

اقتصاد دریا، گذشته، حال و چشم‌انداز کارآفرینی در آینده

محمد مهدی رشیدی^۱

چکیده

بر اساس آمارهای ارائه شده طول سواحل ایران در مناطق شمالی و جنوبی بالغ بر ۳۰۰۰ کیلومتر است. این طول کرانه به انضمام جزایر متعدد و مرز دریایی کشور با برخورداری از ۵۸۰۰ کیلومتر موقعیت‌های سوق‌الجیشی بی‌نظیری ایجاد کرده است، از جمله دسترسی به آب‌های آزاد (اقیانوس هند)، قرارگیری کشور بر سر کریدورهای ترانزیتی شمالی- جنوبی، عملکرد مبادلاتی کشورهای آسیای میانه از طریق آب‌های جنوب کشور و برخورداری از نیروی انسانی جوان و پایدار ساکن در حاشیه سواحل شمال و جنوب؛ بنابراین صنایع دریایی می‌توانند جایگاه ویژه‌ای را در اقتصاد کشور دارا باشند. لذا یکی از بخش‌هایی که می‌تواند در پیشرفت اقتصادی نقش‌آفرینی مؤثری داشته باشد و تصویری کامل از هماهنگی و همراهی بخش‌های حاکمیتی و غیر حاکمیتی را با توجه به توانمندی‌های موجود در آن حوزه به نمایش بگذارد، اقتصاد دریایی (حمل‌ونقل دریایی، گردشگری، کارآفرینی مبتنی بر اقتصاد دریا و...) است که این مقاله بدان پرداخته است.

واژگان کلیدی: اقتصاد دریا، صنایع دریایی، کارآفرینی، پیشرفت اقتصادی

مقدمه

طی چند دهه اخیر که فشارهای اقتصادی بر کشور تحمیل شده اهمیت پرداختن به اقتصاد دریا مضاعف شده است، در سطح تجارت بین‌الملل نیز این موضوع به قدری حائز اهمیت است که همواره این بخش (از جمله حوزه حمل‌ونقل دریایی، گردشگری دریایی و...) مورد تیررس حمله قرار گرفته و محدودیت‌هایی به آن تحمیل شده است. متأسفانه کشور ایران هنوز نتوانسته است در عرصه دریا به جایگاه مناسبی دست پیدا کند. اگر سرمایه‌گذاری در زمینه دریا در بخش‌های مختلف مورد توجه قرار می‌گرفت، در سواحل جنوبی و حتی استان‌های هم‌جوار، این همه بیکار وجود نداشت. از این رو ضرورت دارد که با

^۱ استادیار موسسه مطالعات بین‌المللی انرژی، rashidimm@yahoo.com

توجه به استفاده بهینه از امکانات و ظرفیت‌های موجود این بخش، برنامه‌ریزی مناسب برای اقتصاد دریا در دستور کار قرار گیرد.

