

راهکارهای توسعه اقتصاد دریامحور در راستای نیل به اهداف اقتصاد مقاومتی

محمدعلی مطلبی کربکندی^۱

علی زارع زردینی^{۲*}

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۲/۰۱

تاریخ ارسال: ۱۴۰۰/۱۱/۰۳

چکیده

پژوهش حاضر با هدف «ارائه راهکارهای توسعه اقتصاد دریامحور در راستای نیل به اهداف اقتصاد مقاومتی» به انجام رسیده و کوشیده است تا با توجه به قوتها، ضعفها، فرصتها و تهدیدهای جمهوری اسلامی ایران، تجارب کشورهای منتخب و نظرات خبرگان، راهکارهای توسعه اقتصاد دریامحور در دو بخش توسعه تجارت دریایی و توسعه صنایع دریایی ارائه گردد. در این راستا، اطلاعات به دو روش کتابخانه‌ای و پیمایشی جمع‌آوری گردیده و جامعه آماری را صاحب‌نظران شاغل در سازمان‌های مربوطه تشکیل شده است. داده‌های جمع‌آوری شده با استفاده از روش داده‌بنیاد و آزمون فریدمن مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته و راهکارهای توسعه اقتصاد دریامحور در شش زیربخش حمل‌ونقل دریایی، بنادر، صنایع کشتی‌سازی، شیلات، گردشگری دریایی و صنایع فراساحل شناسایی و به ترتیب اولویت ارائه شده است.

نتایج نشان داده است که مهم‌ترین راهکارهای کلی توسعه اقتصاد دریامحور عبارتند از: (۱) ارائه آموزش‌های مرتبط با فعالیت‌های دریایی در مقاطع تحصیلی مختلف به دانش‌آموزان و دانشجویان؛ (۲) ایجاد یک مدیریت متمرکز در دولت جهت سیاست‌گذاری متمرکز برای بخش‌های مختلف دریایی؛ (۳) افزایش تعامل با کشورهای منطقه جهت استفاده از ظرفیت‌های آنان در بخش‌های مختلف مرتبط با دریا؛ (۴) ایجاد و توسعه فعالیت‌های انجمن‌های علمی-تخصصی مرتبط با حوزه دریا؛ (۵) تقویت ارتباط مستمر صنایع دریایی با دانشگاه‌ها جهت انتقال نیازمندی‌های تحقیقاتی و آموزش صنعت به دانشگاه‌ها. همچنین، راهکارهای توسعه تجارت دریایی و توسعه صنایع دریایی در قالب زیربخش‌های مربوطه ارائه شده است.

واژگان کلیدی: اقتصاد دریامحور، اقتصاد مقاومتی، صنایع دریایی، تجارت دریایی.

^۱دکتری مدیریت راهبردی، دانشکده مدیریت راهبردی، دانشگاه و پژوهشگاه عالی دفاع ملی و تحقیقات راهبردی، تهران، ایران.

(mam1342@chmail.ir)

^۲ کارشناسی ارشد اقتصاد، دانشکده اقتصاد، مدیریت و حسابداری، دانشگاه یزد، یزد، ایران. نویسنده مسئول.

(aliiiii.zare@gmail.com)

۱. مقدمه

دریا منبعی سرشار از مواهب الهی است که بهره‌مندی از منافع آن مستلزم عزم ملی، برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری صحیح و هماهنگی همه‌جانبه دستگاه‌ها و نهادهای مرتبط با آن خواهد بود. جمهوری اسلامی ایران با برخورداری از حدود ۵۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی و قرارگیری در کنار خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر یک کشور دریایی محسوب می‌شود و با سابقه حضور تاریخی در عرصه دریا، توانمندی‌های فنی و سرمایه انسانی غنی می‌تواند اساس توسعه اقتصادی را بر پایه توسعه دریایی بنا کند. موقعیت ژئوپلیتیک ممتاز، منابع انرژی غنی، نقش آفرینی در ایجاد کریدور شمال-جنوب در منطقه جنوب غرب آسیا و دسترسی به آب‌های آزاد تنها بخشی از ظرفیت‌هایی است که به واسطه دریا در اختیار جمهوری اسلامی ایران قرار دارد. همچنین، توجه به صنایع دریایی با توجه به حوزه‌های متنوع از جمله کشتی‌سازی، فراساحل، شیلات، حمل‌ونقل، نظامی و گردشگری به عنوان یکی از راهبردی‌ترین حوزه‌های صنعتی کشور می‌تواند زمینه‌های رشد و توسعه اقتصادی کشور را فراهم کند (وزارت صنعت، معدن و تجارت، ۱۳۹۵).

اهمیت دریا و نقش آن در اقتصاد و زندگی امروز کشورها انکارناپذیر است. منافع کشورهای صاحب دریا ارتباط مستقیمی با نیازمندی‌ها و توانمندی‌های آن‌ها دارد و در واقع، سیاست دریایی آن‌ها براساس این مشخصات شکل می‌گیرد. این سیاست‌ها در قالب راهبرد دریایی کشورها تبیین می‌شود و اهداف اقتصادی، سیاسی و نظامی آن‌ها را دنبال می‌کند. در جمهوری اسلامی ایران با وجود اینکه مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی همواره مورد توجه برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران ملی و منطقه‌ای بوده؛ اما پیشرفت چشم‌گیری نداشته است. با توجه به گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس این موضوع دلایل مختلفی دارد که نبود بودجه و اعتبارات کافی، نبود عزم جدی در بین مسئولان و نبود راهبردهای مؤثر از جمله این دلایل محسوب می‌شود. این در حالی است که با ابلاغ سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۹۹-۱۳۹۵) توسط مقام معظم رهبری، نقش اقتصاد دریامحور به وضوح در تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی مشاهده می‌شود. بندهای مرتبط با لزوم توجه به مقوله دریا در سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه به عنوان نسخه اجرایی اقتصاد مقاومتی عمدتاً شامل موارد زیر است: بند ۱۹) تقسیم کار و تعیین نقش ملی در مناطق، استان‌ها، نواحی، سواحل و جزایر کشور با رعایت الزامات آن در چارچوب سیاست‌های کلی مربوطه به منظور افزایش تولید ثروت ملی و حمایت دولت از سرمایه‌گذاری در مناطق کمتر توسعه‌یافته و روستایی؛ بند ۲۱) توسعه اقتصاد دریایی جنوب کشور در محور چابهار-خرمشهر با تأکید بر سواحل مکران؛ بند ۲۳) توسعه بازارهای دریایی و ایجاد مناطق مهم اقتصادی در زمینه‌های دارای مزیت؛ بند ۲۸) اولویت‌دهی به حوزه‌های راهبردی صنعتی (از قبیل صنایع نفت، گاز، پتروشیمی، حمل‌ونقل، مواد پیشرفته، ساختمان، فناوری اطلاعات و ارتباطات، هوافضا، دریا، آب و کشاورزی) و افزایش ضریب نفوذ فناوری‌های پیشرفته در آن‌ها. با توجه به نقش اقتصاد دریامحور در تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی، توسعه اقتصاد دریامحور می‌تواند آسیب‌پذیری جمهوری اسلامی ایران در برابر تحریم‌های ناعادلانه غرب را کاهش دهد. مقابله با تحریم‌های ناعادلانه غرب با شناسایی قوت‌ها و ضعف‌ها (محیط داخلی) و فرصت‌ها و تهدیدها (محیط خارجی) میسر می‌شود که تحقیق حاضر، این موضوع را در سطح

صنایع دریایی و تجارت دریایی مورد بررسی قرار داده است. در واقع، پژوهش حاضر به ارائه راهکارهای توسعه اقتصاد دریامحور (صنایع دریایی و تجارت دریایی) در راستای نیل به اهداف اقتصاد مقاومتی می‌پردازد.

۲. مبانی نظری و پیشینه پژوهش

۲-۱. مبانی نظری پژوهش

۲-۱-۱. مفهوم اقتصاد دریامحور

به مجموعه کلیه فعالیت‌های اقتصادی که در یک منطقه ساحلی رخ می‌دهد و به صورت مستقیم یا غیرمستقیم به دریا و منابع ناشی از آن وابسته است، اقتصاد دریامحور می‌گویند (کیلداو^۱، ۲۰۰۸). فعالیت‌های اقتصادی که به صورت مستقیم یا غیرمستقیم از دریا به عنوان داده یا مواد اولیه استفاده می‌کنند و به دریا متکی هستند یا از نظر جغرافیایی در سطح دریا یا زیر دریا قرار دارند، جزء اقتصاد دریامحور محسوب می‌شوند (کولگان^۲، ۲۰۰۳). به طور کلی، می‌توان اقتصاد دریامحور را به حوزه‌های متنوعی شامل حمل‌ونقل دریایی، ساخت و تعمیر کشتی، صنایع فراساحل، انرژی‌های تجدیدپذیر، امور دفاعی، تأمین مواد و تجهیزات، گردشگری دریایی، شیلات و صنایع وابسته تقسیم کرد (سیف و همکاران، ۱۳۹۷). بر اساس گزارش سازمان همکاری اقتصادی و توسعه^۳ (۲۰۱۶)، فعالیت‌های دریایی در حال تغییر از صیادی، کشتیرانی، بنادر، کشتی‌سازی، نفت و گاز ساحلی (نفت و گاز در آب‌های کم‌عمق)، گردشگری دریایی و ... به سمت آبروی‌پروری دریایی، نفت و گاز در آب‌های عمیق و بسیار عمیق، انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی، بیوتکنولوژی دریایی، محصولات و خدمات دریایی با فناوری پیشرفته و ... (فعالیت‌های نوظهور) می‌باشد. ایران با داشتن سواحل طولانی در شمال و جنوب، حدود دو هزار و هشتصد کیلومتر مرز آبی و منابع غنی نفت و گاز، از جمله کشورهایی است که نمی‌تواند به اقتصاد دریا و صنایع دریایی بی‌تفاوت باشد، چرا که این صنایع با امنیت و اقتصاد ملی در ارتباط تنگاتنگ قرار گرفته است. بطور کلی اهمیت صنایع دریایی در ایران را می‌توان ناشی از عوامل زیر دانست: (۱) حمل ۹۰ درصد صادرات و واردات غیرنفتی کشور از طریق دریا، (۲) حمل تمامی صادرات نفتی کشور از طریق دریا، (۳) جابجایی مسافر بین بنادر جنوبی کشور با کشورهای عربی و حمل کالا و آب به جزایر خلیج فارس، (۴) توسعه ارتباط با کشورهای حوزه دریای خزر و ترانزیت کالا و جایگاه شرکت‌های کشتیرانی و درآمد ارزی آنها برای کشور، (۵) استقلال در بخش حمل و نقل دریایی به جهت داشتن ناوگان حمل کالا از طریق دریا، (۶) امکان فعالیت کشتی‌های ماهیگیری کشور در آب‌های ساحلی و آب‌های بین‌المللی، (۷) پروژه‌های گسترده نفت و گاز در خلیج فارس و نیاز آنها به خدمات و پشتیبانی دریایی، (۸) تأمین امنیت و حفظ و حراست از مرزهای آبی کشور. البته طی سالهای اخیر صنایع دریایی در جمهوری اسلامی ایران به پیشرفت‌های چشمگیری نائل شده است و اکنون مهندسی و کارشناسان عزیز کشورمان قادرند پیچیده‌ترین وسایل و تجهیزات دریایی را تولید نمایند. ساخت سکوهای نفتی، سازه‌های دریایی و ساخت انواع شناورهای سبک و سنگین تجاری و نظامی تنها نمونه‌هایی از

¹ Kildow

² Colgan

³ Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)

پیشرفت‌های ارزشمند در این بخش از صنعت به شمار می‌روند. علاوه بر این جمهوری اسلامی ایران با در اختیار داشتن بزرگترین ناوگان تجاری نفتکش و صیادی در منطقه نقش مؤثری را در توسعه مبادلات بازرگانی بین المللی ایفا می‌نماید.

۲-۱-۲. توسعه اقتصاد دریامحور در اسناد بالادستی

الف) سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی

با توجه به ابلاغ مقام معظم رهبری درخصوص سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه، نقش اقتصاد دریامحور در تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی به وضوح مشاهده می‌شود. بندهای مرتبط با لزوم توجه به مقوله دریا در سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه به عنوان نسخه اجرایی اقتصاد مقاومتی عمدتاً شامل موارد زیر است:

بند ۱۹: تقسیم کار و تعیین نقش ملی در مناطق، استان‌ها، نواحی و سواحل و جزایر با رعایت الزامات آن در چارچوب سیاست‌های کلی مربوطه به منظور افزایش تولید ثروت ملی و حمایت دولت از سرمایه‌گذاری در مناطق کمتر توسعه‌یافته و روستایی.

بند ۲۱: توسعه اقتصاد دریایی جنوب در محور چابهار خرمشهر با تأکید بر سواحل مکران.

بند ۲۳: توسعه بازارهای دریایی و ایجاد مناطق مهم اقتصادی در زمینه‌های دارای مزیت.

بند ۲۸: اولویت دادن به حوزه‌های راهبردی صنعتی (از قبیل صنایع نفت، گاز، پتروشیمی، حمل‌ونقل، مواد پیشرفته، ساختمان، فناوری اطلاعات و ارتباطات، هوافضا، دریا، آب و کشاورزی) و افزایش ضریب نفوذ فناوری‌های پیشرفته در آنها.

سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی که با هدف بهبود شاخص‌های اقتصادی و دستیابی به اهداف سند چشم‌انداز بیست‌ساله، با رویکردی جهادی، انعطاف‌پذیر، فرصت‌ساز، مولد، درون‌زا، پیشرو و برون‌گرا، تدوین و ابلاغ شده و چراغ روشنی است که باید تمام مسئولان و تصمیم‌گیران به آن توجه داشته باشند. تأکید بر تولید محصولات و خدمات راهبردی، افزایش اشتغال، رشد بهره‌وری، تقویت رقابت‌پذیری، کاهش وابستگی به سایر کشورها و افزایش صادرات در زمره مهم‌ترین مؤلفه‌های سیاست اقتصاد مقاومتی قرار دارد. بر همین اساس، لزوم توجه به صنایع دریایی در چارچوب این سیاست‌ها قلمداد می‌شود.

ب) سند چشم‌انداز ۱۴۰۴

هدف سند چشم‌انداز افق ۱۴۰۴ دستیابی به جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در منطقه خاورمیانه و آسیای غربی است. در بخش توسعه اقتصاد دریامحور، با هدف‌گذاری کمی برای ارتقای توان حمل‌ونقل و ترانزیت کالا در بنادر، استحصال نفت و گاز طبیعی و استحصال از منابع صید و رونق فعالیت‌های شیلات و صیادی، بر ساخت کشتی، شناور و سازه‌های ساحلی برای پوشش تقاضای حمل‌ونقل کالا و مسافر، گسترش فعالیت‌های مرتبط با استحصال منابع انرژی و گسترش فعالیت‌های شیلات تأکید شده است. رویکرد سند چشم‌انداز افق ۱۴۰۴ نسبت به توسعه اقتصاد دریامحور شامل توجه به توسعه صنعت دریایی به صورت درون‌زا و صادرات‌محور با هدف تولید محصولات با استاندارد بین‌المللی برای پوشش تقاضای حمل‌ونقل و ترانزیت

کالا و کسب سهم اقتصادی از بازار حمل و نقل، توجه به توسعه صنعت دریایی به صورت درون‌زا با هدف افزایش منافع اقتصادی در بازار بین‌المللی انرژی، توجه به توسعه صنعت دریایی به صورت درون‌زا با بهره‌گیری از پتانسیل‌های منطقه‌ای، مزیت‌های نسبی اقتصادی و توسعه فناوری‌های راهبردی به صورت بومی و توجه به توسعه صنعت دریایی به صورت درون‌زا و واردات‌محور برای پوشش تقاضای شناور با استفاده از توان مهندسی داخلی است. توجه به ایجاد یک الگوی تأمین مالی برای افزایش جذابیت سفارش محصولات از صنایع دریایی، توجه به توسعه موتور محرک فناوری برای رشد علمی و فنی در صنایع دریایی با اختصاص درصدی از اعتبارات سالیانه شرکت‌های صنایع دریایی و لزوم توجه به قوانین گمرکی مؤثر برای متناسب‌سازی آن با زنجیره ارزش صنعت دریایی، برنامه‌ها و اقداماتی هستند که در سند چشم‌انداز ۱۴۰۴ برای توسعه اقتصاد دریامحور عنوان شده است.

