«جوان» اهمیت دریا و الزامات توسعه دریامحور را بررسی می‌کند

توسعه دریامحور از دروازه اقتصاد محلی ساحل می‌گذرد

گزارش
سید نوید رضا موسوی

ایران با دارا بودن بیش از ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر خطوط ساحلی، دسترسی به دریا در شمال و جنوب، دسترسی به آب‌های آزاد از طریق اقیانوس هند، مجاورت با منطقه راهبردی خلیج‌فارس و تنگه هرمز و قرار گرفتن در کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی از موقعیت ژئوپلتیک در منطقه و داشتن نقش طلایی برخوردار است و باید به دنبال توسعه پایدار با رویکرد دریایی باشد؛ تعبیری که تحت عنوان «توسعه دریامحور» یاد می‌شود. با وجود تمام سرمایه‌گذاری‌ها روی حوزه تجارت دریایی در کشور، به باور کارشناسان سهم دریا از تولید ناخالص داخلی در کشورهای ساحلی پیشرفته مثل اتحادیه اروپا ۵۰ درصد است، اما این رقم در کشورمان فقط ۲درصد است. از سوی دیگر به عقیده کارشناسان، در حال حاضر حدود ۹۵ درصد واردات و ۸۵ درصد صادرات کشور از طریق بنادر انجام می‌شود، بنابراین با توجه به حجم گسترده صادرات و واردات کالا، توسعه بنادر به‌عنوان دروازه‌های ارتباطی کشور در راستای توسعه دریامحور و اقتصاد آبی امری حیاتی بوده و بهبود اقتصاد محلی مناطق ساحلی نیز دروازه توسعه دریامحور است.

دریاها همواره دارای اهمیتی راهبردی بوده‌اند و همین مسئله آنها را به یک فرصت بزرگ برای دولت‌ها تبدیل کرده است. اهمیت این موضوع از آنجایی است که ۷۱درصد کره زمین را آب فرا گرفته است و اساسی‌ترین محور اتصال فراسرزمینی کشورها از طریق دریاها و مسیرهای آبی انجام می‌گیرد و اساس توسعه حمل و نقل هم اختراع کشتی‌های بخار بوده است. تمامی تمدن‌های عظیم در پی حکمرانی به دریاها بوده‌اند؛ از حکومت باستانی مصر و ایران و یونان همگی اقدام به ایجاد مسیرهای دریایی و کشتی‌سازی کردند تا توسعه فراسرزمینی خود را تسریع کنند. البته اهمیت راهبردی دریاها و مسیرهای آبی محدود به دوران تاریخ نیست و امروزه هم دریاها نقش محوری در تجارت جهانی ایفا می‌کنند به طوری که در سال ۲۰۲۱ تقریباً ۱۰۰ هزار کشتی تجاری با نقش‌های مختلف اتصال تجاری نظامی در دنیا را ممکن ساختند. حمل و نقل دریایی عامل تثبیت تجارت جهانی است و صادرات و واردات عمده دولت‌های جهان از طریق دریاها انجام می‌گیرد. در زمینه انرژی که یکی از ارکان قدرت ملی هر کشوری محسوب می‌شود تردد نفتکش‌ها هم که حامل اصلی انرژی در دنیا هستند از مسیرهای اقیانوسی انجام می‌گیرد.