صنایع دریایی و توسعه پایدار

صنایع دریایی عبارت است از فعالیت‌های صنعتی که مرتبط با دریا بوده که شامل صنایع کشتی‌سازی و ساخت سازه‌های دریایی، صنایع تجهیزات و مواد دریایی، صنایع تعمیرات کشتی و صنایع بازیافت کشتی و سازه‌های دریایی می‌شود و فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با دریا مانند حمل‌ونقل دریایی، بنادر و خدمات بندری، صنایع نظامی دریایی، شیلات و گردشگری دریایی و همانند آن به‌عنوان امور دریایی شناخته می‌شود. گستره فعالیت‌های دریایی متشکل از دو بخش مهم صادرات و واردات و همچنین حمل‌ونقل داخل کشور است. از آنجاکه بیشتر حجم صادرات و واردات کشور توسط مرز آبی انجام می‌شود و بالغ بر ۹۲ درصد حجم واردات و صادرات کشور را در برمی‌گیرد، توسعه فعالیت‌ها و صنایع دریایی ایران از اهمیت زیادی برخوردار است. بی‌شک صنایع دریایی نقش بسزایی در توسعه اقتصادی کشورها دارند. از طرفی برای رسیدن به توسعه همه کشورها از یک راه واحد به توسعه دست پیدا نکرده‌اند، بلکه به تناسب ظرفیت‌ها، امکانات و مزیت نسبی خود به سمت توسعه گام برمی‌دارند؛ اما بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته دارای اصول مشترک بوده‌اند. از جمله اینکه همه آن‌ها در تجارت از طریق دریاها از بنادر مجهز و ناوگان‌های کشتی‌رانی متنوع برخوردار هستند. به‌عبارت‌دیگر تولیدات صنعتی، کشاورزی و تجارت خود را رونق بخشیده‌اند. مثلاً امروز ایالات‌متحده آمریکا بزرگ‌ترین تولیدکننده صنعتی در جهان است و در کنار آن بزرگ‌ترین تولیدکننده نفت دنیا نیز محسوب می‌شود که مجهزترین بنادر جهان نیز متعلق به این کشور است. از راه آبی و دریا به‌عنوان یک ابزار توسعه حداکثر استفاده را نموده است. همچنین انگلیس برای رسیدن به توسعه از دریا بهره برده است. در نتیجه یکی از راه‌های سریع و ارزان رسیدن به توسعه ایران از راه دریا و استفاده از ظرفیت‌های دریاها در ایران است. در بحث توسعه در هر زمینه‌ای، توسعه پایدار مطرح است. توسعه پایدار، ترکیبی از دو واژه با دو جنبه متفاوت است. دو جنبه‌ای که به‌مانند «دارو» در پزشکی، حکم شمشیر دو دم را دارد. بنگریم به انتظاری که از توسعه مطرح است و ببینیم که تحقق این انتظار، به قیمت چه زبانی برآورده می‌شود. انتظار، پیشرفت اقتصادی و صنعتی است، اما کمی بی‌توجهی، لبه‌دیگری از این شمشیر را نمایان می‌کند که آن نگهداری کیفیت زندگی

انسان‌ها و مراقبت از سلامت محیط‌زیست است. حاصل این ضربه‌های دوسویه، جرقه‌هایی است که دامن نسل‌های آینده را می‌گیرد، به این معنا که از یک‌سو، عملکرد کنشگران و فعالان حوزه اقتصاد و صنعت این است که باید امر توسعه را به پیش رانند و از سوی دیگر چنانچه این پیشرفت با بی‌توجهی به محیط‌زیست انجام گردد، به فضای محیط‌زیست تعرض شده و به آن آسیب جدی وارد می‌سازد. نتیجه این چالش، وضعیت و شرایطی است که نسل آینده خواهد داشت. به عبارتی اگر هدف از پیشرفت، رسیدن به توسعه باشد، باید دانست که امر توسعه فرهنگی، گام نخست در دفاع از انسان، محیط‌زیست دریا و بهبود رابطه انسان با طبیعت دریا و محیط‌زیست آن است. توسعه فرهنگی مکمل کیفی و محتوایی توسعه عمومی و مقوله توسعه پایدار است که باید تحت هر شرایطی موجبات احترام به محیط‌زیست و حفظ آن را فراهم آورد و به آن توجه عمیق نمود. هرچند کشور ما به واسطه قرار گرفتن بزرگ‌ترین دریاچه جهان در شمال آن و نیز دسترسی به آب‌های آزاد از معبر خلیج فارس و دریای عمان در جنوب، ظرفیت مناسبی برای رشد اقتصادی دریا محور دارد اما تاکنون در این زمینه اقدام قابل‌توجهی صورت نگرفته و ظرفیت‌های این عرصه هنوز بکر و دست‌نخورده باقی‌مانده است. اگر به ظرفیت اقتصادی دریا چه در جنوب و چه در شمال کشور توجه شود، زمینه‌ساز ایجاد اشتغال فراوان برای کشور خواهد بود.

