

Explaining Iran's General Policies of Sea-Oriented Development in Light of State Practice and International Maritime Organization Documents

Amin Alizadeh^{1*}, Mohammad Ali Asl Saeedipour²

1.M.A. Graduate in Criminal Law and Criminology, Islamic Azad University, Science and Research Branch, Tehran, Iran.*

2.M.A. Graduate in Maritime Management, World Maritime University, Malmö, Sweden.

ARTICLE INFO

Article History:

Received: 7 December 2025

Revised: 13 January 2026

Accepted: 5 February 2026

Published: 20 February 2026

Keywords:

Sea-oriented development, International Maritime Organization (IMO), International law of the sea, Blue economy, State practice, Iran's general policies of sea-oriented development.

ABSTRACT

In recent decades, sea-oriented development has emerged as one of the most important paradigms of sustainable economic, security, and strategic development for states. By utilizing their maritime capacities, many countries have adopted macro-policies aimed at strengthening the blue economy, port development, maritime transport, and the protection of the marine environment. Given its geopolitical position and access to major international waterways, the Islamic Republic of Iran has also promulgated general policies for sea-oriented development with the aim of elevating the country's economic and strategic standing. However, the effective realization of these policies requires coordination with the rules and standards of international maritime law, particularly the instruments and regulations of the International Maritime Organization (IMO), as well as drawing upon the experiences of leading maritime states. Accordingly, the present study, using a descriptive-analytical method, seeks to elucidate Iran's general policies of sea-oriented development in light of state practice and IMO instruments. The main question of the article addresses the extent to which Iran's general policies of sea-oriented development are aligned and consistent with state practice and IMO instruments. The findings indicate that the aforementioned policies—in terms of attention to port development, upgrading the maritime fleet, strengthening the sea-oriented economy, and protecting the marine environment—are consistent with modern trends in maritime governance and certain international standards. Nevertheless, in areas such as integrated maritime governance, the full implementation of environmental obligations, the development of maritime technologies, and structural alignment with modern IMO strategies, they face legal and executive challenges and gaps. Finally, the article suggests that by strengthening domestic legal frameworks, developing international maritime cooperation, and utilizing the experiences of successful states, the groundwork can be laid for the effective realization of Iran's general policies of sea-oriented development.

* Corresponding author: Amin Alizadeh. Email: amin.alizadeh@srbui.ac.ir

Citation: Alizade, A. & Asl Saeedipour, M. A. (2026). Explaining Iran's General Policies of Sea-Oriented Development in Light of State Practice and International Maritime Organization Documents. (e255474). Quarterly Journal of The Macro and Strategic Policies, 13(Special Issue on Maritime-Oriented Development), e255474 <https://doi.org/10.30507/jmsp.2026.582457.2915>



Extended Abstract

Introduction

In recent decades, sea-oriented development has emerged as a crucial paradigm for the sustainable economic, security, and strategic growth of states. Capitalizing on maritime capacities, many nations have adopted macro-policies focused on the blue economy, port development, maritime transport, and marine environmental protection. Given its unique geopolitical position and access to major international waterways, the Islamic Republic of Iran has promulgated general policies for sea-oriented development to elevate its economic and strategic standing. However, the effective realization of these policies necessitates alignment with international maritime law, particularly the instruments and regulations of the International Maritime Organization (IMO), alongside drawing upon the experiences of leading maritime states. This study aims to explain Iran's general sea-oriented development policies in the context of state practices and IMO documents, primarily assessing their degree of alignment and consistency.

Methodology

This research was conducted using a descriptive-analytical method. It involved a comprehensive review and analysis of Iran's national policy documents concerning sea-oriented development, international maritime conventions, IMO strategic documents, and the practical approaches of successful maritime states. The study systematically compared these legal and policy frameworks to evaluate the extent of coordination between Iran's domestic policies and international maritime standards.

Results and Discussion

The findings indicate that Iran's general policies are aligned with modern maritime governance trends and certain international standards in several key areas. These areas of convergence include a focus on port development, the upgrading of the maritime fleet, the strengthening of the sea-oriented economy, and the protection of the marine environment. Nevertheless, the research identifies significant legal and executive challenges and gaps. These deficiencies are particularly evident in the areas of establishing integrated maritime governance, the full and effective implementation of international environmental obligations, the development of modern maritime technologies, and structural alignment with contemporary IMO strategies.

Conclusion

The study concludes that while Iran's macro-policies provide a strong foundation for maritime growth, overcoming existing operational and legal barriers is essential for their successful implementation. To facilitate the effective realization of Iran's sea-oriented development policies, it is strongly suggested that policymakers strengthen and update domestic legal frameworks to ensure seamless alignment with international standards. Furthermore, actively expanding international maritime cooperation and systematically utilizing the applied experiences of successful, leading maritime states are recommended as vital steps toward achieving a sustainable and robust blue economy.

Keywords: Sea-oriented development, International Maritime Organization (IMO), International law of the sea, Blue economy, State practice, Iran's general policies of sea-oriented development.

واکاوی سیاست‌های کلی توسعه دریامحور ایران در پرتو رویه دولت‌ها و اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی

امین علی‌زاده^{۱*}، محمدعلی اصل سعیدی پور^۲

۱. دانش‌آموخته کارشناسی ارشد حقوق کیفری و جرم‌شناختی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات، تهران، ایران.
۲. دانش‌آموخته کارشناسی ارشد مدیریت دریایی دانشگاه جهانی دریانوردی مالمو سوئد.

چکیده

اطلاعات مقاله

سابقه مقاله:

تاریخ دریافت: ۱۶ آذر ۱۴۰۴

تاریخ بازنگری: ۲۳ دی ۱۴۰۴

تاریخ پذیرش: ۱۶ بهمن ۱۴۰۴

تاریخ انتشار: ۱ اسفند ۱۴۰۴

کلیدواژه‌ها:

توسعه دریامحور، سازمان بین‌المللی دریانوردی، حقوق بین‌الملل دریاها، اقتصاد آبی، رویه دولت‌ها، سیاست‌های کلی توسعه دریامحور ایران.

توسعه دریامحور در دهه‌های اخیر به‌عنوان یکی از مهم‌ترین الگوهای توسعه پایدار اقتصادی، امنیتی و راهبردی دولت‌ها مطرح شده و بسیاری از کشورها با بهره‌گیری از ظرفیت‌های دریایی، سیاست‌های کلانی را در راستای تقویت اقتصاد آبی، توسعه بنادر، حمل‌ونقل دریایی و حفاظت از محیط زیست دریایی اتخاذ کرده‌اند. جمهوری اسلامی ایران نیز با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی و دسترسی به آبراه‌های مهم بین‌المللی، سیاست‌های کلی توسعه دریامحور را با هدف ارتقای جایگاه اقتصادی و راهبردی کشور ابلاغ نموده است. با این حال، تحقق مؤثر این سیاست‌ها مستلزم هماهنگی با قواعد و استانداردهای حقوق بین‌الملل دریایی، به‌ویژه اسناد و مقررات سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو)، و بهره‌گیری از تجارب دولت‌های پیشرو دریایی است. بر این اساس، پژوهش حاضر با روش توصیفی-تحلیلی درصدد تبیین سیاست‌های کلی توسعه دریامحور ایران در پرتو رویه دولت‌ها و اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی است. پرسش اصلی مقاله آن است که سیاست‌های کلی توسعه دریامحور ایران تا چه میزان با رویه دولت‌ها و اسناد آی‌مو همسو و منطبق است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که سیاست‌های مزبور از حیث توجه به توسعه بنادر، ارتقای ناوگان دریایی، تقویت اقتصاد دریامحور و حفاظت از محیط زیست دریایی، با روندهای نوین حکمرانی دریایی و بخشی از استانداردهای بین‌المللی همخوانی دارد؛ با این حال، در حوزه‌هایی همچون حکمرانی یکپارچه دریایی، اجرای کامل تعهدات زیست‌محیطی، توسعه فناوری‌های دریایی و انطباق ساختاری با راهبردهای نوین آی‌مو، با چالش‌ها و خلأهای حقوقی و اجرایی مواجه است. در نهایت، مقاله پیشنهاد می‌کند که با تقویت چارچوب‌های حقوقی داخلی، توسعه همکاری‌های بین‌المللی دریایی و بهره‌گیری از تجارب دولت‌های موفق، زمینه تحقق مؤثر سیاست‌های کلی توسعه دریامحور ایران فراهم شود.

* نویسنده مسئول: امین علی‌زاده. ایمیل: amin.alizadeh@srbiu.ac.ir



مقدمه

دریاها و اقیانوس‌ها از دیرباز یکی از مهم‌ترین بسترهای شکل‌گیری قدرت اقتصادی، سیاسی و تجاری دولت‌ها به شمار آمده‌اند. گسترش تجارت جهانی، رشد حمل‌ونقل دریایی، بهره‌برداری از منابع زنده و غیرزنده دریایی و همچنین اهمیت فزاینده امنیت خطوط کشتیرانی، موجب شده است که در دهه‌های اخیر توجه دولت‌ها به دریا به‌عنوان یکی از پیشران‌های اصلی توسعه ملی افزایش یابد. در این چارچوب، مفهوم «توسعه دریامحور»^{footnote} یا اقتصاد مبتنی بر دریا به‌عنوان رویکردی راهبردی در سیاست‌گذاری عمومی مطرح شده است؛ رویکردی که بر بهره‌برداری پایدار از ظرفیت‌های اقتصادی، زیست‌محیطی و راهبردی دریاها برای تحقق توسعه پایدار تأکید دارد. بسیاری از کشورها،^{footnote} به‌ویژه دولت‌هایی که از موقعیت جغرافیایی دریایی برخوردارند، در سال‌های اخیر تلاش کرده‌اند با تدوین سیاست‌های جامع دریایی، ارتقای زیرساخت‌های بندری، توسعه ناوگان حمل‌ونقل دریایی و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین دریایی، جایگاه خود را در اقتصاد جهانی تقویت کنند.

در سطح بین‌المللی نیز توسعه فعالیت‌های دریایی در چارچوب قواعد و استانداردهای حقوق بین‌الملل دریاها و مقررات سازمان‌های تخصصی بین‌المللی سامان یافته است. در این میان، سازمان بین‌المللی دریانوردی^۱ به‌عنوان نهاد تخصصی سازمان ملل متحد در حوزه ایمنی دریانوردی، امنیت کشتیرانی و حفاظت از محیط زیست دریایی، نقش مهمی در تنظیم استانداردهای جهانی فعالیت‌های دریایی ایفا می‌کند. اسناد و کنوانسیون‌های مهم این سازمان، از جمله کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس)^۲، کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (مارپل)^۳ و کنوانسیون استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهبانی دریانوردان (استسو)^۴، چارچوب‌های حقوقی و فنی لازم برای توسعه ایمن و پایدار فعالیت‌های دریایی را فراهم کرده‌اند. از این رو، بسیاری از دولت‌ها در تدوین سیاست‌های ملی دریایی خود، ضمن توجه به ظرفیت‌های اقتصادی دریا، الزامات و استانداردهای ناشی از اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی را نیز مدنظر قرار داده‌اند.

جمهوری اسلامی ایران نیز با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی خاص خود، برخورداری از حدود ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی و دسترسی به پهنه‌های مهم دریایی از جمله خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر، از ظرفیت‌های قابل توجهی برای توسعه فعالیت‌های دریایی برخوردار است. این موقعیت، ایران را در مسیر کریدورهای مهم تجاری و انرژی قرار داده و امکان بهره‌گیری از ظرفیت‌هایی نظیر حمل‌ونقل دریایی، توسعه بنادر، صنایع فراساحلی، شیلات، گردشگری دریایی و انرژی‌های دریایی را فراهم ساخته است. با وجود این ظرفیت‌ها، بهره‌برداری از توانمندی‌های دریایی کشور در دهه‌های گذشته با چالش‌هایی در حوزه سیاست‌گذاری، حکمرانی دریایی و هماهنگی نهادی مواجه بوده است.

در همین راستا، سیاست‌های کلی توسعه دریامحور در سال ۱۴۰۲ ابلاغ شده و بر محورهایی همچون توسعه زیرساخت‌های بندری و دریایی، تقویت ناوگان حمل‌ونقل دریایی، گسترش فعالیت‌های اقتصادی دریایی، ارتقای امنیت و ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی تأکید دارد. تحقق مؤثر این سیاست‌ها، افزون بر ایجاد بسترهای حقوقی و نهادی در سطح داخلی، مستلزم توجه به روندهای حاکم بر حکمرانی دریایی بین‌المللی و بهره‌گیری از تجارب دولت‌های موفق در حوزه توسعه دریامحور است.

با وجود اهمیت روزافزون توسعه دریامحور در سیاست‌گذاری‌های ملی، بررسی میزان انطباق و همسویی سیاست‌های کلی توسعه دریامحور ایران با استانداردها و رویه‌های بین‌المللی دریایی، به‌ویژه اسناد و مقررات سازمان بین‌المللی دریانوردی، کمتر مورد توجه پژوهش‌های حقوقی قرار گرفته است. در حالی که تجربه دولت‌های پیشرو در حوزه اقتصاد دریایی نشان می‌دهد که موفقیت در توسعه فعالیت‌های دریایی تا حد زیادی به میزان انطباق سیاست‌های ملی با قواعد و استانداردهای نظام حقوقی دریایی بین‌المللی وابسته است (۱). بر این اساس، مقاله حاضر درصدد است با بهره‌گیری از روش توصیفی-تحلیلی و با اتکا بر منابع کتابخانه‌ای و اسناد بین‌المللی، سیاست‌های کلی توسعه دریامحور ایران را در پرتو رویه دولت‌ها و اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی مورد بررسی و تحلیل قرار دهد. پرسش اصلی مقاله آن است که سیاست‌های کلی توسعه دریامحور ایران تا چه میزان با رویه دولت‌ها و اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی همسو است. در همین راستا، این پژوهش می‌کوشد ضمن تبیین مفهوم و ابعاد توسعه دریامحور در حقوق و سیاست‌های بین‌المللی دریایی، نقش اسناد

اقتصاد دریامحور که در ادبیات جهانی عموماً با عنوان اقتصاد آبی یا Blue economy از آن یاد می‌شود، استفاده پایدار از ظرفیت منابع و گستره‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها و جزایر برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد اشتغال و درنهایت افزایش تولید ناخالص داخلی تعریف می‌گردد. بنابراین، حوزه اقتصاد دریا فراتر از مواردی از قبیل شیلات و گردشگری دریایی است و مستلزم ظهور و حمایت از صنایع مرتبط با آب و دریا و ازجمله حمل‌ونقل دریایی، گردشگری دریایی، انرژی‌های تجدیدپذیر، آبی‌پروری و شیلات، بیوتکنولوژی دریایی، زیست‌هوشناسی و معدن‌کاری دریایی است. رجوع کنید به: معاونت مطالعات زیربنایی، گروه حمل و نقل، توسعه دریامحور و اقتصاد دریا، ضرورتی بی‌بدیل در تحقق اقتصاد پویا و مقاوم‌تری کشور،

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، شهریور ۱۴۰۰. <https://rc.majlis.ir/fa/report/download/1677582>

در حال حاضر بسیاری از کشورهای جهان سهم عمده‌ای از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کنند. در این میان ویتنام و سپس چین با بیش از ۵۰ درصد، در صدر قرار دارند. ایران

نیز حدود ۱۰ درصد از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کند که با توجه به پتانسیل‌های موجود در کشور، رقم پابینی تلقی می‌گردد. رجوع کنید به: همان.

1. International Maritime Organization (IMO)
2. International convention for the Safety Of Life At Sea (SOLAS)
3. Marine Pollution
4. STCW

سازمان بین‌المللی دریانوردی در هدایت فعالیت‌های دریایی را بررسی کرده و با مطالعه تطبیقی برخی از رویه‌های دولت‌های پیشرو دریایی، جایگاه و کارآمدی سیاست‌های کلی توسعه دریامحور ایران را مورد ارزیابی قرار دهد. مقاله در چهار بخش اصلی سازمان‌دهی شده است: مفهوم‌شناسی و چارچوب نظری توسعه دریامحور، جایگاه توسعه دریامحور در اسناد و مقررات سازمان بین‌المللی دریانوردی، رویه دولت‌ها در سیاست‌گذاری توسعه دریامحور و توسعه دریامحور ایران.

