



رامین جهان پور - حمل و نقل دریایی پشتوانه اصلی تجارت جهانی محسوب می شود. براساس گزارش های منتشرشده ازسوی کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل سالیانه در حدود ۸۰درصد از حجم و ۷۰درصد از ارزش تجارت جهانی از طریق دریا و بنادر و توسط کشتی های تجاری جهان انجام می شود و درحال حاضر نیز فعالیت های دریانوردی، منبع مهم در آمد بسیاری از کشورهای درحال توسعه است. سازمان بین المللی دریانوردی در راستای اجرای موثر سیاست های ایمنی ، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی، توجه ویژه ای به نیروی انسانی دریانورد دارد و همه ساله با طرح یک شمار دریا محور، مناسبت هایی را مثل «روزدریانورد» و همچنین «روز جهانی دریانوردی» برای ایجاد و تقویت انگیزه دریانوردان و ارج نهادن به تلاش های خستگی ناپذیر آنها در عرصه دریا و دریانوردی برگزار و از برجسته ترین دریانوردان تقدیر می کنند. دریائانی که زندگی خودشان را وقف دریا و دریانوردی کرده اند تا بقا و پایداری زندگی میلیون ها انسان را با تامین و توزیع مایحتاج روزانه در کره خاکی تضمین کنند. سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان نماینده ارگان های دریایی کشور، عضو مهم ترین مرجع دریایی یعنی سازمان بین المللی دریانوردی جهان (ایمو) و مرجع حاکمیت دریایی کشور، متولی برگزاری چنین رویدادهایی بوده و هر ساله آن را گرمی می دارد. کنوانسیون بین المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه نگهبانی دریانوردان که به مقوله فعالیت های دریانوردان می پردازد، درسال ۱۹۷۸ میلادی تصویب و در سال ۲۰۱۰ میلادی در کنفرانس دیپلماتیک کنوانسیون که در شهر مانیل کشور فیلیپین در نشست سی سالانه برگزار گردید، تجدید نظر شد و نسخه جدید آن در روز ۲۵ ژوئن هر سال (چهارم تیر ماه) به عنوان روز دریانورد تعیین و نامگذاری گردید. با توجه به جایگاه ویژه دریانوردی در جهان و برای یادآوری تاثیر دریانوردان در زندگی مردم جهان، بنادر و شرکت های کشتیرانی همه ساله مراسم گرامیداشتی را برپا می دارند تا به زحمتشان صنعت پرخطراره دریانوردی قوت قلب داده و فرصتی فراهم کنند تا مردمی که زندگیشان مستقیما به تلاش دریانوردان وابسته است، فشار های روحی و جسمی وارده به آنها را درک کنند. دکتر رویا عمیدی مولف و گردآورنده کتاب «رویدادهای سازمان بین المللی دریانوردی و ارج نهادن به دریانوردان» در مقدمه کتابش می نویسد: « با عنایت به اهمیت موارد فوق، اینجانب حسب سوابق تجربی در برگزاری و مشارکت فعال در دبیرخانه هماهنگی ارگان های دریایی کشور، فعالیت در کمیته های علمی اجرایی رویدادهای متعددی نظیر روز دریانورد و روز جهانی دریانوردی، نسبت به ترجمه، تدوین و جمع آوری مستندات و سوابق این مراسم ها در داخل کشور و سطح بین الملل اقدام کرده و امیداست با انتشار کتاب حاضر، گامی جهت معرفی و شناسایی رویدادهای مهم دریایی با هدف استفاده دانشجویان، دریانوردان، علاقه مندان به دریا و دریانوردی و ترویج فرهنگ دریا برداشته و مخاطبان بتوانند از آن استفاده کنند...» مولف در این کتاب تلاش کرده تا با نگاهی تخصصی به مقوله حمل و نقل دریایی و تاریخچه این رویدادهای دریایی که همه ساله در سراسر جهان برگزار می شود انگیزه و چگونگی انجام مناسبت های روزدریانورد و روز جهانی دریانوردی را برای مخاطب تشریح و تفسیر کند و با مرور تاریخچه و انتشار تصویری از آرم ها و نشانه های متفاوت این جشنواره از اولین روز برگزاری تا آخرین دوره آن، مخاطب را با خود همراه سازد. همچنین در خلال تشریح تاریخچه این رویداد به شعارهایی که همه ساله از طرف دبیر این جشنواره در جهان اعلام می شود هم اشاره داشته باشد. روز دریانورد، روز جهانی دریانوردی، جایزه آیمو برای شجاعت استثنایی در دریا، جایزه بین المللی دریایی، طرح سفیر دریایی آیمو، روز جهانی بانوان شاغل در صنعت دریانوردی و...عناوینی هستند که ساختار اصلی فصل های این کتاب مرجع را تشکیل می دهند. این کتاب توسط انتشارات اسرار دانش منتشر شده است.