بیشترین حجم تجارت جهانی از راه دریا، وجود منابع نفت و گاز در دریا و نقش دفاعی دریا سبب توسعه و پیشرفت دانش کشتی‌سازی، دریانوردی و سازه‌های دریایی شده که امروزه هر کدام از این حوزه‌ها به‌عنوان صنعتی بزرگ و پیشرفته شناخته می‌شوند. توسعه و پیشرفت این صنایع نیازمند شناخت دقیق از جو و شرایط دقیق دریاها و امواج آن است که این موضوعات در علوم اقیانوس‌شناسی و فیزیک دریا مورد بررسی قرار می‌گیرد. همچنین عواملی همچون ادامه جهانی‌سازی و رشد طبقه متوسط و پرمصرف در اقتصادهای نوظهور باعث خواهد شد که رشد تجارت جهانی ادامه پیدا کند. در حال حاضر، حدود ۶۰ درصد از افراد طبقه متوسط جهان در کشورهای در حال توسعه و نوظهور زندگی می‌کنند. این میزان در سال ۲۰۳۰ به حدود ۸۰ درصد خواهد رسید. تجارت جهانی نیز در مدت مشابه سالانه حدود ۸ درصد رشد می‌کند و حجم تجارت دریایی نیز تا سال ۲۰۳۰ بیش از دو برابر شده و از مقدار فعلی ۹ میلیارد تن به ۱۹ تا ۲۴ میلیارد تن خواهد رسید. شرکت‌های لجستیکی،

مدیریت بنادر، کشتی‌سازی و تأمین‌کنندگان آن‌ها از حجم عبور و مرور کشتی‌های کانتینر بر منتفع خواهند شد.

اقیانوس‌ها علاوه بر داشتن منابع عظیم انرژی، خود نیز یک منبع تولید انرژی به شمار می‌روند. انرژی به دست آمده از نیروگاه‌های موجی، جزر و مد و جریان آب بخش قابل‌توجهی از انرژی‌های تجدیدپذیر را تشکیل می‌دهد. بازار انرژی دریایی در آینده مورد توجه تولیدکنندگان صنایع نیروگاهی و استارت‌آپ‌های نوآوری خواهد بود. در آینده شاهد رشد روزافزون گردشگری دریایی در جهان خواهیم بود به‌طوری‌که امروزه، حدود ۴.۲ میلیون نفر در حوزه گردشگری ساحلی و اقیانوسی فعالیت می‌کنند که حدود ۱۵۰ هزار نفر آن‌ها در صنعت مسافرت دریایی فعال‌اند. تقویت صنعت شیلات، توسعه بنادر، به‌روزرسانی ناوگان حمل‌ونقل دریایی، توسعه منطقه مکران که در برنامه ششم هم مورد توجه قرار گرفته است، استفاده از ظرفیت شرکت‌های فعال در حوزه صنایع دریایی و... از جمله اقداماتی است که باید به آن پرداخته شود؛ بنابراین دولت و صندوق توسعه ملی باید با ارائه تسهیلات، فضا را برای توسعه صنایع دریایی فراهم کند. همچنین باید روی تربیت نیروی انسانی و ارائه آموزش به نسل جوان، بیش از گذشته کار کرد. این کار سبب ایجاد علاقه در جوانان برای کار کردن در زمینه صنایع دریایی و فعال شدن اقتصاد دریا خواهد شد. با توجه به نقش شرکت‌های دانش‌بنیان در انتقال فناوری به صنایع دریایی، قابل ذکر است که در همه صنایع کشور از جمله صنایع دریایی، بحث شریک شدن و متصل شدن با برندهای معروف دنیا و انعقاد قراردادهایی که مزیت ایجاد می‌کند، بسیار مهم است. انتقال فناوری، دانش روز و بهره‌گیری از آموزش‌های لازم باعث رشد صنایع دریایی خواهد شد.

