



ایران
دیپارتمان
دیپارتراز
باتوسه
دیپاتاب
دیپاحور
دولت
دیپایک
دیپانوال
مردم
دیپاکر
دیپادل

دریانوردی پیشرفت و گسترش ماندگار: برنامه ای برای پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

بنام خداوند کارآفرین
که کارآفرین را هزار آفرین



[مطلع آیه ۳۷ سوره هود]

و اصنع الفلک باعیننا و وحینا

و زیر نظر ما و طبق وحی ما، کشتی را بساز

دریانوردی پیشرفت و گسترش ماندگار

مبارزه با فساد هر روز، هم زیستی با فساد هرگز

برنامه ای برای پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

(اقتصادرانی تحریم، دیپلماسی و عبور ایمن از کرونا)

حسن رضا صفری

تابستان ۱۴۰۰

که کارآفرین را هزار آفرین

دیر زمانی است که دریا شناسان سعی دارند که الگوی تمرین شده در خیلی از کشورهای دریایی و غیر دریایی برای پیشرفت و گسترش ماندگار، را در ایران نیز بر مدار دریا تبیین و پیاده سازی نمایند. اما تا کنون بدلیل نبود شناخت کافی در سطح جامعه و بویژه مسئولین، عمدتاً به تعریف و تبیین از این رویکرد پرداخته اند. با توجه به تغییر دولت، رویکردها و همچنین مدیریت های احتمالی سندی را تحت عنوان "دریانوردی پیشرفت و گسترش ماندگار" که در برگزیده برنامه ای برای پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا است را آماده کرده ام تا انشالله مورد توجه دولت و مدیران جدید احتمالی قرارگیرد. در این فایل ارائه سعی خواهد شد که با ارائه " برنامه ای برای پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا" گامی هر چند کوچک رو به جلو برداشته شود. تا اگر خدا بخواهد و این راهبرد برای پیشرفت و گسترش کشور بکار گرفته شود و بتوان از عناوین این برنامه ها بعنوان گام هایی اجرایی بهره برد.

در عنوان ارائه سعی شده است از اصطلاحات و ترکیبات مرسوم توسعه، دریا محور، پایدار استفاده نشود و با ارائه ترکیب "دریانوردی پیشرفت و گسترش ماندگار" بدنبال تبیین اقدامات ممکن عملی دریا پایه برای پیشرفت و گسترش ماندگار در کشور عزیزمان ایران هستیم.

نگارنده تمام دانش، تحارب و سعی و کوشش خود را بکار گرفته تا اثری در خور و قابل استفاده برای کارآفرینان کشور تولید کند. اما بطور یقین همانند هر محصول تولید بشر از کمبودها و اشکالاتی برخوردار است و جای بهتر شدن فراوان دارد. بنا بر این از همه کارآفرینان و نخبه های دانشگاهی و فعال در حوزه کسب و کار بویژه عرصه فعالیت های دریایی در خواست می گردد. در گام اول این ارائه را برای بازنگری، اصلاح و تکمیل مرور نمایند و نگارنده را برای امر مهم تدوین برنامه در کلیه جوانب یاری رسانند.

این ارائه به کارآفرینان کشورم ایران که همیشه الگوی بنده برای زندگی خواهند بود، تقدیم می شود.

تشکر و تقدیر:

در تهیه این ارائه از مقالات، کتابها، مصاحبه ها و نوشتار های در دسترس زیادی از انجمنهای علمی و صنفی دریایی و بندری و برنامه های دولت سیزدهم در بنادر و دریانوردی، سند چشم انداز سازمان بنادر و دریانوردی و اساتید بزرگواری همچون دکتر محمد مخبر، دکتر محمد احمدی بافنده خوزستانی، دکتر سیامک احمدی، دکتر محمد مونسان، دکتر بهزاد الصفی، دکتر محمد سعید سیف، دکتر مسعود پلمه، دکتر بهروز امرایی، دکتر سعید ایزدیان، مهندس محمد راستاد، دکتر خسرو سرایی و مدیران ارشد سازمان بنادر و دریانوردی و مدیران و مسئولان صنایع دریایی، بندری و فراساحلی کشور استفاده شده است.

ضمن تشکر از همگی، امیدوارم حق مطلب کلیه عزیزان را ادا کرده باشم و می دانم که جملگی به این امر رضایت دارند.

ایران

دریا

دریا

دریا

دریا

دریا

دریا

دریا

دریا

دریا

دریا

دریا

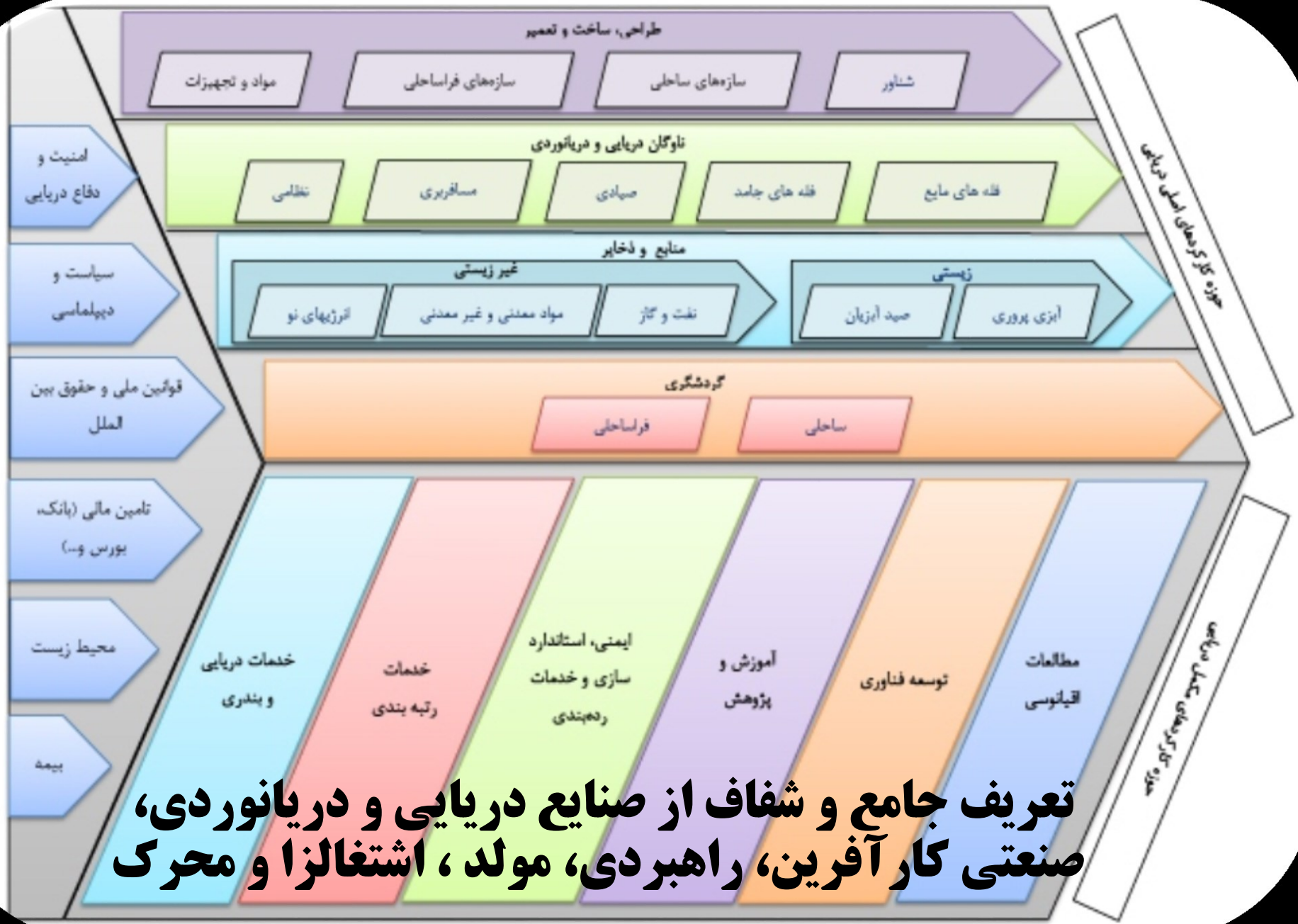


با استعانت از فرمایش مقام معظم رهبری و سیاستهای اقتصاد مقاومتی به نظر می رسد ما بایستی ناچاراً ظرفیت و توان منابع ایرانی را به طور حداکثری در شرایط سخت تحریم ناجوانمردانه استکبار جهانی بکارگیریم به کارگیری این منابع همان مفهوم کارآفرینی به صورت عام می باشد البته ما بایستی این منابع را طوری به کار ببریم که انشاءالله در پسا تحریم نیز این منابع بتوانند در رقابت با منابع خارجی در عرصه بین المللی دوباره مورد پذیرش کارفرما های محترم قرار گیرد که در عرصه بین المللی خوشبختانه همیشه پیشتاز بوده و برای کشورمان ارزش آفرینی کرده اند.

دریانوردی پیشرفت و گسترش ماندگار: برنامه‌ای برای پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

ایران
دیاعیار
دیاطراز
باتوجه
دیاشتاب
دیاحور
دولت
دیایک
دیاناوال
مردم
دیاکر
دیادول

سازمان توسعه و عمران استان تهران



**تعریف جامع و شفاف از صنایع دریایی و دریانوردی،
صنعتی کار آفرین، راهبردی، مولد، اشتغالزای و محرک**

چقدر دریا را می شناسیم؟

• دریا به عنوان یک سیال.

• دریا به عنوان منبع تامین مواد معدنی و الی.

• دریا به عنوان منبع عظیم منابع غذایی.

• دریا به عنوان یک مرز و یک عامل بازدارنده از تهاجم.

• دریا به عنوان مرکز ایجاد فرصت های اقتصادی و تولیدی و ارائه خدمات

صنعتی.

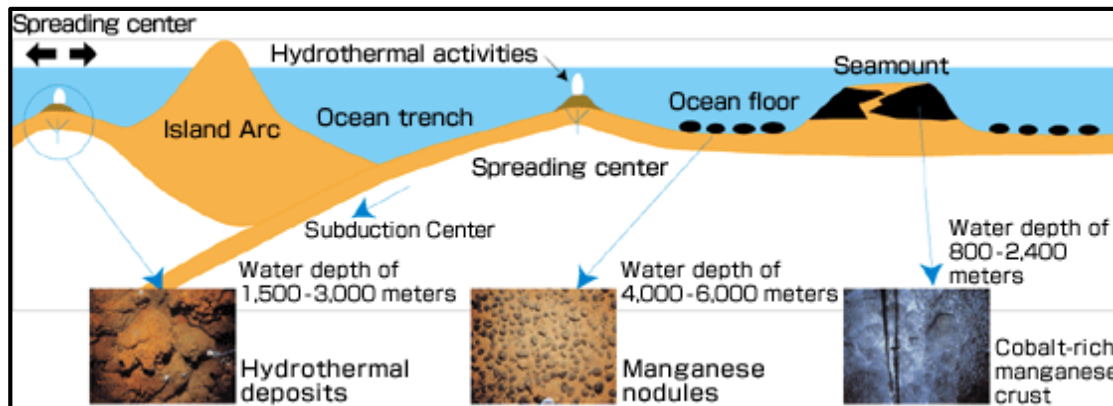
• دریا به عنوان ابزار انتشار ادیان.

• دریا به عنوان فرصت توسعه تکنولوژی (عامل رنسانس در اروپا).



دریا به عنوان منبع تامین مواد معدنی و آلی

- املاح موجود در آب اقیانوسها می تواند تمام سطح کره زمین را به ضخامت ۴۵ متر بپوشاند و اگر فقط روی قاره ها قرار گیرد، ضخامت آن به ۱۵۳ متر خواهد رسید.
- کلرور سدیم به تنهایی ۷۷٪ املاح آب اقیانوس را تشکیل می دهد، بنابراین اقیانوس ها را می توان مخازن عظیم نمک به حساب آورد.
- املاح و عناصر دیگری در آب اقیانوس وجود دارد که مقدار نسبی آنها در آب ثابت نیست. مهمترین آنها فسفاتها، نیتراتها، سیلیکاتها، مس، آهن، روی و منگنز است.
- موجودات بسیار کوچک و بیشماری که در دریاها و مردابها زندگی می کنند و پلانکتون (فیتوپلانکتون و زئوپلانکتون) نامیده می شوند، منشاء مواد آلی مولد نفت باشند.



دریا به عنوان منبع عظیم مواد غذایی

- گیاهان دریایی (جلبک های قهوه ای، سبز، قرمز و سبز آبی)
- میگو (سرشار از امگا-۳، دارای املاح ضروری به ویژه فسفر و آهن، حاوی پروتئین زیاد و ویتامین B12)
- انواع ماهی ها
- خاویار
- نمک



ایران

دریا

دریا

باتوسه

دریا

دریا

دولت

دریا

دریا

مردم

دریا

دریا

دریا به عنوان یک مرز و یک عامل بازدارنده از تهاجم

• دریا به عنوان سطوح استراتژیک دنیا.

1. کنترل تنگه هرمز به عنوان استراتژیک ترین آبراه بین المللی جهان.
2. در اختیار داشتن جزایر تنب بزرگ و تنب کوچک.

• حیات در دریا جریان دارد.



روند بازگشت اقتدار دریایی ایران در حوزه دفاعی



- بدترین شکل ساماندهی دریاها در دوره رضاشاه و محمدرضاشاه ملعون (فروش شناورهای فرسوده، کشتی های بازسازی شده جنگی و ظرفیت های نظامی فاقد اقتدار با قیمت گزاف به ایران).
- مطالعه ، بررسی و ایجاد ظرفیت های دریایی در دوران دفاع مقدس.
- شروع توجه به دریا از زمان عملیات آبی و خاکی خیبر (آموزش بکارگیری، آموزش تعمیرات و نگهداری، آموزش استفاده از تجهیزات و تسهیلات).
- استفاده از ظرفیت های پراکنده وزارت سپاه و بخش های خصوصی بعد از پایان دفاع مقدس و تشکیل قرارگاه خاتم دریایی.
- تشکیل فرماندهی مشترک نیروی دریایی سپاه و ارتش به تشخیص مقام معظم رهبری و استفاده از تجارب و ظرفیت های موجود در دو نیرو.
- ایجاد ظرفیت ویژه دریایی در مجموعه وزارت دفاع در بخش نظامی و غیر نظامی (ساخت انواع شناورها با بدنه های مختلف کامپوزیت ، آلومینیم ، فولادی و ترکیب آنها با کاربری های مختلف لجستیکی، پشتیبانی، عملیاتی، نظامی و حمل و نقل بار و مسافر بر اساس شرایط جغرافیایی کشور).

دریا به عنوان مرکز ایجاد فرصت های اقتصادی و تولید و ارائه خدمات



- صنعت کمرک دریایی (بنادر)
- صنعت کشتی سازی
- صنعت دریانوردی و ناوبری
- صنعت ایجاد تاسیسات دریایی
- صنعت نگهداری و تعمیرات و بازسازی تجهیزات دریایی
- صنعت ماهیگیری
- صنعت کنسروسازی
- صنعت گردشگری
- صنعت حمل و نقل دریایی شامل بار و مسافر
- صنعت اوراق و اسقاط
- صنعت ترانزیت انرژی

دریا

دریا

باتوجه

دریاستاب

دریا

دولت

دریا

دریا

مردم

دریا

دریا

صنعت گمرک دریایی (بنادر)



• زمین بندر

• اسکله تخلیه و بارگیری

• تجهیزات تخلیه و بارگیری

• انبار

• ایجاد ظرفیت حمل و نقل زمینی (شامل ریلی و جاده ای)

• درآمدهای مالیاتی

• امکان توسعه صادرات و مدیریت واردات

• ایمنی و امنیت (شامل مقاومت سازه های بندری در مقابل آسیب و پایداری در مقابل

خسارت و تجهیزات نجات، پیشگیری و اطفاء حریق و ایمنی در فرآیندهای عملیاتی)

• حفظ محیط زیست دریایی و مبارزه با آلودگی هوا.

• سیستم اطلاعات بندری و سیستم های ICT برای تجارت کالا.

دریاعیار

دریا طراز

باتوسه

دریاشاب

دریا حور

دولت

دریا یک

دریا نوال

مردم

دیگر

دریادل

صنعت کشتی سازی



• شرایط منطقه و نیاز منطقه خلیج فارس.

• فرصت تولید شناورها

1. شناورهای سنگین (کانتینربر، نفت کش و فله برها)

2. شناورهای نیمه سنگین (صیادی، بارج و یدک کش)

3. شناورهای سبک (قایق های صیادی، تفریحی و مسابقه ای)

• فضای رقابتی موجود

دریاچار

دریا طراز

باتوسه

دریاشاب

دریا حور

دولت

دریا یک

دریا نوال

مردم

دریا کر

دریا دل



مزایای صنعت کشتی سازی



• خروج از بحث تحریم و انحصار کشورهای خاص تولید کننده.

1. کشتی سازی خلیج فارس تا ۳۰۰ هزار تن فولاد کشتی می سازد.
2. صنایع درویشی قابلیت ساخت شناورهای نیمه سنگین را دارد.
3. صنایع جولایی به عنوان یک امکان تولید ثروت که در زمان جنگ، تجهیزات نظامی و در زمان صلح تجهیزات Civil می سازند.
4. صنایع کارخانجات کشتی سازی اژدری، شهید تمجیدی و ...

• ایجاد اشتغال در مناطقی که صنعتی وجود ندارد و ایجاد فرصت برای صنایع

- دیگر (مانند صنایع مادر مثل صنعت فولاد و صنعت تولید رنگ و رزین)
- **صرفه جویی اقتصادی** (فقط شامل بحث مواد و دستمزد نبوده و ارائه Certificate را هم شامل می شود).

• ایجاد فضای ارز آوری (ساخت شناور و فروش به همسایگان)

- **ایجاد شغل** (هر ۱۰۰۰ تن سازه فولاد دریایی، ۷۵۰ نفر سال شغل ایجاد می کند).

نحوه حمایت کره جنوبی از صنعت کشتی سازی



- ضمانت های پیش پرداخت توسط بانک صادرات و واردات کره.
- اعطای فاینانس به مبلغ ۱۰۰٪ قیمت کشتی.
- اعطای یارانه به عرضه کنندگان بالادستی کشتی سازی.
- تامین یارانه های صادراتی به شکل وام هایی بلند مدت با نرخ بهره پایین از سوی بانک صادرات و واردات کره.
- خرید دلار از سازندگان شناورها با نرخى بالاتر از قیمت بازار.
- تخفیف های مالیاتی و تبدیل قروض به سهام.
- اعطای یارانه به قیمت بیش از ۳۰٪ قیمت کشتی.

ایران

دریاچار

دریا طراز

باتوسه

دریا شتاب

دریا حور

دولت

دریا یک

دریا نوال

مردم

دیگر

دریا دل

نحوه حمایت چین از صنعت کشتی سازی



- نرخ بهره کمتر از LIBOR.
- سرمایه گذاری ۳ میلیارد دلاری اخیر.
- اعطای فاینانس به میزان ۹۳٪.
- اعطای یارانه تا سقف ۱۰٪.
- سفارش ساخت اولین کشتی حمل LNG به شرکت هودونگ، قبل از
نهایی شدن خرید LNG از استرالیا.
- بزرگترین سازنده کشتی تا ۱۵ سال آینده.

دیپلوم

دیپلوم

با توسعه

دیپلوم

دیپلوم

دولت

دیپلوم

دیپلوم

مردم

دیپلوم

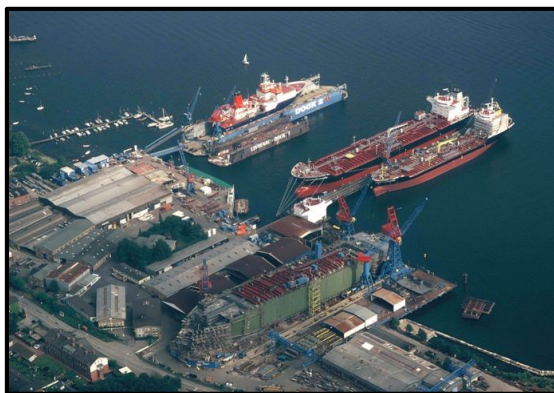
دیپلوم

نحوه حمایت اتحادیه اروپا از صنعت کشتی سازی

در آلمان، ۱.۲۰٪ هزینه R&D توسط دولت پرداخت می شود.

• اعطای یارانه تا سقف ۹٪ مبلغ قرارداد (آلمان ۶٪، فرانسه ۷٪ و اسپانیا ۹٪)

• پرداخت ۹۶۰ میلیون مارک یارانه دولتی در آلمان در سال ۲۰۰۱



صنعت دریانوردی و ناوبری



• کشور ایران به عنوان یک کشور دریایی و جابجایی بیش از ۹۰٪ کالاها از طریق دریا.

• ضرورت و اهمیت هیدروگرافی به منظور تامین ایمنی دریانوردان (جمع آوری داده های عمق آب و تهیه و انتشار روزآمد نقشه های دریایی)

• تعهدات ملی و بین المللی ایران جهت استاندارد سازی (بر طبق استاندارد , IHO IMO و تامین ایمنی شبکه آبراه ها)



صنعت ایجاد تاسیسات دریایی



• ایجاد خطوط لوله دریایی

• نصب رایزر

• اجرای سازه های ثابت و متحرک دریایی

• ایجاد اسکله

• ساخت تاسیسات مورد نیاز صنعت نفت و گاز



دریاچار

دریا طراز

باتوسه

دریا شتاب

دریا حور

دولت

دریا یک

دریا نوال

مردم

دیگر

دریا دل

صنعت نگهداری، تعمیرات و بازسازی تجهیزات دریایی

- ایجاد ظرفیت جهت تعمیرات شناورهای سنگین و جلوگیری از خروج آنها.
- ایجاد شغل و جلوگیری از انحراف نیروی کار بومی به سمت قاچاق
- ایجاد مزیت رقابتی با کشورهای همسایه و بالابردن درآمد ارزی کشور.
- توسعه صنعت کشور به دلیل ضرورت تامین قطعات و مواد اولیه مصرفی.
- ایجاد دانش و توسعه تکنولوژی داخل.
- کاهش وابستگی به ظرفیت های تعمیرات و تولید قطعات و مواد.

دریاچار

دریا طراز

باتوسه

دریاشاب

دریا حور

دولت

دریا یک

دریا نوال

مردم

دریا کر

دریا دل



صنعت ماهیگیری

• کاهش تعداد ماهیگیران به دلیل شرایط ویژه شغلی.

• بالابودن سن حدود نیمی از ماهیگیران و نزدیک بودن دوره بازنشستگی آنها.

• کاهش جمعیت در شهرها و روستاهایی که کانون ماهیگیری

می باشند و گرایش جوانان به ترک زادگاه و مهاجرت به شهرهای بزرگ.

• کاهش سطح خودکفایی کشور در زمینه فرآورده های دریایی.

• اتحادیه های ماهیگیری و دیدگاه های سنتی و محافظه کارانه.

• بالا بردن سطح فن آوری در بخش ماهیگیری.

• مدرن سازی و نوین کردن سیستم ماهیگیری بر اساس اصول علمی.

• بازنگری سیاست های پایه ای صنعت ماهیگیری.

• بهسازی و استاندارد سازی شناورهای صنعت ماهیگیری.



صنعت کنسرو سازی



شرکت محصولات دریایی جنوب تولید کننده تن ماهی

• **کسب درآمد:** تکنولوژی فرآورده های دریایی به عنوان بهترین و بزرگترین منابع درآمدی کشورهای جهان می باشد.

• **اشتغال زایی**

• **بهبود کیفیت و توسعه کمیت از طریق بالابردن دانش فنی و مهارت های علمی**

• **دستیابی به آخرین تکنیک های عمل آوری آبزیان دریایی**

• **مراحل کنسرو سازی ماهی**

1. آماده سازی
2. آب نمک گذاری
3. پخت اولیه
4. قوطی گذاری
5. هواگیری
6. درب بندی
7. اتوکلاو کردن یا فرآیند حرارتی
8. قرنطینه و برچسب زنی

صنعت توریسم دریایی

• بازنگری در Privacy Policy.

• **ایجاد زیرساخت لازم** (ایجاد تاسیسات گردشگری مناسب، سالم سازی دریا، ایجاد راه دسترسی، تامین آب شرب و برق رسانی).

• **جلب سرمایه گذاری بخش خصوصی** (ایجاد سفر یا گشت دریایی و اطلاع رسانی در خصوص آن، تور آشنایی با زندگی دریایی مردم بومی، ایجاد رستوران های دریایی و توسعه ورزش های آبی).

• **ایجاد قوانین حمایتی**

• **قابلیت های گردشگری موجود**

1. قابلیت گردشگری در سواحل شمالی کشور

- شرایط آب و هوایی دریای خزر (آب و هوای مدیترانه ای در کرانه جنوبی و آب و هوای قاره ای در کرانه شمالی)
- پناهگاه پرندگان دریایی
- دارای بزرگترین دریاچه درون خشکی کره زمین
- وجود ۱۲۶ گونه و زیرگونه ماهی

2. قابلیت گردشگری در سواحل جنوبی کشور

- هوای مطلوب و معتدل سواحل جنوبی در فصل سرما
- جاذبه های طبیعی، تاریخی و صنعتی در جزایر خلیج فارس



صنعت حمل و نقل دریایی شامل بار و مسافر

ایران

دریا

دریا

با توسعه

دریا

دریا

دولت

دریا

دریا

مردم

دریا

دریا

دریا



• تعیین نقش و جایگاه حمل و نقل دریایی در اقتصاد کشور

• زمینه سازی و جلب مشارکت بخش خصوصی

• آثار متقابل حمل و نقل و گردشگری

• موقعیت جغرافیایی ایران و همسایگی با کشورهای که به دریا راه ندارند.

• انجام سرمایه گذاری های لازم و ایجاد نظام مدیریتی مناسب در تخلیه و بارگیری کشتی

• افزایش سهم ایران در بازار حمل و نقل دریایی

• ایجاد ظرفیت های گردشگری در بنادر

• وجود نظام توانمند در تخلیه و بارگیری بنادر

• ایجاد هماهنگی بین حمل و نقل دریایی و سایر مدهای حمل و نقل بار و مسافر



صنعت اسقاط و بازیافت



SaliJooN.Info



- برنامه ریزی و مطالعه گسترده
- خرید کشتی های فرسوده در مناقصات
- اوراق کشتی و بازیافت قطعات
- تبدیل قطعات بازیافت شده به مکعب های فولادی
- صدور قطعات بازیافتی به سایر کشورها
- سازگار بودن روند اوراق و اسقاط کشتی با موازین محیط زیستی

ایران

دریا

دریا

باتوسه

دریا

دریا

دولت

دریا

دریا

مردم

دریا

دریا

صنعت ترانزیت انرژی



• **ارزاء مطعه و اجزایس در آمدهای ارزی** (به طور متوسط ترانزیت هر یک میلیون بشکه نفت در روز می تواند سالیانه حداقل ۰/۳ و حداکثر یک میلیارد دلار بر درآمدهای ارزی کشور بیافزاید.)