گروه دانش دریا- مرتضی فاخری - دریاها همواره به عنوان شاهراه های حیاتی تجارت جهانی، منابع غنی اقتصادی و عرصه های راهبردی در تعیین معادلات قدرت بین کشورها ایفای نقش کرده اند. ایران با برخورداری از بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر مرز آبی در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، از موقعیتی استثنایی و بی نظیر در جغرافیای سیاسی و اقتصادی جهان برخوردار است. این موقعیت ممتاز می تواند به عنوان موتور محرکه توسعه اقتصادی و تضمین کننده امنیت ملی کشور عمل کند.
بایین حال، بهره برداری کامل از این پتانسیل عظیم نیازمند نگاهی آینده نگر، برنامه ریزی راهبردی و سرمایه گذاری هوشمندانه در تمامی ابعاد دریایی است. به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، مرتضی فاخری، دکتری مدیریت بازرگانی و ارشد حمل و نقل دریایی در مطلبی اختصاصی برای این روزنامه با نگاهی آینده پژوهی به بررسی چالش ها و فرصت های توسعه دریامحور در جمهوری اسلامی ایران پرداخته و چشم اندازی از آینده دریایی ایران را ترسیم کرده است.
بخش دوم این مطلب را در ادامه می خوانید:
آینده پژوهی دریایی به عنوان یک رشته میان رشته ای، با ترکیب روش های تحلیلی پیشرفته و سناریونویسی راهبردی، ابزاری کارآمد برای ترسیم چشم اندازهای محتمل و تدوین راهبردهای مناسب در اختیار تصمیم گیران و سیاست گذاران قرار می دهد. این پژوهش با بهره گیری از این چارچوب تحلیلی، می تواند تا با بررسی همه جانبه وضعیت موجود، شناسایی روندهای کلیدی و ترسیم سناریوهای آینده، تصویری جامع از فرصت ها و تهدیدهای پیش روی ایران در عرصه دریایی ارائه دهد. رویکرد این مطالعه، ترکیبی از تحلیل های کمی و کیفی با تأکید بر روش های آینده پژوهی است که امکان درک عمیق تر از پیچیدگی های نظام دریایی ایران را فراهم می سازد.

سناریوهای پیش رو و چشم اندازهای محتمل برای آینده دریایی ایران

آینده حوزه های دریایی ایران در گرو تعامل پیچیده ای از عوامل داخلی و بین المللی است که می تواند مسیرهای متفاوتی را پیش روی کشور قرار دهد. در این فصل، سه سناریوی محتمل برای آینده دریایی ایران ترسیم می شود که هر کدام پیامدهای خاص خود را برای توسعه ملی خواهد داشت. سناریوی نخست، آینده ای مطلوب را تصویر می کند که در آن ایران با بهره گیری از تمام ظرفیت های خود، به بازیگری کلیدی در عرصه دریایی منطقه تبدیل می شود.

در این چشم انداز، سرمایه گذاری های هدفمند در فناوری های دریایی پیشرفته، دیپلماسی فعال و مدیریت هوشمندانه منابع، ایران را به هاب منطقه ای در تجارت، حمل و نقل و امنیت دریایی تبدیل می کند. بنادر چابهار با تکمیل طرح های توسعه و اتصال به شبکه ریلی کشور، به مهم ترین مرکز ترانزیت کالا بین آسیای مرکزی و اقیانوس هند تبدیل می شود. صنعت کشتی سازی ایران با جهشی چشمگیر، نه تنها نیازهای داخلی را تأمین می کند، بلکه به صادرکننده شناورهای پیشرفته به کشورهای منطقه تبدیل می شود. نیروی دریایی با بهره گیری از فناوری های نوین، توان بازدارندگی خود را به سطحی ارتقاء می دهد که امنیت خطوط کشتیرانی کشور را بدون وابستگی به قدرت های خارجی تضمین کند. در بخش محیط زیست، اجرای برنامه های جامع حفاظت از اکوسیستم های دریایی، ذخایر آبزیان خلیج فارس و دریای خزر را احیای کند و صنعت گردشگری دریایی را رشدی پایدار، به یکی از منابع اصلی درآمد ارزی کشور تبدیل می شود.

