

کاروند سیاست‌های کلی توسعه دریا محور

(کاروند کتابی است جامع که هر آنچه مرتبط با موضوع و یا کاری است به زبانی ساده، شیوا و مرتب در آن آورده می شود)

پانزدهم ۱۴۰۲: حسن رضاصفری - شهردار گوگبی هبهری

سیاست‌های کلی برنامه هفتم
با اولویت پیشرفت اقتصادی
توأم با عدالت

نقشه راه



۱۵ توصیه اقتصادی برای حل مشکلات زندگی مردم

مطرح شده از سوی رهبر انقلاب اسلامی در دیدار رئیس‌جمهور و هیئت دولت (۱۴۰۱/۰۶/۰۸)

توصیه‌های اقتصادی

- تمرکز بر اقتصادی عنوان مسئله‌ی اصلی کشور
- جلب مشارکت‌های مردمی در زمینه‌های مالی و اقتصادی
- نهی پیوست فرهنگی برای اقدامات اقتصادی
- توجه به تولید و مقابله با عوامل تضعیف‌کننده آن
- تمرکز بر نقاط اساسی در اقتصاد مثل شاخص‌های اساسی
- ایجاد تحرک در بخش مسکن
- تعمیر زنجیره ارزش افزودده در بخش معدن
- تعمیر مسیبه‌های حیاتی و راه‌های ترانزیتی
- جلب مشارکت‌های مردمی در زمینه‌های مالی و اقتصادی
- توجه به تولید و مقابله با عوامل تضعیف‌کننده آن
- تمرکز بر نقاط اساسی در اقتصاد مثل شاخص‌های اساسی
- ایجاد تحرک در بخش مسکن
- تعمیر زنجیره ارزش افزودده در بخش معدن
- تعمیر مسیبه‌های حیاتی و راه‌های ترانزیتی
- جلب مشارکت‌های مردمی در زمینه‌های مالی و اقتصادی
- توجه به تولید و مقابله با عوامل تضعیف‌کننده آن
- تمرکز بر نقاط اساسی در اقتصاد مثل شاخص‌های اساسی
- ایجاد تحرک در بخش مسکن
- تعمیر زنجیره ارزش افزودده در بخش معدن
- تعمیر مسیبه‌های حیاتی و راه‌های ترانزیتی

اولویت‌ها در برنامه‌های اقتصادی

- ایجاد تحرک در بخش مسکن
- تعمیر زنجیره ارزش افزودده در بخش معدن
- تعمیر مسیبه‌های حیاتی و راه‌های ترانزیتی
- جلب مشارکت‌های مردمی در زمینه‌های مالی و اقتصادی
- توجه به تولید و مقابله با عوامل تضعیف‌کننده آن
- تمرکز بر نقاط اساسی در اقتصاد مثل شاخص‌های اساسی
- ایجاد تحرک در بخش مسکن
- تعمیر زنجیره ارزش افزودده در بخش معدن
- تعمیر مسیبه‌های حیاتی و راه‌های ترانزیتی
- جلب مشارکت‌های مردمی در زمینه‌های مالی و اقتصادی
- توجه به تولید و مقابله با عوامل تضعیف‌کننده آن
- تمرکز بر نقاط اساسی در اقتصاد مثل شاخص‌های اساسی
- ایجاد تحرک در بخش مسکن
- تعمیر زنجیره ارزش افزودده در بخش معدن
- تعمیر مسیبه‌های حیاتی و راه‌های ترانزیتی

پانزدهمین کاروند سیاست‌های کلی توسعه دریا محور

سیاست‌های کلی توسعه دریا محور

حضرت آیت‌الله خامنه‌ای رهبر معظم انقلاب اسلامی در اجرای بند یک اصل یکمصد و دهم قانون اساسی و پس از مشورت با مجمع تشخیص مصلحت نظام، سیاست‌های کلی توسعه دریا محور را برای اقدام به روسای قوای سه گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام ابلاغ کردند.

مسئول تقدیم لوایح، تصویب مقررات و اقدامات اجرایی لازم:

قوه مجریه با کمک مجلس شورای اسلامی و قوه قضائیه

و بسیج دستگاه‌های مسئول

سیاست‌گذاری یکپارچه

سیاست‌گذاری یکپارچه امور دریایی و تقسیم کار ملی و مدیریت چابک و کارآمد دریا به منظور بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت‌های دریا، برای اجراء جانگاہ شایسته جهانی و رتبه اول در منطقه.

توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریا محور

توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریا محور و ایجاد قطب‌های توسعه دریایی پیش‌بین در سواحل، جزایر و پس‌کرانه‌ها به گونه‌ای که نرخ رشد اقتصادی در حوزه فعالیت‌های دریا محور (اقتصاد دریا محور) طی ده سال هم‌واره حداقل دو برابر نرخ رشد اقتصادی کشور باشد.

تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری

تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری و مشارکت داخلی و خارجی با ایجاد زیرساخت‌های لازم نرم افزاری و سخت افزاری (حقوقی، اقتصادی، زیربنایی و امنیتی)

تدوین طرح جامع توسعه دریا محور

تدوین طرح جامع توسعه دریا محور با بهره‌مندی دریا، کرانه و پس‌کرانه و تعیین سهم و جغرافیای جمعیت، تجارت، صنعت، کشاورزی و گردشگری، خصوصاً در سواحل و جزایر جنوب و بالاحص سواحل مکران با تأکید بر هویت ایرانی اسلامی طی حداکثر یک سال پس از ابلاغ سیاست.

بهره برداری حداکثری از ظرفیت‌ها

بهره‌برداری حداکثری و بهینه از ظرفیت‌ها، منابع و ذخایر زیست بوم دریایی با معانت از تخریب محیط زیست دریایی بخصوص توسط کشورهای دیگر.

تأمین و ارتقاء سرمایه انسانی

تأمین و ارتقاء سرمایه انسانی و مدیریت متعهد و کارآمد و ایجاد پشتوانه علمی، آموزشی و پژوهشی برای توسعه دریا محور و زیست بوم نوآوری و فناوری دریایی.

توسعه همکاری‌های اقتصادی

توسعه همکاری‌های اقتصادی، تجاری و سرمایه‌گذاری در طرح‌های بزرگ مقیاس و دانش بنیان زیرساختی، تولیدی و خدمتی با کشورهای همسایه و سایر کشورها به منظور بهره‌گیری از ظرفیت‌های دریایی و حضور مؤثر در معابر بین‌المللی و دستیابی به موقعیت قطب‌های منطقه‌ای.

افزایش سهم کشور در حمل و نقل دریایی

افزایش سهم کشور در حمل و نقل دریایی و ترانزیت با ایجاد و تقویت شبکه حمل و نقل ترکیبی.

حمایت از سرمایه‌گذاران بومی

حمایت از سرمایه‌گذاران بومی و محلی در طرح‌های توسعه‌ای و حمایت از فعالان اقتصادی و نگاه‌های کوچک و متوسط جوامع محلی در حوزه‌های مختلف از جمله صیادی، کشاورزی، صنعتی و گردشگری.





مقدمه و هدف:
تدوین کاروندی سیاستهای کلی توسعه دریا محور

شیوه تدوین:
گردآوری، تلفیق و تالیف

کلمات کلیدی:
سیاستهای کلی توسعه دریا محور، کاروند، اقتصاد، دریا، اقتصادآبی

قابل استفاده:
مدیران، کارشناسان، مسئولان، متولیان و محققان شاغل در کلیه صنوف و ارکان اقتصاد دریایی و بندری

مرجع:
منابع و محتوی های قابل دسترس از ذینفعان، دست اندرکاران و فعالان حقیقی و حقوقی

همه ما تلاش داشته ایم که مسئولین مملکت را در خصوص راهبردی بودن اقتصاد دریا توجیح کنیم. اما رهبر معظم انقلاب پیش دستانه علاوه رهنمودها و تدابیر زیاد و مستمر در طول سالیان اخیر، با محور قرار دادن سواحل مکران که دارای مزیت های اقتصادی و راهبردی بی بدیل است، مسئولان اجرایی را به احیاء توانمندی های دریایی کشور موظف فرمودند. در ادامه با دستور مستقیم ایشان، پس از مدت ها "توسعه دریامحور" از حد شعار خارج شده و در برنامه های دولتمردان برای توسعه کشور جایگاهی درخور یافته و توجه ویژه ایشان به مقوله دریا چراغی را در دل دست اندرکاران حوزه دریا و دریانوردی روشن کرده است که عاقبت شایستگی های دریا برای در اختیار گرفتن سهمی قابل توجه در تولید ناخالص ملی دیده شود. ایشان همچنین در اولین جلسه با هیات دولت سیزدهم بر نقش راهبردی، بی بدیل و ظرفیت اساسی دریا در محورهای چندگانه تدابیر اقتصادی، رهبری تاکید اساسی داشتند. و آخرین بار نیز حضرت آیت الله خامنه ای عصر روز سه شنبه پانزدهم فروردین ماه ۱۴۰۲ در دیدار مسئولان و کارگزاران نظام، با تأکید بر ضرورت تمرکز همت و اراده همه مسئولان و دستگاه ها در همه طول سال برای «مهار تورم و رشد تولید»، به بیان الزامات تحقق شعار سال و چند توصیه مهم اقتصادی دیگر پرداختند و در بخشی از بیانات خود در دیدار نوروزی با مسئولان و کارگزاران نظام، بر استفاده از ظرفیت دریا و اقتصاد دریاپایه و همچنین کریدور شمال جنوب برای بهبود اقتصاد کشور تاکید کردند و تمرکز مسئولان بر این حوزه و پیگیری جدی آن تا حصول نتیجه را خواستار شدند. ایشان در بخشی از سخنانشان در این باره خطاب به مسئولان چنین فرمودند: "یک نکته ی دیگری که اینجا من عرض میکنم این است که برخی از اقدامات کلیدی هست که اقتصاد را رشد میدهد، یعنی بعضاً حتی موجب جهش اقتصاد میشود؛ اینها را دستگاه های مسئول بگردند پیدا کنند. من حالا دو سه مثال به نظرم رسید و یادداشت کردم. **یکی مسئله ی این اقتصاد دریاپایه است که حالا اخیراً به ما هم گزارش میدهند و مکرر پیشنهاد میکنند؛ درست است. دریا مرکز برکت است، ما هم از لحاظ دریا خوشبختانه دستمان باز است؛ در جنوب کشور و در شمال کشور دریا داریم. اقتصادهای متکی به دریا خیلی اقتصادهای بابرکتی است؛ یکی این است؛ به این توجه کنیم. لوازمی دارد [که باید] به آن لوازم ملتزم بشویم، دنبال کنیم، پیگیری کنیم. یکی همین مسئله ی مسیر شمال - جنوب است که مدتها است در کشور صحبتش هست و درست است؛ این باید انجام بگیرد. الان در کشورها یک رقابتی به وجود آمده برای اینکه مسیرهای تجارت بین المللی را از داخل خودشان [عبور دهند]. این کشور میخواهد از داخل خودش این مسیر را انجام بدهد، آن کشور میخواهد از داخل خودش. ما جای حساسی قرار داریم؛ جای ما از لحاظ جغرافیایی خیلی حساس است؛ یعنی در این منطقه شاید هیچ کشوری نباشد که یک چنین موقعیت ممتازی داشته باشد. موقعیت ما ممتاز است. این مسیر شمال - جنوب را [توسعه بدهیم]؛ البته مسیرهای دیگر هم هست [مانند] شرق و غرب، [ولی] مهم ترینش این است. مسیر شمال - جنوب را دنبال کنیم که داوطلب هم دارد؛ از دولتهای خارجی کسانی هم هستند که میتوانند در این زمینه همکاری کنند؛ این را دنبال کنید. هم یک مسئله است؛ **یا اقتصاد دریا.**"**



مقدمه و هدف:
 تدوین کاروندی برای برنامه هفتم توسعه (برنامه پیشرفت اقتصادی دریا محور توأم با عدالت)

شیوه تدوین:
 گردآوری، تلفیق و تالیف

کلمات کلیدی:
 برنامه هفتم توسعه، کاروند، اقتصاد، دریا، اقتصادآبی

قابل استفاده:
 مدیران، کارشناسان، مسئولان، متولیان و محققان شاغل در کلیه صنوف وارکان دریایی و بندری

مرجع:
 منابع و محتوی های قابل دسترس از ذینفعان، دست اندرکاران و فعالان حقیقی و حقوقی

جامعه دریایی همچنین با فرصت طلبی منحصر بفرود باید بداند و بتواند که در حال حاضر ظرفیت های دریایی جمهوری اسلامی به عنوان یکی از پیشران های گام دوم انقلاب اسلامی مورد توجه دولت و دستگاه های مرتبط بوده است و پیرو ابلاغ سیاست های کلی برنامه هفتم توسعه، مردم، دولت و مجلس شورای اسلامی باید با همکاری یکدیگر، احکام متناسب جهت تحقق منویات مقام معظم رهبری را تدوین و به تصویب رسانیده و به اجرا درآورند.

همچنین با توجه به جهت گیری دولت سیزدهم مبنی بر استفاده از ظرفیت های دریایی و توجه به سواحل و بنادر، می توان اذعان کرد که لازم است متولیان دریایی و بندری، تمامی اقدامات آینده خود را در جهت پیشرفت و انتفاع عمومی و افزایش تولید ناخالص داخلی از محل صنایع و فعالیت های مرتبط با دریا در دستورکار قرار دهند. فراموش نکنیم صنایع و حمل و نقل دریایی در پیشانی مقابله با تحریم قرار دارد و در این تنگناها ظرفیتهای تکنولوژیک دانش بنیان اساسی در موسسات رده بندی ایرانی، بیمه، کشتیرانی، کشتی سازی و تجهیزات سازی و زنجیره تامین ایجاد شده و بی اثر کردن تحریمها در این عرصه نمود واقعی داشته است.