• **موقعیت جغرافیایی ایران در ترانزیت انرژی** (انتقال آب، برق و گاز از طریق مسیر ایران به کلیه بازارهای شرقی و غربی جهان)

• **ضرورت حمایت و سازگاری مجموعه سیاست داخلی و لزوم تقویت دستگاه سیاست خارجی جهت غلبه بر مشکلات و موانع موجود** (رقابت فشرده منطقه ای و تحریم های موجود)

ظرفت های اقتصادی موحود در آبهای کشور ایران

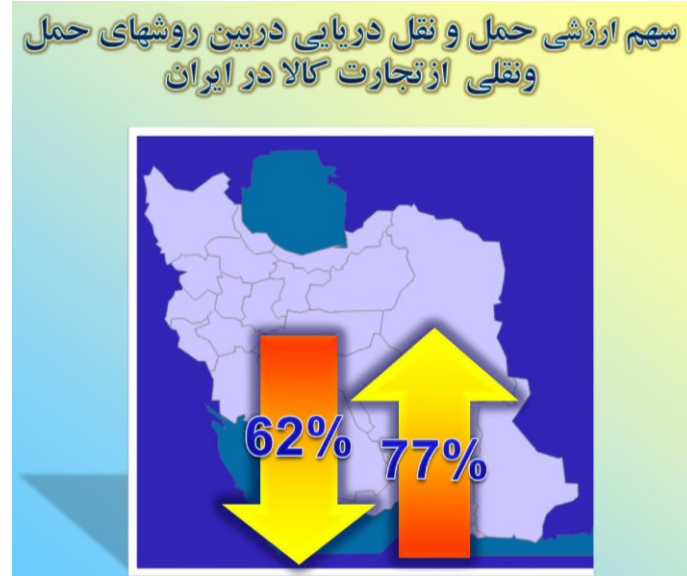
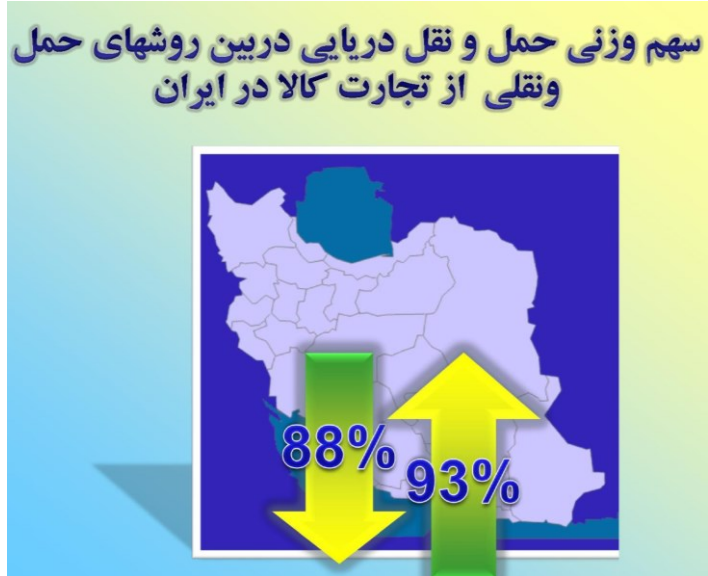


- امکان صادرات نفت و گاز و تامین نیازهای کشورهای حاشیه دریای خزر و شرق اروپا.
- قرار گرفتن در مسیر ترانزیتی کریدور شمال - جنوب (امکان ترانزیت کالا از مرزهای جنوبی و دریایی به مرزهای شمالی و دریایی و پوشش حدود ۷ الی ۸ درصد از ظرفیت صادرات کشوری مانند ژاپن و امکان کسب بیش از ۱۰ میلیارد دلار درآمد از این محل) و کریدور شرق - غرب.
- امکان ایجاد فرصت شغلی در کشور به دلیل وجود فارغ التحصیلان صنایع دریایی، نیروی کار مجرب و زیرساخت های صنعتی.
- وجود منابع انسانی فراوان در کشور.
- وجود بیش از دو برابر عمق متوسط خلیج فارس در سواحل خوزستان و بیشترین عمق در بندر امام و بندر ماهشهر.
- بندر خرمشهر که تا حدود ۳۰ سال پیش به عنوان دومین بندر تجاری دنیا بوده است و بخش عمده ای از نیازهای ایران، عراق، کویت و حتی عربستان را پوشش داده است.
- بندر خارک به عنوان یکی از بنادر شاخص قابل توسعه و دارای اسکله های نفتی.
- وجود اسکله های تخلیه و بارگیری مناسب.
- برخورداری از جاذبه های اکوتوریستی.
- پایین ترین هزینه انبارداری و فضای گسترده برای انبار کالا.

دریانوردی پیشرفت و گسترش ماندگار: برنامه ای برای پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا



ایران
دریا
دیپلمات
باتوجه
دریانتاب
دیپلمور
دولت
دریایک
دیپانوال
مردم
دیگر
دیپادل

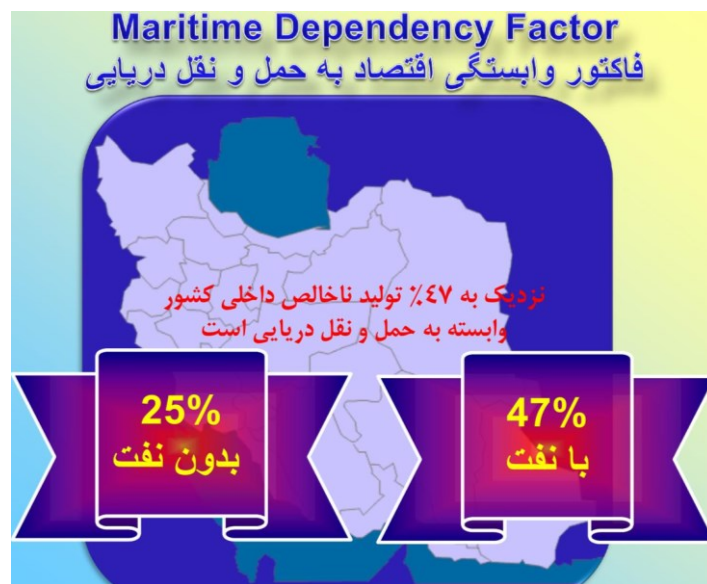


فاکتور وابستگی کشور به حمل و نقل دریائی

MDF = Seaborne trade in value / GDP * 100 %

Gross domestic product (GDP) or value of all final goods and services produced within a nation in a given year

درصد	نام کشور
۶۲٪	فیلیپین
۴۳٪	اندونزی
۳۶٪	چین
۱۴٪	امریکا و کانادا
۱۲٪	اتحادیه اروپا



مزیت‌های زیرساختی ترانزیت کالا از جمهوری اسلامی ایران



ایران
دیاعیار
دیاطراز
باتوسه
دیانتاب
دیاحور
دولت
دیایک
دیانوال
مردم
دیاکر
دیادل

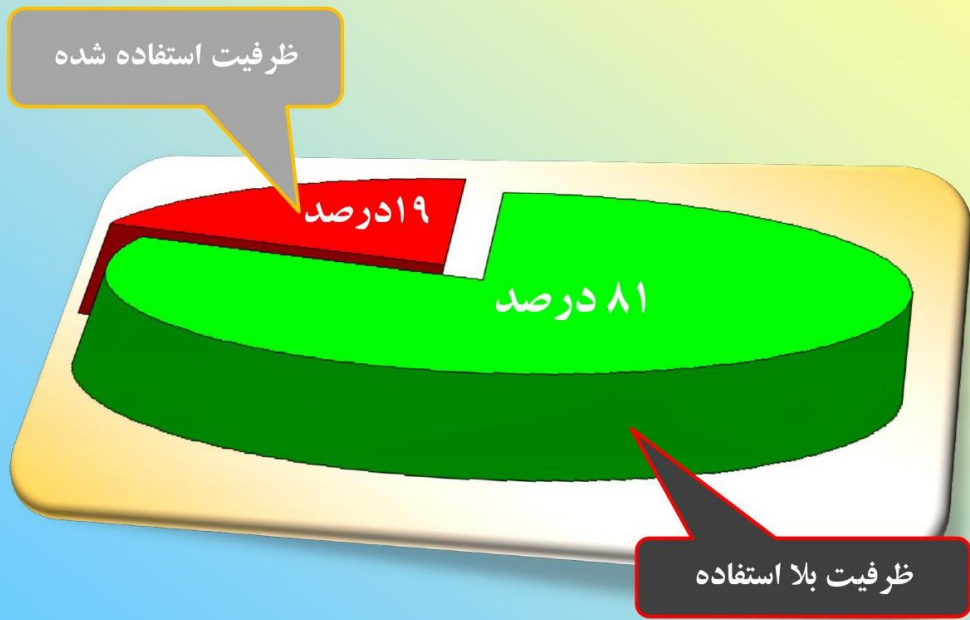


بازارهای ترانزیتی ایران



درصد استفاده از ظرفیت ترانزیتی بنادر

ظرفیت استفاده شده



ظرفیت بلا استفاده

چرا پیشرفت و گسترش ایران بر مدار راهبردی دریا

مهم ترین قدم در مسیر توسعه و هرگونه برنامه ریزی شناخت وضعیت موجود است. تعیین اهداف کلان توسعه دریایی نیز نیازمند شناخت کلی از وضعیت فعلی صنایع و فعالیت های دریایی خواهد بود که بستر مناسبی را برای تعیین اهداف فراهم می نماید. در ادامه به ظرفیت ها و توانمندی های دریایی کشور اشاره و به معرفی مهم ترین حوزه های دریایی و عملکرد آن ها پرداخته می شود.

ردیف	عنوان	مقدار	واحد
۱	مساحت آب های تحت حاکمیت کشور	۱۹۰،۰۰۰	کیلومتر مربع
۲	طول سواحل کشور	۵،۸۰۰	کیلومتر
۳	خط ساحلی جزایر کشور	۱،۰۹۵	کیلومتر
۴	ظرفیت اسمی بنادر اصلی	۲۱۷	میلیون تن
۵	ظرفیت کانتینری بنادر تجاری	۲/۵	میلیون TEU
۶	ظرفیت جابجایی مسافر دریایی در بنادر تجاری	۸/۲۲	میلیون نفر
۷	ظرفیت ناوگان دریایی تجاری کشور	۷	میلیون تن
۸	ظرفیت ناوگان دریایی نفتی کشور	۴/۱۵	میلیون تن
۹	سهم حمل و نقل دریایی در تجارت بین المللی	۹۰	درصد
۱۰	سهم بنادر بازرگانی در صادرات و واردات	۸۵	درصد
۱۱	میزان صید آبزیان	۶۳۴،۱۹۸	تن
۱۲	میزان تولید آبزی پروری	۴۵۹،۵۲۱	تن
۱۳	رتبه علمی کشور در دنیا در حوزه مهندسی دریا	۷	-

توانمندی ها و ظرفیت های دریایی کشور در یک نگاه

ایران
دریا
دریا طراز
با توسعه
دریانتاب
دریا حور
دولت
دریا یک
دریا نوال
مردم
دریا کر
دریا دل

دیدگاه های مقام معظم رهبری (مدظله العالی) چرا پیشرفت و گسترش ایران بر مدار راهبردی دریا

مقام معظم رهبری (مدظله العالی) در موارد متعددی در خصوص اهمیت دریا و ضرورت توجه به آن به عنوان یک فرصت برای پیشرفت و حفظ منافع ملی تأکید فرموده‌اند. در ادامه به برخی از بیانات ایشان مرتبط با اهمیت دریا و ضرورت توجه به آن اشاره می‌شود:

«این ساحل عظیم و طولانی بسیار حساس که ما در دریای عمان داریم در واقع یک گنج است و باید این را اعتراف کنیم که این را کشف نکرده بودیم. دریای عمان، ساحل دریای عمان و حضور در دریای عمان یک گنج است؛ یک ذخیره است. ما همه حواسمان را بردیم متوجه خلیج فارس کردیم که البته خلیج فارس هم خیلی حساس است، شکی نداریم اما توجه نکردیم به این ثروت عظیمی که ما در دریای عمان داریم. دریای عمان عقبه اساسی و تعیین کننده سرنوشت خلیج فارس است» (بیانات مقام معظم رهبری - ۶/۹/۱۳۸۷)

«در مسئله نیروی دریایی، مسئله دریای عمان و این ساحل طولانی خیلی امکان عظیمی است، ... این ساحل طولانی و بسیار مهم مغفول - عنه واقع شده، ... در زمینه حضور در دریای عمان، حضور در اقیانوس، حضور در منطقه باب‌المندب و دریای سرخ و آنجاهایی که حساس و مهم است، ... انشاءالله بتواند تامین شود.» (بیانات مقام معظم رهبری - ۱۶/۱/۱۳۸۸)

«کشور ما یک کشور دریایی است. واقعش هم همین است دیگر، متصل به اقیانوس و دارای دریا؛ آن دریایی به این حساسیت، چه خلیج فارسش، چه دریای عمان و بقیه بخش‌ها و مراکز که اینقدر این منطقه را حساس کرده است.» (بیانات مقام معظم رهبری - 30/11/1388)

«ما در سال‌های گذشته از سواحل طولانی دریای عمان بهره‌ی لازم و کافی را نبرده‌ایم. ذهن‌مان همه‌اش متوجه خلیج فارس بوده، اهمیت دریای عمان از نظر ما مغفول‌عنه مانده است. این نگاه جدید که نگاه به دریای عمان است ... برای منطقه جنوب شرقی کشور یک موهبت الهی است. بنابراین دولت و دستگاه‌های مختلف چه وزارت دفاع، چه وزارتخانه‌های دیگر که مرتبط با این کارند، همه باید به پیشرفت این کار کمک کنند» (بیانات مقام معظم رهبری - ۳۰/۱/۱۳۸۸)

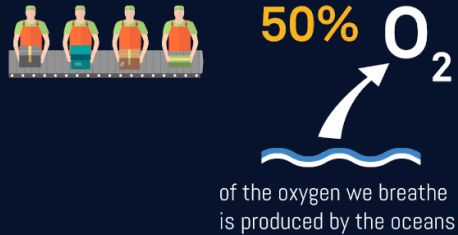
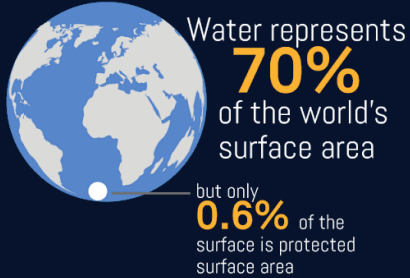
«دریا برای یک کشور، یک فرصت بزرگ برای پیشرفت و حفظ منافع ملی است. فواید دریا برای یک کشور و یک ملت، فواید راهبردی، بزرگ و کلان است» (بیانات - ۱/۵/۱۳۹۰)

«منافع دریا مال همه است، امکانات این دریای پر برکت متعلق به این ملت‌هاست. چگونه می‌شود از این برکات به نفع منافع ملی استفاده کرد و کشور را از آن بهره‌مند کرد؟ با داشتن اقتدار.» (بیانات مقام معظم رهبری - 1/5/1390)

«وقتی شما پرچمتان می‌تواند در دریاهای آزاد به اهتزاز در بیاید، معنایش این است که ملت ایران، فرهنگ ملت ایران، حرف حق ملت ایران در انقلاب، قدرت زیادی پیدا کرده و این برای دیگر ملت‌ها الهام بخش است.» (بیانات مقام معظم رهبری - 2/5/1390)

«دسترسی به آبهای آزاد، اتصال به چهارگوشه جهان از راه دریا و امکان دفاع از کشور در بستر دریا از جمله برکات دریاست که مردم و مسئولان باید به آن توجه کنند.» (بیانات - ۸/۹/۱۳۹۴)

دریانوردی پیشرفت و گسترش ماندگار: برنامه ای برای پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا



75% of major global fisheries have been overexploited or already depleted



\$2500 billion per year come from the sea (fishing, underwater research, tourism, maritime transport)



1950



Today

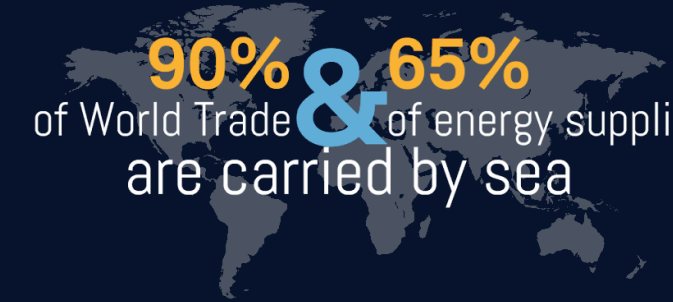
20 million tonnes **150 million tonnes**

WORLD FISH PRODUCTION

\$10-23 billion
Annual cost of illegal fishing



90% & 65% of World Trade & of energy supplies are carried by sea



38 African countries are coastal

\$25 billion estimated trade loss cost through the Gulf of Aden

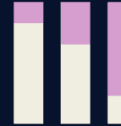
1/5 of Pirate attacks take place in the Gulf of Guinea



90% of Africa's imports and exports conducted by sea



4.1% estimated annual decrease in bulk goods shipped due to maritime insecurity



1 attack per week
Average number of pirate attacks in the Gulf of Guinea



>\$100 billion worth of oil has gone missing since 1960



دریانوردی پیشرفت و گسترش ماندگار: برنامه ای برای پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا



ایران
دریا
دیپلمات
باتوسه
دیپلمات
دیپلمات
دولت
دیپلمات
دیپلمات
مردم
دیپلمات
دیپلمات

WORLD CONTAINER CARRYING SHIP FLEET



Germany China Greece



Germany, China and Greece own

39%

of the world container-carrying ship fleet

TOP THREE FLAGS BY TONNAGE



Panama Liberia Marshall Islands



More than
70%

of the commercial fleet is registered under a flag which is different from the country of ownership

LEADERS IN SHIP BUILDING



China Republic of Korea Japan



China, the Republic of Korea and Japan were leaders in ship building, accounting for

92%

of global deliveries in 2016

SHIP-SCRAPPING COUNTRIES



Bangladesh India Pakistan China



Bangladesh, India, Pakistan and China accounted for

94%

of ship scrapping in 2016

Marine messages II classification of EU coastal and maritime activities



Extraction of non-living resources

Extraction of minerals including aggregates
Extraction of salt
Extraction of oil and gas
Extraction of water



Living resources

Fish and shellfish harvesting
Fish and shellfish processing
Marine plants and algae harvesting
Hunting and collecting for other purposes
Aquaculture



Production of renewable energy

Renewable energy generation
Transmission of electricity and communications



Maritime transport

Transport infrastructure
Restructuring of seabed morphology
Transport — shipping



Tourism and leisure

Tourism and leisure infrastructure
Tourism and leisure activities



Public sector

Military operations
Research, survey and educational activities
Land claim
Canalisation and other watercourse modifications
Coastal defence and flood
Offshore structures
Waste management

ایران
دریا
دریا
باتوجه
دریا
دولت
دریا
مردم
دریا
دریا

دریانوردی پیشرفت و گسترش ماندگار: برنامه‌ای برای پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

Oceans: Benefits and threats to living organisms

60% of the world's major marine ecosystems – that sustain the world's populations – have been significantly degraded or are unsustainably used

The ocean holds an estimated 80% of the Earth's mineral resources

Around 90% of the energy from warming of the Earth system has been stored in the ocean over recent decades

Warm ocean temperatures are the driving force behind tropical cyclones and monsoons

Mean sea surface temperatures have risen by about 0.7°C over the past 100 years, and are likely to increase by over 3°C in some ocean regions by the end of this century

The ocean carries 90% of world trade

The ocean covers 71% of the Earth

Fisheries support more than 170 million jobs

The ocean provides 60% of dietary protein in tropical developing countries

Marine and coastal tourism, aquaculture and other uses of marine environments (excluding fisheries) provide livelihoods for millions of people

Ocean plants produce almost half of the oxygen we breathe

An estimated 90% of coral reefs will be threatened by 2030

Under a 'business-as-usual' scenario, by 2100, emissions could result in the ocean becoming up to 2x more acidic (compared to pre-industrial levels) leading to the further loss of marine ecosystems

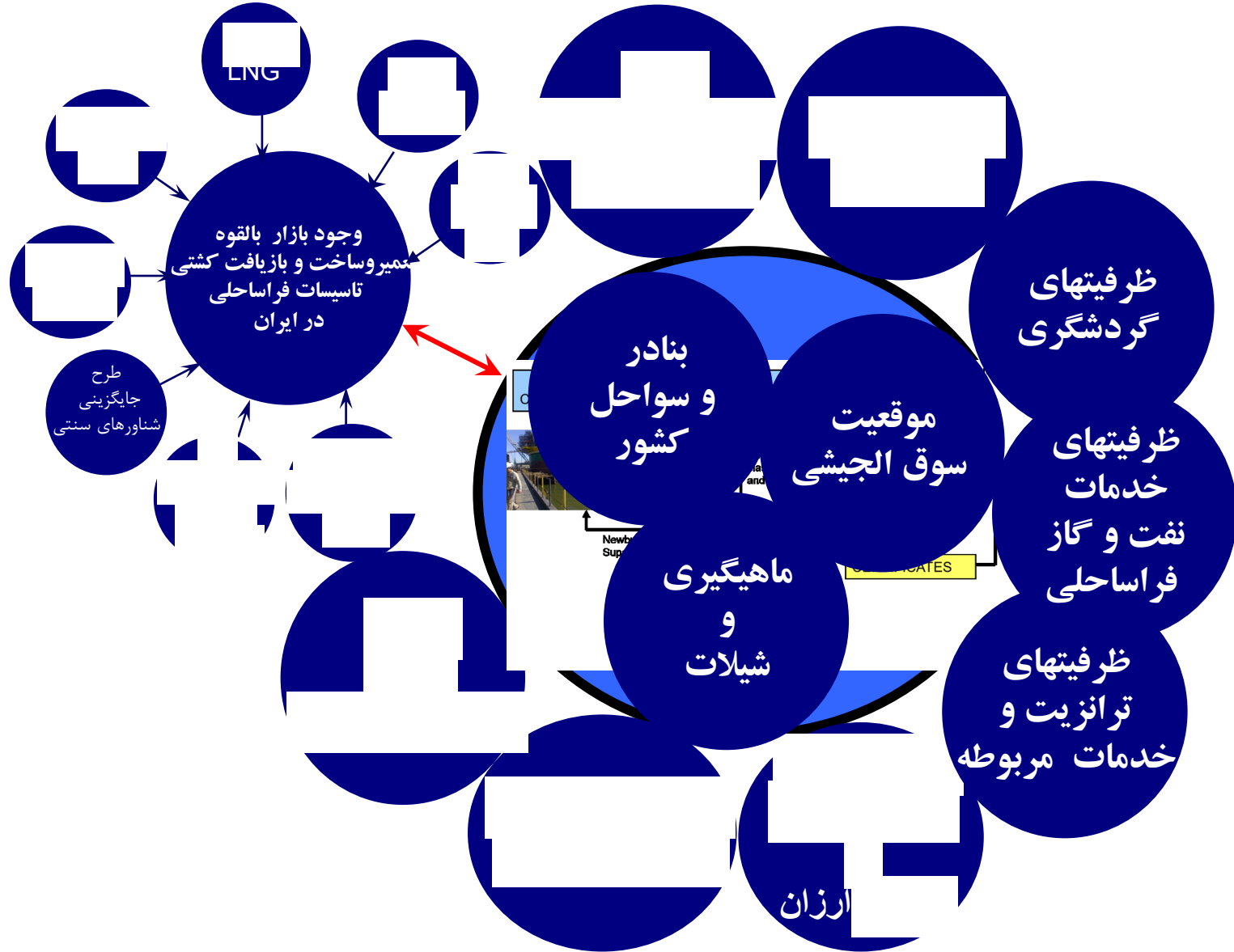
Models estimate that the oxygen content of the ocean will decline over the next century

96% of the Earth's living space

80% of living organisms

99% of the biosphere

چرا پیشرفت و گسترش ایران بر مدار راهبردی دریا





تعریف جامع و شفاف از صنایع دریایی و دریانوردی،

صنعتی کار آفرین، راهبردی، مولد، اشتغالزا و محرک

- صنعت دریایی بسیار متنوع، پویا و اثرگذار می‌باشد و کشور ایران شایسته رشد بیشتر در این زمینه می‌باشد. نکته مهم در این خصوص این است که در کنار لزوم توسعه اقتصادی در صنعت دریایی توجه به مسائل زیست محیطی بسیار حائز اهمیت است.
- نکته دیگر در این زمینه توسعه همه جانبه در صنعت دریایی است. توسعه یک جانبه و یا چند بخشی حتی ممکن است در آینده مشکلاتی را نیز در این صنعت به وجود آورد. به عنوان مثال چنانچه صنعت کشتی سازی توسعه یافته است اما در بحث آموزش حرفه دریانوردی چندان موفق نبوده ایم.

رویکرد اصلی توسعه پایدار: مبارزه بی امان با فساد

رهبر معظم انقلاب برای مبارزه با فساد خطوط شفاف مشخص و کارآمدی را در مقاطع مختلف تبیین نموده اند. رخی از مهم ترین بایدها و نبایدهای موضوع از منظر ایشان این موارد است:



- یکم: شناخت بسترهای فساد و پیشگیری از آن
- دوم: عدم تبعیض
- سوم: مبارزه در درون قوه مجریه
- چهارم: پاک دستی
- پنجم: اقدام عملی و پرهیز از برخورد شعاری

در یک نگاه کلان باید گفت رهبر انقلاب همواره پرچم دار مبارزه با فساد بوده و هستند و همواره مبارزه های «قاطع» و در عین حال «دقیق»، بدون «اغماض» و بدون «تعدی و جفا» را مطالبه کرده اند: «همه بدانند، همه بفهمند بنا است با مفسد بدون رعایت هیچ ملاحظه ای برخورد قاطع صورت بگیرد... بنده نوشته ام باید عادلانه باشد و با دقت انجام بگیرد؛ یعنی کار بایستی دقیق و عادلانه انجام بگیرد.» ۱۳۹۷/۰۵/۲۲ امر مهمی که اگر با مطالبه های عمومی مردم و نخبگان و عملکرد صحیح و دقیق مسئولین قوای سه گانه به شکل موثری عملیاتی شود با ایجاد «امنیت اقتصادی» فضای سالم را برای رشد اقتصاد ملی فراهم کرده و «رضایت و اعتماد ملت» را نتیجه می دهد.

