوزه بهره‌برداری از دریا به عنوان ابزار کسب و کار و تجارت تعریف شده بود؛ اما از سال ۲۰۱۴ کمیسیون اروپا تعریف جدیدی از اقتصاد دریا ارائه داد و حتی نام آن را به «اقتصاد آبی ۵» تغییر داده است؛ اقتصاد آبی در برابر اقتصاد دریا، با دو رویکرد نو متمایز می‌شود: اول، اقتصاد آبی در مواجهه با اقتصاد سبز مطرح شده است و رویکرد اقتصاد سبز در حفاظت از محیط زیست با پررش میزان هزینه و امکان برقراری کسب و کار مورد سؤال واقع می‌شود. همچنان که به عنوان یک ضرب‌المثل مطرح است، کشتی‌ها در کنار ساحل ایمن ترند، ولی هیچ کشتی برای در ساحل ماندن ساخته نشده است؛ باید در بستر دریا پرود و تجارت بکند.

۱	UNECE Working Party on Regulatory Cooperation and Standardization Policies – WP۶
۲	Factors affecting the structure of the world shipbuilding industry, WP۲۰۰۷, ۶
۳	- Organization for Economic Co-operation and Development
۴	
۵	- Blue Economic

۴ – یبیتی از خودشان.

در سلسله نشست‌های تخصصی اقتصادسرآمد بررسی شد؛

بخش اول

کشتی سازی ایران در محاق است؟

دیدگاه کارشناسان در باره اهمیت کشتی در اقتصاد و وضعیت کشتی سازی در ایران

اقتصاد آبی یعنی، ضمن چرخیدن چرخ صنعت، حفاظت از محیط زیست، ایمنی و امنیت نیز محقق می‌شود. در رویکرد دوم، در تعریف اقتصاد آبی فقط به محدوده و جغرافیایی دریا و ساحل و فراساحل دریا بر نمیگردد، بلکه به کل فعالیت‌های اقتصادی محیط‌های آبی اطلاق می‌گردد. به عنوان مثال، در مورد تنش آبی که کشور ما نیز مبتلا به آن است و بحث شیرین سازی آب دریا برای رفع تنش آبی جزء فعالیت‌های اقتصاد آبی منظور می‌شود؛ بنابراین، اقتصادآبی از اقتصاد دریا جامع تر می‌باشد.

اقتصاد دریا در تعریف شامل کشتی سازی، آموزش و تحقیقات، حمل و نقل دریایی، سازه‌های فراساحلی، بندر، صنایع نظامی، گردشگری و شیلات بوده است. اما در تعریف اقتصاد آبی دو دسته منظور شده است؛ شامل اقتصاد دریا و فعالیت‌های یاد شده اخیر و حوزه‌های جدید و نوظهوری که بتوانند بیشترین بهره‌برداری از محیط‌های آبی صورت بگیرد. این حوزه‌های نوظهور با عنوان «منابع زنده دریایی» نامگذاری شده است. انرژی‌های تجدیدپذیر، شیرین سازی آب دریا، بیو تکنولوژی دریایی، ایمنی و نظارت دریایی، حفاظت محیط زیست آبی، خدمات با فناوری بالا، ساخت و ساز و تولیدات هوشمندسازی و تحقیق و توسعه و آموزشهای دریایی جزء منابع زنده دریایی اقتصاد آبی می‌باشند. فعالیت‌های حوزه آبی و دریا به سه بخش اصلی، فرعی و مکمل تقسیم‌بندی شده است. دسته بندی جدید، به منظور بهره‌برداری بهینه و حداکثری از منابع آبی است و این رویکرد به‌رغم آن است که کشورهای توسعه یافته اساسا یکی از اصلی ترین دلایل توسعه آن‌ها بهره گیری از دریا بوده است و براساس رویکرد جدید، حتی بهره برداری بیشتر و حداکثری را در کانون توجه خود قرار داده است.

براساس تعریف جدید، اقتصاد آبی به طور مستقیم و یا غیرمستقیم، محرک و در ارتباط با بسیاری از مشاغل موجود در یک جامعه قرار می‌گیرد و فقط به گستره مشخصی از کسب و کارها محدود نمی‌شود.

در مورد کشتی و کشتی سازی، باید گفت برای بهره‌برداری از دریا و اقتصاد دریا به تجهیزات و لوازم مشخصی نیاز است. اصلترین ابزار و تجهیزات لازم برای بهره برداری از دریا برای حمل و نقل، صیادی، خدمات فراساحلی و عملیات‌های نظامی کشتی و تجیزات دریایی می‌باشد و به نوعی کشتی را می‌توان محور و پیشران اقتصاد دریا دریا منظور کرد.

