

بسمه تعالی

یادداشتی

بر توسعه دریا محور

حمزه علی بخشی

اردیبهشت ۱۴۰۴

توسعه دریا محور

نمای کلی از کشورهای موفق در توسعه دریا محور

۱. دریا ها ۷۵٪ سطح کره زمین را پوشانده اند.
۲. کشور ایران ، یک کشور دریایی محسوب می شود.
۳. بر اساس بررسی ها ، بیش از یکصد استفاده منطقی بشر از دریا تبیین شده.
۴. امارات متحده عربی به یک کشور موفق در صنعت دریایی جهان مبدل شد.
۵. کره جنوبی به عنوان برترین سازنده کشتی در جهان شناخته شد.
۶. طی چندسال گذشته کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان مبلغ بیش از ۴۰ میلیارد دلار جهت توسعه بنادر خود هزینه کرده اند. و این نشان از اهمیت دریا و استفاده از آن دارد.
۷. ابعاد مختلف استفاده بهینه و توسعه دریا محور شامل: بنادر ، کشتیرانی ، حمل و نقل کالا و مسافر دریایی ، سوخت رسانی به کشتی ها ، تعمیرات کشتی ها ، سازنده های شناورها ، صنایع ساحل و فرا ساحل ، دانشگاه های دریایی ، پورت اپراتورهای بندری ، توریست های دریایی ، خدمات رسانی به شناورها ، تجهیزات بندری و دریایی ، موسسات رده بندی شناورها ، موسسات بیمه ای کشتی ها ، صنایع اوراق کشتی ها ، مالکان کشتی ها ، پایانه های دریایی و

۱. ایران یک کشور دریایی است.

با توجه به اینکه سالهاست موضوع توسعه دریا محور در برنامه ها ، سخنرانی ها ، رسانه ها ، تاثیرات زیادی به خود معطوف داشت ولی در جهت اجرایی شدن این اهداف تا کنون به نحو شایسته ای از موهبت دریا بهره برداری نکرده ایم.

۲. استفاده های مختلف از دریا در قالب :

- حمل و نقل دریایی کالا و تجارت دریایی
- بهره برداری از منابع نفت و گاز در اعماق دریا و حفر چاه های نفت و گاز
- شیلات و صید آبزیان برای تغذیه به روش های سنتی و صنعتی و انواع غذاهای دریایی
- برای توسعه انرژی های پاک (تولید برق از جزر و مد و امواج دریا ، مزرعه توربین های باد)
- مقاصد گردشگری

- جهت انجام تحقیقات علمی و مقاصد پزشکی و نظامی و..... در زمینه فیزیک ، شیمی ، زیست شناسی ، زمین شناسی و.....(دریا)
- ساخت انواع شناورها و صنایع ساحل و فراساحل
- دریانوردی و کشتیرانی تجاری و نظامی و.....
- ساخت انواع بنادر تجاری ، نفتی ، صیادی ، توریستی و.....
- ساخت هتل‌های دریایی و احداث رستوران‌های ثابت و سیار دریایی و غذاهای دریایی
- ورزشهای آبی مانند شنا ، اسکی روی آب ، قایقرانی ، واترپلو و.....
- پرورش و تکثیر ماهیان آکواریومی
- ساخت فیلم و مستندهای علمی و آموزشی دریایی
- تولید صنایع دستی دریایی
- ساخت جزایر مصنوعی
- ساخت موزه‌های دریایی
- ساخت پارک‌های آبی کنار سواحل و آکواریوم‌های بزرگ طبیعی
- غواصی‌های تفریحی ، علمی ، صنعتی
- پرورش و صید مرواریدهای طبیعی و مصنوعی
- آب شیرین کن و احداث آنها
- احداث آسیاب‌های بادی در کنار سواحل برای تبدیل مواد معدنی به پودر
- ایجاد فانوس‌های دریایی در سواحل برای مقاصد گردشگری و آشنایی با دریانوردی
- ایجاد پارکینگ‌های شناورهای دریایی تفریحی در سواحل(مارینا)
- احداث پلاژهای دریایی
- مجتمع‌های آب درمانی و مجتمع‌های بهداشتی در سواحل
- اسکرپ و اوراق نمودن شناورهای فرسوده و استفاده مجدد از ضایعات
- جوشکاری در اعماق دریا
- ساخت زیستگاه‌های مصنوعی آبزیان دریایی از غرق کردن شناورهای فرسوده دریایی
- ساخت زیستگاه‌های حفاظت شده برای پرندگان و جانوران دریایی برای مقاصد توریستی و علمی
- تولید نمک‌های خوراکی و صنعتی از آب دریا
- استفاده از نمک دریا در فرایندهای شیمیایی ، صنعتی کارخانجات تولیدی
- ساخت مجموعه دهکده‌های دریایی
- استفاده از روغن نوعی کوسه در ساخت شناورهای سنتی لنج
- ایجاد مزارع دریایی پرورش صید ماهی و میگو
- ساخت ژئو پارک‌های آبی
- بهره برداری از طلای موجود در آب دریا
- برگزاری مسابقات ورزشی در کنار ساحل(والیبال ، فوتبال ساحلی و.....)