در دریا

اصول دوازده‌گانه حاکم بر نقشه ملی پیشگیری و مقابله با فساد اداری و اقتصادی در دولت

اجرای

دولت الکترونیک:
به حداقل رساندن مواجهه حضوری

شفاف‌سازی:
تولید و ارائه اطلاعات صحیح

توسعه رویکرد زنجیره ارزش:
کوتاه کردن فاصله تولیدکننده
و مصرف‌کننده

مدیریت تعارض منافع:
تفکیک بخش خصوصی و عمومی

حمایت از فعالیت سالم:
احترام به ثروت‌آفرینان

فرهنگ‌سازی و نظارت همگانی:
رشد فرهنگ پاسخ‌گویی

تقویت اشراف:
یکپارچه‌سازی اطلاعات مالی
و اقتصادی کشور

متناسب‌سازی ساختار و تشکیلات دولت:
جلوگیری از رشد نامتوازن
اندازه دولت

نظارت موثر و کارآمد:
بابهره‌گیری از فناوری

شایسته‌گزینی:
انتصاب مدیران فسادستیز

برخورد قاطع، دقیق و موثر:
ایجاد بازدارندگی

سهولت فرایندها:
بازنگری در نظام مجوزها



دریانوردی پیشرفت و گسترش ماندگار: برنامه ای برای پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

اولین و مهمترین برنامه مبارزه بی امان با فساد برای پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

تفاوت در جزئیات است

یکی از تفاوت‌های ایل با رقبا Details Oriented است

شیطان در جزئیات است the devil is in the detail یک اصطلاح در زبان انگلیسی است به معنی اینکه توجه به جزئیات بسیار مهم است و همیشه امکان دارد مسائل با اهمیت در نگاه کلی و بدون دقت به جزئیات، به چشم نیاید

راه درمان	عامل فساد	ردیف	توضیحات
شتاسایی و حذف تمام احکام قانون مانند و جایگزینی آنان با آیین نامه های منطبق با قوانین	قانون گذاری به جای آیین نامه های اجرایی(تایید صلاحیت موسسات رده بندی خارجی، ثبت شناورهای خاص، محاسبه ظرفیت ناخالص شناورو...)	۱	دیارباز باتوجه دیارتاب
بررسی جزئیات فرایندها و تصحیح فرایندها در جزئیات آموزش مشتری مداری برای تغییر نگرش	نگاه متهم وار به اربابان رجوع و سعی در اثبات اتهام آنان از هر طریق ممکن	۲	دیارمور دولت
تشویق راهکارهای منجر به روال، بررسی جزئیات فرایندها و تصحیح فرایندها در جزئیات آموزش مشتری مداری برای تغییر نگرش	عدم انجام کار مشتری به بهانه اینکه بعد از حل این مشکل سیل درخواستها روانه خواهد شد	۳	دیاریک
حذف مشاوران سفارشی و انتخاب و گزینش مشاوران با کمک تشکلهای تخصصی و موسسات رده بندی ایرانی	وجود مشاوران سفارشی	۴	دیارنوال مردم
بازنگری فرایندهای مربوطه با تکیه بر نظارت مستمر کلیه شرکت کنندگان و توزیع متناسب و عادلانه اطلاعات موضوع مناقصه و یا قرارداد با حذف کلیه ارتباطات خارج از چارچوب فرآیندها	گزینش و انتخاب مشاور /پیمانکار طرف قرارداد و سپس برنامه ریزی و اقدام برای کنار زدن رقبا	۵	دیاکر دیادل

دریانوردی پیشرفت و گسترش ماندگار: برنامه ای برای پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

اولین و مهمترین برنامه مبارزه بی امان با فساد برای پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

تفاوت در جزئیات است

یکی از تفاوت‌های اپل با رقبای Details Oriented است

شیطان در جزئیات است the devil is in the detail یک اصطلاح در زبان انگلیسی است به معنی اینکه توجه به جزئیات بسیار مهم است و همیشه امکان دارد مسائل با اهمیت در نگاه کلی و بدون دقت به جزئیات، به چشم نیاید

راه درمان	عامل فساد	ردیف
بررسی فرایندها و زمان محور کردن پاسخ ها	عدم وجود بازه زمانی برای پاسخ به درخواستهای اربابان رجوع	۶
شناسایی سوء نیت، سوء مدیریت و سوء کارکردها بعنوان تخلف فساد و رانت و برخورد بی اغماض با آنان	فساد و رانت فقط در دریافت رشوه و زد و بندهای مالی نمود پیدا نمی کند بلکه در سوء نیت، سوء مدیریت و سوء کارکرد هم وجود دارد	۷
تبدیل جایگاهها مناصب و شغلها به میز خدمت با گزینش مناسب، آموزش، درج در شرح وظایف، درج در سوگند نامه شغلی، برخورد آنی و متناسب	جایگاهها، مناصب و شغلها سرقفلی های اعطاء شده هستند	۸
طراحی سوگند نامه خاص کارکنان بطورعام و در صورت کاربردی بودن برای تک تک مشاغل و امضا گرفتن از کارکنان در زمان انتصاب در مشاغل جدید و یا بدو استخدام و همچنین بطور سالیانه در روند تمدید قرارداد(مثل سوگندنامه پزشکی)	عدم تعهد شرعی، اخلاقی، انسانی، حرفه ای گری	۹

دریاندی پیشرفت و گسترش ماندگار: برنامه ای برای پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا



مجوزهای کسب و کار

۱۰. عامل فساد:

راههای درمان:

۱. اجرای کلیه موصوبات هیات مقررات زدایی و تسهیل مجوزهای کسب و کار در دریا بندر و فراساحل کشور با راه اندازی هیات مقررات زدایی و تسهیل مجوزهای کسب و کارهای دریایی
۲. اجرای بی کم و کاست قانون/لایحه طرح تسهیل صدور برخی از مجوزهای کسب و کار با راه اندازی هیات مقررات زدایی و تسهیل مجوزهای کسب و کارهای دریایی
۳. تبدیل عمده مجوزهای دریایی بندری و فراساحلی به طرح شناسایی و ثبت و انتشار شفاف اطلاعات متقاضیان
۴. تبدیل عمده مجوزهای فنی از مجوزهای قانونی به مجوزهای فنی و تبدیل روند از یک روند موافقت اصولی قانونی به یک روند توانمند سازی و واگذاری به بخش ها/تشکل های تخصصی غیر رانتهی

طرح بزرگ مجلس برای پایان رانت ها و امضاهای طلایی

طرح تسهیل صدور مجوز برخی کسب و کارها چگونه مشاغل بر طرفدار را از انحصار خارج می کند؟

اشکالات روند فعلی صدور مجوزها:

- ایجاد بازار سیاه خرید و فروش مجوزها
- انحصار در ایجاد برخی مشاغل و وجود امضای طلایی
- فساد و سوء استفاده برخی افراد در دستگاه های اجرایی برای صدور مجوز

اهداف طرح:

- شفافیت اطلاعات
- پایان رانت ها با ثبت محور شدن مجوزها
- شکستن تعارض منافع و امضاهای طلایی
- رفع بوروکراسی اداری از مقابل کارآفرینان

نحوه صدور مجوز پس از اجرایی شدن طرح:

- مجوز های ثبت محور: الزام دولت به صدور مجوزها طی ۳ روز
- مجوز های تأیید محور: مشاغل مرتبط با سلامت، محیط زیست، امنیت ملی یا مستلزم بهره برداری از منابع طبیعی یا تغییر کاربری اراضی کشاورزی
- نحوه صدور مجوز: الزام دولت به بررسی درخواست ثبت شده حداکثر ۳ ماه

چه مشاغلی مشمول این طرح می شوند؟

- داروخانه ها
- سونوگرافی
- نانوایی ها
- کارگزاری بورس
- سایر مشاغل
- وکالت
- سر دفتر داری

ضمانت های اجرایی طرح:

- صدور خودکار مجوز پس از ۳ روز در صورت عدم پاسخگویی مراجع صدور ذی ربط
- اگر متقاضی، اطلاعات نادرست ثبت کند تا دو سال از درخواست مجدد صدور مجوز محروم می شود
- در هنگام استعلام ماموران، ارائه شناسه یکتای مجوز کافی بوده و درخواست مدارک اضافی جرم محسوب است

دریانوردی پیشرفت و گسترش ماندگار: برنامه ای برای پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

اولین و مهمترین برنامه مبارزه بی امان با فساد برای پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

تفاوت در جزئیات است یکی از تفاوت‌های ایل با رقبا Details Oriented است

شیطان در جزئیات است the devil is in the detail یک اصطلاح در زبان انگلیسی است به معنی اینکه توجه به جزئیات بسیار مهم است و همیشه امکان دارد مسائل با اهمیت در نگاه کلی و بدون دقت به جزئیات، به چشم نیاید

راه درمان	عامل فساد	ردیف	دسته بندی
نظام مهندسی بندری دریایی و فراساحلی کشور	نبود شایسته سالاری	۱۱	دیپلمات
جلوگیری از تلاش مدیران هر مجموعه برای لاپوشانی، که مثلاً برای حفظ آبروی سازمان انجام می شود	درزگیری اطلاعات	۱۲	باتوجه
برای افشاگران فساد و سوء استفاده از قدرت Whistleblowers مصونیت‌هایی پیش بینی گردد.	آسیب پذیری افشاگران	۱۳	دیپلمات
کاهش درجه محرمانگی فرایندها و اقدامات اداری که در کشور ما بسیار بالاست	فرهنگ محرمانگی	۱۴	دولت
فرایند محوری بجای فرد محوری	فرد محوری بجای فرایند محوری	۱۵	دیپلمات
هزینه کرد از محل طرح وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی برای استقرار سازمانهای الکترونیکی	بی توجهی به دولت الکترونیک	۱۶	مردم
شروع از خود	شفافیت، مرگ برای همسایه	۱۷	دیپلمات
مشتری مداری نظام مند برای بی نیازی از سفارش	سفارش و سفارش پذیری	۱۸	دیپلمات

دریانوردی پیشرفت و گسترش ماندگار: برنامه‌ای برای پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

وزیر راه و شهرسازی طی حکمی ابلاغ کرد؛

در پی انتشار نامه وزارت راه و شهرسازی به کلیه سازمان‌های تابعه

ممنوعیت شرکت‌ها و سازمان‌های وزارت راه از انعقاد قرارداد با کارکنان و بازنشستگان

عباس آخوندی در حکمی شرکت‌ها و سازمان‌های تابعه وزارت راه و شهرسازی را از عقد هر نوع قرارداد با اشخاص حقیقی و حقوقی به نحوی از انحاء با کارکنان شاغل و بازنشسته آن دستگاه منع کرد.

و عمومی، مه‌آبادی مدیرعامل شرکت فرودگاه‌های کشور، پرورش مدیرعامل شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران، نویدی مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی «ره» و حسینی مدیرعامل شرکت آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک به شرح زیر است:



سلام علیکم
 با توجه به سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و قوانین و مقررات مربوطه و همچنین قانون ارتقاء سلامت نظام اداری و مقابله با فساد و به جهت جلوگیری از اعطای هرگونه امتیاز و رانت به اشخاص یا گروه‌های خاص، مقرر می‌گردد از انعقاد هر نوع قرارداد اعم از بیمه‌کاری، اجاره دارایی‌هایی مولد، قراردادهای BOT، BLT، نظایر آن و همچنین قراردادهای خرید خدمات با اشخاص حقیقی و حقوقی به نحوی از انحاء با کارکنان آن شرکت/سازمان اعم از شاغل و بازنشسته (مانند صندوق‌های بازنشستگی، شرکت‌ها و صندوق‌های تعاونی کارکنان، صندوق‌های پس‌انداز کارکنان و از این قبیل) خودداری به عمل آید. لازم است به قراردادهای قبلی نیز در پایان مدت قرارداد یا ظرف مدت شش ماه (هر کدام زودتر باشد) خاتمه داده شود.
 بدیهی است مسئولیت اجرای صحیح و دقیق این دستور بر عهده هیات مدیره یا هیات عامل شرکتها و سازمان‌ها می‌باشد.



تشکر انجمن مهندسی دریایی ایران از آقای دکتر آخوندی

پیرو نامه وزارت راه و شهرسازی به کلیه سازمان‌های تابعه در خصوص منع عقد هر نوع قرارداد با اشخاص حقیقی و حقوقی که به نحوی از انحاء، با کارکنان شاغل و بازنشسته آن مرتبط می‌باشد، انجمن مهندسی دریایی ایران طی نامه‌ای از دکتر آخوندی وزیر محترم وزارت راه و شهرسازی تشکر و قدردانی نمود.
 متن کامل این نامه به شرح ذیل است:

جناب آقای دکتر آخوندی وزیر محترم راه و شهرسازی باسلام

احتراماً پیرو دستور اخیر حضرت‌عالی در جهت عدم واگذاری قراردادهای و پروژه‌های سازمان‌های تحت پوشش آن وزارتخانه محترم به صندوق‌های بازنشستگی و تعاونی‌های کارکنان، مراتب تشکر و قدردانی جامعه دریایی کشور را به استحضار حضرت‌عالی می‌رساند. مسلماً این جهت‌گیری تأثیر بسیار مهمی در فعال‌سازی بخش خصوصی واقعی و توسعه دریایی کشور خواهد داشت.

انجمن مهندسی دریایی آمادگی دارد به نمایندگی از اعضای خود به هر شکل که صلاح تشخیص دهد در اجرای دستور

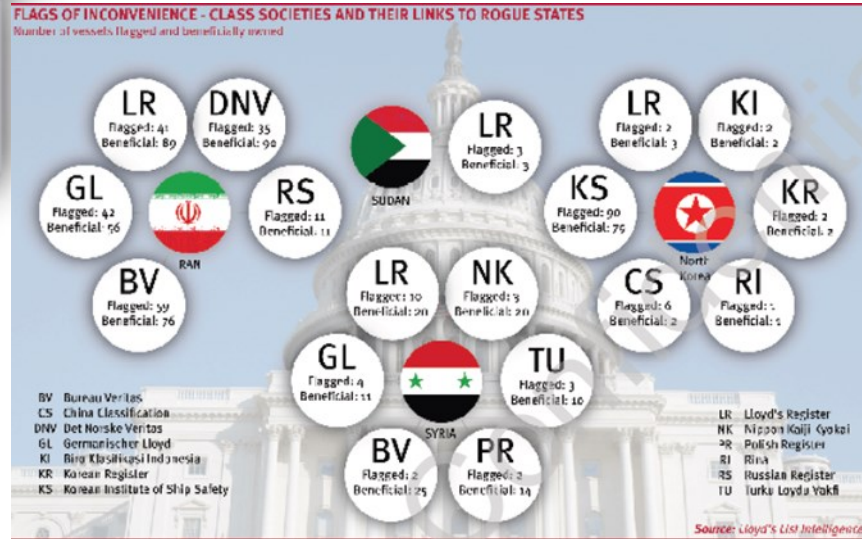


فوق همکاری نماید. مجدداً از توجه جنابعالی به حل مشکلات بخش خصوصی کشور کمال تشکر را دارم.
 محمدسعید سیف
 رئیس هیات مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران
 انجمن سازندگان شناور، تجهیزات و سازه‌های دریایی ایران هم در این خصوص طی نامه‌ای از دکتر آخوندی وزیر محترم وزارت راه و شهرسازی تشکر و قدردانی نمود.
 متن کامل این نامه به شرح ذیل است:

جناب آقای دکتر عباس آخوندی وزیر محترم راه و شهرسازی با سلام و احترام؛

ضمن تشکر از دستور مدبرانه حضرت‌عالی در مورد جلوگیری از واگذاری قراردادهای و پروژه‌ها به تعاونی‌های کارکنان و صندوق‌های بازنشستگی سازمانهای تابعه آن وزارتخانه، امیدواریم این دستور اثرگذار بر اقتصاد کشور، هرچه سریعتر، با اقبال گردیده و شاهد اجرایی شدن پروژه‌ها در بخش خصوصی باشیم و از ارجاع کارها به شرکت‌های دولتی و تعاونی‌های شبه دولتی جلوگیری به عمل آید.

طراحی و تدوین و یا بازنگری طرح جامع مدیریت و رسیدگی به فضای کسب و کار دریایی در دوران تحریم



ظرف یکماه

طراحی و تدوین و یا بازنگری طرح های مدیریت تبعات شیوع

ویروس کرونا بر صنایع دریایی، بنادر و دریانوردی ایران



ظرف یک ماه

ایران

دریاچار

دریا طراز

باتوسه

دریا شتاب

دریا محور

دولت

دریا یک

دریا نوال

مردم

دریا کر

دریا دل

دریانوردی پیشرفت و گسترش ماندگار: برنامه ای برای پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

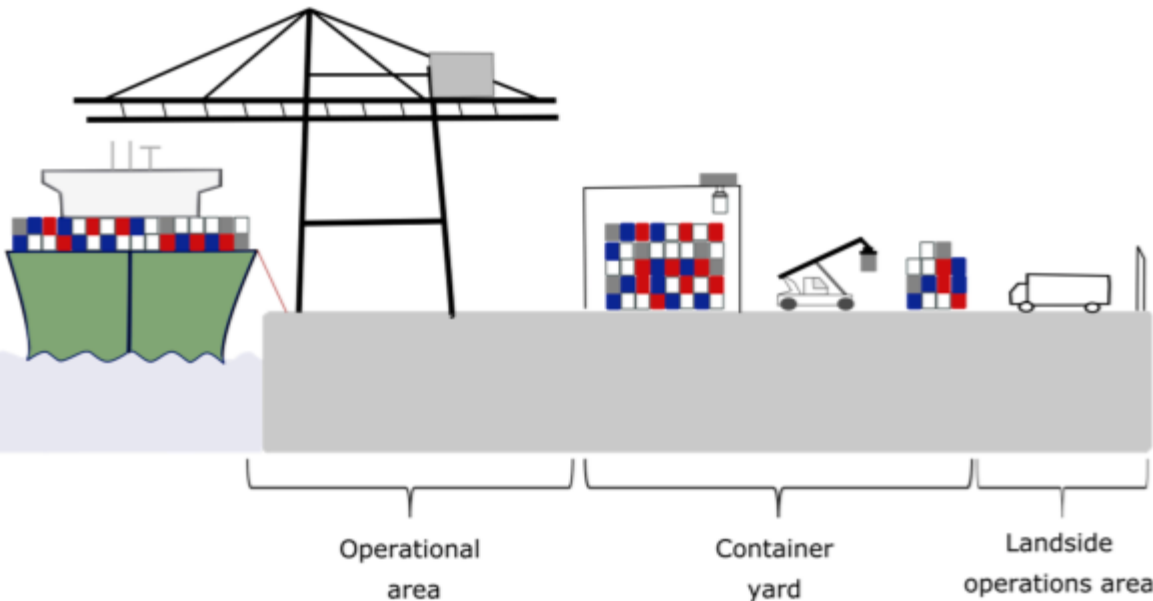
توسعه دیپلماسی اقتصادی: از طریق مجامع بین المللی

راهکار و رویکرد	نوع ارتباط بین المللی	ردیف	ایران
استفاده از ظرفیتهای این معاهدات برای تقویت تولید داخل و صادرات. الحاق با رویکرد گسترش تکنولوژی ایرانی، مقابله بت تحریم و عدم هزینه برای حمل و نقل دریایی	قوانین الحاق ایران به معاهدات بین المللی (با الحاقیه ها و ... حدود ۷۰ معاهده) https://www.pmo.ir/fa/law/category/8152	۱	دیپلماسی دریایاز باتوسعه
بهره برداری از عضویتها با رویکرد گسترش تکنولوژی ایرانی، مقابله بت تحریم و عدم هزینه برای حمل و نقل دریایی	عضویت در مجامع بین المللی (۶ انجمن و کنوانسیون) https://www.pmo.ir/fa/law/category/8153	۲	دیپلمات
برنامه ریزی برای توسعه روابط و بهره برداری بخش خصوصی	موافقت نامه های ملات مضاعف ۹ موافقت نامه https://www.pmo.ir/fa/law/category/9026	۳	دیپلماسی دولت
ظرفیت های همکاری با سازمان همکاریهای شانگهای و این موافقت نامه ها را شناسایی و در مسیر رشد اقتصادی فعال کرد	سایر موافقت نامه های بین المللی مرتبط با عضویت شانگهای ۱۰ موافقت نامه https://www.pmo.ir/fa/law/category/9025	۴	دیپلماسی دریانوال
ظرفیت های همکاری در این موافقت نامه ها را شناسایی و در مسیر رشد اقتصادی فعال کرد	موافقت نامه های دو یا سه جانبه کشتیرانی ۱۱ موافقت نامه https://www.pmo.ir/fa/law/category/8154	۵	دیپلماسی مردم دیاکر دریادل

توسعه بهره وری بنادر و پس کرانه با بنادر خشک:

امروزه، مفهوم توسعه پایدار برای بیان ضرورت هدایت آینده زمین و بشریت در سطح جهان به کار می رود. بخش حمل و نقل، نقش مهمی هم در توسعه اقتصادی و هم در تعادل زیست محیطی جهان ایفا میکند. رویکرد جامع چند وجهی سیستم حمل و نقل، گامی مهم به سوی جابجایی پایدار علاوه بر پیشرفت های فنی مختلف در زمینه وسایل نقلیه پاک تر و با صرفه تر از لحاظ مصرف انرژی است. مهمترین مشکلی که امروزه بنادر ساحلی به دلیل زیاد بودن کانتینر با آن مواجه هستند نبودن فضای خالی برای انبار کردن کالا می باشد و با توجه به زیاد شدن تعداد کشتی های باربریکانتینری و با توجه به انبار کردن کانتینرها در بنادر ساحلی که موجب کم شدن فضا برای تخلیه، تردد و ... می گردد ایجاد می کند که به فکر ایجاد فضای دیگری برای انبار کردن کالا و یا همان کانتینرها باشیم که بنادر خشک می توانند در این زمینه مورد بحث قرار گیرند. یک بندر خشک یک ترمینال در خشکی است که میتواند به صورت مستقیم به وسیله ریل به بندر ساحلی متصل شود و استفاده کنندگان می توانند کالاهای خود را به صورت واحدهای استاندارد کانتینر در حجم بالا حمل کنند. بنادر خشک در بسیاری از کشورها ایجاد شده اند و در برخی موارد دارای ارتباط مستقیم و برنامه ای ریلی با یک یا چند بندر ساحلی است. از آنجاییکه ساختار عمومی بنادر خشک در کشورهای مختلف نقش عمده ای در عرصه حملونقل ترکیبی و یا چند وجهی بر عهده دارند، در این تحقیق سعی شده است تا اطلاعات مفیدی در ارتباط با آن و تجربیات کشورهای مختلف در ایجاد بنادر خشک به منظور انتقال این تجربیات به کشور عزیزمان ارائه گردد.

- کمک به توسعه اقتصادی از منطقه ساحلی
- آشتی بین زیرساختهای حمل و نقل و عرضه مدیریت زنجیره ای
- بهبود زنجیره تأمین ، تدارکات
- کاهش هزینه حمل و نقل
- تغییر عملکرد توزیع از پایانه های بندر
- کمک به ظرفیت های بنادر
- افزودن ارزش به فعالان بازار



مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

دکتر محمد مونسان نوشته است:

از حدود دو دهه پیش ضرورت «توسعه دریا محور» در کشور مطرح شده است و مورد تاکید مقامات ارشد کشور بوده است ولی هم اکنون پس از گذشت ۲۰ سال هنوز نمیتوان ایران را یک کشور با برنامه توسعه ای با محوریت دریا در نظر گرفت. حتی در سند آمایش سرزمین که امسال توسط شورای عالی آمایش سرزمین منتشر شده باز هم نمیتوان به هیچ وجه دریامحور بودن آمایش سرزمین در ۲۵ سال آینده کشور (تا سال ۱۴۲۴) را مشاهده کرد و این عمیقا جای تاسف دارد که هنوز هم در یک سند بالادستی و در یک شورای عالی، پاشنه این درب بر محور «توسعه خشکی محور!» می چرخد. این در حالیست که در بیانیه گام دوم انقلاب که در سال ۱۳۹۷ توسط مقام معظم رهبری ابلاغ شده است نیز صراحتا بر استفاده از ظرفیت سواحل طولانی ایران تاکید شده است. تعاریف مختلفی از توسعه دریامحور ذکر شده است ولی شاید بهتر باشد برای درک بهتر آن توسط عموم جامعه، ۲۵ مصداق ضروری از توسعه دریامحور را ذکر کنیم. بنابراین میتوانیم بگوییم که:

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا



۱- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید بزرگترین، مدرن-ترین و پررونق‌ترین شهرهای ایران در کنار سواحل بخصوص سواحل جنوبی شکل بگیرند.
 از منظر بررسی‌های تاریخی، اجتماعی و جذابیت سکونتی، مناطق ساحلی از جذابترین مناطق دنیا و بستر فعالیت‌های عظیم اقتصادی و اجتماعی به‌شمار می‌روند بگونه‌ای که حدود دوسوم جمعیت جهان در محدوده شصت کیلومتری حاشیه دریاها استقرار یافته‌اند و بیش از ۸۰ درصد از شهرهای بزرگ جهان که امروزه به عنوان قطب‌های تجاری شناخته می‌شوند، در مناطق ساحلی قرار گرفته که از متراکم‌ترین شهرهای دنیا از نظر جمعیت، می‌توان به بمبئی، کلکته، کراچی، لاگوس، سینزن، سنول، تایپه و شانگهای که عموماً شهرهایی بندری‌اند، اشاره نمود. این مهم بیانگر جایگاه " اقتصاد دریا محور " در رشد و رونق این شهرها است.

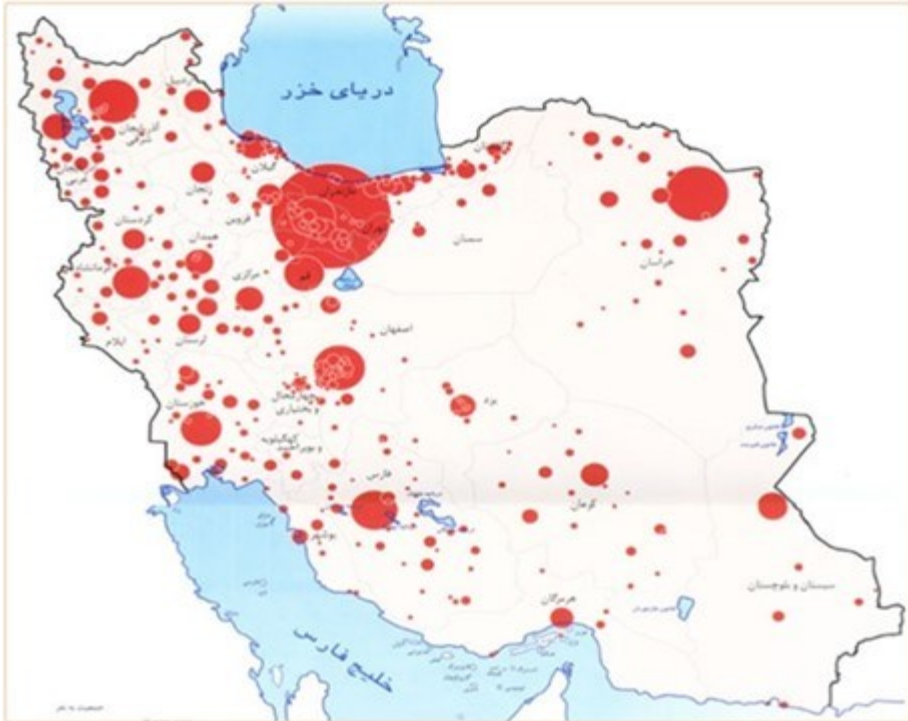
مرکز اسناد تاریخی شهرداری بندرعباس،
 نخستین تصویر آلبوم موفقیت

ایران
 دریایار
 دریاطراز
 باتوسه
 دریاشاب
 دریاحور
 دولت
 دریایک
 دریانوال
 مردم
 دریاکر
 دریادل

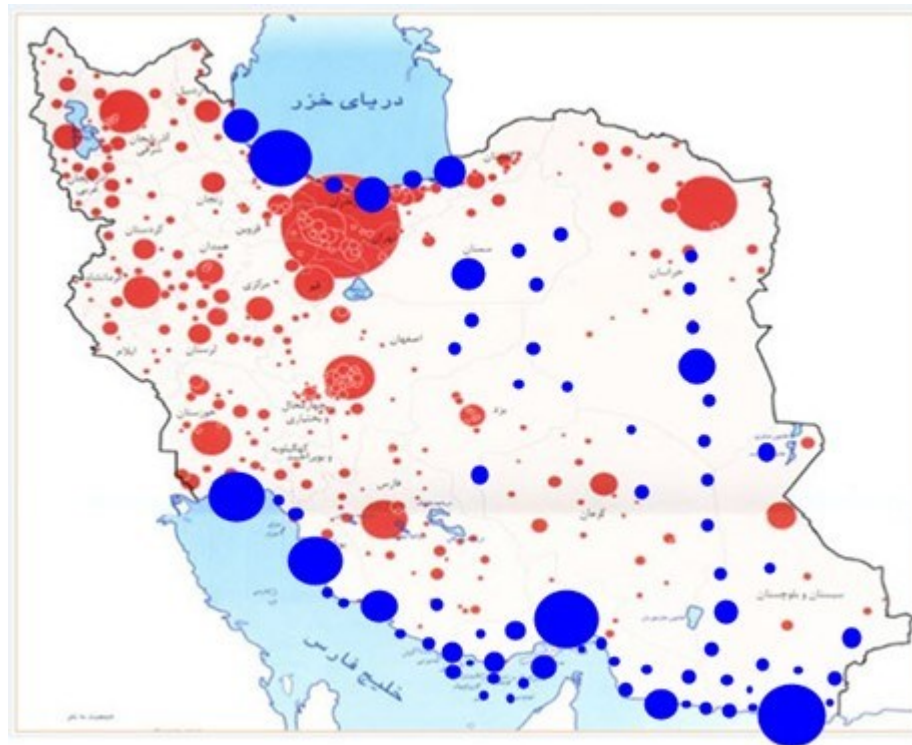
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۲- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید بیشترین جمعیت ایران همانند همه دنیا در کنار سواحل باشند بخصوص در کشوری که دارای بیابانهای وسیعی بوده و دائما با معضل خشکسالی و کم آبی دست به گریبان است.

ایران
دریاچار
دریا طراز
باتوسه
دریا تباب
دریا حور
دولت
دریا یک
دریا نوال
مردم
دریا کر
دریا دل



توزیع جمعیت فعلی و شهرهای کشور



توزیع جمعیت مطلوب در یک افق ۲۰ ساله با تفکرات توسعه دریامحور

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا



صنایع آب بر، باری بر دوش فلات مرکزی



۳- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید بزرگترین صنایع ایران بخصوص «صنایع آب‌بر» به کنار سواحل منتقل شده و قویا از طرح‌های توسعه-ای صنایع بزرگ در مرکز ایران جلوگیری کرد.

بر اساس آماری که وزارت صنعت، معدن و تجارت از مصرف آب در بخش‌های مختلف صنعتی ارائه کرده است، بیشترین میزان مصرف آب در سال ۱۳۹۰ مربوط به صنایع تولید مواد و محصولات شیمیایی است که ۴۰ درصد از آب مصرفی بخش صنعت را به خود اختصاص داده است. گروه صنایع مواد غذایی و آشامیدنی که در سال ۱۳۸۴، حدود ۲۰ درصد از آب صنعت را مصرف می‌کردند، در سال ۱۳۹۰ نیز تنها دو درصد کاهش سهم داشته و سهم آن از ۲۰ درصد به ۱۸ درصد رسیده است که به این ترتیب رتبه دوم مصرف آب صنعت را به خود اختصاص می‌دهند.

اما بخش معدن و تولید فلزات اساسی در دهه اخیر بیش از پیش مورد توجه قرار گرفت و همین امر سبب شد ضمن افزایش تولیدات، افزایش در مصرف آب بخش صنعتی را نیز داشته باشد. بر اساس گزارش وزارت صنعت، معدن و تجارت ۱۲.۸ درصد از آب مصرف شده در بخش صنعت کشور مربوط به تولید فلزات اساسی است و این بخش از این حیث سومین صنعت آب‌بر کشور به شمار می‌رود.

البته بین سال‌های ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۹ کاهش مصرف آب در این بخش نشانگر تزلزل در تولید این محصولات بوده اما در سال ۱۳۹۰ بار دیگر مورد توجه قرار گرفته است.

قرار گرفتن این سه صنعت در میان صنایع آب‌بر در سال ۱۳۹۰ در حالی صورت گرفته که شش سال پیش از اعلام این آمار یعنی در سال ۱۳۸۴ بیشترین مصرف آب صنعتی با سهم ۳۲.۷ درصد در اختیار بخش صنایع تولید زغال کک، پالایشگاه‌های نفت و سوخت‌های هسته‌ای بوده است که این بخش با افت چشمگیر مصرف آب در سال ۱۳۹۰ تنها ۵.۳ درصد از مصرف آب را به خود اختصاص داد.