سر دبیر اقتصادسرآمد و دبیر نشست: در کلام شما، عبارت «در مقابل» برای اقتصاد آبی در مواجهه با اقتصاد سبز آمده است، آیا «مقابله» منظور نظر شما بوده است؟

مهندس صفری: بله! اتفاقاً سعی دارند که این «در مقابل» را تبیین کنند؛ چرا که به زعم بنده، اقتصاد سبز، توسعه کشورها را محدود می‌کند و بسیار به پیاده‌شدن قوانین و مقررات به صورت نعل به نعل و ملاقطهای مفید است. اما در اقتصاد آبی، ضمن رعایت قوانین و مقررات، می‌توانید به صورت ایمن و با حفظ محیط زیست، فعالیت‌های اقتصادی پی گرفته شود. برای مثال، اگر یادم‌ان باشد، ترامپ، رئیس جمهور سابق ایالات متحده، در اولین اقدامات خود از کنوانسیون محیط زیست پاریس خارج شد. در واقع، مطرح کردن اقتصاد آبی در برابر اقتصاد سبز به عنوان یکی از دلایل تلاش برای عدم خروج کشورها از این معاهده بین‌المللی ذکر می‌شود. همچنین مثال دیگر درباره اوراق کشتی است؛ سالهای سال به خاطر اینکه بتوانیم صنعت سبز برای تولید ورق‌های کشتی سازی داشته باشیم، این صنعت در کشور مستقر نشد. اما اگر براساس اقتصاد آبی استقرار صنعت تولید اوراق کشتی در دستور کار قرار بگیرد، حتماً با رعایت قوانین و مقررات و حفظ محیط زیست و ایمنی می‌توان این صنعت را دایر کرد.

برای بهره‌برداری از دریاها، دو دسته تجهیزات دریایی و تأسیسات دریایی نیاز است. منظور از کارخانه کشتی سازی، کارخانه ای است که هم تأسیسات دریایی و هم تجهیزات دریایی را می‌سازد و کل تجهیزات دریایی از کشتی کوچک تا کشتی‌های دریایی بزرگ را در بر می‌گیرد. کشتی به شناوری که به منظور عملیات و مأموریت خاصی در دریا مورد استفاده قرار می‌گیرد، اطلاق می‌شود که از قایق تا بزرگ‌ترین سوپر تانکرهای حمل نفت را شامل می‌شود.

زمانی که در مبحث اقتصادی به بحث کشتی سازی و کشتی پرداخته می‌شود منظور فراتر از فیزیک کشتی است و در بحث کشتی سازی، ساختن تأسیسات فراساحلی را هم شامل می‌شود.

دکتر کوکیی: اجازه دهید قبل از ادامه بحث اصلی خود به چند مورد اشاره کنم. در پاسخ به اینکه، تعریف از کشتی چیست؟ به نظر هر جسمی است که بر روی آب شناور می‌شود و برای هدف خاصی طراحی و ساخته و استفاده می‌شود. در هر سفری که به قصد بهره‌برداری از منابع دریاها و اقیانوس ها باشد، نیاز به این وسیله وجود دارد. در یک نگاه، کلیه مراحل طراحی، ساخت، بهره‌برداری و بازیافت کشتی تحت نظارت سازمان بین‌المللی دریانوردی قرار دارد تا کلیه این مراحل برطبق استاندارد اجرایی گردند. معمولاً این مراحل تحت نظارت موسسات بین‌المللی رده‌بندی صورت می‌گیرند. در کشور ما مؤسساتی مانند مؤسسه رده‌بندی ایران‌این و مؤسسه رده‌بندی آسیا بر روی این مراحل نظارت دارند و در نهایت گواهینامه‌های انطباق را صادر می‌کنند. در واقع این نظارت‌ها باعث می‌شود که تولید کشتی در سطح یک محصول صادراتی انجام گیرد. کشتی‌ها اگر گواهینامه لازم را نداشته باشند، اجازه ورود به بندار را ندارند.

سازمان بین المللی دریانوردی برای شنناورهای بزرگ‌تر از ۵۰۰ جی تی (شخصی برای اندازه‌گیری ظرفیت کشتی برای اعمال الزامات) قوانین وضع کرده است. اگر از این اندازه کوچک‌تر باشد به‌وسیله کشورها، نظارت و ساخته می‌شود. نکته‌م این است که در گذشته، بهره‌برداری بشر از ۵۰۰ تن می‌باشد مثل اقیانوس پیماها که واقعاً تأثیر گذارند و ۹۵ درصد حمل و نقل و تجارت دریایی از طریق آن‌ها ممکن می‌شود.