۱. مفهوم‌شناسی و چارچوب نظری توسعه دریامحور

۱-۱. مفهوم توسعه دریامحور

در دهه‌های اخیر، افزایش اهمیت دریاها در اقتصاد جهانی، امنیت بین‌المللی و حفاظت از محیط زیست موجب شکل‌گیری مفاهیم و رویکردهای جدیدی در ادبیات سیاست‌گذاری و حقوق بین‌الملل شده است. در این میان، مفهوم «توسعه دریامحور» به‌عنوان چارچوبی راهبردی برای بهره‌برداری پایدار از ظرفیت‌های اقتصادی، زیست‌محیطی و ژئوپلیتیکی دریاها مطرح شده است. این مفهوم در ادبیات علمی و اسناد بین‌المللی غالباً در قالب مفاهیمی همچون «اقتصاد آبی»، «توسعه دریایی» و «حکمرانی اقیانوسی»^۵ مورد بررسی قرار می‌گیرد که هر یک بر جنبه‌ای از بهره‌برداری پایدار و مدیریت منابع دریایی تأکید دارند. سازمان همکاری و توسعه اقتصادی در تعریف توسعه دریامحور چنین بیان می‌دارد: «توسعه دریامحور شامل جمیع فعالیت‌های اقتصادی صنایع مبتنی بر اقیانوس، همراه با دارایی‌ها، کالاها و خدمات ارائه شده توسط اکوسیستم‌های دریایی است.» (OECD، ۲۰۲۲)

نخستین مفهوم مرتبط با توسعه دریامحور، «اقتصاد آبی» است که به‌طور گسترده در ادبیات توسعه پایدار و سیاست‌گذاری دریایی مورد استفاده قرار گرفته است. اقتصاد آبی به مجموعه فعالیت‌های اقتصادی مبتنی بر دریاها و اقیانوس‌ها اطلاق می‌شود که با هدف ایجاد رشد اقتصادی، بهبود معیشت جوامع ساحلی و حفظ سلامت اکوسیستم‌های دریایی انجام می‌گیرد. بر اساس تعریف بانک جهانی، اقتصاد آبی شامل استفاده پایدار از منابع اقیانوس‌ها برای رشد اقتصادی، بهبود رفاه انسانی و ایجاد فرصت‌های شغلی در عین حفظ سلامت اکوسیستم‌های دریایی است (World Bank، ۲۰۱۷). این مفهوم دربرگیرنده طیف گسترده‌ای از فعالیت‌ها از جمله حمل‌ونقل دریایی، شیلات و آبی‌پروری، انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی، گردشگری ساحلی و دریایی، صنایع فراساحلی و بهره‌برداری از منابع معدنی بستر دریا است. برخی پژوهشگران اقتصاد آبی را ادامه و تکامل مفهوم «اقتصاد سبز» در حوزه دریاها دانسته‌اند. در این چارچوب، هدف اصلی اقتصاد آبی ایجاد تعادل میان بهره‌برداری اقتصادی از منابع دریایی و حفاظت از محیط زیست دریایی است. به بیان دیگر، توسعه فعالیت‌های اقتصادی در دریا باید به گونه‌ای صورت گیرد که از تخریب اکوسیستم‌های دریایی جلوگیری شود و امکان بهره‌برداری پایدار برای نسل‌های آینده حفظ گردد (Pauli، ۲۰۱۰، P. ۱۵). به همین دلیل، در بسیاری از سیاست‌های ملی و منطقه‌ای، اقتصاد آبی به‌عنوان یکی از ارکان اصلی توسعه پایدار مورد توجه قرار گرفته است.

در کنار مفهوم اقتصاد آبی، اصطلاح «توسعه دریایی» نیز در ادبیات حقوقی و اقتصادی به‌طور گسترده مورد استفاده قرار می‌گیرد. این مفهوم بیشتر بر توسعه زیرساخت‌ها و فعالیت‌های مرتبط با دریا تمرکز دارد و شامل حوزه‌هایی نظیر توسعه بنادر، تقویت ناوگان کشتیرانی، گسترش صنایع دریایی، توسعه تجارت دریایی و بهره‌برداری از منابع طبیعی دریایی است. به اعتقاد برخی از صاحب‌نظران، توسعه دریایی نقش مهمی در تسهیل تجارت جهانی ایفا می‌کند؛ به گونه‌ای که بیش از ۸۰ درصد تجارت بین‌المللی از طریق حمل‌ونقل دریایی انجام می‌شود (UNCTAD، ۲۰۲۳، P. ۳). از این رو، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بندری و حمل‌ونقل دریایی به یکی از اولویت‌های اصلی بسیاری از دولت‌ها تبدیل شده است.

در چارچوب حقوق بین‌الملل دریاها نیز توسعه دریایی با قواعد و اصول خاصی تنظیم می‌شود. کنوانسیون بین‌المللی حقوق دریاها ۱۹۸۲ به‌عنوان مهم‌ترین سند حقوقی در حوزه دریاها، چارچوب کلی بهره‌برداری از منابع دریایی، استفاده از مسیرهای کشتیرانی و مدیریت مناطق دریایی را مشخص کرده است. این کنوانسیون ضمن شناسایی حقوق حاکمیتی دولت‌ها در مناطق مختلف دریایی، بر ضرورت بهره‌برداری معقول و پایدار از منابع دریاها و حفاظت از محیط زیست دریایی تأکید دارد (Tanaka، ۲۰۱۹، P. ۲۰). از این منظر، توسعه دریامحور نه تنها یک مفهوم اقتصادی، بلکه مفهومی حقوقی نیز محسوب می‌شود که باید در چارچوب قواعد حقوق بین‌الملل دریاها تحقق یابد.

مفهوم سوم مرتبط با توسعه دریامحور، «حکمرانی اقیانوسی» است که به سازوکارها، نهادها و قواعدی اشاره دارد که نحوه مدیریت و استفاده از دریاها و اقیانوس‌ها را در سطح ملی، منطقه‌ای و جهانی تنظیم می‌کنند. حکمرانی اقیانوسی شامل مجموعه‌ای از قواعد حقوقی، نهادهای بین‌المللی و سیاست‌های عمومی است که با هدف ایجاد تعادل میان بهره‌برداری اقتصادی از منابع دریایی، حفظ محیط زیست دریایی و تأمین امنیت دریانوردی شکل گرفته‌اند (Tanaka، ۲۰۱۹، P. ۲۹). در این چارچوب، سازمان‌های بین‌المللی متعددی از جمله سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو)، سازمان خواربار و کشاورزی ملل متحد (فاو) و کمیسیون‌های منطقه‌ای دریایی در تنظیم استانداردها و مقررات مربوط به فعالیت‌های دریایی نقش ایفا می‌کنند. برخی پژوهشگران معتقدند که حکمرانی مؤثر

اقیانوسی یکی از پیش‌شرط‌های اصلی تحقق توسعه پایدار دریایی است؛ زیرا بدون وجود چارچوب‌های حقوقی و نهادی مناسب، بهره‌برداری از منابع دریایی ممکن است به تخریب محیط زیست دریایی، رقابت‌های ژئوپلیتیکی و بی‌ثباتی در مناطق دریایی منجر شود (Stephens, & Rothwell, ۲۰۱۶، P. ۱۵). از این رو، بسیاری از دولت‌ها تلاش کرده‌اند با ایجاد ساختارهای حکمرانی یکپارچه دریایی، هماهنگی میان نهادهای مختلف مسئول در حوزه دریا را تقویت کنند.

در مجموع، مفهوم توسعه دریامحور را می‌توان به‌عنوان رویکردی جامع در سیاست‌گذاری دریایی تعریف کرد که در آن بهره‌برداری اقتصادی از ظرفیت‌های دریا، توسعه زیرساخت‌های دریایی و مدیریت پایدار منابع دریایی در چارچوب قواعد حقوق بین‌الملل و اصول حکمرانی مطلوب اقیانوسی مورد توجه قرار می‌گیرد. این رویکرد در سال‌های اخیر به یکی از محورهای اصلی سیاست‌گذاری بسیاری از دولت‌ها تبدیل شده و نقش مهمی در شکل‌دهی به راهبردهای ملی دریایی ایفا کرده است (Łukaszuk, ۲۰۲۴).

۱-۲. جایگاه توسعه دریامحور در حقوق بین‌الملل دریاها

مهم‌ترین سند حقوقی در حوزه حقوق بین‌الملل دریاها «کنوانسیون ملل متحد درباره حقوق دریاها ۱۹۸۲»^۶ است که از آن به‌عنوان «قانون اساسی دریاها» نیز یاد می‌شود. این کنوانسیون چارچوب جامع حقوقی برای تنظیم استفاده از دریاها و اقیانوس‌ها را فراهم و قواعد مربوط به مناطق مختلف دریایی، بهره‌برداری از منابع طبیعی، آزادی‌های دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی را تعیین کرده است. از این منظر، بسیاری از ابعاد توسعه دریامحور در چارچوب مقررات و اصول این کنوانسیون قابل تحلیل است.

یکی از مهم‌ترین جنبه‌های توسعه دریامحور در حقوق بین‌الملل دریاها، تعیین رژیم حقوقی مناطق مختلف دریایی است. کنوانسیون حقوق دریاها با تقسیم دریاها به مناطق مختلفی از جمله دریای سرزمینی، منطقه انحصاری اقتصادی^۷، فلات قاره و دریای آزاد، حدود صلاحیت و حقوق دولت‌ها در بهره‌برداری از منابع دریایی را مشخص کرده است. به‌ویژه در منطقه انحصاری اقتصادی، دولت ساحلی از حقوق حاکمه برای اکتشاف، بهره‌برداری، حفاظت و مدیریت منابع طبیعی زنده و غیرزنده برخوردار است (Churchill et al., ۲۰۲۲، P. ۱۶۸). این منطقه که تا ۲۰۰ مایل دریایی از خط مبدأ امتداد می‌یابد، یکی از مهم‌ترین بسترهای تحقق سیاست‌های توسعه دریامحور به شمار می‌رود؛ زیرا بخش قابل توجهی از فعالیت‌های اقتصادی دریایی، از جمله شیلات، استخراج منابع انرژی و بهره‌برداری از منابع معدنی، در این منطقه انجام می‌شود.

در کنار بهره‌برداری اقتصادی از منابع دریایی، حقوق بین‌الملل دریاها بر ضرورت حفاظت از محیط زیست دریایی نیز تأکید دارد. بخش دوازدهم کنوانسیون حقوق دریاها دولت‌ها را ملزم می‌کند که اقدامات لازم را برای پیشگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی اتخاذ کنند. این تعهدات شامل اتخاذ قوانین داخلی، همکاری‌های بین‌المللی و رعایت استانداردهای تعیین‌شده توسط سازمان‌های تخصصی بین‌المللی است (Tanaka, ۲۰۱۲، P. ۳۱۲). بدین ترتیب، توسعه دریامحور باید در چارچوب اصول توسعه پایدار و حفاظت از اکوسیستم‌های دریایی تحقق یابد و دولت‌ها نمی‌توانند صرفاً با هدف بهره‌برداری اقتصادی، به تخریب محیط زیست دریایی اقدام کنند.

علاوه بر این، حقوق بین‌الملل دریاها بر اصل همکاری بین‌المللی در مدیریت منابع دریایی تأکید دارد. بسیاری از مسائل مرتبط با دریاها، از جمله حفاظت از محیط زیست دریایی، مدیریت ذخایر ماهی‌های مهاجر و مقابله با آلودگی دریایی، ماهیتی فرامرزی دارند و مستلزم همکاری دولت‌ها در سطح منطقه‌ای و جهانی هستند. کنوانسیون حقوق دریاها نیز در مواد مختلف خود دولت‌ها را به همکاری در زمینه مدیریت منابع دریایی و حفاظت از محیط زیست دریایی تشویق می‌کند (Stephens, & Rothwell, ۲۰۱۶، p. ۳۴۷). این همکاری‌ها اغلب از طریق سازمان‌های بین‌المللی تخصصی از جمله سازمان بین‌المللی دریانوردی و سازمان خواربار و کشاورزی ملل متحد تحقق می‌یابد.

از سوی دیگر، یکی از اصول بنیادین حقوق بین‌الملل دریاها که ارتباط مستقیمی با توسعه دریامحور دارد، اصل آزادی دریانوردی در دریای آزاد است. این اصل که سابقه‌ای طولانی در حقوق بین‌الملل دارد، به دولت‌ها اجازه می‌دهد از دریاهای آزاد برای اهدافی نظیر کشتیرانی، کابل‌گذاری زیردریایی، پژوهش‌های علمی دریایی و صید ماهی استفاده کنند (Churchill et al., ۲۰۰۷، p. ۲۰۷). آزادی دریانوردی نقش مهمی در تسهیل تجارت بین‌المللی ایفا می‌کند و به همین دلیل یکی از ارکان اساسی اقتصاد دریایی جهانی محسوب می‌شود.

در مجموع، می‌توان گفت که حقوق بین‌الملل دریاها چارچوب حقوقی لازم برای تحقق توسعه دریامحور را فراهم می‌کند. این نظام حقوقی از یک سو حقوق حاکمه دولت‌ها را برای بهره‌برداری از منابع دریایی به رسمیت می‌شناسد و از سوی دیگر با تعیین قواعدی در زمینه حفاظت از محیط زیست دریایی، آزادی دریانوردی و همکاری بین‌المللی، تلاش می‌کند میان بهره‌برداری اقتصادی از دریاها و حفظ منافع جامعه بین‌المللی تعادل برقرار کند. از این رو، سیاست‌های ملی توسعه دریایی در بسیاری از کشورها، از جمله ایران، ناگزیر باید در چارچوب اصول و قواعد حقوق بین‌الملل دریاها طراحی و اجرا شوند.

6. United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)

7. Exclusive Economic Zone (EEZ)

۱-۳. مؤلفه‌های اصلی توسعه دریامحور

در ادبیات معاصر سیاست‌گذاری دریایی، توسعه دریامحور صرفاً به معنای بهره‌برداری از منابع دریایی نیست، بلکه مجموعه‌ای از نظام‌های اقتصادی، زیرساختی و مدیریتی را شامل می‌شود که در تعامل با یکدیگر «اقتصاد دریایی» یا «اقتصاد آبی» را شکل می‌دهند. گزارشات بین‌المللی نشان می‌دهد که اقتصاد مبتنی بر دریا در دهه‌های اخیر به یکی از پیشران‌های اصلی رشد اقتصادی جهان تبدیل شده است. بر اساس برآورد سازمان همکاری و توسعه اقتصادی، ارزش افزوده اقتصاد اقیانوسی در سال ۲۰۱۰ حدود ۵.۱ تریلیون دلار بوده و پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۰ به بیش از ۳ تریلیون دلار برسد، به گونه‌ای که میلیون‌ها فرصت شغلی در بخش‌های مختلف مرتبط با دریا ایجاد خواهد کرد (OECD، ۲۰۱۶، P.۲۰). این روند نشان می‌دهد که توسعه دریامحور بر چند مؤلفه ساختاری متکی است که در ادامه به مهم‌ترین آن‌ها پرداخته می‌شود.

یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌های ساختاری توسعه دریامحور، اقتصاد حمل‌ونقل دریایی و زنجیره‌های تجارت جهانی است. کشتیرانی بین‌المللی نقشی حیاتی در نظام تجارت جهانی ایفا می‌کند و به‌عنوان ستون فقرات اقتصاد جهانی شناخته می‌شود. آمارهای بین‌المللی نشان می‌دهد که حدود ۸۰ تا ۹۰ درصد تجارت جهانی از نظر حجم از طریق حمل‌ونقل دریایی انجام می‌شود. در سال ۲۰۲۲ حجم تجارت دریایی جهان از ۱۲ میلیارد تن کالا فراتر رفت که نشان‌دهنده وابستگی فزاینده اقتصاد جهانی به مسیرهای دریایی است (UNCTAD، ۲۰۲۳). از این رو، توسعه ناوگان تجاری، ایمنی دریانوردی و کارآمدسازی مسیرهای حمل‌ونقل دریایی از عناصر کلیدی سیاست‌های توسعه دریامحور محسوب می‌شوند.

