



Identifying and ranking the challenges of the maritime economy in Iran based on the People's Government Transformation Document

Mohammad Ghafari Fard¹, Najibeh Mohammadi², Golbakht Rahimi³

Abstract:

Purpose: This research was conducted with the aim of examining and prioritizing the challenges of the maritime economy sector based on the document of the transformation of the Iranian people's government.

Methodology: To achieve this goal, the analytic hierarchy process was used using Expert Choice software and experts' opinions were collected using a paired comparison questionnaire.

Findings: The results show that among the main challenges of the maritime economy, according to experts' opinions, the weakness in the formation of the value chain of services in the maritime sector is considered the most important challenge of the maritime economy with a coefficient of 0.417. The low share of the national fleet in the country's seaborne trade is ranked second with a coefficient of 0.350, and the weakness in the macro-management of the country's maritime sector is ranked lowest with an importance coefficient of 0.233. The results also show that among the seven factors, the lack of policy-making and coordination across the maritime sector and the interference of regulatory and operational duties in some agencies are considered the most important factors in creating these challenges based on the experts' perspectives.

Conclusion: In order to develop the maritime economy in the economic sector and reduce its challenges, economic policymakers should put the re-architecting of the national maritime governance system on the agenda of the authorities by forming the country's Supreme Maritime Council and developing capacity-building and protection cooperation in international treaties and agreements by forming the National Maritime Diplomacy Committee.

Keywords: Maritime Economy, Hierarchical Analysis, Government Transformation Document

1. Associate Professor, Department of Economics, Ahlulbayt International University, Tehran, Iran Corresponding Author:
E-Mail: Yaraneh.mghaffaryard@adu.ac.ir ..

2. Master's student in Economics, Ahlulbayt International University, Tehran, Iran

3. Master's student in Economics, Ahlulbayt International University, Tehran, Iran

Journal of Maritime management sciences studies, 2025, vol. 6, No 19, pp. 128-146

Doi 10.22034/mmr.2025.316780.1170

Article Type: Research-based Published by Faculty of Management and Marine Commissary

Received: 2025/04/04

Accepted: 2025/06/10





شناسایی و رتبه‌بندی چالش‌های اقتصاد دریا محور در ایران بر اساس سند تحول دولت

مردمی

محمد غفاری فرد^۱، نجیبه محمدی^۲، گل‌بخت رحیمی^۳

چکیده

هدف: این تحقیق باهدف بررسی و اولویت‌بندی چالش‌های بخش اقتصاد دریا محور بر اساس سند تحول دولت مردمی ایران انجام صورت گرفته است.

روش: برای نیل به این مقصود از روش تحلیل سلسله‌مراتبی با استفاده از نرم‌افزار اکسپرت چویس نظر خبرگان توسط پرسشنامه مقایسه‌زوجی صورت گرفته‌است.

یافته‌ها: نتایج نشان می‌دهد در میان چالش‌های اصلی اقتصاد دریا محور از نظر خبرگان ضعف در شکل‌گیری زنجیره ارزش خدمات در حوزه دریایی با داشتن ضریب ۰.۴۱۷ مهم‌ترین چالش اقتصاد دریا محور محسوب می‌شود. سهم کم ناوگان ملی از تجارت دریا بر در کشور با کسب ضریب ۰.۳۵۰ در رتبه دوم قرار می‌گیرد و ضعف در مدیریت کلان حوزه دریایی کشور با داشتن ضریب اهمیت ۰.۲۳۳ در پایین‌ترین رتبه از چالش‌های اقتصاد دریا محور قرار دارد. همچنین نتایج نشان می‌دهد در بین هفت عامل، فقدان سیاست‌گذاری و هماهنگ‌کننده فرا بخش دریا و تداخل وظایف تنظیم‌گری و تصدیگرایانه در برخی دستگاه‌ها مهم‌ترین عامل ایجاد این چالش‌ها از دید خبرگان محسوب می‌شود.

نتیجه‌گیری: بنابراین جهت توسعه اقتصاد دریا در بخش اقتصاد و کاهش چالش‌های آن سیاست‌گذاران اقتصادی می‌بایست باز معماری نظام ملی حکمرانی حوزه دریایی با تشکیل شورای عالی دریایی کشور و توسعه همکاری‌های ظرفیت ساز و صیانتی در معاهدات و عهدنامه‌های بین‌المللی با تشکیل کمیته ملی دیپلماسی دریایی در دستور کار مسئولین قرار گیرد.

واژه‌های کلیدی: اقتصاد دریا محور، رتبه‌بندی سلسله‌مراتب، سند تحول دولتی

استناد: غفاری فرد، محمد، محمدی نجیبه، رحیمی، گل‌بخت (۱۴۰۴) شناسایی و رتبه‌بندی چالش‌های اقتصاد دریا محور در ایران بر اساس سند تحول دولت مردمی مطالعات علوم مدیریت دریایی (۱) ۶ ص ۱۲۸-۱۴۶

۱. دانشیار گروه علوم اقتصادی دانشگاه بین‌المللی اهلبت (ع) تهران، ایران. نویسنده مسئول، رایانامه: ghaffaryard@adu.ac.ir

۲. دانشجوی کارشناسی ارشد علوم اقتصادی دانشگاه بین‌المللی اهلبت (ع) تهران، ایران.

۳. دانشجوی کارشناسی ارشد علوم اقتصادی دانشگاه بین‌المللی اهلبت (ع) تهران، ایران

نوع مقاله: علمی و پژوهشی ناشر: دانشکده مدیریت و کمپس دریایی دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره)