با لحاظ موارد ذکر شده، انتظار می رود برنامه هفتم توسعه، دریا را به طور ویژه ای تحویل بگیرد. چراکه طرح های بسیاری هستند که می توانند بازدهی خوبی در این مناطق داشته باشند، شغل ایجاد کنند، سرمایه داخلی و خارجی را به سمت خود جذب کنند و ... در یک جمله انتظار می رود نه تنها برنامه هفتم توسعه رشد اقتصاد دریامحور را مدنظر داشته باشد. بلکه این برنامه باید دریا محور نوشته شود. زیرا در حالی که کشورهای دریادار و یا دریامحور، روز به روز به سمت رشد اقتصادی شتابنده پیش می روند. باور غلطی که بر اقتصاد کلان ما حاکم است و سرمایه ها را به سمت خشکی و کویر می کشاند، ما را از مسیر اصلی رشد و توسعه دور کرده است. باید پذیرفت که «ایران کشوری دریایی» است و از دو سو به دریا راه دارد. دو دریایی مناسب برای تکیه بر اقتصاد دریامحور.

اگر خزر را دریاچه ای بدانیم که ما را به بین الملل در شمال وصل می کند، خلیج فارس و دریای عمان ما را به تمام جهان متصل می کند و این یک موهبت بی نظیر الهی است که نصیب ایران شده است؛ اما شوربختانه به کناری افتاده است. گرایش به اقتصاد دریامحور و روی آوردن به سواحل بکر و پرفایده می تواند طی چند سال، آثار بسیار قوی و چشمگیری در زمینه های مختلف اقتصادی و اجتماعی به ما نشان دهد. توزیع جمعیت، معکوس کردن چرخه مهاجرت، ایجاد اشتغال بسیار زیاد و جهت دهی به انبوهی از سرمایه های سرگردان از مزیت های رویکرد به دریا و سواحل ایران است. «گنج پنهان» در سواحل ۷۰۰ کیلومتری مکران منتظر ماست. منتظر است تا با اندکی همت و تلاش و سرمایه گذاری، خیر و برکات سرشار به ایرانیان هدیه کند. بندهایی در برنامه هفتم توسعه نگاشته میشود می تواند ما را امیدوار و البته چشم انتظار می کند. آیا مسئولان عالی اجرایی در سه قوه، ما را به سمت اقتصاد سبز دریا هدایت می کنند؟



فصل ۱:
ابلاغیه رهبری با اولویت پیشرفت
اقتصادی توأم با عدالت

بخش ۱:
سیاست‌های کلی برنامه هفتم و سایر
رهنمودها و تدابیر کلی اقتصاد دریا

قسمت ۱:
مقدمات

مرجع:
<https://khl.ink/f/50920>
۱۴۰۱/۰۶/۲۰

سابقه و اصل موضوع:

حضرت آیت‌الله خامنه‌ای در اجرای بند یک اصل ۱۱۰ قانون اساسی، سیاست‌های کلی برنامه هفتم را که پس از مشورت با مجمع تشخیص مصلحت نظام و با اولویت پیشرفت اقتصادی توأم با عدالت تعیین شده است، به سران سه قوه، رئیس مجمع تشخیص مصلحت و رئیس ستاد کل نیروهای مسلح ابلاغ کردند.

رهبر انقلاب اسلامی با تشکر از فعالیت فشرده اعضا و دبیرخانه مجمع در ارائه نظرات و مشارکت فعال قوای سه‌گانه و سایر ارکان نظام، تهیه و تصویب قانون برنامه هفتم بر پایه این سیاستها را گامی دیگر در تحقق اهداف نظام خواندند و بر نظارت فعال بر حسن اجرای سیاستها تأکید کردند.

سیاستهای کلی برنامه هفتم در ۷ سرفصل «اقتصادی»، «امور زیربنایی»، «فرهنگی و اجتماعی»، «علمی، فناوری و آموزشی»، «سیاسی و سیاست خارجی»، «دفاعی و امنیتی»، «اداری، حقوقی و قضایی» و در ۲۶ بند تصویب شده است.

سایر رهنمودها و تدابیر:

بسم الله الرحمن الرحيم

سیاست‌های کلی برنامه هفتم که با اولویت اصلی «پیشرفت اقتصادی توأم با عدالت» تعیین شده است، ابلاغ می‌گردد:

از اعضای محترم بویژه رئیس مکرّم مجمع تشخیص مصلحت نظام و نیز دبیرخانه‌ی آن که با فعالیت فشرده و کوشش فراوان در جلسات صحن مجمع و کمیسیون ذی‌ربط، پیش‌نویس سیاست‌های کلی برنامه هفتم را مورد بررسی قرار دادند و نظرات خود را در این زمینه به اینجانب ارائه کردند، تقدیر و تشکر می‌کنم.

مشارکت فعال و مؤثر دولت و مجلس و قوه قضائیه و سایر ارکان نظام نیز شایسته‌ی تقدیر است.

تهیه و تصویب قانون برنامه هفتم بر پایه این سیاستها و اجرای دقیق و مسؤولانه‌ی آن، گامی دیگر در تحقق اهداف نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران خواهد بود همچنان که نظارت فعال هیأت عالی نظارت مجمع تشخیص مصلحت، به حسن اجرای سیاست‌های کلی برنامه، کمک خواهد کرد.

شایسته است برخی از راه‌های تحقق سیاستها و الزامات مالی و شاخص‌های کمی که در پیشنهادها مجمع است و در مجموعه‌ی سیاست‌های ابلاغی مذکور نیست، در حد وسع و امکانات دولت در تهیه‌ی لایحه مورد توجه و عمل قرار گیرد.

سیدعلی خامنه‌ای ۲۰ شهریور ۱۴۰۱



فصل ۱: سیاست‌های کلی برنامه هفتم و سایر رهنمودها و تدابیر کلی اقتصاد دریا

بخش ۲: بندهای سیاستی

قسمت ۱: اولویت پیشرفت اقتصادی توأم با عدالت

مرجع: <https://khl.ink/f/50920>
۱۴۰۱/۰۶/۲۰

سابقه و اصل موضوع:

سایر رهنمودها و تدابیر:

- ۱- هدف کلی و اولویت اصلی برنامه هفتم با رعایت سیاست‌های کلی مصوب، پیشرفت اقتصادی توأم با عدالت با نرخ رشد اقتصادی متوسط ۸ درصد در طول برنامه تعیین می‌شود با تأکید بر افزایش بهره‌وری کل عوامل تولید (منابع انسانی، سرمایه، فناوری و مدیریت).
- ۲- ایجاد ثبات در سطح عمومی قیمت‌ها و نرخ ارز و تک‌رقمی کردن تورم طی پنج‌سال و جهت‌دهی به نقدینگی و اعتبارات بانکی به سمت فعالیت‌های مولد و جذابیت‌زدایی از فعالیت‌های غیرمولد.
- ۳- اصلاح ساختار بودجه دولت از طریق:
 - احصاء و شفاف سازی بدهی‌ها و تعهدات عمومی دولت و مدیریت و تأدیه بدهی‌ها.
 - واقعی کردن منابع و مدیریت مصارف دولت و اجتناب از کسر بودجه.
 - تعیین تکلیف طرح‌های عمرانی نیمه تمام با واگذاری از طریق مشارکت دادن بخش‌های خصوصی و عمومی غیردولتی در طرح‌های عمرانی انتفاعی.
 - شفاف سازی و ضابطه‌مند نمودن درآمدها و هزینه‌های شرکت نفت و سایر شرکت‌های دولتی در بودجه.
- ۴- ایجاد تحول در نظام مالیاتی با رویکرد تبدیل مالیات به منبع اصلی تأمین بودجه جاری دولت، ایجاد پایه‌های مالیاتی جدید، جلوگیری از فرار مالیاتی و تقویت نقش هدایت و تنظیم‌گری مالیات در اقتصاد با تأکید بر رونق تولید و عدالت مالیاتی.
- ۵- استقرار نظام جامع تأمین اجتماعی مشتمل بر حوزه‌های امدادی، حمایتی و بیمه‌ای در سطوح پایه، مازاد و مکمل به منظور ارائه عادلانه خدمات.

مقام معظم رهبری در اولین ملاقات با اعضای هیات دولت: ۱۴۰۱/۰۶/۰۸

یکی دیگر از مسائل مهم اولویتهای بخش اقتصاد، همین مسئله دریا است که ایشان (آقای مخبر) هم بیان کردند. من چند سال است که راجع به مسئله دریا تأکید میکنم؛ خب، یک حرکت‌های کوچکی هم انجام گرفته اما آن کاری که باید بشود نه آنشده. دریا خیلی مهم است؛ خود دریا، آب دریا، محصولات دریایی، بنادر موجود، مناطق مسکونی‌ای که اطراف دریا میشود به وجود آورد، یک منبع ثروت فوق‌العاده است برای کشور. ما، هم در شمال دریا داریم، هم در جنوب دریاهای آزاد داریم که این یکی از امتیازات بزرگ کشور ما است؛ ما باید از این، حداکثر استفاده را بکنیم.

به طور خلاصه اگر بخواهم عرض کنم، توصیه‌ی من در زمینه‌ی مسائل اقتصادی و غیر اقتصادی این است که نگذارید ظرفیتهای طبیعی و انسانی عظیمی که در کشور هست هرز برود؛ نگذارید. آقای مخبر درست میگویند که ما مواردی داریم که هر کدام به تنهایی میتوانند مملکت را اداره کنند؛ واقعاً اینها جزو آن ثروتهای عظیم ملی ما است، نگذارید اینها هرز برود.



فصل ۱:
سیاست‌های کلی برنامه هفتم و سایر
رهنمودها و تدابیر کلی اقتصاد دریا

بخش ۲:
بندهای سیاستی

قسمت ۱:
با اولویت پیشرفت اقتصادی
توأم با عدالت

مرجع:
<https://khl.ink/f/50920>
۱۴۰۱/۰۶/۲۰

سابقه و اصل موضوع:

۶- تأمین امنیت غذایی و تولید حداقل ۹۰ درصد کالاهای اساسی و اقلام غذایی در داخل، همراه با حفظ و ارتقاء ذخایر ژنتیکی و منابع آبی و افزایش سطح سلامت و ایمنی مواد غذایی. اصلاح الگوی کشت با توجه به مزیت‌های منطقه‌ای و منابع آبی و با اولویت بخشی به تولید کالاهای راهبردی کشاورزی.

۷- استقرار نظام مدیریت یکپارچه منابع آب کشور و افزایش بهره‌وری حدود پنج درصدی آب کشاورزی. کنترل و مدیریت آب‌های سطحی و افزایش منابع زیرزمینی آب از طریق آبخیزداری و آبخوانداری. برنامه‌ریزی برای دستیابی به سایر آب‌ها و بازچرخانی آب‌های صنعتی و پساب.

۸- افزایش حداکثری تولید نفت خام و گاز طبیعی در میادین مشترک. افزایش ضریب بازیافت در میادین مستقل. افزایش ارزش افزوده از طریق تکمیل زنجیره ارزش صنعت نفت و گاز.

۹- اجرای چند طرح عظیم اقتصادی ملی، پيشران، زیرساختی، روزآمد و مبتنی بر آینده‌نگری.

۱۰- فعال‌سازی مزیت‌های جغرافیایی - سیاسی و تبدیل جمهوری اسلامی ایران به مرکز مبادلات و خدمات تجاری، انرژی، ارتباطات و حمل و نقل با روان‌سازی مقررات و ایجاد و توسعه زیرساخت‌های لازم.

۱۱- تحقق سیاست‌های کلی آمایش سرزمین با توجه به مزیت‌های بالفعل و بالقوه و اجرایی ساختن موارد برجسته آن با توجه ویژه بر دریا، سواحل، بنادر و آب‌های مرزی.

۱۲- ارتقاء نظام سلامت براساس سیاست‌های کلی سلامت.

سایر رهنمودها و تدابیر:

۲۶ / مرداد / ۱۳۹۰

بیانات مقام معظم رهبری در دیدار فعالان و برگزیدگان بخش‌های اقتصادی

همین کمبود آب هم که در کشور مطرح است و درست هم هست - ما کشور کم‌آبی هستیم - با طرح‌های علمی فنی هوشمندانه کاملاً قابل برطرف شدن است؛ که بعضی از دوستان هم اینجا اشاره کردند، بنده هم قبلاً این را گفته‌ام. با یک مقدار مذاقه، یک مقدار پیشرفت، در همین زمینه هم که ما کمبود داریم، میتوانیم این کمبود را جبران و برطرف کنیم. بنابراین واقعاً کشور از لحاظ منابع طبیعی هم ظرفیت فوق‌العاده‌ای دارد.

از لحاظ موقعیت جغرافیایی و منطقه‌ای هم همین جور است. ما جای حساسی قرار گرفته‌ایم. همسایگی ما با دو دریا و ارتباط با دریاهای آزاد و منطقه‌ی حساسی که بین شرق و غرب، یعنی بین آسیا و اروپا وجود دارد - ما در یکی از مهمترین بخش این منطقه‌ی حساس قرار گرفته‌ایم - دسترسی ما را به غرب و به شرق فراهم میکند. اینها همه‌اش امتیازات است. اینها ظرفیتهای کشور است؛ باید این ظرفیتهای را بالفعل کنیم؛ این احتیاج به تلاش دارد.



فصل ۱:
ابلاغیه رهبری با اولویت پیشرفت
اقتصادی توأم با عدالت

بخش ۲:
سیاست‌های کلی برنامه هفتم و سایر
رهنمودها و تدابیر کلی اقتصاد دریا

قسمت ۱:
بندهای سیاستی

مرجع:
<https://khl.ink/f/50920>
۱۴۰۱/۰۶/۲۰

سابقه و اصل موضوع:

- ۱۳- اعتلاء فرهنگ عمومی در جهت تحکیم سبک زندگی اسلامی - ایرانی، تقویت همبستگی و اعتماد به نفس ملی، ارتقاء هویت ملی و روحیه مقاومت، کار و تلاش در جامعه با بسیج تمامی امکانات و ظرفیت‌های کشور، دستگاه‌ها و نهادهای دولتی و مردمی و افراد و شخصیت‌های اثرگذار علمی و اجتماعی و حمایت و پشتیبانی مؤثر دولت از آن.
- ۱۴- تقویت کارآیی و اثربخشی رسانه ملی در گسترش و تعمیق فرهنگ اسلامی - ایرانی و مواجهه مؤثر با جنگ روانی و تهاجم فرهنگی و سیاسی دشمنان.
- ۱۵- تحکیم نهاد خانواده و رفع موانع رشد و شکوفایی بانوان.
- ۱۶- افزایش نرخ باروری و موالید به حداقل ۲ و نیم طی پنج سال با حمایت همه جانبه از فرزندآوری و رفع موانع و ایجاد مشوق‌های مؤثر و اصلاح فرهنگی.
- ۱۷- توسعه صنعت گردشگری و ترویج صنایع دستی.
- ۱۸- ارتقاء سلامت اجتماعی و پیشگیری و کاهش آسیب‌های اجتماعی به ویژه اعتیاد، حاشیه‌نشینی، طلاق و فساد بر اساس شاخص‌های معتبر و بهره‌گیری حداکثری از مشارکت مردم و با زمان‌بندی متناسب.