ج) برنامه راهبردی توسعه صنایع دریایی

صنایع دریایی به عنوان یکی از اصلی‌ترین بخش‌های صنعت کشور با تمرکز بر توان علمی و فناوری داخلی و ایجاد همکاری‌های بین‌المللی در جهت افزایش رقابت‌پذیری، می‌تواند نقش مهمی در دستیابی به چشم‌انداز کشور ایفا نماید. بر این اساس و با توجه به شرایط موجود در بازارهای آتی چشم‌انداز صنعت دریایی کشور به شرح زیر خواهد بود:

«با اتکال به خداوند متعال، صنایع دریایی جمهوری اسلامی ایران، صنعتی رقابت‌پذیر و قابل اطمینان با تکیه بر دانش و توانمندی داخلی در جهت تأمین پایدار و حداکثری نیازهای داخلی و جذب بازار بین‌المللی از طریق تبدیل شدن به پایگاه منطقه‌ای برای ساخت شناور و سکوه‌های دریایی به وسیله ارتقای دانش و مهارت نیروی انسانی، توسعه زنجیره تأمین مواد و تجهیزات، فعال‌سازی بخش خصوصی و استفاده از همکاری‌های بین‌المللی خواهد بود».

در راستای چشم‌انداز تدوین شده برای صنایع دریایی کشور، اهداف کلان زیر حائز اهمیت هستند: ۱- افزایش رقابت‌پذیری و کسب سهم حداکثری از بازار ساخت و تعمیر شناورها و سازه‌های دریایی، ۲- کسب درصد حداکثری تأمین مواد و تجهیزات شناورها و سکوه‌های دریایی، ۳- بهره‌وری بالای نیروی انسانی، ۴- توسعه صنایع دریایی مبتنی بر اقتصاد دانش‌بنیان و صنایع دانش‌محور. اهداف چهارگانه ذکر شده، از طریق نه راهبرد انتخاب شده تا افق ۱۴۰۴ محقق خواهد شد. این راهبردها با هدف قرار دادن نقاط اهرمی صنعت دریایی کشور، باعث توسعه و رشد صنعت دریایی خواهند شد. همچنین سعی گردیده که در این راهبردها هم به تقویت و جذب تقاضا و هم به حمایت از تولید توجه گردد.

۲-۱-۳. حوزه‌های اقتصاد دریامحور

الف) بخش گردشگری دریایی

گردشگری دریایی یکی از مهم‌ترین زیرشاخه‌های صنعت گردشگری است. ایران به لحاظ داشتن منابع طبیعی گردشگری در رتبه پنجم کشور اول جهان قرار دارد. دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان سه نقطه آبی ما

هستند و کمترین کشوری چنین موقعیتی دارد. گردشگری دریامحور به لحاظ اقتصادی و فرهنگی میدان عمل و سیعی دارد و تابعی از کمیت و کیفیت جاذبه‌های گرد شگری دریامحور (ماهگیری تفریحی، ساحل سازی، ورزش‌ها و تفریحات آبی، اکوسیستم آبی-گیاهی و ...) است. بخشی از نقاط جغرافیایی خلیج فارس (مخصوصاً کیش و قشم) به لحاظ آثار تاریخی متعدد، سواحل دریایی خزر به لحاظ تفرجگاه‌ها و اماکن جذاب گردشگری و سواحل دریای عمان به لحاظ شیلات و غواصی پتانسیل مناسبی برای اشتغال‌زایی و درآمدزایی از طریق صنعت گرد شگری دارند. در حال حاضر، گرد شگری به راهبردی برای رشد و توسعه در مناطق ساحلی و دریایی با ویژگی‌های فرهنگی و زیست‌محیطی منحصربفرد تبدیل شده است. گردشگری دریایی فرصت‌های شغلی جدیدی را فراهم می‌کند و تولید ناخالص منطقه‌ای را افزایش می‌دهد (گو و همکاران^۱، ۲۰۱۷). به طور کلی، به مجموعه فعالیت‌های تفریحی و سرگرمی گردشگران در محیط‌های دریایی و ساحلی، گردشگری دریایی گفته می‌شود (بیگز و همکاران^۲، ۲۰۱۵). گردشگری دریایی نوعی از گردشگری می‌باشد که کاملاً به دریا و محیط‌زیست دریا وابسته است، اما آب تنها معیار این وابستگی نیست. در واقع، فعالیت‌های گردشگری دریایی غالباً در دریا انجام می‌شوند، اما بسیاری از امکانات و زیرساخت‌های آن معمولاً در خشکی وجود دارند (پاپا‌جورجیو^۳، ۲۰۱۶). گردشگری از مهم‌ترین فعالیت‌های اقتصادی در مناطق ساحلی محسوب می‌شود و سرعت رشد بالایی در اقتصاد جهانی دارد، به نحوی که گردشگری دریایی یکی از منابع اصلی درآمد خارجی بسیاری از کشورهای در حال توسعه است (گاسلینگ و همکاران^۴، ۲۰۱۸).

ب) بخش شیلات

وجود ذخایر غنی آبزیان در آب‌های شمال و جنوب ایران و همچنین، توسعه صنعت پرورش ماهی در آب‌های داخلی و امکان بهره‌برداری از آبزیان در آب‌های بین‌المللی و صنایع وابسته به آن، چشم‌انداز روشنی را در بخش شیلات فراهم کرده است. در ایران پیشرفت چشمگیر شیلات طی سال‌های گذشته (مخصوصاً از دهه ۱۳۷۰ به بعد) قابلیت پرورش آبزیان و استعداد دریاچه‌ها، مخازن پشت سدها، آبگیرها و رودخانه‌ها یا بازسازی ذخایر دریاها و آب‌های ساحلی از طریق رهاسازی بچه ماهی در آن‌ها و همچنین، امکان استحصال حجم زیادی از ماهیان هر یک به نوبه خود می‌تواند در توسعه بخش شیلات مؤثر باشد. یکی از مهم‌ترین نیازهای امروزی، تأمین منابع غذایی است و اهمیت شیلات نه تنها به دلیل سهم مهمی که آبزیان در تأمین غذای مصرفی جامعه دارند، بلکه به دلیل نقش مهمی که در پایداری اکوسیستم ایفا می‌کنند، به طور فزاینده‌ای در حال گسترش است. در حال حاضر، با توجه به محدودیت‌های فراوان در بهره‌برداری از منابع آبی، بحران کم‌آبی و ... توجه به توسعه پرورش ماهی در قفس و جایگزینی آن با فعالیت‌های صیادی در اغلب کشورها آغاز شده و آبی‌پروری در قفس در دهه گذشته به سرعت در جهان رشد کرده است. تولید بالا در مقایسه با

¹ Guo et al.

² Biggs et al.

³ Papageorgiou

⁴ Gössling et al.

سایر سامانه‌های پرورش ماهی، کاهش هزینه‌های تولید و اقتصادی بودن طرح، سهولت مدیریت، تنوع گونه‌ها و امکان پرورش گونه‌های مختلف در قفس‌های جداگانه، امکان برداشت اختیاری متناسب با نیاز بازار و ... از جمله مزایای پرورش ماهی در قفس نسبت به سایر روش‌های پرورش آبزیان است (سیف و همکاران، ۱۳۹۷).

ج) بخش صنایع فراساحل

بیشتر فعالیت‌های فراساحل ایران در آب‌های کم‌عمق خلیج فارس است. تعداد سکوهای نصب‌شده در آب‌های عمیق یک سکوی نیمه‌شناور در دریای خزر و پنج سکو در خلیج فارس است. این سکوها برای اکتشاف و استخراج فعالیت‌های نفتی کاربرد دارند. صنایع فراساحل در تحقق اهداف سند چشم‌انداز در خصوص لزوم توسعه دریامحور و نگاه راهبردی به مناطق دریایی می‌تواند نقش اساسی ایفا کند. حدود ۲۰ درصد تولید نفت ایران تقریباً معادل ۸۰۰ هزار بشکه در روز مربوط به صنایع فراساحل است. برآوردهای صورت‌گرفته نشان می‌دهد که بیش از ۲۶ درصد از میادین نفتی (۱۷ درصد از میادین گازی و ۵۳ درصد از میادین نفتی و گازی مشترک ایران) در دریا واقع شده‌اند. با توجه به برداشت فزاینده کشورهای همسایه از جمله قطر از میادین نفتی و گازی مشترک دریایی، توسعه صنایع فراساحل بیش از پیش ضروری است. تعداد سکوهای نصب‌شده در آب‌های عمیق، یک سکو در دریای خزر (سکوی نیمه‌شناور امیرکبیر)، پنج سکو از نوع جک‌آپ و حدود ۱۲۰ جاکت است. لوله‌گذاری دریایی در آب‌های کم‌عمق خلیج فارس بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر است. آمار ارائه‌شده نشان می‌دهد که بیشتر فعالیت صنایع فراساحل ایران در آب‌های کم‌عمق بوده و در خصوص آب‌های عمیق هنوز در ابتدای راه است. با توجه به نقش مؤثر این صنعت در بهره‌برداری از منابع هیدروکربور و استفاده از آن در رشد و شکوفایی دیگر صنایع، ارز آوری و اشتغال‌زایی، باید تلاش بیشتری برای رفع چالش‌های این صنعت انجام شود. اهمیت استراتژیک صنایع فراساحل در ایران زمانی نمایان می‌شود که بزرگترین میدان گازی دنیا یعنی پارس جنوبی بین ایران و قطر معادل ۵۰ درصد ذخایر گازی مشترک خاورمیانه است. در دریای خزر هم با توجه به حضور فعال کشورهای همسایه و روند افزایش برداشت نفت از این حوزه‌ها توسط کشورهای همسایه، محوریت صنایع فراساحل و تسریع در بهره‌برداری از صنایع نفت و گاز ضرورتی انکارناپذیر است. به دلیل وجود ذخایر گسترده هیدروکربوری در بستر دریاها، پیشرفت فناوری‌های اکتشاف در راستای استخراج نفت و گاز از آب‌های عمیق و وجود میادین مشترک هیدروکربوری، توسعه صنایع فراساحل در دستور کار بسیاری از کشورهای پیشرفته قرار گرفته است (سیف و همکاران، ۱۳۹۷).

د) بخش بنادر

بندر یک منطقه جغرافیایی است که در آن، کشتی‌ها در کنار خشکی برای بارگیری و تخلیه محموله قرار می‌گیرند (استاپفورد^۱، ۲۰۰۸). بندر محل زیست شهری یا روستایی است که از یک طرف مشرف به دریا و از طرف دیگر مشرف به خشکی است و با توجه به ظرفیت زیرساختی و روساختی، قابلیت مشخصی برای پذیرش، انتقال، تخلیه و بارگیری کالاها دارد (توماج و همکاران، ۱۳۹۶). بندر از دید جابجایی کالا و مسافر، یکی از

^۱ Stopford

حلقه‌های زنجیره سراسری حمل‌ونقل است و طیف گسترده‌ای از فعالیت‌های حمل‌ونقل را در بر می‌گیرد (صفرزاده و همکاران، ۱۳۸۸). بنادر از جمله دارایی‌های نامشهود ملی هستند که از دو جهت برای بهای تمام‌شده کالاهای داخلی اهمیت دارند: ۱- تأثیر بر قیمت تمام‌شده مواد خام، قطعات، ماشین‌آلات، کالاهای ساخته‌شده یا نیمه‌ساخته‌ای که وارد کشور می‌شوند و در فرآیند تولید یا ارائه خدمات داخلی به کار می‌روند، ۲- تأثیر بر هزینه‌های انبارداری، حمل‌ونقل و ... کالاهای ساخته‌شده داخلی که از طریق صادرات از کشور خارج می‌شوند (جعفری و همکاران، ۱۳۹۱). ایجاد راه‌های خشکی و دریایی شمال-جنوب با توجه به نقاط قوت حمل‌ونقل ایران در حوزه دریایی شامل موارد زیر است: الف) سواحل طولانی جنوب ایران از یک سو و امتیاز بالقوه سواحل شمالی خلیج فارس و دریای عمان نسبت به سواحل جنوبی آن در تجارت درون‌منطقه‌ای و برون‌منطقه‌ای آسیا و آسیا-اروپا از سوی دیگر که مزیت نسبی بسیار مهمی محسوب می‌شود. مرزهای طولیل جغرافیایی با کشورهای منطقه از جمله آسیای میانه، غرب آسیا و جنوب آسیا که زمینه مساعدی را برای ایفای نقش برجسته بنادر ایران در تجارت منطقه‌ای فراهم می‌آورد و نقش بالقوه سامانه انبارش و توزیع را برای بنادر جنوبی ایران در سطح منطقه‌ای و زیرمنطقه‌ای فراهم می‌کند. ب) برنامه‌ریزی و بهره‌برداری از فرصت‌ها و نقاط بالقوه و بالفعل بخش صنعت حمل‌ونقل دریایی می‌تواند درآمد ارزی مناسبی را برای ایران فراهم آورد و زمینه‌های رهایی اقتصادی ایران از تگناهای اقتصاد تک‌محصولی مبتنی بر نفت را به وجود می‌آورد. نظام تجاری چندجانبه جدید در کنار مقررات‌زدایی و آزادسازی گسترده بازارها از یک طرف موجب تشدید رقابت و از طرف دیگر موجب عدم امکان حمایت از تولید ملی شده است. بدیهی است در چنین شرایطی، فقط فعالیت‌هایی که به نوعی مزیت نسبی داشته باشند، امکان بقا در بازار را خواهند داشت. در این بین، صنعت حمل‌ونقل دریایی از جمله فعالیت‌های معدودی است که در سطح ملی و به لحاظ مزیت نسبی بالقوه و قلمرو در دالان‌های تجاری منطقه‌ای، موقعیت مناسبی دارد. طبعاً در سال‌های آتی اقتصاد ایران با ضوابط نظام تجاری جدیدی مواجه خواهد شد و حمل‌ونقل دریایی نقش مهمی در اقتصاد ملی پیدا خواهد کرد که توسعه صنعت بنادر و ترمینال‌های بندری (تخلیه، بارگیری و انبارش کالا) از مهم‌ترین اهداف آن خواهد بود. بنادر با توجه به موقعیت و سیاست کشورها نقش مهمی در توسعه تجارت خارجی و افزایش درآمد ملی ایفا می‌کنند و در جمهوری اسلامی ایران، با توجه به قرارگیری میهن عزیزمان در مسیر کریدورهای مهم بین‌المللی، بنادر نقش بسیار مهمی در توسعه حمل‌ونقل ترکیبی در تجارت بین‌الملل دارند (توماج و همکاران، ۱۳۹۶).

ه) بخش صنایع کشتی‌سازی

به سبب ضرورت نیاز برای دستیابی به تکنولوژی ساخت و تعمیر کشتی و سازه‌های دریایی، از دهه ۱۳۷۰ فعالیت‌های گوناگونی در ایران صورت پذیرفته است. طی سال‌های گذشته، علاوه بر توانایی طراحی و ساخت کشتی‌های اقیانوس‌پیما، تجارب ارزنده دیگری در ساخت و تعمیر انواع کشتی‌های ماهیگیری، یدک‌کش، لندینگ کرافت، بارج، کشتی‌های بیمارستانی و خدماتی در اندازه‌های کوچک و متوسط به دست آمده است. ایران از جمله کشورهایی است که به لحاظ قرارگیری در موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب از مزایای ترانزیتی

خوبی بهره‌مند است و با گسترش شبکه حمل‌ونقل و ارتباطات مطمئن و کارآمد می‌تواند از این مزایا در راستای افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک در منطقه به نحو مطلوب استفاده کند. صنعت ساخت و تعمیر شناورها یکی از صنایع استراتژیک به شمار می‌رود که می‌تواند عامل رشد صنایع جانبی و زمینه‌ساز توسعه صنعتی و اقتصادی باشد. صنایع کشتی‌سازی علاوه بر مزیت‌های ناشی از حمایت‌های ترانزیتی در آب‌های بین‌المللی، فرصت‌های شغلی زیادی ایجاد می‌کند و منجر به رونق بسیاری از صنایع داخلی می‌شود (سیف و همکاران، ۱۳۹۷).