Doi: 10.22034/MMR.2025.316780.1170

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۴/۰۳/۲۰

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۴/۰۱/۱۵

مقدمه

اقتصاد دریا محور که در اصطلاح جهانی به آن اقتصادی آبی (Blue economy) گفته می‌شود و بخش عمده‌ای از اقتصاد کشورهای جهان به اقتصاد و صنعت دریایی وابستگی مطلق دارد، در این زمینه بیش از ۹۰ درصد از تجارت جهانی از طریق دریا انجام می‌شود که استفاده پایدار از منابع و گستره‌های آبی از جمله اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها، سواحل و جزایر برای بهبود معیشت و ایجاد مشاغل، رشد اقتصادی و قدرت دفاعی دریایی است (رضوی متوکل، ۱۴۰۰: ۱۵۲). دریا و نقش آن در زندگی امروز و اقتصاد کشورها از اهمیت بالایی برخوردار است. منافع کشورهای صاحب دریا با توانمندی‌ها و نیازمندی‌های آن ارتباط مستقیم دارد که بر اساس این مشخصات سیاست دریایی آن‌ها شکل می‌گیرد. در یک قالب راهبرد دریایی کشورها نبین می‌شود و اهداف سیاسی، اقتصادی و نظامی آن‌ها را دنبال می‌کند (کربکنندی و زردینی، ۱۴۰۱: ۵۴). زمانی که به تراکم جمعیتی کشور نگاه می‌کنیم این وضعیت وجود دارد که هیچ کلان شهری در فاصله ۲۰۰ کیلومتری ساحل وجود ندارد در حالیکه شهرهای ساحلی جهان دارای جمعیت زیادی می‌باشد و دلیل این اتفاق عدم توجه لازم به دریا و حومه آن است، یکی از راه‌های جلوگیری از تمرکزگرایی و مرکزگرایی جمعیتی می‌تواند توجه لازم به اقتصاد دریا باشد. دریانوردی در ایران پیشینه دیرینه‌ای دارد به گفته خسرو معتضد در کتاب «تاریخ دریانوردی ایران» ایرانیان از سال ۵۱۱ قبل میلاد نیروی دریایی داشته که رهبر انقلاب اسلامی با اشاره به سوابق دریانوردی ایرانیان در گذشته که باعث انتقال فرهنگ و تمدن اسلامی و ایرانی به دیگر مناطق دنیا شد فرمودن باوجود این سابقه و سواحل طولانی در شمال و بخصوص جنوب ایران، فرهنگ استفاده از فرصت‌های دریایی در کشور مورد غفلت واقع شده و بید به فرهنگ عمومی مردم تبدیل شود. طبق تحقیقات که صورت گرفته به ازای ایجاد یک شغل در بخش اقتصاد دریا، چهار شغل جدید به وجود می‌آید که در مقایسه با سایر بخش‌ها بسیار قابل توجه است که از این لحاظ می‌توان اقتصاد دریایی را واکنش گرا نامید. برای دسترسی به یک اقتصاد مبتنی بر دریا و داشتن یک اقتصاد دفاع و اقتدار دریایی و استفاده درست از منابع دریایی و توجه به توسعه پایدار مبتنی بر دریا نیاز به توسعه و گسترش قدرت دریایی یک ضرورت الزامی می‌باشد. دریا از دیدگاه نظامی و تجاری در دستیابی کشورها به امکانات و فرصت‌ها در همه زمینه‌ها از اهمیت بالایی برخوردار است. که دستیابی به قدرت دریایی می‌تواند برای کشورها در راستایی بالابردن سطح توان اقتصادی و سیاسی کمک نماید (عالی پور وطحانی، ۱۳۹۸: ۸۴). در برنامه هفتم پیشرفت اقتصاد دریامحور به عنوان یکی از عوامل رشد اقتصادی ۸ درصد و پیشران توسعه کشور مطرح شده است و حضرت آیت‌الله خامنه‌ای رهبر معظم انقلاب اسلامی در اجرای بند یک اصل یکصد و دهم قانون اساسی و پس از مشورت با مجمع تشخیص مصلحت نظام، سیاست‌های کلی توسعه دریا محور را برای اقدام به روسای قوای سه گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام ابلاغ کردند. بنابراین مساله تحقیق بررسی رتبه‌بندی چالش‌های اقتصاد دریا در ایران بر اساس سند تحول دولت مردمی می‌باشد که با استفاده از روش تحلیل سلسله‌مراتب (AHP)

تجزیه و تحلیل گردیده و چالش‌ها باهم مقایسه و در نهایت توسط نرم‌افزار Expert choice رتبه‌بندی و وزن دهی انجام شده است و تحقیق حاضر در این زمینه به دنبال پاسخ به این سؤال می‌باشد که کدام یک از چالش‌های اقتصادی دریا در

ایران بر اساس سند تحول دولت مردمی از نظر خبرگان دارای اهمیت بالا است و از جمله مهم‌ترین چالش به حساب می‌آید، تا در آن زمینه راه‌حل‌هایی برای آن پیشنهاد گردد. بر این اساس در این تحقیق به دنبال پاسخگویی به این سوال است که چالش‌های اقتصاد دریا محور در ایران بر اساس سند تحول دولت مردمی کدام است و رتبه‌بندی آن از نظر خبرگان چگونه است؟

مبانی نظری

اقتصاد دریا محور

مجموعه از تمام 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 دریا محور می‌گویند (کیلداو، ۲۰۰۸). امروزه قدرت‌های بزرگ دریافته‌اند که عرصه دریاها به‌ویژه آب‌های آزاد و آبراه‌های بین‌المللی متصل به نقاط سوق الجیشی، در روند پیگیری اهداف راهبردی اقتصادی از ظرفیت‌های بالا و هزینه‌های کمتر برخوردار است. تمام فعالیت‌ها که به صورت مستقیم یا غیرمستقیم از دریاها به‌عنوان داده و یا مواد اولیه استفاده می‌کنند و به دریا متکی هستند و یا اینکه از نظر جغرافیایی در سطح دریا و یا زیر اقیانوس قرار دارند، جزئی اقتصاد دریا محسوب می‌شوند. همچنان تمام فعالیت‌های اقتصادی که در ساحل و یا نزدیک ساحل انجام می‌شود در زمره اقتصاد ساحلی به شمار می‌رود. و به صورت کل می‌توان گفت اقتصاد ساحلی شامل کلیه فعالیت‌های صورت گرفته در منطقه ساحلی است و بنابراین مجموع اشتغال، دستمزد و ستانده داخل منطقه را در برمی‌گیرد. اقتصاد دریا و اقتصاد ساحلی دو واژه هم‌معنی یکدیگر نیستند و اقتصاد ساحلی به خاطر اینکه فعالیت‌های بیشتری را شامل است بسیار بزرگ‌تر از اقتصاد دریا است و به‌طور کلی کشورهای ساحلی به اقتصادی مبتنی بر دریا توجه ویژه‌ای در راستای توسعه اقتصادی خود دارد. در بسیاری از مناطق ساحلی صنایع دریایی موتور رشد اقتصادی می‌باشد (حسینی، زارعی، احمدی و رستمی، ۱۴۰۰: ۱۳۴). اقتصاد دریا محور در واقع استفاده دوام‌دار از منابع و گستره‌های آبی اعم از دریاها، دریاچه‌ها اقیانوس‌ها، سواحل و جزایر برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد مشاغل مردم است. صنایع دریایی عبارت است از: استخراج نفت و گاز از اعماق دریا و دیگر موقعیت‌های سخت، انرژی بادی، موجی و جزر و مد ساحلی، معدن کاری در بستر دریا برای فلزات و مواد معدنی، آبی‌پروری دریایی، بیوتکنولوژی دریایی، کنترل و نظارت اقیانوس‌ها می‌باشد (رضوی و توکلی، ۱۴۰۰: ۱۵۵). به‌طور کلی اهمیت صنایع دریایی در ایران را می‌توان ناشی از عوامل ذیل دانست: ۱- حمل ۹۰ درصد صادرات و واردات غیرنفتی کشور از طریق دریا ۲- حمل تمامی صادرات نفتی کشور از طریق دریا ۳- حمل کالا و اب به جزایر خلیج فارس و همچنان جابجایی مسافر بین بنادر جنوبی کشور با کشورهای عربی ۴- گسترش و توسعه ارتباط با کشورهای حوزه دریای خزر و ترانزیت کالا و جایگاه شرکت‌های کشتیرانی و درآمد ارزی آن‌ها برای کشور ۵- استقلال حمل و نقل کالا از طریق دریا جهت داشتن ناوگان 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- ایجاد امین و حفظ و حراست از مرزهای آبی کشور.