۲۶ / آبان / ۱۳۹۴: رهبر انقلاب اسلامی سیاست‌های کلی محیط زیست را ابلاغ کردند؛ ۶- تهیه اطلس زیست‌بوم کشور و حفاظت، احیاء، بهسازی و توسعه منابع طبیعی تجدید پذیر (مانند دریا، دریاچه، رودخانه، مخزن سدها، تالاب، آبخوان زیرزمینی، جنگل، خاک، مرتع و تنوع زیستی بویژه حیات وحش) و اعمال محدودیت قانونمند در بهره‌برداری از این منابع متناسب با توان اکولوژیک (ظرفیت قابل تحمل و توان بازسازی) آنها بر اساس معیارها و شاخص‌های پایداری، مدیریت اکوسیستم‌های حساس و ارزشمند (از قبیل پارک‌های ملی و آثار طبیعی ملی) و حفاظت از منابع ژنتیک و ارتقاء آنها تا سطح استانداردهای بین‌المللی.

سایر رهنمودها و تدابیر:

۱۷ / اسفند / ۱۳۹۳: بیانات در دیدار مسئولان و فعالان حفظ منابع طبیعی، محیط زیست و فضای سبز شهری و شاید از جهتی از همه مهم‌تر، فرهنگ‌سازی است؛ فرهنگ‌سازی؛ مردم بدانند که اهمیت حفظ محیط زیست چقدر است. این را از دبستان باید شروع کنیم، در کتابهای درسی؛ باید بچه‌های ما اهمیت مرتع و جنگل و هوا و آب و خاک و دریا و مانند اینها را از کودکی بفهمند و روی آن حساس باشند. حفظ حریم محیط زیست باید جزئی از فرهنگ عمومی بشود. البته نقش رسانه ملی را هم نباید نادیده گرفت، بایستی حتماً رسانه ملی نقش ایفا کند اما مردم هم میتوانند کار کنند.



فصل ۱:
ابلاغیه رهبری با اولویت پیشرفت
اقتصادی توأم با عدالت

بخش ۲:
سیاست های کلی برنامه هفتم و سایر
رهنمودها و تدابیر کلی اقتصاد دریا

قسمت ۱:
بندهای سیاستی

مرجع:
<https://khl.ink/f/50920>
۱۴۰۱/۰۶/۲۰

سابقه و اصل موضوع:

۱۹- برقراری حاکمیت ملی و صیانت از ارزش های اسلامی - ایرانی در فضای مجازی با تکمیل و توسعه شبکه ملی اطلاعات و تأمین محتوا و خدمات متناسب و ارتقاء قدرت سایبری در تراز قدرت های جهانی با تأکید بر مقاوم سازی و امنیت زیرساخت های حیاتی و کلان داده کشور.

۲۰- افزایش شتاب پیشرفت و نوآوری علمی و فناوری و تجاری سازی آنها به ویژه در حوزه های اطلاعات و ارتباطات و زیست فناوری و ریزفناوری و انرژی های نو و تجدید پذیر. روزآمدسازی و ارتقاء نظام آموزشی و پژوهشی کشور.

سایر رهنمودها و تدابیر:

۳۰ / بهمن / ۱۳۸۸ : بیانات مقام معظم رهبری در دیدار دست اندرکاران ساخت ناوشکن جماران

آن روزی که اینجا توی همین کارخانجات نیروی دریائی در بندرعباس، مسئله ی ساخت یک ناوشکن با ابعاد قابل قبول برای دریای عمان، برای اقیانوس هند، با تجهیزات مناسب مطرح شد، به نظرم میرسد که در همان دیدار، بعضی ها بودند که به نظرشان میرسید این کار شدنی نیست. نه فقط شدنی بود، بلکه نسبت به همتی که امروز شما برای کارهای بزرگ دارید، این یک کار چندان بزرگی هم به حساب نمی آید. یعنی امروز همت شما برای کارهای بزرگتر، بمراتب بیشتر از آن چیزی است که ناو جماران به ما دارد نشان میدهد و آن را در مقابل ما مجسم میکند. با اینکه برای این کار خیلی زحمت کشیده شده و این زحمات خیلی ارزش دارد - به کار بردن هوش و استعداد و توانائی و کار شبانه روزی و ... - در عین حال این کار در مقابل آنچه که شما امروز همت بر آن میگذارید که انجام دهید، کار بزرگی نیست؛ کارهای آینده ی شما مهمتر است. یقیناً موج ۲ از این برتر، و موج ۳ و ۴ از اینها بهتر خواهد شد؛ شاید با یک ابعاد کیفی بسیار باارزش تری، که قطعاً همین جور خواهد بود.

ما هفتصد هشتصد سال سابقه ی دریانوردی داریم. آن روزی که از بنا در خلیج فارس کشتی هایمان به اقصی نقاط آسیا میرفت، خیلی از کشورهایی که امروز در دریانوردی تبحر و شهرت پیدا کرده اند، اصلاً وجود قابل ذکری نداشتند. با این سابقه، با این توانائی هایی که ملت ما دارد، با این ذهن خوب، با این هوش سرشار، با این سرانگشتان مهارت یاب که جوانهای ما دارند، مردم ما دارند، ما چرا باید اینقدر عقب بمانیم که حالا وقتی یک دستاوردی پیدا میکنیم، اینطور خوشحال شویم؟

ما در سالهای گذشته از سواحل طولانی دریای عمان بهره ی لازم و کافی را نبرده ایم. ذهنمان همه اش متوجه خلیج فارس بوده، اهمیت دریای عمان از نظر ما مغفول عنه مانده. این نگاه جدید که نگاه به دریای عمان است به وسیله ی ارتش جمهوری اسلامی، میتواند کارهای بزرگی را انجام دهد؛ این برای منطقه ی جنوب شرقی کشور یک موهبت الهی است.

من میخواهم یک سفارش عرض کنم: این ساخت بسیار با اهمیت را با تولید قطعه های لازم باید تکمیل کنید. حالا شاید در خلال گزارشهای امروز به گوشم خورد که قطعه سازی شروع شده. به هر حال اگر اینجور نیست، من تأکید میکنم. مسئله ی قطعه سازی، خیلی مهم است. نگذاریم هنگام نیاز یا نزدیک هنگام نیاز، به سراغ قطعه هایی که مورد نیاز است، برویم؛ نه، از همین اول، کار قطعه سازی را به عنوان یک کار مستقل دنبال کنید؛ خود این فوائد و برکاتی دارد.

من میخواهم بر روی شناورهای زیرسطحی هم تأکید کنم. نیروی دریائی یکی از هدفها و جهت گیری های کلی اش باید مسئله ی شناورهای زیرسطحی باشد. امروز اگر همان جور که قبلاً گفته ایم نیروی دریائی یک نیروی راهبردی است - که همین هم هست - و در دفاع از کشور جزو خطوط مسلم حتمی است، باید با زیرسطحی ها منطقه را در دست بگیرد.



فصل ۱:
ابلاغیه رهبری با اولویت پیشرفت
اقتصادی توأم با عدالت

بخش ۲:
سیاست‌های کلی برنامه هفتم و سایر
رهنمودها و تدابیر کلی اقتصاد دریا

قسمت ۱:
بندهای سیاستی

مرجع:
<https://khl.ink/f/50920>
۱۴۰۱/۰۶/۲۰

سابقه و اصل موضوع:

۲۱- کنش‌گری فعال در دیپلماسی رسمی و عمومی با ایجاد تحول و ظرفیت‌سازی ارزشی و انقلابی در نیروی انسانی در دستگاه دیپلماسی و همکاری هدفمند و مؤثر سازمان‌ها و نهادهای مسئول در امور خارجی.

۲۲- تقویت رویکرد اقتصاد محور در سیاست خارجی و روابط منطقه‌ای و جهانی و تقویت پیوندهای اقتصادی با اولویت همسایگان.

سایر رهنمودها و تدابیر:

۱۹ / تیر / ۱۳۸۳

بیانات رهبر معظم انقلاب اسلامی در دیدار مسؤولان و نخبگان استان همدان

اغلب کسانی که از اروپا به امریکا هجرت کردند، یا محکوم دادگاه‌های اروپا بودند، یا شریک بودند، یا ورشکستگان به تقصیر بودند، یا مفلس‌ها و گداهایی بودند که راه زندگی نداشتند و مجبور بودند عرض اقیانوس اطلس را طی کنند - که می‌دانید آشفته‌ترین اقیانوس دنیا، اقیانوس اطلس است؛ هیچ دریا و اقیانوسی به آشفته‌گی و طوفانی بودن اقیانوس اطلس نیست؛ آن هم سفر با آن وسایل قدیم - از جان خودشان بگذرند و بیایند در امریکا زندگی کنند. از اولی که این مهاجرت شروع شد، حدود سیصد سال می‌گذرد. اینها به خاطر گستاخی و جرأتی که داشتند و به خاطر دانشی که کسب کردند، به این جا رسیدند. ببینید دانش چقدر وسیله ی اقتدار است. به وسیله ی دانشی که کسب کردند، همه ی دنیا را تحت سیطره ی خودشان خواستند.

۴ / خرداد / ۱۳۹۳

بیانات در دیدار نمایندگان مجلس شورای اسلامی

شما وقتی از یک منطقه‌ای در دریا که در آنجا دزدان دریایی مستقرند، میخواهید با کشتی عبور کنید، باید مجهز باشید؛ طبیعت کار این است. باید بتوانید از خودتان دفاع کنید، انگیزه‌ی دفاع داشته باشید؛ اگر انگیزه‌ی دفاع نداشته باشید، سرنوشت شما معلوم است: لخت میشوید، آواره میشوید، کشتی از دستتان می‌رود، جان شما هم یا نابود خواهد شد یا با ذلت و اسارت باقی خواهد ماند؛ مسئله در دنیا این است. حالا فرق دزدان دریایی امروز دنیا - که دزدان دریا و زمین و هوا و همه‌جا هستند - با دزدان دریایی شناخته‌شده‌ی تاریخ و داستانها و افسانه‌ها و وقایع خارجی، این است که اینها مجهز به علمند. امروز دزدان غارتگر بشر - هم غارت پول، هم غارت منابع، هم غارت حیثیت و عزت، هم غارت اخلاق - مجهزند به دانش؛ این اینها را آبرومند کرده. دانش، هم چهره‌ی اینها را از آن حالت وحشت‌انگیز در چشمها خارج کرده، هم ثروتشان را زیاد کرده؛ فقط فرقیان این است. عاقلانه عمل کردند، خودشان را به علم رساندند، اما به اخلاق نه؛ لذا براحتی جنایت میکنند. براحتی به آرمانهای بشری خیانت میکنند، براحتی جنگ‌افروزی میکنند، براحتی سلاح شیمیایی به کار می‌برند، سلاح شیمیایی را به به‌کاربرنده‌ی آن براحتی تسلیم میکنند، باکی هم ندارند؛ در مقام حرف و استدلال هم این را با زوررق - به نامهای مختلفی - می‌پوشانند، نمیگذارند کسی بفهمد؛ یعنی جنایت اینها از جنایت دزدان دریایی سنتی و موجود در افسانه‌ها و فیلمها بالاتر است؛ برای خاطر اینکه گناه بزرگ را انجام میدهند و این را کار صواب وانمود میکنند. ما با یک چنین دنیایی طرفیم، با یک چنین جبهه‌ای طرفیم؛ چاره‌ای نداریم جز اینکه از خودمان دفاع کنیم؛



فصل ۱:
ابلاغیه رهبری با اولویت پیشرفت
اقتصادی توأم با عدالت

بخش ۲:
سیاست‌های کلی برنامه هفتم و سایر
رهنمودها و تدابیر کلی اقتصاد دریا

قسمت ۱:
بندهای سیاستی

مرجع:
<https://khl.ink/f/50920>
۱۴۰۱/۰۶/۲۰

سابقه و اصل موضوع:

۲۳- تقویت بنیه دفاعی به منظور ارتقاء بازدارندگی و اکتساب فناوری‌های اقتدار آفرین مورد نیاز صنایع دفاعی و امنیتی با تأکید بر خودکفایی کشور در سامانه‌ها، تجهیزات و خدمات اولویت‌دار با تخصیص حداقل ۵ درصد بودجه عمومی کشور.

۲۴- تقویت زیرساخت‌ها و بهینه‌سازی ساز و کارهای عمومی و دستگاهی برای مصون‌سازی و ارتقاء تاب‌آوری در قبال تهدیدات، به ویژه تهدیدات سایبری، زیستی، شیمیایی و پرتویی با اولویت پدافند غیرعامل.

سایر رهنمودها و تدابیر:

۷ / آذر / ۱۳۶۹: سخنرانی در جمع نیروهای مقاومت بسیج، گروهی از پرستاران و جمعی از پرسنل نیروی دریایی ارتش

مسأله‌ی نیروی دریایی ما - هم نیروی دریایی ارتش و هم نیروی دریایی سپاه - مهم است. این دو نیرو، در کنار هم و با وظایف متفاوت، این وظیفه‌ی بزرگ را باید انجام بدهند و امیدواریم که ان‌شاءالله کاملاً موفق باشند. همچنین به برادران عزیز روحانی در ارتش جمهوری اسلامی ایران، که امروز در مجلس حضور دارند، خوش آمد می‌گویم و به خاطر زحماتشان و خدماتی که در جهت پیشبرد کیفیت اسلامی و معنوی ارتش جمهوری اسلامی ایران انجام می‌دهند، تشکر می‌کنم.

۲۱ / مهر / ۱۳۹۸: بیانات در مراسم دانش آموختگی دانشجویان دانشگاه امام حسین (ع)

ببینید امروز چه چیزی لازم داریم. در مورد ابزار بایستی به‌روز باشید. ابزار بایستی متنوع باشد؛ [متناسب با] زمین و آسمان و فضا و دریا و مرز و درون قلب کشور، همه جا؛ و ابزار اطلاعاتی و ابزار عملیاتی و همه جور ابزار. تنوع در ابزار هم جزو چیزهایی است که بایستی مورد توجه باشد.