مؤلفه مهم دیگر در توسعه دریامحور، زیرساخت‌های بندری و شبکه‌های لجستیک دریایی است. بنادر امروزه صرفاً نقاط انتقال کالا نیستند، بلکه به کانون‌های پیچیده‌ای از فعالیت‌های صنعتی، لجستیکی و خدماتی تبدیل شده‌اند. مطالعات نشان می‌دهد که کارایی بنادر تأثیر مستقیمی بر رقابت‌پذیری اقتصاد ملی در تجارت بین‌المللی دارد. به عنوان مثال، بهبود شاخص کارایی بندری می‌تواند به‌طور قابل توجهی هزینه‌های حمل‌ونقل و زمان انتقال کالا را کاهش و در نتیجه مزیت رقابتی کشورها را افزایش دهد (Rodrigue & Notteboom، ۲۰۰۵، P.۳۰۴). در بسیاری از کشورهای پیشرو در اقتصاد دریایی، توسعه بنادر در قالب ایجاد «خوشه‌های بندری-صنعتی» دنبال می‌شود که در آن فعالیت‌های صنعتی، لجستیکی و خدماتی در اطراف بنادر متمرکز می‌شوند.

بهره‌برداری از منابع زنده دریایی و اقتصاد شیلات نیز یکی از مؤلفه‌های مهم توسعه دریامحور محسوب می‌شود که علاوه بر اهمیت اقتصادی، نقش مهمی در امنیت غذایی جهانی دارد. بر اساس گزارش سازمان خواربار و کشاورزی ملل متحد، تولید جهانی شیلات و آبی‌پروری در سال‌های اخیر به بیش از ۱۷۸ میلیون تن رسیده است که بخش قابل توجهی از آن برای مصرف انسانی مورد استفاده قرار می‌گیرد (FAO، ۲۰۲۲، P.۳). در همین حال، صنعت شیلات به طور مستقیم یا غیرمستقیم معیشت حدود ۶۰۰ میلیون نفر در جهان را تأمین می‌کند (FAO، ۲۰۲۲، P.۶). با این حال، فشار فزاینده بر ذخایر آبیان باعث شده است که بسیاری از کشورها به سمت توسعه آبی‌پروری و مدیریت پایدار ذخایر دریایی حرکت کنند.

یکی دیگر از مؤلفه‌های مهم توسعه دریامحور، انرژی‌های دریایی و منابع انرژی فراساحلی است. دریاهای نقش مهمی در تأمین انرژی جهانی ایفا می‌کنند. بخش قابل توجهی از ذخایر نفت و گاز جهان در مناطق فراساحلی قرار دارد و استخراج این منابع سهم مهمی در تأمین انرژی جهانی دارد. علاوه بر منابع فسیلی، در سال‌های اخیر توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی به سرعت گسترش یافته است. به عنوان مثال، ظرفیت جهانی انرژی بادی فراساحلی از حدود ۳ گیگاوات در سال ۲۰۱۰ به بیش از ۶۰ گیگاوات در سال ۲۰۲۲ افزایش یافته است که نشان‌دهنده رشد سریع این بخش در نظام انرژی جهانی است (IRENA، ۲۰۲۳، P.۱۵). این روند بیانگر آن است که انرژی‌های دریایی به یکی از ارکان مهم اقتصاد آبی در آینده تبدیل خواهند شد.

گردشگری دریایی و ساحلی نیز یکی از مهم‌ترین بخش‌های اقتصاد دریایی در بسیاری از کشورها محسوب می‌شود. مناطق ساحلی از جمله پرجاذبه‌ترین مقاصد گردشگری در جهان هستند و بخش بزرگی از صنعت گردشگری جهانی به فعالیت‌های مرتبط با دریا وابسته است. برآوردها نشان می‌دهد که گردشگری ساحلی حدود ۴۰ درصد از کل گردشگری جهانی را تشکیل می‌دهد و در بسیاری از کشورهای ساحلی یکی از مهم‌ترین منابع درآمد و اشتغال محسوب می‌شود (Hall، ۲۰۰۱، P.۶۰۳). توسعه پایدار این بخش مستلزم برنامه‌ریزی فضایی دریایی، مدیریت منابع ساحلی و حفاظت از محیط زیست دریایی است.

در نهایت، یکی دیگر از مهم‌ترین مؤلفه‌های راهبردی توسعه دریامحور، حکمرانی دریایی و مدیریت یکپارچه فضاها دریایی است. با گسترش فعالیت‌های اقتصادی در دریاها، ضرورت ایجاد نظام‌های مدیریتی کارآمد برای تنظیم این فعالیت‌ها بیش از پیش احساس می‌شود. در این راستا، رویکردهایی نظیر «برنامه‌ریزی فضایی دریایی»^۸ و «مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی»^۹ به عنوان ابزارهای مهم حکمرانی دریایی مطرح شده‌اند. این رویکردها با هدف هماهنگ‌سازی فعالیت‌های مختلف اقتصادی در دریا و کاهش تعارض میان آن‌ها توسعه یافته‌اند (Douvere & Ehler، ۲۰۰۹، P.۱۲).

بر این اساس، توسعه دریامحور را می‌توان حاصل تعامل چند مؤلفه ساختاری دانست که شامل اقتصاد حمل‌ونقل دریایی، زیرساخت‌های بندری و لجستیکی، بهره‌برداری پایدار از منابع زنده دریایی، انرژی‌های فراساحلی، گردشگری دریایی و نظام‌های حکمرانی دریایی است. ترکیب و تعامل این مؤلفه‌ها چارچوبی را

8. Marine Spatial Planning

9. Integrated Coastal Zone Management

شکل می‌دهد که در ادبیات بین‌المللی از آن به عنوان «اقتصاد اقیانوسی» یا «اقتصاد آبی» یاد می‌شود و بسیاری از کشورها تلاش می‌کنند با توسعه این بخش‌ها، سهم بیشتری از ظرفیت‌های اقتصادی دریاها را به خود اختصاص دهند.

۲. جایگاه توسعه دریامحور در اسناد و مقررات سازمان بین‌المللی دریانوردی

۲-۱. اسناد ایمنی دریانوردی

یکی از مهم‌ترین ابعاد توسعه دریامحور در سطح بین‌المللی، تضمین ایمنی و امنیت حمل‌ونقل دریایی است. گسترش تجارت جهانی و وابستگی اقتصاد بین‌الملل به مسیرهای دریایی موجب شده است که استانداردهای فعالیت‌های کشتیرانی به یکی از اولویت‌های اصلی سازمان بین‌المللی دریانوردی تبدیل شود. در واقع، بدون وجود نظام‌های حقوقی و فنی هماهنگ برای ایمنی دریانوردی، توسعه اقتصاد دریایی و حمل‌ونقل بین‌المللی با مخاطرات جدی مواجه خواهد شد. از این رو، ایمو از طریق تدوین کنوانسیون‌های تخصصی تلاش کرده است چارچوبی جهانی برای ارتقای ایمنی کشتی‌ها، صلاحیت نیروی انسانی دریایی و کاهش سوانح دریایی ایجاد کند (۲۹).

در میان اسناد متعدد ایمو، «کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا»^{۱۰} و «کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان»^{۱۱} از مهم‌ترین اسناد حقوقی در حوزه ایمنی دریانوردی محسوب می‌شوند. این دو کنوانسیون نقش بنیادینی در استانداردسازی حمل‌ونقل دریایی و ارتقای قابلیت اطمینان نظام کشتیرانی جهانی ایفا کرده‌اند.

کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مهم‌ترین سند بین‌المللی در حوزه ایمنی کشتی‌ها به شمار می‌رود. نخستین نسخه این کنوانسیون در سال ۱۹۱۴ و در واکنش به سانحه غرق کشتی تایتانیک تدوین شد، اما نسخه فعلی آن در سال ۱۹۷۴ تحت نظارت ایمو تصویب و در سال ۱۹۸۰ لازم‌الاجرا شد (۲۰). هدف اصلی این سند ایجاد حداقل استانداردهای جهانی برای ساخت، تجهیزات و بهره‌برداری ایمن از کشتی‌ها است. این کنوانسیون طیف گسترده‌ای از موضوعات ایمنی دریایی را پوشش می‌دهد؛ از جمله استانداردهای طراحی و ساخت کشتی، تجهیزات نجات، سامانه‌های اطفای حریق، تجهیزات مخابراتی، ایمنی ناوبری و مدیریت ایمنی کشتی‌ها. یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های این کنوانسیون، ایجاد نظامی یکپارچه از استانداردهای فنی است که همه دولت‌های عضو را ملزم می‌کند کشتی‌های تحت پرچم خود را مطابق با الزامات بین‌المللی تجهیز و بازرسی کنند (۳۸).

کنوانسیون سولاس همچنین نقش مهمی در کاهش سوانح دریایی ایفا کرده است. مطالعات نشان می‌دهد که اجرای استانداردهای بین‌المللی ایمنی دریانوردی موجب کاهش قابل توجه تلفات انسانی و خسارات ناشی از حوادث دریایی شده است (۳۷). به ویژه پس از دهه ۱۹۹۰، با توسعه «کد بین‌المللی مدیریت ایمنی»^{۱۲} در چارچوب این سند، توجه از صرف استانداردهای فنی به سمت مدیریت ایمنی سازمانی نیز معطوف شد. این تحول نشان‌دهنده تغییر رویکرد ایمو از کنترل سنتی تجهیزات کشتی به سمت حکمرانی جامع ایمنی دریایی است. از منظر توسعه دریامحور، اهمیت این کنوانسیون صرفاً در کاهش سوانح دریایی خلاصه نمی‌شود، بلکه این کنوانسیون با ایجاد استانداردهای هماهنگ جهانی، زمینه افزایش اعتماد در تجارت دریایی بین‌المللی را نیز فراهم کرده است. تجارت جهانی زمانی می‌تواند با کارایی بالا انجام شود که کشتی‌ها در چارچوب نظامی واحد از استانداردهای ایمنی فعالیت کنند. به همین دلیل، برخی پژوهشگران این کنوانسیون را یکی از ارکان نهادی جهانی‌شدن تجارت دریایی می‌دانند (۴). علاوه بر این، کنوانسیون سولاس تأثیر مهمی بر سیاست‌گذاری دریایی دولت‌ها داشته است. بسیاری از کشورها برای توسعه ناوگان تجاری و ارتقای جایگاه خود در حمل‌ونقل دریایی بین‌المللی، ناگزیر به انطباق قوانین داخلی خود با استانداردهای این کنوانسیون شده‌اند. این مسئله به ویژه برای کشورهای در حال توسعه که در پی گسترش اقتصاد دریایی خود هستند، اهمیت مضاعف دارد.

در کنار ایمنی فنی کشتی‌ها، یکی دیگر از مؤلفه‌های اساسی ایمنی دریانوردی، کیفیت آموزش و صلاحیت حرفه‌ای دریانوردان است. مطالعات متعدد نشان داده است که بخش قابل توجهی از سوانح دریایی ناشی از خطای انسانی است و ضعف در آموزش یا فقدان مهارت‌های تخصصی می‌تواند آثار جبران‌ناپذیری در ایمنی دریایی داشته باشد (۱۴). در پاسخ به این چالش، ایمو «کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان» را در سال ۱۹۷۸ تصویب کرد. این کنوانسیون نخستین سند بین‌المللی بود که حداقل استانداردهای جهانی برای آموزش و ارزیابی دریانوردان را تعیین کرد. پیش از تصویب این کنوانسیون، دولت‌ها از نظام‌های متفاوتی برای آموزش نیروی انسانی دریایی استفاده می‌کردند که این امر موجب ناهمگونی سطح مهارت دریانوردان در سطح بین‌المللی شده بود. این سند با ایجاد معیارهای واحد برای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریایی، گامی مهم در استانداردسازی منابع انسانی صنعت کشتیرانی برداشت.

کنوانسیون حاضر موضوعاتی نظیر صلاحیت افسران کشتی، آموزش‌های مرتبط با ایمنی، مدیریت بحران، مخابرات دریایی و مسئولیت‌های نگهداری را تنظیم

10. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)

11. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)

12. International Safety Management (ISM) Code

می‌کند. اصلاحات مهم سال ۱۹۹۵ و سپس اصلاحات مانیل در سال ۲۰۱۰ دامنه الزامات این کنوانسیون را گسترش داد و موضوعاتی مانند آموزش فناوری‌های نوین دریایی، امنیت سایبری و مدیریت منابع انسانی دریایی را نیز در بر گرفت (۱۶). اهمیت این سند در توسعه دریامحور از آن جهت است که توسعه اقتصاد دریایی بدون وجود نیروی انسانی متخصص و آموزش‌دیده امکان‌پذیر نیست. صنعت حمل‌ونقل دریایی به شدت وابسته به نیروی کار ماهر است و استانداردهای آموزش دریایی موجب افزایش ایمنی، کاهش خطاهای انسانی و ارتقای بهره‌وری ناوگان دریایی می‌شود. به همین دلیل، بسیاری از دولت‌ها توسعه آموزش‌های دریایی را به عنوان بخشی از راهبرد ملی توسعه دریامحور دنبال می‌کنند. از منظر حقوق بین‌الملل نیز این کنوانسیون نمونه‌ای از گسترش حکمرانی جهانی در حوزه دریایی محسوب می‌شود؛ زیرا این کنوانسیون دولت‌ها را ملزم می‌کند نظام‌های آموزشی خود را با استانداردهای بین‌المللی هماهنگ کنند و تحت نظارت سازوکارهای ارزیابی ایمو قرار گیرند. این روند به تدریج موجب همگرایی نظام‌های آموزش دریایی در سطح جهان شده است. در مجموع، کنوانسیون‌های فوق‌الذکر دو رکن اساسی نظام بین‌المللی ایمنی دریانوردی را تشکیل می‌دهند. کنوانسیون اول با استانداردسازی الزامات فنی و عملیاتی کشتی‌ها و کنوانسیون دوم با ایجاد نظام هماهنگ آموزش و صلاحیت دریانوردان، چارچوبی جهانی برای ایمنی حمل‌ونقل دریایی ایجاد کرده‌اند. این اسناد نه تنها موجب کاهش مخاطرات دریایی شده‌اند، بلکه بستر حقوقی و نهادی لازم برای توسعه پایدار اقتصاد دریایی و گسترش تجارت بین‌المللی را نیز فراهم کرده‌اند.

۲-۲. اسناد زیست محیطی

در کنار ایمنی دریانوردی، یکی از مهم‌ترین ابعاد حکمرانی دریایی در چارچوب سازمان بین‌المللی دریانوردی، حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر آثار منفی فعالیت‌های کشتیرانی است. توسعه حمل‌ونقل دریایی و افزایش حجم تجارت جهانی، اگرچه نقش مهمی در رشد اقتصادی ایفا کرده، اما همزمان تهدیدهایی جدی برای اکوسیستم‌های دریایی ایجاد کرده است. آلودگی نفتی، تخلیه مواد شیمیایی، انتشار گازهای آلاینده و انتقال گونه‌های مهاجم از جمله مهم‌ترین چالش‌های زیست محیطی ناشی از فعالیت کشتی‌ها محسوب می‌شوند (۴۴). در پاسخ به این چالش‌ها، ایمو مجموعه‌ای از کنوانسیون‌های بین‌المللی را تدوین کرده که هدف آن‌ها کاهش آثار زیست محیطی حمل‌ونقل دریایی و ارتقای استانداردهای جهانی حفاظت از محیط زیست دریایا است. در این میان، «کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها»^{۱۳} و «کنوانسیون مدیریت آب توازن کشتی‌ها»^{۱۴} از مهم‌ترین اسناد زیست محیطی ایمو محسوب می‌شوند که نقش مهمی در هدایت سیاست‌های جهانی حفاظت از محیط زیست دریایی ایفا می‌کنند.

کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها مهم‌ترین چارچوب حقوقی بین‌المللی برای کنترل آلودگی دریایی ناشی از فعالیت کشتی‌ها است. این کنوانسیون ابتدا در سال ۱۹۷۳ تصویب شد و سپس با پروتکل سال ۱۹۷۸ تکمیل گردید؛ از این رو معمولاً به عنوان «MARPOL ۷۳/۷۸» شناخته می‌شود (۱۹). هدف اصلی کنوانسیون مارپل کاهش و در نهایت حذف آلودگی محیط زیست دریایی ناشی از عملیات عادی کشتی‌ها یا حوادث دریایی است. این کنوانسیون از طریق تعیین استانداردهای فنی و عملیاتی برای کشتی‌ها تلاش می‌کند انتشار انواع مختلف آلودگی را کنترل کند. ساختار مارپل شامل شش ضمیمه است که هر یک نوع خاصی از آلودگی دریایی را تنظیم می‌کنند: ضمیمه اول: آلودگی نفتی؛ ضمیمه دوم: آلودگی ناشی از مواد مایع مضر فله؛ ضمیمه سوم: مواد خطرناک بسته‌بندی‌شده؛ ضمیمه چهارم: فاضلاب کشتی‌ها؛ ضمیمه پنجم: زباله‌های کشتی؛ ضمیمه ششم: آلودگی هوا ناشی از کشتی‌ها. این ساختار چندبخشی نشان‌دهنده رویکرد جامع ایمو در مدیریت آلودگی دریایی است. برای مثال، ضمیمه اول با وضع مقررات سختگیرانه در خصوص طراحی تانکرهای نفتی و الزام به استفاده از بدنه دو جداره توانسته است خطر نشت نفت در دریایا را به طور قابل توجهی کاهش دهد (۱۳). علاوه بر این، ضمیمه ششم با محدود کردن میزان انتشار اکسیدهای گوگرد و اکسیدهای نیتروژن از موتور کشتی‌ها، نقش مهمی در کاهش آلودگی هوا و مقابله با تغییرات اقلیمی ایفا می‌کند. از منظر توسعه دریامحور، اهمیت مارپل در آن است که این کنوانسیون تعادلی میان توسعه اقتصادی مبتنی بر دریا و حفاظت از محیط زیست ایجاد می‌کند. توسعه حمل‌ونقل دریایی بدون توجه به پیامدهای زیست محیطی می‌تواند به تخریب اکوسیستم‌های دریایی و در نهایت تضعیف اقتصاد دریایی منجر شود. به همین دلیل، برخی پژوهشگران مارپل را یکی از ارکان اصلی «حکمرانی زیست محیطی اقیانوس‌ها» می‌دانند (۹). علاوه بر این، اجرای این سند موجب همگرایی قوانین داخلی کشورها در حوزه حفاظت محیط زیست دریایی شده است. دولت‌های عضو موظف هستند مقررات این کنوانسیون را در قوانین ملی خود اجرا کنند و کشتی‌های تحت پرچم خود را مطابق با استانداردهای زیست محیطی بین‌المللی تجهیز نمایند. این روند به شکل‌گیری یک نظام جهانی برای کنترل آلودگی دریایی کمک کرده است.

یکی دیگر از چالش‌های مهم زیست محیطی مرتبط با حمل‌ونقل دریایی، انتقال گونه‌های مهاجم از طریق آب توازن کشتی‌ها است. کشتی‌ها برای حفظ تعادل خود در زمان حرکت، آب دریا را در مخازن خاصی ذخیره می‌کنند و سپس در بنادر دیگر آن را تخلیه می‌نمایند. این فرآیند می‌تواند موجب انتقال موجودات

13. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)

14. International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM)

زنده دریایی از یک منطقه جغرافیایی به منطقه‌ای دیگر شود و در نتیجه تعادل اکولوژیک اکوسیستم‌های دریایی را بر هم بزند (۷). برای مقابله با این مسئله، سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۲۰۰۴ «کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن کشتی‌ها و رسوبات آن» را تصویب کرد که در سال ۲۰۱۷ لازم‌الاجرا شد. هدف اصلی این کنوانسیون جلوگیری از انتقال گونه‌های مهاجم دریایی از طریق مدیریت و تصفیه آب توازن کشتی‌ها است (۱۵).

این کنوانسیون مجموعه‌ای از الزامات فنی و عملیاتی را برای کشتی‌ها تعیین می‌کند. یکی از مهم‌ترین این الزامات، استفاده از سامانه‌های تصفیه آب توازن است که می‌تواند موجودات زنده موجود در آب را پیش از تخلیه از بین ببرد. این سامانه‌ها از فناوری‌های مختلفی مانند فیلتراسیون، اشعه فرابنفش و مواد شیمیایی برای تصفیه آب استفاده می‌کنند (۱۰). اهمیت این کنوانسیون زمانی روشن‌تر می‌شود که بدانیم انتقال گونه‌های مهاجم دریایی یکی از مهم‌ترین تهدیدهای تنوع زیستی اقیانوس‌ها محسوب می‌شود. برخی مطالعات نشان می‌دهد که هزاران گونه دریایی از طریق آب توازن کشتی‌ها در سطح جهان جابه‌جا شده‌اند و این امر خسارات اقتصادی و زیست‌محیطی قابل توجهی به همراه داشته است (۲۷). از منظر توسعه دریامحور، کنوانسیون اخیر نشان‌دهنده تلاش جامعه بین‌المللی برای مدیریت پایدار فعالیت‌های کشتیرانی است. این کنوانسیون تلاش می‌کند ضمن حفظ کارایی حمل‌ونقل دریایی، آثار منفی زیست‌محیطی آن را کاهش دهد. در واقع، مدیریت صحیح آب توازن به حفظ سلامت اکوسیستم‌های دریایی، حفاظت از تنوع زیستی و جلوگیری از خسارات اقتصادی ناشی از گونه‌های مهاجم کمک می‌کند.

در مجموع، اسناد زیست‌محیطی سازمان بین‌المللی دریانوردی نقش اساسی در تنظیم رابطه میان توسعه حمل‌ونقل دریایی و حفاظت از محیط زیست ایفا می‌کنند. کنوانسیون مارپل با ایجاد نظامی جامع برای کنترل آلودگی ناشی از کشتی‌ها و کنوانسیون مدیریت آب توازن با هدف جلوگیری از انتقال گونه‌های مهاجم دریایی، دو رکن اصلی نظام بین‌المللی حفاظت از محیط زیست دریایی محسوب می‌شوند (۳۹). این اسناد از طریق استانداردسازی فعالیت‌های کشتیرانی، ایجاد تعهدات حقوقی برای دولت‌ها و ارتقای فناوری‌های زیست‌محیطی در صنعت دریایی، چارچوبی را فراهم کرده‌اند که در آن توسعه اقتصادی مبتنی بر دریا می‌تواند با اصول پایداری زیست‌محیطی هماهنگ شود.

۳-۲. راهبردهای جدید سازمان بین‌المللی دریانوردی

تحول در حکمرانی جهانی دریاها در دهه‌های اخیر نشان داده است که استانداردهای سستی ایمنی و کنترل آلودگی دیگر به‌تنهایی برای تضمین پایداری فعالیت‌های دریایی کافی نیستند. رشد فزاینده تجارت دریایی، وابستگی زنجیره‌های تأمین جهانی به کشتیرانی، و هم‌زمان تشدید بحران تغییرات اقلیمی، باعث شده است که سازمان بین‌المللی دریانوردی از یک نهاد صرفاً تنظیم‌گر ایمنی و آلودگی، به نهادی با مأموریت گسترده‌تر در زمینه «گذار سبز» صنعت کشتیرانی تبدیل شود. در این چارچوب، راهبرد گازهای گلخانه‌ای ایمو، سیاست‌های کربن‌زدایی دریایی، و مفهوم کشتیرانی پایدار، سه محور اصلی تحولات جدید در اسناد و مقررات ایمو را تشکیل می‌دهند. این راهبردها در مجموع تلاش می‌کنند میان استمرار کارکرد اقتصادی حمل‌ونقل دریایی و الزامات حفاظت از اقلیم و محیط زیست دریایی نوعی موازنه پایدار برقرار کنند.

اهمیت این تحولات از آن جهت است که حمل‌ونقل دریایی، اگرچه نسبت به بسیاری از شیوه‌های حمل‌ونقل از نظر مصرف انرژی به‌ازای واحد بار کارآمدتر است، اما در مقیاس جهانی سهم قابل توجهی در انتشار گازهای گلخانه‌ای دارد. گزارش چهارم ایمو درباره گازهای گلخانه‌ای نشان می‌دهد که در سال ۲۰۱۸ کشتیرانی بین‌المللی حدود ۱۰۰۷۶ میلیون تن دی‌اکسید کربن معادل منتشر کرده و سهم آن از کل انتشار جهانی گازهای گلخانه‌ای در حدود ۸۹.۲ درصد بوده است (۱۷). از این منظر، اگرچه کشتیرانی در مقایسه با حمل‌ونقل هوایی یا جاده‌ای به‌ازای هر تن-مایل کارآمدتر است، اما به دلیل رشد تقاضای جهانی برای حمل‌ونقل دریایی، کاهش آثار اقلیمی آن به یکی از الزامات اصلی توسعه پایدار دریا تبدیل شده است.

۱۳-۲. راهبرد گازهای گلخانه‌ای ایمو و تغییر پارادایم حکمرانی دریایی

مهم‌ترین سند سیاستی جدید ایمو در حوزه محیط زیست و پایداری، «راهبرد کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای از کشتی‌ها»^{۱۵} است. نسخه نخست این راهبرد در سال ۲۰۱۸ تصویب شد و سپس در سال ۲۰۲۳ نسخه بازنگری‌شده آن با اهداف بلندپروازانه‌تر به تصویب رسید. در راهبرد ۲۰۲۳، ایمو هدف‌گذاری کرده است که انتشار خالص گازهای گلخانه‌ای از کشتیرانی بین‌المللی «تا یا نزدیک به» سال ۲۰۵۰ به صفر برسد و در عین حال، در دهه‌های ۲۰۳۰ و ۲۰۴۰ نیز کاهش تدریجی و معناداری در انتشار ایجاد شود (۱۸). اهمیت این راهبرد در آن است که برای نخستین بار ایمو به صورت صریح، کشتیرانی را در چارچوب اهداف اقلیمی جهانی، به‌ویژه توافق پاریس، بازتعریف کرده است. هرچند کشتیرانی بین‌المللی به دلیل ماهیت فرامرزی خود به طور مستقیم در تعهدات ملی مندرج در توافق پاریس جای نگرفته، اما ایمو از طریق راهبرد گازهای گلخانه‌ای، سازوکاری تخصصی و بخشی برای هم‌راستاسازی این صنعت با اهداف کنترل گرمایش جهانی ایجاد کرده است. از منظر حقوقی و نهادی، راهبرد گازهای گلخانه‌ای ایمو یک تحول پارادایمی در حکمرانی دریایی محسوب می‌شود؛ زیرا نشان می‌دهد که مقررات بین‌المللی دریایی دیگر فقط بر «ایمنی کشتی» و «جلوگیری از آلودگی سستی» متمرکز نیستند، بلکه اکنون به سمت «پایداری سامانه

حمل‌ونقل دریایی» حرکت کرده‌اند. این تغییر رویکرد، توسعه دریامحور را نیز متأثر می‌کند؛ زیرا هر الگویی از توسعه اقتصادی مبتنی بر دریا در آینده ناگزیر باید با الزامات کاهش کربن و گذار انرژی در صنعت دریایی هماهنگ باشد.

۲-۳-۲ کربن‌زدایی دریایی و ابزارهای اجرایی ایمو

راهبرد گازهای گلخانه‌ای ایمو زمانی مؤثر خواهد بود که با مجموعه‌ای از ابزارهای اجرایی و استانداردهای فنی همراه شود. در همین راستا، ایمو در سال‌های اخیر چندین سازوکار عملیاتی برای کاهش شدت انتشار کربن در کشتی‌ها طراحی کرده است. مهم‌ترین این ابزارها شامل «شاخص طراحی بهره‌وری انرژی»^{۱۶}، «شاخص بهره‌وری انرژی کشتی‌های موجود»^{۱۷} و «شاخص شدت کربن»^{۱۸} است. این ابزارها به ترتیب بر طراحی کشتی‌های جدید، بهبود عملکرد کشتی‌های موجود و ارزیابی شدت انتشار کربن در عملیات کشتی تمرکز دارند (۳).

EEDI که در چارچوب ضمیمه ششم کنوانسیون مارپل توسعه یافت، نخستین استاندارد الزام‌آور جهانی برای بهبود بهره‌وری انرژی در یک بخش صنعتی بین‌المللی به شمار می‌رود. این شاخص، سازندگان کشتی را ملزم می‌کند کشتی‌های جدید را به گونه‌ای طراحی کنند که میزان انتشار دی‌اکسید کربن به‌ازای ظرفیت حمل‌ونقل در آن‌ها کاهش یابد. به تعبیر برخی پژوهشگران، EEDI نمونه‌ای کم‌نظیر از مداخله تنظیمی جهانی در طراحی صنعتی با هدف اقلیمی است (۲۲). در سال‌های اخیر نیز با اجرایی شدن EEXI و CII، فشار تنظیمی بر ناوگان موجود افزایش یافته است. CII به‌ویژه اهمیت زیادی دارد؛ زیرا برای هر کشتی یک رتبه عملکرد کربنی تعیین می‌کند و در صورت ضعف عملکرد، کشتی باید برنامه اصلاحی ارائه دهد. این تحول به معنای عبور از رویکرد صرفاً فنی به سمت یک مدل «نظارت مستمر بر عملکرد زیست‌محیطی» است که می‌تواند رفتار عملیاتی شرکت‌های کشتیرانی را نیز تغییر دهد. با این حال، کربن‌زدایی دریایی با چالش‌های مهمی نیز روبه‌رو است. نخست آنکه فناوری‌های لازم برای سوخت‌های جایگزین در مقیاس جهانی هنوز در مرحله گذار قرار دارند. دوم آنکه تفاوت ظرفیت اقتصادی و فناورانه دولت‌ها و شرکت‌های کشتیرانی، خطر ایجاد شکاف جدید میان کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه را به همراه دارد. به همین دلیل، در ادبیات علمی تأکید شده است که گذار کم‌کربن در کشتیرانی باید با ملاحظات عدالت انتقالی، تأمین مالی و انتقال فناوری همراه باشد (۲۳).

۲-۳-۳ کشتیرانی پایدار و بازتعریف توسعه دریامحور

مفهوم «کشتیرانی پایدار» فراتر از کاهش انتشار کربن است و مجموعه‌ای از ابعاد اقتصادی، زیست‌محیطی و اجتماعی را در بر می‌گیرد. در ادبیات جدید، کشتیرانی پایدار به معنای سامانه‌ای از حمل‌ونقل دریایی است که ضمن حفظ کارایی اقتصادی و پشتیبانی از تجارت جهانی، آثار منفی خود بر اقلیم، محیط زیست دریایی و سلامت انسان را به حداقل برساند و هم‌زمان شرایط کار مناسب، ایمنی، و تاب‌آوری زنجیره‌های تأمین را تضمین کند. در این چارچوب، اسناد جدید ایمو به تدریج به سمت یک فهم جامع‌تر از پایداری حرکت کرده‌اند. برای مثال، کاهش گوگرد سوخت کشتی‌ها، بهبود کارایی انرژی، تشویق به استفاده از سوخت‌های جایگزین مانند متانول سبز، آمونیاک و هیدروژن، توسعه بنادر سبز، دیجیتالی‌سازی ناوبری، و بهینه‌سازی مسیرها همگی بخشی از بسته سیاستی کشتیرانی پایدار محسوب می‌شوند (۴۵).

از منظر توسعه دریامحور، کشتیرانی پایدار یک مؤلفه کلیدی است؛ زیرا اقتصاد دریایی آینده دیگر نمی‌تواند بر مبنای الگوی سنتی رشد مبتنی بر مصرف سوخت‌های فسیلی و بهره‌برداری نامحدود از دریاها ادامه یابد. در عوض، توسعه دریامحور در رویکرد جدید باید مبتنی بر سه اصل باشد: کارایی اقتصادی، مسئولیت زیست‌محیطی و تاب‌آوری نهادی. در چنین چارچوبی، اسناد جدید ایمو نه تنها مقررات فنی برای کشتی‌ها وضع می‌کنند، بلکه به تدریج الگوی مطلوبی از حکمرانی توسعه دریایی را نیز ترسیم می‌نمایند. این مسئله برای دولت‌ها اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا سیاست‌های ملی توسعه دریامحور باید با روندهای نوین تنظیم‌گری جهانی سازگار شوند. کشورهایی که در پی توسعه ناوگان ملی، بنادر، صنایع کشتی‌سازی و خدمات دریایی هستند، اگر از هم‌اکنون خود را با الزامات کربن‌زدایی و کشتیرانی پایدار منطبق نکنند، در آینده با محدودیت‌های رقابتی، هزینه‌های انطباق بالا و کاهش دسترسی به بازارهای جهانی مواجه خواهند شد. از این رو، راهبردهای جدید ایمو را باید بخشی از «زیرساخت حقوقی توسعه پایدار دریا» دانست، نه صرفاً مجموعه‌ای از مقررات فنی زیست‌محیطی.