حوزه‌های اقتصاد دریا محور

بخش گردشگری دریایی: ایران به لحاظ داشتن منابع طبیعی گردشگری در ردیف پنج کشور اول جهان قرار دارد، گردشگری دریایی از مهم‌ترین زیر شاخص‌های صنعت گردشگری است. از لحاظ عمل گردشگری دریا محور میدان وسیعی دارد و تابعی از کمیت و کیفیت جاذبه‌های گردشگری دریامحور است. گردشگری از جمله مهم‌ترین فعالیت‌های اقتصادی در مناطق ساحلی محسوب می‌شود همچنان سرعت رشد بالایی در اقتصاد جهانی دارد و از طرف دیگر گردشگری دریایی یکی از منابع اصلی درآمدهای خارجی بسیاری از کشورهای در حال توسعه است (گاسلینگ و همکاران، ۲۰۱۸). بخش شیلات: یکی از مهم‌ترین نیازهای امروزی، تأمین منابع غذایی است و اهمیت شیلات نه تنها به دلیل سهم مهمی که آبریان در تأمین غذای مصرفی جامعه دارند، و به خاطر نقش مهمی که در پایداری اکوسیستم دارد به‌طور فزاینده‌ای در حال گسترش است. در ایران پیشرفت چشمگیر شیلات طی سال‌های گذشته (مخصوصاً از دهه ۱۳۷۰ به بعد) قابلیت پرورش آبریان و استعداد دریاچه‌ها ذخایر دریاها و آب‌های ساحلی از طریق رهاسازی بچه ماهی در آن‌ها و همچنین، برای توسعه بخش شیلات استحصال حجم بیشتری از ماهیان هریک به‌نوبه خود مؤثر است. ج) بخش صنایع فراساحل: بیشتر فعالیت‌های فراساحل ایران در آب‌های کم‌عمق خلیج فارس است. در حدود ۲۰ درصد تولید نفت ایران تقریباً معادل ۸۰۰ هزار بشکه در روز مربوط به صنایع فراساحل است. با در نظر داشت برآوردهای صورت گرفته نشان می‌دهد که بیشتر از ۲۶ درصد از میادین نفتی (۱۷ درصد از میادین گاز و ۵۳ درصد از میادین نفتی و گازی مشترک ایران) در دریا واقع شده‌اند. 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 (کربکندی و زردینی، ۱۴۰۰: ۵۹). د) بخش بنادر: بندر یک منطقه جغرافیایی است که در آن کشتی‌ها در کنار خشکی برای بارگیری و تخلیه محموله قرار می‌گیرند و یا به‌عبارت دیگر بندر محلی است که از یک طرف به دریا و از طرف دیگر به خشکی ارتباط دارد و همچنین با داشتن ظرفیت زیرساختی و روساختی، قابلیت پذیرش، انتقال، تخلیه و بارگیری کالاها دارد. بنادر با توجه به موقعیت و سیاست کشورها نقش مهمی در رابطه به گسترش و توسعه تجارت خارجی و افزایش درآمد ملی ایفا می‌نمایند، جمهوری اسلامی ایران، با توجه به‌قرار گرفتن آن در مسیر کوری دورهای مهم بین‌المللی، بنادر نقش بسیار مهمی در راستای توسعه و گسترش حمل‌ونقل ترکیبی در تجارت بین‌الملل دارند (کربکندی و زردینی، ۱۴۰۰: ۵۹-۶۰). ه) بخش صنایع کشتی‌سازی: در رابطه به تکنولوژی ساخت و تعمیر کشتی و سازه‌های دریایی، از دهه ۱۳۷۰ فعالیت‌های مختلف در ایران اجرا گردیده است. ایران از جمله کشورهایی است که از موقعیت جغرافیایی مناسب همچنان از نگاه ترانزیتی از مزایای خوبی بهره‌مند است و از این مزایا می‌تواند با توسعه شبکه حمل‌ونقل و ارتباطات کارآمد و مطمئن در راستای افزایش درآمدهای ارزی و بالابردن موقعیت سطح استراتژیک در منطقه به صورت مطلوب استفاده کند. صنایع کشتی‌سازی علاوه بر مزیت‌های ناشی از حمایت‌های ترانزیتی در آب‌های بین‌المللی،

فرصت‌های شغلی زیادی ایجاد می‌کند و باعث رونق و پیشرفت صنایع داخلی و همچنین عامل رشد صنایع جانبی و زمینه‌ساز توسعه صنعتی و اقتصادی می‌شود (سیف، اژدری و شجاعی، ۱۳۹۷). بخش حمل‌ونقل دریایی: حمل‌ونقل در اقتصاد داخلی، حلقه اتصال بین صنایع و صنایع مصرف‌کنندگان و ازجمله موضوعات زیربنایی است و در حوزه تجارت خارجی، حلقه اتصال اقتصاد داخلی با اقتصاد جهانی همچنان عامل به تحقق یافتن تعاملات انسانی در عرصه جهانی است. به صورت عموم حمل‌ونقل از نحوه انتقال کالا یا مسافر به چهار بخش حمل‌ونقل هوایی، جاده‌ای، ریلی حمل‌ونقل دریایی می‌باشد. امروزه حمل‌ونقل در زمینه تجارت از اهمیت بالایی برخوردار است، به صورتیکه حمل‌ونقل بین‌المللی و مخصوصاً حمل‌ونقل دریایی یکی از ضرورت‌های تجارت بین‌الملل می‌باشد و همچنین اقتصاد بیشتر از کشورها بر اساس حمل‌ونقل کالاهای تجاری از طریق دریا صورت گرفته است (کربکندی و وزدنی، ۱۴۰۰: ۶۱).

قدرت دریایی

بیش از پنج سده است قدرت جهانی را در عرصه توانمندی دریایی برای کشورهای پیشرو در این زمینه به همراه داشته است. در دوره‌های مختلف پیشرفت اقتصادی، صنعتی، علمی و فناوری هیچ خللی را در اهمیت حوضه‌های دریایی و اقیانوسی ایجاد نکرده است. با توجه به اهمیت دریاها، حتی در کشورهای پیشرفته‌ای که خود به دریا راه ندارند، در رابطه به اقیانوس‌شناسی گسترش و توسعه یافته‌اند، که برای مثال کشور سوئیس یکی از کشورهایی است که تجهیزات مورد نیاز فعالیت‌های دریایی را می‌سازند مانند موتور کشتی. بنابراین برای دسترسی به یک اقتصاد مبتنی بر دریا و همچنین دارا بودن یک اقتصاد دفاع و اقتدار دریایی و برای استفاده نمودن درست منابع خدادادی از دریا و توجه به توسعه پایدار مبتنی بر دریا یا به عبارتی توسعه پایدار دریامحور، نیاز به توسعه قدرت دریایی یک ضرورت الزامی است (عالی پور و طحانی، ۱۳۹۷: ۸۶-۸۷).

توسعه اقتصاد دریا محور

توسعه اقتصادی عبارت است از دستیابی به هدف‌ها، نمایان مطلوب و نوسازی از قبیل افزایش بازدهی تولید، ایجاد نابرابری‌های اجتماعی و اقتصادی - کسب معارف و دانستن مهارت‌های جدید و دستیابی به یک سیستم موزون و هماهنگ از سیاست‌های مختلف که بتواند شرایط نامطلوب یک نظام اجتماعی را برطرف سازد، توسعه اقتصادی دارای دو هدف اصلی می‌باشد: ۱- افزایش ثروت و رفاه مردم جامعه (از بین بردن فقر)، ۲- ایجاد اشتغال، که هر دوی این اهداف در راستای عدالت اجتماعی است و توسعه زمانی به وجود می‌آید که از تمام عوامل، امکانات و منابع تولیدات کشور استفاده بهینه صورت گیرد (حسینی، زارعی، احمدی و رستمی، ۱۴۰۰: ۱۳۳).

توسعه اقتصادی یک از شاخه‌های توسعه است که رشد متعالی دوام‌دار اقتصادی یک جامعه را برای رسیدن به یک رفاه فردی و اجتماعی فراهم می‌کند (حکیمی نیا، قلانی و سلطانی، ۱۳۹۸: ۱۲۸). با پیشرفت و رشد پایدار تولید و تجارت جهانی، و شکوفا شدن توسعه صادرات غیرنفتی، حمل‌ونقل دریایی به عنوان زیرساخت عمده تجارت و بازرگانی دارای اهمیت بالایی می‌باشد. توسعه حمل‌ونقل دریایی می‌تواند منجر به رشد اقتصادی شود. یکی از مهم‌ترین شاخه اقتصادی، بخش مبادلات

با دنیای خارجی است که در این زمینه تجارت خارجی در کشورهای در حال توسعه خود مانع بزرگی بر سر جهانی شدن آن‌ها است که سازمان بین‌المللی برای برطرف شدن این مشکل بحثی را تحت عنوان تسهیل تجارت حمل‌ونقل بین‌الملل معرفی شده است که در رابطه با تمام برنامه‌ریزی‌هایی که برای کاهش هزینه و افزایش سرعت مبادلات تجاری به کار می‌رود (کوهر و یوسفی، ۱۳۹۹).