- ساخت استخرهای طبیعی و بزرگ در سواحل
- ساخت موزه‌های دریایی در کف دریا
- ایجاد آکادمی‌های دریایی (اقیانوس شناسی ، دریانوردی و.....)
- برگزاری جشنواره‌های دریایی
- ایجاد زیستگاه‌های مرجانهای دریایی و زیستگاه‌های پرورش کروکودیل در کنار سواحل
- ایجاد بازارچه‌های محلی و سنتی بر روی دریاها
- تولید صابون‌های خرننگ از خرننگ‌های دریایی
- تولید کرم حلزون از حلزون‌های دریایی
- ساخت پارک دلفین در سواحل
- استفاده از موجودات دریایی در طب سنتی (روغن کوسه)
- مهار آتش سوزی چاه‌های نفتی دریایی (توسعه علمی)
- کابل گذاری در بستر دریا
- توسعه ایجاد جنگل‌های دریایی
- استفاده از ماسه‌های ساحلی دریا در پروژه‌های عمرانی و ساختمانی
- استفاده از گوشت برخی پرندگان دریایی
- تکثیر و پرورش لاک‌پشت‌های دریایی برای صادرات (مقاصد خوراکی)
- استفاده از سم مارهای دریایی در تولید پادزهر جهت مصارف پزشکی
- استفاده از صدفهای خوراکی در غذای انسان‌ها در برخی کشورها
- ساخت صخره‌های مصنوعی در دریاها برای پرورش صدفهای خوراکی
- استفاده از صدفهای دریایی در تهیه غذای طیور و دکوراسیون منازل و موزه‌های تاریخ طبیعت (مقاصد علمی و آموزشی) برای معابد هندوها
- ایجاد مزارع پرورش گیاهان دریایی (مقاصد گردشگری و دریایی)
- استفاده از جلبک‌های دریایی در غذای انسان ، دام ، آبزیان پرورشی و نیز برای ساخت داروهای پزشکی نظیر پنی‌سلین ، تولید بستنی ، بیسکویت ، ماکارونی ، نان ، کیک ، قندسازی ، محصولات آرایشی ،
- در ایجاد زیستگاه‌های مناسب برای بچه ماهیان ، برای تصفیه بیولوژیک پسابهای مزارع پرورش ماهی و میگو ،
- پیش بینی وضعیت آب و هوا ، صنایع نساجی ، کاغذسازی و رنگ‌سازی ، جهت انجام تحقیقات کاربردی برای تبدیل اتانول جلبک‌ها به سوخت ، جلبک عامل جذب دی‌اکسیدکربن زمین و پاکسازی محیط زیست
- راه‌اندازی کشتی‌های کتابخانه‌ای و سینمایی جهت ارتقاء سطح علمی و فرهنگی ساحل نشینان و جزایر

نکته:

- * قدمت جلبک‌ها به ۶ میلیارد سال پیش برمی‌گردد که بیشتر از گونه‌های دیگر در جهان زیسته‌اند.
- * گیاهان دریایی منبع تغذیه‌ای و دارویی مهمی برای بشر محسوب می‌گردند.

- * مردم شرق آسیا از گیاهان دریایی به عنوان یک منبع غذایی استفاده می‌کنند.
- * در خلیج فارس و دریای عمان حدود ۶۰ نوع گونه مختلف جلبک دریایی وجود دارد.
- * تولید جهانی جلبک‌های دریایی سالانه بیش از ۶ میلیارد دلار می‌باشد و در آبهای ساحلی کشورمان به وفور وجود داشته ولی آگاهی کمی از این نعمت‌های خدادادی در جامعه است.
- * در ژاپن بیماری گواتر مطلقاً وجود ندارد ولی در ایران شایع است. ژاپنی‌ها از جلبک‌های دریایی که حاوی مقدار زیادی ید می‌باشد در سبذ غذایی خود استفاده می‌نمایند.

- استفاده از دریا جهت راه‌اندازی کشتی‌های بیمارستانی جهت ارتقاء سطح سلامت و مداوای بیماران در مناطق ساحلی و جزایر
- استفاده زیاد از آب دریا برای خنک کردن سیستم‌های برودتی نیروگاه‌های هسته ای و خنک کردن سیستم‌های برودتی کارخانجات تولید آهن و فولاد
- استفاده از ماده‌ای تحت عنوان کف دریا جهت درمان جوش صورت
- استفاده از مناظر دریایی در تهیه تصاویر هنر گرافیک و عکاسی
- استفاده انسان از ماهیان و میگوهای دریایی برای حفظ سلامت قلب و تامین فسفر مغز
- استفاده از ضایعات صید آبزیان دریایی جهت تولید کودهای کشاورزی و تولید غذای دام و طیور

نکته:

- * ماهی به عنوان غذای سلامتی در دنیا شناخته شده ولی متأسفانه مصرف سرانه آبزیان در ایران بسیار پایین است. متوسط مصرف جهانی آبزیان ۱۶ کیلوگرم و در ژاپن ۷۰ کیلوگرم می‌باشد.
- * هدف توسعه دریامحور شامل افزایش سهم آبزیان در سبذ غذایی مردم نیز می‌گردد که در نهایت باعث کاهش بیماری‌های مزمن در سطح جامعه و افزایش سطح سلامت می‌گردد.