راهبردهای جدید سازمان بین‌المللی دریانوردی، به‌ویژه راهبرد گازهای گلخانه‌ای، سازوکارهای کربن‌زدایی دریایی و رویکرد کشتیرانی پایدار، نشان‌دهنده گذار مهمی در حکمرانی بین‌المللی دریاها هستند. این اسناد و سیاست‌ها با انتقال محور تنظیم‌گری از ایمنی و آلودگی سنتی به سمت اقلیم، انرژی و پایداری، نقش مهمی در بازتعریف مفهوم توسعه دریامحور ایفا می‌کنند (۴۲). در این چارچوب، توسعه پایدار دریا دیگر صرفاً به معنای بهره‌برداری بیشتر از ظرفیت‌های

16. Energy Efficiency Design Index (EEDI)
17. Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI)
18. Carbon Intensity Indicator (CII)

دریایی نیست، بلکه مستلزم آن است که حمل‌ونقل و اقتصاد دریایی در مسیری کم‌کربن، فناورانه، تاب‌آور و هماهنگ با حفاظت از محیط زیست حرکت کنند. بنابراین، راهبردهای جدید ایمو را می‌توان یکی از مهم‌ترین مبنای بین‌المللی برای هدایت سیاست‌های ملی توسعه دریامحور در قرن بیست‌ویکم دانست.

۳. رویه دولت‌ها در سیاست‌گذاری توسعه دریامحور

بسیاری از دولت‌ها در جهت توسعه دریامحور تلاش کرده‌اند با طراحی سیاست‌های ملی، توسعه زیرساخت‌های بندری و دریایی، ارتقای حکمرانی دریایی و بهره‌برداری پایدار از منابع اقیانوسی، جایگاه خود را در اقتصاد دریایی جهانی تقویت کنند. در این میان، برخی کشورها به دلیل موفقیت در طراحی و اجرای سیاست‌های جامع دریایی، به‌عنوان الگوهای برجسته در ادبیات علمی معرفی شده‌اند. از جمله مهم‌ترین این کشورها می‌توان به چین، سنگاپور و نروژ اشاره کرد که هر یک نماینده مدل متفاوتی از سیاست‌گذاری توسعه دریامحور هستند. انتخاب این سه کشور چند دلیل تحلیلی و روش‌شناختی دارد. هر سه کشور در ادبیات حکمرانی دریایی و اقتصاد دریا معمولاً به عنوان سه «الگوی متفاوت اما موفق» در توسعه دریامحور بررسی می‌شوند (۳۶). بنابراین مذاقه در مدل آن‌ها امکان تحلیل تطبیقی سیاست‌های دریایی و استخراج درس‌های سیاستی برای ایران را فراهم می‌کند.

۳-۱. چین و الگوی توسعه دریامحور مبتنی بر برنامه‌ریزی دولتی

چین در دهه‌های اخیر یکی از برجسته‌ترین نمونه‌های توسعه دریامحور در جهان به شمار می‌رود. این کشور با برخورداری از بیش از ۱۸ هزار کیلومتر خط ساحلی و دسترسی گسترده به دریاهای شرق و جنوب چین، دریا را به یکی از محورهای اصلی راهبرد توسعه ملی خود تبدیل کرده است. مفهوم «قدرت دریایی»^{۱۹} از اوایل دهه ۲۰۰۰ به‌عنوان یکی از اهداف کلان سیاست خارجی و اقتصادی چین مطرح شد و در اسناد راهبردی دولت به طور رسمی وارد شد (۳۸). اقتصاد دریایی چین طی دو دهه گذشته رشد چشمگیری داشته است. بر اساس آمار وزارت منابع طبیعی چین، ارزش اقتصاد دریایی این کشور در سال ۲۰۲۲ به حدود ۴۰۹ تریلیون یوان (معادل حدود ۴۰۱ تریلیون دلار) رسید که نزدیک به ۸ درصد تولید ناخالص داخلی چین را تشکیل می‌دهد (۲۶). این رشد نتیجه سیاست‌های گسترده دولت در حوزه توسعه بنادر، کشتیرانی، صنایع کشتی‌سازی، شیلات و انرژی‌های فراساحلی بوده است. یکی از مهم‌ترین ابزارهای سیاست‌گذاری دریایی در چین، ادغام توسعه دریایی در برنامه‌های پنج‌ساله ملی است. در «برنامه پنج‌ساله چهاردهم» (۲۰۲۱-۲۰۲۵)، دولت چین توسعه اقتصاد دریایی را یکی از محورهای اصلی تحول اقتصادی معرفی و بر گسترش صنایع دریایی پیشرفته، توسعه بنادر هوشمند، و حفاظت از محیط زیست دریایی تأکید کرده است. این رویکرد نشان می‌دهد که سیاست توسعه دریامحور در چین در چارچوب یک نظام برنامه‌ریزی متمرکز و هماهنگ هدایت می‌شود. علاوه بر سیاست‌های داخلی، چین از طریق ابتکار «کمربند و راه» و به‌ویژه «جاده ابریشم دریایی قرن بیست‌ویکم» تلاش کرده است نقش خود را در شبکه‌های جهانی حمل‌ونقل دریایی تقویت کند. این ابتکار شامل توسعه زیرساخت‌های بندری، سرمایه‌گذاری در بنادر خارجی، و گسترش مسیرهای کشتیرانی است که در مجموع به تقویت موقعیت چین در تجارت دریایی جهانی کمک کرده است (۴۰). با این حال، توسعه سریع اقتصاد دریایی چین با چالش‌هایی نیز همراه بوده است؛ از جمله فشار بر اکوسیستم‌های ساحلی، آلودگی دریایی، و رقابت ژئوپلیتیکی در مناطق دریایی. در پاسخ به این چالش‌ها، دولت چین در سال‌های اخیر تلاش کرده است سیاست‌های حفاظت محیط زیست دریایی را نیز تقویت کند و مفهوم «تمدن اکولوژیک دریایی» را در سیاست‌گذاری دریایی وارد نماید (۹).

۳-۲. سنگاپور و الگوی هاب جهانی دریایی

سنگاپور یکی از موفق‌ترین نمونه‌های توسعه دریامحور مبتنی بر تجارت و خدمات دریایی در جهان محسوب می‌شود. این کشور با وجود مساحت محدود و فقدان منابع طبیعی گسترده، توانسته است با استفاده از موقعیت جغرافیایی راهبردی خود در تنگه مالاکا، به یکی از مهم‌ترین مراکز حمل‌ونقل و خدمات دریایی جهان تبدیل شود. بندر سنگاپور به طور مستمر در میان بزرگ‌ترین بنادر جهان از نظر حجم جابه‌جایی کانتینر قرار دارد. طبق گزارش آنکتاد، این بندر در سال ۲۰۲۳ بیش از ۳۹ میلیون TEU کانتینر جابه‌جا کرده و یکی از اصلی‌ترین گره‌های شبکه حمل‌ونقل دریایی جهانی محسوب می‌شود (۴۵). افزون بر این، سنگاپور یکی از بزرگ‌ترین مراکز سوخت‌رسانی دریایی^{۲۰} در جهان است. موفقیت سنگاپور در توسعه دریامحور تا حد زیادی به ساختار حکمرانی کارآمد آن بازمی‌گردد. «سازمان دریایی و بندری سنگاپور»^{۲۱} به‌عنوان نهاد مرکزی مدیریت دریایی، مسئولیت تنظیم مقررات، توسعه زیرساخت‌ها، و جذب سرمایه‌گذاری در بخش دریایی را بر عهده دارد. این نهاد با اتخاذ سیاست‌های انعطاف‌پذیر و حمایت از نوآوری، نقش مهمی در تبدیل سنگاپور به یک هاب دریایی جهانی ایفا کرده است (۴۸).

یکی دیگر از عوامل موفقیت سنگاپور، تمرکز بر توسعه «خدمات دریایی پیشرفته» است. این خدمات شامل بیمه دریایی، داوری و حل‌وفصل اختلافات دریایی، تأمین مالی کشتیرانی، مدیریت کشتی و خدمات فنی دریایی می‌شود. بر اساس برخی برآوردها، بخش دریایی حدود ۷ درصد تولید ناخالص داخلی سنگاپور را

19. Sea Power

20. Bunkering

21. Maritime and Port Authority of Singapore (MPA)

تشکیل می‌دهد و ده‌ها هزار شغل تخصصی ایجاد کرده است. در سال‌های اخیر، سنگاپور تلاش کرده است خود را به‌عنوان پیشگام در حوزه «کشتیرانی سبز» و «بندر هوشمند» نیز معرفی کند. برنامه‌هایی مانند «طرح سبز دریایی سنگاپور»^{۲۲} با هدف کاهش انتشار کربن در فعالیت‌های بندری و دریایی اجرا شده‌اند و نشان می‌دهند که سیاست دریایی این کشور به تدریج به سمت الگوی توسعه پایدار حرکت کرده است.

۳-۳. نروژ و الگوی اقتصاد آبی پایدار

نروژ یکی از پیشرفته‌ترین نمونه‌های حکمرانی دریایی مبتنی بر پایداری در جهان محسوب می‌شود. این کشور با داشتن خط ساحلی طولانی در دریای شمال و دریای نروژ، از دیرباز اقتصاد خود را با دریا پیوند داده است. صنایع دریایی نروژ شامل کشتیرانی، شیلات، انرژی فراساحلی، و فناوری‌های دریایی پیشرفته است. اقتصاد دریایی نقش مهمی در اقتصاد ملی نروژ دارد. طبق گزارش دولت نروژ، صنایع دریایی و اقیانوسی حدود ۷۰ درصد صادرات این کشور را تشکیل می‌دهند که بخش عمده آن مربوط به نفت و گاز فراساحلی، شیلات و خدمات دریایی است (۳۱). علاوه بر این، نروژ یکی از بزرگ‌ترین ناوگان‌های تجاری جهان را در اختیار دارد.

ویژگی متمایز سیاست دریایی نروژ، تأکید بر «اقتصاد آبی پایدار» است. دولت این کشور در سال ۲۰۱۷ راهبرد ملی «استراتژی اقیانوسی»^{۲۳} را منتشر کرد که هدف آن ایجاد تعادل میان بهره‌برداری اقتصادی از دریا و حفاظت از اکوسیستم‌های دریایی است. در این راهبرد، بر توسعه فناوری‌های دریایی پاک، مدیریت پایدار شیلات، و حفاظت از تنوع زیستی دریایی تأکید شده است (۳۰). نروژ همچنین یکی از پیشگامان توسعه فناوری‌های کشتیرانی کم‌کربن است. برای مثال، نخستین کشتی‌های تمام‌برقی تجاری جهان در خطوط داخلی نروژ به کار گرفته شده‌اند و این کشور سرمایه‌گذاری قابل توجهی در توسعه سوخت‌های جایگزین مانند هیدروژن و آمونیاک انجام داده است. این اقدامات نشان می‌دهد که نروژ تلاش دارد صنعت دریایی خود را با روند جهانی کربن‌زدایی هماهنگ کند. در مجموع، تجربه نروژ نشان می‌دهد که توسعه دریامحور می‌تواند با رویکردی مبتنی بر پایداری و نوآوری فناورانه دنبال شود. این کشور با ترکیب سیاست‌های اقتصادی، محیط زیستی و فناورانه توانسته است الگویی از حکمرانی دریایی ارائه دهد که در ادبیات «اقتصاد آبی» به عنوان یکی از نمونه‌های موفق مطرح می‌شود.

بررسی رویه دولت‌ها در سیاست‌گذاری توسعه دریامحور نشان می‌دهد که کشورها بسته به شرایط جغرافیایی، اقتصادی و نهادی خود، الگوهای متفاوتی برای بهره‌برداری از ظرفیت‌های دریایی اتخاذ کرده‌اند. چین نمونه‌ای از توسعه دریامحور مبتنی بر برنامه‌ریزی دولتی و راهبردهای کلان ملی است؛ سنگاپور الگوی موفق از تبدیل شدن به هاب جهانی حمل‌ونقل و خدمات دریایی ارائه می‌دهد؛ و نروژ نماینده رویکرد اقتصاد آبی پایدار و نوآوری در فناوری‌های دریایی است. مطالعه تطبیقی این تجربیات می‌تواند چارچوب تحلیلی مناسبی برای ارزیابی سیاست‌های توسعه دریامحور در سایر کشورها، از جمله ایران، فراهم سازد (جدول ۱).

جدول ۱: مقایسه تطبیقی مدل‌های توسعه دریامحور در چین، سنگاپور و نروژ

شاخص مقایسه	چین	سنگاپور	نروژ
نوع الگوی توسعه دریامحور	توسعه دولتی و برنامه‌محور	هاب جهانی حمل‌ونقل و خدمات دریایی	اقتصاد آبی پایدار
نقش دولت در سیاست‌گذاری	بسیار پررنگ؛ هدایت مستقیم از طریق برنامه‌های پنج‌ساله و راهبرد «قدرت دریایی»	سیاست‌گذاری راهبردی با تأکید بر مدیریت پایدار منابع	
محور اصلی اقتصاد دریایی	صنایع دریایی گسترده، کشتی‌سازی، بنادر، شیلات، انرژی فراساحلی	حمل‌ونقل دریایی، خدمات بندری، خدمات مالی و حقوقی دریایی	انرژی فراساحلی، شیلات پیشرفته، فناوری‌های دریایی
جایگاه در شبکه تجارت جهانی	بازیگر بزرگ در زنجیره‌های تأمین جهانی و سرمایه‌گذاری بندری در سطح بین‌المللی	یکی از مهم‌ترین هاب‌های ترانزیتی جهان	بازیگر پیشرفته در صنایع دریایی تخصصی
رویکرد به محیط زیست دریایی	حرکت تدریجی به سمت حفاظت دریایی و مدیریت اکولوژیک	برنامه‌های بندر سبز و کاهش انتشار کربن	تأکید قوی بر اقتصاد آبی پایدار و فناوری‌های کم‌کربن
مهم‌ترین اسناد سیاستی	برنامه‌های پنج‌ساله توسعه، راهبرد قدرت دریایی، ابتکار جاده ابریشم دریایی	طرح سبز دریایی سنگاپور، نقشه تحول صنعت دریایی	استراتژی اقیانوس نروژ
ویژگی متمایز مدل	مقیاس بزرگ اقتصاد دریایی و برنامه‌ریزی متمرکز دولتی	کارایی لجستیکی و تمرکز بر خدمات دریایی پیشرفته	پیوند توسعه اقتصادی با پایداری محیط زیست

22. Maritime Singapore Green Initiative

23. The Ocean Strategy

۴. توسعه دریامحور ایران

قبل از ارزیابی کارآمدی سیاست‌های کلی توسعه دریامحور و سنجش میزان موفقیت در گذار به یک «اقتصاد آبی» پایدار، بررسی تعیین شاخص‌های کمی، بررسی وضعیت موجود و رصد فاصله آن تا اهداف راهبردی خالی از فایده نیست. بر اساس اسناد بالادستی، احکام قانون برنامه هفتم توسعه و آمارهای سازمان بنادر و دریانوردی، مهم‌ترین شاخص‌های عملیاتی در جدول ۲ خلاصه شده است.