صنایع دریایی یکی از اصلی‌ترین بخش‌های صنعت کشور می‌باشد که با تمرکز بر توان علمی و فناوری داخلی در جهت افزایش رقابت‌پذیری، با همکاری‌های بین‌المللی می‌توان نقش مهمی را در دستیابی به چشم‌انداز کشور ایفا نماید؛ در راستای چشم‌انداز تدوین شده صنایع دریایی کشور دارای اهداف ذیل هستند: ۱- افزایش رقابت‌پذیری و کسب سهم حداکثری از بازار ساخت و تعمیر سازه‌ها و شناورهای دریایی، ۲- کسب درصد حداکثر تأمین مواد و تجهیزات شناورها و سکوها در دریایی، ۳- بهره‌وری بالای نیروی انسانی، ۴- توسعه صنایع دریایی مبتنی بر صنایع دانش‌محور و دانش‌بنیان. این اهداف باعث توسعه و رشد صنعت دریایی خواهند شد (کربکندی و زردینی، ۱۴۰۰: ۵۷).

پیشینه تحقیق

کامرانی، دلیری و غطاوی (۱۴۰۳) تحقیق را تحت عنوان «عدالت آبی: جایگاه صید خرد در توسعه پایداری اقتصاد دریا محور در آب‌های ایرانی خلیج فارس» بررسی نموده است. در نتیجه محدودیت‌های اجرای عدالت آبی در منطقه، توسعه اقتصاد دریا محور بدون برقراری اصول عدالت آبی میسر نخواهد شد و در این جا وظیفه دولت این است که اجرای عدالت را تضمین کند.

حسین زاده صحافی (۱۴۰۳) تحقیق را تحت عنوان «قابلیت‌های آبی‌پروری ساحلی و دریایی ایران با رویکرد اقتصاد دریامحور و محدودیت آب شیرین» انجام داده است. نتایج حاصل از آن عبارت است از، برای تأمین امنیت غذایی و از جمله رویکردهای جهانی استفاده از پروتئین آبیان و پرورش ماهی است که در این زمینه، بخشی به کرانه‌های ساحلی و محیط‌های دریایی اختصاص می‌یابد. از جمله دلیل محدودیت‌های تولید و کمبود آب شیرین در استان‌های غیر ساحلی، استفاده از پیکره‌های آبی در شمال و جنوب کشور مانند دریا خزر، خلیج فارس و دریا عمان برای آبی‌پروری است رو به گسترش است.

کوهکن، موحدی و رهام (۱۴۰۲) پژوهش را در رابطه به نقش توسعه سواحل مکران در شکوفایی اقتصاد دریا محور بر اساس شاخص‌های حکمرانی خوب» انجام داده است. و نتایج حاصل از این تحقیق عبارت است از با استفاده از نظریه حکمرانی خوب و نظریه قدرت دریایی فرضیه‌ها تدوین شده‌اند. و نتیجه یافته‌ها نشان می‌دهد که رابطه معنادار قوی بین مؤلفه‌های حکمرانی خوب (متغیرهای مشارکت، شفافیت، حاکمیت، مسئولیت‌پذیری، پاسخگویی، عدالت و انصاف، کارایی و اثربخشی، اجماع‌سازی) و توسعه اقتصاد دریا محور است.

سبحانیان، دسینه، نجاتی و بلاغی اینالو (۱۴۰۲) تحقیق را تحت عنوان «اقتصاد در محور؛ تولید، اشتغال و صادرات: رویکرد تعادل عمومی قابل محاسبه چند منطقه‌ای» انجام داده است. در نتیجه اخذ سیاست‌های مناسب به برنامه ریزان و

سیاست‌گذاران کشور در زمینه سرمایه‌گذاری و همچنین آموزش نیروی کار شاغل در بخش‌های دریا محور کمک نماید تا باعث افزایش رشد اقتصادی و افزایش صادرات این بخش شود.

حسینی، زارعی، احمدی و رستمی (۱۴۰۰) تحقیق را تحت عنوان «تبیین توسعه منطقه‌ای با تأکید بر اشتغال در حوزه اقتصاد دریا. مورد مطالعه: استان بوشهر» انجام داده است. نتایج حاصل از آن عبارت است از بیشترین میزان تأثیر بر فرآیند توسعه اشتغال در استان بوشهر از جمله این موارد، رقابت‌پذیری شهری، مناطق نمونه و دهکده‌های گردشگری، سرمایه‌گذاری مردم محلی در بخش گردشگری، سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، وجود منطقه ویژه علم و فناوری دریایی، زمین‌های ساحلی مطلوب و گسترده در بخش آبی‌پروری، حمایت از تولیدات داخلی و همچنین صادرات محصولات زیست‌فناوری در بخش زیست‌فناوری دریایی است.

عادلی (۱۳۹۸) تحقیق را تحت عنوان «راهبردهایی برای اقتصاد شیلات ایران» انجام داده است که نتایج حاصل از این تحقیق عبارت است از بر علاوه ضرورت مطالعات اقتصادی اختصاصی در حوزه ماهیگیری و آبی‌پروری و صنایع وابسته، ترسیم چشم‌اندازی روشن از اقتصاد شیلات مستلزم برنامه‌ریزی درست متکی بر آگاهی دسته‌جمعی و ذی‌نفعان، توسعه کارآفرینی و اشتغال پایدار، رقابت سالم و رضایت بخشی مشتریان با حفظ توان ذخایر است.

ملت و شاد (۱۳۹۵) در تحقیق تحت عنوان «توسعه دریا محور با محوریت حمل‌ونقل دریایی به راهکارهایی جهت دستیابی به اقتصاد پایدار» پرداختند. با اظهار این مطلب که ۹۵ درصد واردات و ۸۵ درصد صادرات کشور از طریق دریا به کشور صورت می‌گیرد، حمل‌ونقل دریایی در اقتصادی دارای اهمیت بالایی می‌باشد. در این تحقیق نویسندگان مزایای توسعه و جایگاه شیوه ترانزیت کالا را مورد بررسی قرار داده است که در نتیجه موانع توسعه دریا محور در این حوزه بررسی شده و راهکارهای اجرایی در این زمینه پیشنهاد شده است.

جعفری، سعیدی و جعفری (۱۳۹۱) تحقیق را تحت عنوان «توسعه بنادر کشور راهبردی مؤثر در توسعه دریا محور» انجام داده است که در نتیجه توسعه مراکز لجستیکی در بندر می‌تواند باعث ایجاد خدمات جدید و بهبود عملکرد بنادر شود. از طرفی باراندازی کالا به سکوی لجستیکی و تغییر کاربری بنادر برای اقتصاد ملی مفید است.

راجرسون و راجرسون^۱ (۲۰۱۹) تحقیق را تحت عنوان «برنامه‌ریزی آینده‌نگر برای اقتصاد آبی آفریقایی جنوبی: شواهد از گردشگری ساحلی و دریایی» انجام داده است. نتایج حاصل از این تحقیق عبارت است از جمله مهم‌ترین ویژگی گردشگری ساحلی و دریایی، توسعه فضایی نامساعد است و توسعه گردشگری به دلایلی از جمله ضعف در جذب سرمایه‌گذاری ناکام بوده است.

والینتی و همکاران^۲ (۲۰۱۸) با بهره‌گیری از شاخص‌ها و مدل‌های پایداری، شاخص‌های کمی جدیدی را در زمینه توسعه آبی‌پروری در جنبه‌های محیط‌زیست، اجتماعی و اقتصادی تعریف نمودند. این روش قابل پیاده‌سازی در مقیاس جهانی است که امکان مقایسه با سیستم‌های بسیار متنوع آبی‌پروری در مناطق مختلف دنیا، به گونه‌های پرورش متفاوت و

^۱. Rogerson, C. M., & Rogerson, J. M.