با توجه به فرصت‌های سرشار اقتصادی منطقه خلیج فارس، هم‌اکنون خیلی از کشورهای دنیا که دریا ندارند و از امکانات زیادی برخوردار نیستند، به صنعت کشتی‌سازی ورود پیدا کرده‌اند اما کشور ما با این همه امکانات، موفقیت‌چندانی کسب نکرده است. باید شرایطی فراهم کرد که سرمایه‌گذاری در صنایع دریایی افزایش یابد و سرمایه‌گذاران به این مناطق جذب شده و مزیت‌های مناسب ایجاد شود. اگر از این فرصت ذی‌قیمت به خوبی بهره‌برداری شود، جهشی در زمینه اشتغال‌زایی و ارتقای جایگاه کشور در عرصه بین‌الملل به وجود خواهد آمد.

با تأکید بر اهمیت استفاده از فاینانس و دانش فنی شرکت‌های خارجی برای توسعه صنایع دریایی کشور، باید از شرکت‌های بخش خصوصی فعال در صنایع دریایی حمایت و فضا را برای آن‌ها باز شود که با شرکت‌های معتبر بین‌المللی وارد مذاکره شوند، هم از فاینانس آن‌ها استفاده کنند و هم از دانش فنی آن‌ها. در این صورت انتقال فناوری به کشور صورت خواهد گرفت. به نظر می‌رسد که سرمایه‌گذاری در این زمینه یک ضرورت و اولویت برای کشور است. دریا منبعی سرشار از مواهب الهی است که بهره‌مندی از منافع آن مستلزم برنامه‌ریزی دقیق و عزم ملی و همه‌جانبه کلیه دستگاه‌ها و نهادهای نقش‌آفرین در امور مرتبط با آن خواهد بود.

کارآفرینی مبتنی بر گردشگری دریایی

ایران با سابقه حضور تاریخی در عرصه دریا، توانمندی‌های فنی و سرمایه غنی انسانی، می‌تواند اساس اقتدار اقتصادی، سیاسی و نظامی خود را بر پایه توسعه دریایی بنا کند. موقعیت ژئوپلیتیک، منابع غنی انرژی، نقش‌آفرینی به‌عنوان کریدور شمال- جنوب در منطقه جنوب غرب آسیا و دسترسی به آب‌های آزاد، تنها بخشی از پتانسیل اشتغال‌زایی بالایی است که به‌واسطه دریا در اختیار کشور قرار دارد.

یکی دیگر از ظرفیت‌های بالقوه توسعه اقتصادی در ایران، گردشگری دریا و ساحل است که هم ابعاد گسترده‌ای برای سرمایه‌گذاری دارد و هم از جذابیت بالای توریستی برخوردار است. لذا از دیگر پتانسیل‌های بالقوه دریا می‌توان به گردشگری اشاره نمود. رشد و گسترش گردشگری از جمله پدیده‌های مهم اواخر قرن بیستم است که با سرعت در قرن جدید ادامه دارد. بالا رفتن سطح درآمد، افزایش ایام فراغت، تغییرات و نگرش‌های جدید به مفاهیم زندگی و ضرورت تأمین بین‌المللی ایجاب می‌کند که گردشگری به شدت گسترش و توسعه یابد. گردشگری یکی از بخش‌هایی است که عامل ایجاد تغییرات اساسی اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی در شهرها بوده و امروزه به عنوان یک صنعت پویای اقتصادی از آن نام برده می‌شود. این صنعت امروزه به‌عنوان بزرگ‌ترین و متنوع‌ترین صنعت در دنیا به حساب می‌آید. در بسیاری از کشورها این صنعت پویا را به‌عنوان منبع اصلی درآمد، اشتغال‌زایی، رشد بخش خصوصی و توسعه ساختار زیربنایی می‌دانند. در این میان گردشگری دریایی به‌عنوان یکی از شاخه‌های پر طرفدار گردشگری محسوب می‌شود. گردشگری دریایی خود به دو شاخه مهم گردشگری ساحلی و گردشگری دریایی تقسیم می‌شود. گردشگری ساحلی