جدول ۲: مهمترین شاخص‌های عملیاتی

شاخص کلیدی	وضعیت موجود (پایه ۱۴۰۲)	هدف‌گذاری راهبردی (افق سیاست‌ها و برنامه هفتم)	چالش اصلی در تحقق هدف
سهم اقتصاد دریا از تولید ناخالص داخلی (GDP)	حدود ۲ تا ۵.۲ درصد (با احتساب فعالیت‌های نفت و گاز فراساحلی)	افزایش سهم به حداقل ۶ درصد (هدف میان‌مدت) و رسیدن به نرخ رشد ۲ برابری اقتصاد ملی	تمرکز صرف بر استخراج منابع هیدروکربوری و غفلت از زنجیره ارزش صنایع تکمیلی دریایی، شیلات صنعتی و گردشگری ساحلی
عملیات و ترانزیت کانتینری بنادر	حدود ۶.۲ میلیون TEU (در برابر ظرفیت اسمی نزدیک به ۷.۸ میلیون TEU)	دستیابی به ظرفیت ۲۰ میلیون TEU و ارتقای سهم ترانزیت کانتینری در کریدور شمال-جنوب	اتصال ناکافی خطوط ریلی به اسکله‌ها، کندی فرایندهای گمرکی و محدودیت ناشی از تحریم‌ها در پذیرش خطوط کشتیرانی لاینر
سهم اشتغال در بخش‌های اقتصاد دریا	کمتر از ۵.۱ درصد از کل اشتغال فعال کشور	افزایش سهم اشتغال به بیش از ۵ درصد کل نیروی کار ملی	مهاجرت معکوس از مناطق ساحلی، کمبود آموزش‌های مهارتی تخصصی منطبق با استانداردهای نوین STCW و صنایع پیشرفته
سهم خدمات بانکرینگ (سوخت‌رسانی دریایی)	کمتر از ۵ درصد از بازار منطقه خلیج فارس و دریای عمان	تسخیر حداقل ۳۰ درصد از بازار سوخت‌رسانی منطقه‌ای (به‌ویژه در هاب قشم و عسلویه)	عقب‌ماندگی از هاب‌های رقیب منطقه‌ای (نظیر بندر فجیره) در تأمین سوخت‌های کم‌سولفور سازگار با مقررات الزامی آی‌مو (IMO 2020)

همان‌طور که ارقام جدول فوق نشان می‌دهد، اصلی‌ترین ویژگی وضعیت فعلی اقتصاد دریامحور ایران، «شکاف معنادار میان ظرفیت اسمی و بهره‌برداری واقعی» است؛ به گونه‌ای که به عنوان نمونه در حوزه ترانزیت کانتینری، بیش از ۶۰ درصد از ظرفیت ایجادشده در بنادر بازرگانی کشور خالی مانده است (۲). این داده‌ها بر یافته محوری پژوهش صحنه می‌گذارند: همسویی هنجاری سیاست‌ها با روندهای جهانی بدون رفع موانع ساختاری ناوگان، نوسازی متناسب با الزامات سبز آی‌مو، و سرمایه‌گذاری در پس‌کرانه‌ها، نمی‌تواند ارقام اقتصاد آبی کشور را به اهداف بالادستی نزدیک سازد.

۴-۱. سیاست‌های کلی نظام

توجه نظام‌مند به دریا و سواحل در سیاست‌گذاری عمومی ایران از دهه ۱۳۷۰ آغاز شد. نخستین اقدامات در این زمینه عمدتاً ناظر بر حفاظت محیط زیست ساحلی و مدیریت مناطق ساحلی بود. در سال ۱۳۷۳ سازمان حفاظت محیط زیست مطالعات شناسایی مناطق حساس ساحلی را آغاز کرد و یک سال بعد، مرکز ملی اقیانوس‌شناسی با برگزاری کارگاه «مدیریت جامع سواحل» موضوع یکپارچگی مدیریت ساحلی را وارد ادبیات سیاست‌گذاری کشور نمود. در ادامه، سازمان بنادر و دریانوردی با ایجاد اداره کل مهندسی سواحل و بنادر و پیگیری تشکیل شورای عالی سواحل، نقش مؤثرتری در حکمرانی ساحلی ایفا کرد. موضوع توسعه دریامحور نخستین بار به طور رسمی در برنامه سوم توسعه (۱۳۷۹-۱۳۸۳) وارد شد. ماده ۱۰۴ این برنامه بر ساماندهی و جلوگیری از آلودگی سواحل دریای خزر تأکید داشت و وزارتخانه‌های راه و کشور را مکلف به تهیه طرح مدیریت جامع و یکپارچه مناطق ساحلی کرد. در پی این تکلیف قانونی، مطالعات «مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی» از سوی سازمان بنادر و دریانوردی از سال ۱۳۸۲ آغاز شد. در همین دوره، کریدور بین‌المللی شمال-جنوب نیز به‌عنوان یکی از مهم‌ترین طرح‌های ترانزیتی منطقه مطرح شد. این کریدور با هدف اتصال هند، خلیج فارس و اقیانوس هند به روسیه، آسیای مرکزی و اروپا طراحی گردید و جایگاه ژئوپلیتیکی ایران را در حمل‌ونقل بین‌المللی تقویت کرد. در این چارچوب، بنادر جنوبی ایران به ویژه بندرعباس و چابهار اهمیت راهبردی بیشتری یافتند و چابهار به‌عنوان تنها بندر اقیانوسی کشور به یکی از محورهای اصلی سیاست‌های دریایی ایران تبدیل شد (۶).

در برنامه چهارم توسعه (۱۳۸۴-۱۳۸۸)، توجه به سواحل و دریاهای گسترش یافت و چندین ماده قانونی به مدیریت ساحلی، ساماندهی سواحل و توسعه مناطق دریایی اختصاص داده شد. همچنین تصویب ضوابط ملی آمایش سرزمین در سال ۱۳۸۳، بر توسعه سواحل جنوبی و استفاده از ظرفیت‌های اقتصادی، صنعتی و جمعیتی این مناطق تأکید کرد. در همین دوره، مراحل تکمیلی طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی نیز انجام شد و مشارکت نهادهای مختلف اجرایی در حکمرانی ساحلی افزایش یافت.

در برنامه پنجم توسعه (۱۳۹۰-۱۳۹۴)، رویکرد دریامحور ابعاد گسترده‌تری پیدا کرد و موضوعاتی نظیر توسعه سواحل، مدیریت منابع دریایی، امنیت ساحلی

و توسعه جمعیت در مناطق جنوبی کشور مورد توجه قرار گرفت. از مهم‌ترین احکام این برنامه می‌توان به پیش‌بینی تشکیل «سازمان توسعه و عمران دریا و سواحل» اشاره کرد. علاوه بر این، سیاست‌های کلی آمایش سرزمین ابلاغی مقام معظم رهبری در سال ۱۳۹۰، بر توسعه هماهنگ سواحل و جزایر شمال و جنوب کشور تأکید نمود. در ادامه، اسناد بالادستی دیگری نیز به تدریج مؤلفه‌های توسعه دریامحور را تقویت کردند. سند ملی توسعه منابع آب (۱۳۹۰) بهره‌گیری از منابع آب دریا را به عنوان یکی از راهبردهای تأمین آب مطرح ساخت. همچنین سیاست‌های کلی جمعیت (۱۳۹۳) بر جذب و استقرار جمعیت در سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان تأکید کرد و سیاست‌های کلی محیط زیست (۱۳۹۴) نیز حفاظت از محیط زیست ساحلی و دریایی را مورد توجه قرار داد (۶).

نقطه عطف اصلی در روند سیاست‌گذاری دریایی ایران را می‌توان ابلاغ «سیاست‌های کلی توسعه دریامحور» در سال ۱۴۰۲/۸/۱۶ از سوی مقام معظم رهبری دانست.^{footnote} این سیاست‌ها در اجرای بند یک اصل ۱۱۰ قانون اساسی و پس از مشورت با مجمع تشخیص مصلحت نظام به رؤسای قوای سه‌گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام ابلاغ شد و برای نخستین بار، توسعه دریامحور را به صورت یک چارچوب کلان و منسجم در سطح سیاست‌های کلی نظام تثبیت کرد.

در متن این ابلاغیه، دریاها و اقیانوس‌ها به عنوان «مواهب الهی»، «منابع تولید اقتدار» و «بستر تمدن‌سازی» معرفی و بر این نکته تأکید می‌شود که ایران به واسطه موقعیت ممتاز جغرافیایی، دسترسی به دو پهنه آبی مهم، برخورداری از هزاران کیلومتر سواحل و ظرفیت‌های گسترده مغفول‌مانده، باید دریا را به یکی از پیشران‌های اصلی توسعه ملی تبدیل کند. این نگاه نشان‌دهنده تغییر رویکرد از نگرش صرفاً ساحلی و بخشی به رویکردی تمدنی، ژئوپلیتیکی و توسعه‌گرا نسبت به دریاست. یکی از مهم‌ترین محورهای این سیاست‌ها، تأکید بر «حکمرانی یکپارچه دریایی» است. در بند نخست، بر سیاست‌گذاری یکپارچه امور دریایی، تقسیم کار ملی و مدیریت چابک و کارآمد دریا تأکید شده است. این موضوع را می‌توان پاسخی به پراکندگی نهادی و تعدد دستگاه‌های متولی حوزه دریا در ایران دانست؛ مشکلی که طی دهه‌های گذشته یکی از موانع اصلی تحقق توسعه دریایی محسوب می‌شد. در واقع، ابلاغیه تلاش دارد با ایجاد انسجام نهادی و هماهنگی بین‌بخشی، زمینه شکل‌گیری نظام حکمرانی دریایی یکپارچه را فراهم سازد.

در بعد اقتصادی، سیاست‌های مذکور توسعه «اقتصاد دریامحور» را به عنوان یکی از اهداف اصلی کشور مطرح می‌کنند. بند دوم ابلاغیه، ایجاد قطب‌های توسعه دریایی در سواحل، جزایر و پس‌کرانه‌ها را مورد تأکید قرار داده و هدف‌گذاری کم‌سابقه‌ای را مطرح می‌کند که بر اساس آن، نرخ رشد اقتصاد دریامحور باید طی ده سال حداقل دو برابر نرخ رشد اقتصادی کشور باشد. این هدف‌گذاری بیانگر آن است که دریا در این سند نه صرفاً یک حوزه پشتیبان، بلکه موتور محرک رشد اقتصادی و تنوع‌بخشی به اقتصاد ملی تلقی می‌شود.

سیاست‌های ابلاغی همچنین بر تسهیل سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و ایجاد زیرساخت‌های حقوقی، اقتصادی، زیربنایی و امنیتی تأکید دارند. این امر نشان می‌دهد که تحقق توسعه دریامحور بدون اصلاح بسترهای نهادی، جذب سرمایه و ارتقای زیرساخت‌های حمل‌ونقل، بندری و لجستیکی امکان‌پذیر نخواهد بود. در همین راستا، بند هشتم نیز افزایش سهم ایران در حمل‌ونقل دریایی و ترانزیت بین‌المللی از طریق تقویت شبکه حمل‌ونقل ترکیبی را مورد توجه قرار داده است که با موقعیت ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی ارتباط مستقیم دارد.

یکی دیگر از ابعاد مهم این سیاست‌ها، تأکید بر آمایش سرزمین و توسعه متوازن سواحل جنوبی کشور است. بند چهارم، تدوین «طرح جامع توسعه دریامحور» را ظرف مدت یک سال الزامی می‌داند و بر پهنه‌بندی دریا، کرانه و پس‌کرانه و تعیین سهم جمعیت، صنعت، تجارت، کشاورزی و گردشگری تأکید می‌کند. در این میان، توجه ویژه به سواحل مکران از اهمیت راهبردی برخوردار است؛ زیرا این منطقه به عنوان مهم‌ترین پهنه اقیانوسی ایران، ظرفیت تبدیل شدن به کانون جدید توسعه اقتصادی، ترانزیتی و جمعیتی کشور را داراست. تأکید بر «هویت ایرانی - اسلامی» نیز نشان می‌دهد که سیاست‌گذار در پی پیوند توسعه فضایی با ملاحظات فرهنگی و هویتی است.

از منظر توسعه پایدار، سیاست‌های کلی توسعه دریامحور صرفاً بر بهره‌برداری اقتصادی تمرکز ندارند، بلکه حفاظت از زیست‌بوم دریایی را نیز مورد توجه قرار می‌دهند. در بند پنجم، بهره‌برداری بهینه از منابع دریایی همراه با جلوگیری از تخریب محیط زیست، به‌ویژه توسط سایر کشورها، مورد تصریح قرار گرفته است. این موضوع بیانگر توجه سیاست‌گذار به ابعاد محیط‌زیستی، حقوق بین‌الملل دریایی و ضرورت صیانت از منابع و اکوسیستم‌های دریایی کشور است. در حوزه سرمایه انسانی و فناوری نیز ابلاغیه بر تربیت نیروی انسانی متخصص، توسعه مدیریت کارآمد، تقویت پשתوانه‌های علمی و پژوهشی و ایجاد زیست‌بوم نوآوری و فناوری دریایی تأکید دارد. این رویکرد نشان می‌دهد که توسعه دریامحور صرفاً مبتنی بر زیرساخت فیزیکی نیست، بلکه نیازمند ارتقای ظرفیت‌های دانشی، فناورانه و مدیریتی کشور است. علاوه بر این، سیاست‌های کلی توسعه دریامحور به بعد بین‌المللی نیز توجه ویژه‌ای دارند. توسعه همکاری‌های اقتصادی، تجاری و سرمایه‌گذاری با کشورهای همسایه و سایر کشورها، حضور مؤثر در معابر بین‌المللی و دستیابی به جایگاه قطب منطقه‌ای، نشان‌دهنده تلاش برای ارتقای نقش ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک ایران در نظام تجارت و حمل‌ونقل جهانی است.

در نهایت، یکی از ویژگی‌های قابل توجه این سیاست‌ها، توجه به جوامع محلی و سرمایه‌گذاران بومی است. حمایت از بنگاه‌های کوچک و متوسط محلی در حوزه‌هایی نظیر صیادی، کشاورزی، صنعت و گردشگری بیانگر آن است که توسعه دریامحور صرفاً در مقیاس ملی تعریف نشده، بلکه ارتقای معیشت و مشارکت ساکنان مناطق ساحلی نیز به عنوان بخشی از اهداف توسعه مورد توجه قرار گرفته است.

سیاست‌های کلی توسعه دریامحور ابلاغی سال ۱۴۰۲ را می‌توان جامع‌ترین و مهم‌ترین سند بالادستی ایران در حوزه توسعه دریایی دانست. این سیاست‌ها با تلفیق ابعاد اقتصادی، ترانزیتی، زیست‌محیطی، فناوریانه، امنیتی و اجتماعی، تلاش دارند دریا را به یکی از محورهای اصلی توسعه ملی و ارتقای جایگاه منطقه‌ای و جهانی ایران تبدیل کنند. همچنین این ابلاغیه را می‌توان نقطه گذار از سیاست‌های پراکنده و بخشی گذشته به سمت شکل‌گیری یک الگوی حکمرانی یکپارچه و بلندمدت در حوزه دریا ارزیابی کرد.

بررسی روند سیاست‌گذاری در ایران نشان می‌دهد که رویکرد توسعه دریامحور به تدریج از یک نگاه محدود محیط‌زیستی و ساحلی، به رویکردی جامع‌تر با ابعاد اقتصادی، ترانزیتی، امنیتی، جمعیتی و آمایشی تحول یافته است. این روند نهایتاً زمینه‌ساز شکل‌گیری سیاست‌های کلی توسعه دریامحور به عنوان یکی از رویکردهای کلان توسعه ملی شد.

۴-۲. برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور و اصلاحات آن

در اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور ابلاغی در سال ۱۴۰۲، هیئت وزیران با استناد به اصل ۱۳۸ قانون اساسی «برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور» را در سال ۱۴۰۳ تصویب کرد. این تصویب‌نامه در واقع نخستین چارچوب اجرایی نسبتاً جامع برای تبدیل سیاست‌های کلان دریامحور به مجموعه‌ای از تکالیف حقوقی و اداری برای دستگاه‌های اجرایی محسوب می‌شود. در این سند، دولت کوشیده است از طریق تعریف مفاهیم پایه‌ای نظیر «اقتصاد دریا»، «اقتصاد ساحلی»، «اراضی مستحدث» و «مناطق ساحلی» و نیز تعیین وظایف مشخص برای وزارتخانه‌ها و نهادهای مختلف، بستر حقوقی لازم برای گسترش فعالیت‌های اقتصادی، صنعتی، زیربنایی و محیط‌زیستی در سواحل کشور را فراهم آورد. از منظر سیاست‌گذاری عمومی، این برنامه نشان‌دهنده تلاش دولت برای تبدیل سواحل جنوبی کشور - به‌ویژه سواحل مکران - به یکی از محورهای اصلی توسعه اقتصادی، ترانزیتی و صنعتی کشور است.