^۲. Valenti, W.C. & et al

همچنین پایش و ارزیابی آبرزی پروری در مقیاس‌های زمانی و مکانی متفاوت را فراهم نموده است که درعین حال به آسانی قابل درک فهم است در نتیجه آن‌ها در مطالعه خود به بررسی نقاط قوت و ضعف این روش‌ها از گذشته تا به حال پرداخته است.

تیگار و گارنینگ^۱ (۲۰۱۸) به تحقیق تحت عنوان «توسعه گردشگری دریایی و ساحلی مبتنی بر اقتصاد آبی» انجام داده است. نتایج حاصل از آن عبارت است از در توسعه گردشگری دریایی و ساحلی باید به شش عنصر توجه شود که عبارت است از جاذبه‌ها، امکانات، دسترسی، منابع انسانی، تصویر ذهنی و قیمت خدمات مربوطه.

سوریس ریگویرو و همکارانش^۲ (۲۰۱۸) پژوهش را در رابطه به ماهیت مفهومی اقتصاد دریایی و سیر تحولات و رشد این بخش از اقتصاد در اتحادیه اروپا و مقایسه آن با سایر مناطق جهان از جمله ایالات متحده آمریکا انجام داده است. در این مقاله با مقایسه آماری به این نتیجه می‌رسد که در مقایسه به سال‌های قبل اقتصاد دریایی و اقیانوسی در صدی بیشتری از اقتصادی کشورهای اتحادیه را تشکیل می‌دهد و از طرفی نگاه اتحادیه در این مورد جامع‌تر و کلان‌تر شده است.

تامپسون همکارانش^۳ (۲۰۱۷) تحقیق را تحت عنوان «بررسی روش‌های توسعه پایدار زیست‌فناوری دریایی، ظرفیت‌ها و چالش‌های پیش روی آن پرداختند. نتایج حاصل از آن عبارت است از عوامل مؤثر و مهم در توسعه منابع دریایی از جمله سرمایه‌گذاری، توسعه زیرساخت‌ها و سرمایه انسانی است.

کارالاامبوس^۴ (۲۰۱۶) تحقیق را تحت عنوان «توسعه اقتصاد آبی به وسیله ارزیابی بهتر در سطح محلی و منطقه‌ای» انجام داده است. در نتیجه برای توسعه اقتصاد دریایی لازم است فعالیت‌های دریایی تعیین اولویت گردد در سطوح محلی و منطقه‌ای در قالب استراتژی تخصصی شدن هوشمند است شامل خدمات غذایی و بهداشتی، گردشگری ساحلی، مواد خام، حمل‌ونقل، نظارت بر محیط‌زیست و حفاظت از منطقه دریایی است.

کوناثون و موور^۵ (۲۰۱۵) پژوهش را در رابطه به ظرفیت‌ها و قابلیت‌های این دو قطب بزرگ کشور چین و ایالات متحده در حوزه اقتصاد اقیانوسی می‌پردازند. نتایج حاصل از آن عبارت است از رعایت کردن استانداردهای زیست‌محیطی نمی‌تواند مانع دستیابی به ثروت‌های این حوزه شود بلکه موجب تقویت بلندمدت آن نیز می‌گردد.

بعد از مرور به تحقیقات انجام شده به این نظر می‌رسد که بررسی چالش و مشکلات اقتصاد دریا محور بر اساس سند تحول دولت مردمی ایران و همچنین رتبه‌بندی چالش‌های اقتصاد دریا محور با استفاده از روش سلسله مراتبی (AHP) توسط نرم‌افزاری اکسپرت چایس از جمله نوآوری این تحقیق می‌باشد.

روش تحقیق

¹ Tegar, D. R. & Gurning, R. O. S.

² Surís-Regueiro, J.C. & et al

³ Thompson, F.L. & et al

⁴ Cool, Mansas

⁵ Conathan, M., & Moore, S.

تحقیق حاضر باهدف تعیین مهم‌ترین چالش‌های اقتصاد دریا محور به دنبال شناسایی رتبه‌بندی چالش‌های اقتصاد دریا محور بر اساس سند تحول دولت مردمی کشور ایران بوده. این تحقیق از نگاه هدف کاربردی بوده و از نگاه موضوعی بخشی از تحقیقات توصیفی بوده و از نظر روش انجام آن میدانی-پیمایشی از نوع پرسشنامه‌ای می‌باشد و در ابتدا از روش کتابخانه‌ای در مبانی نظری و در تهیه پرسشنامه این تحقیق مورد استفاده قرار گرفته است. چالش‌های اقتصاد دریا محور از سند تحول دولت مردمی سیزدهم در سال ۱۴۰۳ معین شده و بعداً با پژوهش میدانی توسط طراحی پرسشنامه به تعداد ۱۰ عدد به روش مقایسه زوجی (AHP) جمع‌آوری صورت گرفته است. جامعه آماری این پژوهش خبرگان و کارشناسان که درک مناسب از عملکرد اقتصادی دریا محور در کشور ایران داشتن و درجه تحصیلشان در سطح دکتری و کارشناسی ارشد می‌باشد. ۷ نفر آقا و بقیه خانم می‌باشند. روش نمونه‌گیری آن به صورت هدفمندانه و غیر تصادفی که کارشناسان و خبرگان برای تعیین شاخص برتر از بین شاخص‌ها از میان عددی ۱-۹ را انتخاب نموده و برای وزن نمود شاخص‌ها از روش تحلیل سلسله مراتبی (AHP) و از نرم‌افزار EXPERT CHOICE استفاده شده است. در اخیر توسط نرم‌افزار EXPERT CHOICE وزن و معیار شاخص‌های اصلی و فرعی به دست آمده است.

سؤالات اصلی تحقیق این است که اهمیت چالش‌های اصلی اقتصاد دریامحور از نظر خبرگان چیست؟ همچنین سؤال مطرح است چه عاملی باعث ایجاد این چالش‌ها شده است و کدام عامل نقش اساسی در ایجاد چالش دارد؟

یافته‌های تحقیق

در این تحقیق برای تحلیل چالش‌های که بخش اقتصاد دریا محور با آن رو برو می‌باشد از ۳ معیار (چالش) شاخص اصلی و ۷ زیر معیار (شاخص فرعی) تشکیل شده است. و برای وزن نمود شاخص‌ها از روش تحلیل سلسله مراتبی (AHP) و از نرم‌افزار EXPERT CHOICE استفاده شده است. پرسشنامه این پژوهش به اساس سند تحول دولت مردمی تهیه شده و متشکل از شاخص‌های اصلی و فرعی می‌باشد که میان ۱۰ نفر از خبرگان و کارشناسان که درک مناسب از عملکرد اقتصادی دریا محور در کشور ایران داشتن و درجه تحصیلشان در سطح دکتری و کارشناسی ارشد بود توزیع گردیده و کارشناسان و خبرگان برای تعیین شاخص برتر از بین شاخص‌ها از میان عددی ۱-۹ را انتخاب نموده و در اخیر از نرم‌افزار EXPERT CHOICE وزن و معیار شاخص‌های اصلی و فرعی به دست آمده است. ضعف در شکل‌گیری زنجیره ارزش خدمات در حوزه دریایی با داشتن بلندترین ضریب ۰.۴۱۷ به‌عنوان رتبه اول و مهم‌ترین چالش اقتصادی دریا محور محسوب می‌شود و در نهایت ضعف در مدیریت کلان حوزه دریایی کشور با داشتن ضریب ۰.۲۳۳ پایین‌تر رتبه چالش‌های اقتصاد دریا محور طبق این تحقیق شناسایی شده است.