علاوه بر صنایع مذکور، تولید محصولات کانی غیرفلزی، کاغذ و ماشین‌آلات صنعتی را نیز می‌توان از دیگر صنایع آب‌بر عنوان کرد.

ایران
دریا
دریا
دریا
باتوجه
دریایاب
دریا
دولت
دریا
دریا
مردم
دریا
دریا

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا



تکنولوژی های جدید کشاورزی - شیرین کردن آب دریا برای کشاورزی توسط آب

۴- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید کشاورزی ایران را به کنار سواحل منتقل کرد. به جای شیرین سازی آب دریای عمان و خلیج فارس و انتقال هزار کیلومتری آن به مرکز ایران و سپس انجام امور کشاورزی (و همچنین صنعتی) در بیابان های خشک مرکز ایران، بهتر است کشاورزی را به کنار سواحل (حتی سواحل جنوبی با خاک حاصلخیز) منتقل کرد.

نوع برداشت آب از دریا (Intake)

نوع برداشت آب دریا یا آبگیر یکی از بخشهای مهم آب شیرین کن های دریایی است. اطمینان از کمیت پایدار و کیفیت مناسب آب خام از مهمترین اهداف سازه های برداشت آب دریا است. علاوه بر این نوع آبگیر تأسیسات آب شیرین کن دریایی مهمترین عامل تأثیر گذار بر فرایند پیش تصفیه است.

ویژگیهای آب خام دریا نظیر کدورت، فعالیت باکتریایی، شکوفایی جلبکی و غیره به شدت وابسته به نوع آبگیر آب شیرین کن دریایی است. از اینرو تناسب میان فناوری پیش تصفیه با نوع آبگیر بسیار حایز اهمیت است.

در حال حاضر، دو روش پر کاربرد برداشت آب از دریا مشتمل بر آبگیرهای سطحی و آبگیرهای زیرزمینی هستند. آبگیر سطحی، آب خام را به طور مستقیم از آب دریا به آب شیرین کن منتقل می کند. آبگیرهای زیرزمینی نیز از آبخوان شور زیرزمینی یا آبخوان شور ساحلی برای جمع آوری آب خام برای آب شیرین کن دریایی استفاده می کنند. استفاده از آبگیرهای زیرسطحی برای جمع آوری آب خام معمولاً نیاز به پیش تصفیه سادهتری نسبت به آب خام جمع آوری شده توسط آبگیرهای سطحی دارد.



مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۵- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید به «پدافند غیرعامل» در سواحل بیشتر از مرکز ایران توجه شود و فراموش نکنیم که اولین مرزهای دفاعی ما در سواحل است. همین هراس از دریا در طی قرن‌ها باعث شده که ایرانی‌ها از سواحل فرار کرده و به مرکز ایران پناه ببرند.

در چکیده مقاله طراحی الگوی راهبردی پدافند غیرعامل بنادر جنوب کشور با تأکید بر تهدیدات دریاپایه تدوین مرتضی منصوردهقان؛ حبيب اله سیاری آورده شده است:

بنادر جنوب جمهوری اسلامی ایران شامل بنادر کوچک و بزرگ تجاری، نفتی و صیادی در سواحل شمالی خلیج فارس و دریای عمان از شرقی‌ترین بندر (چابهار) تا غربی‌ترین بندر (خرمشهر) شامل ۴۲ بندر فعال می‌باشند که دروازه‌های ورود و خروج کالا به کشور هستند. این مجتمع‌های بندری از تجهیزات راهبردی با ارزش اقتصادی بالا برخوردارند که بیش از ۹۰ درصد تجارت خارجی کشور از نظر واردات و صادرات به این بنادر وابسته است. این بنادر با توجه به خطوط ساحلی جنوب کشور (۴۸۸۰ کیلومتر بر اساس مطالعات مدیریت یکپارچه ساحلی) می‌توانند در شرایط مختلف حملات نظامی و حوادث طبیعی مورد تهدیدات دریاپایه قرار گیرند. هدف این تحقیق دستیابی به عوامل موثر و طراحی الگوی راهبردی پدافند غیر عامل در بنادر جنوب با تأکید بر تهدیدات دریاپایه است. در این الگو طبق مدل مفهومی ابعاد اساسی و فرعی، مولفه‌ها و شاخص‌های پدافند غیر عامل در بنادر جنوب احصاء و با استفاده از روش آمیخته و مدل سازی معادلات ساختاری تجزیه و تحلیل شده است. در الگوی راهبردی طراحی شده ۵ بعد اساسی پدافند غیر عامل شامل تداوم کارکرد بنادر در شرایط اضطرار، استحکام فنی ایمنی، کاهش آسیب پذیری، ارتقاء پایداری و تسهیل مدیریت بحران در دو بعد فرعی مدیریت و زیرساخت بررسی و ۸ مؤلفه موثر شامل تجهیزات مخابراتی و الکترونیکی، مستحدمات بندری تجهیزات عملیاتی، اسکله‌ها و کانال ورودی، منابع انسانی، راهنماهای شناورها و شرکتهای بندری و ۷۲ شاخص موثر بر پدافند غیر عامل بنادر جنوب کشور استخراج گردید.

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۵- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید به «پدافند غیرعامل» در سواحل بیشتر از مرکز ایران توجه شود و فراموش نکنیم که اولین مرزهای دفاعی ما در سواحل است. همین هراس از دریا در طی قرن‌ها باعث شده که ایرانی‌ها از سواحل فرار کرده و به مرکز ایران پناه ببرند.

در چکیده مقاله پدافند غیر عامل دریایی با تاکید بر امنیت پایدار دریایی حمزه علی کاویانی و حسین خانزادی آورده شده است:

امنیت دریایی مفهومی است که در ابتدا تمرکز ملی قوی در قانون دریا بوده که عمدتاً بر حفاظت و یکپارچگی دولت، ملت و دفع کشور های متخاصم متمرکز شده بود، به طوری که تمامیت ارضی حفظ شده و تهدیدات دریایی قادر به خنثی شدن در دریا بوده باشند و شکل متمایز قانون مربوط به جنگ های دریایی در این زمینه توسعه یافته است. با گذشت زمان، با این حال امنیت دریایی ابعاد مختلف و گسترده تری را توسعه داده است. در این مقاله با توجه به حساسیت پدافند غیر عامل در حوزه دریا که وجود دارد، نقش نیروی دریایی در راستای شکل گیری و تقویت به منظور جهش امنیت پایدار دریایی مورد بررسی قرار گرفته و نتایج حاصله نشان می‌دهد که فرصت های به وجود آمده با بهره جستن از قوتها درصد بهره برداری از فرصت ها از جمله گسترش توانمندی در پیاده سازی اصول و ملاحظات پدافند غیرعامل در مأموریت های محوله در مناطق مختلف دریایی و آب های آزاد، بهره گیری از موقعیت ویژه دریایی، پتانسیل های ژئومورفولوژیکی سواحل، ظرفیت های تنگه هرمز، بنادر و جزایر ایران به منظور گسترش زیرساخت های پدافند غیرعامل در مأموریت های محوله به نیروهای دریایی جمهوری اسلامی ایران است. قدرت دریایی توانایی های یک ملت را در حمایت از اهداف سیاسی، اقتصادی و نظامی از طریق کنترل دریاها بیان می نماید. پدافند غیرعامل جزء اصول اجتناب ناپذیر جنگ های امروزی و آینده است و باید در کلیه مراکز حیاتی، حساس و مهم نظامی و غیرنظامی در خشکی و دریا به آن توجه ویژه گردد.

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

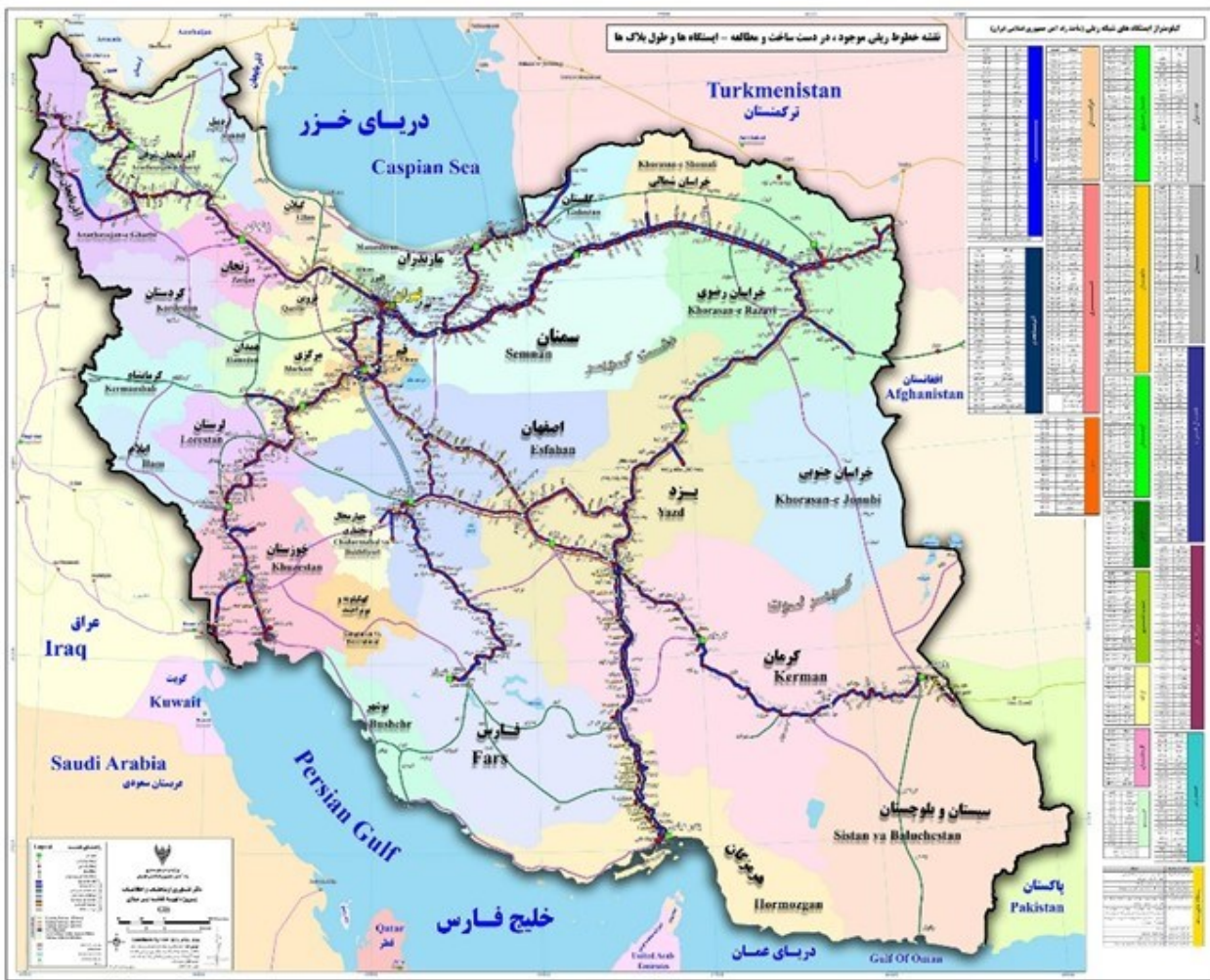
۶- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید مقر فرماندهی و لجستیک و عملیات نیروی دریایی ارتش و سپاه بجای تهران در سواحل مستقر شوند (که البته در مورد سپاه تا حدود زیادی انجام شده است).

۷- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید وزرایی را انتخاب کنیم که با مفهوم توسعه دریامحور بیگانه نباشند بخصوص دو وزارتخانه مهم صمت (صنعت، معدن و تجارت) و وزارت راه و شهرسازی. مهمترین علت اجرایی نشدن توسعه دریامحور در کشور و محرومیت حاد مناطق ساحلی جنوبی کشور این است که غالبا وزرا و مدیران رده بالا و میانی کشور هیچ اعتقادی به دریا به عنوان محور توسعه نداشته و ندارند.

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۸- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید کلیه شهرهای مهم ساحلی و بنادر کشور به خطوط راه آهن سراسری کشور متصل باشند و در امتداد سواحل هم دارای راه آهن باشیم. جای تاسف عمیق است بطور مثال در امتداد سواحل مکران (دریای عمان) نه تنها حتی ۱ کیلومتر راه آهن وجود ندارد بلکه در برنامه‌های آتی ۱۰ و ۲۰ و ۳۰ سال آینده شرکت راه آهن نیز هیچ برنامه‌ای برای آن وجود ندارد. افزایش درآمد ترانزیتی کشور (برای عبور بار از ایران) بدون اتصال بنادر به شبکه ریلی بین‌المللی محال است. «توسعه محور شرق» نیازمند توسعه فوری زیرساختها است.

ایران
دریا
دریا
دریا
توسعه
دریا
دریا
دولت
دریا
دریا
مردم
دریا
دریا



نقشه راه آهن کشور؛ در امتداد سواحل مکران هیچ ریلی وجود نداشته و نخواهد داشت!

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا



۹- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید بزرگترین شهرهای ساحلی جنوب ایران به شبکه آزادراهی کشور متصل باشند چراکه از الزامات اصلی سوق دادن جمعیت به سمت سواحل جنوبی و از ارکان توسعه گردشگری و ترانزیت است. چگونه ممکن است با راههای جاده‌ای نامناسب، غیرایمن، طولانی و خطرناک از مرکز ایران به سواحل جنوبی، امیدی به توسعه این سواحل داشت؟ جای تاسف عمیق است که در کل نیمه شرقی و جنوبی کشور حتی ۱ کیلومتر آزادراه وجود ندارد و در برنامه آتی وزارت راه هم جایی ندارد. مورد ۸ و ۹ به روشنی نشان میدهد که وزرا و مدیران ارشد دولتی باوری به توسعه دریامحور تا به امروز نداشته‌اند.

نقشه آزادراهی کشور؛ در نیمه شرقی کشور هیچ آزادراهی وجود ندارد!

ایران
دریا
دریا
دریا
با توسعه
دریا
دریا
دولت
دریا
دریا
مردم
دریا
دریا

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۱۰- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید درآمد ترانزیت ایران از درآمد نفت بیشتر شود. برای این مهم باید سرمایه‌گذاری‌های کلان در بنادر انجام داد و از شرکای معتبر و بزرگ خارجی استفاده کرد. وضعیت‌هایی مانند شرایط تحقیرآمیز و توهین آمیز مشارکت هندی‌ها در توسعه بندر چابهار که سالهاست در ازای مبالغ ناچیز و خجالت آور، بخش عظیمی از توسعه شرق را بدلیل تبعیت از تحریم‌های آمریکا معطل خود کرده‌اند باید هرچه سریعتر مرتفع گردند.

۵ طرح ترانزیتی که ایران را ثروتمندتر خواهند کرد

<https://tejaratnews.com/training/%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D9%86%D8%B2%DB%8C%D8%AA-%D8%A7%DB%8C%D8%B1%D8%A7%D9%86>

ایران مزیت‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک بی‌نظیری دارد که عمدتاً به دلیل اختلافات سیاسی با آمریکا، رنگ اجرا به خود ندیده‌اند. این طرح‌ها، به کمک درآمد حاصل از ترانزیت کالا، می‌توانند ایران را به کشوری ثروتمندتر بدل کنند.

اما آیا همین طرح‌های تجاری اجرانشده می‌توانند به کمک ایران بیایند؟

قرارگیری در مرز میان قاره‌های آسیا و اروپا، دسترسی به آب‌های بین‌المللی در جنوب، وسعت بالا و تعداد زیاد همسایگان، از نظر جغرافیایی به ایران مزیت‌هایی داده که کمتر کشوری از آن‌ها بهره‌مند است. در ادامه، به ۵ مورد از مزیت‌های جغرافیایی ایران و ۵ طرحی که می‌تواند درآمدهای حاصل از تجارت ایران را زیر و رو کند و ایران را به کشوری ثروتمندتر تبدیل کنند، اشاره می‌کنیم:

۱. کشورهای مصور آزاد می‌شوند!

موقعیت جغرافیایی ایران، به ما اجازه می‌دهد به کشورهای که به آب‌های آزاد راه ندارند، موقعیت‌های تباری بدهیم.

اگر به نقشه جهان نگاه کنید، برای بسیاری از کشورهای «مصور در خشکی» که در آسیای میانه واقع شده‌اند، ایران بهترین و ارزان‌ترین راه برای دسترسی به آب‌های آزاد است.

«کشورهای مصور در خشکی» ((landlocked countries)، به کشورهای گفته می‌شود که به آب‌های آزاد دسترسی ندارند. به‌عنوان مثال، کشورهای مانند تاجیکستان، افغانستان، قزاقستان و قرقیزستان، همگی مصور در خشکی هستند.

اگر به نقشه جهان نگاه کنید، برای بسیاری از این کشورها که در آسیای میانه واقع شده‌اند، ایران بهترین و ارزان‌ترین راه برای دسترسی به آب‌های آزاد است. ایران می‌تواند با احداث مسیرهای ریلی، از طریق ترانزیت کالا به این کشورها و بالعکس، کسب درآمد کند و ثروتمندتر شود.

گازرسانی به شبه‌قاره هند و جنوب اروپا

ایران

دیپلماسی

دیپلماسی

باتوجه

دیپلمات

دیپلماسی

دولت

دیپلماسی

دیپلمات

مردم

دیپلماسی

دیپلمات

در میان سوخت‌های فسیلی، گاز طبیعی در دسترس‌ترین جایگزین نفت است. این در حالی است که گاز طبیعی از نفت پاک‌تر بوده و میزان کمتری گاز گلخانه‌ای آزاد می‌کند. به همین جهت، گاز طبیعی احتمالا تا بیش از دو دهه آینده، همچنان متقاضیان زیادی در سراسر جهان خواهد داشت.

«خط لوله پارس» (Persian Pipeline) قادر است سالانه تا سقف ۱۴ میلیارد متر مکعب گاز ایران را به جنوب اروپا برساند.

از طرفی، ایران پس از روسیه، دارنده دومین ذخایر بزرگ گاز طبیعی در جهان است و به تنهایی ۱۷.۸ درصد از ذخایر گازی جهان را در اختیار دارد. به همین جهت، ایران می‌تواند تامین‌کننده گاز اروپا باشد.

ایران می‌تواند به‌جای روسیه، جایگزین مناسبی برای تامین گاز اروپا باشد.

روسیه اکنون بزرگ‌ترین تامین‌کننده گاز طبیعی اروپا است، اما ائتلافات سیاسی این کشور با اتحادیه اروپا، اروپایی‌ها را نگران کرده که در مواقع بحرانی، روس‌ها می‌توانند قاره سبز را از گاز محروم کنند. به همین دلیل، اروپایی‌ها به دنبال طرح‌هایی هستند تا تامین‌کنندگان گاز خود را متنوع‌تر کنند.

«خط لوله پارس» (Persian Pipeline) با همین هدف طرح‌ریزی شده و قادر است سالانه تا سقف ۱۴ میلیارد متر مکعب گاز ایران را به جنوب اروپا برساند.

«خط لوله صلح» (Iran-Pakistan gas pipeline) نیز همین کارکرد را برای صادرات نفت ایران به پاکستان و هند بر عهده خواهد داشت. این دو طرح اما به دلیل تحریم‌ها و سنگ‌اندازی‌های آمریکا، فعلا قابلیت اجرا ندارند.

۱۱. احیای جاده تاریخی ابریشم

ایران یکی از اصلی ترین کشورهای بود که در مسیر تاریخی تجاری، موسوم به «جاده ابریشم» (The Silk Road) قرار داشت. این جاده، چین را اروپا وصل می کرد و ستون اصلی تجارت جهانی بود.

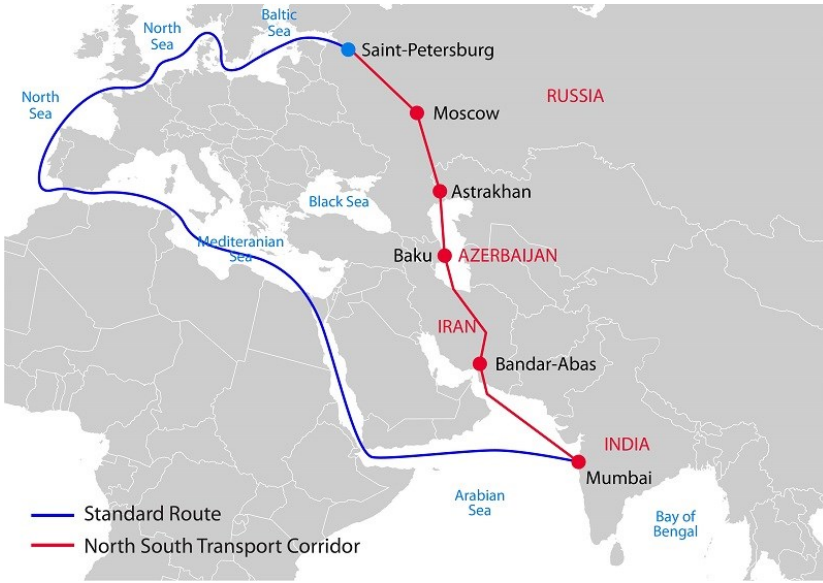
حالا چینی ها طرح بلندپروازانه ای دارند تا این مسیر را دوباره احیا کنند. طرح موسوم به «یک کمربند و یک جاده» (Belt and Road Initiative) که چین حدود ۹۰۰ میلیارد دلار برای اجرایی شدن آن هزینه کرده و می کند، بار دیگر جریان تجارت از چین به اروپا و بالعکس را زنده خواهد کرد.

ایران هم در بخش نهایی تجارت زمینی این جاده، جایگاه ویژه ای دارد و بخش بزرگی از بار ترانزیت کالا در این مسیر را بر عهده خواهد داشت.

کالا. وصل کردن هند به اروپا

اقتصاد هند تا کمتر از دو دهه آینده، با پشت سر گذاشتن اقتصاد آمریکا و پس از اقتصاد چین، به دومین اقتصاد بزرگ جهان بدل خواهد شد. تا آن زمان، ایران باید نهایت تلاش خود را به کار بگیرد تا از مزیت نزدیکی جغرافیایی به هند و برقراری جریان ترانزیت کالا با این کشور، بیشترین استفاده را ببرد.

این در حالی است که هند با پاکستان (که تنها حائل میان ایران و هند است) اختلافات تاریخی و درازدامنی دارد که چشم انداز حل و فصل آن‌ها چندان خوش بینانه نیست. ایران می‌تواند در این میانه، فرصت‌های تجاری خود را زنده کند.



علاوه بر این، بر اساس طرح موسوم به «کریدور بین‌المللی شمال-جنوب» (International North-South Transport Corridor) ایران می‌تواند بزرگ‌ترین مزیت در روابط اقتصادی میان ایران و هند باشد.

ترانزیت کالا از هند به اروپا می‌تواند از مسیر ایران انجام بگیرد. بر اساس این طرح، کشتی‌های هندی در بنادر مکران (در جنوب ایران) پهلو خواهند گرفت و از طریق مسیر ریلی‌ای که از فاک ایران، جمهوری آذربایجان و روسیه می‌گذرد، به اروپا دسترسی خواهند داشت.

ایران باید نهایت تلاش خود را به کار بگیرد تا از مزیت نزدیکی جغرافیایی به هند و برقراری جریان ترانزیت کالا با این کشور، بیشترین استفاده را ببرد.

این مسیر، هزینه ترانزیت دریایی کالا از هند به اروپا را تا ۱۰ درصد کاهش می‌دهد. این در حالی است که حلقه نقست این طرح با سرمایه‌گذاری هندی‌ها در بندر چابهار ایران آغاز شده و تکمیل شبکه ریلی ایران در این مسیر هم به سرعت دنبال می‌شود.

۵. اتصال شرق به غرب

ایران می‌تواند نقش دیگری هم به عنوان رابط میان شرق و غرب ایفا کند، نقشی که البته باز هم عمدتاً به دلیل مناقشات سیاسی، صرفاً بر روی کاغذ باقی مانده است.

پازل طلای سیاه؛ عواقب تحریم نفتی ایران

ایران می‌تواند از طریق عراق و سوریه، به آب‌های دریای مدیترانه دسترسی پیدا کند و به این ترتیب، به بخش بزرگی از بنادر جنوب اروپا دسترسی داشته باشد. این مسیر می‌تواند بخش بزرگی از آسیای میانه (شامل کشورهای معصور در خشکی که در همین مقاله به آن‌ها اشاره شد) را به دریای مدیترانه وصل کند و از طریق ترانزیت برای ایران درآمدزایی کند.

ترانزیت کالا از طریق سوریه

زیرساخت‌های سوریه اکنون آسیب دیده‌اند، اما با بازسازی این کشور، ایران می‌تواند به ترانزیت کالا به دریای مدیترانه هم فکر کند.

عملیات اجرایی این طرح چندی پیش کلید خورد و ایران اعلام کرد یک مسیر جاده‌ای برای اتصال شبکه جاده‌ای ایران به جاده‌های عراق و سوریه ایجاد خواهد شد.

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۱۱- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید «گردشگری ساحلی و دریایی» سهم مناسبی از سبد گردشگری داخلی و خارجی ایران داشته باشد. باید به این باور برسیم که بدون توسعه گردشگری نمیتوان به اشتغال فراگیر، خودجوش و بر اساس سرمایه‌های مردمی در سواحل دست یافت. همه شهرهای ساحلی ایران باید دارای نمادهای فاخر و عظیم شهری و مجموعه‌های مدرن گردشگری باشند.

قابلیت‌های گردشگری دریایی و ساحلی ایران: از فعالیت‌های گردشگری دریایی و ساحلی می‌توان به غواصی، سفرهای تفریحی، اسکی روی آب، جت اسکی، آکواریوم و ماهیگیری تفریحی اشاره کرد، اگر این فعالیت‌ها در آب‌های عمیق انجام شود به آن گردشگری دریایی گفته می‌شود و اگر در نزدیکی ساحل انجام شود گردشگری ساحلی نامیده می‌شود.

Coastal tourism activities		Marine tourism activities	
Existing	Potential	Existing	Potential
beach volleyball, kite-flying, walking, horse-riding, sand-castle building or sand sculpting, wildlife watching, shell-fish gathering, beach-combing, sun-bathing (baking), picnic and barbecues	tidal-pool exploration, land-yachting, fishing, skim-boarding, radio-controlled boating, crabbing, hang gliding, parasailing	SCUBA diving, snorkeling, scenic boat cruising, surfing, swimming	yachting, water-skiing, wake-boarding, boat based fishing, wildlife watching, sea kayaking, surf-ski paddling, kite-surfing, board-sailing (windsurfing), dragon-boat paddling, stand-up-paddle boarding

ایران
دریا
دریا
دریا
باتوجه
دریا
دریا
دولت
دریا
دریا
مردم
دریا
دریا

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

بهره‌برداری از منابع و ذخایر

انرژی‌های تجدیدپذیر	غیرزیستی مواد معدنی دریایی	نفت و گاز	منابع زیستی پرورش گیاهان و جانوران آبی	فعالیت‌های ماهیگیری
---------------------	-------------------------------	-----------	---	---------------------

طراحی، ساخت و تعمیر

زیرساخت و تجهیزات بندری

شناورها و سازه‌های فراساحل

زیرساخت‌های دسترسی به خشکی

دریانوردی

نظامی

امدادی

تفریحی و گردشگری

تجاری

صیادی

اکتشافی

خدمات مکمل کسب و کار

- خدمات حقوقی
- بیمه دریایی
- تأمین مالی کشتیرانی
- مدیریت کشتی
- واسطه‌گری و چارترینگ
- خدمات لجستیک
- خدمات تحقیقاتی
- خدمات آموزشی
- خدمات ارتباطی و مخابراتی

خدمات بندری

- خدمات ورود و خروج کشتی
- خدمات کنار اسکله
- خدمات انتقال محمولات و کانتینر
- از / به اسکله
- خدمات ورود و خروج محمولات
- سوخت‌رسانی یا بانکرینگ
- عملیات لایروبی

۱۲- توسعه دریامحور یعنی اینکه برنامه‌ریزی برای به میدان آوردن سرمایه‌های کوچک و متوسط مردم معمولی جامعه و همچنین سرمایه‌های بزرگ سرمایه‌داران برای ثروت‌آفرینی در سواحل. این اشتباه تاریخی و بزرگ و همیشگی که صرفاً با بودجه دولتی باید منتظر توسعه سواحل بود باید برای همیشه به زباله‌دان ریخته شود.

برای این مهم باید کلیه فرصت‌های کوچک و بزرگ سرمایه‌گذاری از طریق رسانه‌ها به مردم معرفی شده و برای توسعه بخش تعاون نیز برنامه‌ریزی کرد.



مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۱۳- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید موفق‌ترین شرکتهای دانش بنیان کشور را برای تولید ثروت و ارزش افزوده به سمت سواحل گسیل داشت و از زایش و رویش این شرکتها در مناطق ساحلی حمایت کرد.

ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش بنیان دریایی، در راستای بهره‌گیری هرچه بیشتر توانمندی‌های موجود دریایی کشور در جهت توسعه فناوری‌های دریایی و همچنین در راستای سیاست‌های کوچک‌سازی بدنه دولت و استفاده از ساختاری چابک و به دور از گسترش تشکیلات اداری، مجدداً تشکیل گردد تا اهداف و مأموریت‌های خود را با بهره‌گیری از همکاری نهادها و ارگان‌های دریایی کشور و با سازماندهی واحدهای ویژه شامل تشکیل شوراهای، کمیته‌ها و یک شبکه ماتریسی دنبال نماید.

رنامه‌های ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش بنیان دریایی در محورهای ذیل تدوین شده‌اند:

- حمایت از شرکت‌های دانش بنیان دریایی در جهت توسعه فناوری و تقویت فرآیند تجاری سازی
- ایجاد هماهنگی و هم افزایی بین برنامه‌های توسعه دریایی کشور و حمایت از پروژه‌های ملی دریایی
- حمایت از ایجاد و توأمندسازی انجمن‌ها و تشکلهای تخصصی در زمینه تولید و توسعه محصولات و خدمات دانش بنیان دریایی
- ارتقا کارآفرینی فناورانه و بهبود فضای کسب و کار دانش بنیان دریایی از طریق برگزاری جشنواره‌های نوآوری، حمایت از مسابقات دانشجویی، انتخاب پایان‌نامه برتر و ... در حوزه دریا
- کمک به ارتقا فعالیت‌های رسانه‌ای و فرهنگ سازی در حوزه علوم و فنون دریایی از طریق راه اندازی پایگاه اطلاع رسانی، تالار گفت و گو، وبسایت ستاد و ...
- برگزاری نشست‌های تخصصی در استان‌های ساحلی در جهت توسعه فناوری‌ها و صنایع دانش بنیان دریایی و افزایش کیفیت زندگی مردم از طریق افزایش توانمندی‌های فناوری و نوآوری با بهره‌گیری از ظرفیت‌های دریایی در این استان
- حمایت از ایجاد و تقویت زیرساخت‌های علمی، فناوری و نوآوری دریایی از طریق حمایت از برگزاری سمینارها و کارگاه‌های تخصصی دریایی، مشارکت و حمایت از انتشار نشریات و ...
- رصد فرصت‌های بین‌المللی به منظور توسعه فناوری و بویژه شناسایی و کسب فناوری‌های نوظهور دریایی
- طراحی ساختار شبکه ملی آزمایشگاه‌های دریایی کشور و تدوین روش‌های تقویت توان کشور در این حوزه

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

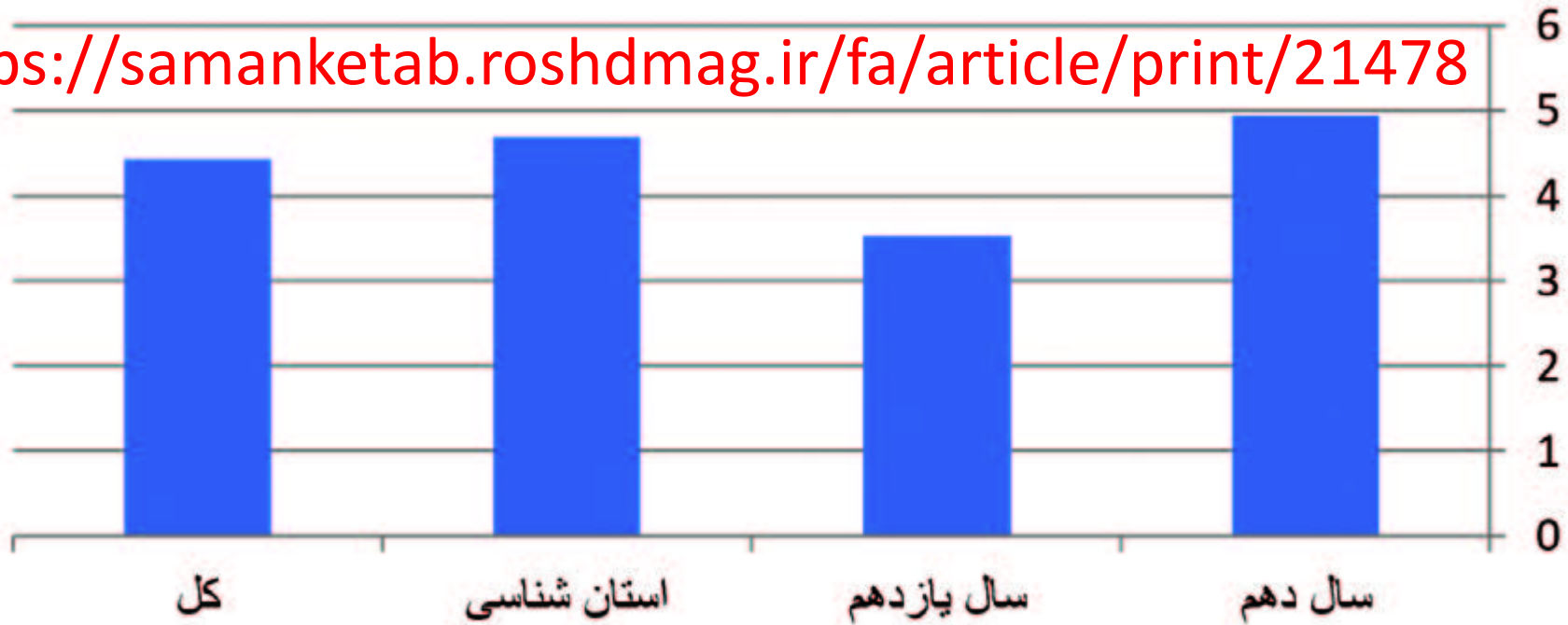
۱۴- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید سواحل جنوبی را به سرسبزترین مناطق کشور تبدیل کرد. فناوری گیاهان شورزی و روشهای مدرن شیرین‌سازی آب دریا و بهره‌گیری از بیوتکنولوژی و نانوتکنولوژی و تکنولوژی هسته‌ای و لیزر (که تا به امروز در کشور بخوبی بلوغ یافته‌اند) در تغییرات ژنتیک گیاهان شورزی و همچنین فرآوری خاک باید در این زمینه بکار گرفته شوند. در اینجا لزوماً کشاورزی برای مصارف خوراکی مد نظر نیست و جلوگیری از بیابان‌زایی و ریزگردها و ایجاد پوشش سبز و تغییر اقلیم مد نظر است.

بیابانهای ساحلی جهان وسعتی بالغ بر ۲۹۵ میلیون کیلومتر مربع داشته که حدود ۱۷ درصد آنها فقدان کاربری زراعی معمول میباشند. از سویی دیگر ۹۷ درصد آبهای روی زمین را دریاها و اقیانوسهای شور تشکیل داده که با استفاده از آبیاری با آب دریا جهت کشت گیاهان شور روی میتوان از این اراضی لم یزرع در جهت تولید محصول برای تغذیه دام و تولید مواد روغنی خوراکی، سوخت های زیستی و استحصال مواد و ترکیبات معدنی ویژه بهره جست. هرچند در دهه های اخیر امیدی مبنی بر استفاده از انرژی اتمی در تولید انرژی برق و شیرین سازی آب دریا جهت آبیاری مناطق ساحلی و تامین آب شرب حاصل شده بود اما وقوع حوادثی نظیر واقعه تاسیسات هسته ای چرنوبیل و نیز وقوع سونامی و تخریب سایت های هسته ای در ژاپن که موجب صدمات زیست محیطی و خسارات جانی و مالی گسترده گردید و از سویی هزینه های بالای ایجاد تاسیسات هسته ای نگرش دیگری در خصوص استفاده از آب دریا برای بالا بردن تولید محصولات زراعی و دامی با استفاده مستقیم از آب دریا برای گیاهان شور روی ایجاد شده است. کشور ایران به عنوان دومین کشور پهناور منطقه خاور میانه با گستره جغرافیایی و اقلیم های متعدد دارای پوشش های گیاهی متنوعی بوده اما اکثریت نواحی آن با واقع شدن بر روی کمربند نواحی خشک و کم باران جهان بیش از ۳۰ درصد آن دارای بارشی کمتر از ۱۰۰ میلی متر در سال می باشد. سواحل جنوبی کشور ایران با متوسط بارش ۲۵۰ میلی متر و دارا بودن عناصر روشی منطقه خلیج عمانی از نعمت همجواری با آبهای دریایی گسترده خلیج فارس و دریای عمان نیز برخوردار بوده که این ویژگی آنرا به امیدی برای تامین آب شرب استانهای همجوار از طریق شیرین سازی آب دریا تبدیل نموده است. هرچند فشار شدید خشکسالی های اخیر ممکن است استفاده از این گزینه را نگزیر سازد اما استفاده مستقیم از آب دریا در تولید محصولات گیاهی جهت تغذیه دام و استحصال محصولات روغنی و صنعتی گزینه ای مقرون به صرفه تر با عواقب زیست محیطی به مراتب کمتر بوده که با جلوگیری از گسیل خاکهای زراعی به قعر دریا در نتیجه سیلابهای فصلی و نیز تثبیت شنهای روان دارای اثرات مطلوب چشمگیری نیز خواهند بود. وجود بیش از ۳۴۵ گونه گیاهان شور روی در بخشهای جنوبی و مناطق بیابانی و کویری کشور فرصتی مغتنم برای بهره برداری از آبهای شور و لب شور فراوان در کشور بوده و میتواند گام موثری در تامین بخشی از علوفه دامی کشور و نیز استحصال مواد آلی و معدنی مختلف باشد. جنس های متعددی از گونه های هالوفیت و شور روی نظیر انواع *Salsola*، *Salicornia*، *Atriplex*، *Chenopodium*، *Suaeda*، *Haluxilon* و *Bienertia* پتانسیل های گیاهی ارزشمندی هستند که پوشش گیاهی غالب و رایج در ۲۷ میلیون هکتار از خاکهای شور و سدیمی کشور می باشند. گونه *Salicornia bigelovii* از گونه های معروف هالوفیت است که کشت و پرورش آن با آب دریا در کشورهای مختلف با موفقیت انجام شده است و حتی در سواحل کشورهای حوزه خلیج فارس مطالعات گسترده ای بر روی این گونه و گونه های شور روی متعدد دیگر صورت گرفته و میزان عملکرد و خوش خوراکی آنها برای مصارف علوفه ای تایید گردیده است و کشور ازبکستان نیز استفاده از گیاهان شور روی را به عنوان راه حلی در خصوص حل معضل خشکسالی انتخاب نموده است. رشد این گیاهان با آب دریا با وجود آنکه ۵۰ درصد رشد گیاهان زراعی معمول است اما به دلیل اینکه گستره زمانی رشد و تولید آنها چندان متأثر از عوامل و محدودیت های فصلی نیست دارای عملکرد ماده خشک سالیانه ای معادل ۱۷ تا ۳۴ تن با ماده آلی ۱۱ تا ۲۲ تن و دانه روغنی تا ۲ تن در هکتار می باشند که منبع ارزشمندی جهت تامین علوفه دامی، تولید روغن های خوراکی و صنعتی و سوخت های زیستی و نیز تامین برخی محصولات صنعتی نظیر پتاس و محصولات صابونی می باشند. برخی از گونه های موجود در ایران نظیر گونه های آتریپلکس با دارا بودن میزان پروتئین بالاتر و خاکستر کمتر دارای ارزشی به مراتب بهتر بوده و برخی از گونه های سالی کورنیای ایران نظیر *Salicornia persica* طی ارزیابی های صورت گرفته دارای کمیت و کیفیت محصولی به مراتب بهتر از *S. bigelovii* بوده است. دامنگیر شدن خشکسالی های متوالی ما را ناگزیر از غربالگری پتانسیل و استعداد کشت و آبیاری با دریا در مورد گونه های شور روی ایران نموده و لازم است برای تامین بخشی از علوفه مورد نیاز کشور و مصارف جنبی آنها بر روی این گزینه سرمایه گذاری اساسی صورت پذیرد

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۱۵- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید مردم ایران را عمیقا با فرهنگ دریایی آشنا نمود؛ از کتابهای درسی کودکان و دبستان گرفته تا فیلمهای سینمایی و امکان تماشای کشتی های اقیانوس پیما. کشوری که تصور عامه مردم آن از کشتی، یک لنج چوبی فرسوده است و در فیلمهای خود فقط فقر و فلاکت را در سواحل دیده اند چگونه ممکن است به سمت دریا و زندگی در سواحل رغبت نشان دهند!؟

<https://samanketab.roshdmag.ir/fa/article/print/21478>



نمودار ۵: درصد مطالب مربوط به دریا در پایه های تحصیلی متوسطه دوم سال تحصیلی ۹۶-۹۷

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

ایران
دریاچار
دریا طراز
باتوسه
دریاشاب
دریا حور
دولت
دریا یک
دریا نوال
مردم
دریا کر
دریا دل

۱۶- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید غذاهای دریایی متنوع و با قیمت مناسب در سبد غذایی خانواده‌های ایرانی جای گیرد. این امر علاوه بر خواص غذایی، منجر به توسعه صنعت شیلات می‌گردد. کشوری که بخش عمده آن بیابانی و خشک است نباید سبد غذایی مردم آن صرفاً متکی بر گوشت قرمز و مرغ باشد که نیازمند تامین آب شیرین زیاد است.



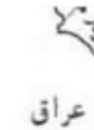
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

گسترده‌گی بیش از حد استان هرمزگان و تعدد جزایر آن از عوامل مهم عقب افتادگی سواحل جنوبی و جزایر

۱۷- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید جزایر ایران سهم بزرگی از تولید ثروت و اشتغال در ایران داشته باشند. تشکیل «استان جزایر» با مرکزیت قشم یا کیش یکی از مهمترین مطالبه‌ها در این راستا است.

۱۸- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید ضرورت و اهمیت تغییر تقسیمات استانی جنوب کشور و ایجاد استان‌های جدید را درک نمود. چگونه ممکن است که وقتی نیمی از سواحل جنوب کشور در اختیار یک استان (هرمزگان) است آمیدی به توسعه سواحل داشت؟ تشکیل استان‌های «مکران شرقی» و «مکران غربی» یکی از مهمترین مطالبات در این زمینه است.

تقسیمات استانی جدید
استانهای جنوبی؛ لازمه
توسعه دریامحور

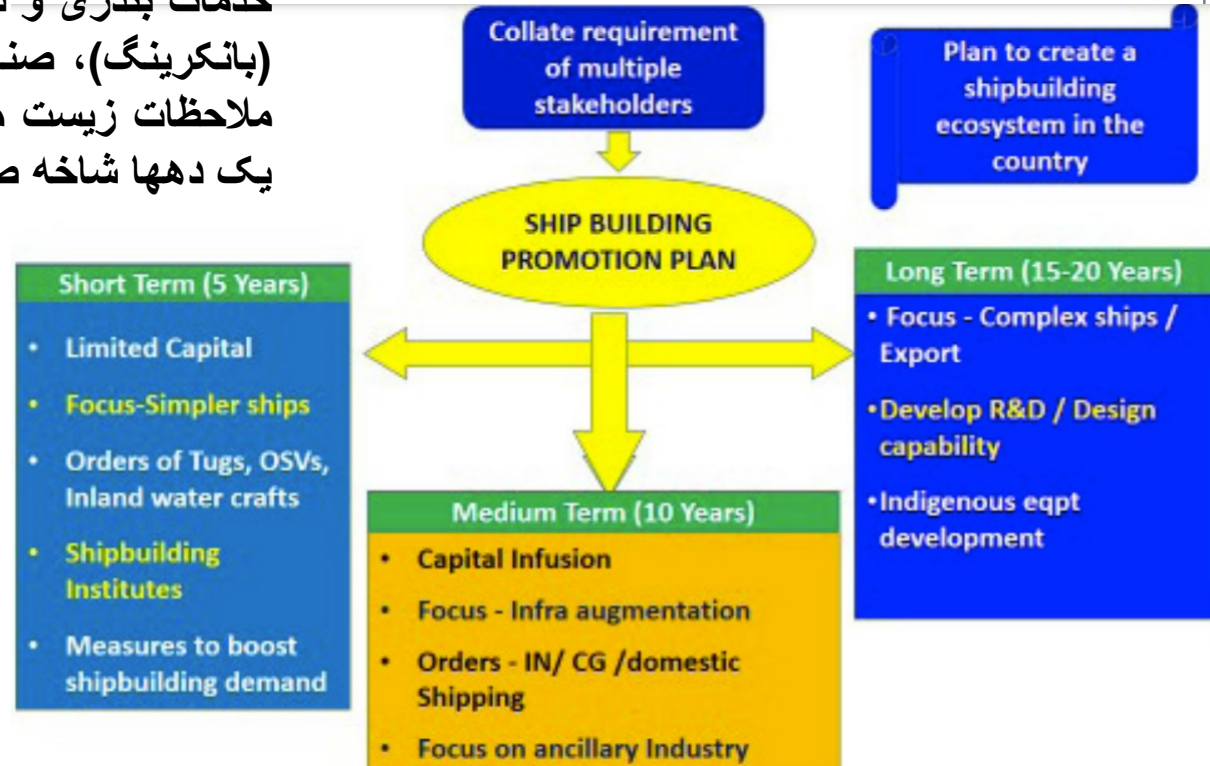


ایران
درياعاير
درياطراز
باتوسه
درياشاب
درياحور
دولت
دريايک
دريانوال
مردم
دياکر
دريادل

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

فعال نمودن شاخه های مختلف و مغفول مانده صنایع دریایی باید مورد اهتمام جدی وزارت صمت باشد. این صنایع می توانند کل اقتصاد سواحل را متحول کنند مانند صنایع کشتی سازی و تعمیرات کشتی، صنایع شیلات و پرورش صنعتی آبزیان و صنایع پایین دستی محصولات شیلاتی، گردشگری ساحلی و دریایی (بعنوان عامل ایجاد اشتغال فراگیر و ارزان در سواحل)، خدمات بندری و دریایی و سوخت رسانی به کشتی های عبوری (بانکرینگ)، صنایع اوراق و بازیافت کشتی ها (با لحاظ کردن ملاحظات زیست محیطی و مناسب برای جزایر) و غیره که هر یک دهها شاخه صنعتی زیر مجموعه خود را فعال می کنند.

۲۰- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید صنایع دریایی بخصوص صنعت کشتی سازی و تعمیرات کشتی و دریانوردی به یکی از ارکان صنعتی کشور تبدیل شوند.



ایران
دریا
دریا
دریا
باتوجه
دریاشاب
دریا
دولت
دریا
دریا
مردم
دریا
دریا



دریانوردی پیشرفت و گسترش ماندگار: برنامه ای برای پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۲۱- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید آموزش تخصصی دریایی در ایران جدی تر گرفته شده و از مرحله هنرستان‌های دریایی تا تحصیلات عالی در همه رشته‌های دریایی ترویج شود. ایران باید به صادرکننده نیروی انسانی و خدمات فنی و مهندسی دریایی و همچنین صادرکننده دریانورد تبدیل شود نه اینکه حتی در کشتی‌های خود ایران از دریانوردان فیلیپینی و بنگلادشی و پاکستانی و غیره استفاده شود و جوانان ایرانی بیکار باشند. این کار نیازمند یک برنامه‌ریزی آموزشی منسجم است.

**اشتغال مستقیم ۳۵۰۰۰ نفر در نوار ساحلی /
۱۲۰۰۰۰ دریانورد گواهینامه شایستگی دارند /
ایجاد مشاغل جدید با استفاده از ظرفیت
آموزش فنی و حرفه‌ای**

**فرد مغزها پیشرفت
اعلام
کار**

گسترش مهارت‌های دریامحور اشتغال پایدار به همراه دارد

ایران
دریاچار
دریا طراز
باتوجه
دریا شتاب
دریا محور
دولت
دریا یک
دریا نوال
مردم
دریا گر
دریا دل

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۲۶- توسعه دریا محور

یعنی وجود موسسه رده بندی بین المللی ایرانی



موسسه ای دانش بنیان، بین المللی، مردم نهاد، غیر انتفاعی، تخصصی، کارشناسی کاملا مستقل، هم طراز با موسسات پیشرو جهانی برای اعتبار بخشی و پوشش کلیه خدمات ملی و بین المللی مورد نیاز مراجع، متولیان و مالکان و صاحبان شناورها، تاسیسات دریایی و بندری و سایر صنایع و خدمات بر اساس قوانین و مقررات موسسه و مراجع متولی



ICS1404

دریانوردی پیشرفت و گسترش ماندگار: برنامه ای برای پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا



مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۲۷- توسعه دریا محور

یعنی وجود موسس بیمه بین المللی ایرانی



ایران
دیاعیار
دیاطراز
باتوسه
دیاشاب
دیاحور
دولت
دیاسیک
دیانوال
مردم
دیاکر
دیادل

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۲۸- بازنگری سند چشم انداز سازمان بنادر و دریانوردی

سند چشم انداز
سازمان بنادر و دریانوردی

مطابق با مصوبه شماره ۱۹۳۱ مورخ ۱۳۹۷/۷/۹ اجلاس هیأت
عامل سازمان بنادر و دریانوردی

**سازمانی دانش بنیان
برای
توسعه و توانمندسازی
ذینفعان دانش بنیان**

سازمان بنادر و دریانوردی از جمله دستگاه های اجرایی کشور است که علاوه بر اهمیت جنبه اجرایی و کارکردی داخلی خود به منظور فراهم نمودن زیرساخت های لازم در راستای پذیرا بودن کشتی های اقیانوس پیما به جهت تأمین نیازهای اساسی کشور از طریق واردات کالاها و همچنین صادرات متقابل کالاها، کارکردی بین المللی نیز داشته و به نحوی دروازه تجارت ملی و بین المللی به شمار رفته و با حضور خود در عرصه بین المللی به واسطه پذیرا بودن شناورهای خارجی در بنادر کشور و امر سیاست گذاری در حوزه دریایی و تأثیر آن بر عملکرد ناوگان تجاری داخلی به دلیل فعالیت و حضور این ناوگان در آبراه های بین المللی و نیز بنادر دیگر کشورها، می تواند به نوعی به ایزاری اقتصادی فرهنگی در حوزه سیاست اقتصاد بین المللی و خارجی کشور محسوب گردد. این سازمان دارای وظایفی ۲۵ گانه بوده و در دو حوزه متولی گری بندری و سیاستگذاری و حاکمیت دریایی کشور نقش به سزایی دارد. از این رو می توان نقش و عملکرد این سازمان را در دو شاخه جداگانه ولی مرتبط مورد بررسی قرار داد.

1. از منظر امور بندری
2. از منظر امور دریایی و دریانوردی

از این رو می توان به اتخاذ سیاست های مناسب و بهره گیری از ظرفیت های موجود، نقشی اساسی در اقتصاد کشور و تولید ناخالص ملی و همچنین درآمد سرانه کشور عهده دار گردیده و در جهت توسعه اقتصاد دریا محور ابزاری کلیدی محسوب گردد.

ایران
دریا
دریا
دریا
باتوسه
دریا
دریا
دولت
دریا
دریا
مردم
دریا
دریا

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۲۸- بازنگری سند چشم انداز سازمان بنادر و دریانوردی

ایران
دریا
دیپلمات
باتوجه
دیپلمات
دیپلمات
دولت
دیپلمات
دیپلمات
مردم
دیپلمات
دیپلمات

ارزش های محوری سازمان بنادر و دریانوردی

● **شفافیت**
شفافیت، سنگ بنای تمامی فعالیت های حرفه ای سازمان در ارتباط با ذی نفعان در تمامی سطوح می باشد.

● مسئولیت پذیری

به موقع، منظم بودن و تعهد به ارائه خدمات با کیفیت، قابل اتکا و مقرون به صرفه با توجه شایسته به محیط زیست، ایمنی و امنیت دریایی، ارزش کلیدی سازمان در قبال جامعه، مشتریان و همکاران است.

● برتری و تعالی طلبی

با ایجاد محیطی پویا و خلاق و تکیه بر کار تیمی و خرد جمعی آینده نگر، پیشرو بودن در حوزه دریایی و بندری را سرلوحه تمام فعالیت های خود قرار می دهیم.

شفافیت در تعریف امور حاکمیتی و تصدی گری و در قبال خصوصی سپاری پیمان ها، شراکت ها و تفویض اختیارها مسئولیت پذیری در قبال تجارت ایمن دینفعان
مسئولیت پذیری در قبال خصوصی سپاری پیمان ها، شراکت ها و تفویض اختیارها

مأموریت سازمان بنادر و دریانوردی

« **حکمرانی خوب دریایی و بندری، پیشران کلیدی نقش آفرینی در سطوح ملی و بین المللی** »

ما برای پیاده سازی نقش مطلوب در حاکمیت دریایی، خود را متعهد به اجرای استانداردهای بین المللی می دانیم تا حضور کشتی های ایمن را در دریایی امن، تضمین کنیم. در راستای تسهیل تجارت، توسعه ترانزیت، ترانشیپ و گردشگری دریایی، قصد داریم تا با استفاده از مزیت های بی بدیل سرزمینی و تکیه بر سرمایه سازمانی، حکمرانی خوب را برای ایفای نقش موثر و ماندگار در توسعه ملی، منطقه ای و کمک به پویایی اقتصاد جهانی مستقر سازیم.

ما در راستای منافع ملی با تفکری رو به جلو، فعال و خلاقانه با به کارگیری فناوری های نوین، دانش روز و کارآمد، رقابتی بودن در ارائه خدمات حرفه ای، دوست دار محیط زیست، جلب کننده رضایت مشتریان و ایجاد کننده ارزش افزوده برای ذی نفعان دریایی و بندری، اهتمام می ورزیم.

تمام تلاشمان را جهت برقراری نقش محوری و ایجاد هماهنگی بین بازیگران کلیدی در زنجیره لجستیک برای کاهش هزینه های مبادله و ایجاد مزیت رقابتی معطوف می کنیم.

حکمرانی خوب دریایی و بندری، پیشران کلیدی نقش آفرینی تضمین تجارت ایمن دینفعان در سطوح ملی و بین المللی و عدم ورود به تصدی گری

چشم انداز سازمان بنادر و دریانوردی (در افق ۲۰ ساله)

« **سازمان پیشرو دریایی و بندری در جهان و تسهیل گر تجارت و توسعه دریا محور** »

● چشم انداز بخش دریایی

« مرجع بی بدیل منطقه ای و بازیگر فعال جهانی در عرصه ایمنی، محیط زیست و امنیت دریایی است »

● چشم انداز بخش بندری

« بنادر ایران انتخاب اول بازیگران جهانی و تسهیل گر کانون تجارت جهانی با ایران و منطقه است »

● چشم انداز مدیریت سواحل

« توسعه پایدار و متوازن مناطق ساحلی با استقرار مدیریت یکپارچه ساحلی برای ایفای نقش در اقتصاد ملی صورت می گیرد »

چشم انداز بخش دریایی:

مرجع بی بدیل ثبت و رده بندی کشتی و ..

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۲۹- اهمیت سازمان بنادر و دریانوردی به توسعه دریا محور: اهمیت کلان دریا، بندر و جایگاه سازمان

ایران

دریا

دریا

باتوس

دریا

دریا

دولت

دریا

دریا

مردم

دریا

دریا



۱. وسعت خشکی های کره زمین ۱۴۸ میلیون کیلومتر مربع و وسعت اقیانوس ها ۳۶۲ میلیون کیلومتر مربع است که نسبت خشکی ها ۲۹٪ و نسبت دریاها ۷۱٪ کل کره زمین خواهد شد.
این آمار به طرز جالبی با تکرار کلمات "بر" و "بحر" در قرآن کریم (۱۳ دفعه کلمه "بر" و ۳۲ دفعه کلمه "بحر") مطابقت دارد. به نظر دریا در قرآن نیز مورد توجه قرار گرفته است.
۲. در بیانیه گام دوم انقلاب که در سال ۱۳۹۷ توسط مقام معظم رهبری ابلاغ شده است صراحتاً بر استفاده از ظرفیت سواحل طولانی ایران تاکید شده است
۳. کرانه ها و بنادر اقیانوسی ایران از نظر ژئوپولیتیکی جزء چهار یا پنج منطقه در جهان هستند که ظرفیت ها و مزیت های بسیار بالایی برای انتقال کالا به کشوره ای منطقه ای و فرامنطقه ای دارند. چها کشور ایران و پاکستان در شمال، و عمان و امارات در جنوب دریای عمان قرار دارند. عمق این دریا در اطراف چابهار حدود ۳۳۹۸ متر است که به سمت غرب که پیش می رویم عمق آن به شدت کم شده و در نزدیکی تنگه هرمز به ۷۳ متر می رسد. دو بندر شهید بهشتی با ظرفیت ۱۴۵ هزار تن در سال و شهید کلانتری با ظرفیت ۵۰ هزار تن در سال در این منطقه احداث شده اند.
۴. پیش بینی می شود در سال ۲۰۳۰ بیش از هزار میلیارد دلار در حوزه صنعت اقیانوسی جهان چرخه مالی وجود داشته باشد، لذا توجه به توسعه دریا محور اهمیت زیادی دارد. سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران نقش حیاتی در این موضوع دارد.
۵. بیش از ۹۰ درصد جابجایی کالا در دنیا از طریق دریاها و راه های آبی صورت می گیرد.



مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۲۹- اهمیت سازمان بنادر و دریانوردی به توسعه دریا محور:

چالش های کلان بنادر و دریانوردی، و توسعه دریا محور

۱. سهم دریا از تولید ناخالص داخلی در کشورهای ساحلی پیشرفته مثل اتحادیه اروپا ۵۰ درصد است اما این رقم در ایران با وجود ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی کمتر از ۲ درصد است. این در حالی است که ظرفیت های عظیمی برای ترانزیت کالای کشورهای آسیای میانه از بنادر ایران وجود دارد.
۲. کشور ایران در نیمکره شرقی در مجاورت کشورهای کم آب دنیا قرار دارد، و با مشکل خشکسالی روبرو است. اما ایران در میان دو دریا در جنوب در مجاورت اقیانوس هند، و در شمال نیز در کنار بزرگترین دریاچه جهان واقع شده است که می تواند با توجه به توسعه دریا محور موضوع خشکسالی را نیز مدیریت نماید.
۳. در سال ۹۹ مجموع عملکرد تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی و نفتی در بنادر ایران ۱۳۰ میلیون تن بوده است. با توجه به تخلیه و بارگیری بیش از ۱۰ میلیارد تن کالا از طریق بنادر جهان، سهم بنادر ایران از جابجایی کالا کمتر از ۱۳ درصد جهانی است.
۴. غفلت تاریخی از توسعه و آبادانی قلمروهای دریایی و رونق بخشی به اقتصاد آبی کشور، از یکسو سبب هدررفت بسیاری از فرصت های ناب رشد و جهش اقتصاد ملی و از سوی دیگر قدرت یافتن رقبای منطق های و کسب درآمدهای سرشار توسط آنان شده است. صرفاً یک خط طولانی ساحلی در کنار دریای عمان و خلیج فارس داشته باشیم کافی نیست؛ باید تلاش کرد با خلق و استفاده از فناوری های پیشرفته از حوز ه های دریایی نهایت استفاده برده شود.



مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۲۹- اهمیت سازمان بنادر و دریانوردی به توسعه دریا محور: چالش های کلان بنادر و دریانوردی، و توسعه دریا محور

۵. در ایران ۵۰ نهاد دریایی وجود دارند، که مناسب است همه این نهادها در قالب یک سازمان یا وزارتخانه در آیند تا با هماهنگی بیشتری به فعالیت های دریایی پردازند.

۶. حال آنکه به گواه آمار بین المللی، حدود ۴۰ درصد جمعیت جهان در کنار دریاها و تا حد فاصل یکصد کیلومتری دریا زندگی می کنند. درحالیکه محدوده های شهری و روستایی و تأسیسات بندری و نظامی فعلی کشور، فقط ۵ درصد سواحل را به خود اختصاص داده و ۹۵ درصد ظرفیت ساحلی کشور، بدون استفاده باقی مانده است. باید بهترین شیوه توزیع جمعیت برای فعالیت های اقتصادی در سواحل کشور پیدا شود و این کار با آمایش سرزمین های ساحلی و جمعیت میسر می شود. قابل تامل است که در دنیا متراکم ترین شهرهای دنیا مانند استکهلم، لندن، هامبورگ، آمستردام، سئول شهرهای بندری هستند

۷. موضوع پدافند غیر عامل و عدم توسعه کافی سواحل نیز یکی از چالش های کنونی کشور است.



مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۲۹- اهمیت سازمان بنادر و دریانوردی به توسعه دریا محور:

برنامه های کلان مد نظر در بنادر و دریانوردی، و توسعه دریا محور

۱. در توسعه کشور باید به توسعه دریا محور توجه نمود. البته در توسعه دریا محور، تقویت کرانه های اقیانوسی در اولویت قرار دارد، زیرا این مناطق مزیت های بالای اقتصادی دارند. دولت سیزدهم به دنبال عبور از غفلت تاریخی عدم توجه به دریا با تمرکز بر "توسعه دریا محور" است. همچنین توجه ویژه به سواحل دریای عمان در این زمینه دارد.

۲. ایران به دلیل موقعیت مناسب جغرافیایی در اتصال کشورهای آسیایی به اروپا و اتصال دریای مدیترانه به خلیج فارس می تواند نقش مناسبی را ایفا نماید. ایران می تواند به عنوان کریدور غرب به شرق و شمال به جنوب عمل کند که اگر این مهم صورت بگیرد، سرمایه بسیار عظیمی وارد کشور می شود و از سوی دیگر یک خط صلح در منطقه ایجاد می شود. ما می توانیم با استفاده از خطوط ریلی، کالاهایی را که از طریق اقیانوس و دریای عمان به جنوب کشور می رسند را به قفقاز و آسیای مرکزی ترانزیت کنیم. در این راستا دولت سیزدهم در تلاش خواهد بود با مدیریت یکپارچه حمل و نقل دریایی و بین المللی و با حمل و نقل زمینی و ریلی داخلی بتواند این بستر را مهیا نماید و ظرفیت ترانزیت عملی کشور را در این بخش بهبود بخشد.

۳. با توجه به اهمیت توسعه دریا محور، می بایست نسبت به برطرف ساخت ضعف و کمبود نیروی انسانی و متخصصین این حوزه توجه نموده که دولت سیزدهم به این مورد توجه خواهد نمود. فشار ایجاد اشتغال در شرایط کنونی کشور را می توان با هوشمندی با نیروی فنی و دریانورد تربیت شده، در خارج مرزها سازماندهی نمود. این ایده همسو با اعلام سازمان بین المللی دریانوردی IMO مبنی بر نیاز جهانی به ۵۰ هزار اشتغال می باشد. همکاری متخصصین ایرانی در کنار متخصصین دیگر کشورها، مزایای خود را نیز برای کسب تجارب بین المللی خوب برای متخصصان ایرانی در بر خواهد داشت.

ایران

دریاعبار

دریا طراز

باتوسعه

دریاشتاب

دریاحور

دولت

دریایک

دریانوال

مردم

دیگر

دریادل



مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۲۹- اهمیت سازمان بنادر و دریانوردی به توسعه دریا محور:

برنامه های کلان مد نظر در بنادر و دریانوردی، و توسعه دریا محور

۴. توسعه دریامحور یعنی اینکه باید صنایع دریایی بخصوص صنعت کشتی سازی و تعمیرات کشتی و دریانوردی به یکی از ارکان صنعتی کشور تبدیل شوند. حمایت از توسعه ناوگان دریانوردی ایران و تلاش جهت تامین منابع ارزی و ریالی جهت توسعه ناوگان دریانوردی کشور خصوصا ساخت کشتی های اقیانوس پیما نیز از برنامه های دولت سیزدهم است. تلاش جهت تصویب قوانین و مقررات لازم به منظور حمایت از سرمایه گذاران و سازندگان داخلی ناوگان دریایی مورد نیاز کشور نیز در این راستا انجام خواهد شد.

۵. توسعه صنعت محصولات شیلات و استفاده از منابع غذایی آبزیان در کنار بخشهای کشاورزی و خدماتی میتواند از طریق صادرات و کسب در آمد، زمین هساز اشتغال زایی، توسعه مناطق محروم سواحل دریا شوند. در توسعه دریا محور، باید بر روی کشتی های صیادی جهت صید در آبهای بین المللی تاکید شود. موانع توسعه صنعت شیلات در شمال و جنوب باید دقیق بررسی شوند. آنچه می تواند صدها هزار شغل در سواحل ایجاد کند توسعه صیادی و توسعه صنایع مرتبط با شیلات است. ایران می تواند بزرگترین ناوگان صیادی منطقه را داشته باشد. همکاری جدی با سازمان شیلات به منظور حمایت از توسعه صیادی در ابهای داخلی و بین المللی نیز در دستور دولت سیزدهم در وزارت راه و شهرسازی می باشد.

۶. توسعه دریامحور یعنی اینکه باید بزرگترین شهرهای ساحلی جنوب ایران به شبکه آزادراهی کشور متصل باشند چراکه از الزامات اصلی سوق دادن جمعیت به سمت سواحل جنوبی و از ارکان توسعه گردشگری و ترانزیت است. نجات ایران انتقال ۱۰ میلیون نفر از جمعیت ایران به سواحل است. چرا چابهار شهری پنج میلیون نفری نشود و آن وقت مردم در کرج از آلودگی هوا در حال جان سپردن تدریجی باشند؟ چرا بنادر سواحل دریای مازندران پذیرای چند میلیون نفر جمعیت نشود؟ علیرغم اینکه سواحل کشور به راحتی می تواند جمعیت های بالاتری را جذب و به تنهایی پاسخگوی افزایش های مورد هدف سیاست های جمعیتی باشد اما تحقق این مهم مستلزم تأمین زیرساخت و رفع موانع توسعه ای است. تلاش در ایجاد بستر انتقال جمعیت به سواحل در دستور دولت سیزدهم قرار دارد.

ایران
دریا
دریا
باتوجه
دریانتاب
دریا
دولت
دریا
مردم
دریا
دریا



مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۲۹- اهمیت سازمان بنادر و دریانوردی به توسعه دریا محور: برنامه های کلان مد نظر در بنادر و دریانوردی، و توسعه دریا محور

ایران
دریا
دیپلمات
باتوسه
دریانتاب
دیپلومور
دولت
دریا بیک
دریانوال
مردم
دیگر
دریا دل

۷. توسعه دریامحور یعنی اینکه باید بزرگترین صنایع ایران بخصوص «صنایع آب بر» به کنار سواحل منتقل شده و قویا از طرح های توسعه ای صنایع بزرگ در مرکز ایران جلوگیری کرد. چرا چابهار، کنارک، جاسک، میناب، بندر لنگه، بندر پارسیان، بندر دیلم، گناوه، ماهشهر، هندیجان، خرمشهر و آبادان در جنوب ایران به قطب صنایع فولاد و پتروشیمی تبدیل میشوند؟ دولت سیزدهم از طرح های بزرگ صنعتی تعریف شده کنار ساحل مانند هاب پارسیان، هاب چابهار، هاب سلخ قشم و دیگر مناطق صنعتی تعریف شده کنار ساحل حمایت می نماید.
۸. توسعه دریامحور یعنی اینکه باید کشاورزی ایران را به کنار سواحل منتقل کرد. به جای شیرین سازی آب دریای عمان و خلیج فارس و انتقال هزار کیلومتری آن به مرکز ایران و سپس انجام امور کشاورزی (و همچنین صنعتی) در بیابانهای خشک مرکز ایران، بهتر است کشاورزی را به کنار سواحل (حتی سواحل جنوبی با خاک حاصلخیز) منتقل کرد.
۹. توسعه دریامحور در نهایت به این معناست که سهم دریا از تولید ناخالص داخلی از سهم زیر ۲ درصد فعلی به بالای ۱۰ درصد در یک افق ۱۰ ساله و بالای ۴۰ درصد در یک افق ۲۵ ساله افزایش یابد.
۱۰. امروزه صنعت گردشگری یکی از بزرگترین و متنوع ترین صنایع دنیا به حساب می آید که در بسیاری از کشورها منبع اصلی درآمد، اشتغال و توسعه زیر ساخت ها محسوب می گردد. این صنعت در حال حاضر به قدری در توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورها اهمیت پیدا کرده است که اقتصاددانان از آن به عنوان صادرات نامرئی نام می برند. صنعت گردشگری و توریسم به خصوص در بازدید از جزایر زیبای خلیج فارس میتواند موجب رونق اشتغال و کارآفرینی شود.



مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۲۹- اهمیت سازمان بنادر و دریانوردی به توسعه دریا محور:

برنامه های کلان مد نظر در بنادر و دریانوردی، و توسعه دریا محور

۱۱. سرمایه مالی و دانش گسترده ایرانیان مقیم خارج، بخشی از منبع بالقوه و ارزشمند توسعه کشور است که در جهت رونق تولید و اشتغال ایران باید از آن بهره جست. آمار دقیقی از ثروت و دانش ایرانیان در سراسر جهان در دست نیست. برآوردی که در سال ۱۳۹۴ انجام شده بیانگر حدود ۳ تا ۴ هزار میلیارد دلار بوده که حدود ۱۰ برابر تولید ناخالص داخلی ایران و نزدیک به ۴ برابر کل درآمدهای نفتی ایران در طول یکصد سال گذشته است. سرمایه در اصطلاح مرسوم ترسو است و البته مشامی قوی دارد. لذا ایرانیان سرمایه دار ترس از آوردن سرمایه به ایران دارند. دولت سیزدهم برای جذب این سرمایه می خواهد اقدام نماید و دریا و توسعه دریا محور، فرصتی بین المللی است تا در یک فضایی جهانی ایرانیان خارج کشور سرمایه را بدون ترس فعال کنند از جمله صید در دریاها و....

۱۲. کشورهای حاشیه خلیج فارس بازار مناسبی برای افزایش صادرات غیرنفتی ایران به حساب می آیند، در عین حال این تجارت برای طرف مقابل نیز سودمند است تا گر به دلایل سیاسی تصمیماتی ب گیرند که منجر به قطع روابط اقتصادی دو کشور شود، قطعاً بیشترین زیان این اقدام متوجه آنها خواهد بود نه ایران. ساختار مصرفی بودن صد درصد کشورهای سواحل جنوبی خلیج فارس بهترین فرصت برای ساحل شمالی یعنی ایران برای تامین این نیازمندی ها است.

۱۳. ایده «کشت فراسرزمینی» (یا به زبانی ساده «کشاورزی در کشورهای دیگر»)، از جمله رویکردهای شایان توجه در حوزه کشاورزی است که با هدف تأمین بخشی از امنیت غذایی کشور و استفاده از منابع فراسرزمینی (آب و خاک و...) در دستور کار بسیاری از کشورهای جهان قرار گرفته است. در ایران نیز از این موضوع از سال ۱۳۹۵ مطرح و بکار گرفته شده است. ایده مشابهی را دولت سیزدهم مطرح می نماید و آن هم ایده "سواحل فرا استانی" است. پیشنهاد می نماید استان های بزرگ و مطرح مانند خراسان رضوی، اصفهان، یزد، آذربایجان و ... مناطقی را در سواحل داشته باشند که بتوانند فعالیت های دریایی مانند شیلات و ... را برای استان خود انجام دهند.

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

ایران

دریاها

دریاها

با توسعه

دریای

دریاها

دولت

دریاها

دریاها

مردم

دیگر

دریاها

۳۰- برنامه های اجرایی در بنادر و دریانوردی، برای توسعه و تضمین تجارت ایمن
 ذینفعان (الف: بخش بندری)

1. بهره گیری از مزیت های نسبی (وجود بهره گیری از مزیت های نسبی (وجود نوار ساحلی در جنوب و شمال) و بهره گیری از مزیت رقابتی (وضع و تنظیم مقررات بهینه و تعرفه های مناسب) در مقایسه با بنادر دیگر کشورها به جهت جذب خطوط کشتیرانی بین المللی.
2. فراهم نمودن ظرفیت های تخلیه و بارگیری لازم در بنادر کشور با اتخاذ تدابیر بهینه و رصد روندهای تجاری در منطقه با ایجاد و تکمیل و توسعه تأسیسات به روز و کارآمد.
3. توانمندسازی اپراتورهای بندری داخلی در جهت رقابت با دیگر اپراتورهای بندری خارجی و همچنین اقتصادی نمودن نرم تخلیه و بارگیری و در راستای کاهش نوبت انتظار کشتی ها با تهیه و تنظیم مقررات بندری مطلوب و همچنین رفع موانع.
4. توجه به روند تجارت بین المللی و رصد تحولات در حوزه مربوطه در راستای ارتقاء سطح عملیاتی بنادر کشور و قرار گرفتن در رنکنینگ بالای بین المللی بنادر دنیا.
5. تلاش در جهت پیوند هرچه بیشتر صنعت و بنادر در راستای ایجاد بنادر نسل سوم و تبدیل بنادر کشور از محلی که بارانداز کالا می باشند به محلی که بازار کالا بوده و ارزش افزوده را بوجود آورند.

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۳۰- برنامه های اجرایی در بنادر و دریانوردی، برای توسعه و تضمین تجارت ایمن ذینفعان (الف: بخش بندری)

6. توجه به زیر ساخت های بندری با لحاظ موضوعات زیست محیطی و تبدیل بنادر کشور به بنادر سبز در راستای کاهش آلودگی ها و افزایش راندمان عملیاتی.
7. فراهم نمودن بستر لازم به جهت حضور بخش خصوصی توانمند در حوزه بندری و بهره گیری از این ظرفیت به منظور صادرات خدمات فنی در دیگر بنادر کشورها.
8. ارتباط موثر با دیگر دستگاه های و نهادهای دولتی و خصوصی اقتصادی کشور به جهت آگاهی از نیازهای داخلی.
9. توجه به حمل و نقل ترکیبی و اهتمام در راستای افزایش سهم ترانزیت با فراهم نمودن بسترهای لازم در محدوده های بندری و کسب سهم بیشتر از این ظرفیت در تجارت منطقه ای (اوروآسیا، قفقاز، آسیای میانه و....).
10. حضور موثر در مجامع بین المللی مربوطه و تلاش در جهت مشارکت در تدوین دستورالعمل های بین المللی در حوزه بندری.
11. توجه به اهمیت ارتباط بنادر با حوزه پیرامونی خویش از جمله شهرها و استان های محل فعالیت با نگاه توسعه دریا محور و اجرای نقش مسئولیت اجتماعی خود در قبال ساکنین این مناطق
12. افزایش سهم و نقش بنادر در جذب سرمایه گذاری های داخلی و خارجی در راستای کسب مزیت های رقابتی با بهره گیری از مزیت های نسبی و فراهم نمودن فرصت های شغلی و اشتغالزایی و همچنین کاهش تصدی گری دولتی.

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۳۰- برنامه های اجرایی در بنادر و دریانوردی، برای توسعه و تضمین تجارت ایمن ذینفعان (الف: بخش بندری)

13. توجه به فرصت های جدید از جمله گردشگری دریایی داخلی و بین المللی با فراهم نمودن زیر ساخت های لازم بندری در جهت پذیرش کشتی های مسافربری اقیانوس پیما خارجی و جذب گردشگر خارجی از مسیر دریا و بندر با عنایت به اینکه درآمدهای حاصله از این ظرفیت می تواند به عنوان یکی از درآمدهای پایدار نقش به سزایی در اقتصاد کشور داشته باشد.

14. توجه به مسئله مدیریت زنجیره تأمین در راستای کاهش نرخ و هزینه های بندری و حمل.

15. تدوین سند راهبردی بنادر تجاری و بازرگانی با چشم انداز بلند مدت (حداقل سی ساله) با توجه به تحولات اقتصادی بین المللی.

16. ارتقاء و توانمندسازی ظرفیت های موجود در راستای ایمنی بنادر در تمام حوزه ها (آتش نشانی، محدوده های کالاهای خطرناک، آمادگی در قبال حملات سایبری و...).

17. هوشمند سازی بنادر و بهره گیری از ظرفیت هوش مصنوعی با در نظر گرفتن تهدیدات سایبری با عنایت به اینکه چنین روشی نقش مهمی در بنادر آینده جهان خواهد داشت و نسل های جدید کشتی ها در آینده استفاده بیشتری از این تکنولوژی ها خواهند نمود.

ایران

دریا

دریا طراز

با توسعه

دریا شتاب

دریا محور

دولت

دریا یک

دریا نوال

مردم

دریا کر

دریا دل

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۳۰- برنامه های اجرایی در بنادر و دریانوردی، برای توسعه و تضمین تجارت ایمن ذینفعان (ب: بخش دریایی)

از آنجائیکه ماهیت سیستم حمل و نقل دریایی و امور دریانوردی، ماهیتی جهانی و بین المللی دارد و بیش از ۹۰ درصد تجارت بین المللی از مسیر دریا صورت می گیرد، توجه به این موضوع از اهمیت ویژه ای برخوردار می باشد. از سوی دیگر وجود دو ذینفعان اشتغالزا و کارآفرین و تحریم شکن همچون موسسات رده بندی ایرانی و شرکت کشتیرانی بزرگ در کشور (کشتیرانی جمهوری اسلامی و شرکت ملی نفتکش) که به طور گسترده و وسیعی در عرصه بین المللی فعالیت می نمایند، می طلبد با تنظیم مقررات ملی مناسب و اجرای کنوانسیون های بین المللی مربوطه که جمهوری اسلامی ایران به طرفیت آنها درآمده است، کارکردهای شرکت های کشتیرانی را بهبود بخشید. سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی امور حاکمیتی دریایی کشور در این زمینه از طریق اقدامات زیر می تواند در این راستا مثمر ثمر واقع گردد.

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

ایران

دریا

دریا

با توسعه

دریا

دریا

دولت

دریا

دریا

مردم

دیگر

دریا

۳۰- برنامه های اجرایی در بنادر و دریانوردی، برای توسعه و تضمین تجارت ایمن ذینفعان (ب: بخش دریایی)

1. سیاست گذاری مناسب در زمینه امور دریایی و دریانوردی (توسعه و تضمین تجارت ایمن)
2. تهیه و تنظیم مقررات ملی و اجرای مناسب کنوانسیون های بین المللی دریایی (به منظور بهینه سازی هزینه و فایده) حفظ و ارتقاء ایمنی) و تفویض اختیار حداکثری به موسسات رده بندی ایرانی (حتی در بعد تایید صلاحیت موسسات رده بندی خارجی و تفویض اختیار به آنان) و همچنین واگذاری کامل:
 - ISM Code
 - تعیین شروط معادل معافیت و ... در صدور گواهینامه ها
 - توجه به امنیت دریانوردی با تفویض اختیار کد بین المللی امنیت کشتیها
 - واگذاری خدمات ثبت شناورها به بخش خصوصی و به التبع آن و گذاری کامل خدمات مدیریت بین المللی ایمنی، امنیتی و کنترل بازرسی کشتیها
3. تلاش در جهت اجرای نقشی پر رنگ در سیستم حمل و نقل دریایی پایدار
4. اهتمام به فرهنگ ایمنی دریایی و همچنین نظارت بر محیط زیست دریایی
5. بهره گیری از ظرفیت های موجود در زمینه تکنولوژی و بهره وری انرژی و همچنین تعامل بنادر و کشتی ها
6. توجه به صنایع دریایی موجود کشور و کارخانجات کشتی سازی
7. ارتقاء سطح آموزش های دریانوردی در مراکز و موسسات آموزش دریایی با برونسپاری ممیزی و تایید صلاحیت مراکز به موسسات رده بندی ایرانی

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۳۰- برنامه های اجرایی در بنادر و دریانوردی، برای توسعه و تضمین تجارت ایمن ذینفعان (ب: بخش دریایی)

9. تربیت دریانوردان به منظور فعالیت بر ناوگان دریایی کشور از طریق نظارت موثر بر مراکز و موسسات آموزشی دریانوردی
10. تقویت زیرساخت های حاکمیتی در زمینه های تجسس و نجات دریایی و امور مربوطه
11. ساماندهی امور کارگزاری و ثبت شرکتها مطابق روال بین المللی
12. ساماندهی اتاق فکر سازمان بنادر و دریانوردی برای تصمیم سازی و تصمیم گیری بخش خصوصی
13. استقرار یک سیستم برای پاسخگویی و گزارش دهی شفاف سازمان بنادر و دریانوردی
14. تلاش برای ساماندهی تمام شرکتهای دولتی/خصوصی و وابسته سازمان با واگذاری آنان به بخش خصوصی و پیشگیری از ایجاد هر گونه شرکت جدید وابسته به سازمان و صندوقها و ...
15. توسعه و توانمند سازی انجمنهای دریایی و بندری
16. بکپارچه سازی همایشها و نمایشگاههای دریایی با انجمنها و تشکلهای و نهاد های رسمی نه بصورت رانتهی با شرکتهای پیمانکاری برای ساماندهی برگزاری رویدادهای پوچ و بی ثمر (نمایشگاه، جشنواره، سمینار، کنفرانس) و نیز چاپ و نشر مجلات و کتاب های متعدد، بی محتوا و بلا استفاده از محل منابع مالی بیت المال توسط شرکت ها و سازمان های دریایی

ایران
دریاعیار
دریا طراز
باتوسعه
دریاشتاب
دریا محور
دولت
دریایک
دریانوال
مردم
دریا کر
دریادل

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

ایران

دریا

دریا

دریا

دریا

دریا

دریا

دریا

دریا

دریا

دریا

دریا

۳۰- برنامه های اجرایی در بنادر و دریانوردی، برای توسعه و تضمین تجارت ایمن ذینفعان (ب: بخش دریایی)

17. واگذاری امر تحقیقاتی به شرکتهای دانش بنیان نه شرکتهای وابسته به اساتید دانشگاهی

18. ساماندهی حضور ایران در سازمان بین المللی دریایی بویژه برای حضور شخصی توانمند برای دفاع از حقوق ایران نه اینکه هرچه مجامع بین المللی گفتند ما سختتر از آن را اینجا اعمال کنیم

19. اجرای کامل سیاست های کلی اقتصاد مقاومتی در طرح ها و برنامه ها و نیز عدم توجه به الزامات و پیش نیازهای مدیریت انتقال فناوری به کشور در زمان خریدهای خارجی

20. کمک برای ارتقاء نقش و جایگاه انجمن ها و اتحادیه های مرتبط با صنعت حمل و نقل دریایی کشور

21. تغییر ساختار سازمان بنادر از وظیفه محوری به رکن محوری یعنی با توجه به آنکه سازمان بنادر و دریانوردی هم قانون گذار است هم ناظر و هم مجری تشکیلات سازمان هم باید بر همین پایه نوشته شود و بخشی فقط قوانین را مدون کند و بخشی ناظر بر اعمال و اجرا باشد و بخش دیگر مجری البته همه این ارکان باید تا سر حد امکان به بخش خصوصی واگذار شود.



دریانوردی پیشرفت و گسترش ماندگار: برنامه ای برای پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

۳۱- از مدیران متخصص کارآفرین اقتصاد دان دریایی با برنامه و کارنامه موفق استفاده شود.

تقاضا می گردد در انتخاب وزرا و مدیران ارشد از افرادی استفاده گردد که به «توسعه دریامحور» باور قلبی و شناخت داشته باشند. طی نمودن این مسیر دشوار و تحول آفرین با مدیرانی که همانند چهار دهه گذشته اعتقادی به اقتصاد دریا و ظرفیتهای آن ندارند، غیرممکن است.