- استفاده از روغن کبد ماهی در مداوای صفرا و زردا
- نقش دریا در کاهش شدت زلزله در نوار ساحلی
- استفاده انسان از خیار دریایی که نوعی جاندار دریایی است و در کشورهای جنوب شرقی آسیا پرورش و تولید می‌گردد و در صنعت داروسازی و طب سنتی (عامل ضد سرطان و از داروهای ضد سرطان نیز قوی‌تر بوده و عوارض نیز ندارد)
- وجود پسته دریایی جهت جاذبه‌های گردشگری و طب سنتی
- تولید کنسرو ماهی و سایر غذاهای دریایی آماده مصرف
- شیرین سازی آب دریا و استفاده در آبیاری مزارع و کشتزارها و.....

- * **باتوجه به نکات گفته شده برخی از کشورهای دنیا از موهبت‌های خدادادی دریا در زمینه‌های رشد اقتصادی ، ایجاد شغل و تولید ، بهره برداری شایسته‌ای کرده‌اند.**
- * برای نیل به هدف "توسعه دریا محور" آمار سال ۲۰۱۲ سازمان آنکتاد با مروری بر حمل و نقل دریایی جهان : در کتاب توسعه دریامحور ، چاپ سوم بهزاد الصفی ، صفحات ۳۴ تا ۴۲ قابل مشاهده است.
- * در توسعه دریامحور : لازم است صنایع بالادستی و پایین دستی همزمان رشد کنند.
- اگر کشتی سازی توسعه یابد ولی آموزش و تربیت جوانان برای حرفه دریانوردی همراه نباشد ، توسعه دچار نقص و خلل است.

توسعه دریامحور در پاناما

پاناما در آمریکای جنوبی در سال ۱۹۱۴ فعالیت خود را آغاز کرد. در حال حاضر به عنوان مسیر دریایی با تردد بالا محسوب می‌گردد. و سالیانه ۱۴۰۰۰ فروند شناور از آن تردد می‌نمایند. **از محل اخذ عوارض کانال ، درآمد قابل توجهی کسب می‌نماید.**

بعد از افتتاح کانال پاناما در سال ۱۹۱۷، با انتخاب سیاست ثبت آزاد کشتیها با اعمال تسهیلات قانونی ، مالیاتی و..... ، توانست نظر مالکان کشتیها در سراسر جهان را به خود معطوف نماید بنحوی که در حال حاضر بیش از ۲۲٪ کشتیهای دنیا با پرچم پاناما می‌باشند و **درآمد قابل ملاحظه‌ای از این طریق سالیانه کسب می‌نماید**

کشور سنگاپور

۱. جمعیت سنگاپور حدود ۵ میلیون نفر
۲. طول سواحل آن فقط ۱۷۶ کیلومتر (وسعت آن از قشم کمتر است).
۳. ۵۲ سال پیش به استقلال رسیده
۴. در ۶ زیر شاخه صنعت دریایی رتبه های ۱ تا ۵ جهان را کسب کرده
۵. دومین بندر پر ترافیک کانتینری جهان با عملکرد ۲۸ میلیون TEU در سال ۲۰۱۱ و برترین بندر ترانشیپی جهان
۶. دارای سومین پورت اپراتور برتر کانتینری جهان بنام PSA با عملیات کانتینری ۵۵ میلیون TEU در سال ۲۰۱۱
۷. برترین بندر سوخت رسان به کشتیها (first worlds bunker port)
۸. پنجمین کشور دارنده کشتیهای کانتینری دنیا با ۴۹۲ فروند کشتی و ۷٪ کشتیهای کانتینری جهان
۹. دارای پنجمین خط برتر کشتیرانی کانتینری جهان به نام Apl line با تعداد ۱۴۱ فروند کشتی
۱۰. برترین کشور دنیا در زمینه‌ی پرورش و صادرات ماهیان آکواریومی با درآمد سالیانه ۳ میلیارد دلار و سهم بازار ۱۸٪ دنیا

((تذکر: بعضی ارقام لازم است به روز شود))

کشور فیلیپین

۱. دارای ۷۱۰۰ جزیره و طول سواحل آن ۳۶۰۰۰ کیلومتر است.
 ۲. از ۱۵۰۰/۰۰۰ دریانورد دنیا، تعداد ۳۳۰/۰۰۰ نفر فیلیپینی هستند که سالیانه ۷ میلیارد دلار درآمد ارزی برای کشورشان کسب می نمایند.
 - * با توسعه مراکز آموزشی دریانوردی و جذب جوانان به این رشته در سال ۲۰۱۶ نیمی از دریانوردان جهان فیلیپینی، که درآمدزایی مناسبی به همراه دارند.
- بدون سرمایه گذاری هنگفت، با مقداری سرمایه گذاری آکادمی ها و مراکز آموزشی دریانوردان.