کشور ما دارای سابقه‌ای دیرینه در کشتی‌سازی و تجارت دریایی است و همواره از قدرت‌های دریایی در دنیا بوده است و شواهد تاریخی نیز اولین نیروی دریایی منظم تاریخ را منتسب به تمدن هخامنشیان ایران باستان می‌داند که با کمک فینیقی‌ها(سوریه امروزی) یک نیروی دریایی متحد را تشکیل دادند، بنابراین ایران از قدیمی‌ترین سرزمین‌های دارای تمدن دریایی ایرانی به شمار می‌رود و دریا همواره جایگاه طلایی در نظام اقتصادی و سیاسی آن در تاریخ داشته است ولی مع‌الأسف به‌واسطه ضعف تاریخی نتوانستیم جایگاه خود را به عنوان یک کشور محور در حوزه دریایی حفظ کنیم و بعد از دوران انقلاب صنعتی و اختراع کشتی بخار از سوی انگلیسی‌ها، صنعت کشتی‌سازی دچار تحول شد و پرچمداری تمدن دریاها به دست کشورهای صنعتی مدرن افتاد که از آن برای پیشبرد اهداف استعماری خود استفاده کردند و همچنان بهره می‌برند. با وقوع انقلاب اسلامی، سیاست‌های کشور رنگ و بوی ملی به خود گرفت و روحیه انقلابی به وجود آمده در مسیر توسعه ملی و محرومیت‌زدایی مورد بهره‌برداری قرار گرفت و بخش قابل توجهی از عقب‌ماندگی‌های کشور از سوی نهادهای تازه تأسیس انقلابی مثل جهاد سازندگی، بنیاد مسکن انقلاب اسلامی و سپاه برطرف شد. این مسئله عامل به وجود آمدن شهرهای بندری و ساحلی شد، چراکه محرومیت و عقب‌ماندگی شدیدی در شهرهای ساحلی به ویژه جنوب کشور احساس می‌شد. با وقوع جنگ تحمیلی و آغاز درگیری‌های شدید نظامی در دو جبهه جنوب و غرب، سرعت توسعه ملی پایین آمد و بسیاری از بنادر و گمرکات و تأسیسات اقتصاد دریایی کشور آسیب جدی دیدند.

از سال ۱۳۵۸ که اولین دولت جمهوری اسلامی ایران مستقر شد تا سال ۵۹ عملاً تنش خاصی در حوزه دریایی پیش نیامد ولی با اعلام جنگ یک‌طرفه از سمت صدام جنایتکار علیه ملت ایران در سال ۵۹ بار دیگر حمله به ناوگان تجاری ایران با هدف ضربه به اقتصاد کشور شروع شد البته با اقدام به‌موقع دلاورمردان نیروی دریایی ارتش و نیروی هوایی ارتش در جریان عملیات مروارید در هفتم آذر ۱۳۵۹ توانستند نیروی دریایی عراق را از صحنه تهاجم دریایی خارج کنند و عملاً شاکله نیروی دریایی عراق با حملات ارتش جمهوری اسلامی ایران از هم پاشید و لااقل در حوزه حمله به کشتی‌های تجاری، عراق نتوانست کار خاصی را به واسطه نیروی دریایی‌اش انجام دهد اما مأموریت حمله به ناوگان تجاری ایران یا شرکت‌های طرف همکار با ایران به نیروی هوایی ارتش عراق محول شد.

در سال ۱۹۸۵ برای صدام مسجل شد که روی زمین برتری را از دست داده و باید جنگ را از مرزهای ایران مستقیما به اقتصاد و بالطبع سفره مردم بکشاند و با هدف کاهش درآمدهای دولت با هدف قطع کامل یا اخلال در معاملات نفتی ایران و همچنین اجبار شرکت‌ها و کشورهای خریدار نفت ایران به تغییر مبدأ خرید از ایران به عربستان، کویت یا خود عراق سعی بر این داشت تا علاوه‌بر این که به‌طرف ایرانی آسیب برساند محور خود و متحدانش را استحکام بخشد. برهمین اساس دولت عراق اقدام به همکاری گسترده با امریکایی‌ها و فرانسوی‌ها و طرف‌های دیگر کرد تا با قطع کامل کریدورهای دریایی ایران حیات اقتصادی کشور را تهدید کند. البته همکاری امریکایی‌ها از روزهای اول جنگ با عراق نسبت‌به کمک‌های لجستیکی و اطلاعاتی محرز بود و نقش امریکا در این حملات متخاصمانه برای کسی پوشیده نبود.