سناریوی دوم که محتمل ترین وضعیت آینده را نشان می دهد، تصویری متعادل تر ارائه می دهد. در این چشم انداز، ایران با وجود برخی پیشرفت ها در حوزه دریایی، به دلیل



محدودیت های مالی، مدیریتی و فناوری، نتوانسته است به تمام اهداف خود دست یابد. توسعه بنادر و صنایع دریایی اگرچه ادامه می یابد، اما با کندی و ناهماهنگی بین نهادهای مختلف همراه است. بندر چابهار تنها بخشی از ظرفیت بالقوه خود را محقق می سازد و اگرچه نقش مهمی در تجارت منطقه ایفا می کند، اما نتوانسته است به رقیبی برای بنادر امارات تبدیل شود. نیروی دریایی ایران اگرچه توان دفاع از آب های سرزمینی را حفظ می کند، اما در رقابت فناورانه با کشورهای منطقه عقب می ماند. در بخش محیط زیست، اگرچه برخی اقدامات حفاظتی انجام می شود، اما آلودگی های نفتی و کاهش ذخایر آبزیان همچنان ادامه می یابد. صنعت گردشگری دریایی رشد نسبی دارد، اما به دلیل ضعف در زیرساخت ها و بازاریابی بین المللی، نتوانسته است به جایگاه واقعی خود دست یابد. در این سناریو، ایران اگرچه از برخی فرصت های دریایی بهره می برد، اما نتوانسته است به تمام پتانسیل های خود در این عرصه دست یابد.

سناریوی سوم که بدبینانه ترین چشم انداز را ترسیم می کند، آینده ای را تصویر می کند که در آن ایران به دلیل تشدید تحریم ها، مدیریت ناکارآمد و تشدید رقابت های منطقه ای، موقعیت خود در عرصه دریایی را به طور قابل توجهی از دست می دهد. در این سناریو، پروژه های کلیدی مانند توسعه بندر چابهار با مشکلات جدی مالی و فنی مواجه می شوند و ناتمام می مانند. صنعت کشتی سازی به دلیل محدودیت دسترسی به فناوری های پیشرفته و قطعات مورد نیاز، به مرور توان رقابت خود را از دست می دهد. نیروی دریایی اگرچه همچنان از حاکمیت ملی دفاع می کنند، اما به دلیل فرسودگی ناوگان و محدودیت های فناورانه، توان پاسخگویی به تمام تهدیدات را ندارد. آلودگی های زیست محیطی در خلیج فارس و دریای خزر به سطح بحرانی می رسد و ذخایر آبزیان به حداقل های تاریخی سقوط می کند. گردشگری دریایی به دلیل ناامنی و ضعف شدید زیرساخت ها، تقریباً به حالت رکود کامل درمی آید. در این سناریو، ایران تنها نتوانسته است از فرصت های دریایی بهره بگیرد، بلکه با چالش های جدی در حفظ موقعیت کنونی خود نیز مواجه شده است.

عوامل کلیدی که تعیین می کنند کدام یک از این سناریوها محقق خواهد شد، متعدد و پیچیده هستند. در سطح بین المللی، تحولات ژئوپلیتیک منطقه، روابط ایران با قدرت های بزرگ و وضعیت تحریم ها نقش تعیین کننده ای ایفا می کنند. در سطح داخلی، میزان سرمایه گذاری در بخش دریایی، کیفیت مدیریت منابع، سطح پیشرفت علمی و فناوری و هماهنگی بین نهادهای مختلف، از جمله عوامل کلیدی هستند. ثبات سیاسی و اقتصادی کشور، کیفیت دیپلماسی دریایی ایران و توانایی جذب سرمایه گذاری خارجی در پروژه های دریایی نیز از دیگر عواملی هستند که می توانند مسیر آینده دریایی ایران را تعیین کنند.

بررسی این سناریوها نشان می دهد که آینده مطلوب دریایی ایران تنها در گرو عزم ملی، برنامه ریزی بلندمدت و مدیریت هوشمندانه منابع است. تجربه کشورهای موفق در بهره برداری از منابع دریایی نشان می دهد که توسعه پایدار حوزه های دریایی نیازمند نگاهی جامع، مشارکت همه ذی نفعان و ثبات در سیاست گذاری هاست. ایران با برخورداری از موقعیت استراتژیک و منابع غنی دریایی، پتانسیل تبدیل شدن به قدرت دریایی منطقه را دارد، اما تحقق این آرمان مستلزم عبور از چالش های متعدد داخلی و خارجی است. درس های گرفته شده از این سناریوها می تواند به سیاست گذاران و برنامه ریزان کشور کمک کند تا با شناخت دقیق تر فرصت ها و تهدیدهای پیش رو، تصمیمات آگاهانه تری برای آینده حوزه های دریایی ایران اتخاذ کنند.