بیشترین گردشگر را به خود جذب می‌کند. سفر به سواحل و استفاده از خورشید و تفریحات آبی همچون شنا در دریا اسکی روی آب، ماهیگیری، قایق سواری، غواصی و دیگر ورزش‌های ساحلی مورد علاقه بسیاری از گردشگران دریایی است. این امر مستلزم مسافرت از محل اقامت و تمرکز بر روی مکان‌های دریایی است. پدیده گردشگری ساحلی بعد از جنگ جهانی دوم در اروپا رونق گرفت و کم‌کم به همه کشورهای جهان که به دریا راه دارند از جمله ایران (سواحل دریای مازندران) گسترش یافت. امروزه در اغلب کشورهای دنیا توجه به توره‌های گردشگری دریایی، حمل‌ونقل دریایی، ورزش‌ها و تفریحات آبی، غواصی و سایر سرگرمی‌های مرتبط با ساحل و فراساحل در صدر برنامه‌های گردشگری قرار دارد. امروزه کشورهای مختلف جهان با رقابتی شدید درصدد گرفتن بازارهای جهان و گسترده شدن هستند و گردشگری دریایی با توجه به ایجاد امکانات در کشورهایی که مرز آبی دارند، به جایگاه واقعی خویش دست می‌یابد، چراکه بسیاری از کشورها زیرساخت لازم را برای ورود گردشگران دریایی آماده کرده‌اند. در سال‌های متوالی کشورهایی مانند فرانسه، اسپانیا و یونان در اروپا سهم درخور توجهی در جذب گردشگران داشته‌اند و در سال‌های اخیر مراکز جدیدی در حاشیه مدیترانه در حال رشد سریع و روزافزون هستند. کشورهایی مانند مراکش، تونس، الجزایر و مصر نیز جزء ۲۰ کشور مقصد جهان در صنعت گردشگری قلمداد می‌شوند. همچنین مقصدهای نوظهور مانند کشورهای جنوب‌شرقی آسیا به خصوص کشورهای تایلند، مالزی، اندونزی، سنگاپور، هنگ‌کنگ و ژاپن به‌عنوان موتور محرکه رشد جهانگردی جهان شناخته شده‌اند. مهم‌ترین جذابیت کشورهای ذکر شده، سواحل زیبا و منابع دریایی آن‌هاست. گشت‌های دریایی در تایلند، مالزی، مالدیو و سایر کشورهای آسیای جنوب شرقی نیز به خوبی توسعه یافته است. مالزی برای ایجاد گردشگری پایدار در این کشور پارک‌های دریایی را در جزایر خود گسترش داده است و کشور اندونزی نیز با استفاده از شیوه‌های سنتی و مدرن گردشگری دریایی را روز به روز توسعه می‌دهد. در این نوع گردشگری، گردشگران با فرهنگ و آداب و رسوم جزیره‌نشینان آشنا می‌شوند و با استفاده از تسهیلات، خدمات ساحلی، خرید اقلام و صنایع دستی، منافع اقتصادی خوبی را نصیب جزیره‌نشینان می‌کنند و این امر موجب تقویت، ترقی و آبادانی این جزایر می‌شود. حوزه دریایی کارائیب در آمریکای مرکزی به دلیل داشتن شرایط آب و هوایی مساعد و جذابیت‌های دریا از مقاصد مهمی است که گردشگران کشورهای آمریکایی و اروپایی را به

سوی خود جذب می‌کند و خطوط کشتیرانی و تفریحی این منطقه از زیباترین خطوط کشتیرانی جهان به شمار می‌آیند. استرالیا نیز که به دلیل تنوع زیست دریایی و داشتن نهنگ یکی از مهم‌ترین مقصدهای دریایی در جهان به شمار می‌آید، سالانه هزاران نفر را جذب خود می‌کند. همچنین شکل جدیدی از گردشگری دریایی که امروزه طرفداران زیادی پیدا کرده است، پرواز بر فراز دریاهاست.