هلند

- هلند را دریا محاصره کرده و بزرگترین دشمن هلند آب دریاست.
- ولی هلندی ها سالیانی است که تهدید دریا را به فرصت استفاده از دریا تبدیل کردند.
- در حال حاضر هلند به عنوان کشور معرف و معتبر در زمینه :
۱. لایروبی، ساخت سازه های دریایی، استحصال اراضی ساحلی، عملیات از آب در آوردن شناورهای مغروق (salvage – سالویج)، ساخت کشتی های لایروپ و در دنیا شناخته شده است.
 ۲. بنحو شایسته ای توسعه خود را "دریا" که روزگاری دشمن یک محسوب می شد، معطوف نمود.
 ۳. در شهرهای آمستردام و روتردام تعداد کانال های آبی بیشتر از خیابان ها است و مردم به وفور از تاکسی قایق (taxi boat) و اتوبوس های دریایی جهت تردد در شهر استفاده می کنند.
- اکثر مردم دارای شناورهای شخصی هستند که در روبه روی منزلشان پارک شده است.
۴. شهر روتردام دارای ۲۰۰۰ پست اسکله برای سال ۲۰۱۲ با عملیات کانتینری ۱۲ TEU میلیون به عنوان دهمین بندر کانتینری جهان شناخته شده. این بندر به عنوان هاب سوخت رسانی به کشتی ها در اروپا نیز مشهور است.

۵. دانشگاه‌های هلند انواع رشته‌های مهندسی دریایی را تدریس می‌کنند و مجهز به سایت‌های تحقیقاتی R&D در صنایع کشتی‌سازی و دریایی می‌باشند.
۶. هلندی‌ها به میزان ۴۲٪ حمل و نقل کالای داخلی خود و کشورهای همجوار را از طریق رودخانه‌های قابل کشتیرانی (short sea shipping) که باعث کاهش ترافیک جاده‌ای و کاهش آلودگی‌های زیست محیطی می‌باشند، انجام می‌دهند.
۷. هلند در ساخت کشتی‌های تخصصی نیز در جهان شهرت دارد
شرکت کشتی‌سازی Damen (سازنده کشتی‌های لایروب و پدک کش)
۸. بسیاری از صنایع دستی هلند از سنگ‌های پودر شده آسیاب‌های بادی محل درآمدزایی از طریق فروش به توریست‌ها می‌باشند.
هلند به کشور آسیاب‌های بادی معروف است.
۹. ایجاد توربین‌های بادی برای تولید الکتریسیته در کنار سواحل که بخشی از برق کشور را بدون هیچگونه آلودگی و با هزینه بسیار کم تولید می‌کند، این توربین‌ها و مناظر زیبای دریایی سالیانه توریست‌های زیادی جذب می‌کند و درآمد مناسبی برای هلند دارد.

در حال حاضر ایران سیاست دریایی خاصی ندارد

با دارا بودن ۵۸۰۰ کیلومتر طول نوار ساحلی

۱_ ماموریت‌ها ، ۲_ دیدگاه‌ها ، ۳_ استراتژی ، ۴_ اهداف ، مشخص شده نداریم

_ در دکتترین توسعه دریا محور :

۱. دقیقا چه وظایفی داریم؟
۲. چه کارهایی می‌خواهیم انجام دهیم؟
۳. دیدگاه‌ها نسبت به دریا و صنایع دریایی چیست؟
۴. برای رسیدن به اهداف از پیش تعیین شده چه استراتژی مدونی داریم؟

* گام برداشتن بدون مشخص نمودن ۴ آیتم مذکور ، به معنی هدر دادن سرمایه ، توان و پتانسیل‌های کشور می‌باشد.

جهت دستیابی به هدف توسعه دریا محور ، اهداف زیر در بنادر برنامه‌ریزی می‌شود :

- افزایش ظرفیت اسمی بنادر و بازرگانی
- افزایش ظرفیت کانتینری
- افزایش میزان جابه‌جایی مسافر دریایی
- افزایش میزان جذب سرمایه‌گذاری بخش غیر دولتی
- ارتقاء مدیریت و نظارت بر سواحل کشور
- ارتقاء سطح ایمنی دریانوردان
- ارتقاء سطح پیشگیری و مقابله با آلودگی محیط زیست دریایی
- ارتقاء سطح امنیت بنادر و ناوگان
-

الف) توسعه دریا محور در تسهیل تجارت بین‌المللی و کاهش تنش‌های سیاسی نقش اساسی دارد

ب) توسعه دریا محور برای ارتقاء سطح سلامت جامعه نیز اثر گذار است.

آنالیز swot توسعه دریا محور

نقاط قوت ، نقاط ضعف ، فرصت ها ، تهدیدها ، در توسعه دریا محور عبارتند از :

نکات قوت :