از سال ۱۹۸۵ بیش‌از پیش پرونده حمله به کشتی‌های ایرانی مورد توجه امریکایی‌ها قرار گرفت و با ارائه اطلاعات دقیق موقعیت کشتی‌های ایرانی که از سوی کشتی‌های جنگی امریکا مستقر در خلیج‌فارس، شرق شمال اقیانوس هند و همچنین فعالیت ۲۴ ساعته آواکس‌ها و شنود و پایش کشتی‌های تجاری و ارائه اطلاعات آن به عراقی‌ها مستقیماً پشتیبانی اطلاعاتی عراقی‌ها را به‌عهده گرفتند و ضربه سنگینی به چندین کشتی ایرانی وارد کردند. بعد از اخطارهای متعدد مقامات ایرانی و نادیده گرفته شدن این پیام‌ها از سوی عراق و امریکا، اقدام متقابل از سوی ایران شروع شد و نیروی دریایی ارتش با مین‌ریزی در مناطق پرتردد و پرمناقشه و نیروی دریایی سپاه با حمله به نفتکش‌های مورد حمایت عراقی و دولت‌های متحد آن اقدام به مقابله‌به‌مثل با عراقی‌ها کردند. حجم ضربات به اندازه‌ای بالا بود که دیگر صدام به‌تنهایی نمی‌توانست مسئله جنگ دریایی را مدیریت کند و با هماهنگی با طرف غربی و شرقی، امریکایی‌ها برای تأمین منافعشان و حمایت از صدام حسین به‌طور مستقیم وارد عرصه نظامی شدند و مستقیماً به کشتی‌های تجاری ایران حمله کردند و در چندین مورد با کشتی‌های اسکورت نیروی دریایی ارتش درگیر شدند.

در آخر جنگ نفتکش‌ها با عقب‌نشینی امریکایی‌ها و عراقی‌ها در هشت آگوست ۱۹۸۸ (۱۷ مرداد ۱۳۶۷) با توافق طرفین به اتمام رسید و مقاومت جانانه نیروی دریایی ارتش و نیروی دریایی سپاه جواب داد و بار دیگر مسیر تردد تجاری دریایی با امنیت کامل مواجه شد و تردد در بالاترین سطح از سر گرفته شد. با پایان جنگ هشت ساله و جنگ نفتکش‌ها، عصر سازندگی آغاز و برنامه‌های توسعه مختلف به منظور بازسازی خرابی‌های جنگ و بهبود شرایط مملکت تصویب و اجرایی شد. اساساً از دهه ۷۰ پدیده اقتصاد آبی در کشور رشد کرد و تأسیسات بندری و زیرساختی مورد بهسازی و توسعه قرار گرفت.

■ اقتصاد آبی چیست؟

اقتصاد آبی یا بلو اکونومی اصطلاحی است که به‌طور فزاینده‌ای محبوب در مدیریت مدرن دریایی و اقیانوسی است. طبق تعریف رسمی بانک جهانی، اقتصاد آبی یک بخش اقتصادی است که مبتنی بر استفاده پایدار از منابع اقیانوس برای رشد اقتصادی، بهبود معیشت و سلامت اکوسیستم اقیانوس است. اقتصاد آبی بر استفاده از منابع اقیانوس به شیوه‌ای مسئولانه و پایدار متمرکز است، در حالی که اهمیت اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی محیط زیست دریایی را به رسمیت می‌شناسد. این اصطلاح شامل تمامی فعالیت‌های اقتصادی مربوط به اقیانوس‌ها، دریاها و سواحل مانند ماهیگیری، آبزی‌پروری، حمل و نقل دریایی و تدارکات، گردشگری ساحلی و انرژی‌های تجدیدپذیر و همچنین قوانین و سیاست‌های دریایی، مالی و سرمایه‌گذاری و فناوری دریایی می‌شود. اقتصاد آبی فرصت بی‌سابقه‌ای را برای دستیابی به اهداف اجتماعی-اقتصادی ملی ایران و همچنین تقویت ارتباط با همسایگان به کشور ارائه می‌کند و می‌تواند به تمرکز بر تولید معیشت، دستیابی به امنیت انرژی، ایجاد انعطاف‌پذیری زیست محیطی و بهبود سلامت و استانداردهای زندگی جوامع ساحلی کمک کند.