در سطح نهادی، برنامه مزبور بر نوعی حکمرانی میان‌بخشی در حوزه دریا تأکید دارد. تعیین وظایف متعدد برای وزارتخانه‌هایی مانند راه و شهرسازی، صنعت، معدن و تجارت، نفت، نیرو، امور خارجه و همچنین سازمان‌هایی نظیر سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان حفاظت محیط زیست و دبیرخانه مناطق آزاد، بیانگر آن است که توسعه دریامحور در این سند نه صرفاً یک سیاست بخشی، بلکه یک راهبرد توسعه‌ای فراگیر تلقی شده است. در همین راستا، پیش‌بینی تشکیل کارگروهی به ریاست معاون اول رئیس‌جمهور برای هماهنگی اجرای برنامه، تلاشی برای کاهش پراکندگی نهادی و ایجاد سازوکار هماهنگی میان دستگاه‌های متعدد در حوزه مدیریت دریایی به شمار می‌رود؛ مسئله‌ای که در نظام اداری ایران همواره یکی از چالش‌های اصلی حکمرانی دریایی بوده است.

با وجود این، بررسی محتوای برنامه نشان می‌دهد که بخش قابل توجهی از احکام آن ماهیتی اجرایی و برنامه‌ای دارد و تحقق آن‌ها به تأمین منابع مالی، هماهنگی میان دستگاه‌ها و ثبات سیاست‌گذاری وابسته است. از این رو، چند ماه پس از تصویب برنامه، هیئت وزیران در مرداد ۱۴۰۳ اصلاحاتی را در برخی مواد آن اعمال کرد. این اصلاحیه که به پیشنهاد معاونت حقوقی رئیس‌جمهور تصویب شد، عمدتاً بر سه حوزه مهم متمرکز است: سازوکار تأمین مالی مسکن در مناطق ساحلی، تنظیم مجدد نقش نهادهای محلی در مدیریت آلودگی‌های دریایی و تقویت سیاست‌های نگهداشت سرمایه انسانی در مناطق ساحلی.

نخستین اصلاح مربوط به جزء (۱) ماده (۵) برنامه درباره تأمین مسکن در مناطق ساحلی است. در متن اولیه، شورای پول و اعتبار مکلف شده بود آیین‌نامه‌ای برای اعطای تسهیلات مسکن با نرخ سی درصد کمتر از نرخ تسهیلات «برنامه اقدام ملی مسکن» تهیه کند. در اصلاحیه، این تکلیف تغییر یافته و بانک مرکزی موظف شده است با همکاری وزارت راه و شهرسازی، پرداخت تسهیلات با نرخ کمتر از نرخ تسهیلات مذکور را از محل اعتبارات مصوب و از طریق پیگیری نزد مراجع ذی‌ربط دنبال کند. از منظر حقوقی و سیاست‌گذاری، این تغییر بیانگر نوعی عقب‌نشینی از تعیین یک الزام عددی مشخص در نرخ تسهیلات و جایگزینی آن با سازوکاری انعطاف‌پذیرتر است که تأمین منابع مالی را به ظرفیت اعتبارات مصوب و هماهنگی میان نهادهای ذی‌ربط وابسته می‌کند.

دومین اصلاح به ماده (۲۵) مربوط است که در آن عبارت «شهرداری‌ها و دهیاری‌ها» از فهرست نهادهای مکلف به اختصاص بخشی از عوارض آلاینده‌ها برای طرح‌های کاهش آلودگی دریایی حذف شده است. این تغییر را می‌توان از منظر حکمرانی محلی به معنای کاهش نقش مستقیم نهادهای مدیریت شهری و روستایی در اجرای سیاست‌های محیط‌زیستی دریایی و تمرکز بیشتر مسئولیت بر سایر نهادهای حاکمیتی و سازمان‌های منطقه‌ای دانست. چنین تغییری می‌تواند نشان‌دهنده ترجیح دولت به تمرکز بیشتر تصمیم‌گیری در حوزه‌های راهبردی ساحلی باشد، هرچند ممکن است به کاهش مشارکت نهادهای محلی در مدیریت محیط زیست ساحلی نیز منجر شود.

سومین اصلاح به ماده (۳۲) برنامه مربوط است که به ماندگاری نیروی انسانی متخصص در مناطق ساحلی می‌پردازد. در متن اصلاحی، وظیفه تدوین دستورالعمل اصلاح ضرایب بدی آب و هوا و سختی کار برای معلمان مناطق ساحلی به سازمان اداری و استخدامی کشور واگذار شده و علاوه بر آن، وزارتخانه‌های علوم و بهداشت نیز مکلف شده‌اند برای ارتقای وضعیت معیشتی و ماندگاری اعضای هیئت علمی در این مناطق پیگیری‌های لازم را انجام

دهند. این تغییر نشان می‌دهد که سیاست توسعه دریامحور تنها به زیرساخت‌های اقتصادی و صنعتی محدود نشده، بلکه به مسئله سرمایه انسانی و پایداری سکونت در مناطق ساحلی نیز توجه یافته است.

در مجموع، «برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور» و اصلاحات بعدی آن را می‌توان تلاشی برای نهادینه‌سازی رویکرد توسعه دریامحور در ساختار سیاستگذاری و برنامه‌ریزی کشور دانست. با این حال، بررسی اصلاحیه نشان می‌دهد که دولت در مرحله اجرا ناگزیر از تعدیل برخی احکام اولیه و تطبیق آن‌ها با محدودیت‌های مالی و نهادی بوده است. از این منظر، اصلاحات انجام‌شده بیش از آنکه تغییر جهت در سیاست توسعه دریامحور تلقی شود، بیانگر فرایند تدریجی تنظیم و عملیاتی‌سازی این سیاست در چارچوب ظرفیت‌های نهادی و اقتصادی کشور است.

۳-۴. ظرفیت‌های حقوقی و تقنینی موجود برای تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور

تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، علاوه بر اتکا به اسناد راهبردی بالادستی، نیازمند شناسایی و فعال‌سازی ظرفیت‌های مندرج در نظام حقوقی و قوانین عادی کشور است. اگرچه نظام حقوقی ایران از فقدان یک قانون جامع و منسجم دریایی رنج می‌برد، اما واکاوی قوانین موضوعه نشان می‌دهد که بسترهای قانونی متعددی در حوزه‌های تجاری، حاکمیتی و زیست‌محیطی برای پیشبرد اهداف این سیاست‌ها وجود دارد. از یک سو، «قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری-صنعتی» و «قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی» به دلیل استقرار بخش عمده‌ای از بنادر و پس‌کرانه‌های راهبردی کشور (نظیر چابهار، قشم، کیش، اروند و انزلی) در این مناطق، ظرفیت حقوقی قابل توجهی را فراهم ساخته‌اند. امکان بهره‌مندی از معافیت‌های مالیاتی و گمرکی، تسهیل ورود و خروج سرمایه و نیروی کار، و مقررات ویژه ثبت شرکت‌ها و فعالیت‌های لجستیکی، بستری مساعد برای ایجاد خوشه‌های صنعتی-دریایی، توسعه خدمات سوخت‌رسانی (بانکرینگ) و جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در راستای تقویت اقتصاد دریاپایه به شمار می‌آید؛ هرچند هم‌پوشانی صلاحیت‌ها میان سازمان بنادر و دبیرخانه مناطق آزاد نیازمند انتظام‌بخشی حقوقی است.

از سوی دیگر، در حوزه حفاظت از بوم‌سازگان‌های ساحلی و استقرار پایدار تأسیسات دریایی، «قانون اراضی مستحدث و ساحلی (مصوب ۱۳۵۴)» در کنار سند «مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور» مبنای تقنینی مهمی برای تعیین حریم قانونی دریا، ممانعت از تصرفات غیرمجاز و جلوگیری از تخریب محیط زیست سواحل به دست می‌دهند. همچنین در سطح حاکمیت دریایی و ایمنی دریانوردی، «قانون دریایی ایران (مصوب ۱۳۴۳)» به همراه آیین‌نامه‌ها و اختیارات حاکمیتی تفویض‌شده به سازمان بنادر و دریانوردی، سازوکارهای لازم را برای اعمال صلاحیت دولت صاحب پرچم و دولت صاحب بندر، ثبت شناورها، نظارت فنی بر ناوگان و اجرای میدانی استانداردهای کنوانسیون‌های بین‌المللی نظیر سولاس و مارپل فراهم کرده است. علاوه بر این، تصویب «قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی (مصوب ۱۳۸۹)» با پیش‌بینی رژیم‌های دقیق مسئولیت مدنی، کشف و تعقیب تخلفات و الزام آلوده‌کنندگان به جبران خسارت، بستر حقوقی معتبری را جهت داخلی‌سازی تعهدات بین‌المللی زیست‌محیطی ایران ایجاد نموده است. بنابراین، ظرفیت‌های تقنینی اولیه برای اجرای سیاست‌های کلی در قوانین موضوعه موجود است، لکن هم‌افزایی و اثربخشی کامل این قواعد مستلزم رفع تداخلات بین‌دستگاهی و به‌روزرسانی آن‌ها با روندهای نوین اقتصاد آبی است.

۴-۴. موانع و چالش‌های توسعه دریامحور در ایران

علی‌رغم ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور و تصویب «برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور»، تحقق عملی این راهبرد با مجموعه‌ای از چالش‌های بنیادین مواجه است که ریشه در الگوی تاریخی توسعه، ساختار حکمرانی اداری و محذوریت‌های ژئوپلیتیکی و بین‌المللی کشور دارد. در واقع، توسعه دریامحور در ایران صرفاً یک مسئله بخشی یا عمرانی نیست، بلکه مستلزم بازآرایی الگوی حکمرانی فضایی، اقتصادی و نهادی در داخل و تنظیم مجدد تعاملات فنی و حقوقی در عرصه بین‌المللی است. از این‌رو، جهت تبیین دقیق ابعاد مسئله و امکان طراحی راهکارهای مقتضی و واقع‌بینانه، این موانع در دو دسته «چالش‌های ساختاری-داخلی» و «چالش‌های بین‌المللی» تفکیک و واکاوی می‌شوند.

۱.۴-۴ چالش‌های ساختاری و داخلی

در ساحت داخلی، نخستین و اساسی‌ترین مانع، «پراکندگی نهادی و فقدان حکمرانی یکپارچه دریایی» است. مدیریت دریا و سواحل در ایران میان نهادهای متعدد حاکمیتی، اجرایی، نظامی و محلی توزیع شده است و هر یک بخشی از صلاحیت‌های تقنینی، نظارتی یا اجرایی را اعمال می‌کنند. تعدد بازیگران نهادی از سازمان بنادر و دریانوردی و وزارت راه و شهرسازی گرفته تا شرکت نفت، وزارت نیرو، سازمان حفاظت محیط‌زیست، دبیرخانه شورای عالی مناطق آزاد و نهادهای نظامی سبب شکل‌گیری نوعی «حکمرانی چندپاره» شده است که پیامد مستقیم آن، تداخل صلاحیت‌ها، تعارض منافع سازمانی و فقدان مرجع تصمیم‌گیر نهایی در سیاست‌های دریایی است. هرچند در برنامه جامع، تشکیل کارگروه ملی به ریاست معاون اول رئیس‌جمهور برای هماهنگی پیش‌بینی شده، اما ساختار حقوقی-اداری کشور همچنان از نبود یک نهاد فرابخشی و دائمی جهت اعمال «مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی» رنج می‌برد.

دومین چالش داخلی، «گسست در الگوی آمایش فضا و تمرکز تاریخی توسعه در مناطق مرکزی» است. ساختار فضایی اقتصاد ایران طی دهه‌های گذشته عمدتاً بر محور فلات مرکزی شکل گرفته و پیامد آن، محرومیت مزمن نوار ساحلی جنوب—به‌ویژه سواحل مکران—از حیث زیرساخت‌های زیستی، دسترسی به آب شرب پایدار، تأسیسات بهداشتی، آموزشی و شبکه سکونتگاهی مطلوب بوده است. تلاش برای استقرار صنایع و کانون‌های جمعیتی جدید در سواحل بدون جبران این کسری تاریخی، هزینه‌های استقرار را برای بخش خصوصی به شدت افزایش داده و مهاجرت‌پذیری این مناطق را با مانع مواجه ساخته است. سومین چالش به «ضعف زیرساخت‌های حمل‌ونقل ترکیبی و توسعه نیافتگی پس‌کرانه‌ها» مربوط می‌شود. اگرچه بنادر اصلی کشور ظرفیت اسمی قابل توجهی در پذیرش کالا دارند، اما عدم اتصال کارآمد خطوط ریلی به باراندازها و اسکله‌ها، فرسودگی بخشی از ناوگان تجاری و صیادی، کندی فرآیندهای گمرکی و ضعف فناوری‌های نوین بندری، امکان تبدیل این بنادر به «هاب‌های لجستیکی ارزش‌آفرین» را سلب کرده و آن‌ها را به دروازه‌های سنتی واردات و صادرات محدود نگه داشته است.

چهارمین مانع داخلی، «تعارض مدل‌های توسعه‌ای با الزامات محیط‌زیستی دریا» است. بارگذاری سنگین صنایع آب‌بر و پتروشیمی در مجاورت خطوط ساحلی، تخلیه پساب‌های شور حاصل از آب‌شیرین‌کن‌ها، آلودگی‌های نفتی و صید بی‌رویه، فشار بوم‌شناختی شدیدی بر اکوسیستم‌های شکننده خلیج فارس و دریای عمان تحمیل کرده است. غلبه رویکردهای درآمدزایی کوتاه‌مدت بر اصل بهره‌برداری پایدار، همراه با ضعف نظام نظارت محیط‌زیستی و غیبت ارزش‌گذاری اقتصادی خدمات بوم‌شناختی، تاب‌آوری محیط‌زیست دریایی کشور را در برابر تغییرات اقلیمی به شدت تضعیف نموده است.

۲.۴-۴ چالش‌های بین‌المللی

در ساحت فراملی، مهم‌ترین مانع حقوقی و اقتصادی، «تحریم‌های یکجانبه و محدودیت‌های اعمال‌شده بر زنجیره تجارت و دریانوردی» است. رژیم تحریم‌ها با هدف قرار دادن مبادلات بانکی بین‌المللی، بیمه‌های دریایی و خطوط کشتیرانی، دسترسی ناوگان تحت پرچم ایران به کلپ‌های حمایت و غرامت معتبر بین‌المللی و موسسات رده‌بندی عضو ایکسیاس را دچار اختلال جدی کرده است. این امر علاوه بر قطع خطوط کشتیرانی مستقیم (لایر) به بنادر ایران، تمایل سرمایه‌گذاران خارجی برای ورود به مگا پروژه‌های بندری و انرژی فراساحلی را از میان برده و هزینه ترانزیت و مبادلات تجاری کشور را به‌طور چشمگیری افزایش داده است.

دومین چالش بین‌المللی، «شکاف انطباق با مقررات نوین سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌م‌و) و وضعیت عضویت در کنوانسیون‌های تخصصی» است. تحولات شتابان حقوق بین‌الملل دریاهای در حوزه کربن‌زدایی و کاهش آلاینده‌ها—از جمله استراتژی کاهش گازهای گلخانه‌ای آی‌م‌و، شاخص‌های بهره‌وری انرژی شناورها (EEXI و CII) پیوست ششم کنوانسیون مارپول (مقررات سوخت کم‌سولفور) تکالیف فنی سنگینی را بر ناوگان ملی بار کرده است. فرسودگی ساختاری شناورها و عدم آمادگی زیرساخت‌های پالایشگاهی برای تولید سوخت‌های سازگار، شناورهای ایرانی را در بازرسی‌های کنترل دولت صاحب بندر در آب‌های منطقه‌ای و بین‌المللی در معرض ریسک‌های حقوقی و توقیف قرار داده است. علاوه بر این، عدم الحاق به برخی معاهدات تکمیلی و چالش‌های اجرای چک‌لیست‌های نظام ممیزی اجباری اعضای آی‌م‌و، انطباق اداری—فنی مرجع دریایی کشور با استانداردهای نوین بین‌المللی را با دشواری روبه‌رو ساخته است.