جدول ۱ رتبه‌بندی شاخص‌های اصلی اقتصاد دریا محور (منبع: یافته‌های تحقیق)

ردیف	شاخص‌های اصلی	سمبل (نماد)	وزن‌ها
۱ —	ضعف در شکل‌گیری زنجیره ارزش خدمات در حوزه دریایی	A	۰.۱۴۷
۲ —	سهم کم ناوگان ملی از تجارت دریابر در کشور	B	۰.۵۰
۳ —	ضعف در مدیریت کلان حوزه دریایی کشور	C	۰.۳۳

همچنان که در جدول (۱) مشاهده می‌شود، از میان شاخص‌های اصلی اقتصاد دریا محور ضعف در شکل‌گیری زنجیره ارزش خدمات در حوزه دریایی با داشتن بالاترین ضریب ۰.۴۱۷ به‌عنوان رتبه اول و مهم‌ترین چالش اقتصاد دریا محور محسوب می‌شود. و همچنان سهم کم ناوگان ملی از تجارت دریابر در کشور با کسب ضریب ۰.۳۵۰ دومین چالش اقتصاد دریا محور از دید خبرگان شناخته شده است و در نهایت ضعف در مدیریت کلان حوزه دریایی کشور با داشتن ضریب ۰.۲۳۳ سومین و پایین‌تر رتبه چالش‌های اقتصادی دریا محور شناسایی شده است.

نمودار ۱ شاخص‌های اصلی اقتصاد دریا محور (منبع: خروجی نرم‌افزار اکسپرت چایس)



همان طوریکه در نمودار (۱) مشاهده می‌شود، از میان شاخص‌های اصلی اقتصاد دریا محور ضعف در شکل‌گیری زنجیره ارزش خدمات در حوزه دریایی با داشتن ضریب ۰.۴۱۷ به‌عنوان رتبه اول و مهم‌ترین چالش اقتصاد دریا محور محسوب می‌شود. و همچنان در نهایت ضعف در مدیریت کلان حوزه دریایی کشور با داشتن ضریب ۰.۲۳۳ پایین‌تر رتبه چالش‌های اقتصادی دریا محور شناسایی شده است.

جدول ۲ شاخص‌های فرعی اقتصاد دریا محور (منبع: یافته‌های تحقیق)

ردیف	شاخص‌های فرعی	سمبل (نماد)	وزن‌ها
۱	فقدان سیاست‌گذاری و هماهنگ‌کننده فرا بخش دریا و تداخل وظایف تنظیم‌گری و تصدیگریانه در برخی دستگاه‌ها	c1	۰.۲۲
۲	رویکرد منفعلانه در مواجهه با برنامه‌ها و رویدادهای بین‌المللی دریایی	c2	۰.۸۴
۳	ضعف سازوکارهای تنظیم‌گری و تسهیل‌گری بازار خدمات تعمیرات کشتی	a2	۰.۱۰
۴	سهم پایین شناورهای ساخت داخل از بازار خدمات شناورهای خدماتی	a3	۰.۲۹۸
۵	توسعه زیرساخت‌های بازار بانکرینگ در کشور با اولویت پشتیبانی از ضعف حمل نقل دریایی ملی	a1	۰.۱۱۹
۶	تجهیزات سنتی و فرایندهای ناکارآمد در زنجیره ارزش صنایع شیلاتی	b1	۰.۱۱۳
۷	فرسودگی و محدود بودن ناوگان تجاری کشور نسبت به فرصت‌های صادراتی کشور	a3	۰.۸۲

طبق که در جدول (۲) مشاهده می‌گردد از میان شاخص‌های فرعی اقتصاد دریا محور به اساس سند تحول دولت مردمی کشور ایران از جمله فقدان سیاست‌گذاری و هماهنگ‌کننده فرا بخش دریا و تداخل وظایف تنظیم‌گری و تصدی گرایانه در برخی دستگاه‌ها با کسب ضریب ۰.۲۰۲ در رتبه اول، رویکرد منفعلانه در مواجهه با برنامه‌ها و رویدادهای بین‌المللی دریایی با ضریب ۰.۱۸۴ در رتبه دوم، ضعف سازوکارهای تنظیم‌گری و تسهیل‌گری بازار خدمات تعمیرات کشتی با داشتن ضریب ۰.۱۷۰ در رتبه سوم، فرسودگی و محدود بودن ناوگان تجاری کشور نسبت به فرصت‌های صادراتی

کشور، توسعه زیرساخت‌های بازار بانکرینگ در کشور با اولویت پشتیبانی از ضعف حمل نقل دریایی ملی، تجهیزات سنتی و فرایندهای ناکارآمد در زنجیره ارزش صنایع شیلاتی و سهم پایین شناورهای ساخت داخل از بازار خدمات شناورهای خدماتی که دارای ضرایب ۰.۱۲۹، ۰.۱۱۹، ۰.۱۱۳، ۰.۰۸۲ به ترتیب در رتبه چهارم، پنجم، ششم و هفتم قرار دارد.

نمودار ۲ شاخص‌های فرعی اقتصاد دریا محور (منبع: خروجی نرم‌افزار اکسپرت چایس)



طبق که در نمودار (۲) مشاهده می‌گردد از میان شاخص‌های فرعی اقتصاد دریا محور به اساس سند تحول دولت مردمی کشور ایران از جمله فقدان سیاست‌گذاری و هماهنگ‌کننده فرا بخش دریا و تداخل وظایف تنظیم گری و تصدی گرایانه در برخی دستگاه‌ها با کسب ضریب 0.202 در رتبه اول قرار دارد که مهم‌ترین چالش اقتصاد دریا محور به حساب می‌آید و همچنان فرسودگی و محدود بودن ناوگان تجاری کشور نسبت به فرصت‌های صادراتی کشور با داشتن ضریب ۰.۰۸۲ در آخرین رتبه از چالش‌ها اقتصاد دریا محور قرار گرفته است.

جدول (۳) جدول نهایی شاخص اصلی و فرعی اقتصاد دریا

همان طوریکه در جدول (۳) مشاهده می‌گردد از میان شاخص‌های اصلی ضعف در شکل‌گیری زنجیره ارزش خدمات در حوزه دریایی با کسب ضریب ۰.۴۱۷ در رتبه اول و مهم‌ترین چالش اقتصاد دریا محور از دیدگاه خبرگان اقتصاد و مدیریت محسوب می‌شود و همچنان ضعف در مدیریت کلان حوزه دریایی کشور با داشتن ضریب ۰.۲۳۳ پایین‌ترین رتبه چالش اقتصاد دریا محور قرار گرفته است. در بین شاخص‌های فرعی اقتصاد دریا محور فقدان سیاست‌گذاری و هماهنگ‌کننده فرا بخش دریا و تداخل وظایف تنظیم گری و تصدی گرایانه در برخی دستگاه‌ها با کسب بلندترین ضریب ۰.۲۰۲ در رتبه اول چالش‌های فرعی اقتصاد دریا محور محسوب می‌شود به نحوی که پایین شناورهای ساخت داخل از بازار خدمات شناورهای خدماتی با داشتن ضریب ۰.۰۸۲ در پایین‌ترین رتبه را در بخش چالش‌های فرعی اقتصاد دریا محور کسب می‌کنید.