■ سابقه توسعه اقتصاد دریایی

بعد از پایان جنگ و شروع دوران سازندگی، توسعه بنادر از اولویت‌های دولت بود و از همان اوایل دهه ۷۰ و همزمان با تدوین برنامه توسعه اول این مسئله در آن گنجانده شد. در برنامه اول توسعه در سال ۶۸ تا ۷۲ ماده‌ای تصویب شد مبنی بر اینکه ناوگان ملی ایران باید بتواند حداقل ۵۰ درصد از حجم تجارت دریایی کشور را تأمین کند و در این راستا بودجه و ارز اختصاص دادند. این کار باعث شد ناوگان ملی کشور چه در بخش بازرگانی که ناوگان ملی جمهوری اسلامی ایران باشد و چه در بخش نفت که شرکت ملی نفتکش بود از شرکت‌هایی کوچک به ناوگان‌های بزرگ جهان تبدیل شوند تا آنجا که کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تا رده ۱۴ دنیا هم پیش رود. شرکت نفتکش هم به ناوگان بزرگی دست پیدا کرد و این مسئله از تحولات انقلابی در بخش دریایی کشور محسوب می‌شود. در زمینه بنادر هم چون باید جوابگوی این کشتی‌های بومی و کشتی‌های بین‌المللی می‌بودند حجم سرمایه‌گذاری بسیار زیادی انجام گرفت. بر اساس همین سیاست‌ها بندر امام خمینی(ره) ساخته شد. بندر امام(ره) تا آن زمان فقط در حد اسکله‌ها ساخته شده بود، اما بخش ساحلی و تجهیزات در همان دهه ۷۰ انجام شد. بندر شهید رجائی هم در حد اسکله‌ها و همه تجهیزات در آن دوران ساخته شد. در بندر شهید رجائی تجهیزات تخلیه و بارگیری که هر کدام حدود ۱۰ میلیون دلار قیمت داشتند خریداری و نصب شد. در مجموع فقط در سال‌های ۷۱ تا ۷۸ چیزی حدود یک میلیارد دلار فقط برای بنادر کشور تجهیزات خریداری و حدود هزار میلیارد تومان صرف ساخت بنادر شد. بعد از آن هم توسعه بنادر در کشور پیگیری شد و سالانه ۱۳۰ هزار فروند کشتی از ایران تردد می‌کنند و موتور اقتصاد دریایی ایران را روشن نگه می‌دارند.

> **نرخ رشد باید اقتصاد دریا محور کشور و آورده آن طی ۱۰ سال همواره حداقل دو برابر نرخ رشد اقتصادی کشور باشد. به منظور دستیابی به این مسئله قوه مجریه و مقننه باید سیاست‌های هماهنگی را در بحث بودجه در نظر بگیرند و در برنامه جدید توسعه(هفتم توسعه) که در مسیر اجرایی شدن است باید مسئله رشد تجارت دریایی کشور پیش‌بینی شود**

> **اصولاً نیروهای محلی اساس اقتصاد ساحلی ما را تشکیل می‌دهند و توریسم ساحلی بخش پرسود گردشگری در کشور ما به حساب می‌آید. با توجه ویژه رهبری به مسئله اقتصاد محلی مردم مناطق ساحلی، لازم است در بودجه سال آینده بحث حمایت از اقتصادهای محلی شدت گیرد**

در حال حاضر حجم اقتصاد دریا در جهان سالانه بیش از هزار میلیارد دلار برآورد شده که این رقم برای کشور ایران حدود یک درصد و با احتساب فعالیت‌های نفتی و گازی دریایی بین ۲ تا ۲/۷درصد است. ایران با برخورداری از ۱۹۰ هزار کیلومتر مربع گستره دریایی و حدود ۵ هزار و ۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی که حدود ۴۰درصد از مرزهای کشور را تشکیل می‌دهد، کشوری دریایی محسوب می‌شود و از دو سوی شمال و جنوب به دریا دسترسی دارد اما از نظر بهره‌برداری از این نعمت خدادادی در رتبه‌های آخر جهان قرار دارد. بحث جبران عقب‌ماندگی‌های کشور در زمینه تأسیسات دریایی از همان ابتدا مورد توجه مسئولان کشورمان به‌ویژه رهبر حکیم انقلاب بوده است و ایشان در منویاتشان بارها به توسعه اقتصاد دریامحور و بازگشت کشور به جایگاهش به عنوان یک تمدن دریایی اشاره کرده‌اند و چه در زمینه توسعه نظامی (مانند دکترین دست بلند نیروی دریایی) و چه حوزه تجاری و غیر نظامی گاهی خود مستقیماً وارد شدند که دستور توسعه سواحل مکران را می‌توان نمونه‌ای از این اقدامات مستقیم ایشان دانست که به نیروی دریایی ارتش دستور توسعه سواحل مکران را دادند.

■ ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور

رهبر حکیم انقلاب ۱۶ آبان امسال در اجرای بند یک اصل یکصد و دهم قانون اساسی و پس از مشورت با مجمع تشخیص مصلحت نظام، سیاست‌های کلی توسعه دریامحور را برای اقدام به رؤسای قوای سه‌گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام ابلاغ کردند. با نگاهی دقیق‌تر به متن این ابلاغیه درمی‌یابیم که ایشان نسبت به مسئله تجارت دریایی توجه ویژه‌ای دارند و این ابلاغیه را می‌توان به منزله یک نقشه مسیر برای توسعه دریایی کشور در دهه پیش‌رو دانست. در حال حاضر کشورهای حاشیه خلیج فارس سرمایه‌گذاری گسترده‌ای روی مسئله تجارت دریایی کرده‌اند و بنادر مخصوص بارگیری کالاهای سنگین را به منظور فعال کردن کریدور عرب-مد داشته‌اند.

در بند اول سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، به مسئله بهره‌مندی از ظرفیت دریا در توسعه کشور و هماهنگ بودن دستگاه‌های ذی‌ربط در این مسئله و تقسیم وظایف برای توسعه زیرساخت‌ها اشاره شده است و در نهایت کشور باید در رتبه اول منطقه از لحاظ تجارت دریایی قرار گیرد. در دومین بند، بحث قطب‌های توسعه دریایی مطرح شده است. در این بند اشاره شده است که نرخ رشد اقتصاد دریامحور کشور و آورده آن طی ۱۰ سال همواره باید حداقل دو برابر نرخ رشد اقتصادی کشور باشد. به منظور دستیابی به این مسئله قوه مجریه و مقننه باید سیاست‌های هماهنگی را در بحث بودجه در نظر بگیرند و در برنامه جدید توسعه(هفتم توسعه) که در مسیر اجرایی شدن است باید مسئله رشد تجارت دریایی کشور پیش‌بینی شود.

در بندهای ۳ و ۷ و ۹ ابلاغیه بر تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی با ایجاد زیرساخت‌های لازم تأکید شده که ارزآوری قابل توجهی برای کشور دارد و اساس آن استفاده از موقعیت طلایی ژئوپلتیک کشور است و به موازات سرمایه‌گذاری روی بنادر و تأسیسات دریایی کشور دستاوردی دیپلماتیک هم محسوب می‌شود. برای نمونه بندر چابهار که مورد همکاری هندی‌ها قرار گرفت در حوزه اقتصادی سالانه ۷ تا ۱۰ میلیارد دلار آورده مالی برای کشور داشت. با در نظر گرفتن موقعیت استثنایی سرزمینی کشور در صورت افزایش سرمایه‌گذاران خارجی ضمن ارزآوری باعث پیوند خوردن تجارت دریایی آن کشور با ایران می‌شود که همزمان دستاورد سیاسی هم محسوب می‌گردد و تحریم شدن یا انزوای ایران با منافع ملی آن کشور تعارض دارد. برای مثال در جریان سیاست‌های تروریستی رژیم امریکا در قالب طرح فشار حداکثری تقریباً تمامی طرف‌های همکار با ایران تحت تحریم قرار گرفتند و مجبور به ترک ایران و قطع همکاری شدند ولی به دلیل فشار هندی‌ها روی امریکا و منافع هندی‌ها از بندر چابهار در آن برهه بندر چابهار معاف از تحریم شد و اختلالی در فعالیت آن به وجود نیامد. در این بند به مسئله ایجاد زیرساخت‌ها هم اشاره شده که لازم است با بهبود زیرساخت‌های محلی و امنیتی راه را برای سرمایه‌گذاران باز کنند. متأسفانه قطب توسعه دریایی مکران با برخی مشکلات امنیتی روبه‌رو بوده است و مواردی مانند سال ۱۳۹۷ حملات تروریستی در این منطقه اتفاق افتاد که دستخوش بازی‌های تبلیغاتی رسانه‌های معاند و ترساندن سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی این مناطق شد. البته مجلس و دولت باید در راستای جذاب کردن سرمایه گذاری برای خارجی‌ها بکوشند و مزیت رقابتی در مقابل کشورهای رقیب مانند قطر، کویت و عربستان اخذ کنند.