سومین چالش در این عرصه، «رقابت شدید ژئواکونومیک در کریدورهای ترانزیتی منطقه‌ای» است. بنادر رقیب در حاشیه جنوبی خلیج فارس و دریای عمان با بهره‌گیری از سرمایه‌گذاری‌های کلان خارجی، بنادر تمام‌خودکار، رژیم‌های حقوقی—گمرکی تسهیل‌شده و عضویت در موافقت‌نامه‌های تجارت آزاد چندجانبه، بخش عمده‌ای از جریان ترانزیت کالا در منطقه را جذب کرده‌اند؛ درحالی‌که بنادر ایران به دلیل محدودیت‌های بین‌المللی و موانع اداری داخلی، در فعال‌سازی ظرفیت‌های استراتژیک کریدورهای ترانزیتی شمال—جنوب و شرق—غرب با افت سهم بازار مواجه شده‌اند.

۵. نتیجه‌گیری

تحلیل سیاست‌های کلی توسعه دریامحور جمهوری اسلامی ایران در پرتو رویه دولت‌ها و اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی نشان می‌دهد که این سیاست‌ها در سطح هنجاری و راهبردی، در چارچوب تحولات نوین حکمرانی دریایی و رویکردهای معاصر بهره‌برداری پایدار از دریا قابل ارزیابی است. تأکید این سیاست‌ها بر توسعه زیرساخت‌های بندری و دریایی، تقویت ناوگان حمل‌ونقل دریایی، گسترش فعالیت‌های اقتصادی مبتنی بر دریا، ارتقای ایمنی و امنیت دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی، بیانگر تلاش برای بهره‌گیری از ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک دریا در راستای توسعه ملی است. چنین رویکردی با سیاست‌های بسیاری از دولت‌های ساحلی که توسعه اقتصاد دریا را در چارچوب استانداردهای بین‌المللی دنبال می‌کنند، هم‌راستا بوده و نشان‌دهنده توجه سیاست‌گذار ایرانی به جایگاه دریا در نظام توسعه پایدار است.

از منظر حقوق بین‌الملل دریاهای، بررسی محتوای این سیاست‌ها نشان می‌دهد که جهت‌گیری‌های کلی آن‌ها با هنجارها و استانداردهای بنیادین نظام حقوقی

دریایی بین‌المللی، به‌ویژه اسناد کلیدی سازمان بین‌المللی دریانوردی از جمله کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا، کنوانسیون جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها و کنوانسیون استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان، در تعارض نیست و در بسیاری از موارد در امتداد الزامات این اسناد قرار دارد. توجه به ایمنی دریانوردی، ارتقای استانداردهای آموزشی دریانوردان و صیانت از محیط زیست دریایی در سیاست‌های توسعه دریامحور ایران، نشان‌دهنده نوعی همسویی هنجاری با چارچوب‌های تنظیمی آیمو است.

با این حال، یافته‌های مقاله نشان می‌دهد که این همسویی بیشتر در سطح سیاست‌گذاری و اسناد بالادستی قابل مشاهده است و در مرحله اجرا با چالش‌هایی روبه‌رو است. مهم‌ترین این چالش‌ها را می‌توان در پراکندگی نهادی و فقدان نظام حکمرانی یکپارچه دریایی، محدودیت‌های سرمایه‌گذاری و زیرساختی در بخش‌های کلیدی اقتصاد دریا، و همچنین ضعف در تبدیل برخی تعهدات و استانداردهای بین‌المللی به سازوکارهای اجرایی مؤثر در سطح ملی جست‌وجو کرد. به بیان دیگر، شکاف میان ظرفیت‌های هنجاری سیاست‌ها و سازوکارهای اجرایی تحقق آن‌ها، یکی از مهم‌ترین عوامل محدودکننده تحقق کامل اهداف توسعه دریامحور در ایران به شمار می‌آید.

برای عبور از این شکاف و دستیابی به کارآمدی عینی در اجرای سیاست‌های کلی، بر مبنای تحلیل تطبیقی رویه دولت‌های موفق و تکالیف ناشی از مقررات آیمو، سه سازوکار کلیدی و عملیاتی به شرح زیر پیشنهاد می‌شود.

۱. نخست؛ ایجاد نهاد فرابخشی «حکمرانی یکپارچه دریایی» و تصویب قانون جامع توسعه دریامحور: یکی از موانع اصلی اجرایی، تعدد مراجع تصمیم‌گیری (سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان حفاظت محیط زیست، شیلات، وزارت نفت و نهادهای نظامی) است. تجربه موفق کشورهایی چون نروژ و چین نشان می‌دهد که استقرار یک نهاد هماهنگ‌کننده عالی (مانند شورای عالی اقیانوس‌ها و دریاها با اختیارات فراقوه‌ای) و تدوین «قانون جامع توسعه دریامحور» جهت تفکیک دقیق وظایف حاکمیتی، نظارتی و تصدی‌گری و یکپارچه‌سازی آمایش سرزمین ساحلی-دریایی، پیش‌شرط بنیادین تحقق این سیاست‌هاست.

۲. دوم؛ استقرار «سازوکار ملی ممیزی و الحاق پویا به استانداردهای بین‌المللی (پایبندی به چارچوب IMSAS): به‌منظور همگامی با اصلاحات مداوم مقررات آیمو (به‌ویژه در حوزه‌های کربن‌زدایی، سوخت‌های سبز، امنیت دریانوردی دیجیتال و اسناد سولاس و مارپل)، ضروری است یک کارگروه تخصصی-حقوقی ذیل مرجع دریایی ملی (سازمان بنادر و دریانوردی) جهت ممیزی مستمر تکالیف بین‌المللی ایجاد شود. این سازوکار، فرایند الحاق به مقاوله‌نامه‌های الحاقی و تبدیل استانداردهای فنی بین‌المللی به مقررات و دستورالعمل‌های الزام‌آور داخلی را تسهیل و تسریع نموده و ریسک عدم انطباق با رژیم‌های بازرسی بین‌المللی را به حداقل می‌رساند.

۳. سوم؛ تأسیس «صندوق ملی توسعه اقتصاد دریاپایه» و بهره‌گیری از الگوهای تأمین مالی نوین: اجرای پروژه‌های کلان نظیر نوسازی ناوگان منطبق با الزامات زیست‌محیطی آیمو و هوشمندسازی بنادر تجاری، نیازمند اعتبارات کلان است. راه‌اندازی صندوق تخصصی توسعه اقتصاد دریاپایه با منابع ترکیبی (سهمی از درآمدهای ترانزیت، سوخت‌رسانی دریایی و عوارض بندری) به همراه اعطای مشوق‌های تضمین سرمایه‌گذاری و تسهیلات سبز (Green Shipping Funds) به بخش خصوصی داخلی و خارجی، سازوکار مالی عملی برای پر کردن شکاف زیرساختی کشور خواهد بود.

در نهایت، سیاست‌های کلی توسعه دریامحور جمهوری اسلامی ایران دارای مبانی هنجاری مستحکم و سازگار با روندهای بین‌المللی است؛ اما ثمربخشی آن در عمل منوط به تبدیل این اراده هنجاری به الزامات ساختاری، انطباق‌پذیری مستمر با استانداردهای بین‌المللی، و ایجاد بستر مالی پایدار از طریق سازوکارهای سه‌گانه پیش‌گفته خواهد بود.

ملاحظات اخلاقی و تعهدات

ملاحظات اخلاقی: این مقاله با رعایت اصول اخلاقی در پژوهش انجام شده است.

حامی مالی: این مقاله حامی مالی ندارد.

مشارکت نویسندگان: تمام نویسندگان در آماده‌سازی این مقاله مشارکت کرده‌اند.

تعارض منافع: بنابه اظهار نویسندگان، در این مقاله هیچ‌گونه تعارض منافی وجود ندارد.

تعهد کپی‌رایت: طبق تعهد نویسندگان، حق کپی‌رایت (CC) رعایت شده است.

سپاس‌گذاری:

منابع

- [1] Barati, AN., Bali, M., Alimohamadpour, A. (2026). The Role of Standards in Maritime-Based Development: An Analysis of Challenges in Iran's Maritime Industry. *International Journal of Coastal, Offshore and Environmental Engineering (IJCOE)*. 11(3):98-105. <https://doi.org/10.22034/ijcoe.2026.574249.1223>.
- [2] Beyk Mohammadlu, H., Arabi, HA., Heidari, H. (2026). Blue Data Governance Framework for Maritime Progress: Toward a Data-Driven Blue Economy in Iran. *Quarterly Journal of The Macro and Strategic Policies*. 13(Special Issue on Maritime-Oriented Development):e252938. <https://doi.org/10.30507/jmsp.2026.567313.2912>.
- [3] Bouman, E. A., Lindstad, E., Rialland, A. I., & Strømman, A. H. (2017). State-of-the-art technologies, measures, and potential for reducing GHG emissions from shipping – A review. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 1;52:408-21. <http://dx.doi.org/10.1016/j.trd.2017.03.022>.
- [4] Cariou, P., & Wolff, F. C. (2011). Ship-owners' decisions to outsource vessel management. *Transport Reviews*, 31(6). <https://doi.org/10.1080/01441647.2011.587907>.
- [5] Churchill, R. R., Lowe, A. V., & Sander, T. (2022). *The Law of the Sea* (fourth Ed.). Manchester: Manchester University Press.
- [6] Danekar, A. (2025). Maritime-oriented development in the light of higher-level documents. *Zist Sepehr Student Journal*, 18(1).
- [7] David, M., & Gollasch, S. (2015). *Global Maritime Transport and Ballast Water Management: Issues and Solutions*. Dordrecht: Springer.
- [8] Deputy for Infrastructure Studies, Transport Group. (2021, August–September). *Maritime-oriented development and sea economy: An indispensable necessity for realizing the country's dynamic and resilient economy*. Research Center of the Islamic Consultative Assembly. [Shahrivar 1400].
- [9] Ehler, C., & Douvere, F. (2009). *Marine Spatial Planning: A Step-by-Step Approach toward Ecosystem-Based Management*. Paris: UNESCO Intergovernmental Oceanographic Commission.
- [10] Endresen, Ø., Behrens, H. L., Brynestad, S., Andersen, A. B., & Skjong, R. (2004). Challenges in global ballast water management. *Marine Pollution Bulletin*, 48(7-8):615-23. <https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2004.01.016>.
- [11] FAO. (2022). *The State of World Fisheries and Aquaculture 2022: Towards Blue Transformation*. Rome: Food and Agriculture Organization of the United Nations.
- [12] Hall, C. M. (2001). Trends in ocean and coastal tourism: The end of the last frontier? *Ocean & Coastal Management*, 44(9–10). [https://doi.org/10.1016/S0964-5691\(01\)00071-0](https://doi.org/10.1016/S0964-5691(01)00071-0).
- [13] Hassellöv, I. M., Turner, D. R., Lauer, A., & Corbett, J. J. (2013). Shipping contributes to ocean acidification. *Geophysical Research Letters*, 40(11). <https://doi.org/10.1002/grl.50521>.

- [14] Hetherington, C., Flin, R., & Mearns, K. (2006). Safety in shipping: The human element. *Journal of Safety Research*, 37(4). <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2006.04.007>.
- [15] IMO. (2017). *International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM Convention)*. London: International Maritime Organization.
- [16] IMO. (2017). *STCW: Including 2010 Manila Amendments*. London: International Maritime Organization Publishing.
- [17] IMO. (2020). *Fourth IMO Greenhouse Gas Study 2020*. London: International Maritime Organization.
- [18] IMO. (2023). *Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships*. London: International Maritime Organization. <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Cutting-GHG-emissions.aspx>.
- [19] IMO. (2023). *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)*. Retrieved from [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx).
- [20] IMO. (2024). *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974*. Retrieved from [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx).
- [21] IRENA. (2023). *Renewable Capacity Statistics 2023*. Abu Dhabi: International Renewable Energy Agency.
- [22] Johnson, H., Johansson, M., & Andersson, K. (2014). Barriers to improving energy efficiency in short sea shipping: An action research case study. *Journal of Cleaner Production*, 66. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2013.10.046>.
- [23] Khaskheli MB., Zhao Y., Lai Z. (2025). Sustainable maritime governance of digital technologies for marine economic development and for managing challenges in shipping risk: Legal policy and marine environmental management. *Sustainability*. 17(21):9526. <https://doi.org/10.3390/su17219526>.
- [24] Liu Y., Jiang Y., Pei Z., Han L., Shao H., Jiang Y., Jin X., Tan S. (2022). Coordinated development of the marine environment and the marine fishery economy in China, 2011–2020. *Fishes*. 7(6):391. <https://doi.org/10.3390/fishes7060391>.
- [25] Łukaszuk T. (2024). Comparative Study of Maritime Governance in the Global South—in Search for the Broader Cooperation. *Polish Political Science Yearbook*. 53(4):141-64. <https://doi.org/10.15804/ppsy202447>.
- [26] Ministry of Natural Resources of China. (2023). *China Marine Economic Statistical Bulletin 2022*. Beijing.
- [27] Molnar, J. L., Gamboa, R. L., Revenga, C., & Spalding, M. (2008). Assessing the global threat of invasive species to marine biodiversity. *Frontiers in Ecology and the Environment*, 6(9). <https://doi.org/10.1890/070064>.
- [28] MPA Singapore. (2022). *Maritime Singapore Annual Report*. Singapore: Maritime and Port Authority.
- [29] Mukherjee, P. K., & Brownrigg, M. (2013). *Farthing on International Shipping* (fifth Ed.). Berlin: Springer.

- [30] Norwegian Government. (2017). *The Norwegian Government's Ocean Strategy*. Oslo.
- [31] Norwegian Ministry of Trade, Industry and Fisheries. (2021). *Ocean-based industries and the future of the Norwegian economy*. Oslo.
- [32] Notteboom, T., & Rodrigue, J. P. (2005). Port regionalization: Towards a new phase in port development. *Maritime Policy & Management*, 32(3). <https://doi.org/10.1080/03088830500139885>.
- [33] OECD. (2016). *The Ocean Economy in 2030*. Paris: OECD Publishing.
- [34] OECD. (2022). *Ocean economy and innovation*, Organisation for Economic Co-operation and Development Website, Retrieved on 23 Nov 2022, available at: www.oecd.org/ocean/topics/ocean-economy/.
- [35] Pauli, G. (2010). *The Blue Economy: 10 Years, 100 Innovations, 100 million Jobs*. Taos, NM: Paradigm Publications.
- [36] Pouyan, A. (2025). *Maritime-oriented economy: A platform for international trade*. Tafahom Online.
- [37] Psaraftis, H. N. (2019). Decarbonization of maritime transport: Is there light at the end of the tunnel? *Sustainability*, 11(8). <https://doi.org/10.3390/su13010237>.
- [38] Pskowski R. (2025). *A discourse analysis of the development of institutional compliance mechanisms at the International Maritime Organization*.
- [39] Puthucherril TG. (2015). Protecting the marine environment: Understanding the role of international environmental law and policy. *Journal of the Indian Law Institute*. 48-91.
- [40] Rolland, N. (2017). *China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative*. Washington DC: NBR.
- [41] Rothwell, D. R. & Stephens, T. (2016). *The International Law of the Sea* (second Ed.). Oxford: Hart Publishing.
- [42] Serra P, Fancello G. (2020). Towards the IMO's GHG goals: A critical overview of the perspectives and challenges of the main options for decarbonizing international shipping. *Sustainability*. 12(8):3220. <https://doi.org/10.3390/su12083220>.
- [43] Sustainable Shipping Initiative. (2023). *A Case for More Action: Sustainable Shipping and the Decade of Delivery*. Retrieved from <https://www.sustainablesipping.org/>.
- [44] Tanaka, Y. (2019). *The International Law of the Sea* (third Ed.). Cambridge: Cambridge University Press.
- [45] UNCTAD. (2023). *Review of Maritime Transport 2023*. Geneva: United Nations Conference on Trade and Development. United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS.
- [46] United Nations. (2021). *Promotion and Strengthening of Sustainable Ocean-based Economies*, The Division for Sustainable Development Goals (DSDG) Website, Retrieved on 25 Nov 2022, Available at: https://sdgs.un.org/sites/default/files/2021-07/2014248-DESA-Oceans_Sustainable_final-WEB.pdf.

- [47] World Bank. (2017). *The Potential of the Blue Economy: Increasing Long-term Benefits of the Sustainable Use of Marine Resources for Small Island Developing States and Coastal Least Developed Countries*. Washington, DC: World Bank.
- [48] Yeo, G., Roe, M. & Dinwoodie, J. (2011). Measuring the competitiveness of container ports: Logistics and supply chain perspective. *Maritime Policy & Management*, 38(3). <https://doi.org/10.1108/03090561111107276>.