(و) بخش حمل‌ونقل دریایی

حمل‌ونقل از جمله موضوعات زیربنایی است که در حوزه اقتصاد داخلی، حلقه اتصال بین صنایع و صنایع با مصرف‌کنندگان و در حوزه تجارت خارجی، حلقه اتصال اقتصاد داخلی با اقتصاد جهانی و عامل تحقق تعاملات انسانی در عرصه جهانی (ان‌جی و ویلمز می‌ر، ۲۰۱۲) و یکی از ارکان جهانی‌شدن (هافمن و کومار^۱، ۲۰۱۳) است. به طور کلی، حمل‌ونقل از منظر نحوه انتقال کالا یا مسافر به چهار بخش حمل‌ونقل هوایی، جاده‌ای، ریلی و دریایی تقسیم‌بندی می‌شود. سه مورد اول برای تمامی کشورهای جهان موضوعیت دارد، اما حمل‌ونقل دریایی مستلزم وجود مرز آبی و آبراه‌های آبی است. وجود مرزهای آبی زمینه‌ساز گسترش فزاینده بازارها شده است (اسلیتمو^۳، ۲۰۰۱)، به طوری که بخش بزرگی از تجارت جهانی با استفاده از حمل‌ونقل دریایی انجام می‌شود (میکائیلووا و کراس^۴، ۲۰۰۰). حمل‌ونقل دریایی یک سیستم مشکل‌زیرساخت‌ها، مسیرهای آبی، ناوگان، تجهیزات، ناوبری و کارکنان مربوطه است و مهم‌ترین مزیت آن نسبت به سایر اشکال حمل‌ونقل، صرفه اقتصادی آن می‌باشد (صفرزاده و همکاران، ۱۳۸۸). مطالعه سازمان بنادر و دریانوردی حاکی از آن است که ایران ۴۶۹۵ کیلومتر خط ساحلی سرزمینی اصلی و ۱۰۹۵ کیلومتر خط ساحلی مربوط به جزایر و رودها دارد. قرارگیری این مرزهای ساحلی در کرانه‌های شمالی خلیج فارس و دریای عمان و همچنین، حاشیه جنوبی دریای خزر در شمال، امکان بهره‌مندی از فرصت حمل‌ونقل دریایی در تجارت بین‌المللی را فراهم کرده است. در حال حاضر، استان‌های گیلان، مازندران و گلستان با دسترسی به دریای خزر در شمال و استان‌های خوزستان، بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان با دسترسی به آب‌های خلیج فارس و دریای عمان در جنوب، مناطقی هستند که امکان استفاده از حمل‌ونقل دریایی برای تجارت فرامرزی را فراهم می‌کنند. یادآوری این نکته ضروری است که در سراسر جنوب ایران، از بندر چابهار در جنوب شرقی تا بندر خرمشهر در جنوب غربی، وجود خط ساحلی باعث شده است تا بیشترین سهم تجارت بین‌المللی ایران در جنوب از طریق حمل‌ونقل دریایی میسر شود. البته این ویژگی نیازمند حمایت از بنادر و کشتیرانی است. امروزه اهمیت حمل‌ونقل در تجارت انکارناپذیر است، به نحوی که حمل‌ونقل بین‌المللی و مخصوصاً حمل‌ونقل دریایی به یکی از ضروریات تجارت

¹ Ng & Wilmsmeier

² Hoffmann & Kumar

³ Sletmo

⁴ Michaelowa & Krause

بین‌الملل تبدیل شده و اقتصاد بسیاری از کشورها بر مبنای حمل‌ونقل کالاهای تجاری از طریق دریا شکل گرفته است (توماچ و همکاران، ۱۳۹۶).

۲-۲. پیشینه پژوهش

با مرور مطالعات داخلی مرتبط با موضوع پژوهش مشخص می‌شود که تنها مطالعات اندکی همسو با پژوهش حاضر هستند. برای جمع بندی مطالعات داخلی و اشاره به جنبه‌های نوآوری این پژوهش به چند نکته اشاره می‌شود. اول اینکه تعدادی از مطالعات صورت گرفته محدود به یک حوزه خاص می‌باشند. به عنوان مثال، عادل (۱۳۹۸) به ارائه راهبردهایی برای اقتصاد شیلات ایران و جعفری و همکاران (۱۳۹۱) به ارائه راهبردهای توسعه بنادر در جهت توسعه دریامحور پرداخته‌اند. همچنین، تعدادی از مطالعات انجام شده به بررسی تجارب سایر کشورها در برخی از حوزه‌ها پرداخته‌اند. برای نمونه، محمدزاده شعبه‌گر و قاسمی ورنامخواستی (۱۳۹۵) در مطالعه‌ای عملکرد بنادر ایران با بنادر ترکیه و امارات را مقایسه و تجارب آن‌ها در زمینه توسعه بنادر را بررسی کرده‌اند. در نهایت، برخی از مطالعات صورت گرفته رویکرد کلی‌تری دارند. به عنوان نمونه، فلاح (۱۳۸۶) به بررسی چالش‌های صنایع دریایی پرداخته است. با این وجود، محقق در پژوهش حاضر کوشیده است تا به یک حوزه خاص محدود نشود و به عنوان یک مطالعه جامع، علاوه بر استفاده از مبنای نظری، پیشینه تجربی و تجارب سایر کشورها در حوزه اقتصاد دریامحور، از نظرات خبرگان در حوزه‌های گوناگون اقتصاد دریامحور استفاده و سپس، راهکارهای حاصل از مرحله اول را اعتبارسنجی نماید.

جدول شماره (۱) خلاصه مطالعات داخلی

نویسنده/ نویسندگان	عنوان	نتایج
عادل (۱۳۹۸)	راهبردهایی برای اقتصاد شیلات ایران	علاوه بر ضرورت مطالعات اقتصادی اختصاصی در حوزه ماهیگیری و آبی‌پروری و صنایع وابسته، ترسیم چشم‌اندازی روشن از اقتصاد شیلات مستلزم برنامه‌ریزی صحیح متکی بر خرد جمعی و ذی‌نفعان، توسعه کارآفرینی و اشتغال پایدار، رقابت سالم و رضایت مشتریان با حفظ توان ذخایر است.
محمدزاده شعبه‌گر و قاسمی ورنامخواستی (۱۳۹۵)	بررسی نقش لجستیک توسعه و تجارت بنادر کشور در اقتصاد دریا	توسعه بنادر مستلزم اقدامات سازمان بنادر و دریانوردی (استفاده از توانایی و امکانات اجرایی و اقتصادی، مشارکت بخش خصوصی و تجهیز منابع) است.
ملت و شاد (۱۳۹۵)	توسعه دریامحور با محوریت حمل‌ونقل دریایی راهکاری برای دستیابی به اقتصادی پایدار	عدم ایجاد زیرساخت‌های مناسب در بنادر یکی از موانع مهم توسعه حمل‌ونقل دریایی است.
جعفری و همکاران (۱۳۹۱)	توسعه بنادر کشور راهبردی مؤثر در توسعه دریامحور	توسعه مراکز لجستیکی در بنادر می‌تواند باعث ایجاد خدمات جدید و بهبود عملکرد بنادر شود. تغییر کاربری بنادر از بارانداز کالا به سکوی لجستیکی از طرفی برای اقتصاد ملی مفید است

نویسنده/ نویسندگان	عنوان	نتایج
		و از طرفی، شرایط حفظ موقعیت در شبکه حمل‌ونقل و تجارت و همچنین، زمینه‌های توسعه اقتصادی دریامحور را فراهم می‌کند.
سوری (۱۳۸۶)	اقتصاد دریا - صنایع دریایی و رقابت جهانی	عدم موفقیت صنایع دریایی فقدان سیاست‌گذاری هماهنگ و فراگیر در این زمینه بوده است. بررسی روند کشتی‌سازی در کشورهای پیشرو نشان‌دهنده تفاهم ملی در مورد نقش صنعت کشتی‌سازی به منزله یک صنعت استراتژیک در رشد صنعتی دارد، اما روند کشتی‌سازی در ایران استراتژی نامتعارفی دارد و مستلزم بازنگری کامل است.
فلاح (۱۳۸۶)	چالش‌های صنایع دریایی و نگاهی به وضعیت این صنعت در دریای خزر	عدم شناخت پتانسیل‌ها، بخشی‌نگری وزارتخانه‌ها، موانع بانکی و گمرکی و عدم هماهنگی متولیان از جمله موانع توسعه صنایع دریایی هستند.

منبع: نگارندگان پژوهش

جدول شماره (۲) خلاصه مطالعات خارجی

نویسنده/ نویسندگان	عنوان	نتایج
دپارتمان تجارت بین‌الملل بریتانیا و ایرلند شمالی ^۱ (۲۰۱۹)	ارتقای جایگاه جهانی بریتانیا در بخش دریا	حمایت از بخش دریایی برای کسب سهم در بازارهای جهانی و بهبود عملکرد زیست‌محیطی ناوگان دریایی، استفاده از فناوری‌های دیجیتال و سیستم‌های خودکار در کشتی‌ها و بندر، ارتقای قابلیت‌های علمی و فنی دریایی و رقابت‌پذیری در ارائه خدمات دریایی لازمه بهره‌گیری از فرصت‌ها است.
اتاق بازرگانی و صنعت هند ^۲ و بنیاد کانراد آدیناثر ^۳ (۲۰۱۹)	اقتصاد آبی: اقدامات برتر جهانی برای هند و کشورهای شریک	استراتژی اقتصاد آبی هند باید به سه موضوع توجه داشته باشد: ۱- تعادل در رشد اقتصادی با توجه به توسعه پایدار، ۲- مشارکت دولتی-خصوصی شامل دولت مرکزی، دولت‌های محلی، جامعه تجاری، جامعه صنعتی و مردم، ۳- اتخاذ یک رویکرد چندجانبه در جهت پوشش تمامی ذینفعان.
راجرسون و راجرسون ^۴ (۲۰۱۹)	برنامه‌ریزی آینده‌نگر برای اقتصاد آبی آفریقای جنوبی: شواهدی از گردشگری ساحلی و دریایی	توسعه فضایی نامساعد، مهم‌ترین ویژگی گردشگری ساحلی و دریایی است و توسعه گردشگری به دلایلی از جمله ضعف در جذب سرمایه‌گذاری ناکام بوده است.

¹ Britain and Northern Ireland Department for International Trade

² Federation of Indian Chambers of Commerce and Industry (FICCI)

³ Konrad Adenauer Stiftung (KAS)

⁴ Rogerson & Rogerson

نویسنده/ نویسندگان	عنوان	نتایج
دبیرخانه کنفرانس وزیران آفریقا در حیطه محیط زیست ^۱ (۲۰۱۹)	پیشبرد اقتصاد آبی (اقیانوس محور) پایدار در آفریقا	کشورهای آفریقایی باید به فکر توسعه سرمایه‌گذاری برای تقویت اقتصاد اقیانوس و سیاست‌گذاری برای جذب سرمایه‌گذاری باشند و با تقویت زیرساخت‌ها و ظرفیت‌ها، نسبت به اولویت‌هایی نظیر امنیت دریایی و محافظت از سواحل مطمئن شوند. موضوع دوم، محوریت بخش خصوصی در ایجاد محیط مطلوب برای سرمایه‌گذاری و بهره‌گیری از فرصت‌های اقتصاد اقیانوس است.
تیگار و گارنینگ ^۲ (۲۰۱۸)	توسعه گردشگری دریایی و ساحلی مبتنی بر اقتصاد آبی	در توسعه گردشگری دریایی و ساحلی باید به شش عنصر جاذبه‌ها (کیفیت چشم‌اندازهای طبیعی، تنوع فعالیت‌های گردشگری و ...)، امکانات (خدمات بانکی، هتل‌ها، فروشگاه‌ها و ...)، دسترسی (کیفیت جاده‌ها و حمل‌ونقل عمومی)، منابع انسانی (کیفیت مهارت منابع انسانی، پاسخگویی به شکایات، کفایت منابع انسانی و ...)، تصویر ذهنی (کیفیت شرایط محیطی به لحاظ پاکیزگی، آلودگی هوا، آلودگی صوتی و ...) و قیمت خدمات مربوطه توجه شود.
بانک جهانی (۲۰۱۷)	پتانسیل اقتصاد آبی: افزایش مزایای بلندمدت در بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی برای جزایر کوچک درحال توسعه و کشورهای ساحلی کمتر توسعه یافته	چالش اول، غلبه بر روند اقتصادی فعلی است که منجر به تخریب سریع منابع دریایی به وسیله استخراج ناپایدار منابع دریایی، تخریب زیستگاه‌ها و مناظر دریایی و ساحلی و آلودگی های دریایی می‌شود. چالش دوم، سرمایه‌گذاری در سرمایه انسانی برای بهره‌برداری از مزایای اقتصاد دریامحور است. چالش سوم، غلبه بر ارزیابی ناکافی منابع دریایی، مدیریت بخشی و منفک فعالیت‌های دریایی، ظرفیت انسانی، نهادی و فنی ناکافی، ابزارهای برنامه‌ریزی ناکافی و عدم اجرای کنوانسیون‌های مربوط به دریا است.
کارالامبوس ^۳ (۲۰۱۶)	توسعه اقتصاد آبی به وسیله ارزیابی بهتر در سطوح محلی و منطقه‌ای	توسعه اقتصاد دریایی مستلزم تعیین اولویت فعالیت‌های دریایی در سطوح محلی و منطقه‌ای در قالب استراتژی تخصصی شدن هوشمند است که شامل گردشگری ساحلی، خدمات غذایی و بهداشتی، انرژی، مواد خام، حمل‌ونقل، نظارت بر محیط‌زیست و حفاظت از منطقه دریایی است.
سازمان غذا و کشاورزی ملل متحد ^۴ (۲۰۱۶)	برنامه‌ریزی فضایی دریایی برای بهبود پایداری ماهیگیری و آبی‌پروری	موفقیت برنامه‌ریزی فضایی دریایی در بخش‌های ماهیگیری و آبی‌پروری نیازمند هماهنگی و همکاری در سطوح محلی،

¹ Secretariat of the African Ministerial Conference on Environment

² Tegar & Gurning

³ Charalambous

⁴ Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO)

نویسنده/ نویسندگان	عنوان	نتایج
		منطقه‌ای است و این توسعه تنها با مشارکت ذینفعان عملی می‌شود.
کمیته علوم دریایی ملی استرالیا ^۱ (۲۰۱۵)	تحریک توسعه دریایی اقتصاد آبی استرالیا	۱- تمرکز بر اقتصاد آبی پایدار در سیستم علوم دریایی، ۲- ایجاد و پشتیبانی از یک طرح دریایی ملی در راستای ارزیابی و کمک به مدیریت شبکه‌های دریایی، ۳- توسعه مطالعات ملی در خصوص اکوسیستم دریایی به منظور درک تأثیرات توسعه (شهری، صنعتی و کشاورزی) و تغییرات آب‌وهوایی، ۴- ایجاد یک سیستم مدل‌سازی اقیانوس‌شناسی ملی با قابلیت پیش‌بینی مبتنی بر دانش صحیح و تفصیلی، ۵- توسعه یک طرح علمی اختصاصی و هماهنگ به منظور پشتیبانی از تصمیم‌گیری مسئولان و صنایع دریایی، ۶- تقویت و توسعه سیستم یکپارچه نظارت دریایی برای پشتیبانی از تحقیقات تغییرات آب‌وهوایی و سیستم‌های ساحلی، ۷- توسعه آموزش و تحقیقات دریایی با توجه به نیازهای صنعت و دولت، ۸- تأمین مالی کشتی‌های تحقیقات ملی برای استفاده کامل.
گروه مشاوره علمی سیاست‌های اقیانوس استرالیا ^۲ (۲۰۱۳)	ملت دریایی ۲۰۲۵: علوم دریایی برای حمایت از اقتصاد آبی استرالیا	چالش‌های اصلی توسعه اقتصاد دریا در استرالیا شامل خطرات حاکمیتی، امنیتی و طبیعی، امنیت انرژی، امنیت غذایی، حفاظت از تنوع زیستی و سلامت اکوسیستم، مواجهه با تغییرات اقلیمی و تخصیص بهینه منابع است.

منبع: نگارندگان پژوهش

۳. روش‌شناسی پژوهش

۳-۱. نوع و روش پژوهش

با توجه به اینکه نتایج و یافته‌های پژوهش حاضر می‌تواند برای سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان توسعه تجارت، سازمان شیلات، ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش‌بنیان دریایی و مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران مفید باشد، این پژوهش از نوع کاربردی است. از آنجا که در این تحقیق، ابتدا شرایط مربوط به کشور در حوزه اقتصاد دریامحور به تفکیک بخش‌های مختلف توصیف می‌شود، از نوع توصیفی است و از آنجا که داده‌ها در مقایسه با یکدیگر تحلیل می‌شود، روش این تحقیق توصیفی-تحلیلی است.

۳-۲. ابزار جمع‌آوری اطلاعات

در پژوهش حاضر، برای جمع‌آوری و تکمیل ادبیات تحقیق از روش کتابخانه‌ای (مراجعه به کتب، مقالات، گزارشات پژوهشی و وبسایت‌های داخلی و خارجی) و برای شناسایی راهکارها از روش پیمایشی (مراجعه به

¹ Australian National Marine Science Committee

² Oceans Policy Science Advisory Group (OPSAG)

خبرگان و انجام مصاحبه) استفاده گردید. همچنین، برای اعتبارسنجی اطلاعات و رتبه‌بندی راهکارها از پرسشنامه استفاده شد. پرسشنامه تحقیق دو بخش دارد که بخش اول شامل سوالات مربوط به اطلاعات جمعیت‌شناختی و بخش دوم شامل راهکارهای جامع و مانع حاصل از مبانی نظری، پیشینه تجربی، تجارب کشورها و نظرات صاحب‌نظران به تفکیک زیربخش‌های اقتصاد دریامحور (حمل‌ونقل دریایی، بندر، صنایع کشتی‌سازی، شیلات، گردشگری دریایی، صنایع فراساحل) است. در پژوهش حاضر، برای سنجش روایی پرسشنامه از روایی محتوایی و صوری با استفاده از نظرات متخصصان و خبرگان استفاده شده است. همچنین، برای سنجش پایایی پرسشنامه از آزمون آلفای کرونباخ استفاده شده است. نتایج حاصل از انجام آزمون آلفای کرونباخ در جدول شماره (۳) گزارش شده است و با توجه به آن، شرط پایایی برقرار است و پایایی پرسشنامه تأیید می‌شود.