بند چهارم به توسعه ساحلی و جزایر اشاره دارد که باید سرمایه‌گذاری گسترده‌ای روی مسئله رشد شهرهای ساحلی و توسعه مدنی تجاری جزایر صورت پذیرد. نکته جالب توجه این ابلاغیه بحث تعیین مدت بوده است و در این بند هم مانند بند ۲ که کیفیت کمی مشخص کرده بود شاهد تعیین زمان هستیم و دولت و مجلس موظف شدند در کمتر از یک سال طرح توسعه زیرساخت‌های جمعیتی، تجاری، صنعتی و گردشگری این مناطق را تدوین و ارائه کنند.

در بند پنجم به مسئله محیط زیست و ممانعت از تخریب زیست بوم مناطق تحت توسعه پرداخته شده است. متأسفانه در عمده پروژه‌های توسعه که تا الان در کشور اجرایی شده همواره زیست بوم مناطق تحت توسعه مورد هجمه آلودگی‌های مختلف صنعتی و... گرفته‌اند و ضربات جبران ناپذیری به طبیعت این مناطق خورده است. برای نمونه می‌توان به سد گتوند اشاره کرد که تبدیل به یک دستگاه آب شور کن شد و به زیست بوم اطرافش آسیب‌های زیادی زد. متأسفانه آسیب‌ها محدود به طبیعت نبودند و بسیاری از کشت و زرع‌ها هم متحمل خساراتی شدند. در موضوع ملاحظات محیط زیستی به نظر می‌رسد مسئله استخراج نفت، آب شیرین کن‌ها و صیادی پرآسیبی همچون صید ترال از جمله مواردی هستند که باید مدنظر جدی قرار گیرند. متأسفانه با توسعه آب شیرین کن‌های کشورهای عربی، آسیب مهمی به آبزیان خلیج فارس زده شد و برخی گونه‌ها هم در خطر نابودی قرار گرفتند. اشاره ایشان به مسئله محیط زیست، به منزله تذکری به مسئولان مربوطه برای در نظر گرفتن حفظ زیست بوم دریایی مناطق در پروژه‌های اجرایی و زیربنایی است که می‌توان آن را در راستای اجرایی شدن اصل ۵۰ قانون اساسی دانست. یکی از اقداماتی که در راستای عملی کردن بند پنجم این ابلاغیه می‌شود انجام داد بحث تشکیل یک کمیته نظارتی روی پروژه‌های اجرایی داخلی و یک کمیته حقوقی بین‌المللی برای پیگیری تخلفات خارجی‌ها در زیست بوم این مناطق است. در راستای تأمین اعتبارات این کمیته حقوقی هم می‌توان از نهادهای بین‌المللی مانند اتحادیه بین‌المللی حفاظت از طبیعت(IUCN)، سازمان منطقه‌ای حفاظت از محیط زیست دریایی(ROPME)، برنامه محیط زیست ملل متحد(UNEP) یا برنامه همکاری‌های زیست‌محیطی کشورهای جنوب آسیا (SACEP) کمک گرفت تا بار مالی آن از روی کشور برداشته شود.

در بند ششم به سرمایه انسانی توسعه دریایی اشاره شده است و باید نیروی متخصص و متعهد علمی در حوزه دریایی تربیت شوند. امروزه دو دانشگاه غیر نظامی علوم دریایی چابهار و علوم و فنون دریایی خرمشهر به حوزه آموزش نیروهای تخصصی دریایی مشغولند و باقی دانشگاه‌ها هم در قالب گرایشات مهندسی یا زیرمجموعه دانشکده‌های دیگر اقدام به تربیت نیروهای متخصص در حوزه دریا می‌کنند. در زمینه نظامی هم دانشگاه علوم دریایی امام خمینی نوشهر (ارتش) و امام خامنه‌ای چالوس (سپاه) پایه‌های آموزش کادر نظامی-امنیتی حوزه دریا در کشور هستند.