۲۱ / مهر / ۱۳۹۸: فرمانده معظم کل قوا در دانشگاه امام حسین علیه‌السلام:

فرمانده کل قوا در تبیین بخش دیگری از آیه درباره آمادگی تجهیزاتی افزودند: خداوند در قرآن مجید امر کرده است که باید از همه تجهیزات لازم دفاعی، عملیاتی و اطلاعاتی برخوردار شوید، البته این ابزار باید تولید و ابداع داخل باشد و با برخورداری از تنوع، همه نیازها در زمین، آسمان، فضا، دریا، مرزها و در داخل کشور را تأمین کند که البته امروز حتی فضای مجازی نیز جزو ابزارهای لازم است.

۲۴ / آذر / ۱۳۶۹: سخنرانی در میدان صبحگاه ناوگان منطقه‌ی یکم نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران

هرچه پیشتر می‌رویم، اهمیت نیروی دریایی برای نظام جمهوری اسلامی ایران آشکارتر می‌شود. در همین چند سال گذشته، آنچه از نیروی دریایی مشاهده شد - هم نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و هم نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی - بسیار ارزشمند و افتخار آفرین بود. ترکیب این دو نیرو، همان چیزی است که جمهوری اسلامی آن را لازم دارد و ملت مبارز و مسلمان ما آن را انتظار می‌برند. امروز اگر به اوضاع نظامی و به جغرافیای منطقه نگاهی بیندازیم، خیلی زود می‌توانیم تشخیص بدهیم که نیروهای مسلح جمهوری اسلامی باید توانایی دریایی خود را ارتقا و افزایش بدهند. ما در این دریای وسیعی که مرزهای جمهوری اسلامی را تشکیل می‌دهد، وظایف گوناگونی داریم. مسأله‌ی سازندگی و نگهداری و بازسازی ابزارها و شناورها، یکی از آن نکات بسیار مهم است. در این جمع، من لازم می‌دانم که از مسؤولان کارخانجات نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، بخصوص از آن دستهای کارآمد و دل‌های گرم و بالیمانی که نسبت به بازسازی ناوشکن سبلان، تلاش شبانه‌روزی و موفق کردند، تشکر کنم. این تلاشها را افزایش بدهید و مضاعف کنید. از این امکانات، به نفع این ملت بزرگ و شجاع و این کشور عزیز و نظام مقدس جمهوری اسلامی، حداکثر استفاده را بکنید.



فصل ۱:
ابلاغیه رهبری با اولویت پیشرفت
اقتصادی توأم با عدالت

بخش ۲:
سیاست‌های کلی برنامه هفتم و سایر
رهنمودها و تدابیر کلی اقتصاد دریا

قسمت ۱:
بندهای سیاستی

مرجع:
<https://khl.ink/f/50920>
۱۴۰۱/۰۶/۲۰

سابقه و اصل موضوع:

۲۵- تحول در نظام اداری و اصلاح ساختار آن مبتنی بر سیاست‌های کلی نظام اداری با تأکید بر هوشمندسازی و تحقق دولت الکترونیک، حذف تشکیلات موازی و غیرضرور، به روز رسانی قوانین و مقررات، اصلاح روش‌ها و رفع فساد و زمینه‌های آن در مناسبات اداری.

۲۶- روزآمد سازی سند تحول قضایی و اجرای آن با تأکید بر:
- پیشگیری از وقوع جرم و دعاوی.

- هوشمندسازی فرآیندها و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین در ارائه خدمات قضایی.

- اجرای ۱۰۰ درصدی حد نگار.

- حمایت حقوقی و قضایی از سرمایه‌گذاری، امنیت اقتصادی و بهبود محیط کسب و کار.

- استفاده از ظرفیت‌های مردمی و توسعه روش‌های مشارکتی و غیرقضایی در حل و فصل دعاوی.

- تقویت و تثبیت سهم قوه قضائیه از منابع بودجه عمومی دولت و تأمین نیازهای مالی و استخدامی قوه قضائیه.

- بالا بردن سطح علمی و شایستگی اخلاقی ضابطان دادگستری.

- بازنگری در قوانین در جهت کاهش عناوین جرائم و کاهش استفاده از مجازات زندان.

سایر رهنمودها و تدابیر:

۱۵ / مهر / ۱۳۸۸: رهبر معظم انقلاب در جمع پرشور مردم مؤمن چالوس و نوشهر:

ایشان در بخش دیگری از سخنانشان، دریا و جنگل را دو ثروت عظیم ملت و دو فرصت بزرگ برشمردند و افزودند: مسئولان دولتی باید ضمن جلوگیری از سوءاستفاده‌های طمع کاران و طالبان منافع شخصی، برای بهره‌برداری بهینه و اقتصادی از این دو نعمت خدادادی، برنامه ریزی و تلاش کنند بگونه‌ای که در این مناطق فقر، معنا نداشته باشد.

۲۹ / بهمن / ۱۳۷۶: دیدار صیادان و ماهیگیران بندرعباس

حضرت آیت الله خامنه‌ای در این دیدار از صیادان بندرعباس به سبب اهتمام به کار شرافتمندانه و ارزشمند ماهیگیری و استحصال نیاز غذایی مردم از دریا تشکر کردند و از همه کسانی که در این منطقه به دنبال کار و کسب درآمد هستند، خواستند تا کار صیادی را به عنوان یک شغل ارزشمند و اقدامی در جهت سازندگی کشور مد نظر قرار دهند.

۱۲ / بهمن / ۱۳۷۵: بیانات مقام معظم رهبری در خطبه‌های نماز جمعه تهران

شما یک اقیانوس را در نظر بگیرید. احاطه به همه ابعاد این اقیانوس، در یک نگاه که هیچ؛ در یک مطالعه طولانی هم برای یک انسان میسر نیست. از هر طرف که شما وارد می‌شوید، دنیایی از عظمت مشاهده می‌کنید؛ دریاهای گوناگون، اعماق ژرف، موجودات آبی گوناگون و متنوع و اشکال مختلف از حیات و عجایب دریا! اگر این بخش را رها کنید و از بخش دیگر این اقیانوس وارد شوید، باز همین داستان و همین ماجراست. اگر از قسمت سوم یا چهارم یا پنجم و یا دهمی وارد شوید - از هر جا که وارد می‌شوید - باز شگفتیهایی مشاهده می‌کنید.



فصل ۱:

ابلاغیه رهبری با اولویت پیشرفت
اقتصادی توأم با عدالت

بخش ۳:

سیاست‌های کلی برنامه ششم و سایر
رهنمودها و تدابیر کلی اقتصاد دریا

قسمت ۱:

بندهای سیاستی مرتبط با اقتصاد دریا

مرجع:

<https://khl.ink/f/50920>

۱۴۰۱/۰۶/۲۰

سایر رهنمودها و تدابیر:

۲۹ / بهمن / ۱۳۹۳: بیانات رهبری در دیدار مردم آذربایجان : برنامه‌های غربی‌ها و عمدتاً آمریکا شروع شد برای دور زدن ایران: در خطوط انتقال نفت و گاز، ایران را دور بزنند؛ در خطوط اصلی هوایی و زمینی و دریایی، ایران را دور بزنند؛ یک مسئله‌ی مهم دیگر، استفاده‌ی حداکثری از ظرفیتهای داخلی است. کشور ما در منطقه‌ی حساسی قرار دارد؛ همسایه‌های زیادی داریم، بالا دریا داریم، پایین دریا داریم، به همه‌ی دنیا دسترسی داریم. کشور ما روی نقشه که نگاه کنید، یک چهارراه بسیار حساس و مهم زمینی و هوایی است؛ دسترسی به آبهای آزاد هم دارد؛ اینها فرصتهای بسیار مهمی است؛ علاوه بر منابع، علاوه بر امکانات، برنامه‌ریزی بشود، فکر کنند، از این فرصتها به نحو احسن استفاده کنند.

۱ / مرداد / ۱۳۹۰: بیانات رهبری در جمع فرماندهان و نیروهای قرارگاه مقدم نیروی دریایی ارتش در بندرعباس: همان طوری که همه‌ی ما میدانیم، دریا برای یک کشور، یک فرصت بزرگ برای پیشرفت و حفظ منافع ملی است. فواید دریا برای یک کشور و یک ملت، فواید راهبردی است؛ فواید بزرگ و کلان است. کسانی با تسلط بر دریا و دریانوردی در طول قرنهای پی‌درپی - تقریباً در طول چهار قرن - توانستند قدرت بین‌المللی خودشان را تا سرزمینهای دوردست گسترش دهند. به ملتها ظلم شد، سرزمینها غصب شد، منابع ملتها تزییع شد؛ اما آن دولتها و کشورهای مسلط بر دریا توانستند از این طرقِ ظالمانه برای خود حیثیتهای مادی و قدرتهای بزرگ فراهم بیاورند. ملتهای منطقه‌ی ما، چه در خلیج فارس، چه در دریای عمان، سالهای متمادی - شاید ده‌ها سال - عادت کرده بودند که صدای قدرتمدارانه و زورگویانه‌ی کسانی را که سوار بر ناوهای جنگی میشدند و از دوردستها به این منطقه می‌آمدند، بشنوند و در مقابل آنها سکوت کنند و دم فرو بندند.

سابقه و اصل موضوع:

۹ / تیر / ۱۳۹۴: رهبر انقلاب سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه را ابلاغ کردند؛

۲۱- توسعه اقتصاد دریایی جنوب کشور در محور چابهار - خرمشهر با تأکید بر سواحل مکران.

۲۳- توسعه بازارهای دریایی و ایجاد مناطق مهم اقتصادی در زمینه‌های دارای مزیت.

۲۷- دانش‌بنیان نمودن شیوه تولید و محصولات صنعتی و خدمات وابسته به آن، نشان‌سازی تجاری و تقویت حضور در بازارهای منطقه و جهان.

۲۸- اولویت دادن به حوزه‌های راهبردی صنعتی (از قبیل صنایع نفت، گاز، پتروشیمی، حمل و نقل، مواد پیشرفته، ساختمان، فناوری اطلاعات و ارتباطات، هوافضا، دریا، آب و کشاورزی) و افزایش ضریب نفوذ فناوری‌های پیشرفته در آنها.



بخشنامه ریاست جمهوری

فصل ۲:

بخش ۱:
خط مشی‌ها و چارچوب کلان برنامه
هفتم توسعه کشورقسمت ۱:
کلیاتمرجع:
بخشنامه ریاست جمهوری
شماره ۱۶۰۰۹۴ مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۰۲

با اتکا به خداوند متعال و با استناد به اصل ۱۲۶ قانون اساسی و بندهای ۲ و ۳ ماده ۳ قانون برنامه و بودجه و بر پایه سیاست‌های کلی برنامه هفتم توسعه، ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری و سند تحول دولت مردمی، بخشنامه خط مشی‌ها و چارچوب کلان برنامه هفتم توسعه بشرح زیر ابلاغ می‌شود. سه شرط مهم برای موفقیت و حصول به اهداف این برنامه، تعهد و صداقت و تلاش مخلصانه و جهادی مجموعه حاکمیت به ویژه دستگاه‌های اجرایی و کارگزاران نظام و دولت، همراهی و همفکری متخصصین، صاحب نظران و دانشگاهیان و اعتماد و همراهی احاد مردم و فعالان اقتصادی است.

از آنجا که دوره برنامه پنج ساله ششم توسعه در سال گذشته به اتمام رسیده بود سازمان برنامه و بودجه کشور به محوریت مؤسسات پژوهشی وابسته به خود از آبان ماه سال ۱۴۰۰ بر پایه سند تحول دولت مردمی، انجام مطالعات و بررسی‌ها و محاسبات برنامه هفتم توسعه را آغاز نمود و تلاش کرد در تدوین مطالعات و انجام محاسبات از نظرات دانشگاهیان و صاحب نظران و فعالان بخش خصوصی بهره‌مند شود. حاصل این کار تمهید مقدمات و تدوین بیش از ۳۰ گزارش کارشناسی بود که همراه با این بخشنامه در دسترس همگان قرار می‌گیرد.

با ابلاغ سیاست‌های کلی برنامه هفتم در تاریخ بیست و یکم شهریور ماه سال جاری، ستاد تدوین برنامه به مسئولیت سازمان برنامه و بودجه کشور و با حضور وزراء دستگاه‌های فرابخشی و رییس کمیسیون بودجه مجلس شورای اسلامی، رؤسای اتاق بازرگانی، صنعت، معدن و کشاورزی و اتاق تعاون و نماینده سند تحول دولت مردمی و مدیران و کارشناسان سازمان برنامه و بودجه تشکیل گردید و چارچوب کلی و خط مشی‌های برنامه هفتم به تصویب این ستاد رسید و متعاقباً در شورای اقتصاد مطرح و مصوب گردید تا بر پایه آن و با دریافت نظرات دستگاه‌های اجرایی فرایند تدوین برنامه استمرار یابد.

برنامه هفتم توسعه به عنوان چهارمین برش از سند چشم انداز ۲۰ ساله کشور، اولین برنامه در راستای تحقق بیانیه گام دوم انقلاب اسلامی و اولین برنامه‌ای است که برای تحقق عدالت در پهنه سرزمین اسناد مصوب آمایش را مبنای نگرش یکپارچه به سرزمین قرار داده و با رویکرد مسئله‌محوری به موضوعات کلیدی توجه و تمرکز جدی نموده و در این برنامه به دلیل وجود سند تحول دولت مردمی، برنامه‌های اولویت دار دولت، مشخص و قابل استناد در برنامه می‌باشند.

فصل ۲:
بخشنامه ریاست جمهوریبخش ۱:
خط مشی‌ها و چارچوب کلان برنامه
هفتم توسعه کشورقسمت ۱:
کلیاتمرجع:
بخشنامه ریاست جمهوری
شماره ۱۶۰۰۹۴ مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۰۲

بررسی و آسیب شناسی برنامه های شش گانه توسعه بعد از انقلاب به مخاطبین می آموزد که نبود درک مشترک میان برنامه ریزان، سیاست گذاران و مجریان از مفاهیم و راه حل ها، حاکمیت روش های متمرکز و غیرمشارکتی در تدوین و اجرای برنامه های توسعه، نبود سازوکار حل تعارض منافع بین بازیگران و کنشگران توسعه سرزمینی، با ثبات در نظر گرفتن شرایط و عدم توجه به سناریوهای احتمالی در آینده، نداشتن برنامه عملیاتی در پیوند با برنامه مصوب، وجود جهت گیری های بخشی - منطقه ای و محلی در تصویب برنامه ها، تکیه مفرط بر منابع دولتی و عدم توجه به ظرفیت ها و منابع داخلی و خارجی، ضعف شدید سازوکارهای نظارتی و انگیزشی، عدم توجه به نظام اصلاح و تعدیل در سیاست ها، اهداف و برنامه های اجرایی بعد از نظارت و ارزیابی، کم توجهی به اسناد آمایش سرزمین، از آسیب های جدی برنامه های توسعه قبلی بوده است.