جدول شماره (۳) نتایج آزمون آلفای کرونباخ

نتیجه	ضریب	گویه‌ها	متغیرها
تأیید پایایی	۰/۸۱۷	۱۳	راهکارهای کلی توسعه اقتصاد دریامحور
تأیید پایایی	۰/۸۴۳	۱۰	راهکارهای مربوط به بخش حمل‌ونقل دریایی
تأیید پایایی	۰/۷۸۷	۷	راهکارهای مربوط به بخش بندر
تأیید پایایی	۰/۹۰۹	۶	راهکارهای مربوط به بخش صنایع کشتی‌سازی
تأیید پایایی	۰/۸۱۵	۹	راهکارهای مربوط به بخش شیلات
تأیید پایایی	۰/۹۵۹	۶	راهکارهای مربوط به بخش گردشگری دریایی
تأیید پایایی	۰/۹۴۴	۵	راهکارهای مربوط به بخش صنایع فراساحل

منبع: یافته‌های پژوهش

۳-۳. جامعه و نمونه آماری

جامعه آماری پژوهش حاضر از صاحب‌نظران حوزه اقتصاد دریامحور شاغل در سازمان بندر و دریانوردی، سازمان توسعه تجارت، سازمان شیلات، ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش‌بنیان دریایی، مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران و مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی با حداقل تحصیلات کارشناسی، حداقل جایگاه خدمتی کارشناس و حداقل ۵ سال سابقه خدمت در حوزه تخصصی تشکیل و برای نمونه‌گیری از روش نمونه‌گیری قابل دسترس استفاده شده است. در این پژوهش برای تعیین اندازه نمونه آماری از فرمول کوکران در سطح اطمینان ۹۰ درصد (خطای ۱۰ درصد) استفاده شده است. توضیح آنکه تعداد جامعه آماری با ویژگی مد نظر محقق (حداقل تحصیلات کارشناسی، حداقل جایگاه خدمتی کارشناس و حداقل ۵ سال سابقه خدمت در حوزه تخصصی) ۷۰ نفر بوده و اندازه نمونه آماری ۴۰ نفر تعیین گردیده که در نهایت، با تلاش و پیگیری‌های فراوان، تعداد ۳۶ پرسشنامه تکمیل شده است.

۴. تجزیه و تحلیل داده ها و یافته‌های پژوهش

در این پژوهش، راهکارهای حاصل از مبانی نظری، پیشینه تجربی، تجارب کشورها و نظرات صاحب‌نظران از طریق روش داده‌بنیاد و در سه مرحله کدگذاری باز، کدگذاری محوری و کدگذاری انتخابی استخراج شده است. همچنین، جهت اعتبار سنجی راهکارها در قالب پرسشنامه از صاحب‌نظران نظرخواهی گردید و با استفاده از آزمون فریدمن رتبه بندی شد. در این بخش قبل از پرداختن به آمار استنباطی، ابتدا ویژگی جمعیت شناختی پاسخ دهندگان به پرسشنامه شرح می‌گردد.

۴-۱. ویژگی‌های جمعیت‌شناختی پاسخ‌دهندگان

۱۳ نفر از پاسخ‌دهندگان (۳۶/۱٪) بین ۴۰ تا ۴۵ سال، ۱۶ نفر از پاسخ‌دهندگان (۴۴/۴٪) بین ۴۵ تا ۵۰ سال و ۷ نفر از پاسخ‌دهندگان (۱۹/۴٪) بیشتر از ۵۰ سال سن داشته‌اند و سن هیچ یک از پاسخ‌دهندگان کمتر از ۴۰ سال نبوده است.

تحصیلات ۱۰ نفر از پاسخ‌دهندگان (۲۷/۸٪) کارشناسی، تحصیلات ۲۱ نفر از پاسخ‌دهندگان (۵۸/۳٪) کارشناسی ارشد و تحصیلات ۵ نفر از پاسخ‌دهندگان (۱۳/۹٪) دکتری بوده است.

جایگاه خدمتی ۶ نفر از پاسخ‌دهندگان (۱۶/۷٪) رئیس بخش، جایگاه خدمتی ۸ نفر از پاسخ‌دهندگان (۲۲/۲٪) کارشناس ارشد و جایگاه خدمتی ۲۲ نفر از پاسخ‌دهندگان (۶۱/۱٪) کارشناس بوده است.

۷ نفر از پاسخ‌دهندگان (۱۹/۴٪) در بخش حمل‌ونقل، ۵ نفر از پاسخ‌دهندگان (۱۳/۹٪) در بخش بنادر، ۶ نفر از پاسخ‌دهندگان (۱۶/۷٪) در بخش صنایع کشتی‌سازی، ۱۰ نفر از پاسخ‌دهندگان (۲۷/۸٪) در بخش شیلات، ۴ نفر از پاسخ‌دهندگان (۱۱/۱٪) در بخش گردشگری دریایی و ۴ نفر از پاسخ‌دهندگان (۱۱/۱٪) در بخش صنایع فراساحل تخصص داشته‌اند.

سابقه خدمت ۷ نفر از پاسخ‌دهندگان (۱۹/۴٪) کمتر از ۱۰ سال، سابقه خدمت ۱۵ نفر از پاسخ‌دهندگان (۴۱/۷٪) بین ۱۰ تا ۱۵ سال، سابقه خدمت ۱۱ نفر از پاسخ‌دهندگان (۳۰/۶٪) بین ۱۵ تا ۲۰ سال و سابقه خدمت ۳ نفر از پاسخ‌دهندگان (۸/۳٪) بیشتر از ۲۰ سال بوده است.

۴-۲. تجارب کشورها در توسعه اقتصاد دریامحور

با بررسی تجارب کشورهای برزیل، چین، دانمارک، فرانسه، آلمان، ایتالیا، ژاپن، نروژ، روسیه، هند، کره جنوبی، سنگاپور، اندونزی، مالزی، امارات، آمریکا، فلیپین، ویتنام، استرالیا و کانادا در خصوص توسعه اقتصاد دریا محور، آموزه‌های کلی و آموزه‌های بخشی (صنایع کشتی‌سازی، صنایع فراساحل، اسکله و بنادر، حمل و نقل دریایی) هر یک از کشورها مطابق پیوست شماره (۱) احصاء گردید. با توجه به نتایج حاصل از آن، مهم‌ترین آموزه‌های حاصل از تجارب کشورهای منتخب در حوزه اقتصاد دریامحور در ۱۰ بخش کلی قرار می‌گیرد که عبارت هستند از: تدوین استراتژی توسعه دریامحور (توجه به پایداری توسعه دریامحور، توجه به مزیت‌های جغرافیایی، توجه به ویژگی‌های بومی، ایجاد زنجیره ارزش دریایی، ارزیابی استراتژی توسعه دریامحور)؛ رویکرد بین‌المللی بخش دریایی (استفاده از تجربیات کشورهای پیشرفته، توجه به استانداردهای جهانی، تقویت همکاری‌های بین‌المللی،

تعریف پروژه‌های مشترک، انجام سرمایه‌گذاری‌های مشترک، ایجاد شبکه‌های همکاری، توسعه همکاری‌های چندجانبه، اعزام دانشجویان مستعد به خارج؛ حمایت دولت از توسعه دریامحور (تعهد دولت به توسعه دریامحور، پیوستگی سرمایه‌گذاری‌های دولت، حمایت از شرکت‌ها و تولیدات داخلی، حمایت‌های شغلی در بخش دریایی، حذف بروکراسی اداری بی‌تأثیر)؛ اهتمام جامعه به توسعه دریامحور (اولویت بخش دریایی در استراتژی توسعه، وضع قوانین به نفع بخش دریایی، ترویج فعالیت‌های دریایی در جامعه، افزایش آگاهی دریایی در جامعه)؛ بهبود همکاری بخش‌های دریایی (تشکیل انجمن‌های تخصصی دریایی، تشکیل کنسرسیوم‌های دریایی، احداث مجتمع‌های صنعتی دریایی، تشکیل خوشه‌های صنعتی دریایی)؛ مشارکت فعالانه بخش خصوصی (حمایت دولت از بخش خصوصی، تشویق سرمایه‌گذاری خصوصی، تقویت همکاری دولت-خصوصی)؛ ارتقای نوآوری و تحقیق و توسعه (بهبود آموزش نیروی انسانی، همکاری شرکت‌ها با دانشگاه‌ها، همکاری دانشگاه‌های داخلی با دانشگاه‌های خارجی، تأسیس مراکز فنی و تحقیقاتی، سرمایه‌گذاری در مؤسسات آموزشی دریایی، انجام تحقیق مبتنی بر نیاز صنعت، هماهنگی و هم‌افزایی برنامه‌های تحقیقاتی)؛ توجه به واردات و انتقال فناوری (جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی، جذب کسب‌وکارهای خارجی، توجه به سطح فناوری واردات)؛ تقویت بنادر و توسعه حمل‌ونقل با هدف تقویت تجارت دریایی (بهبود ساختارهای حمل‌ونقل، ایجاد تنوع در ناوگان دریایی، تشکیل زنجیره بنادر داخلی و خارجی، توجه به هوشمندسازی بنادر، استفاده از سیستم‌های هوشمند)؛ تقویت و توسعه صنایع دریامحور (تمرکز بر ساخت شناورهای تخصصی، فعالیت مشترک شرکت‌های داخلی، فعالیت‌های خدماتی و پشتیبانی).

۳-۴. راهکارهای صاحب‌نظران در خصوص توسعه دریا محور

راهکارهای استخراجی از مصاحبه با صاحب‌نظران در جدول شماره (۴) ارائه گردیده و سپس، در جدول شماره (۵) با راهکارهای حاصل از مبانی نظری، پیشینه تجربی و تجارب کشورها تلفیق شده است.

جدول شماره (۴) راهکارهای استخراجی از مصاحبه با صاحب‌نظران

شماره مصاحبه	راهکار پیشنهادی
۷ - ۳	ارتقای دانش عمومی در حوزه دریا
۴ - ۳	بهبود کمیت و کیفیت آموزش در حوزه دریا
۲	سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های تحقیق و توسعه و ریسک‌پذیری برای نوآوری
۲	برنامه‌ریزی برای انتقال فناوری‌های روز دنیا (واردات فناوری)
۲	حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان داخلی
۷	کاهش پژوهش‌های نظری و افزایش پژوهش‌های کاربردی در جهت بهره‌برداری از انرژی‌های نوین دریایی
۷ - ۳	رونق بخشی به شهرهای ساحلی به منظور بهبود تصویر آن‌ها
۳	توسعه زیرساخت‌های تفریحی دریایی نظیر پارک‌های آبی
۲	نظارت هوشمند و شناسایی توانمندی‌ها با استفاده از مدل‌های پایش دریایی
۴	تقویت و توسعه ساخت شناور تخصصی در حوزه صنایع فراساحل
۷	مدیریت منابع نفت و گاز با اولویت بهره‌برداری از منابع مشترک

شماره مصاحبه	راهکار پیشنهادی
۲	حمایت از شرکت‌های داخلی از جمله اعطای معافیت‌های مالیاتی
۴	ایجاد امنیت اقتصادی و سیاسی برای جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی
۱	جذب سرمایه‌گذاری خارجی
۲	حرکت به سمت هوشمندسازی و دانش‌بنیان کردن بنادر
۵	توسعه پایدار صید و صیادی
۱	اتخاذ راهبردهای بلندمدت
۸-۵	توسعه پرورش ماهی در قفس
۵	مدیریت منابع دریایی و جلوگیری از بهره‌برداری بی‌رویه
۵	جلوگیری از ورود آلاینده‌ها به منابع آبی
۸-۵-۴-۲	ارتقای کیفیت نهادی با جلوگیری از دخالت سازمان‌های غیرمرتبط و تقویت همکاری با سازمان‌های مرتبط
۸	توسعه سرویس‌های دریایی
۸	ساخت سایت‌های پشتیبان
۸	تخصیص اعتبار و بودجه
۸	اعطای معافیت‌های مالیاتی
۸	اعطای تسهیلات کم‌بهره
۸	تولید انبوه بچه ماهی بومی
۸-۵	تقویت و توسعه ساخت شناورهای تخصصی و صیادی
۸	تقویت و توسعه ساخت سازه‌ها (قفس‌ها)
۱	سرمایه‌گذاری در حوزه لجستیک و زیرساخت‌های حمل‌ونقل در جهت تقویت دسترسی زمینی و هوایی به بنادر
۶	تعریف زنجیره لجستیکی و برقراری ارتباط بین بازیگران اصلی
۲	توجه به حمل‌ونقل ترکیبی

منبع: یافته‌های پژوهش

۴-۴. تلفیق راهکارهای استخراجی از بخش کتابخانه‌ای با راهکارهای استخراجی از بخش پیمایشی

با تلفیق راهکارهای حاصل از بخش کتابخانه‌ای و بخش میدانی، در جدول شماره (۵) راهکارهای به عنوان راهکارهای توسعه اقتصاد دریامحور (به طور کلی و به تفکیک زیربخش‌های شش‌گانه حمل‌ونقل دریایی، بنادر، صنایع کشتی‌سازی، شبلات، گردشگری دریایی و صنایع فراساحل) به دست می‌آید:

جدول شماره (۵) راهکارهای حاصل از مبانی نظری، پیشینه تجربی، تجارب کشورها و نظرات صاحب‌نظران

راهکارهای کلی توسعه اقتصاد دریامحور	
۱	ایجاد یک بانک تخصصی دریایی یا صندوق توسعه صنایع دریایی جهت تأمین مالی طرح‌های دریایی
۲	ایجاد یک مدیریت متمرکز در دولت جهت سیاست‌گذاری متمرکز برای بخش‌های مختلف دریایی
۳	ارتقای سطح کیفی کارکنان شاغل در بخش دریایی از طریق افزایش آموزش‌ها و مهارت‌های آنان

۴	ارتقای معیشت کارکنان شاغل در بخش دریایی جهت جذب بیشتر کارکنان کیفی به این بخش
۵	حمایت مالی از شرکت‌های دانش‌بنیان فعال در حوزه دریا
۶	توسعه فرهنگ دریایی مسئولین و مردم با بهره‌گیری از ظرفیت رسانه‌های عمومی
۷	تشویق بخش خصوصی جهت سرمایه‌گذاری در بخش دریا از طریق اعطای مشوق‌ها بانکی، گمرکی و مالیاتی
۸	تقویت ارتباط مستمر صنایع دریایی با دانشگاه‌ها جهت انتقال نیازمندی‌های تحقیقاتی و آموزش صنعت به دانشگاه‌ها
۹	اولویت دادن به ظرفیت‌های داخلی کشور در خریده‌ها، مناقصات و پروژه‌های دریایی
۱۰	ایجاد و توسعه فعالیت‌های انجمن‌های علمی-تخصصی مرتبط با حوزه دریا
۱۱	ملزم نمودن شرکت‌های دریایی به اخذ گواهینامه‌های بین‌المللی در زمینه فعالیت تخصصی شرکت
۱۲	ارائه آموزش‌های مرتبط با فعالیت‌های دریایی در مقاطع تحصیلی مختلف به دانش‌آموزان و دانشجویان
۱۳	افزایش تعامل با کشورهای منطقه جهت استفاده از ظرفیت‌های آنان در بخش‌های مختلف مرتبط با دریا
راهکارهای توسعه بخش حمل‌ونقل دریایی	
۱	استفاده از شناورهای متنوع بر مبنای حجم تقاضا در جهت افزایش سرعت پاسخگویی به نیازهای حمل‌ونقل دریایی
۲	ایجاد شرکت‌های مقتدر بیمه‌گر جهت پوشش بیمه‌ای تمام کشتی‌ها و ارائه خدمات بیمه‌ای به کشتی‌هایی که شرکت‌های بین‌المللی، آن‌ها را در آب‌های ایران بیمه نمی‌کنند
۳	ارائه خدمات بیمه‌ای به کشتی‌های خارجی در آب‌های سرزمینی ایران که فاقد بیمه هستند
۴	توسعه حمل‌ونقل کالا در دریای خزر و استفاده از ظرفیت‌های دریای خزر
۵	کاهش هزینه‌های تخلیه و بارگیری در گمرکات ایران جهت تشویق بازرگانان به استفاده از پایانه‌های ایران
۶	بهره‌گیری از فناوری‌های روز جهت کاهش زمان و هزینه حمل‌ونقل به منظور افزایش قدرت رقابت‌پذیری
۷	استفاده از فناوری‌های روز جهت تشویق استفاده از کانتینر و اعمال تخفیف برای کشتی‌های کانتینری
۸	تسهیل تشکیل شرکت‌های کارگزاری در بخش حمل‌ونقل دریایی
۹	توسعه شبکه ریلی و فرودگاهی جهت واردات و صادرات سریع و ارزان کالا
۱۰	توسعه شبکه ریلی به عنوان شبکه حمل‌ونقل پشتیبان حمل‌ونقل دریایی با رویکرد حمل‌ونقل ترکیبی
راهکارهای توسعه بخش بنادر	
۱	تشویق بخش خصوصی به ایجاد، توسعه و مدیریت بنادر
۲	تجهیز انبارهای بنادر به تجهیزات و ملزومات روز دنیا
۳	توسعه ظرفیت بنادر تجاری برای پهلوگیری کشتی‌های بزرگ
۴	بهره‌گیری از تجهیزات بروز تخلیه و بارگیری در بنادر به منظور کاهش زمان و هزینه
۵	استفاده از فناوری‌های دیجیتال، سامانه‌های خودکار و توسعه امکانات نرم‌افزاری در بنادر و حرکت به سمت هوشمندسازی بنادر
۶	توسعه راه‌های زمینی و هوایی به بنادر
۷	جذب سرمایه‌گذاری خارجی و استفاده از خدمات شرکت‌های خارجی در بنادر
راهکارهای توسعه بخش صنایع کشتی‌سازی	
۱	استفاده از فناوری‌های دیجیتالی و سیستم‌های خودکار در کشتی‌ها
۲	توسعه امکانات و تجهیزات به منظور استفاده از بازار بزرگ تعمیرات دریایی در خلیج فارس و دریای عمان
۳	حمایت دولت از شرکت‌های کشتی‌سازی داخلی از طریق اعطای تسهیلات مالی و معافیت‌های مالیاتی