درباره اقتصاد آبی، تعاریف متعددی از اتحادیه اروپا، چین، کانادا و ... دارد. ایده اقتصاد آبی از اروپا منشأ گرفته است؛ اما مفاهیم گسترده‌ای را در بر می‌گیرد که وجه مشترک آن‌ها، بهره برداری پایدار از منابع دریا –با تأکید بر پایدار– می‌باشد. منطق اصلی آن این است که در گذشته، بهره‌برداری بشر به ویژه در کشورهای توسعه یافته از منابع کره زمین به صورت تهاجمی و غارتگرانه بوده است ولی اکنون به مرحله تک‌ریم رسیدند و می‌دانند که اگر بیشتر از ظرفیت اکوسیستم بهره‌برداری کنند، ضرر خواهند کرد و منفعت درازمدت نخواهد داشت. بنابراین عنوان پایدار، اشاره به به بهره‌برداری به

اندازه ظرفیت اکوسیستم دارد. برای نمونه مخازن ماهی‌ها دارای یک سطح بیولوژیکی است که اگر از آن سطح کمتر شود، نمی‌تواند با تولید مثل خود را بازیابی کند و رو به نابودی می‌رود. بنابراین برای بهره برداری پایدار، صید نباید بیشتر از سطح معین، انجام گیرد.

چیزی که بنده با آن مواجه شدم، تقابل اقتصاد آبی با اقتصاد قرمز است که منظور از اقتصاد قرمز، رقابت شدید و بدون ملاحظه و صرفاً به منظور سودآوری در بهره‌برداری از منابع به گونه‌ای که اقیانوس‌ها خون آلود شده‌اند. اما سودآوری، اصل نیست، سودآوری ذیل توسعه پایدار اهمیت دارد.

درباره این سؤال، منی بر این‌ که چه فعالیت اقتصادی در ارتباط با دریا نیست؟ پاسخ در حوزه اقتصاد سواحل جا می‌گیرد. برای نمونه گفته می‌شود که در کشورهای توسعه یافته، بندر در ازای هر تن کالا، ۱۰۰ دلار تولید ارزش افزوده می‌کند. در کشورهای در حال توسعه این مقدار ۵۰ دلار ذکر می‌شود. از این ۱۰۰ دلار، ۹۰ دلار آن ارزش افزوده القایی است. این آثار القایی به چه صورت ایجاد می‌گردند؟ به محض ساخته‌شدن بندر، شرکت‌های صادرات محور مانند شرکت‌های پتروشیمی در کنار آن به دلیل مزیت نسبی احداث می‌شوند تا بتوانند صادرات داشته باشند. یا شرکت‌های وابسته به مواد اولیه و وارداتی نظیر تولید آلومینوم نیاز به واردات روزانه صدها تن آلومینا دارند. اینگونه شرکت‌ها برای کاهش هزینه‌های حمل و نقل خود با استقرار در پیرامون بندر و با جذب دیگران، فعالیت‌های اقتصادی را در بندر افزایش می‌دهد. همچنین صنایع آب بر مانند صنایع فولاد و نیرو گاههای برق که هدف آن تولید محصول دیگری است اما در کنار آب بودن برای آن‌ها مزیت ایجاد می‌کند که در فرآیندهای تولید به کمک آن‌ها می‌آید. این صنایع به دلایلی نظیر تسهیل در واردات و صادرات و یا به منظور تأمین آب مورد نیاز فرآیندهای تولید، در کنار سواحل ایجاد می‌شوند و باعث توسعه و رونق در سواحل می‌شوند. بنابراین این گونه فعالیت‌های اقتصادی ارتباطی با دریا ندارند و جزء اقتصاد سواحل قرار می‌گیرند.

این دو اقتصاد از نظر اندازه غیر قابل مقایسه هستند به عنوان نمونه، ارزش اقتصاد سواحل در آمریکا در دهه گذشته ۷ تریلیون دلار بوده است. در حالی که ارزش اقتصاد دریای آمریکا ۳۰۰ میلیارد دلار بوده است. اقتصاد دریا در این کشور مقایسه با اقتصاد سواحل چیزی حدود دو درصد است.