بنابراین نباید برنامه به نیازنامه دستگاه های اجرایی مبدل شود و نباید بخشی نگری و بودجه سالاری بر نظام برنامه ریزی و مدیریت کشور تسلط یابد بلکه لازم است رویکرد برنامه از «برنامه ریزی متمرکز جامع» به رویکرد «جامعیت در قاعده گذاری و تمرکز بر مسائل کلیدی» تغییر یابد. در این برنامه باید تمرکز بر اصلاح نظام تنظیم گری دولت با اتکای گسترده بر ظرفیت های مردمی و طراحی سیاست ها و قاعده گذاری صحیح باشد و نظام انگیزشی برای اجرای این برنامه به گونه ای طراحی شود که عاملین اجرایی به صورت خودخواسته به سمت سیاست ها و اهداف مدنظر برنامه حرکت نمایند و در این راستا از تمامی ظرفیت های کشور برای حل مسائل اولویت دار استفاده نمایند.

دولت سیزدهم در حالی اقدام به تدوین برنامه هفتم توسعه می نماید که جهان تجربه بیماری همه گیر کرونا را پشت سر گذاشته است و اقتصاد جهانی متأثر از جنگ روسیه و اوکراین شده است. همه گیری ویروس کرونا و کمبود اولیه دارو و تجهیزات پزشکی و خشک سالی های ممتد و کمبود غذا و انرژی باعث شد که کشورهای تولیدکننده، هر چه بیشتر به فکر تأمین این اقلام برای مصارف کشورهای خود باشند و با ذخیره سازی و ممانعت از صدور آنها موجبات تزلزل در مبانی جهانی سازی را فراهم کنند. به هم خوردن مبانی نظری جهانی سازی و افزایش قیمت مواد غذایی و انرژی و استفاده نظام سلطه از ابزارهای تحریم برای فشار به اقتصاد سایر کشورها، باعث شد بسیاری از کشورها به سمت نظم اقتصادی و بلوک بندی های جدید اقتصادی سوق داده شوند. نظام های حاکم بر نظم جهانی و منطقه ای در حال کشمکش و تحول اساسی است. کشاکش راهبردهای غرب و شرق و بازآرایی پیمان هایی مانند ناتو و شانگهای یکی از این نشانه هاست.



بخشنامه ریاست جمهوری

فصل ۲:

بخش ۱:
خط مشی‌ها و چارچوب کلان برنامه
هفتم توسعه کشورقسمت ۲:
راهبردهامرجع:
بخشنامه ریاست جمهوری
شماره ۱۶۰۰۹۴ مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۰۲

منطقه غرب آسیا نیز به دلیل وجود منابع سرشار انرژی و بازار مصرف گسترده آن، میدانی برای حضور و مداخله و تقابل قدرت‌های بزرگ شده است و کل منطقه همواره متأثر از این کشمکش‌ها است. در این میان کشور جمهوری اسلامی ایران با پایبندی به اصول و استقلال سیاسی خود متحمل بیشترین فشارها از سوی بیگانگان بوده است. تحریم‌های ظالمانه بیشمار از سوی غرب نشان‌دهنده این فشارها است. کشور جمهوری اسلامی ایران با رویکرد سازنده و تعامل مؤثر با کشورهای جهان و بخصوص کشورهای همسو و خاصه کشورهای همسایه از یک سو و استفاده از موقعیت ژئوپلیتیک و مزیت‌های نسبی و سرزمینی خود از سوی دیگر می‌تواند با ایفای نقش مؤثر منطقه‌ای و جهانی، جایگاه اقتصادی خود را تقویت نموده و چشم‌انداز مثبت اقتصادی برای سال‌های آتی ایجاد نماید.

بر اساس آسیب‌شناسی به عمل آمده و همچنین تحولات پیرامونی و سیاست‌های کلی ابلاغی هدف آرمانی برنامه هفتم «پیشرفت اقتصادی توأم با عدالت» است. دستیابی به این هدف مستلزم توجه به چرخش‌های تحول‌آفرین کلان‌مدرج در سند تحول دولت مردمی و رعایت راهبردهای زیر است:

- - ارتقاء بهره‌وری از طریق رانت‌زدایی دانش بنیان نمودن رسوخ فناوری و هوشمندسازی در فعالیت‌های اقتصادی
- - ارتقاء سرمایه‌گذاری با مشارکت حداکثری بخش خصوصی و تعاونی در اقتصاد و افزایش سرمایه‌گذاری خارجی در ایران
- - ایجاد فرصت‌های برابر برای فعالین اقتصادی از طریق بهبود محیط کسب و کار
- - تعامل با کشورهای هدف و توسعه صادرات غیرنفتی
- - کاهش انحصار و مداخلات دولت در اقتصاد و افزایش رقابت و شفافیت
- - استقرار نظام تدبیر شایسته از طریق تمرکز دولت بر تنظیم‌گری و تسهیل‌گری و افزایش پاسخگویی
- - حذف نهادهای ناکارآمد و گذار به استقرار نهادهای توسعه‌گرا و فراگیر
- - ارتقاء مدیریت سرمایه انسانی و افزایش سرمایه اجتماعی
- - ارتقاء عدالت سرزمینی از طریق رعایت ملاحظات آمایشی و فضایی در طراحی و تنظیم برنامه‌ها.

فصل ۲:
بخشنامه ریاست جمهوریبخش ۱:
خط مشی‌ها و چارچوب کلان برنامه
هفتم توسعه کشورقسمت ۳:
رویکردهامرجع:
بخشنامه ریاست جمهوری
شماره ۱۶۰۰۹۴ مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۰۲

با هدف تحقق هدف اصلی برنامه همچنین تحقق سایر سیاست‌های کلی حاکم بر این برنامه لازم است تمامی دستگاه‌ها بخصوص سازمان برنامه و بودجه کشور با نظر داشت به «سند تحول دولت مردمی» رویکردهای زیر را در تدوین برنامه هفتم مورد توجه جدی قرار دهند:

- تغییر رویکرد از تمرکز بر تخصیص و توزیع منابع به اصلاحات ساختارها و وضع قواعد سیاستی
- تمرکز بر مسائل کلیدی
- برنامه محوری به جای حکم محوری
- تمرکززدایی و تقویت نقش استان‌ها
- مشارکت محوری و استفاده از ظرفیت تمامی فعالان / ذینفعان توسعه
- طراحی، تضمین و استقرار سیاستی و سازوکارهای انگیزشی
- موضوعات کلیدی برای برنامه هفتم توسعه



بخشنامه ریاست جمهوری

فصل ۲:

بخش ۱:
خط مشی‌ها و چارچوب کلان برنامه
هفتم توسعه کشور

قسمت ۴:

موضوعات کلیدی خاص برای تمرکز
جدی

مرجع:

بخشنامه ریاست جمهوری
شماره ۱۶۰۰۹۴ مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۰۲

با اتکاء به تجارب حاصله و تأکیدات مقام معظم رهبری و همچنین بر پایه سیاست‌های کلان ابلاغی باید بر موضوعات خاص تمرکز جدی نمود و برنامه هفتم به صورت ویژه به موضوعات کلیدی پردازد.

این موضوعات برای برنامه هفتم توسعه عبارتند از:

۱. ثبات اقتصادی و کنترل تورم با تأکید بر:

- اصلاحات ساختاری بودجه
- اصلاحات نظام بانکی
- بهبود فضای کسب و کار

۲. رشد اقتصادی عدالت محور با رویکرد ارتقای بهره‌وری با تأکید بر:

- انرژی
- زنجیره ارزش صنایع معدنی و پتروشیمی
- مسکن
- اقتصاد دریامحور
- اقتصاد دیجیتال
- قطب‌های منطقه‌ای تولید و تجارت و ترانزیتی

۳. امنیت غذایی

۴. صندوق‌های بازنشستگی و تأمین اجتماعی

۵. حکمرانی یکپارچه منابع و مصارف آب



بخشنامه ریاست جمهوری

فصل ۲:

بخش ۱:
خط مشی‌ها و چارچوب کلان برنامه
هفتم توسعه کشور

گروه های موضوعات کلیدی و خاص

قسمت ۵:

مرجع:
بخشنامه ریاست جمهوری
شماره ۱۶۰۰۹۴ مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۰۲

موضوعات کلیدی در سه گروه قابل دسته‌بندی هستند:

چالش‌ها: موضوعاتی مانند صندوق‌های بازنشستگی که در آستانه بحران قرار دارند و باید به طور سریع و ویژه به آن‌ها توجه شود.

بستر سازها: موضوعاتی مانند فضای کسب و کار که زمینه ساز ایجاد ثبات، یا افزایش رشد تولید و یا کاهش فقر و بهبود رفاه هستند.

پیش‌ران‌ها: موضوعاتی مانند انرژی و ترانزیت یا اقتصاد دریا محور که موتور محرکه و کانون رشد اقتصادی و افزایش تولید هستند.

در مورد سایر موضوعات مندرج در سیاست‌های کلی برنامه هفتم دستگاه‌های ملی و استانی موظفند نسبت به تعریف مسئله، ارائه راهکار و در صورت لزوم تهیه حکم مورد نیاز و پیشنهاد به سازمان برنامه و بودجه در قالب دستورالعمل ابلاغی این سازمان اقدام نمایند.

ضمن تأکید بر موضوعات اقتصادی توجه به موضوعات اجتماعی و فرهنگی نیز حائز اهمیت فراوان است. به خصوص اعتلای فرهنگ عمومی در جهت تحکیم سبک زندگی اسلامی، تحکیم نهاد خانواده و رفع موانع رشد و شکوفایی بانوان، افزایش نرخ باروری و موالید، ارتقای نظام سلامت، توجه به فضای مجازی و تکمیل و توسعه شبکه ملی اطلاعات، تقویت کارایی و اثربخشی رسانه ملی، شتاب پیشرفت و نوآوری علمی و فناوری و تجاری، روزآمدسازی و ارتقای نظام آموزشی و پژوهشی، تقویت دیپلماسی رسمی و عمومی، تحول در نظام اداری، تقویت بنیه دفاعی و پدافند غیرعامل، روزآمدسازی سند تحول قضایی، تحقق برنامه‌ها و اسناد و مصوبات آمایش سرزمین، فعال سازی مزیت‌های جغرافیایی - سیاسی کشور باید در چارچوب سیاست های ابلاغی برنامه هفتم مورد توجه قرار گیرند.



بخشنامه ریاست جمهوری

فصل ۲:

بخش ۱:
خط مشی ها و چارچوب کلان برنامه
هفتم توسعه کشوربخش ۵:
برنامه های پشتیبانمرجع:
بخشنامه ریاست جمهوری
شماره ۱۶۰۰۹۴ مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۰۲

لازم است که موضوعات و احکام پیشنهادی در چارچوب سیاست های کلی برنامه هفتم و سند تحول دولت مردمی و دستورالعمل های ابلاغی سازمان برنامه و بودجه کشور تدوین شود و درخواست منابع مالی با فرض استمرار منابع موجود و با اتکاء به مشارکت بخش های غیردولتی و جذب منابع سرمایه گذاری داخلی و خارجی انجام شود.

رعایت زمان بندی های ابلاغی از سوی سازمان برنامه و بودجه کشور الزامی است.

سازمان برنامه و بودجه کشور موظف است با رعایت زمان بندی برنامه های زیر را جمع بندی و ارائه کند تا پس از تصویب دولت به مجلس شورای اسلامی تقدیم شود:

- برنامه اقتصاد کلان
- برنامه عملیاتی موضوعات کلیدی (پیشران ها، چالش ها و بستر سازها)
- پیش نویس احکام قانونی».



فصل ۵: اقتصاد آبی (دریا) در تعاریف روز جهانی

بخش ۱: تعریف اقتصاد دریا

قسمت ۱: تعریف اقتصاد دریا پیش نیاز سیاست گذاری برای صنایع دریایی

مرجع:
تحقیقات نگارنده و کمیسیون اروپا
<https://daryaeconomy.ir/?p=1845>

امروزه اقتصاد دریا با کلیدواژه‌ها و صنایع متنوعی با محوریت اقیانوس شناخته می‌شود و عمدتاً بر اساس ملاحظات محیط زیستی تعریف شده است. «اقتصاد اقیانوس» از منظر سازمان همکاری و توسعه اقتصادی، بر اساس صنایع مبتنی بر اقیانوس و اکوسیستم‌های دریایی تعریف می‌شود. «اقتصاد آبی» حوضه مدیترانه، اقتصادی پایدار مبتنی بر بخش‌های ساحلی، دریایی و دریانوردی است و اتحادیه اروپا و بانک جهانی نیز فعالیت‌های مبتنی بر دریا و مرتبط با دریا را جزو اقتصاد آبی به حساب می‌آورند. تعریف اقتصاد دریا پیش نیاز هرگونه سیاست گذاری و تولید آمار اقتصاد دریا است. تعریف کشورها و سازمان‌های جهانی از اقتصاد دریا شامل کلیدواژه‌ها و صنایع متنوعی می‌شود. در این گزارش به تعریف اقتصاد دریا بر اساس بر گزارش‌های سازمان همکاری و توسعه اقتصادی ((OECD، حوضه مدیترانه (Mediterranean Basin)، اتحادیه اروپا ((European Union و بانک جهانی ((Word bank پرداخته خواهد شد.

تعریف اقتصاد دریا از منظر سازمان همکاری و توسعه اقتصادی کلیدواژه‌های مربوط به اقتصاد اقیانوس ((Ocean Economy در سراسر جهان به طور متفاوتی مورد استفاده قرار می‌گیرد. کلیدواژه‌های رایج شامل این موارد است: صنعت اقیانوس ((Ocean Industry، اقتصاد دریایی ((Marine Economy، صنعت دریایی ((Industrial Economy، فعالیت دریایی ((Marine Activity، اقتصاد دریانوردی ((Maritime Economy و بخش دریانوردی.