ایران
دریاعبار
دریا طراز
باتوسعه
دریا شتاب
دریا محور
دولت
دریا یک
دریا نوال
مردم
دریا کر
دریا دل



۳۰- برنامه های اجرایی در بنادر و دریانوردی، برای توسعه و تضمین تجارت ایمن
ذینفعان (ب: بخش دریایی)

ساماندهی وجوه اداره شده

1. ساختار چابک
2. نظام استاندارد (سیستم مدیریت کیفیت جامع)
3. تفویض اختیار حداکثری در اجراء
4. تبدیل جایگاه سازمان به سیاست و قانون گذاری
5. شناسائی و جذب متقاضی واجدالشرايط



چالش های حوزه های تخصصی صنایع دریایی



دریانوردی پیشرفت و گسترش ماندگار: برنامه ای برای پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا



ایران

دریا

دریا

باتوجه

دریا

دریا

دولت

دریا

دریا

مردم

دریا

دریا



چالش‌های حوزه‌های تخصصی صنایع دریایی

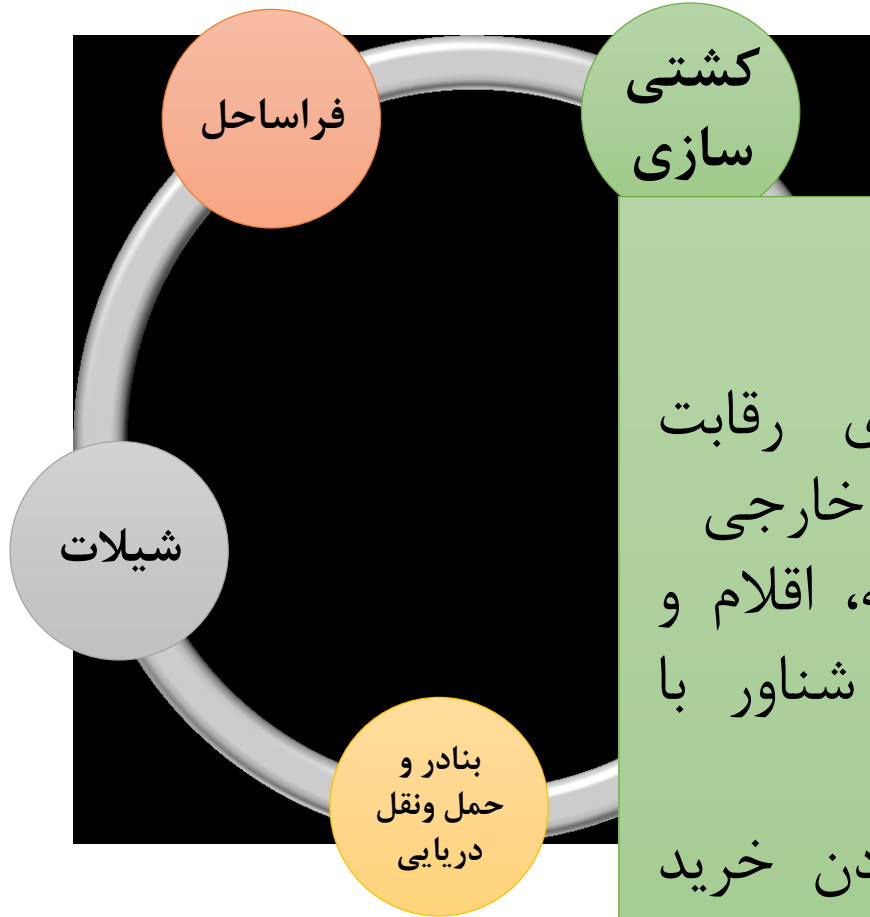
فراساحل

کشتی
سازی

گردشگری
دریایی

- تاخیر در تامین اعتبار و گشایش اعتبارات اسنادی
- عدم همکاری بانک‌ها و شرکت‌های بیمه
- بویژه در خصوص توثیق یا ترهین خود شناور
- کمبود نقدینگی و عدم تزریق به موقع منابع مالی پروژه‌ها

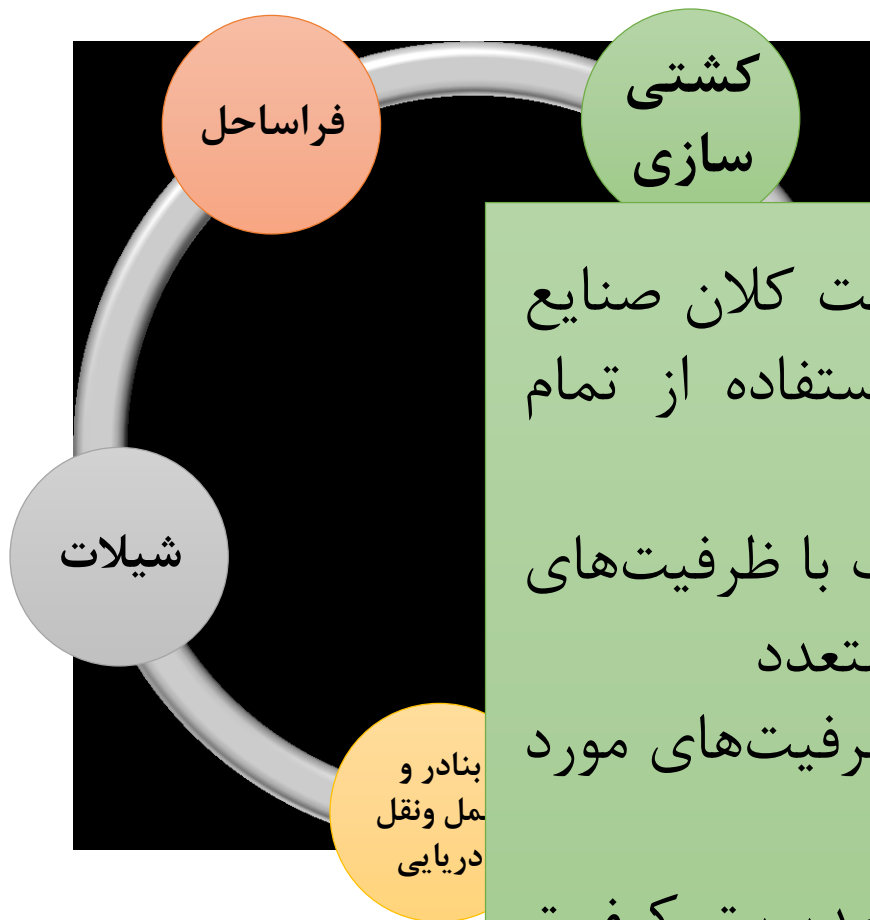
چالش‌های حوزه‌های تخصصی صنایع دریایی



➤ عدم وجود تجربه لازم برای رقابت محصولات داخلی با کالاهای مشابه خارجی

➤ مشکل تهیه و تأمین مواد اولیه، اقلام و تجهیزات مصرفی جهت ساخت شناور با توجه به تحریم‌ها

➤ به صرفه تر بودن و آزاد بودن خرید کشتی‌های دسته دوم خارجی و عدم تمایل خریداران داخلی به سفارش داخل

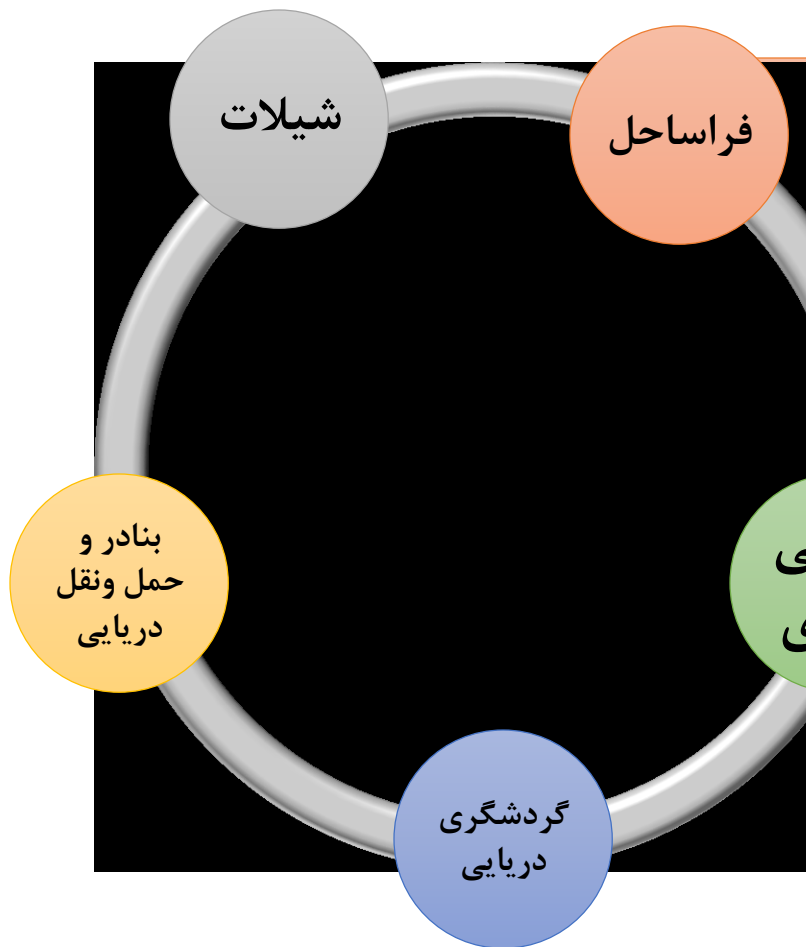


➤ ضعف در بازاریابی، مدیریت کلان صنایع دریایی و در نتیجه عدم استفاده از تمام ظرفیت های بالقوه داخلی
 ➤ کمبود حوضچه های خشک با ظرفیت های بالا جهت گرفتن سفارشات متعدد
 ➤ فقدان تجهیزات بالابر با ظرفیت های مورد نیاز
 ➤ عدم استقرار سیستم های مدیریت کیفیت ایمنی و بهداشت (کیفیت جامع در این صنعت)

فراساحل

شیلات

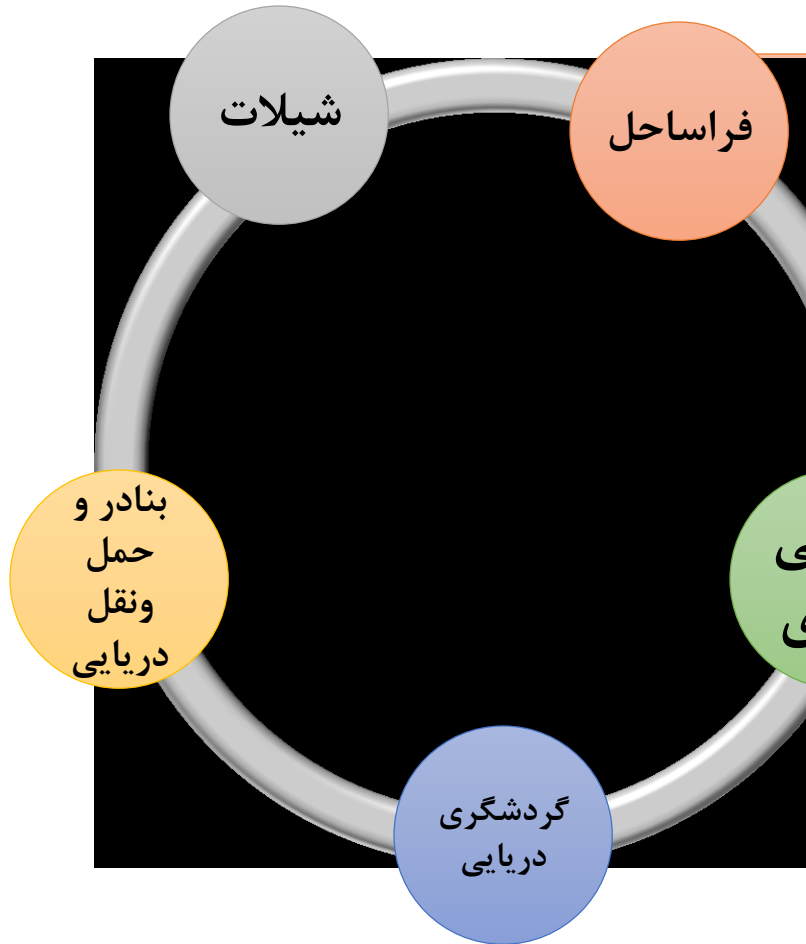
- ریسک بالای سرمایه گذاری در نتیجه عدم اطمینان فنی، اقتصادی و زیست محیطی
- سهم صفر درصدی ایران از استفاده از منابع نفت و گاز دریای خزر
- دور بودن بازار مصرف از منابع تولید نفت و گاز



➤ ضعف در ورود به بازارهای بین المللی
 به دلیل عدم توجه به نوآوری در فناوری
 های مربوط به این حوزه

➤ تامین نیروی انسانی متخصص و حفظ
 و نگهداری نیروهای با تجربه

➤ هزینه و کار تحقیقاتی کم در مقایسه با
 حجم پروژه های عملیاتی



➤ محدودیت تعداد پیمانکاران داخلی که دارای صلاحیت لازم در این حوزه باشند
 ➤ عدم توان مالی پیمانکاران موجود با حجم سرمایه گذاری طرح های نفت و گاز
 ➤ کمبود نقدینگی، عدم همکاری بانک ها و معضلات مربوط به انتقال پول برای سازندگان،

شیلات

فراساحل

بنادر و
حمل
ونقل
دریایی

➤ عدم بهره گیری کلان از آبرزی پروری دریایی

➤ صادرات بسیار پایین آبرزیان ایران به ویژه در مورد گونه‌هایی که با فرهنگ مصرف کشور سازگار نیست

➤ تخریب محیط زیست و صید بی رویه و کاهش ماهیان خاویاری دریای خزر طی دهه های گذشته

➤ عدم پذیرش گواهینامه های بین المللی ایرانی در صنعت شیلات بویژه در صنعت پرورش ماهی در قفس

بنادر و
حمل
ونقل
دریایی

گردشگری
دریایی

➤ زمان انتظار بالای کشتی ها هنگام تخلیه و بارگیری در مقایسه با بنادر منطقه

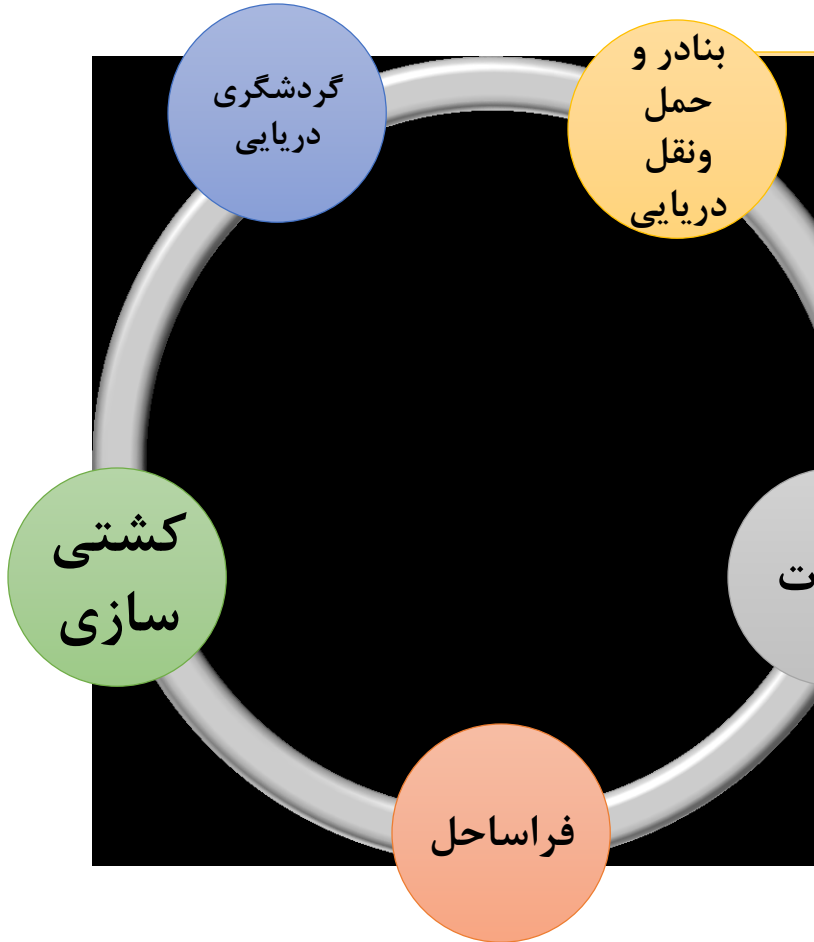
➤ نبود بنادر کافی برای پهلوگیری کشتی های با ظرفیت بالا

➤ سرعت بالای توسعه بنادر منطقه و عقب ماندن بنادر کشور از برخی از این بنادر در عرصه رقابت

گردشگری
دریاییبنادر و حمل
ونقل دریاییکشتی
سازی

فراساحل

➤ استفاده از تکنولوژی های قدیمی و ضعف
 تجهیزات و امکانات تخلیه و بارگیری در بنادر
 کشور در مقایسه با برخی بنادر منطقه
 ➤ نبود امکان ورود تجهیزات و نیروهای خارجی
 به بنادر کشور توسط پیمانکاران خارجی به
 علت محدودیت های گمرکات و مجوزهای کار
 ➤ فقدان سرویس دهی مطلوب رفاهی به
 پرسنل کشتیهای خارجی مراجعه کننده به
 بنادر کشور جهت تخلیه، بارگیری، تعمیرات،
 سوخت رسانی و ...



➤ ضعف و ناهماهنگی شبکه های توزیع در بنادر تجاری و لزوم توسعه ظرفیت انبارها و مخازن در بنادر کشور
 ➤ طولانی بودن زمان و بالا بودن هزینه ترانزیت کالا بخاطر قوانین و مقررات دست و پاگیر و نبود هماهنگی بین دستگاه های ذیربط و فقدان مدیریت یکپارچه خدمات لجستیکی در کشور

بنادر و
حمل
ونقل
دریایی

گردشگری
دریایی

کشتی
سازی

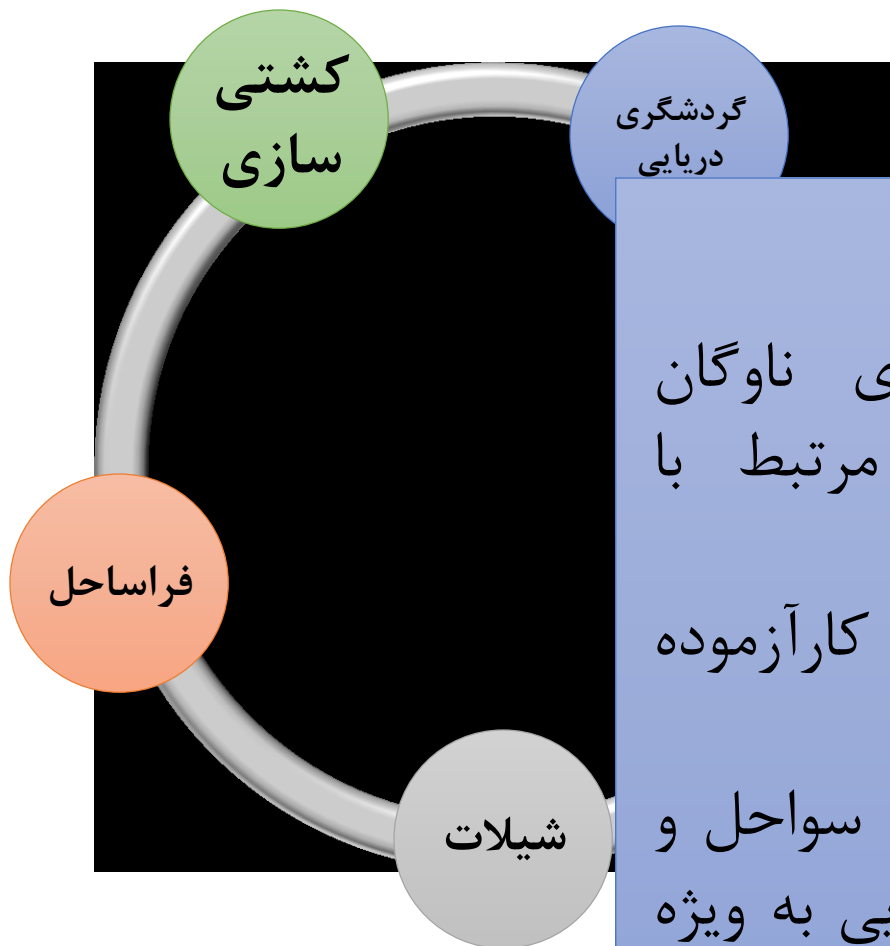
فراساحل

➤ مکمل نبودن سیستم های حمل و نقل زمینی (جاده ای و ریلی)، هوایی و دریایی کشور با یکدیگر، عدم هماهنگی بین آنها و ضعف زیرساخت های حمل و نقل سنگین و صنعتی که سبب ناتوانی در رقابت با بنادر منطقه شده است.

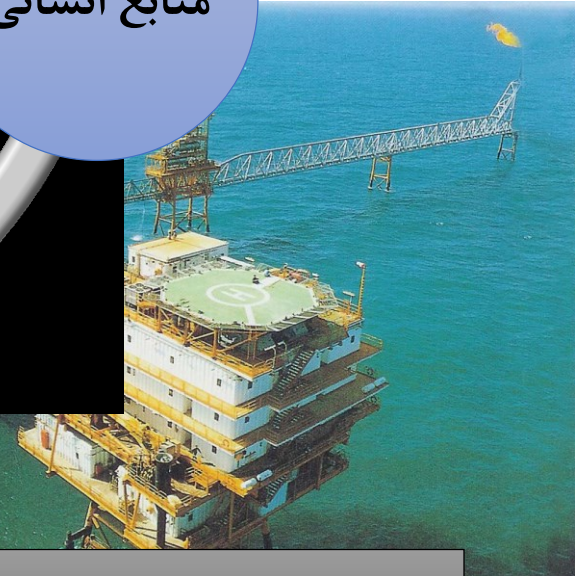
بنادر و

گردشگری
دریاییکشتی
سازی

- کمبود ناوگان مسافری و تفریحی
- لزوم ایجاد فرهنگ مسافرت دریایی
- ضعف مدیریتی و بازاریابی داخلی و خارجی برای توسعه گردشگری داخلی
- کمبود قوانین حمایتی جهت توسعه گردشگری دریایی



➤ فاصله نسبتا زیاد استانداردهای ناوگان مسافری و تفریحی و خدمات مرتبط با استانداردهای جهانی
 ➤ عدم وجود نیروی انسانی مجرب و کارآزموده در بخش خدمات گردشگری دریایی
 ➤ محدود بودن دسترسی عمومی به سواحل و تاثیر منفی آن در فعالیت های دریایی به ویژه گسترش گردشگری



سایر چالشهای صنایع دریایی

چالش های صنعت حمل و نقل دریایی

➤ راکد ماندن تعدادی از بنادر و هدر رفتن سرمایه های

ملی

➤ انتظار کشتی ها در هنگام بارگیری و تخلیه و هم چنین

در لنگرگاه ها

➤ نبود طرح جامع حمل و نقل دریایی

➤ تعرفه های بندری

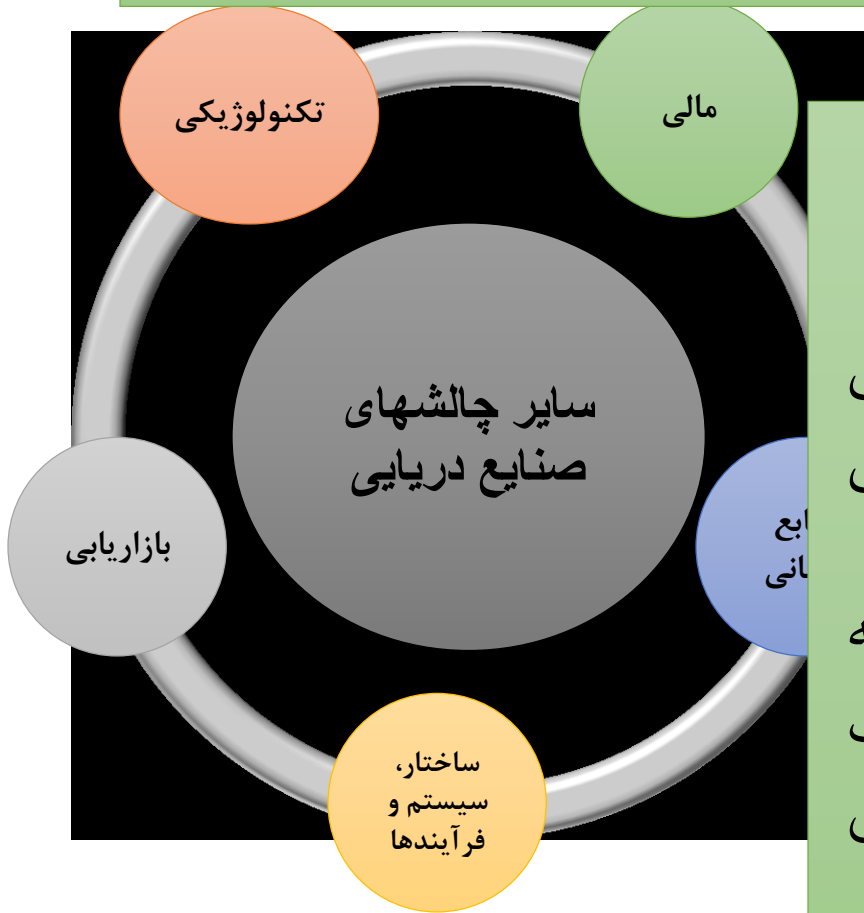
تکنولوژیکی

مالی

بازاریابی

➤ کمبود نقدینگی تولیدکنندگان و در نتیجه
 ایجاد تاخیر در انجام پروژه های ساخت
 ➤ کمبود نقدینگی خریداران داخلی و عدم
 پرداخت به موقع حق قراردادها
 ➤ تاخیر و کوتاهی بانک ها در ارائه تسهیلات
 قانونی به طرحهای صنایع دریایی (مخصوصاً
 کشتی سازی) و تامین اعتبار

سایر چالش‌های صنایع دریایی



➤ تاخیر در دریافت منابع و تسهیلات مالی شرکت‌های داخلی مجری پروژه‌های دولتی صنایع دریایی

➤ عدم توانایی یا مشکل بودن تهیه و ارائه وثیقه‌های ملکی مورد نیاز جهت دریافت تسهیلات بانکی برای بسیاری از واحدهای صنعتی دریایی

سایر چالشهای صنایع دریایی

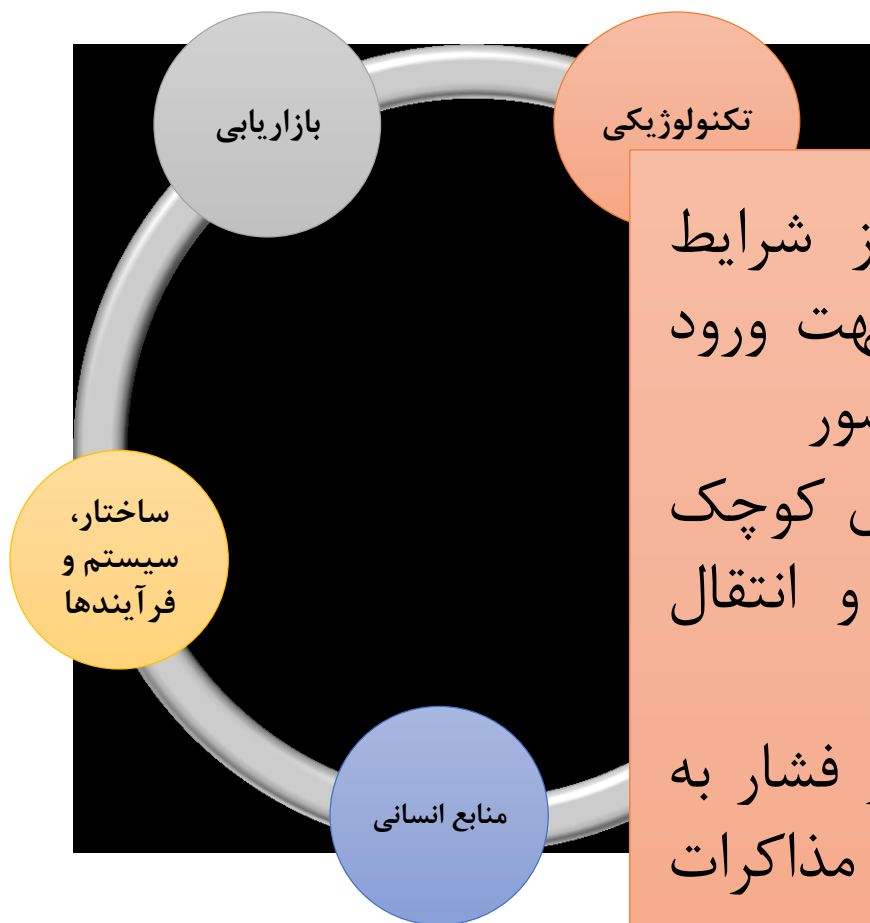
تکنولوژیکی

➤ قدیمی بودن تکنولوژی های بسیاری از واحدهای کوچک و متوسط صنعتی در بخش دریایی که منجر به کاهش بهره وری شده است

بازاریابی

➤ عدم آشنایی صنعتگران دریایی کشور با تکنولوژیهای نوین این صنعت و پیش بینی روندهای جهانی تکنولوژیکی در آینده

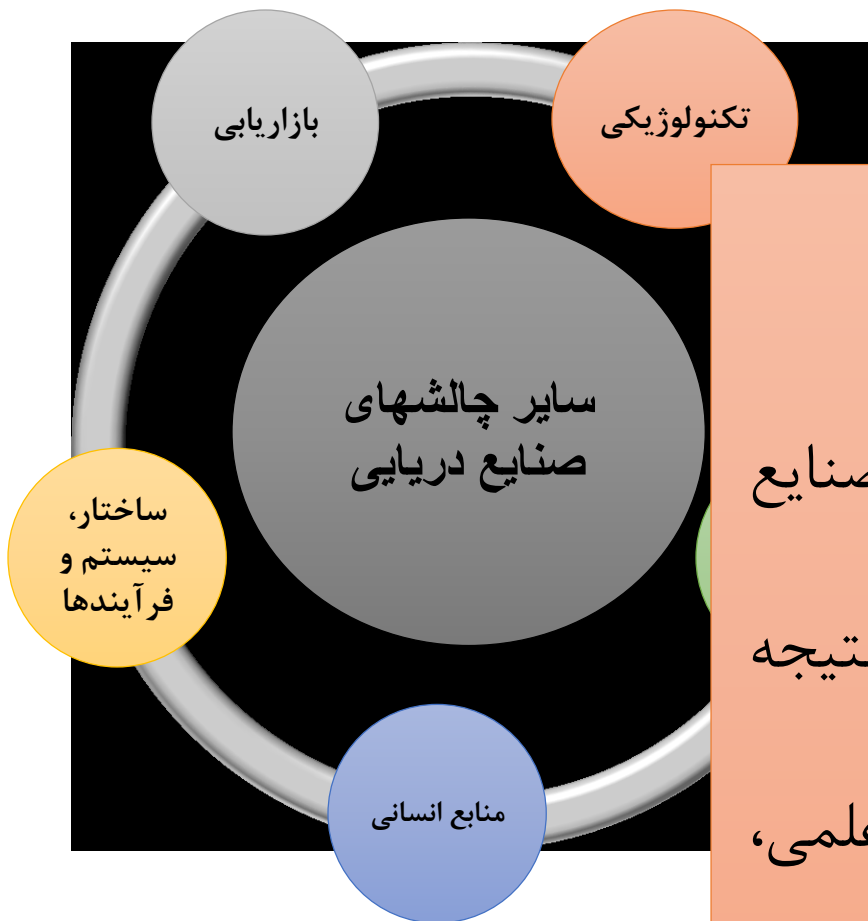
➤ ضعف تجهیزات و امکانات تخلیه و بارگیری در بنادر کشور در مقایسه با برخی بنادر منطقه