۴	افزایش استانداردهای داخلی کشتی‌سازی و هماهنگ‌سازی آن‌ها با استانداردهای جهانی
۵	ارائه مشوق‌های مالی و مالیاتی به بخش خصوصی جهت ترغیب آنان به سرمایه‌گذاری در صنعت کشتی‌سازی
۶	کاهش زمان و قیمت پروژه‌های کشتی‌سازی با هدف افزایش قدرت رقابت‌پذیری در مقیاس جهانی
راهکارهای توسعه بخش شیلات	
۱	حمایت سازمان شیلات از بخش خصوصی برای پرورش ماهی با تأکید بر توسعه پروژه‌های پرورش ماهی در قفس
۲	ایجاد هماهنگی بین گروه‌های صیادی به منظور یکپارچه‌سازی، هم‌افزایی، کاهش هزینه‌ها و افزایش راندمان
۳	اتکا به ظرفیت‌های داخلی در ساخت سازه‌ها (قفس‌ها) برای پروژه‌های پرورش ماهی در قفس
۴	تجهیز شناورهای صیادی کوچک و بزرگ به فناوری‌های جدید نوابری جهت کمک‌رسانی به آنان در مواقع ضروری
۵	حمایت دولت از بخش شیلات از طریق اعطای معافیت‌های مالیاتی و اعطای تسهیلات کم‌بهره برای تولید انبوه بچه ماهی بومی
۶	جلوگیری از آلودگی دریا و صید بی‌رویه به منظور پایدارسازی منابع صیادی
۷	بهره‌گیری از شناورهای تخصصی و مجهز صیادی به منظور افزایش راندمان
۸	ایجاد سردخانه‌های مجهز جهت نگهداری صید
۹	توسعه ظرفیت صنایع تبدیلی
راهکارهای توسعه بخش گردشگری دریایی	
۱	برنامه‌ریزی برای شکوفایی و رونق شهرهای ساحلی کشور
۲	توسعه بخش‌های تفریحی ساحلی و دریایی از قبیل پارک‌های ساحلی و ...
۳	تشویق سرمایه‌گذاران بخش خصوصی جهت سرمایه‌گذاری در بخش گردشگری دریایی از طریق ارائه تسهیلات بانکی ارزان و معافیت‌های مالیاتی
۴	بهبود حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و هوایی منتهی به شهرهای ساحلی
۵	جلوگیری از تخریب جاذبه‌های گردشگری و آثار تاریخی در استان‌های ساحلی و مرمت و بازسازی آن‌ها
۶	تلاش فرهنگی و رسانه‌ای جهت ارائه تصاویری زیبا از سواحل و شهرهای ساحلی کشور
راهکارهای توسعه بخش صنایع فراساحل	
۱	تلاش جهت کشف میدان‌های نفت و گاز جدید در دریا
۲	توسعه و بکارگیری فناوری‌های بروز جهت استخراج هرچه بیشتر نفت و گاز در دریا
۳	اولویت دادن به استخراج منابع نفت و گاز مشترک با همسایگان
۴	ساخت شناورهای عظیم ذخیره نفت و گاز
۵	ساخت پالایشگاه‌ها و پتروپالایش‌های کافی در نزدیکی ساحل به منظور مقابله با خام‌فروشی

منبع: یافته‌های پژوهش

۴-۵. اعتبارسنجی اطلاعات و رتبه‌بندی راهکارها

راهکارهای کلی توسعه اقتصاد دریامحور به ترتیب اولویت در جدول شماره (۶) ارائه شده است و «ارائه آموزش‌های مرتبط با فعالیت‌های دریایی در مقاطع تحصیلی مختلف به دانش‌آموزان و دانشجویان» مهم‌ترین راهکار کلی توسعه اقتصاد دریامحور محسوب می‌شود.

جدول شماره (۶) راهکارهای کلی توسعه اقتصاد دریامحور

رتبه	راهکار	امتیاز
۱	ارائه آموزش‌های مرتبط با فعالیت‌های دریایی در مقاطع تحصیلی مختلف به دانش‌آموزان و دانشجویان	۹/۷۶
۲	ایجاد یک مدیریت متمرکز در دولت جهت سیاست‌گذاری متمرکز برای بخش‌های مختلف دریایی	۸/۳۵
۳	افزایش تعامل با کشورهای منطقه جهت استفاده از ظرفیت‌های آنان در بخش‌های مختلف مرتبط با دریا	۷/۵۴
۴	ایجاد و توسعه فعالیت‌های انجمن‌های علمی-تخصصی مرتبط با حوزه دریا	۷/۳۰
۵	تقویت ارتباط مستمر صنایع دریایی با دانشگاه‌ها جهت انتقال نیازمندی‌های تحقیقاتی و آموزش صنعت به دانشگاه‌ها	۷/۰۷
۶	ایجاد یک بانک تخصصی دریایی یا صندوق توسعه صنایع دریایی جهت تأمین مالی طرح‌های دریایی	۶/۹۳
۷	ارتقای سطح کیفی کارکنان شاغل در بخش دریایی از طریق افزایش آموزش‌ها و مهارت‌های آنان	۶/۸۰
۸	تشویق بخش خصوصی جهت سرمایه‌گذاری در بخش دریا از طریق اعطای مشوق‌ها بانکی، گمرکی و مالیاتی	۶/۶۷
۹	اولویت دادن به ظرفیت‌های داخلی کشور در خریدها، مناقصات و پروژه‌های دریایی	۶/۳۳
	ملزم نمودن شرکت‌های دریایی به اخذ گواهینامه‌های بین‌المللی در زمینه فعالیت تخصصی شرکت	۶/۳۳
۱۰	ارتقای معیشت کارکنان شاغل در بخش دریایی جهت جذب بیشتر کارکنان کیفی به این بخش	۶/۲۴
۱۱	حمایت مالی از شرکت‌های دانش‌بنیان فعال در حوزه دریا	۶/۰۲
۱۲	توسعه فرهنگ دریایی مسئولین و مردم با بهره‌گیری از ظرفیت رسانه‌های عمومی	۵/۶۵

منبع: یافته‌های پژوهش

راهکارهای توسعه بخش حمل‌ونقل دریایی به ترتیب اولویت در جدول شماره (۷) ارائه شده است و «توسعه شبکه ریلی و فرودگاهی جهت واردات و صادرات سریع و ارزان کالا» مهم‌ترین راهکار در این بخش محسوب می‌شود.

جدول شماره (۷) راهکارهای مربوط به بخش حمل‌ونقل دریایی

رتبه	راهکار	امتیاز
۱	توسعه شبکه ریلی و فرودگاهی جهت واردات و صادرات سریع و ارزان کالا	۸/۴۳
۲	استفاده از فناوری‌های روز جهت تشویق استفاده از کانتینر و اعمال تخفیف برای کشتی‌های کانتینری	۶/۹۳
۳	توسعه شبکه ریلی به عنوان شبکه حمل‌ونقل پشتیبان حمل‌ونقل دریایی با رویکرد حمل‌ونقل ترکیبی	۶/۸۶
۴	تسهیل تشکیل شرکت‌های کارگزاری در بخش حمل‌ونقل دریایی	۶/۲۱
۵	بهره‌گیری از فناوری‌های روز جهت کاهش زمان و هزینه حمل‌ونقل به منظور افزایش قدرت رقابت‌پذیری	۵/۶۴
۶	کاهش هزینه‌های تخلیه و بارگیری در گمرکات ایران جهت تشویق بازرگانان به استفاده از پایانه‌های ایران	۴/۶۴
۷	توسعه حمل‌ونقل کالا در دریای خزر و استفاده از ظرفیت‌های دریای خزر	۴/۵۰
۸	ارائه خدمات بیمه‌ای به کشتی‌های خارجی در آب‌های سرزمینی ایران که فاقد بیمه هستند	۴/۲۱
۹	استفاده از شناورهای متنوع بر مبنای حجم تقاضا در جهت افزایش سرعت پاسخگویی به نیازهای حمل‌ونقل دریایی	۳/۷۹

رتبه	راهکار	امتیاز
	ایجاد شرکت‌های مقتدر بیمه‌گر جهت پوشش بیمه‌ای تمام کشتی‌ها و ارائه خدمات بیمه‌ای به کشتی‌هایی که شرکت‌های بین‌المللی، آن‌ها را در آب‌های ایران بیمه نمی‌کنند	۳/۷۹

منبع: یافته‌های پژوهش

راهکارهای توسعه بخش بنادر به ترتیب اولویت در جدول شماره (۸) ارائه شده است و «تجهیز انبارهای بنادر به تجهیزات و ملزومات روز دنیا» مهم‌ترین راهکار در این بخش محسوب می‌شود.

جدول شماره (۸) راهکارهای مربوط به بخش بنادر

رتبه	راهکار	امتیاز
۱	تجهیز انبارهای بنادر به تجهیزات و ملزومات روز دنیا	۵/۸۰
۲	تشویق بخش خصوصی به ایجاد، توسعه و مدیریت بنادر	۵/۰۰
۳	جذب سرمایه‌گذاری خارجی و استفاده از خدمات شرکت‌های خارجی در بنادر	۴/۰۰
۴	توسعه ظرفیت بنادر تجاری برای پهلوگیری کشتی‌های بزرگ	۳/۹۰
	توسعه راه‌های زمینی و هوایی به بنادر	۳/۹۰
۵	استفاده از فناوری‌های دیجیتال، سامانه‌های خودکار و توسعه امکانات نرم‌افزاری در بنادر و حرکت به سمت هوشمندسازی بنادر	۲/۹۰
۶	بهره‌گیری از تجهیزات بروز تخلیه و بارگیری در بنادر به منظور کاهش زمان و هزینه	۲/۵۰

منبع: یافته‌های پژوهش

راهکارهای توسعه بخش صنایع کشتی‌سازی به ترتیب اولویت در جدول شماره (۹) ارائه شده است و «ارائه مشوق‌های مالی و مالیاتی به بخش خصوصی جهت ترغیب آنان به سرمایه‌گذاری در صنعت کشتی‌سازی» مهم‌ترین راهکار در این بخش محسوب می‌شود.

جدول شماره (۹) راهکارهای مربوط به بخش صنایع کشتی‌سازی

رتبه	راهکار	امتیاز
۱	ارائه مشوق‌های مالی و مالیاتی به بخش خصوصی جهت ترغیب آنان به سرمایه‌گذاری در صنعت کشتی‌سازی	۵/۳۳
۲	توسعه امکانات و تجهیزات به منظور استفاده از بازار بزرگ تعمیرات دریایی در خلیج فارس و دریای عمان	۳/۵۰
۳	کاهش زمان و قیمت پروژه‌های کشتی‌سازی با هدف افزایش قدرت رقابت‌پذیری در مقیاس جهانی	۳/۳۳
۴	استفاده از فناوری‌های دیجیتالی و سیستم‌های خودکار در کشتی‌ها	۳/۲۵
۵	حمایت دولت از شرکت‌های کشتی‌سازی داخلی از طریق اعطای تسهیلات مالی و معافیت‌های مالیاتی	۳/۰۰
۶	افزایش استانداردهای داخلی کشتی‌سازی و هماهنگ‌سازی آن‌ها با استانداردهای جهانی	۳/۵۸

منبع: یافته‌های پژوهش

راهکارهای توسعه بخش شیلات به ترتیب اولویت در جدول شماره (۱۰) ارائه شده است و «ایجاد سردخانه‌های مجهز جهت نگهداری صید» مهم‌ترین راهکار در این بخش محسوب می‌شود

جدول شماره (۱۰) راهکارهای مربوط به بخش شیلات

رتبه	راهکار	امتیاز
۱	ایجاد سردخانه‌های مجهز جهت نگهداری صید	۷/۸۵
۲	جلوگیری از آلودگی دریا و صید بی‌رویه به منظور پایدارسازی منابع صیادی	۵/۸۰
۳	تجهیز شناورهای صیادی کوچک و بزرگ به فناوری‌های جدید ناوبری جهت کمک‌رسانی به آنان در مواقع ضروری	۵/۵۵
۴	حمایت سازمان شیلات از بخش خصوصی برای پرورش ماهی با تأکید بر توسعه پروژه‌های پرورش ماهی در قفس	۵/۱۵
۵	بهره‌گیری از شناورهای تخصصی و مجهز صیادی به منظور افزایش راندمان	۴/۹۰
۶	توسعه ظرفیت صنایع تبدیلی	۴/۱۰
۷	اتکا به ظرفیت‌های داخلی در ساخت سازه‌ها (قفس‌ها) برای پروژه‌های پرورش ماهی در قفس	۴/۰۰
	حمیات دولت از بخش شیلات از طریق اعطای معافیت‌های مالیاتی و اعطای تسهیلات کم‌بهره برای تولید انبوه بچه‌ماهی بومی	۴/۰۰
۸	ایجاد هماهنگی بین گروه‌های صیادی به منظور یکپارچه‌سازی، هم‌افزایی، کاهش هزینه‌ها و افزایش راندمان	۳/۶۵

منبع: یافته‌های پژوهش

راهکارهای توسعه بخش گردشگری دریایی به ترتیب اولویت در جدول شماره (۱۱) ارائه شده است و «جلوگیری از تخریب جاذبه‌های گردشگری و آثار تاریخی در استان‌های ساحلی و مرمت و بازسازی آن‌ها» مهم‌ترین راهکار در این بخش محسوب می‌شود.

جدول شماره (۱۱) راهکارهای مربوط به بخش گردشگری دریایی

رتبه	راهکار	امتیاز
۱	جلوگیری از تخریب جاذبه‌های گردشگری و آثار تاریخی در استان‌های ساحلی و مرمت و بازسازی آن‌ها	۵/۸۸
۲	برنامه‌ریزی برای شکوفایی و رونق شهرهای ساحلی کشور	۴/۱۳
۳	تشویق سرمایه‌گذاران بخش خصوصی جهت سرمایه‌گذاری در بخش گردشگری دریایی از طریق ارائه تسهیلات بانکی ارزان و معافیت‌های مالیاتی	۳/۵۰
۴	توسعه بخش‌های تفریحی ساحلی و دریایی از قبیل پارک‌های ساحلی و ...	۲/۸۸
۵	تلاش فرهنگی و رسانه‌ای جهت ارائه تصاویری زیبا از سواحل و شهرهای ساحلی کشور	۲/۳۸
۶	بهبود حمل‌ونقل جاده‌ای، ریلی و هوایی منتهی به شهرهای ساحلی	۲/۲۵

منبع: یافته‌های پژوهش

راهکارهای توسعه بخش صنایع فراساحل به ترتیب اولویت در جدول شماره (۱۲) ارائه شده است و «ساخت شناورهای عظیم ذخیره نفت و گاز» مهم‌ترین راهکار در این بخش محسوب می‌شود.

جدول شماره (۱۲) راهکارهای مربوط به بخش صنایع فراساحل

رتبه	راهکار	امتیاز
۱	ساخت شناورهای عظیم ذخیره نفت و گاز	۴/۸۸
۲	توسعه و بکارگیری فناوری‌های بروز جهت استخراج هرچه بیشتر نفت و گاز در دریا	۳/۱۳
۳	تلاش جهت کشف میدان‌های نفت و گاز جدید در دریا	۳/۶۳
۴	ساخت پالایشگاه‌ها و پتروپالایش‌های کافی در نزدیکی ساحل به منظور مقابله با خام‌فروشی	۲/۲۵
۵	اولویت دادن به استخراج منابع نفت و گاز مشترک با همسایگان	۲/۱۳

منبع: یافته‌های پژوهش

۵. نتیجه‌گیری و پیشنهادها

۵-۱. نتیجه‌گیری

با توجه به مبانی نظری، تجارب کشورها، نظرات خبرگان و نتایج آزمون فریدمن، مهم‌ترین راهکارهای توسعه تجارت دریایی در راستای دستیابی به اهداف اقتصاد مقاومتی به ترتیب اولویت عبارتند از: راهکارهای توسعه بخش حمل‌ونقل دریایی (۱- توسعه شبکه ریلی و فرودگاهی جهت واردات و صادرات سریع و ارزان کالا، ۲- استفاده از فناوری‌های روز جهت تشویق استفاده از کانتینر و اعمال تخفیف برای کشتی‌های کانتینری، ۳- توسعه شبکه ریلی به عنوان شبکه حمل‌ونقل پشتیبان حمل‌ونقل دریایی با رویکرد حمل‌ونقل ترکیبی)، راهکارهای توسعه بخش بنادر (۱- تجهیز انبارهای بنادر به تجهیزات و ملزومات روز دنیا، ۲- تشویق بخش خصوصی به ایجاد، توسعه و مدیریت بنادر، ۳- جذب سرمایه‌گذاری خارجی و استفاده از خدمات شرکت‌های خارجی در بنادر).