جدول ۳ جدول نهایی شاخص اصلی و فرعی اقتصاد دریا (منبع: یافته‌های تحقیق)

شاخص‌های اصلی		وزن اصلی	زیر شاخص‌های اصلی	وزن نهایی
۱	ضعف در شکل‌گیری زنجیره ارزش خدمات در حوزه دریایی	۰/۴۱۷	توسعه زیرساخت‌های بازار بانکدینگ در کشور با اولویت پشتیبانی از ضعف حمل نقل دریایی ملی	۰/۱۱۹
			ضعف سازوکارهای تنظیم گری و تسهیل گری بازار خدمات تعمیرات کشتی	۰/۱۷
			سهم پایین شناورهای ساخت داخل از بازار خدمات شناورهای خدماتی	۰/۰۸۲
			تجهیزات سنتی و فرآیندهای ناکارآمد در زنجیره ارزش صنایع شیلاتی	0.113
۲	سهم کم ناوگان ملی از تجارت دریا بر در کشور	۰/۳۵	فرسودگی و محدود بودن ناوگان تجاری کشور نسبت به فرصت‌های صادراتی کشور	۰/۱۲۹
			فقدان سیاست‌گذاری و هماهنگ‌کننده فرا بخش دریا و تداخل وظایف تنظیم گری و تصدی گرایانه در برخی دستگاه‌ها	۰/۲۰۲
۳	ضعف در مدیریت کلان حوزه دریایی کشور	۰/۲۳۳	رویکرد منفعلانه در مواجهه با برنامه‌ها و رویدادهای بین‌المللی دریایی	۰/۱۸۴
Max		Max	Min	
۰/۲۰۲		۰/۴۱۷	۰/۱۸۲	
۰		۰/۲۳۳		

نتیجه‌گیری

مجموعه از تمام 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 دریا محور می‌گویند.

اقتصاد دریا محور در واقع استفاده دوام‌دار از منابع و گستره‌های آبی اعم از دریاها، دریاچه‌ها اقیانوس‌ها، سواحل و جزایر برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد مشاغل مردم است. صنایع دریایی عبارت است از: استخراج نفت و گاز از اعماق دریا و دیگر موقعیت‌های سخت، انرژی بادی، موجی و جزر و مدی ساحلی، معدن کاری در بستر دریا برای فلزات و مواد معدنی، آبی‌پروری دریایی، بیوتکنولوژی دریایی، کنترل و نظارت اقیانوس‌ها می‌باشد. دریا و نقش آن در اقتصاد و زندگی امروز کشورها از اهمیت بالایی برخوردار است که منافع کشورهای صاحب دریا با توانمندی‌ها و نیازمندی‌های

آن ارتباط مستقیم دارد. بخش عمده‌ای از اقتصاد کشورهای جهان به اقتصاد و صنعت دریایی وابستگی مطلق دارد که در این زمینه بیش از ۹۰ درصد از تجارت جهانی از طریق دریا انجام می‌شود.

هدف این تحقیق رتبه‌بندی چالش‌های اقتصاد دریا محور بر اساس سند تحول دولت مردمی کشور ایران است. بر اساس سند تحول دولت با به‌کارگیری روش تحلیل سلسله‌مراتبی از دید خبرگان چالش‌های اصلی و فرعی اقتصاد دریا محور مورد بررسی قرار گرفت. سؤال اصلی و فرعی تحقیق بیان شد که اقتصاد دریامحور دارای چه چالش‌هایی است و کدام چالش از دید خبرگان اقتصادی اهمیت بیشتری دارد. ۳ معیار (چالش) شاخص اصلی و ۷ زیر معیار (شاخص فرعی) مشخص شده است این چالش‌ها شامل ضعف در شکل‌گیری زنجیره ارزش خدمات در حوزه دریایی، سهم کم ناوگان ملی از تجارت دریا بر در کشور و ضعف در مدیریت کلان حوزه دریایی کشور. نتایج اخیر به دست آمده از یافته‌های این تحقیق بر اساس سند تحول دولت مردمی ایران نشان می‌دهد که از میان چالش‌های اصلی اقتصاد دریا محور ضعف در شکل‌گیری زنجیره ارزش خدمات در حوزه دریایی با کسب بلندترین ضرایب در رتبه اول قرار دارد به همین ترتیب سهم کم ناوگان ملی از تجارت دریا بر در کشور و ضعف در مدیریت کلان حوزه دریایی کشور با داشتن ضرایب کسب نموده به ترتیب در رتبه دوم و سوم قرار گرفته است. از میان ۷ شاخص‌های فرعی اقتصاد دریا محور فقدان سیاست‌گذاری و هماهنگ‌کننده فرا بخش دریا و تداخل وظایف تنظیم‌گری و تصدی‌گرایانه در برخی دستگاه‌ها با کسب بلندترین ضریب در رتبه اول شناسایی است و سهم پایین شناورهای ساخت داخل از بازار خدمات شناورهای خدماتی با داشتن پایین‌ترین ضریب در رتبه آخر قرار گرفته است. مخصوصاً در کشورهای در حال توسعه بخش اقتصاد دریا محور با مشکلات زیاد روبرو است بنابراین با توجه بر سند تحول دولت مردمی توصیه‌های زیر پیشنهاد می‌گردد.

پیشنهادهای

- چالش اول ضعف در شکل‌گیری زنجیره ارزش خدمات در حوزه دریایی.
- ✓ پیشرفت زیرساخت‌های بازسازی استاندارد و تأمین قطعات یدکی کشتی‌ها شناور.
- ✓ عقد قراردادهای بلندمدت در شکل طرح روش‌های واگذاری و بهره‌برداری به منظور تضمین و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران.
- ✓ منتقل زمین مناسب برای اعمال احداث زیرساخت بانکرینگ.
- ✓ ایجاد سازوکارهای لازم برای رقابت نمودن تعرفه‌های بندری در مقایسه با بنادر منطقه.
- الف: ضعف سازوکارهای تنظیم‌گری و تسهیل‌گری بازار خدمات تعمیرات کشتی
- ❖ بازبینی تعرفه‌های مالیاتی، خدمات یاردها و بیمه‌ای بر اساس شاخص بهره‌جوی با پیشنهاد قوانین لازم.
- ❖ تألیف استاندارد ملی بهره‌وری یاردهای کشتی‌سازی و دستورالعمل‌های مربوطه و اجرای طرح ملی اعتبار سنجی
- سالیانه یاردهای داخلی بر اساس ابلاغیه‌های داخلی

❖ اصلاح نظام تعرفه گذاری خدمات بندری کشتی‌های تحت پرچم ایران با رویکرد تشویق خدمات اعمال این کشتی‌ها در یاردهای داخلی استاندارد.

ب: سهم پایین شناورهای ساخت داخل از بازار خدمات شناورهای خدماتی.

✓ احصای نیازمندی بهره‌برداران و حاضر شدن سفارش‌های نوسازی و ساخت شناورهای خدمات فراساحلی و ساحلی در تضمین خرید خدمات فراساحلی و ساحلی این شناورها جایگزینی با شناورهای استیجاری خارجی توسط دستگاه‌های ذیربط.

✓ ۳. جایگزینی بخشی از وثایق مورد نیاز برای اخذ تسهیلات از نظام بانکی یا تأمین مالی از طریق اوراق مشارکت در اجرای پروژه‌های ساخت شناور به استناد ظرفیت ماده ۸ قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدمات کشور و پشتیبانی از کالای ایرانی و آیین‌نامه مربوطه در شکل فکتورینگ در انواع قراردادهای تأمین خدمات شناور با دستگاه بهره‌بردار کشتی.

ج: تجهیزات سنتی و فرایندهای ناکارآمد در زنجیره ارزش صنایع شیلاتی.

✓ بهبود بخشیدن نظام بهره‌برداری پایدار از آبزیان با ایجاد پیشرفت، تقویت و تجهیز مراکز ملی بازسازی ذخایر آبزیان، با تأکید بر ایجاد حداقل یک مرکز ملی مولدسازی انواع دسته‌های بومی و ماهیان خاویاری، سازمان‌دهی فضایی کلیه بنادر ماهی‌گیری پیشرفت و استانداردسازی بنادر ماهی‌گیری منتخب و مراکز تخلیه صید کوچک در سواحل جنوب کشور بر اساس توان زیست بومی مناطق صیادی.