یک کارشناس ارشد حمل و نقل دریایی در نوشتاری

به «روزنامه سرآمد» بررسی کرد؛

بخش دوم

چشم انداز های محتمل آینده دریایی ایران

در اولویت قرار گیرد. ایجاد سیستم پایش مستمر محیط زیست دریایی با استفاده از فناوری های نوین و اجرای استانداردهای سختگیرانه زیست محیطی برای تمامی فعالیت های اقتصادی در مناطق ساحلی ضرورتی اجتناب ناپذیر است. در بخش دیپلماسی دریایی، فعال سازی «دیپلماسی دریایی کارآمد» که شامل تقویت همکاری های منطقه ای در حوزه هایی مانند مبارزه با آلودگی دریایی، مقابله با دزدی دریایی و مدیریت مشترک منابع دریایی می شود، می تواند وجهه بین المللی ایران را بهبود بخشد. پیوستن به کنوانسیون های بین المللی دریایی با حفظ منافع ملی و بازیگری فعال در سازمان های منطقه ای دریایی از دیگر اقدامات ضروری در این حوزه است. در بخش فرهنگ و منابع انسانی، گنجاندن «آموزش مفاهیم دریایی» در برنامه های درسی مدارس و دانشگاه ها می تواند به ایجاد نسل جدیدی از ایرانیان آشنا با اهمیت دریاها کمک کند. تأسیس «دانشگاه تخصصی علوم و فناوری های دریایی» و توسعه برنامه های آموزشی متناسب با نیازهای آینده صنایع دریایی از دیگر اقدامات ضروری است. اجرای طرح های آموزشی ویژه برای جوامع ساحلی به منظور توانمندسازی آنان برای بهره برداری پایدار از منابع دریایی نیز باید مورد توجه قرار گیرد. در بخش گردشگری دریایی، تدوین «طرح جامع توسعه گردشگری دریایی ایران» که شامل توسعه زیرساخت های اقامتی، حمل و نقل دریایی داخلی و بازاریابی بین المللی می شود، می تواند این بخش را به یکی از منابع اصلی درآمد ارزی کشور تبدیل کند. ایجاد «کریدورهای گردشگری دریایی»



در خلیج فارس و دریای خزر با مشارکت بخش خصوصی و توسعه اکوتوریسم دریایی با محوریت حفظ محیط زیست از جمله اقدامات مؤثر در این حوزه است. در نهایت، ایجاد «ستاد هماهنگی امور دریایی» تحت نظر بالاترین مقام اجرایی کشور می تواند به هماهنگی بین دستگاه های مختلف فعال در حوزه دریایی کمک کند. این ستاد باید اختیارات لازم برای نظارت بر اجرای برنامه های توسعه دریایی و رفع موانع بین سازمانی را داشته باشد.

اجرای موفقیت آمیز این راهبردها مستلزم عزم ملی، ثبات در سیاست گذاری ها و مشارکت فعال تمامی ذی نفعان است. تجربه کشورهای موفق در توسعه دریامحور نشان می دهد که دستیابی به نتایج مطلوب نیازمند برنامه ریزی بلندمدت (حداقل ۲۰ساله)، تخصیص منابع مالی کافی و نظارت مستمر بر پیشرفت برنامه هاست. ایران با بهره گیری از تمامی ظرفیت های خود و با درس گرفتن از تجربیات بین المللی می تواند در مدت زمان معقولی به جایگاه شایسته خود در عرصه دریایی دست یابد. این فصل نشان می دهد که اگرچه چالش های پیش رو قابل توجه هستند، اما با تدبیر و برنامه ریزی علمی می توان آن ها را به فرصت هایی برای توسعه و پیشرفت کشور تبدیل کرد. آینده دریایی ایران در گرو اقدامات امروز ماست و غفلت از این فرصت های استثنایی می تواند هزینه های جبران ناپذیری برای نسل های آینده کشور به همراه داشته باشد.

بدون شرح

قالب دوربین



عکس: اصغر بشارتی