ایران از نظر داشتن منابع طبیعی گردشگری جزء ۵ کشور اول جهان قلمداد می‌شود و با توجه به داشتن جاذبه‌های تاریخی، فرهنگی و طبیعی از جایگاه خاصی برای جذب گردشگر داخلی و خارجی برخوردار است که یکی از این جاذبه‌های طبیعی دریاست. دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان ۳ نقطه آبی در سرزمین ما به شمار می‌آیند و کمتر کشوری از چنین امکانات طبیعی برخوردار است. فرهنگ‌سازی می‌تواند نقش مهمی در این زمینه ایفا کند، چرا که فرهنگ مسافرت دریایی در ایران جز برای افراد ساحل‌نشین و بومی که در نزدیک دریاها هستند و بین جزایر تردد می‌کنند شناخته شده نیست. حجم مسافرت دریایی در کشور ما بسیار ناچیز است. مردمی که در مناطق مرکزی، غرب و یا شرق کشور زندگی می‌کنند دریا را نمی‌شناسند و اگر شناختی هم از دریا داشته باشند در همان لنج، قایق و ماهی است. متأسفانه دریا و فرهنگ دریایی شناخته‌شده نیست و به همین دلیل انگیزه‌ای برای ایجاد مسافرت دریایی و یا تورهای مسافرتی دریایی وجود ندارد.

دریاچه‌ها، بنادر، جزایر و نقش کلیدی آن‌ها

بنادر ایران تخلیه و بارگیری به مقدار ۴۸۱ میلیون تن کالا و جابه‌جایی بیش از ۹۰ درصد کالاهای موردنیاز تجارت خارجی جمهوری اسلامی ایران را بر عهده دارند و به‌عنوان یکی از بخش‌های مهم و تأثیرگذار در رشد اقتصادی قلمداد می‌شوند. وجود دریاچه‌ها و بنادر و جزایر فرصت‌های بی‌بدیلی برای اقتصاد ایران هستند. برخی از این فرصت‌ها عبارت‌اند از:

- **دریای خزر:** دریای خزر به‌عنوان بزرگ‌ترین دریاچه جهان از مهم‌ترین ظرفیت‌های ایران در این حوزه به شمار می‌رود. بندر انزلی مهم‌ترین بندر دریای خزر است و به دلیل هم‌جواری با سایر بنادر ساحلی خزر و دسترسی آن به بنادر اروپایی از موقعیت اقتصادی کم‌نظیری برخوردار است. جاذبه‌های فراوان تفریحی، توریستی، تاریخی، آب‌وهوای مناسب و

نزدیکی به فرودگاه بین‌المللی، دسترسی به امکانات حمل‌ونقل دریایی، زمینی و هوایی موجب تبدیل این منطقه به منطقه ویژه اقتصادی و منطقه آزاد شده است.

تالاب انزلی از نقاط استثنایی و فوق‌العاده جالب در سطح جهان است و از نظر زیست‌محیطی، سیاحتی و اقتصادی اهمیتی ویژه دارد. شبه‌جزیره میانکاله نیز از بی‌نظیرترین شبه‌جزیره‌های دنیاست که متأسفانه تاکنون توجهی به آن نشده است.

-خلیج فارس: سواحل زیبای خلیج فارس با قرار گرفتن در منطقه حاره‌ای و منطقه گرم کره زمین و هم‌جواری با ۴ استان بوشهر، خوزستان، هرمزگان و سیستان و بلوچستان یکی از زیباترین پدیده‌های دریایی جهان را داراست. خلیج فارس به دلیل وجود جزایر زیبا که زیستگاه پرندگان مهاجر است، گونه‌های دریایی منحصربه‌فرد و مرجان‌های دریایی پتانسیل بسیار بالایی برای گردشگری دریایی دارد، اما به‌رغم این پتانسیل‌ها تنها در منطقه محدودی از جزیره کیش که به‌عنوان منطقه آزاد تجاری شناخته می‌شود از توانایی‌های دریایی برای گردشگری استفاده می‌شود.