۱. وجود سواحل طولانی در شمال و جنوب کشور
۲. وجود بزرگترین دریاچه دنیا در آب‌های ساحل شمال (سومین منبع نفت و گاز جهان)
۳. موقعیت جغرافیایی استراتژیک (۴۰٪ انرژی جهان از خلیج فارس عبور می‌کند)
۴. قرارگیری ایران در شمال خلیج فارس (خلیج فارس با دارا بودن ۵۶۵ میلیارد بشکه نفت ، ۶۳٪ کل ذخایر نفت دنیا ، ۳۰ تریلیون متر مکعب گازهای طبیعی برابر ۲۸٪ کل ذخایر گاز جهان)
۵. انجام ۹۰٪ تجارت فرامرزی کشور از طریق دریا
۶. وجود ۷۷۰۰ شناور با مالکیت ایرانی
۷. دارا بودن کشتیرانی تجاری ملی ، رتبه اول خاورمیانه (کشتیرانی جمهوری اسلامی)
۸. دارا بودن کشتیرانی نفت کش ملی ، رتبه ۳ و ۴ دنیا (شرکت ملی نفت کش)
۹. داشتن بودن ۱۸۵۰۰۰ دربانورد خبره و باتجربه
۱۰. مالکیت تنگه هرمز به عنوان شاهراه حیاتی دریایی جهان (روزانه عبور ۱۷ میلیون بشکه نفت خام با کشتی)
۱۱. دارا بودن بیشتر از ۲۰۰ بندر بزرگ و کوچک تجاری ، نفتی ، صیادی و.....
۱۲. قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی کشور ، سند توسعه چشم انداز ۲۰ ساله ، قانون اصلاح قانون دریایی ایران (۱۳۹۱) قانون حمایت از دریا در مقابل آلودگی نفتی
۱۳. وجود جاذبه‌های توریستی دریایی متنوع و منحصر به فرد در سواحل شمال و جنوب کشور
۱۴. اقتدار نظامی کشور در خلیج فارس ، دریای عمان و خزر و آب‌های بین الملل
۱۵. رشد چشم‌گیر سفرهای دریایی در چند سال اخیر و شرکت‌های حمل و نقل مسافر دریایی
۱۶. توسعه دانشگاه‌های دریایی
۱۷. حضور فعال در IMO و کمیته‌های تخصصی آن و قرار داشتن در لیست سفید IMO
۱۸. وجود انجمن‌ها و NGOهای تخصصی دریایی و بندری (هفت انجمن کشتیرانی ، مهندسی دریایی ، توسعه دریا محور ، پایانه داران بنادر ، لجستیک ایران ، لنج‌داران ، و.....)

۱۹. اعمال قوانین مناطق آزاد و ویژه اقتصادی بر بنادر تجاری جهت تسهیل تجارت
۲۰. وجود شرکت‌های کشتی سازی، اتحادیه مالکان کشتی، شرکت‌های سازنده تجهیزات بندری و شرکت‌های سازنده صنایع فراساحل (سکوها‌ی دریایی)
۲۱. مشارکت شرکت‌های خصوصی در فعالیت‌های دریایی و بندری و خصوصی سازی
۲۲. وجود ترمینال‌های کانتینری مجهز و پیشرفته در بنادر و افزایش ظرفیت ترمینال‌های کانتینری
۲۳. استقرار مراکز امداد و نجات دریایی MRCC مناسب در سواحل
۲۴. وجود سردخانه‌های لجستیکی در بنادر
۲۵. وجود ترمینال‌های نفتی دریایی مناسب خارک، نکا، ماهشهر، سروش و.....
۲۶. اعمال تعرفه‌های ترجیحی کالاهای صادراتی و ترانزیتی در بنادر کشور
۲۷. وجود میدان عظیم گازی مشترک بین ایران و قطر در عسلویه که نیاز به ترمینال‌های بندری و کشتی‌های LNG CARRIER می‌باشد.
۲۸. پیوستن ایران به عنوان عضو ناظر سازمان سازمان تجارت جهانی WTO
۲۹. وجود ناوگان ملی کشتیرانی در دریای خزر با ظرفیت بالای ۸۵۰۰۰ تن و ۲۰ فروند کشتی و همکاری مناسب کشورهای حوزه دریای خزر که رونق تجارت دریایی را به دنبال دارد.
۳۰. وجود ماهیان خاویاری در دریای خزر منحصر به فرد و خاویار مشهور به طلای سیاه
۳۱. وجود مزارع بزرگ پرورش ماهی و میگو در سواحل کشور
۳۲. صادرات آبزیان به بازارهای بین‌المللی
۳۳. وجود فراکسیون نمایندگان استان‌های ساحلی در مجلس
۳۴. تخصیص وجو اداره شده سازمان بنادر
۳۵. ساخت و اتصال خط ریلی گرگان و اینچه برون و اتصال آن به خط آهن کشورهای حاشیه خزر
۳۶. وجود سازمان اقیانوس شناسی کشور و نقش اثر گذار در فعالیت‌های مطالعاتی و تحقیقاتی و کاربردی
۳۷. جایگاه برتر ایران در جهان در زمینه ساخت شناورهای هوشمند تندرو
۳۸. فعال بودن بیشتر از ۱۷۰۰ کارگزار حمل و نقل دریایی و بندری در ایران
۳۹. وجود پژوهشکده‌های محیط زیست دریایی در سواحل شمالی و جنوبی و موسسه تحقیقاتی علوم شیلاتی
۴۰. ساخت بنادر توسط بخش‌های خصوصی نظیر آفتاب، آستارا، و..... و واگذاری بنادر به بخش‌های خصوصی (بنادر بازرگانی و صیادی)
۴۱. وجود ده‌ها (بیش از ۶۰) مرکز آموزشی دریانوردی خصوصی در کشور
۴۲.