با توجه به مبانی نظری، تجارب کشورها، نظرات خبرگان نتایج آزمون فریدمن، مهم‌ترین راهکارهای توسعه صنایع دریایی در راستای دستیابی به اهداف اقتصاد مقاومتی به ترتیب اولویت عبارتند از: راهکارهای توسعه بخش صنایع کشتی‌سازی (۱- ارائه مشوق‌های مالی و مالیاتی به بخش خصوصی جهت ترغیب آنان به سرمایه‌گذاری در صنعت کشتی‌سازی، ۲- توسعه امکانات و تجهیزات به منظور استفاده از بازار بزرگ تعمیرات دریایی در خلیج فارس و دریای عمان، ۳- کاهش زمان و قیمت پروژه‌های کشتی‌سازی با هدف افزایش قدرت رقابت‌پذیری در مقیاس جهانی)، راهکارهای توسعه بخش شیلات (۱- ایجاد سردخانه‌های مجهز جهت نگهداری صید، ۲- جلوگیری از آلودگی دریا و صید بی‌رویه به منظور پایدار سازی منابع صیادی، ۳- تجهیز شناورهای صیادی کوچک و بزرگ به فناوری‌های جدید ناوربری جهت کم‌رسانی به آنان در مواقع ضروری)، راهکارهای توسعه بخش گردشگری دریایی (۱- جلوگیری از تخریب جاذبه‌های گردشگری و آثار تاریخی در استان‌های ساحلی و مرمت و بازسازی آن‌ها، ۲- برنامه‌ریزی برای شکوفایی و رونق شهرهای ساحلی کشور، ۳- تشویق سرمایه‌گذاران بخش خصوصی جهت سرمایه‌گذاری در بخش گردشگری دریایی از طریق ارائه تسهیلات بانکی ارزان و معافیت‌های مالیاتی)، راهکارهای توسعه بخش صنایع فراساحل (۱- ساخت شناورهای عظیم ذخیره نفت و گاز، ۲- توسعه و بکارگیری فناوری‌های بروز جهت استخراج هرچه بیشتر نفت و گاز در دریا، ۳- تلاش جهت کشف میدان‌های نفت و گاز جدید در دریا).

۵-۲. پیشنهادها

با توجه به نتایج حاصل از مصاحبه با خبرگان و بررسی تجارب کشورهای پیشرفته، اهتمام جامعه به توسعه دریامحور نخستین گام در مسیر توسعه دریامحور محسوب می‌شود. این موضوع شامل تغییر نگرش برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران نسبت به توسعه دریامحور و تغییر رویکرد آن‌ها از توسعه بر مبنای نفت و گاز به توسعه بر مبنای دریا و فرهنگ‌سازی، افزایش آگاهی دریایی و ترویج فعالیت‌های دریایی در جامعه در راستای توسعه دریامحور است. در گام بعدی، باید در استراتژی توسعه اولویت خاصی برای بخش دریایی قائل شد و اولویت بخش دریایی به نحوی باشد که تمامی بخش‌ها از توسعه دریامحور پشتیبانی کنند.

توسعه دریامحور مستلزم تعریف استراتژی توسعه دریامحور است. در تدوین استراتژی توسعه دریامحور، ضمن توجه به اسناد بالادستی و اصول کلی اقتصاد مقاومتی، باید به راهبردهای بلندمدت بیش از راهبردهای مقطعی توجه داشت و توسعه پایدار دریامحور را دنبال کرد. در این راستا، باید به صورت خاص به مزیت‌های جغرافیایی و ویژگی‌های بومی توجه شود. همچنین، استفاده از تجربیات کشورهای پیشرفته در تدوین استراتژی توسعه دریامحور مفید خواهد بود.

تأسیس یک سازمان دریایی مستقل با هدف افزایش هماهنگی بین سازمان‌های مربوطه و زیربخش‌های مختلف با مسئولیت حداقل معاون اول رئیس جمهور می‌تواند از طریق ایجاد هم‌افزایی بین سازمان‌ها و زیربخش‌ها به توسعه اقتصاد دریامحور کمک نماید.

برای تسریع روند توسعه دریامحور، باید با رویکرد بین‌المللی به دنبال تقویت همکاری‌های بین‌المللی، توسعه همکاری‌های چندجانبه، تعریف پروژه‌های مشترک و انجام سرمایه‌گذاری‌های مشترک بود. همچنین، می‌توانیم با جذب سرمایه‌گذاری‌ها و کسب‌وکارهای خارجی و واردات کالاها و تجهیزات پیشرفته، زمینه انتقال فناوری‌های جدید به داخل را فراهم کنیم.

حمایت دولت نقش مهمی در توسعه دریامحور دارد. تعهد دولت به توسعه دریامحور با انجام سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی، حمایت از شرکت‌ها و تولیدات داخلی و حمایت از مشاغل دریایی در فرآیند توسعه دریامحور بسیار مؤثر است. همچنین، دولت می‌تواند با حذف بروکراسی اداری بی‌تأثیر و ایجاد هماهنگی، تقویت همکاری و ارتقای هم‌افزایی بین نهادها، منجر به بهبود کیفیت نهادی در بخش دریایی شود و مسیر توسعه دریامحور را هموار کند.

دولت با حمایت از بخش خصوصی در راستای تقویت همکاری بخش خصوصی با شرکت‌های دولتی و تشویق بخش خصوصی برای سرمایه‌گذاری در زیربخش‌های اقتصاد دریامحور زمینه مشارکت فعالانه بخش خصوصی در توسعه دریامحور را فراهم می‌کند.

علاوه بر فعالیت‌های حمایتی، دولت می‌تواند با تأسیس انجمن‌های تخصصی، تشکیل کنسرسیوم‌ها، احداث مجتمع‌های صنعتی و ایجاد خوشه‌های صنعتی دریایی در راستای بهبود همکاری بخش‌های فعال در اقتصاد دریامحور، به تسریع روند توسعه دریامحور کمک کند.

با توجه به تجارب جهانی، نقش فعالیت‌های تحقیق و توسعه و ارتقای نوآوری در توسعه دریامحور کاملاً برجسته است. باید ضمن ایجاد و تقویت همکاری شرکت‌های داخلی با دانشگاه‌های داخلی، شرکت‌های داخلی با شرکت‌های خارجی و دانشگاه‌های داخلی با دانشگاه‌های خارجی، با سرمایه‌گذاری در مؤسسات آموزشی دریایی و تأسیس مراکز فنی و تحقیقاتی، زمینه ارائه خدمات آموزشی، مشاوره‌ای و تحقیقاتی به شرکت‌ها فراهم شود. در این خصوص، انجام تحقیقات مبتنی بر نیاز و تقاضا بخش‌های دریایی و هماهنگی، همگرایی و هم‌افزایی تحقیقات بسیار مهم است.

برای تقویت بنادر و توسعه حمل‌ونقل دریایی، باید ضمن سرمایه‌گذاری برای بهبود و توسعه ساختارهای حمل‌ونقل، به دنبال ایجاد تنوع در ناوگان دریایی بود و برای هوشمندسازی بنادر و استفاده از سیستم‌های هوشمند در حمل‌ونقل دریایی برنامه‌ریزی کرد.

در راستای تقویت و توسعه صنایع مبتنی بر دریا، باید ضمن تشویق فعالیت مشترک شرکت‌های داخلی، نباید از فعالیت‌های خدماتی و پشتیبانی غفلت شود.



منابع و مأخذ

منابع فارسی

- توماج، یحیی، همت‌جو، رضا و بچاری لفته، محمدرضا (۱۳۹۶). بررسی جایگاه حمل‌ونقل دریایی در توسعه تجارت بین‌الملل ایران. هشتمین کنفرانس بین‌المللی مدیریت و حسابداری و پنجمین کنفرانس کارآفرینی و نوآوری‌های باز.
- جعفری، حسن، سعیدی، سید ناصر و جعفری، حمید (۱۳۹۱). توسعه بنادر کشور راهبردی مؤثر در توسعه دریامحور. اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران.
- جعفری، حسن، سعیدی، سید ناصر و جعفری، حمید (۱۳۹۱). توسعه بنادر کشور راهبردی مؤثر در توسعه دریامحور. اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران.
- سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (۱۳۹۵). سند راهبردی صنایع دریایی افق ۱۴۰۴. تهران: وزارت صنعت، معدن و تجارت.
- سازمان مدیریت صنعتی (۱۳۸۹). گزارش سند راهبردی صنایع و امور دریایی. شورای عالی صنایع دریایی.
- ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش‌بنیان دریایی (۱۳۹۵). نقشه راه فناوری‌های دریایی ایران (۱۴۰۴-۱۳۹۵). تهران: معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری.
- سوری، حسن (۱۳۸۶). اقتصاد دریا - صنایع دریایی و رقابت جهانی. نهمین همایش صنایع دریایی.
- سیف، محمد سعید، اژدری، علی اصغر و شجاعی، سعید (۱۳۹۷). نقش و جایگاه صنایع دریایی در اقتصاد ایران (با نگاهی به احکام قانون برنامه ششم توسعه و راهکارهای اجرایی دستیابی به اهداف صنایع دریایی). مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه صنعت).
- صفارزاده، محمود، عزیزآبادی، ابراهیم، حمیدی، حمید و شهباء، محمدعلی (۱۳۸۸). حمل‌ونقل دریایی. تهران: اسرار دانش.
- عادل، افشین (۱۳۹۸). راهبردهایی برای اقتصاد شیلات ایران. بهره‌برداری و پرورش آبزیان، دوره ۳، شماره ۸، ص ۳۰-۲۱.
- فلاح، محمد (۱۳۸۶). چالش‌های صنایع دریایی و نگاهی به وضعیت این صنعت در دریای خزر. نهمین همایش صنایع دریایی.
- محمدزاده شعبه‌گر، پریرسا و قاسمی ورنامخواستی، جعفر (۱۳۹۵). بررسی نقش لجستیک توسعه و تجارت بنادر کشور در اقتصاد دریا. دومین همایش ملی توسعه پایدار دریامحور.
- مرکز همکاری‌های تحول و پیشرفت (۱۳۹۷). نقش توسعه صنایع دریایی در تحقق اهداف اقتصاد مقاومتی.

- ملت، شهرزاد و شاد، احسان (۱۳۹۵). توسعه دریامحور یا محوریت حمل و نقل دریایی راهکاری برای دستیابی به اقتصادی پایدار. دهمین کنگره پیشگامان پیشرفت.
- میلانی، جمیل (۱۳۹۴). اقتصاد مقاومتی و خودباوری ملی، فرصت‌ها و چالش‌های تحقق آن. مجله اقتصادی، دوره ۷، شماره ۱۵، ص ۲۲-۵.

منابع لاتین

- Australian Institute of Marine Science (2018). The AIMS Index of Marine Industry.
- Biggs, D., Hicks, C. C., Cinner, J. E., & Hall, C. M. (2015). Marine Tourism in the Face of Global Change: The Resilience of Enterprises to Crises in Thailand and Australia. *Ocean & Coastal Management*, 105 (2), 65-74.
- Britain and Northern Ireland Department for International Trade (2019). Promoting the UK's World-Class Global Maritime Offer: Trade and Investment 5-Year Plan.
- Charalambous, A. (2016). Developing Blue Economy through Better Methodology for Assessment on Local and Regional Level. European Union, Committee of the Regions.
- Colgan, C. S. (2003). Measurement of the Ocean and Coastal Economy: Theory and Methods. National Ocean Economics Project, USA.
- Federation of Indian Chambers of Commerce and Industry & Konrad Adenauer Stiftung (2019). Blue Economy: Global Best Practices Takeaways for India and Partner Nations.
- Food and Agriculture Organization of the United Nations (2016). Marine Spatial Planning for Enhanced Fisheries and Aquaculture Sustainability. FAO Fisheries and Aquaculture Technical Papers, No. 604.
- Gössling, S., Hall, C. M., & Scott, D. (2018). Coastal and Ocean Tourism. In "The Handbook of Marine Environment Protection", Springer.
- Guo, Z., Robinson, D., & Hite, D. (2017). Economic Impact of Mississippi and Alabama Gulf Coast Tourism on the Regional Economy. *Ocean & Coastal Management*, 145(4), 52-61.
- Hoffmann, J., & Kumar, S. (2013). Globalisation - The Maritime Nexus. In "The Handbook of Maritime Economics and Business", Routledge.

- Kildow, J. T. (2008). Phase II Florida's Ocean and Coastal Economies Report. Center for the Blue Economy, National Ocean Economics Program, Publication No. 14.
- Michaelowa, A., & Krause, K. (2000). International Maritime Transport and Climate Policy. *Intereconomics*, 35(3), 127-136.
- National Marine Science Committee (2015). National Marine Science Plan 2015-2025: Driving the Development of Australia's Blue Economy.
- Ng, A. K., & Wilmsmeier, G. (2012). The Geography of Maritime Transportation: Space as a Perspective in Maritime Transport Research. *Maritime Policy & Management*, 39(2), 127-132.
- Oceans Policy Science Advisory Group (2013). Marine Nation 2025: Marine Science to Support Australia's Blue Economy.
- Papageorgiou, M. (2016). Coastal and Marine Tourism: A Challenging Factor in Marine Spatial Planning. *Ocean & Coastal Management*, 129 (2), 44-48.
- Rogerson, C. M., & Rogerson, J. M. (2019). Emergent Planning for South Africa's Blue Economy: Evidence from Coastal and Marine Tourism. *Urbani Izziv*, 30 (4), 24-36.
- Secretariat of the African Ministerial Conference on Environment (2019). Advancing the Sustainable Blue (Ocean-Based) Economy in Africa.
- Sletmo, G. K. (2001). The End of National Shipping Policy? A Historical Perspective on Shipping Policy in a Global Economy. *International Journal of Maritime Economics*, 3(4), 333-350.
- Smith, J., Rizzo, R., & Twardowski, Adam (2016). The Ocean Economy in 2030. Organisation for Economic Co-operation and Development.
- Stopford, M. (2008). *Maritime Economics*. United Kingdom: Routledge.
- Tegar, D. R. & Gurning, R. O. S. (2018). Development of Marine and Coastal Tourism Based on Blue Economy. *International Journal of Marine Engineering Innovation and Research*, 2(2), 128-132.
- United Nations Conference on Trade and Development (2014). *The Oceans Economy: Opportunities and Challenges for Small Island Developing States*.

- World Bank (2017). The Potential of the Blue Economy: Increasing Long-term Benefits of the Sustainable Use of Marine Resources for Small Island Developing States and Coastal Least Developed Countries.