-جزیره کیش به‌عنوان یکی از زیباترین جزایر خلیج فارس از طبیعت زیبا و منحصربه‌فردی برخوردار است. امکانات ورزش‌های مختلف دریایی در این جزیره وجود دارد. انواع تجهیزات و وسایل مانند جت‌اسکی، اسکی روی آب، چتر پرنده، قایق‌های پدالی، کیبل اسکی و امکانات غواصی و ماهیگیری از جنبه‌های گردشگری کیش است. سالانه نزدیک به یک میلیون نفر از این جزیره دیدن می‌کنند. نقش این جزیره در وهله اول صنعتی-صادراتی و در وهله دوم تجاری-توریستی بوده، اما با شکست برنامه‌های صنعتی و تجاری توجه سرمایه‌گذاران به بخش گردشگری جلب شده است.

-جزیره قشم نیز ۲/۵ برابر بزرگ‌تر از سنگاپور و بحرین است و به‌عنوان بهشت مرجان‌های دریایی شناخته می‌شود. این جزیره از گذشته‌های دور همواره مرکز تجاری و کشتیرانی بسیار پر رونقی بوده است. از سال ۲۰۰۰ میلادی قشم به‌عنوان یک جزیره آزاد تجاری شناخته شد و به گفته مسئولان این جزیره توانایی پذیرش ۱/۵ میلیون مسافر در ایام تعطیلات را دارد. جنگل‌های وسیع دریایی حرا از زیباترین جاذبه‌های توریستی این جزیره به شمار می‌آیند و سالانه هزاران پرنده از جهان و پرندگان بومی ایران به این جزیره مهاجرت می‌کنند.

- **چابهار** نیز در منتهی‌الیه جنوب شرق ایران در کنار دریای عمان و اقیانوس هند واقع شده است و از زیبایی‌های آن می‌توان به تپه‌های گل‌فشان تالاب لیپار، انجیر معابد، جنگل‌های حرا، قلعه تاریخی تین، کوه‌های مینیاتوری و تپه‌های مریخی اشاره کرد. سایر جزایر جنوبی ایران نیز دارای جاذبه‌های توریستی فراوانند. جزیره مینو در میان اروند با درختان در هم پیچیده و نیزارهای بلند زیستگاه انواع پرندگان و آبزیان است و قابلیت تبدیل شدن به جزیره‌ای ویژه برای گردشگران را داراست.

عوامل عدم توسعه اقتصاد دریایی

از جمله این عوامل عدم وجود قوانین امنیتی و کنوانسیون‌های دریایی است که کشتی‌های مسافری ناچارند آن‌ها را رعایت کنند و این موجب می‌شود هزینه‌ها افزایش یابد. در نتیجه سرمایه‌گذاری کمتری در این بخش صورت می‌گیرد.

کمبود آگاهی و شناخت مردم از فضاها و امکانات مسافرت دریایی و مشکل حمایت دولت در رونق صنعت توریسم کشور و اعطای تسهیلات به افراد جامعه برای استفاده از کشتی‌های مسافرتی و هتل و امکانات تفریحی دریایی عاملی مهم در این حوزه تلقی می‌شود.

کمبود اطلاعات و حمایت‌ها فرصت‌های زیادی را به هدر می‌دهد، مثلاً استفاده از کشتی‌های زیبا و مجلل برای کنفرانس‌ها و مراسم خاص منافع خوبی نصیب بخش خصوصی می‌کند که فعلاً وجود ندارد.

در کنار این می‌بایست به شرکت‌های دانش‌بنیان توجه کرد چرا که تولیدکنندگان ایرانی در بحث تحقیق و توسعه به شدت ضعیف هستند. این ضعف باعث می‌شود که کشور ایران نتواند در بازارهای هدف، عرض‌اندام کند. الآن صنایع دنیا به سمت مسیر انقلاب چهارم صنعتی رفته‌اند و از ظرفیت‌های دانش و فناوری روز استفاده می‌کنند که با کمترین هزینه، بیشترین بهره‌وری را ایجاد نمایند. ما هم ناچاریم که به این سمت‌وسو حرکت کنیم.