اقتصاد سواحل یعنی کلیه فعالیت‌های اقتصادی که در سواحل انجام می‌شود؛ فعالیت‌های مانند تفریابی، ساخت کشتی، پتروشیمی، نیروگاه و هر فعالیتی که در ساحل به خاطر مزیت نسبی انجام می‌شود. ضمن آنکه براساس مباحث روان شناختی، طبق مطالعات سازمان محیط زیست انگلستان، بشر به صورت طبیعی برای کسب آرامش بیشتر به سمت دریا و قدم‌زدن در کنار ساحل تمایل دارد تا کوهستان و جنگل؛ از این مزیت‌ها باعث شده تا فعالیت‌های اقتصادی در فاصله مشخصی از ساحل توسعه یابند. به همین خاطر عبارت «اقتصاد سواحل» مطرح می‌شود و لزوماً ارتباطی با دریا ندارد که نکته حائز اهمیت است.

چرا این مقدار تعاریف مختلف از اقتصاد دریا وجود دارد؟ چون باید معیاری برای اندازه‌گیری آن به دست بیاید و سهم آن در کل اقتصاد کشور مشخص گردد و بر این اساس برنامه‌ریزی‌ها و هدف‌گذاری‌ها صورت گیرد. بسته به تعریفی که از اقتصاد دریا و آبی ارائه می‌دهیم ممکن است درصد بیشتر و یا کمتری از جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی را شامل شود. پس از مرحله تعریف، گروه‌ها و یا محورهای اصلی مشخص می‌گردند و بر اساس سهم هر یک از گروه‌ها در اقتصاد دریا برنامه‌ریزی‌های توسعه و پایش‌ها صورت خواهد گرفت. امیدوارم مسئولان به این مسائل در مقام برنامه‌ریزی جهت بهره‌برداری موثر از منابع دریاها توجه داشته باشند. اجازه‌دهید به موضوع اصلی برگردم. همان‌طور که می‌دانید قرار است برنامه هفتم توسعه اقتصادی کشور مسئله‌محور باشد. پیشتر اشاره شد که تجربه سایر کشورها و همچنین تجربه محدود ساخت کشتی در کشور نشان داده است که صنعت کشتی سازی دارای مولفه‌های تأثیر گذاری هستند که می‌توانند در راستای حل مسائل کشور مورد استفاده قرار گیرند. بنده در ادامه می‌خواهم به مؤلفه تأثیر این صنعت در رشد توان دفاع دریایی کشور اشاره کنم.

کشتی یک پلتفرم و یا سکون(سازه) است که می‌توان از آن برای مواردی نظیر حمل کانتینر، حمل فله، نصب پالایشگاه شیرین سازی گاز و یا تجهیزات نظامی بهره‌برداری کرد. البته برای نصب تجهیزات نظامی، شرایط خاصی را می‌طلبد ولی پلتفرم یکی است. این اشتراکات موجب گردیده تا موسسات معتبر بین المللی در دهه‌های اخیر به مراحل طراحی و ساخت کشتی‌های جنگی نیز ورود نمایند. اصولاً، کشتی سازی تجاری به عنوان یک عامل پشتیبانی کننده، از اهمیت ویژه‌ای در نزد دولت‌ها برای ارتقای توان دفاع دریایی کشورها برخوردار است. برای نمونه می‌توان پروژه نوسازی ناوگان نظامی نیروی دریایی ترکیه تحت عنوان «کشتی ملی» (میل گم) را در نظر گرفت. این پروژه، طراحی و ساخت ۸ فروند ناوچه و ۴ فروند ناوشکن پیشرفته، با استفاده از تمام توان بخش‌هایی نظامی و تجاری صنایع دریایی شامل ۵۰ شرکت را شامل می‌گردد. در راه اندازی اولین کشتی در سال ۲۰۱۳، رئیس جمهور ترکیه، آقای اردوگان سخنرانی داشت که متن قابل توجهی دارد:

« ما تنها در صورت دارا بودن توان ساخت کشتی های جنگی می توانیم دیپلماسی قوی را در آب‌های متعلق به خود به متصه ظهور برسانیم. صنایع دریایی ترکیه در بخش تجاری با جهش کوانتومی موفق شد از مقام پانزدهم بین المللی ساخت کشتی در سال ۲۰۰۲ به مقام چهارم دنیا ارتقاء یابد. ما در آینده دورانی را شاهد خواهیم بود که نیروی دریایی ترکیه به روزهای قدیمی –منظور دوران عثمانی است –باز خواهد گشت. من باور دارم ملت ترکیه یک ملت دریایی خواهد بود و توسعه کشتی سازی ترکیه در بخش‌های تجاری و نظامی موجب جلب توجه کودکان و نوجوانان کشور خواهند کرد.ید.