پیوست شماره (۱) آموزه های استخراجی از تجارب کشورها

آموزه‌های استخراجی از تجارب برزیل

<p>افزایش سرمایه‌گذاری خارجی ثبات نسبی اقتصادی سرمایه‌گذاری عظیم دولت ایجاد فرصت برای انتقال فناوری بین شرکت‌های اروپایی و برزیلی توسط نیروی دریایی استفاده از تجربیات کشورهای اروپایی در عملیات دریایی افزایش همکاری‌های بین‌المللی و پروژه‌های مشترک توجه به آموزش‌های دریایی حمایت از شرکت‌های بومی از طریق تأمین بودجه، یارانه‌های دولتی و معافیت‌های مالیاتی اعطای ویزا به کارگران خارجی همکاری فعالانه دانشگاه‌های داخلی با دانشگاه‌های خارجی تأسیس مراکز و آزمایشگاه‌های تحقیقاتی جدید جذب کسب‌وکارهای خارجی به بازار داخلی از طریق بازدید هیئت‌های تجاری و کنفرانس‌های بین‌المللی</p>	<p>آموزه‌های کلی</p>
<p>همکاری فعالانه شرکت‌های دریایی و فراساحلی با دانشگاه‌های داخلی</p>	<p>صنایع فراساحل</p>
<p>ساخت کارخانه‌های کشتی‌سازی جدید سفارشات کشتی‌سازی‌های بومی توسعه شناورهای تجاری توسعه صنایع و کشتی‌سازی‌ها با توجه به مزیت‌های جغرافیایی توسعه کارخانه‌های کوچک در کنار کارخانه‌های بزرگ</p>	<p>صنایع کشتی‌سازی</p>
<p>توسعه زیرساخت‌های بنادر وضع مقررات قانونی جدید توسط دولت برای توسعه مشارکت بخش خصوصی در عملیات بنادر</p>	<p>اسکله‌ها و بنادر</p>

منابع: <https://nordic-industries.com/>, <https://petrobras.com.br/en/> & <https://www.utu.fi/>

آموزه‌های استخراجی از تجارب چین

<p>سرمایه‌گذاری و استقلال مدیریتی تشکیلات بزرگ دولتی استفاده از فناوری پیشرفته انتقال تخصص شرکای خارجی به شرکای بومی از طریق ایجاد مراکز فناوری حمایت‌های قوی دولت استفاده از پتانسیل انسانی جذب سرمایه‌های خارجی مشارکت در سازمان‌های بین‌المللی تمرکز بر سرمایه انسانی و سرمایه‌گذاری در دانشگاه‌ها و آکادمی‌های دریایی پشتیبانی دولت و شرکت‌های دولتی</p>	<p>آموزه‌های کلی</p>
<p>تبدیل صنعت کشتی‌سازی از تمرکز دفاعی به تشکیلات تجاری تقسیم شرکت‌های کشتی‌سازی با توجه به مزیت‌های جغرافیایی سرمایه‌گذاری مشترک و ارتباط فعالانه شرکت‌های کشتی‌سازی خصوصی و کوچک با شرکای خارجی سرمایه‌گذاری‌های خارجی در فعالیتهای حمایتی صنعت کشتی‌سازی هدف‌گذاری برای افزایش بهره‌وری در صنعت کشتی‌سازی از طریق بهبود آموزش نیروی کار، نوسازی تجهیزات در و جذب فناوری‌های خارجی ارتقای نوآوری‌های فنی و ظرفیتهای بخش تحقیق و توسعه در صنعت کشتی‌سازی</p>	<p>صنایع کشتی‌سازی</p>

<p>سرمایه‌گذاری و مالکیت بنادر توسط بخش خصوصی</p> <p>تشکیل منطقه ویژه اداری و شورای توسعه بنادر برای برنامه‌ریزی استراتژیک و ارائه زیرساخت‌های لازم</p> <p>طرح ملی جانمایی بنادر ساحلی و تشکیل زنجیره بنادر</p> <p>توسعه شبکه بین‌المللی بنادر با ورود شرکت‌های خارجی</p> <p>استفاده از بنادر و خدمات کمکی بین انجمن‌های اروپایی و چین</p>	اسکله‌ها و بنادر	
<p>توافق‌نامه دسترسی نامحدود به خدمات حمل‌ونقل دریایی</p> <p>ساخت مراکز حمل‌ونقل بین‌المللی</p> <p>تنوع ناوگان</p> <p>تقویت طراحی و تحقیق و توسعه در صنعت حمل‌ونقل دریایی</p>	حمل‌ونقل دریایی	

منابع: <http://jingzheng.chinabaogao.com/>, <http://www.jjckb.cn/>, <https://akerarctic.fi/en/>,
<https://en.ce.cn/>, <https://lines.coscoshipping.com/>, <https://www.chinadaily.com.cn/>,
<https://www.cnss.com.cn/>, <https://www.ecorys.com/>, <https://www.oecd.org/>, <https://www.ship-technology.com/>, <https://www.utu.fi/>

آموزه‌های استخراجی از تجارب دانمارک

<p>استفاده از تجارب کشورهای پیشرفته</p> <p>همکاری با شرکت‌های بزرگ جهانی</p> <p>تمرکز بر توسعه بخش دریایی با شعار «دانمارک آبی»</p> <p>عضویت مقامات رسمی دولتی و نمایندگان دانشگاهی در کمیته «رشد برای دانمارک آبی»</p> <p>مشارکت دانشگاه‌های مختلف در بخش دریایی</p> <p>توسعه پروژه‌های خلاق</p> <p>برگزاری دوره‌های آموزشی برای دانشجویان و کارکنان با هدف تقویت توانمندسازی آنان</p> <p>تحلیل SWOT و ارزیابی بخش‌های دریایی</p> <p>توسعه نوآوری</p> <p>حمایت از تولیدات داخلی</p>	آموزه‌های کلی	
<p>پروژه‌های مزارع بادی فراساحلی</p>	صنایع فراساحل	آموزه‌های بخشی
<p>کمک به صاحبان کشتی برای سرمایه‌گذاری در کاهش عمر ناوگان</p> <p>توجه به استانداردهای جدید در صنعت کشتی‌سازی شامل اندازه، بهره‌وری انرژی و عملکرد زیست‌محیطی</p> <p>سرمایه‌گذاری برای توسعه شناورها، تجدید و بروزرسانی آموزش و بهبود همکاری بین بخش‌های مختلف</p>	صنایع کشتی‌سازی	
<p>هوشمندی بنادر</p>	اسکله‌ها و بنادر	

منابع: <http://ec.europa.eu/>, <http://www.americanshippingco.com/>,
<http://www.dkmk.dk/>, <https://maritimedanmark.dk/>, <https://www.maersk.com/>

آموزه‌های استخراجی از تجارب فرانسه

<p>افزایش آگاهی‌ها در مورد حوزه‌های دریایی</p> <p>نظارت و ارزیابی سالانه استراتژی‌های دریایی</p> <p>انعطاف‌پذیری در برابر تغییر شرایط بازار</p> <p>حمایت از تأمین‌کنندگان تجهیزات داخلی</p> <p>حمایت دولت از برنامه‌های سرمایه‌گذاری</p> <p>تأسیس مؤسسه دریایی فرانسه با هدف ارتقای سطح ارتباطات و همکاری بین صنایع مختلف</p>	آموزه‌های کلی
---	---------------

<p>سازمان‌دهی رویدادها و انجمن‌های شبکه‌ای مختلف مثل انجمن اقتصاد دریایی همراه با آموزشگاه دریایی برگزار می‌شود. سمینارهای مختلف برای گفتگو و تبادل اطلاعات و اشتراک ایده‌ها حمایت صنایع خدماتی از بخش دریایی و مشاغل مربوط به آن توجه به آموزش منابع انسانی برای توسعه آینده و ارائه آموزش‌های مرتبط با صنایع دریایی در مؤسسات آموزشی، دانشگاه‌ها، دانشکده‌های فنی، مراکز تحقیقاتی و آزمایشگاه‌ها ارائه مسیرهای شغلی برای تمام مشاغل در بخش دریایی برقراری ارتباط بین فعالان بازارهای جهانی برای همکاری و شبکه‌سازی کار اشتراکی صنایع و شرکت‌ها برای اهداف ملی طرح‌های قراردادی با هدف توسعه همکاری بین فعالان مختلف</p>	
---	--

<p>تحقیقات اقیانوس‌شناسی و فراساحلی تحقیقات برای شناسایی فرصت‌های جدید در بخش‌های فراساحلی استفاده از انرژی‌های مختلف مثل مزارع بادی شناور</p>	صنایع فراساحل
<p>تمرکز بر کشتی‌های تخصصی تمرکز صنعت کشتی‌سازی بر منابع انسانی و نوآوری و ایجاد ظرفیت برای ساخت شناورهای پیشرفته و پیچیده همکاری با شرکت‌های کشتی‌سازی بین‌المللی خصوصی‌سازی حمل‌محموله‌ها در بنادر برای افزایش بهره‌وری تمرکز بر نوسازی و بروزرسانی شناورها برای تطابق با تغییرات جهانی</p>	صنایع کشتی‌سازی
<p>بنادر اشتراکی خارجی واگذاری بنادر دولتی به بخش خصوصی</p>	اسکله‌ها و بنادر
<p>ناوگان مدرن و متنوع تنظیم شرایط کاری و زندگی مناسب برای دریانوردان ایجاد شرایط رقابتی عادلانه برای مالکان کشتی مشارکت با شرکت‌های حمل‌ونقل خارجی ایجاد حمل‌ونقل از راه‌آهن به بندر برای گسترش حجم حمل‌ونقل همکاری با بزرگترین بانک‌های بین‌المللی متخصص در حمل‌ونقل</p>	حمل‌ونقل دریایی

آموزه‌های بخشی

منابع: <http://www.maritieland.nl/>, <https://gican.asso.fr/>, <https://uk.ambafrance.org/>,
<https://www.cluster-maritime.fr/>, <https://www.ilo.org/>, <https://www.joc.com/>, <https://www.utu.fi/>
آموزه‌های استخراجی از تجارب آلمان

<p>افزایش تعداد کارخانه‌های با مالکیت خارجی تلاش شرکت‌ها و سازمان‌های تحقیقاتی به منظور تقویت موقعیت شرکت‌های آلمانی در بازارهای جهانی تهیه طرح جامع ملی با تمرکز بر فناوری‌های دریایی تقویت بخش تحقیق و توسعه و بهبود هماهنگی بین برنامه‌های تحقیقاتی گسترش برنامه‌های آموزشی و توسعه پروژه‌های دریایی مثل سیستم‌های هوشمند در مهندسی دریایی تأمین بودجه پروژه‌های مشترک بین صنعت و دانشگاه‌ها توسط وزارت اقتصاد تأسیس اتحادیه آموزش و اشتغال دریایی تقویت رقابت اقتصاد دریایی از طریق پروژه‌های منطقه‌ای و گسترش همکاری‌ها در خارج از مرزهای دولت همکاری شدید بین زیربخش‌های دریایی</p>	آموزه‌های کلی
<p>تغییر ساختار کارخانه‌های کشتی‌سازی از تولید شناورهای کانتینرر به شناورهای تخصصی</p>	صنایع کشتی‌سازی

آموزه‌های بخشی

رشد پایدار توسعه ناوگان دریایی متعلق به تاجران آلمانی معافیت مالیاتی برای شرکت‌های حمل‌ونقل گسترش صادرات از طریق حمایت سیاسی	حمل‌ونقل دریایی
--	-----------------

منابع: <http://marine.cat.com/>, <https://eibip.eu/>, <https://www.bmw.de/>, <https://www.maritimes-cluster.de/en/>, <https://www.reederverband.de/>, <https://www.vsm.de/>.
آموزه‌های استخراجی از تجارب ایتالیا

مشارکت در شبکه‌ها و کسب‌وکارهای بین‌المللی فعالیت‌های تحقیقاتی روی موضوعات دریایی توسط انجمن‌های مختلف مثل انجمن انرژی ادغام دانشگاه‌ها، صنایع دریایی و عملیات دریایی فعالیت‌های آموزشی مرتبط با صنعت در دانشگاه‌ها تأسیس یک سازمان بلندمرتبه برای تقویت همکاری بین بخش‌ها و انجمن‌های مربوط به صنایع مختلف	آموزه‌های کلی
مالکیت خصوصی اپراتورهای بنادر	اسکله‌ها و بنادر
تأسیس آکادمی حمل‌ونقل به عنوان مرکز آموزش تخصصی تأسیس انجمن مالکان کشتی با هدف ارتقای توسعه ناوگان، نمایندگی صنعت حمل‌ونقل در امور سیاسی و اعتباری، حضور فعالان بخش خصوصی و دولتی و ارائه پشتیبانی و اطلاعات به اعضای آن	حمل‌ونقل دریایی

منابع: <http://ec.europa.eu/>, <http://www.mareforum.com/>, <http://www.saipem.com/>, <http://www.zamilof-fshore.com/en/>, <https://www.fincantieri.com/en/>, <https://www.grimaldi.napoli.it/en/>,
<https://www.utu.fi/>

آموزه‌های استخراجی از تجارب ژاپن

تمرکز ارگان‌های مختلف برای افزایش همکاری بین صنایع دریایی ساختار شبکه‌ای در سطح بین‌المللی / افزایش سرمایه‌گذاری‌های خارجی تلاش برای افزایش همکاری بین‌المللی صنعت دریایی کمک به شرکت‌ها در یافتن شرکای تجاری جهانی و سهیم شدن در آخرین ابداعات در محصولات و خدمات همکاری نزدیک با سیستم بانکی و تعداد زیادی از فعالان در صنایع مرتبط سرمایه‌گذاری در تحقیق و پروژه‌های بهبودبخش در حوزه فناوری پاک در صنعت دریایی حمایت از تحقیق و توسعه فناوری‌های جدید بخش دریایی طرح مبنایی جدید در مورد سیاست اقیانوسی با هدف محافظت از منافع ژاپن در دریا افزایش مشارکت بخش خصوصی و حذف بروکراسی اداری بی‌تأثیر همکاری شرکت‌های دریایی بالتیک و بخش دریایی ژاپن در زمینه‌های مختلف مرتبط با صنعت دریایی	آموزه‌های کلی
احداث کارخانه در کشورهای آسیایی و سرمایه‌گذاری در شرکت‌های کشتی‌سازی برزیل اتخاذ سیاست‌های مرتبط با انوماسیون پیشرفته، کنترل کیفیت و تمرکز همزمان روی برخی از کشتی‌های خاص تولید گروهی کشتی تغییر رویکرد از تولید کشتی‌های تجاری به تولید کشتی‌های تحقیقاتی و واحد‌های فراساحلی تمرکز بر خدمات کشتی‌سازی مثل طراحی، حمایت فنی یا آموزش مهندسان قرارداد همکاری تکنیکی با کمپانی کشتی‌سازی برزیلی سرمایه‌گذاری در بخش تحقیق و توسعه کشتی‌سازی برای افزایش صرفه‌جویی در انرژی و فناوری‌های پاک	صنایع کشتی‌سازی

ایجاد قطب‌های اصلی نظارت بر فعالیت‌های بین‌المللی در بنادر مهم	اسکله‌ها و بنادر
--	------------------

منابع: <http://www.lib.kobe-u.ac.jp/>, <http://www.oecd.org/>, <https://www.bimco.org/>,
<https://www.bloomberg.com/>, <https://www.mlit.go.jp/en/>

آموزه‌های استخراجی از تجارب هلند

<p>صنعت دریایی چندجانبه تمرکز بر تحقیقات مرتبط با پشتیبانی و فعالیت‌های توسعه‌طلبانه رویکرد بین‌المللی بخش دریایی آگاهی و همکاری جهانی در بازارهای دریایی حضور طیف وسیعی از شرکت‌های خارجی در بازار هلند همکاری مشترک بخش خصوصی و دولت فعالیت‌های گسترده توسعه و تحقیق تحقیقات آکادمیک مبتنی بر نیازهای بازار توسط مؤسسه تحقیقات دریایی هلند تأسیس مرکز دانش دریایی برای تقویت زیرساخت‌های دانش دریایی افزایش کمیت و کیفیت تحصیلات دریایی از طریق بهبود، سازگاری و تلفیق دانش جدید با فناوری‌های مرتبط با صنایع دریایی مشارکت دانشگاه در مدرنیزه‌سازی بخش دریایی تأسیس شبکه دریایی هلند برای همکاری بین بخش‌های دریایی و تلاش برای توسعه آن سرمایه‌گذاری‌های پیوسته و قابل توجه تأسیس دانشگاه دریایی هلند برای آموزش متخصصان در جهت رفع نیازهای صنعت و ارائه خدمات آموزشی، مشاوره و تحقیقات کاربردی به بخش خدمات، حمل‌ونقل، صنایع دریایی و بنادر همکاری شرکت‌های تحقیق و توسعه با بخش خصوصی</p>	آموزه‌های کلی	
<p>ساخت کشتی‌های تخصصی سازگاری کشتی‌ها با شرایط حمل‌ونقل داخلی همکاری تولیدکنندگان کشتی و قایق‌های تفریحی با مهندسان دریایی</p>		صنایع کشتی‌سازی
<p>توجه دولت به بندرهای عملیاتی و هوشمند</p>		اسکله‌ها و بنادر
<p>اتخاذ سیاست‌ها و قوانین تقویت رقابت‌پذیری حمل‌ونقل ناوگان بسیار متنوع از کشتی‌های دریایی بهبود ساختار لجستیک سازگاری کشتی‌ها با شرایط حمل‌ونقل داخلی</p>	حمل‌ونقل دریایی	

منابع: <http://ec.europa.eu/>, <http://www.dkmk.dk/>, <http://www.nordic-industries.com/>,
<https://www.government.nl/>, <https://www.jyu.fi/>, <https://www.marin.nl/>,
<https://www.maritimebyholland.com/>, <https://www.nlplatform.com/>, <https://www.utu.fi/>,
<https://www.vanoord.com/en/>