کلیدواژه اقیانوس ((Ocean معمولاً در ایرلند و آمریکا استفاده می‌شود؛ در حالی که کلیدواژه دریایی ((Marine به طور گسترده در استرالیا، کانادا، فرانسه، نیوزیلند و بریتانیا به کار گرفته می‌شود. کلیدواژه دریانوردی ((Maritime نیز اغلب توسط اتحادیه اروپا، نروژ و اسپانیا استفاده می‌گردد. کلیدواژه دریانوردی به عنوان ارتباط با دریا، به ویژه در رابطه با فعالیت‌های دریانوردی، تجاری یا نظامی در نظر گرفته می‌شود. این در حالی است که کلیدواژه دریایی در حیطه گیاهان دریایی (یافت شده در دریا یا تولید شده توسط دریا) و زیست‌شناسی دریایی درک می‌شود. هر تعریفی از اقتصاد اقیانوسی ناقص است، مگر اینکه شامل ذخایر طبیعی غیرقابل سنجش و کالاها و خدمات غیربازاری نیز باشد. به عبارت دیگر، اقتصاد اقیانوسی را می‌توان به عنوان مجموع فعالیت‌های اقتصادی «صنایع مبتنی بر اقیانوس» و «اکوسیستم‌های دریایی» دسته‌بندی کرد.

صنایع ظهور یافته اقتصاد اقیانوس شامل «صید یا ماهی‌گیری»، «فرآوری غذاهای دریایی»، «حمل و نقل دریایی»، «بنادر»، «کشتی‌سازی و تعمیر کشتی»، «نفت و گاز دریایی در آب کم عمق»، «تولید و ساخت و ساز دریایی»، «گردشگری دریانوردی و ساحلی»، «خدمات بازرگانی و آموزش دریایی»، «تحقیق و توسعه و آموزش دریایی» و «لایروبی» است. صنایع در حال ظهور اقتصاد دریا نیز شامل «آبزی پروری دریایی»، «انرژی باد فراساحلی»، «استخراج معادن دریایی و بستر دریا»، «ایمنی و نظارت دریایی»، «بیوتکنولوژی دریایی»، «محصولات و خدمات دریایی با تکنولوژی بالا» و دیگر صنایع می‌شود. تعریف اقتصاد دریا بر اساس تعریف کشورهای منتخب در ادامه گزارش قابل مشاهده است.



فصل ۵: اقتصاد آبی (دریا) در تعاریف روز جهانی

بخش ۱: تعریف اقتصاد دریا

قسمت ۱: تعریف اقتصاد دریا پیش نیاز سیاست گذاری برای صنایع دریایی

مرجع:
تحقیقات نگارنده و کمیسیون اروپا
<https://daryaeconomy.ir/?p=1845>

اقتصاد دریا عبارت است از:

آمریکا: فعالیت‌های اقتصادی است که (الف) تعریف آن صراحتاً فعالیت را به اقیانوس مرتبط می‌کند، یا (ب) که تا حدی به اقیانوس مرتبط است و در یک کد پستی مجاور ساحل واقع شده است.

انگلستان: فعالیت‌هایی که شامل کار روی دریا یا در دریا می‌شوند. همچنین آن دسته از فعالیت‌هایی که در تولید کالا یا ارائه خدماتی نقش دارند که مستقیماً به فعالیت‌های روی دریا یا در دریا کمک می‌کنند.

استرالیا: فعالیت مبتنی بر اقیانوس ضمن پاسخ به این دو سوال که آیا اقیانوس ورودی اصلی این فعالیت است؟ و آیا دسترسی به اقیانوس عامل مهمی در فعالیت است؟ ایرلند: فعالیت اقتصادی که به طور مستقیم یا غیر مستقیم از دریا به عنوان ورودی استفاده می‌کند.

چین: مجموع انواع فعالیت‌های مرتبط با توسعه، بهره‌برداری و حفاظت از اقیانوس

کانادا: صنایعی که در مناطق دریایی کانادا و جوامع ساحلی مجاور این مناطق مستقر هستند یا برای درآمد خود به فعالیت در این مناطق وابسته هستند.

نیوزیلند: فعالیت اقتصادی که در محیط دریایی صورت می‌گیرد یا از آن استفاده می‌کند یا کالاها و خدمات لازم برای آن فعالیت‌ها را تولید می‌کند یا به اقتصاد ملی کمک مستقیم می‌کند.

ژاپن: صنعتی که به طور انحصاری مسئول توسعه، استفاده و حفاظت از اقیانوس است.

کره جنوبی: فعالیت اقتصادی که در اقیانوس اتفاق می‌افتد و شامل فعالیت اقتصادی که کالاها و خدمات را وارد فعالیت‌های اقیانوسی می‌کند و از منابع اقیانوسی به عنوان ورودی استفاده می‌کند، نیز می‌شود.

پرتغال: فعالیت‌های اقتصادی که در دریا انجام می‌شوند و سایر فعالیت‌هایی از جمله سرمایه طبیعی دریایی و خدمات غیرقابل تجارت خارج از اکوسیستم‌های دریایی که در دریا انجام نمی‌شوند، اما به آن وابسته هستند.

اقتصاد دریا حوضه مدیترانه چیست؟

اقتصاد سبز (Green Economy) که اقتصاد آبی (Blue Economy) نیز نامیده می‌شود هنگامی که برای بخش‌های ساحلی (Coastal)، دریایی و دریانوردی تعریف می‌شود توسعه پایدار را هدف‌گیری کرده است. اقتصاد آبی یک اقتصاد کم آلاینده، با منابع کارآمد و اقتصاد چرخه‌ای (Circular Economy) مبتنی بر پایداری الگوهای مصرف و تولید، افزایش رفاه انسان و برابری اجتماعی، ایجاد ارزش اقتصادی و اشتغال، کاهش چشمگیر خطرات زیست محیطی و کمبودهای زیست محیطی است.



فصل ۵: اقتصاد آبی (دریا) در تعاریف روز جهانی

بخش ۱: تعریف اقتصاد دریا

قسمت ۱: تعریف اقتصاد دریا پیش نیاز سیاست‌گذاری برای صنایع دریایی

مرجع: تحقیقات نگارنده و کمیسیون اروپا
<https://daryaeconomy.ir/?p=1845>

اقتصاد آبی امکان حفظ اکوسیستم‌های سالم دریایی و ساحلی مدیترانه را فراهم می‌کند و تحویل مداوم کالاها و خدمات را برای نسل‌های فعلی و آینده تضمین می‌کند. پیشرفت به سوی یک اقتصاد آبی موفق، متکی به توسعه پایدار فعالیت‌های کلیدی اقتصادی-اجتماعی مانند شیلات و آبرزی پروری، گردشگری و فعالیت‌های تفریحی، حمل و نقل دریایی و فعالیت‌های بندری، اکتشاف زیستی یا بهره‌برداری از منابع بیولوژیکی و بهره‌برداری از منابع انرژی تجدیدپذیر است.

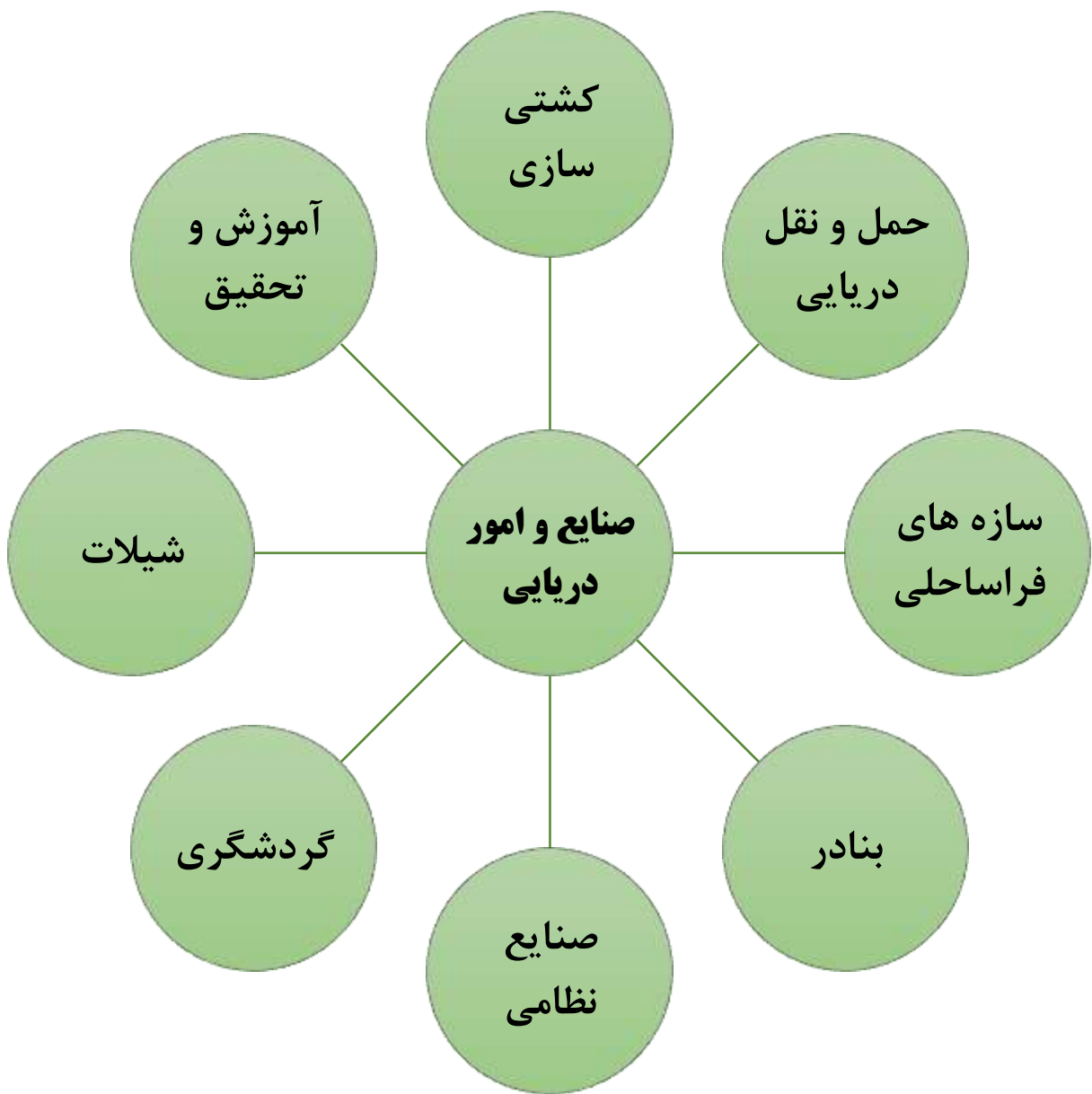
تعریف اتحادیه اروپا از فعالیت‌های مبتنی بر دریا یا مرتبط با دریا (Marine-based Activities) شامل فعالیت‌های اقتصادی بخشی و فرابخشی مبتنی بر اقیانوس‌ها، دریاها و سواحل یا مرتبط با این نواحی را در بر می‌گیرد. فعالیت‌های مبتنی بر ماهی‌گیری و آبرزی پروری، منابع غیرزنده دریایی، انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی، نمک زدایی، حمل و نقل دریایی و گردشگری ساحلی است. فعالیت‌های مرتبط با دریا (Marine-Related Activities) فعالیت‌هایی است که از محصولات دریا یا فعالیت‌های مبتنی بر دریا مانند فرآوری غذاهای دریایی، بیوتکنولوژی، کشتی‌سازی و تعمیر کشتی، فعالیت‌های بندری، فناوری و تجهیزات، خدمات دیجیتال و غیره استفاده می‌کنند.

بانک جهانی چه تعریفی از اقتصاد دریا ارائه داده است؟

اقتصاد اقیانوسی فعالیت‌های اقتصادی است که در اقیانوس انجام می‌شوند. ورودی‌هایی را به عنوان مواد اولیه از اقیانوس دریافت یا برای اقیانوس فراهم می‌کنند. اقتصاد آبی یک اقتصاد اقیانوسی پایدار است که در آن فعالیت اقتصادی با ظرفیت بلندمدت اکوسیستم‌های اقیانوسی برای حمایت از این فعالیت و مقاوم و سالم ماندن در تعادل باشد.

مفهوم اقتصاد آبی به دنبال ارتقای رشد اقتصادی و حفظ یا بهبود معیشت است و در عین حال پایداری زیست‌محیطی اقیانوس‌ها و مناطق ساحلی را تضمین می‌کند. اقتصاد آبی در تعریف خود به جدا شدن توسعه اجتماعی-اقتصادی از تخریب محیط زیست و اکوسیستم اشاره دارد. اقتصاد آبی دارای اجزای متنوعی از جمله صنایع سنتی تاسیس شده مانند شیلات، گردشگری و حمل و نقل دریایی است و همچنین شامل فعالیت‌های جدید و نوظهوری مانند انرژی‌های تجدیدپذیر فراساحلی، آبرزی پروری، فعالیت‌های استخراجی از بستر دریا، بیوتکنولوژی دریایی و اکتشاف زیستی می‌شود. تعدادی از خدمات ارائه شده توسط اکوسیستم‌های اقیانوسی نیز که بازاری برای آنها وجود ندارد مانند ترسیب کربن، حفاظت از سواحل و دفع زباله به طور قابل توجهی به فعالیت‌های اقتصادی و وجود تنوع زیستی کمک می‌کنند.

اقتصاد دریا از دیرباز در سطح جهان بعنوان اقتصاد و صنعتی استراتژیک، اشتغال‌زا و دارای اهمیت راهبردی در توسعه صنعتی کشورها شناخته می‌شود. صنایع وابسته به دریا به دلیل مزایا و منافع بیشمار خود، در طول تاریخ همواره کانون توجه دولتمردان کشورها بوده، که این امر موجب پیشرفت سریع آن به خصوص در صده اخیر شده است به طوری که امروزه با رشد انفجاری این صنعت روبرو بوده است. اقتصاد دریا در گذشته را می‌توان مشتمل بر همه صنایع و خدمات مرتبط با دریا تعریف کرد. این صنعت شامل زیربخش‌هایی هم‌چون اقیانوس‌شناسی و علوم دریایی تولیدکنندگان مواد و تجهیزات، ساخت شناور، ساخت سازه‌های ساحلی و فراساحلی، حمل و نقل و خدمات دریایی و بندری، معادن و ذخایر دریایی، شیلات و آبزیان، گردشگری دریایی، محیط زیست، ایمنی و استاندارد سازی، آموزش و تحقیقات و صنایع نظامی می‌باشد. بطور کلی می‌توان گفت هرگونه صنایع و فعالیت‌هایی که با آب دریاها و اقیانوس‌ها سروکار دارند، بخشی از اقتصاد دریایی محسوب می‌شوند.