یکی از مواردی که می‌شود در راستای اجرایی شدن این بند انجام داد بحث ایجاد دانشکده‌های تخصصی علوم دریا در دانشگاه‌های مطرح کشور است که تأثیر بسزایی در افزایش کیفی و کمی بُعد انسانی توسعه دریایی کشور دارد. نیروی انسانی همواره یک ضلع توسعه است و افزایش نیروی متخصص و متعهد باید در دستور کار قرار گیرد. همچنین باید با تبلیغات مناسب تحصیل و پژوهش در حوزه دریایی را برای جوانان جذاب کرد تا بخشی از بدنه نخبگانی کشور را سمت صنایع استراتژیک دریایی جذب کنیم.

بند ۷ و ۸ این ابلاغیه به مسئله ترانزیتی و کریدوری کشور اشاره کرده است. اساساً یکی از محورهای نزاع در قرن ۲۱ بحث مسیرهای تجارتی و کریدوری است. موقعیت خاص ایران بین آسیا و اروپا و زمزمه‌های احیای راه ابریشم تجارت به محوریت اقتصاد گسترده و قدرتمند چین و حضور ایران در قلب این کریدور(که آورده چند صد میلیاردی برای اقتصاد ما دارد) و به طور همزمان قرارگیری کشور در کریدور شمال به جنوب که تأمین کننده نیازهای اقتصادی روسیه و آسیای صغیر است سواحل ایران را تبدیل به نقاط استراتژیک کشور برای این کریدورها می‌کند. این روزها که درگیر جنگ کریدورها هستیم و هر کشور سعی در جذاب نشان دادن خود به عنوان بخشی از کریدورهای آینده دارد نباید جایگاه بخش دریایی در این مسیرهای ترانزیتی را نادیده گرفت و هر چه سریع‌تر نسبت به توسعه زیرساخت‌های بندری و ساحلی و تربیت نیروی متخصص اقدام کرد. در بند نهم این ابلاغیه به مسئله حمایت از سرمایه‌گذاران بومی و اقتصادهای محلی پرداخته شده است. اصولاً نیروهای محلی اساس اقتصاد ساحلی ما را تشکیل می‌دهند و توریسم ساحلی بخش پرسود گردشگری در کشور ما به حساب می‌آید. وجود این بند به معنی توجه ویژه رهبری به مسئله اقتصاد محلی مردم مناطق ساحلی است و لازم است در بودجه سال آینده بحث حمایت از اقتصادهای محلی شدت گیرد تا موتور اقتصاد این مناطق روشن شود و معیشت مردم مستقر در این مناطق بهبود یابد. متأسفانه مشاهده می‌شود در تهیه برنامه‌های توسعه سرزمینی، توجه الزامی به جوامع محلی صورت نمی‌گیرد و راه‌حل‌هایی کلیشه‌ای و غیرمناسب برای توسعه آن مناطق تجویز می‌شود. ابتدا باید پرسید که آیا همه جوامع را با یک مدل توسعه می‌توان ارتقا داد؟ و نیز پرسید که آیا جوامع محلی که ریشه‌های صدها ساله دارند، حق مشارکت در تعیین سرنوشت خود را دارند یا خیر؟ امروزه ثابت شده است که اجرای راهکارهای تحول و توسعه، چنانچه با مشارکت جوامع محلی باشد، از نتایج بهتری برخوردار خواهد بود، چراکه این مردم خود بخشی از هویت فرهنگی و اقتصادی این مناطق هستند و نباید نقش آنان را نادیده گرفت.

■ جمع‌بندی

به‌نظر می‌رسد وجود ظرفیت‌های متنوع در بخش دریایی و ساحلی کشورمان، بستری برای اجرای سهل سیاست‌های کلی توسعه دریامحور اما مشروط با وجود اراده است. با نگاهی به سیاست‌ها درمی‌یابیم که توسعه اقتصاد دریایی در نگاه ایشان جایگاه ویژه‌ای دارد و امیدواریم مسئولان با در نظر گرفتن مسیر مشخص شده در این ابلاغیه نسبت به رشد صنعت دریایی و بهبود اقتصاد دریا پایه گام بردارند.

مهدی محبی پور | ایرنا