✓ انجام مطالعات مکان‌یابی سایت‌های پرورش آبزیان در سواحل و آب‌های سرزمینی و حمایت از پرورش آبزیان در سواحل و قفس‌های دریایی و احداث بندر تخصصی شیلاتی همراه با ایجاد زیرساخت‌های لازم و پیشرفت صنایع تبدیلی و تکمیلی آبزیان با تکیه بر فناوری‌های نوین و استفاده حداکثر از شرکت‌های دانش‌بنیان و بخش غیردولتی.

چالش دوم: سهم کم ناوگان ملی از تجارت دریا بر در کشور.

✓ به‌روزرسانی ناوگان دریایی موجود منطبق به عهدنامه‌های جدید محیط‌زیستی بین‌المللی و توسعه متوازن ناوگان ملی متناسب با فرصت‌های صادراتی کشور.

✓ ایجاد و توسعه تدارکاتی بندری و مراکز پشتیبانی و فراهم نمودن زمینه، امکانات و تسهیلات لازم برای توسعه فعالیت‌های مولد ارزش‌افزوده، صادرات مجدد، مرکز تولیدی، تکمیل و توسعه امکانات زیرساختی و تجهیزاتی ریلی داخلی بنادر و پایانه‌ها با تأکید بر ایجاد محوطه‌های اختصاصی واگن‌های بارگنج، فله‌های خشک و فله مایع و اتصال به شبکه حمل‌ونقل ریلی کشور.

چالش سوم ضعف در مدیریت کلان حوزه دریایی کشور

- ✓ تشکیل شورای عالی دریایی کشور، به ریاست‌جمهور، اختیارات سیاست‌گذاری و انتقال وظایف و تنظیم گری فرا بخش سایر شوراهای بخشی دریایی، شورای عالی اقیانوس‌شناسی، نظیر شورای عالی صنایع دریایی، به این شورا و استقرار دبیرخانه این شورا در سازمان برنامه‌وبودجه کشور با پیشنهاد قوانین لازم.
- ✓ توسعه میان رشته‌ها و چند رشته‌های دریایی در قالب برنامه جامع پژوهش حوزه دریایی و آموزش.
- ✓ تشکیل کمیته ملی دیپلماسی دریایی و هماهنگی دستگاه‌های اجرایی و سفارتخانه‌ها و هم‌افزایی.
- ✓ استفاده از ظرفیت توافق‌نامه‌های راهبردی بلندمدت با کشورهای هدف در زمینه فناوریانه دریایی و همکاری اقتصادی.

منابع:

- احسان کامرانی، مسلم دلیری، صبا غطاوی، مسلم دلیری، صبا غطاوی (۱۴۰۳). عدالت آبی: جایگاه صید خرد در توسعه پایدار اقتصاد دریا محور در آب‌های ایرانی خلیج فارس، فصلنامه اقیانوس‌شناسی، پیاپی ۵۷، ۱۱-۱۹.
- جعفری حسن، سعیدی سید ناصر، جعفری حمید (۱۳۹۱). اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران- ۲۸ لغایت ۳۰ بهمن ۱.
- حکیمی نیا، بهزاد؛ قلانی، نسرین و خلیفه سلطانی، سید محسن. ۱۳۹۸. بررسی جامعه‌شناختی شاخص‌های کیفی توسعه انسانی کشورهای مسلمان با درآمد نفتی و غیرنفتی با تأکید بر جایگاه ایران، فصلنامه تخصصی دانشگاه آزاد اسلامی واحد شوشتر، دوره ۵، شماره ۱۳، ۲۹-۵۴.
- رضوی، محمدحسن، توکلی، یعقوب. (۱۴۰۰). توسعه سواحل مکران؛ «ره‌یافتی نوین» در حکمرانی اسلامی ایران. پژوهشنامه انقلاب اسلامی، (40) 11، 151-169.
- سبحانیان، سید محمد هادی؛ دسینه، مهدی؛ نجاتی، مهدی؛ بلاغی اینالو، یاسیر. (۱۴۰۲). اقتصاد محور؛ تولید و صادرات: رویکر تعادل عمومی قابل محاسبه ی چند منطقه ای. دوره ۱۴، شماره ۵۶- (۱۴۰۲).
- سوری، حسن (۱۳۸۶). اقتصاد دریا - صنایع دریایی و رقابت جهانی. نهمین همایش صنایع دریایی، دوره ۹.
- سیف، محمد سعید، اژدری، علیا صغر و شجاعی، سعید (۱۳۹۷). نقش و جایگاه صنایع دریایی در اقتصاد ایران (با نگاهی به احکام قانون برنامه ششم توسعه و راهکارهای اجرایی دساتیابی به اهداف صنایع دریایی). مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن (گروه صنعت)، دوره ۹.
- عادلی، افشین. (۱۳۹۸). راهبردهایی برای اقتصاد شیلات ایران. بهره برداری و پرورش آبزیان، دوره 3، شماره ۳۰: ۲۱-۸.
- عالی پور، علیرضا طحانی، غلامرضا. (۱۳۹۷). توسعه قدرت دریایی، زیربنای اقتصاد دفاع. مطالعات مدیریت راهبردی دفاع ملی، (8) 2، 83-105.
- علی حسینی، بهادر زارعی، سیدعباس احمدی، و رسول رستمی. (۱۴۰۰). «تبیین توسعه منطقه‌ای با تأکید بر اشتغال در حوزه اقتصاد دریا. مورد مطالعه: استان بوشهر». ۱۱، ۳۹: ۱۲۹-۱۵۲.

- علیرضا کوهکن، سمانه موحدی*، احسان رهام (۱۴۰۲). نشریه دانش حکمرانی، پیاپی ۱، ۷۲-۸۶.
- کوهبر، محمد امین، دیوسفی، همایون. (۱۳۹۹). بررسی پویایی بین حمل و نقل دریایی، تراز تجاری و رشد اقتصادی. مجله علوم و فنون دریایی، دوره ۲۳، شماره ۴، صفحه ۵۹-۷۲.
- مطلبی کربکندی، محمد علی & زارع زردینی، علی. (۱۴۰۰). راهکارهای توسعه اقتصاد دریامحور در راستای نیل به اهداف اقتصاد مقاومتی. فصلنامه اقتصاد دفاع و توسعه پایدار، 53-81، 6(22).
- ملت، شهرزاد، و شاد، احسان. (۱۳۹۵). توسعه دریا محور با محوریت حمل و نقل دریایی راهکاری برای دستیابی به اقتصادی پایدار. کنگره پیشگامان پیشرفت، دهمین دوره کنگره پیشگامان پیشرفت.
- Valenti, W.C., Kimpara, J.M., Preto, B.D.L., and Moraes-Valenti, P. 2018. Indicators of sustainability to assess aquaculture systems. *Ecological indicators*, 88: 402-413
- Conathan, M., & Moore, S. 2015. Developing a Blue Economy in China and the United States. Center for American Progress, Washington, DC
- Gössling, S., Hall, C. M., & Scott, D. (2018). Coastal and Ocean Tourism. In «The Handbook of Marine Environment Protection», Springer
- hompson, C.C., Kruger, R.H., and Thompson, F.L. 2017. Unlocking Marine Biotechnology in the Developing World. *Trends in Biotechnology*, 35(12): 1119-1121
- Rogerson, C. M., & . ogerson, J. M. (201.) . me rgent Planning for South Africa's Blue Economy: Evidence from Coastal and Marine Tourism. *Urbani Izziv*, 30 (4), 24-36.
- Surís-Regueiro, J.C., Garza-Gil, M.D., and Varela-Lafuente, M. M. 2018. Marine economy: A proposal for its definition in the European Union. *Marine Policy*, 42: 111-124
- 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.