از دیگر مواردی که فقدان فعالیت در آن‌ها محسوس است می‌توان به موضوعات زیر اشاره کرد:

- مناسبات بین‌المللی و اقتصاد دریایی
- تجارت و حمل‌ونقل دریایی

- مدیریت کلان ملی و اقتصاد دریایی
- مشارکت بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری دریایی
- شیوه‌های جذب و گسترش سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در اقتصاد دریایی
- ظرفیت‌های توسعه اقتصاد دریایی در منطقه خزر، خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند
- عجین شدن اقتصاد دریا با اقتصاد جهانی
- صیانت دریایی، چالش‌ها و راهکارها
- مطالعات حقوقی اقیانوس‌ها و دریاها
- انرژی و اقتصاد دریایی

جمع‌بندی

امکانات کشور ما منحصر به یک یا دو فرصت نیست و از نظر جغرافیایی و سوق‌الجیشی، قابلیت‌های متعددی دارد که فرصت‌های زیادی برای ایجاد می‌کند. نفت، گاز، نیروهای جوان و ... همگی فرصت‌هایی هستند که کشور ما دارد؛ اما گذشته از این، یک فرصت ذی‌قیمت به نام دریا دارد که هم در شمال و هم در جنوب کشور واقع شده است. ماهیگیری، حمل‌ونقل دریایی، کشتی‌سازی، گردشگری دریایی و ... از جمله مشاغلی هستند که زمینه رشد زیادی دارد. مثلاً جمهوری اسلامی ایران با داشتن ۵۸۰۰ کیلومتر خطوط ساحلی و داشتن پهنه‌های آبی از جمله خلیج فارس، دریای عمان و دریای مازندران یک کشور دریایی محسوب می‌شود. همچنین دریاچه‌ها، بنادر، جزایر این فرصت بی‌نظیری برای توسعه کارآفرینی در شهرهای بندری و نیز استان‌های ساحلی هستند، به شرطی که نهضتی برای ایجاد زیرساخت‌های متناسب برای فعالیت بنادر آغاز گردد. امید است این نهضت ملی به سرعت شکل گیرد.

منابع

- کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها - فصل منطقه انحصاری اقتصادی مصوب ۱۹۸۲.
- ربکا والاس. «حقوق بین‌الملل»، سید قاسم زمانی و مهناز بهراملو، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی، اول ۱۳۸۲، ص ۴۲۱.
- Charles Clover (2008). The End of the Line: How Overfishing is Changing the World and what We Eat. University of California Press. ISBN -25505-520-0-978 OCLC 67383509. Archived from the original on 22October .2014
- Béné, C. Macfadyen, G. Allison, E. H. (2007). Increasing the contribution of small-scale fisheries to poverty alleviation and food security. Fisheries Technical Paper. No. 481. FAO. ISBN 6-105664-5-92-978. Archived from the original on 22October 2014. Retrieved 24April .2013
- The State of World Fisheries and Aquaculture 2012. FAO Fisheries and Aquaculture Department. 2012. ISBN 7-107225-5-92-978. Archived from the original on 22October 2014. Retrieved 23April .2013
- Exclusive Economic Zone. Military and Associated Words. US Department of Defense, 2003. Answers.com 08Feb. .2009
- Pinet, Paul R. (1996). Invitation to Oceanography. West Publishing Company. pp. 126, 134-135. ISBN 7-06339-314-0-978. Archived from the original on 22 October .2014
- Orr, James C. et al. (2005). "Anthropogenic ocean acidification over the twenty-first century and its impact on calcifying organisms" (PDF). Nature. 437(7059): 681-686. Bibcode:2005Natur.437...681O. doi:10.1038/nature04095. PMID 16193043. Archived from the original (PDF) on 25June .2008
- Ocean acidification". Department of Sustainability, Environment, Water, Population & Communities: Australian Antarctic Division. 28September 2007. Archived from the original on 22October 2014. Retrieved 17April 2013
- https://www.civilica.com/Paper-NSMI09-NSMI09_005.htm