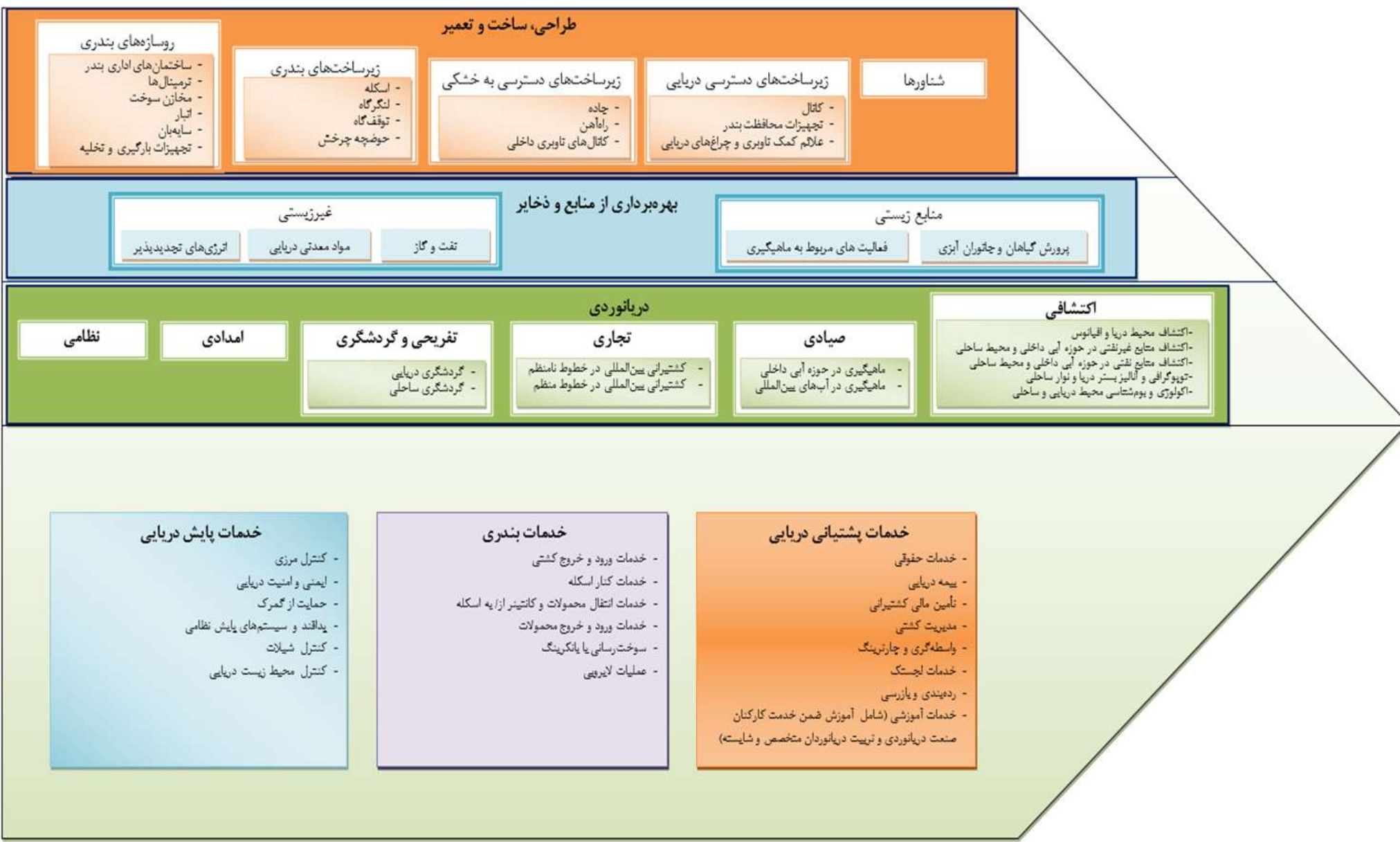


فصل ۵: اقتصاد آبی (دریا) در تعاریف روز جهانی

بخش ۱: تعریف اقتصاد دریا

قسمت ۲: اینفوگرافی اقتصاد دریای فعلی (گذشته)

مرجع: تحقیقات نگارنده و کمیسیون اروپا



سیاست، امنیت و دفاع

سلامت، محیط زیست و ایمنی

سواحل و مدیریت شهری

قوانین و حقوق بین الملل

مسائل اقتصادی

مسائل اجتماعی

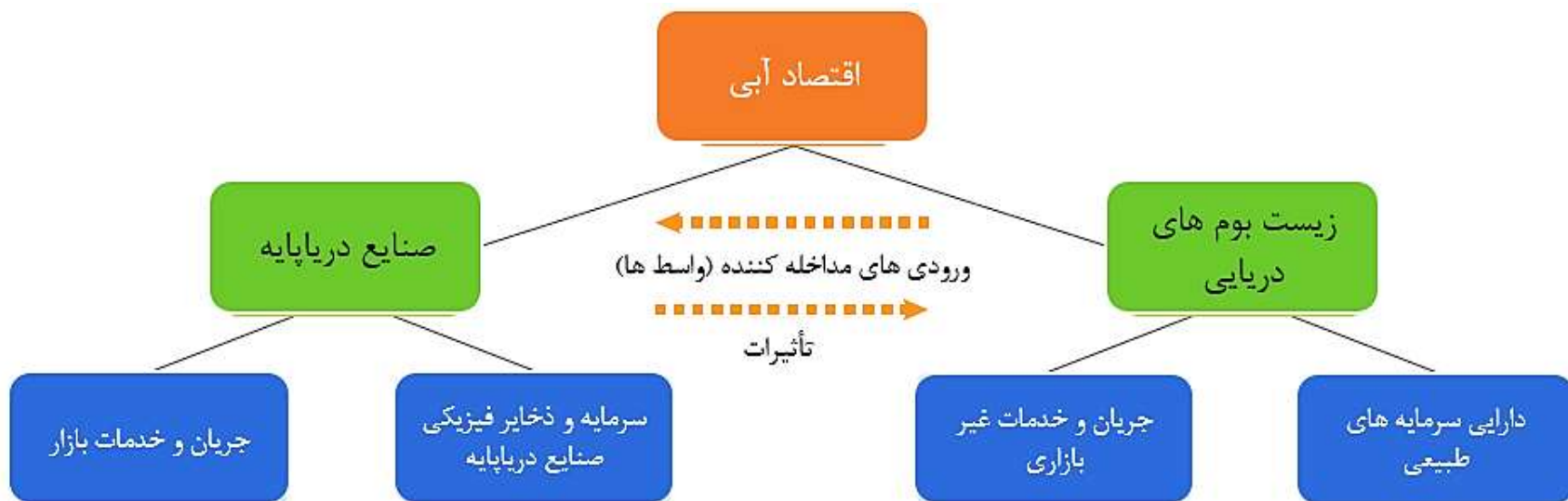
فصل ۵: اقتصاد آبی (دریا) در تعاریف روز جهانی

بخش ۲: مفهوم اقتصاد دریا برای حال و آینده (اقتصاد آبی)

قسمت ۱: تاریخچه و کلیات

مرجع: تحقیقات نگارنده و کمیسیون اروپا

مفهوم "اقتصاد آبی" از سال ۲۰۱۴ فراگیر شده است، این واژه از مفهوم انتزاعی خود تبدیل به یک مفهوم عام با مجموعه زیرشاخه‌های تخصصی ذیل ادبیات حوزه‌ی اقتصاد دریاپایه گشته است. لذا در این بخش از سند حاضر و با هدف شناخت مفاهیم تخصصی ذیل مفهوم عام "اقتصاد آبی"، واژگان و مفاهیم پایه‌ای در این حوزه، تبیین گشته است. این بخش، بر اساس اسناد، گزارشات و کتب چاپ‌شده در این حوزه، مفهوم اقتصاد آبی تبیین شده است. اما پیش از ارائه‌ی مفاهیم ذیل اقتصاد آبی، اجزای اصلی، چارچوب‌ها و ارتباط بین اجزای اقتصاد آبی بر اساس تعریف سازمان همکاری توسعه اقتصادی (OECD, 2016)، در شکل ۱ به نمایش گذاشته شده است. همان‌گونه که در شکل ۱ مشاهده می‌شود، تناظر یک به یک دو مدخل اصلی یعنی صنایع دریاپایه و زیست‌بوم‌های دریایی منجر به شکل‌گیری اقتصاد آبی می‌گردد. به عبارتی-دیگر، سرمایه‌های طبیعی و خدمات غیربازاری زیست‌بوم ذیل اقتصاد آبی به عنوان ورودی به صنایع دریاپایه وارد شده، و متعاقباً سرمایه و ذخایر فیزیکی صنایع دریاپایه و جریان‌های کالا و خدمات بازاری شکل می‌گیرد. از سویی دیگر، حضور چنین صنایعی و جریان خدمات آن به صورت مستقیم بر زیست‌بوم دریایی تأثیرگذار بوده و بایستی به نحوی این تعامل صورت گیرد که پایداری و تعادل هیچ‌کدام از مدخل‌ها تحت تأثیر قرار نگیرد.



فصل ۵: اقتصاد آبی (دریا) در تعاریف روز جهانی

بخش ۲: مفهوم اقتصاد دریا برای حال و آینده (اقتصاد آبی)

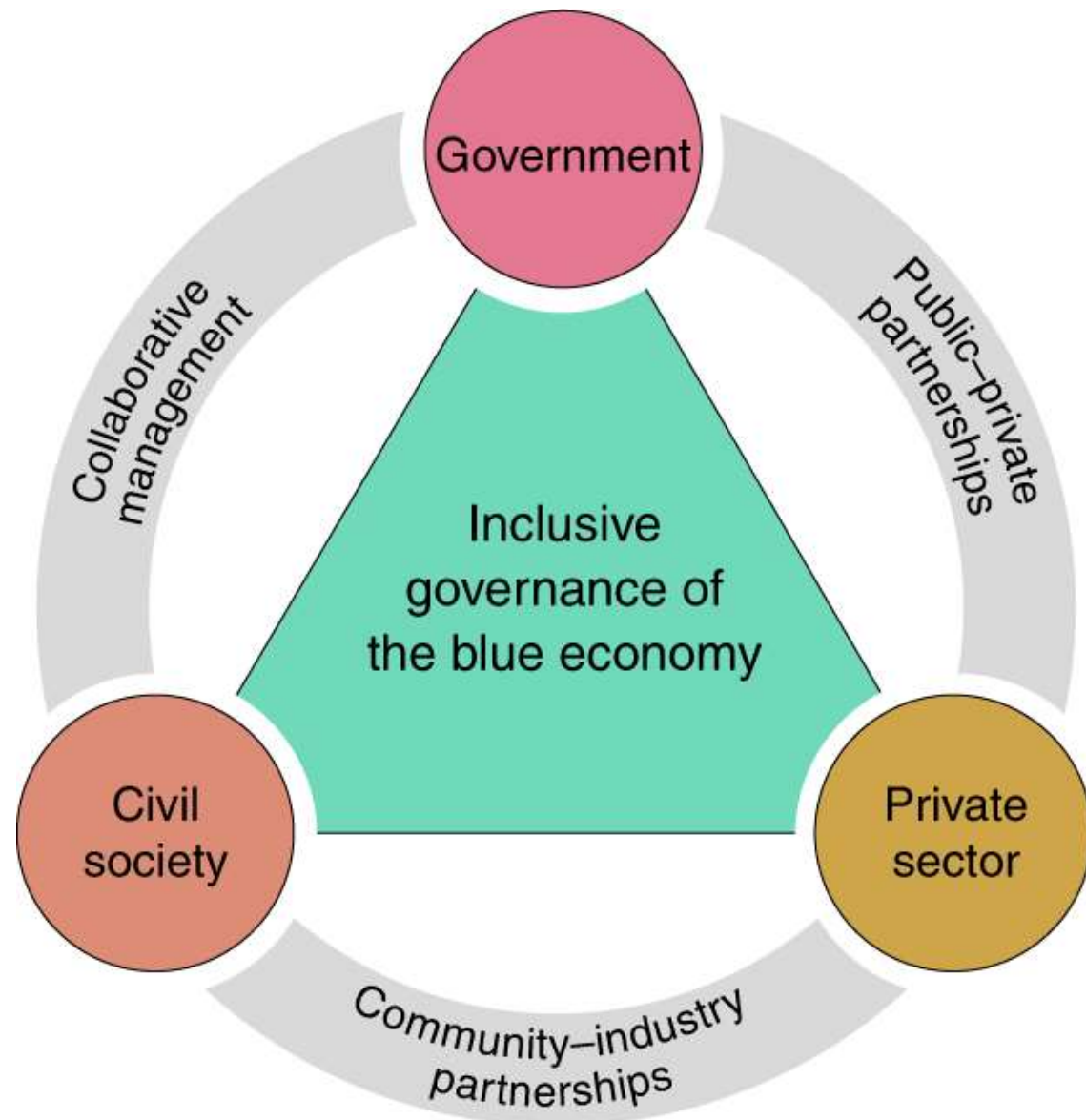
قسمت ۲: مفاهیم اصول اقتصاد آبی

مرجع: تحقیقات نگارنده و کمیسیون اروپا

یکی از جامع‌ترین مفاهیم اصول اقتصاد آبی بر اساس اسناد بین‌المللی، تعریفی است که صندوق جهانی حیات وحش (ذیل بانک جهانی) از این مفهوم ارائه داده است که در جدول ۱ قابل مشاهده است. و تقریباً تفاوت اقتصاد دریا در گذشته و حال و آینده در همین اصول و نوآوریها است.