آموزه‌های استخراجی از تجارب نروژ

<p>ایجاد شبکه‌های مؤثر درون بخش دریایی هدایت سرمایه‌گذاری‌ها به سمت توسعه فناوری، پژوهش و آموزش کار اشتراکی شرکت‌ها اولویت ابداعات و فناوری‌های جدید و تمرکز بر فناوری‌های خاص حضور قدرتمند در بازارهای کلیدی آینده مثل برزیل، استرالیا و آفریقای غربی عملیات‌های فعالانه دولت شبکه ارتباطی از فعالان جهانی تعامل نزدیک و حمایت متقابل دولت، دانشگاه‌های محلی و صنعت ایجاد یک محیط مشترک بین فعالان مختلف مرتبط در توسعه بخش دریایی مشارکت فعالانه دانشگاه‌ها در توسعه بخش دریایی از طریق تأمین نیروی انسانی ماهر و دانش پیشرفته تعامل بین ملوانان، صاحبان کشتی، کشتی‌سازان، تولیدکنندگان تجهیزات و تأمین‌کنندگان خدمات رویکرد قطب دانش و سیستم یکپارچه و متمرکز از فعالیت‌های مرتبط با تحقیق و نوآوری</p>	<p>آموزه‌های کلی</p>	
<p>تمرکز بر انرژی‌های تجدیدپذیر به خصوص مزارع بادی فراساحل</p>	<p>صنایع فراساحل</p>	<p rowspan="3">آموزه‌های بخشی</p>
<p>سفارش کشتی‌های جدید</p>	<p>صنایع کشتی‌سازی</p>	
<p>مدیریت خصوصی شرکت‌های حمل‌ونقل</p>	<p>حمل‌ونقل دریایی</p>	

منابع: <http://etkunnskapsbasertnorge.files.wordpress.com/>, <http://menon.no/>,

<http://web.bi.no/>, <http://www.dw.de/>, <https://kauppapolitiikka.fi/>, <https://maritimecleantech.no/>,

<https://www.businessfinland.fi/>, <https://www.nsa.gov/>, <https://www.utu.fi/>

آموزه‌های استخراجی از تجارب روسیه

<p>تخصیص بودجه و حمایت روزافزون دولت واردات فناوری‌ها و تجهیزات پیشرفته همکاری فزاینده شرکت‌های روسی و سازمان‌های تحقیقاتی روسیه با سازمان‌های بین‌المللی در بخش فعالیت‌های تحقیق و توسعه آموزش و تبادل پرسنل با شرکای بین‌المللی به منظور انتقال دانش به روسیه - پروژه‌های مشترک</p>	<p>آموزه‌های کلی</p>	
<p>دعوت از شرکت‌های نفتی خارجی برای همکاری در پروژه‌های بسیار بزرگ جدید با هدف آغاز پروژه توسط سرمایه و تخصص آن‌ها</p>	<p>صنایع فراساحل</p>	<p rowspan="2">آموزه‌های بخشی</p>
<p>طبقه‌بندی صنعت کشتی‌سازی به عنوان یکی از بخش‌های استراتژیک ایجاد کنسرسیوم کشتی‌سازی مدرنیزه‌سازی کارخانه‌های نیروی دریایی قدیمی تولید مشترک کشتی‌ها و تجهیزات دریایی با کمپانی‌های خارجی به منظور تسهیل انتقال فناوری و بهبود کیفیت کشتی‌ها</p>	<p>صنایع کشتی‌سازی</p>	

<http://en.kremlin.ru/>, <https://barentsobserver.com/en/>, <https://um.fi/>,

<https://www.loc.gov/>, <https://www.spiegel.de/>, <https://www.ssoar.info/>, <https://www.ts.ee/en/>

آموزه‌های استخراجی از تجارب هند

<p>-جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی -ایجاد مؤسسات خصوصی و دولتی آموزش دریایی، آموزش گروه‌های بزرگی از متخصصان دریایی و تلاش برای بهبود تحصیلات -تلاش برای بهبود بهره‌وری و نوسازی کل صنایع دریایی</p>	آموزه‌های کلی
<p>-مالکیت خصوصی کارخانه‌های کشتی‌سازی</p>	صنایع کشتی‌سازی
<p>-سازگاری بنادر اصلی و غیراصلی با کد امنیتی کشتی بین‌المللی و تسهیلات بندر</p>	اسکله‌ها و بنادر
<p>-پروژه‌هایی دولتی برای افزایش کیفیت در بخش دریایی مثل توسعه اتصالات جاده‌ای و ریلی بنادر اصلی -سرمایه‌گذاری‌های قابل توجه برای تجدید ناوگان حمل و نقل</p>	حمل و نقل دریایی

منابع: <http://di.dk/>, <https://ficci.in/>, <https://www.eximbankindia.in/>,
<https://www.innovasjon Norge.no/en/>, <https://www.investindia.gov.in/>

آموزه‌های استخراجی از تجارب کره جنوبی

<p>نقش محوری شرکت‌های خصوصی در تقویت رقابت‌پذیری و غلبه بر مشکلات در بازار جهانی مشارکت فعالانه در سازمان‌ها و فعالیت‌های بین‌المللی حمایت شدید دولت از توسعه صنایع همکاری فعالانه با عوامل بین‌المللی در صنایع دریایی حمایت پیوسته مراکز معتبر آموزشی دریایی در دانشگاه‌ها از منابع انسانی متخصص و ماهر</p>	آموزه‌های کلی
<p>مالکیت خصوصی و خانوادگی شرکت‌های کشتی‌سازی افزایش همکاری بین شرکت‌های تولیدکننده کشتی احداث کارخانه‌های کشتی‌سازی در خارج توسعه فناوری‌های مربوط به ساخت کشتی‌های سازگار با محیط‌زیست</p>	صنایع کشتی‌سازی
<p>چشم‌انداز توسعه‌ای بنادر بر اساس ویژگی‌های بومی</p>	اسکله‌ها و بنادر
<p>توسعه قطب لجستیک شمال شرقی آسیا</p>	حمل و نقل دریایی

منابع: <http://english.molit.go.kr/>, <http://www.cssc.net.cn/>, <http://www.isc.hbs.edu/>,
<http://www.koshiya.or.kr/eng/>, <http://www.marinemoneyoffshore.com/>, <https://www.kmi.re.kr/>,
<https://www.utu.fi/>

آموزه‌های استخراجی از تجارب سنگاپور

<p>جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی اعزام دانشجویان مستعد به خارج و تشکیل هسته مدیران بخش دریایی از آنان حمایت از توافقات بین‌المللی در مورد مسائلی مثل آزادی ویزا و و ارتقای تجارت در سطح وزرا سرمایه‌گذاری در سیستم آموزشی همکاری سه‌جانبه بین فعالان صنعتی، آژانس‌ها و مؤسسات دولتی و مؤسسات تحقیقاتی و آموزشی طرح‌های کارآموزی، آموزش‌های در مکان، کلاس‌های آموزش محور، بورسیه برای دانشجویان کار روی تصویر و جذابیت بخش دریایی طرح بودجه فناوری و ابداع دریایی برای تأمین بودجه دانشگاه‌ها، مؤسسات تحقیقاتی و شرکت‌های تحقیق و توسعه باهدف گسترش بسترهای آزمایش فناوری‌های دریایی همکاری فعالانه دولت با صنعت و مؤسسات تحقیقاتی در جهت حل موانع رقابت‌پذیری در بخش دریایی علاقه به راه‌حل‌ها و طراحی‌های اروپایی فراهم‌سازی موقعیت‌های تجاری برای شرکت‌های بین‌المللی متخصص</p>	<p>آموزه‌های کلی</p>
<p>تقویت بخش خصوصی و فعالان بخش محلی برای حضور در بخش‌های انرژی و فراساحلی</p>	<p>صنایع فراساحل</p>
<p>مشارکت کارخانه‌های کشتی‌سازی داخلی در پروژه‌های خارجی استراتژی کارخانه‌های کشتی‌سازی برای مشارکت بلندمدت همکاری مراکز تحقیقاتی دریایی دانشگاهی با کارخانه‌های کشتی‌سازی محلی جستجوی بازارهای جدید مثل کشتی‌های حفاری</p>	<p>آموزه‌های بخشی</p>
<p>توسعه ترمینال‌ها برای ارائه فرآیندهای پیچیده</p>	<p>اسکله‌ها و بنادر</p>
<p>مهندسی مجدد و خودکارسازی پروسه‌های تجاری</p>	<p>حمل‌ونقل دریایی</p>

منابع: <http://www.asmi.com/>, <https://doc.research-and-analytics.csfb.com/>,

<https://www.asiaone.com/>, <https://www.edb.gov.sg/>, <https://www.mpa.gov.sg/>, <https://www.utu.fi/>

آموزه‌های استخراجی از تجارب اندونزی

<p>مشارکت فعالانه دولت افزایش نوآوری در محصولات، سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه، تمرکز بر زنجیره‌های ارزش و بهبود آموزش منابع انسانی ایجاد انگیزه‌هایی مثل معافیت‌های مالیاتی</p>	<p>آموزه‌های کلی</p>
<p>اولویت‌های دولت برای بهبود حمل‌ونقل و خدمات بندری سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بنادر از جمله اتصالات جاده‌ای و ریلی تعهد دولت نسبت به ایجاد زیرساخت‌های بندری و استانداردسازی عوارض بنادر</p>	<p>آموزه‌های بخشی</p>
<p>اولویت‌های دولت برای بهبود حمل‌ونقل و خدمات بندری اجرای اصل تجارت ساحلی جذب شرکت‌های باربری خارجی برای همکاری با صاحبان کشتی‌های محلی</p>	<p>حمل‌ونقل دریایی</p>

منابع: <http://maritimexpo.co.id/>, <http://www.unescap.org/>, <https://www.seatradecruiseglobal.com/en/>,

<https://www.thejakartapost.com/>

آموزه‌های استخراجی از تجارب مالزی

<p>توجه به موقعیت جغرافیایی فعالیت شرکت‌های بین‌المللی در مالزی و ارائه پشتیبانی مهندسی و عملیاتی به مشتریان محلی توجه دولت به برنامه کاری فناوری پاک</p>	<p>آموزه‌های کلی</p>
---	----------------------

حمایت شدید دولت از توسعه کشتی سازی تلاش دولت در جهت گسترش بازارهای بین المللی توسعه قابلیت ها در ساخت تأسیسات دریایی و افزایش فعالیت های تعمیر و نگهداری کشتی	صنایع کشتی سازی	آموزه های بخشی
--	-----------------	----------------

منابع: <http://news.sina.com.cn/>, <http://www.myforesight.my/>,

<https://www.bairdmaritime.com/>, <https://www.businesstimes.com.sg/>, <https://www.utu.fi/>

آموزه های استخراجی از تجارب امارات

ساختن پلتفرم های دریایی استراتژی کسب و کار طولانی مدت سرمایه گذاری مشترک با سنگاپور حمایت از توسعه و خوشه بندی تخصص دریایی ساخت اولین شهر دریایی هدفمند در جهان برای جامعه جهانی صنعت دریایی ساخت یک مجتمع صنعتی دریایی جدید اعطای معافیت های مالیاتی	آموزه های کلی	
تلاش برای تقویت اعتبار ملی به عنوان یک مرکز کشتی سازی و خدمات دریایی گسترش عملیات از تعمیرات به ساخت و ساز خرید و فروش کشتی های استراتژیک در سنگاپور و اندونزی توسعه تخصص به ساخت و ساز کشتی های پیچیده جنگی و تجاری	صنایع کشتی سازی	آموزه های بخشی
استفاده از جرثقیل های خودکار	اسکله ها و بنادر	

منابع: <http://www.dubaimaritimecity.com/>, <http://www.zamiloffshore.com/en/>, <https://www.nkom.co.mq/en/>,

<https://www.porttechnology.org/>, <https://www.ship-technology.com/>

آموزه های استخراجی از تجارب آمریکا

ایجاد یک شبکه گسترده و رقابتی از شرکت های معماری و مهندسی دریایی و تأمین کنندگان جرئی و کلی اتصالات معتبر و منظم بین آمریکا و جوامع خارجی حضور شرکت های خارجی به عنوان پشتیبان	آموزه های کلی	
اتصال به شبکه های گسترده بین المللی کشتی سازی مشارکت شرکت های خارجی در صنایع کشتی سازی و حمل و نقل آمریکا	صنایع کشتی سازی	آموزه های بخشی

منابع: <https://www.bloomberg.com/>, <http://www.etla.fi/>, <https://www.aapa.org/>,

<https://www.cms.gov/>, <https://www.heritage.org/>, <https://www.maritime.dot.gov/>,

<https://www.reuters.com/>

آموزه های استخراجی از تجارب فیلیپین

گسترش صنعت دریایی در همه استان ها سرمایه گذاری در آموزش دریانوردان تعداد قابل توجه مؤسسات آموزش دریایی بروزرسانی برنامه های آموزشی	آموزه های کلی	
تشکیل خوشه هایی از اپراتورهای کشتی، سازندگان کشتی، تعمیرکاران کشتی و ... حمایت دولت از بخش کشتی سازی معافیت از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده اعطای حق خرید سهام کارخانه های کشتی سازی به سرمایه گذاران خارجی طرح توسعه نیروی انسانی برای بخش کشتی سازی	صنایع کشتی سازی	آموزه های بخشی

تشویق سرمایه‌گذاران برای توسعه بنادر خصوصی	اسکله‌ها و بنادر	
ایجاد بزرگراه دریایی با هدف افزایش بهره‌وری حمل‌ونقل کالاها و افراد، ایجاد ارتباطات جدید بین جزایر و گسترش بازارهای منطقه‌ای	حمل‌ونقل دریایی	

منابع: <http://gpcci.org/>, <http://www.ppa.com.ph/>, <http://www.rsis.edu.sg/>,

<https://www.cia.gov/the-world-factbook/>, <https://www.utu.fi/>

آموزه‌های استخراجی از تجارب ویتنام

حمایت چشمگیر دولت از بخش دریایی به منظور افزایش رقابت‌پذیری بین‌المللی سرمایه‌گذاری مشترک شرکت‌های خارجی جذب سرمایه‌گذاران خارجی حمایت از شرکت‌ها برای ورود به بازار ویتنام تعهد دولت و حمایت عمومی برای توسعه بخش دریایی گسترده‌گی بخش آموزش دریایی و آموزش پرسنل واردات یا برون‌سپاری خدمات تمایل اراده سیاسی برای توسعه تولیدات بومی تجهیزات و مواد دریایی همکاری با تولیدکنندگان خارجی جهت راه‌اندازی سرمایه‌گذاری‌های مشترک، انتقال فناوری و حمایت از تأسیس شرکت‌های خارجی	آموزه‌های کلی	
جایگاه اول بخش دریایی به خصوص صنایع کشتی‌سازی در استراتژی توسعه‌ای دولت	صنایع کشتی‌سازی	آموزه‌های بخشی

منابع: <http://english.vietnamnet.vn/>, <http://global.finland.fi/>,

<https://www.norad.no/en/>

آموزه‌های استخراجی از تجارب استرالیا

سرمایه‌گذاری‌های قابل توجه در نوآوری‌ها و بخش تحقیق و توسعه	آموزه‌های کلی	
طرح‌های پیشرفته و تکنیک‌های ساخت‌وساز در بخش کشتی‌سازی	صنایع کشتی‌سازی	آموزه‌های بخشی

منابع: <http://www.tci-network.org/>, <https://arena.gov.au/>, <https://gcaptain.com/>, <https://www.eaustralian.com.thau/>

<https://www.eaustralian.com.thau/>

آموزه‌های استخراجی از تجارب کانادا

تسهیل توسعه فناوری‌های پیشرفته و پرورش نوآوری‌ها توسعه عملیات و محصولات پیشرفته سازگار با محیط‌زیست	آموزه‌های کلی	
ایجاد مشارکت‌های استراتژیک بین شرکت‌های کشتی‌سازی داخلی و حمایت از آنها	صنایع کشتی‌سازی	آموزه‌های بخشی

Strategies for the Development of Maritime Economy in line with the Goals of a Resistive Economy

Mohammad Ali Motallebi Korbekandi¹
Ali Zare Zardeyni^{2*}

Abstract

The objective of the present study was to present solutions for the development of the Iranian maritime economy in line with the goals of resistance economics. For this purpose, the paper considers the present strengths, weaknesses, opportunities and threats to the Islamic Republic of Iran, experiences of select countries, as well as expert opinions on the matter. The data for this study was collected via library and survey methods, and the statistical community consisted of experts working in relevant organizations. The collected data were subsequently analyzed using the data-based method and Friedman test. Based on this analysis, the paper identifies the strategies for the development of maritime economy (in order of priority) in six sub-sectors: maritime transport, ports, shipbuilding, fisheries, maritime tourism, and offshore industries. The results indicate that the most significant general strategies for the development of a maritime economy consist of: 1) providing maritime related training at various levels to students, 2) establishing a centralized governmental body for the implementation of policies in various maritime sectors, 3) increasing interaction with regional countries in order gain benefits from their capacities in various maritime sectors, 4) establishing and developing scientific-professional associations related to the maritime industry, 5) Strengthening the tie between maritime industries and universities in order to overcome the research and educational needs of the industry. The paper ends with a presentation of strategies for the development of maritime trade and industry under the relevant subsections.

Keywords: Maritime economics, resistance economics, maritime industry, maritime trade.

¹ Ph.D. in Strategic Management, Faculty of Strategic Management, supreme National Defense University, Tehran, Iran. (mam1342@chmail.ir)

² M. A. in Economics, Faculty of Economics, Management and Accounting, Yazd University, Yazd, Iran. Corresponding Author. (aliiiii.zare@gmail.com)