نکات ضعف :

۱. کمبود نیروی انسانی متخصص دریانورد نظیر کاپیتان ، افسر دریا نورد ، مهندس موتورهای دریایی و..... (حدود ۵۰۰ نفر)
۲. عدم دسترسی برخی بنادر کشور به شبکه ریلی
۳. کمبود زیر ساخت‌ها در جنوب شرق کشور که بندر چابهار را تحت تاثیر قرار داده است.
۴. بوروکراسی و تشریفات زائد اداری
۵. عدم تسلط به زبان انگلیسی در بین متولیان حمل و نقل دریایی
۶. وجود ناهماهنگی‌ها ، بخشی‌نگری‌ها ، جزیره‌ای عمل کردن سازمان‌های ذیربط
۷. عدم توسعه بهینه در کشور در زمینه توریست دریایی
۸. کمبود زیرساخت‌های IT در کشور
۹. فرسودگی ناوگان حمل و نقل دریایی و جاده‌ای
۱۰. عدم ارتباط شایسته بین صنعت دریایی بندری با دانشگاه‌های کشور
۱۱. عدم لایروبی کامل اروند و کارون و وجود شناورهای مغروقه و ایجاد محدودیت تردد
۱۲. عدم حمایت کافی مجموعه دریایی توسط صندوق توسعه دریایی کشور
۱۳. عدم رونق سفرهای دریایی در کشور
۱۴. عدم وجود تجهیزات با تکنولوژی پیشرفته و روز دنیا در بنادر به میزان لازم
۱۵. عدم وجود شرکت‌های دانش بنیان کشور به مباحث دریایی
۱۶. عدم تناسب رشد و توسعه صنایع دریایی و بندری با شبکه ریلی کشور
۱۷. کم بودن عمق اسکله‌های بنادر شمالی که امکان تردد کشتی‌های بزرگ را میسر نمی‌سازد
۱۸. کمبود مراکز درمانی و تحقیقاتی برای جانوران دریایی در سواحل
۱۹. روش‌های صید سنتی با هزینه‌های بالا ، بهره‌وری پایین و مخرب محیط زیست دریایی
۲۰. کمبود مطالب دریایی در کتاب‌های درسی دانش‌آموزان و دانشجویان
۲۱. مشارکت پایین لیزینگ در تامین مالی صنعت دریایی کشور و عدم تمایل بانک‌های کشور جهت تخصیص وام برای خرید شناورها
۲۲. نشت نفت از چاه‌های نفتی و شناورها در خلیج فارس و دریای عمان به میزان قابل ملاحظه
۲۳. ورود فاضلاب‌های شهری و صنعتی به آب دریاها
۲۴.

فرصت‌ها :

۱. رشد ترانزیت با عراق و افغانستان از طریق بنادر کشور
۲. وجود زمینه‌ای همکاری دریایی و تجاری با کشورهای حوزه خلیج فارس و عمان و خزر
۳. توافق کشورهای عضو ECO در خصوص رشد تجارت دریایی با یکدیگر
۴. کشف منابع جدید نفتی در دریای خزر
۵. رونق صادرات مواد معدنی به چین
۶. وجود آزاد راه تهران شمال که دسترسی آسان‌تر و ایمن‌تر را به سواحل شمالی میسر می‌سازد
۷. تمایل و اشتیاق مناسب بخش خصوصی جهت سرمایه گذاری در بنادر کشور
۸. استراژی دولت در تبدیل جزیره ابوموسی به هاب توریستی دریایی کشور
۹. تردد سالپانه بیشتر از ۵۰ هزار فروند شناور از خلیج فارس و فرصت‌های سوخت رسانی و تدارکات به کشتی‌ها و بالتبع درآمدزایی و اشتغال زایی بیشتر
۱۰. افزایش نرخ ارز و گران شدن سفرهای خارجی که باعث افزایش سفرهای داخلی و دریایی می‌شود
۱۱.

تهدیدات :

۱. حضور نظامی قدرتهای بیگانه در آب‌های خلیج فارس و دریای عمان
۲. سرمایه گذاری بسیار هنگفت سایر کشورهای منطقه در توسعه بنادر و لجستیک خود
۳. تحریم‌های اقتصادی قدرتهای سلطه‌گر علیه کشورمان و بخش دریایی
۴. وجود پدیده شوم قاچاق کالا و سوخت در سواحل جنوب
۵. گسترش حوزه عملیات دزدان دریایی سومالی به دریای عمان
۶. نوسانات نرخ ارز
۷. عدم حمایت مالی دولت به بخش دریایی و طرح هدفمند شمردن یارانه‌ها
۸. کاهش و قطع SWAP نفت خام ترانزیتی کشورهای آسیای میانه از بنادر
۹. نشت سالپانه ۲ تا ۱,۵ میلیون بشکه نفت به خلیج فارس و دریای عمان
۱۰. اجرای ناقص قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی کشور و صندوق توسعه دریایی
۱۱.

پیشنهادات :

۱. لزوم توسعه گردشگری دریایی در کشور :

حلقه مفقوده در اقتصاد دریایی کشورمان مبحث گردشگری دریایی است.