➤ ضعف بهره وری و دور ماندن از شرایط رقابت جهانی در عرصه صنعت به جهت ورود تکنولوژی قدیمی و از رده خارج به کشور

➤ ناتوانی تخصصی و مالی شرکت های کوچک و متوسط جهت تحقیق و توسعه و انتقال تکنولوژی

➤ عدم استفاده از فرصت چانه زنی و فشار به کشتی سازان خارجی در زمان مذاکرات سفارش ساخت به این شرکت ها برای انتقال دانش فنی به کشور در قبال دریافت سفارش ساخت



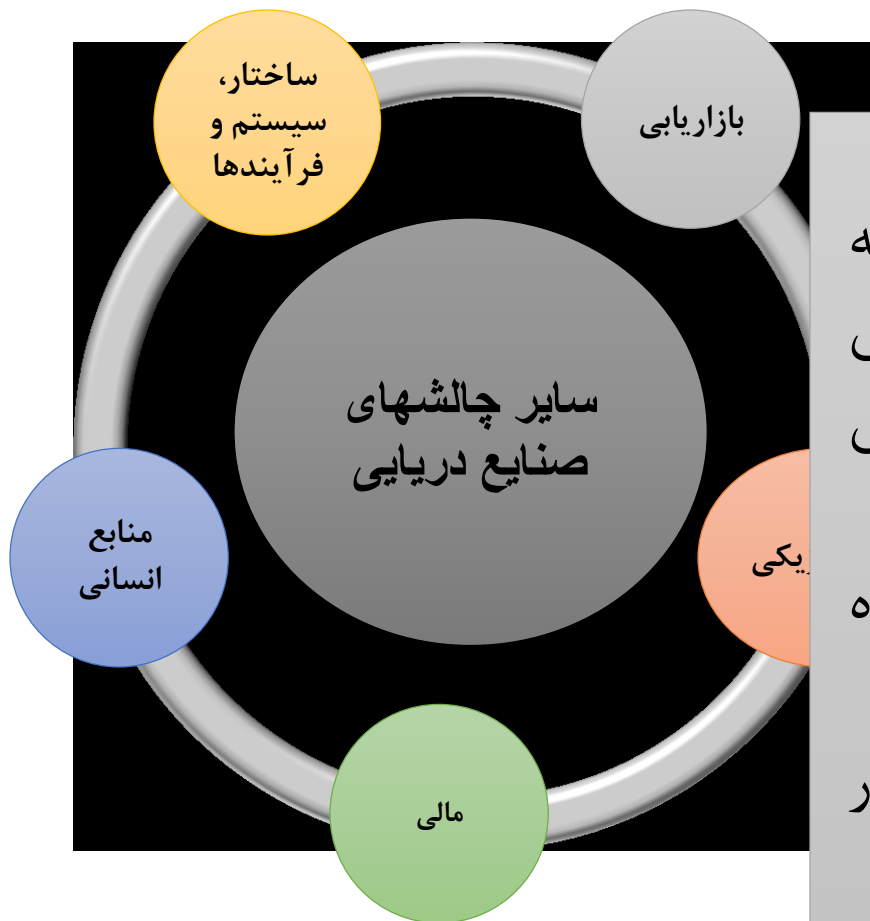
➤ سرعت ناکافی انتقال تکنولوژی در صنایع دریایی به کشور
 ➤ عدم انتقال تکنولوژی به کشور در نتیجه خرده خریدی
 ➤ ارتباط ضعیف صنعت با مراکز علمی، تحقیقاتی و دانشگاهی

بازاریابی

تکنولوژیکی

 ساختار،
 سیستم و
 فرآیندها

- از دست دادن بازار بزرگ سوخت رسانی به کشتی های عبوری از تنگه هرمز
- کمبود کشتی های مجهز به کانتینرهای یخچالی
- عدم آشنایی صنعتگران صنایع دریایی با بازارهای خارجی
- ضعیف بودن فرهنگ استفاده از قابلیت ها و امکانات دریایی در بین مردم



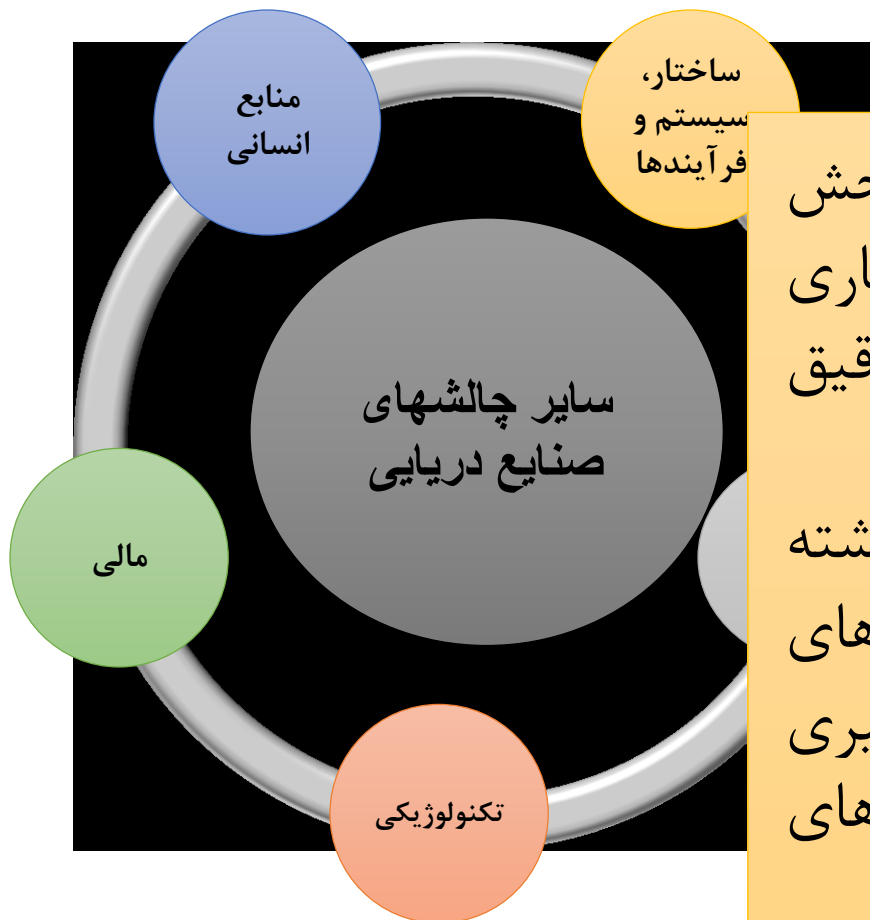
- عدم آشنایی بازار کشورهای همسایه (کشورهای حاشیه خلیج فارس و دریای عمان و نیز دریای خزر) با توانمندی های صنعتی دریایی ایران
- ضعف ارتباطات علمی بین المللی در حوزه صنایع دریایی
- حمایت ناکافی از صنعت دریایی در راستای توسعه صادرات
- عدم استفاده بخش بزرگی از ظرفیت های بالقوه صنعت کشتی سازی

ساختار،
سیستم و
فناورها

بازاریابی

منابع
انسانی

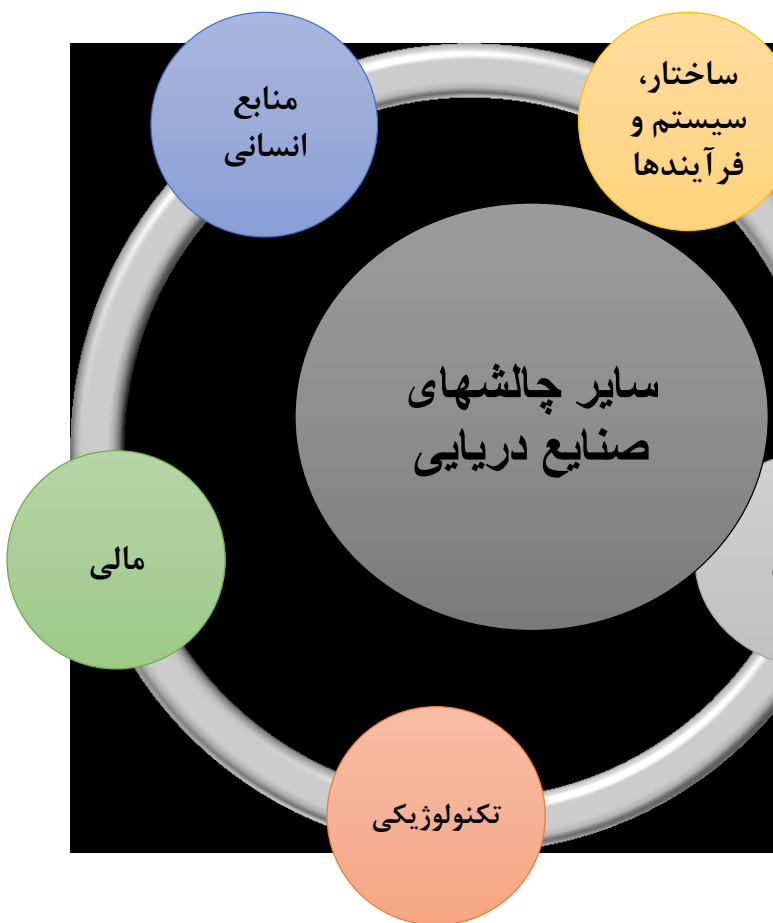
- ضعف تصمیم گیری ها به جهت فقدان بانک های جامع اطلاعاتی در حوزه صنایع دریایی
- عدم جامعیت نظام ارزیابی عملکرد بخشی در وزارت صنایع و معادن
- فقدان یک مکانیزم هدفمند و یکپارچه جهت حمایت از صنایع دریایی



➤ عدم آشنایی صاحبان صنایع در بخش دریایی با زمینه ها و فرصتهای پیمانکاری فرعی به دلیل فقدان اطلاعات جامع و دقیق در این زمینه

➤ ضرورت یکپارچگی و به اشتراک گذاشته شدن اطلاعات و دانش موجود در حوزه های دریایی به منظور استفاده در تصمیم گیری ها و پرهیز از دوباره کاری و فعالیت های موازی در مطالعات علمی

➤ ضرورت ایجاد فضایی مطلوب و جذاب برای سرمایه گذاری کمپانی های دریایی بین المللی، منطقه ای و ملی



➤ مکمل نبودن سیستم های حمل و نقل زمینی (جاده ای و ریلی)، هوایی و دریایی کشور با یکدیگر، عدم هماهنگی بین آنها و ضعف زیرساخت های حمل و نقل سنگین و صنعتی که سبب ناتوانی در رقابت با بنادر منطقه شده است.

➤ فقدان آئین نامه های اجرایی نحوه سرمایه گذاری خارجی در بخش خدمات بندری

➤ گسترش انواع آلودگی های زیست محیطی در تمام مناطق ساحلی و دریا و آلودگی منابع تجدیدپذیر دریا

منابع انسانی

مالی

➤ مهاجرت متخصصین و افراد با تجربه به کشورهای خارجی (مخصوصاً کشورهای حوزه خلیج فارس) به دنبال حقوق و مزایای بهتر

➤ کمبود نیروی کار متخصص دریایی در مناطق ساحلی کشور و عدم تمایل بسیاری از فارغ التحصیلان غیر بومی رشته های دریایی به کار در این مناطق

جمع بندی چالشهای صنعت دریایی نگاه از بالا

۱) عدم حمایت لازم از جانب دولت و نداشتن متولی در صنایع دریایی.

۲) موانع بانکی، گمرکی و بیمه ای و تشدید آن در فاینانسهای موجود

بدلیل تشدید تحریمها و تغییر مدیریتها و نبود بانک تخصصی و عدم

ارائه خدمات پشتیبانی مالی مناسب

۳) عدم وجود نظام مهندسی دریایی در کشور

۴) بی اعتمادی کارفرمایان

۵) اجرایی نشدن کامل قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی و نگرانیهای

صنعت از چگونگی اجرای آن

۶) کمبود نیروی انسانی متبحر و عدم توجه به مدیریت و کنترل پروژه نوین

۷) عدم وجود خوشه، ناحیه و یا شهرک صنایع دریایی

جمع بندی چالشهای صنعت دریایی نگاه از بالا

۱- تاخیر بسیار زیاد در اجرای پروژه های دریایی علی خصوص پروژه های ساخت شناور و سازه های فراساحلی.

۲- فقدان استراتژی مشخص و مدون در توسعه دریایی کشور با تکیه بر توانمندیها و زیر ساختهای موجود و نیز عدم همراهی استراتژی ارگانهای اصلی دریایی کشور.

۳- عدم شناسایی و رتبه بندی تامین کنندگان و پیمانکاران (فعالین دریایی) صلاحیت دار در حوزه دریایی.

۴- تنوع در سفارشات ساخت انواع شناور و سازه های فراساحلی، مانع سرمایه گذاری در تولید تجهیزات آن سفارشات میباشد. (تولید مقرون بصرفه نبوده و همچنین موجب افزایش هزینه های تعمیرات و نگهداری خواهد گردید)

جمع بندی چالشهای صنعت دریایی نگاه از درون

• تحلیل راهبردی آمارهای صنعت

• دانشگاهها

- خروجی های کم تجربه
- عدم جذب به بازار کار

• کشتی سازی ها

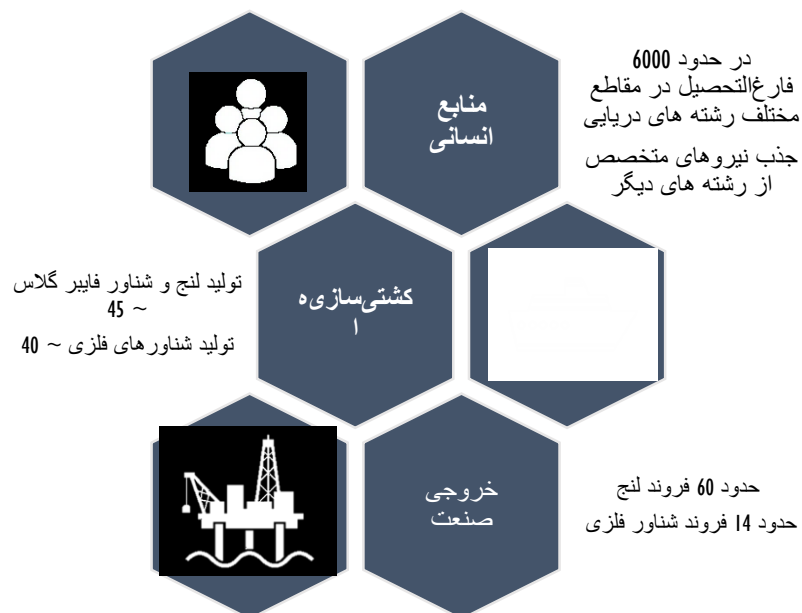
- عدم تبعیت از استانداردهای بین المللی
- نداشتن رویکرد استراتژیک و هدف گذاری
- تحویل ندادن پروژه در زمان، باقیمت و کیفیت معین
- عدم آشنایی با اصول قراردادی

• پیمانکاران

- عدم شناسای درست
- تبعیت نکردن از استانداردها

• سایر ذینفعان

- عدم رضایت بانک ها، سازمان بنادر و مشتریان از روند صنعت
- ضعف حاکم بر رده بندی و مدیریت اجرایی آن به بهانه های فعالیت ملی
- ضعف حاکم بر بحث شرکت های طراح و نبود مدیریت های استاندارد که منجر به ارائه طرح های غیر اجرایی شده است.



جمع بندی چالشهای صنعت دریایی نگاه از درون

1. ضعف عملکرد کشتی سازی ها با توجه به وجود بازار مناسب
2. عدم پاسخگویی صنعت در ایجاد اشتغال برای متخصصان
3. عدم وجود نیروهای متخصص و کارآموده در صنعت دریایی
4. رویکرد الزامی به توسعه صنعت با توجه به سیاست های راهبردی کشور و مشکلات موجود سیاسی کشور.
5. خطر عدم امنیت اعتباری نزد اعتباردهنده های مالی به واسطه سوابق شکست های متعدد.
6. خلاقیت رویکرد علمی - تجربی موثر و موفق در فعالان و بنگاه های اقتصادی صنعت.
7. عدم کارایی آموزش های آکادمیک و تخصصی کشور و در نتیجه آن عدم کارایی فارغ التحصیلان صنعت دریایی در بازار کار بواسطه ی فاصله عمیق موجود میان "جامعه دانشگاهی و جامعه صنعتی".
8. جوان بودن و رویکرد مصلحت اندیشی بجای نگاه استاندارد در فرآیندهای بازرسی موسسات رده بندی

چالشهای فوق در کنار تحریم های بین المللی و محدودیت های گسترده ی ارتباط با بازارهای جهانی به واسطه سیاست

های خصمانه استکبار جهانی هر چه بیشتر صنعت دریایی متضرر می سازد.

توسعه صنایع دریایی به تغییر تفکر بخشی به جامع و مسئولیت پذیری ملی با هدف کار آفرینی دارد

با وجود زیرساخت‌های نسبی همانند یاردها، مراکز آموزشی متعدد و ...، عدم مدیریت علمی، پویا و کاربردی در حوزه‌های زیر به شدت احساس می‌شود:

- ✓ استراتژی - هدف‌گذاری.
- ✓ مدیریت بازار و ارتباط با مشتری.
- ✓ رویکرد ساخت و تولیدی کارآمد و مدرن.
- ✓ مدیریت منابع خصوصا منابع انسانی.
- ✓ وجود ذهن خلاق مدیریتی در خلق راه‌حل‌های کار.
- ✓ توجه به مدیریت دانش و بحث انتقال تکنولوژی.
- ✓ توجه به منافع ملی به جای منافع مصلحتی



راهکار اساسی بعدی توسعه زنجیره تامین و خودکفایی صنایع دریایی

- موسسه رده بندی محور توسعه فنی صنعت
- موسسه رده بندی محور حفظ امنیت داده و اطلاعات
- موسسه رده بندی محور تضمین ایمنی امنیت کیفیت و در یک کلام تجارت
- موسسه رده بندی محور مقابله با تحریم
- موسسه رده بندی محور توسعه زنجیره تامین و خودکفایی صنایع دریایی
- موسسه رده بندی محور توسعه صنایع و خدمات دانش بنیان دریایی
- موسسه رده بندی محور توسعه تجاری سازی و کار آفرینی و

.. توسعه موسسه رده بندی ایرانیان بعنوان موسسه ای بین المللی،
دانش بنیان، مردم نهاد، غیر انتفاعی، تخصصی، کارشناسی کاملا
مستقل، هم طراز با موسسات پیشرو جهانی برای اعتبار بخشی و پوشش
کلیه خدمات ملی و بین المللی مورد نیاز مراجع، متولیان و مالکان و
صاحبان شناورها، تاسیسات دریایی و بندری و سایر صنایع و خدمات بر
اساس قوانین و مقررات موسسه و مراجع متولی



دریانوردی پیشرفت و گسترش ماندگار: برنامه ای برای پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار دریا

تبیین چشم انداز و اهداف حمل و نقل دریایی بر مبنای اسناد بالادستی

شما، سند چشم انداز، سیاست‌های کلی، اصول، حما، ه حها، قانون اساسی، سیاست‌های کلی، نظام، د، بخش، حما، ه، نقل، برنامه‌های توسعه کشور، مصوبات مجلس شورای اسلامی، فرمایشات و ابلاغیه‌های مقام معظم رهبری

۱- ارتقای بهره‌وری در زیربخش حمل و نقل دریایی (بهره‌وری نیروی کار، سرمایه، انرژی و ...)

- 👉 زیر هدف: تدوین و اجرای نظام فنی و اجرایی در زیربخش حمل و نقل دریایی
- 👉 زیرهدف: توسعه فرهنگ و ساماندهی «مدیریت و ارزیابی عملکرد سازمانی» در دستگاه‌های مربوطه
- 👉 زیرهدف: اقتصادی کردن فعالیتهای زیربخش حمل و نقل دریایی

۲- حمایت، توسعه و تقویت و توانمندسازی فعالیتهای و ابتکارات خصوصی و تعاونی دریایی

- 👉 زیرهدف: ارائه تسهیلات و رفع موانع فعالیتهای بخش‌های خصوصی و تعاونی
- 👉 زیرهدف: انجام حمایت‌های اعتباری و تسهیلاتی از بخش‌های خصوصی و تعاونی دریایی

۳- تداوم برنامه و سیاست‌های خصوصی‌سازی در چارچوب قوانین و مقررات مربوطه با مشارکت همگانی

- 👉 زیرهدف: واگذاری مراکز و پایانه‌های دریایی (ترمینالها) با رعایت تضمین و استمرار ارائه خدمات مناسب، با کیفیت مطلوب و رعایت خط‌مشی‌های دولت به بخش غیر دولتی
- 👉 زیرهدف: جلب و حمایت از سرمایه‌گذاری در حمل و نقل، گردشگری، خدمات پشتیبانی و صنعتی دریایی

تبیین چشم انداز و اهداف حمل و نقل دریایی بر مبنای اسناد بالادستی

۴- جلب سرمایه گذاری های داخلی و خارجی در طرح ها و فعالیت های بندری، ناوگان، تاسیسات و تجهیزات مربوطه

👉 زیرهدف: جلب و حمایت از سرمایه گذاری در حمل و نقل، گردشگری، خدمات پشتیبانی و صنعتی دریایی

۵- نوسازی، بازسازی و اصلاح ساختارها در زیربخش حمل و نقل دریایی

👉 زیرهدف: بازنگری و تجدید ساختار داخلی دستگاه های زیربخش حمل و نقل دریایی

👉 زیرهدف: توسعه منابع انسانی

۶- توسعه بنادر و افزایش زیرساختها متناسب با تقاضا و رشد اقتصادی در چشم انداز توسعه

👉 زیرهدف: تکمیل، توسعه و گسترش فعالیت های بنادر تجاری

👉 زیرهدف: توسعه ظرفیت تخلیه و بارگیری کانتینری تا حد ۱۰ میلیون TEU

👉 زیرهدف: تعمیر و نگهداری از زیرساختها، تاسیسات و تجهیزات مربوطه به منظور حفظ و حراست از سرمایه گذاری انجام شده

👉 زیرهدف: توسعه زیربخش دریایی در چارچوب مطالعات طرح جامع حمل و نقل کشور

👉 زیرهدف: توسعه دریا محور کشور

تبیین چشم انداز و اهداف حمل و نقل دریایی بر مبنای اسناد بالادستی

۷- ارتقاء سطح ایمنی در زیربخش حمل و نقل دریایی

👉 زیرهدف: افزایش ایمنی در دریا

👉 زیرهدف: ارتقاء ایمنی و امنیت در بنادر

👉 زیرهدف: رعایت استانداردهای بین‌المللی و حفظ موقعیت مناسب در مجامع بین‌المللی و حمل و نقل دریایی

👉 زیرهدف: ارتقاء امنیت کشتیها

👉 زیرهدف: ایجاد بانک جامع حمل و نقل کشور و استقرار سامانه اطلاعات حوادث و سوانح حمل و نقل

۸- رشد و تسهیل ترانزیت کالا و مسافرت‌های دریایی

👉 زیرهدف: بهره‌گیری مناسب از قابلیت‌های ترانزیتی کشور و رفع موانع موجود

👉 زیرهدف: تمرکز بر توریسم دریایی

👉 زیرهدف: ایجاد پارک‌های لجستیک، احداث پایانه‌های حمل و نقل ترکیبی مسافری و باری و گسترش بنادر خشک

توسط بخش خصوصی و تعاونی

۹- گسترش استفاده از فناوری‌های نوین در عرصه فعالیت‌ها و خدمات حمل و نقل دریایی

👉 زیرهدف: گسترش کاربرد فناوری‌های ارتباطات و اطلاعات در زیربخش حمل و نقل دریایی

👉 زیرهدف: گسترش استفاده از تجهیزات سخت افزاری و نرم افزاری مدرن و پیشرفته در ناوگان دریایی و بنادر کشور

👉 زیرهدف: توسعه، گسترش و به روزرسانی پایگاه‌های آماری و اطلاع‌رسانی

نمونه راهکارهای عملیاتی:

آموزش و مدیریت

• فصل مشترک تمامی چالش‌های موجود در صنعت دریایی

✘ عدم مدیریت علمی و کاربردی

✘ عدم توجه به مدیریت مدرن کشتی‌سازی

✘ عدم مدیریت منابع و نیروی انسانی

• راه حل اصلی، توسعه مدیریت در حوزه‌های خلا و نیاز صنعت دریایی

ایران و ایجاد یک رویکرد علمی با زیرساخت‌های:

✓ ایجاد مراکز تخصصی با کاربری نزدیک‌سازی صنعت به پژوهش و تحقیق

✓ ایجاد مراکز آموزشی-کاربردی برای پر کردن خلا و ضعف مدیریتی/علمی/کاربردی در حوزه‌های

هدف

✓ ایجاد مراکز معرفی نیروی انسانی متخصص و کارآموده به بازار هدف

سایر راهکارها

از تحریمها درس بگیریم

تلاش در جهت استفاده از ظرفیت های بالقوه
دیپلماسی سیاسی فعال جهت ایجاد ارتباط با
کشورهای همراه و دارای مزیت دریایی جهت
مقابله با تحریم ها با دریافت سفارشهای صادراتی
ساخت و حمل و نقل کالا، اخذ تاییدیه سایر پرچمها
برای موسسه رده بندی ایرانیان و تکمیل زنجیره
تامین اقلام مورد نیاز و ...

سایر راهکارها

اجرا و یا بازنگری
ساختار شورای عالی و یا قانون
و اجرای برنامه های کوتاه مدت
برای جبران عدم وجود حمایت قانونی
مثل شهرک صنایع دریایی و لیزینگ

ایران

دریا

دریا

باتوسه

دریا

دریا

دولت

دریا

دریا

مردم

دریا

دریا

سایر راهکارها

اجرا و قانونی نمودن جایگاه طرح رتبه بندی شرکتها و موسسات دریایی، تدوین نظام مهندسی دریایی با تاکید بر هم ترازی مدارک و پرداختن به کلیه مشاغل مرتبط با صنعت دریایی اعم از ساحلی و بندری، فراساحلی و دریایی و تدوین استانداردهای مورد نیاز کلیه بخشهای صنعت دریایی

راهکار اساسی بعدی توسعه زنجیره تامین و خودکفایی صنایع دریایی

- موسسه رده بندی محور توسعه فنی صنعت
- موسسه رده بندی محور حفظ امنیت داده و اطلاعات
- موسسه رده بندی محور تضمین ایمنی امنیت کیفیت و در یک کلام تجارت
- موسسه رده بندی محور مقابله با تحریم
- موسسه رده بندی محور توسعه زنجیره تامین و خودکفایی صنایع دریایی
- موسسه رده بندی محور توسعه صنایع و خدمات دانش بنیان دریایی
- موسسه رده بندی محور توسعه تجاری سازی و کار آفرینی و

• .. توسعه موسسه رده بندی ایرانیان بعنوان موسسه ای بین المللی،

دانش بنیان، مردم نهاد، غیر انتفاعی، تخصصی، کارشناسی کاملاً

مستقل، هم طراز با موسسات پیشرو جهانی برای اعتبار بخشی و پوشش

کلیه خدمات ملی و بین المللی مورد نیاز مراجع، متولیان و مالکان و

صاحبان شناورها، تاسیسات دریایی و بندری و سایر صنایع و خدمات بر

اساس قوانین و مقررات موسسه و مراجع متولی



موسسه‌ای بین‌المللی، مردم‌نهاد، غیرانتفاعی، تخصصی، کارشناسی کاملاً مستقل، هم‌تراز با موسسات پیشرو جهانی برای اعتبار بخشی و پوشش کلیه خدمات ملی و بین‌المللی مورد نیاز مراجع، متولیان و مالکان و صاحبان شناورها، تاسیسات دریایی و بندری و سایر صنایع و خدمات بر اساس قوانین و مقررات موسسه و مراجع متولی



ICS1400