۵۸۰۰ کیلومتر طول نوار ساحلی در شمال و جنوب کشور وجود دارد

جزایر متعدد ، وجود دلفین‌های دریایی ، وجود ماهیان آکواریومی بسیار زیبا در جزیره هندورابی ، وجود منحصرترین لاک‌پشت‌های دریایی در جزایر هرمزگان ، صخره‌های مرجانی در جزیره کیش ، جاذبه‌های طبیعت‌گردی در جزیره آشوراده بندر ترکمن ، وجود تالاب‌های بین‌المللی در انزلی و میان کاله ، مناظر بسیار زیبا در سواحل بندر چابهار ، شهر توریستی رامسر و جاذبه‌های دریایی آن و صدها مصادیق دیگر ، همگی مزیت‌های قابل ملاحظه‌ای را برای کشور فراهم کرده که می‌توان استفاده بهینه‌تری از آنها نمود.

سالیانه حدود ۱۰ میلیون سفر دریایی ولی به قصد خرید از بازارهای مناطق آزاد کیش و قشم اغلب اتفاق می‌افتد و این فرصت خوبی است که می‌توانیم از آن در رونق توریسم دریایی استفاده مناسب را بکنیم

در سواحل ما حتی یک تور یا شناور گردشگری دریایی وجود ندارد ، در صورتیکه در دوبی لنج‌های توریست دریایی ، گردشگران را طی دو ساعت گشت دریایی در آب‌های ساحلی دوبی و صرف شام در عرشه کشتی ، خاطره خوبی را از سفر به همراه می‌برند . این سفرها برای اقتصاد این کشور ارز آوری و درآمد زایی دارد . این تورهای دریایی به صورت خانوادگی نیز انجام و در آن موازین اسلامی نیز رعایت می‌گردد.

* ما در کشورمان در صنعت توریسم دریایی دارای مزیت مطلق می‌باشیم .

* بایستی با ارتقاء فرهنگ دریایی در میان مردم و حمایت از سرمایه گذاری بخش خصوصی فعال در این زمینه ، توسعه و رونق بیشتری به وجود آید.

* وجود برخی تورهای دریایی گردشگری در جزیره کیش و استقبال بسیار چشمگیر مردم از آنها ، لزوم توسعه این صنعت را در سایر شهرهای ساحلی کشورمان توجیه پذیر می‌نماید.

* ایجاد زمینه‌های شغلی برای مردم شهرهای ساحلی در قبال توسعه گردشگری دریایی و زمینه حذف شغل‌های کاذب و قاچاق کالا و سوخت را فراهم کرده و به رشد و توسعه مناطق محروم ساحلی کمک می‌نماید.
۲. لزوم توسعه دانشگاه‌های دریایی :

هنرستان ماهیگیری makpo کره جنوبی به عنوان یکی از بزرگترین دانشگاه‌های علوم و فنون جنوب شرقی آسیا مبدل گردید . که بسیاری از کاپیتان‌های کشتی‌های جنوب شرقی آسیا از آنجا فارغ‌التحصیل شده‌اند.
۳. لزوم توجه بیشتر به توسعه بنادر کشور :

بنادر کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان در حال گسترش هستند و از تعداد ۵۷۲ میلیون TEU کل عملیات کانتینری بنادر جهان در سال ۲۰۱۱ به میزان ۲۵ میلیون TEU (۵٪) در بنادر حوزه خلیج فارس و دریای عمان تخلیه و بارگیری می‌گردند.

- در این راستا کشورهای منطقه برای افزایش سهم بازار خود طرح‌های توسعه بنادرشان را با حساسیت خاصی به پیش می‌برند .
- واگذاری برخی بنادر به بخش خصوصی ، ایجاد بنادر توسط بخش خصوصی ، طرح توسعه بنادر شهید رجایی و چابهار و قابل تقدیر ، اما کافی نیست .
۴. با توجه به تحریم‌ها ، هماهنگی ، همدلی و همکاری بیشتری بین فعالین و دست‌اندرکاران دریایی کشورمان نیاز می‌باشد .
۵. تعمیرات کشتی‌ها در اولویت است . (ساخت کشتی در کشور و طی ۸ سال ؟! در صورتیکه کره‌ای‌ها ۳۵ روزه می‌سازند) چرا که برای کشتی‌سازی نیاز به دانش فنی و تجربه زیاد ، وجود صنایع پشتیبان مثل فولاد سازی‌های تولید کننده فولاد مورد نیاز صنایع کشتی‌سازی ، تجهیزات با فن‌آوری بالا می‌خواهد که ما نداریم .
- * کره نیز در دهه ۸۰ میلادی اوراق کننده کشتی بود و بعد از کسب تجربه به ساخت کشتی روی آورد .
 - * با توجه به تردد حدود ۵۰ هزار فروند از انواع کشتی از تنگه هرمز به صورت سالیانه ، تمرکز بر تعمیرات کشتی بازار خوبی را خواهد داشت .
۶. با تحریم و خروج موسسات رده‌بندی بین‌المللی از کشور ، با تکیه بر تخصص داخلی ، رشد مراکز R&D ، تمرکز بر دانشگاه‌های فنی و دریایی ، تقویت NGOها ، انجمن‌های دریایی ، موسسات رده‌بندی کشور ، تقویت آنها ، نیاز داخلی را برطرف نماییم .
۷. توسعه همکاری‌های متقابل کشورهای شمالی و جنوبی جمهوری اسلامی در مسائل دریایی قطعا در توسعه دریامحور تاثیر گذار است .
۸. حمل و نقل ترکیبی با توجه به مزیت‌های آن باید مورد توجه کلی دست‌اندرکاران حمل و نقل کشور قرار گیرد . حمل و نقل دریایی حیطه مسئولیت خود را صرفا در دریا قلمداد نکند و با استفاده از سایر روش‌های حمل ، خدمات Door to door ارائه نمایند .
۹. صنف اوراق کشتی (ship scrap) سود اقتصادی و اشتغال‌زایی مناسب دارد . با استفاده از فناوری‌های موجود و الزامات زیست محیطی انجام پذیرد .
- حدود ۷۰۰۰ فروند کشتی با ظرفیت ۲۶ میلیون تن سالیانه در جهان اوراق می‌گردند .
۱۰. ساماندهی مدیریت بنادر ، گمرکات و مناطق آزاد تجاری (در امارات یک سازمان است) و تعاملات بیشتر این ارگان در فعالیتهای دریایی کارساز است .
۱۱. کاهش تعرفه کشتی‌ها نسبت به تعرفه کالا باعث می‌شود با اعمال تعرفه ارزان‌تر برای کشتی‌ها ، آن‌ها به بنادر کشورمان جذب شوند(امارات نمونه است)
- پس از پهلویی کشتی‌ها به بنادر عملیات تخلیه و بارگیری و انبار داری کالا با تعرفه بیشتر باشد و درآمدزایی بیشتری حاصل شود .
۱۲. ساده سازی پروسه‌ها و رویه‌های بندری و گمرکی و مقررات زدایی بیش از بیش احساس می‌شود . این پرسه در ایران طولانی و در امارات ، کره ، سنگاپور کوتاه و کم هزینه است .

۱۳. گمرکات بنادر امارت ، ۸۰ سرویس گمرکی را بر اساس گمرک الکترونیکی و IT ارائه می‌دهند . و باعث افزایش کارایی بنادر شدند . برای ما هم لازم است .
۱۴. پرورش و صادرات ماهیان آکواریومی سالیانه درآمدهای ارزی قابل توجهی دارد . سنگاپور از تجارت سالیانه این ماهیان ۱۵ میلیارد دلار درآمدزایی دارد .
۱۵. انعقاد قراردادهای خواهر خواندگی و تفاهم نامه‌های اقتصادی ، تجاری بیشتر بین بنادر ایران با سایر بنادر جهان رشد تبادلات تجاری ، دریایی و انتقال تجربیات موفق و..... را به دنبال دارد .
۱۶. یکی از رموز موفقیت کشور تمرکز بر R&D می‌باشد که موتور رشد و نوآوری و ابداع است . فقط ۱٪ تولید ناخالص داخلی صرف تحقیق و توسعه در کشور است که باید مدیریت شود .
۱۷. این همه موارد گفته شده استفاده بیشتر از دریا ، تحت عنوان مستند و یا فیلم آموزشی تهیه و پخش گردد و فرهنگ دریایی ارتقاء یابد .
۱۸. آموزش نیروی انسانی متخصص در حوزه دریایی ، در افزایش بهره‌وری و کاهش حوادث اثر گذار است .
۱۹. همایش ارگان‌های دریایی برای تعامل بیشتر بین دست‌اندرکاران صنف دریایی برگزاری ، و نتایج آن برای توسعه پایدار اعلام گردد .

توسعه دریا محور

- ایجاد جذابیت برای سرمایه‌گذاری و فراهم نمودن زمینه اشتیاق برای سرمایه‌گذاری ، تسهیل فرآیندهای اداری ، طراحی و تدین فرصت‌های سرمایه‌گذاری و حذف تفکرات بخش‌نگری و تغییر نگرش مدیران
- تاکید بر مدیریت کارآمد و چابک سازی
 - تسهیل مشارکت صاحبان سرمایه‌های داخلی و خارجی
 - افزایش سهم کشور از تجارت بین‌الملل دریایی
 - حمایت از سرمایه‌گذاران در سواحل
 - ارائه خدمات بهینه و ارزان به متقاضیان
 - واگذاری فعالیت‌های تصدی‌گری و غیر حاکمیتی به بخش خصوصی
 - راهبری فعالیت‌های حمل و نقل و لجستیک به صورت بلند مدت به بخش‌های غیردولتی و اپراتورهای بین‌المللی ، رقابت پذیری ، ایجاد ترافیک و خدمات ارزان و بهینه را همراه دارد
 - سهولت قوانین و مقررات و حمایت واقعی از سرمایه‌گذاران
 - توسعه زیر ساخت‌های متناسب با تحولات جهانی به خصوص زیرساخت‌های زمین و ریلی

متولیان مختلف دریایی در کشور:

وزارت راه ، بنادر ، جهاد کشاورزی ، شیلات ، دفاع ، سازمان صنایع دریایی ، وزارت علوم ، اقیانوس شناسی ، دانشگاه‌های دریایی ، ستاد نیروهای مسلح ، نیروی دریایی ارتش و سپاه ، صمت ، دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی ، صندوق توسعه صنایع دریایی ، نفت ، رفاه ، نفت‌کش ، کشتیرانی جمهوری اسلامی و..... (مانع بزرگ تعدد دستگاه‌های متولی)