اصول اقتصاد آبی

- اقتصاد آبی، اقتصادی دریاپایه است که...
- ✓ با کمک به امنیت غذایی، ریشه کنی فقر، معیشت، درآمد، اشتغال، بهداشت، ایمنی، برابری و ثبات سیاسی منافع اجتماعی و اقتصادی را برای نسل‌های فعلی و آینده فراهم می‌سازد.
 - ✓ تنوع، بهره‌وری، انعطاف‌پذیری، تاب‌آوری، کارکردهای اصلی و ارزش ذاتی زیست‌بوم‌های دریایی را بازیابی، و محافظت می‌نماید (سرمایه طبیعی که شکوفایی اقتصادی به آن‌ها وابسته است).
 - ✓ مبتنی بر فن‌آوری‌های پاک، انرژی‌های تجدیدپذیر و جریان چرخه‌ی مواد طبیعی برای اطمینان از ثبات اقتصادی و اجتماعی (در طول زمان) می‌باشد.
 - ✓ توسط فرآیندهای عمومی و خصوصی‌ای اداره می‌شود که ویژگی‌های ذیل را دارند:
 - فراگیر باشد.
 - آگاهانه، پیشگیرانه و سازگار باشد.
 - مسولانه و شفاف باشد.
 - کل‌نگر، بین‌بخشی و بلند مدت باشد.
 - مبتکر و فعالانه باشد.



فصل ۵: اقتصاد آبی (دریا) در تعاریف روز جهانی

بخش ۳: بخش‌های فعلی و نوظهور اقتصاد آبی

قسمت ۱: کلیات

مرجع: تحقیقات نگارنده و کمیسیون اروپا

کلیات دسته‌بندی بخش‌های فعال (فعلی) و نوظهور در حوزه اقتصاد آبی:

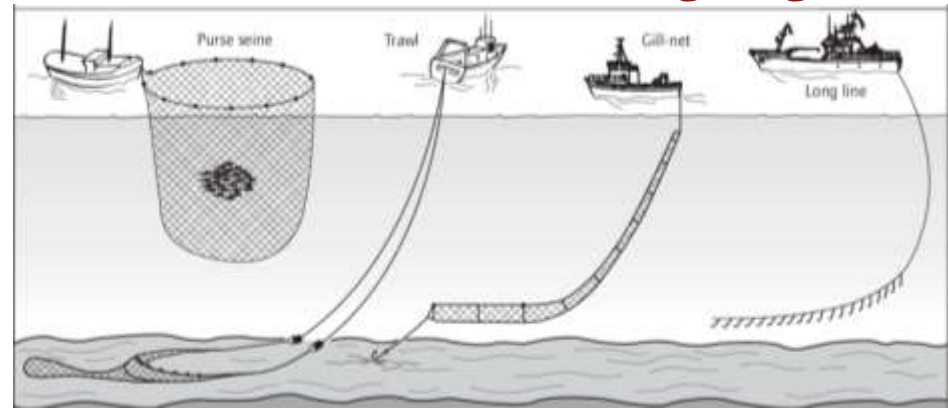
هنگامیکه در مفهوم اقتصاد آبی، صحبت از بخش (Sector) می‌شود، اشاره به حوزه‌های زیستی، اقتصادی، علمی، فرهنگی و انواع صنایع دریایی دارد. تا کنون، بخش‌بندی‌های متنوعی ذیل اقتصاد آبی در داخل اسناد بین‌المللی ارائه شده است. با بررسی و واکاوی توضیحات ذیل بخش‌های مختلف و براساس یک جمع‌بندی نهایی می‌توان، بخش‌ها (زیربخش‌های) اقتصاد آبی را به دو دسته‌ی بخش‌های فعال (فعلی) و نوظهور دسته‌بندی نمود. در ادامه، بخش‌های فعال (فعلی) اقتصاد آبی (به بلوغ رسیده از لحاظ فناوریانه؛ جا افتاده در دیدگاه عام اقتصاد دریایی)، دسته‌بندی شده‌اند. و بعد از آن نیز بخش‌های نوظهور در اقتصاد آبی تشریح شده است. شایان ذکر است که در این سند، بعد از تشریح هر بخش، نوع فعالیت، زیرمجموعه‌های فعالیت، صنایع وابسته و محرک رشد در هر بخش نیز تبیین گشته است.



بخش های فعال اقتصاد آبی ۱:

ماهیگیری (سنتی) Capture Fisheries

صنعت ماهیگیری یکی از بخش های اصلی در اقتصاد آبی است که در سال های اخیر تغییرات چندانی از منظر فناوریانه نداشته است (علی الخصوص ماهیگیری محلی). ماهیگیری از منظر اشتغال محلی و از منظر تغذیه ی بخش اعظمی از مردم، حائز اهمیت است. مسئله ی مهم آن است که عدم توجه به حجم صید در برابر توازن جمعیت ماهیان یک منطقه، منجر به توسعه ی ناپایدار در صنعت ماهیگیری شده است. برنامه های ذیل این بخش بایستی به نحوی باشد که هم منجر به بازیابی جمعیت ماهیان دریایی شده و از سوئی دیگر، هزینه های صید نیز کاهش یابد. مدیریت شیلات در توسعه ی اقتصاد آبی بایستی همراستا با توسعه ی قفس ماهی هایی باشد که هم نیاز تغذیه ی جمعیت انسانی مهیا شود و هم توازن زیستی دریایی به مخاطره نیافتد.



نوع فعالیت: برداشت و تجارت دریایی منابع زنده
 زیر مجموعه های فعالیت: برداشت غذاهای دریایی
 صنایع مرتبط:

- شیلات (تولید ماهی، ماهی فین، صدف، خیار دریایی، خارپشت دریایی و غیره)؛ **محرک رشد:** تقاضا برای تغذیه.
- شیلات ثانویه و فعالیت های مربوطه (به عنوان مثال، فرآوری، ساخت تور و وسایل صید، تولید و تأمین یخ، ساخت و نگهداری شناور ماهیگیری، ساخت تجهیزات فرآوری ماهی، بسته بندی و کنسرو، بازاریابی و توزیع، فروش کلان و خرد)؛ **محرک رشد:** تقاضا برای تغذیه.
- تجارت محصولات غذاهای دریایی؛ **محرک رشد:** تقاضا برای تغذیه و پروتئین.
- تجارت محصولات دریایی غیر خوراکی؛ **محرک رشد:** تقاضا برای لوازم آرایشی، حیوانات خانگی و محصولات دارویی.

فصل ۵: اقتصاد آبی (دریا) در تعاریف روز جهانی

بخش‌های فعلی و یا فعال اقتصاد آبی

قسمت ۲: کشتیرانی و حمل و نقل دریایی / بنادر

مرجع: تحقیقات نگارنده و کمیسیون اروپا

بخش‌های فعال اقتصاد آبی ۲:

کشتیرانی و حمل و نقل دریایی / بنادر

Shipping and Maritime Transportation / Ports

حمل و نقل دریایی، کشتیرانی و بنادر به عنوان بخش‌های مرکزی مفهوم اقتصاد آبی قلمداد می‌شوند. کشورهای بدون زیرساخت‌های دریایی کافی، کشتی‌سازی و صنایع تعمیرات دریایی، ظرفیت حمل و نقل و بنادر، به سختی می‌توانند در اقتصاد جهانی مشارکت کنند (زیرا ۹۰ درصد کالاها از لحاظ حجم و ۷۰ درصد از لحاظ ارزش، توسط حمل و نقل دریایی جابجا می‌شوند). رشد این صنعت در آینده با کندی مواجه است. زیرا که بسیاری از صنایع به دلیل رکود اقتصادی سالهای اخیر، با کاهش تولید روبرو بوده و ظرفیت موجود دنیا در حوزه‌ی حمل و نقل، مازاد بر ظرفیت تولید فعلی است. اما با این وجود بنادر از منظر بهینه‌سازی کارکردها، کاهش هزینه‌ها، بازدهی زمانی و ارتقای هوش مصنوعی، تحت فشار و رقابت شدیدی هستند. این صنعت با مشکل فزاینده‌ی آلاینده‌ی دریایی نیز روبرو است (بخش اعظمی از دی‌اکسید کربن، ناکس و سولفور توسط کشتیرانی تولید می‌شود). لذا رشد و پایداری در این صنعت به دو مولفه‌ی اساسی گره خورده است: کاهش آلاینده‌ی و هوشمندسازی. از سویی دیگر، رشد استان‌های ساحلی و محلی به مقوله‌ی اتصال کشتیرانی محلی (و خصوصی) به کشتیرانی جهانی (و دولتی)، گره خورده است.

نوع فعالیت: تجارت و بازرگانی در دریاها و اطراف آن.

زیرمجموعه‌های فعالیت: حمل و نقل و تجارت.

صنایع مرتبط:

حمل و نقل دریایی، بنادر و خدمات مربوطه (حمل و نقل بار دریایی، بار ساحلی، مسافر دریایی، مسافر ساحلی، خدمات ناوبری، عملیات بندری، تولید محصولات ناوبری و سایر فعالیت‌های پشتیبانی برای حمل و نقل)؛

محرك رشد: رشد در تجارت دریایی، تقاضای حمل و نقل، مقررات بین‌المللی، صنایع حمل و نقل دریایی (از جمله کشتی‌سازی، اسقاط، ثبت و رده‌بندی، دریانوردی، عملیات بندری و غیره).



فصل ۵: اقتصاد آبی (دریا) در تعاریف روز جهانی

بخش ۴: بخش‌های فعلی و یا فعال اقتصاد آبی

قسمت ۲: کشتی سازی و تعمیر کشتی

مرجع: تحقیقات نگارنده و کمیسیون اروپا

بخش‌های فعال اقتصاد آبی ۳:

کشتی سازی و تعمیر کشتی

Shipbuilding and Ship Repair

یکی از موتورهای محرک توسعه ی صنعت دریایی به ویژه در بخش حمل و نقل و گردشگری، توسعه ی توان و زیرساخت صنعت کشتی سازی و خدمات مربوطه (نظیر تعمیرات کشتی) است. امروزه، عمر ناوگان جهانی کشتی ها در حال افزایش می-باشد و نیاز به کشتی هایی با بازدهی بالاتر، هوشمندتر و پاک تر با توان ظرفیت (باربری، یا مسافربری) بالاتر رو به فزونی است. گرچه در سال های اخیر به دلیل رکود اقتصاد جهانی، این صنایع مادر با رشد کندی مواجه بوده است، اما نیاز به توسعه ی حمل و نقل دریایی از یک سو و نیازمندی به تعمیرات کشتی-های موجود از سویی دیگر، منجر به چشم-انداز مثبت (گرچه با رشد اندک) در این بخش از اقتصاد دریاپایه شده است.

نوع فعالیت: تجارت و بازرگانی در دریاها و اطراف آن.

زیرمجموعه‌های فعالیت: حمل و نقل و تجارت.

صنایع مرتبط:

کشتیرانی و کشتی سازی (کشتی و قایق-سازی، تعمیرات، اوراق، فروش شناور و غیره)؛ محرک رشد: صنایع حمل و نقل دریایی (از جمله کشتی-سازی، اسقاط، ثبت و رده-بندی، دریانوردی، عملیات بندری و غیره).

محرک رشد: رشد در تجارت دریایی، تقاضای حمل و نقل، مقررات بین‌المللی، صنایع حمل و نقل دریایی (از جمله کشتی‌سازی، اسقاط، ثبت و رده‌بندی، دریانوردی، عملیات بندری و غیره).



فصل ۵:

اقتصاد آبی (دریا) در تعاریف روز جهانی

بخش ۴:

بخش‌های فعلی و یا فعال اقتصاد آبی

قسمت ۴:

فراساحل نفت / گاز

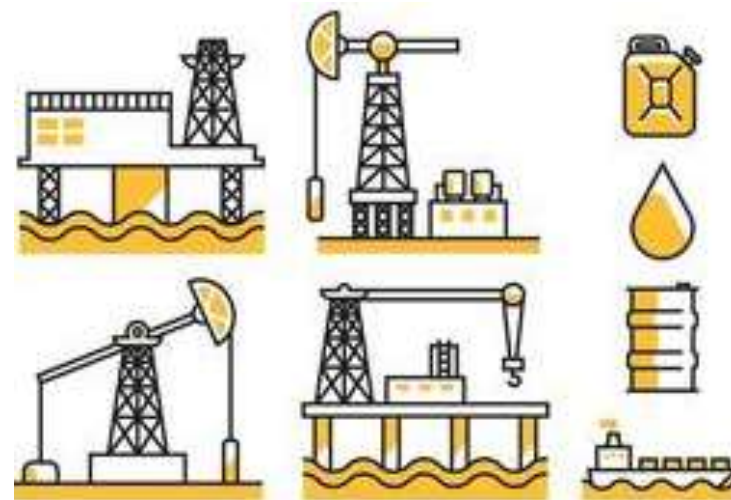
مرجع:

تحقیقات نگارنده و کمیسیون اروپا

بخش‌های فعال اقتصاد آبی ۴:

فراساحل نفت / گاز Offshore Oil/Gas

اکتشاف و بهره برداری از نفت و گاز دریایی یکی دیگر از بخش‌های اقتصاد آبی است که در سواحل بسیاری از نقاط جهان در حال استفاده است. مخاطرات، آلاینده‌گی و سایر معضلات توسعه‌ی پایدار این بخش، نگرانی‌هایی را در استفاده از صنایع نفت و گاز مطرح نموده است. با این حال به دلیل داد و ستد و تجارت بالقوه سودآور این صنعت، عموماً از منظر توسعه‌ی پایدار در نظر گرفته نشده، و بر اساس سیاست‌های کلان ملی هر کشوری، این صنایع توسعه داده می‌شود.



نوع فعالیت: استخراج و استفاده از منابع غیر زنده دریایی (تجدیدناپذیر)

زیرمجموعه‌های فعالیت: استخراج

منابع انرژی

صنایع مرتبط:

نفت و گاز (اکتشاف نفت خام و گاز طبیعی، توسعه‌ی میادین نفتی و گازی، استخراج نفت و گاز، فعالیت‌های پشتیبانی و خطوط لوله نفت و گاز و سازه‌های مربوطه)

محرك رشد: تقاضا برای منابع انرژی جایگزین.

فصل ۵: اقتصاد آبی (دریا) در تعاریف روز جهانی

بخش ۴: بخش‌های فعلی و یا فعال اقتصاد آبی

قسمت ۵: ساخت و ساز دریایی و توسعه ی ساحلی

مرجع: تحقیقات نگارنده و کمیسیون اروپا

بخشهای فعال اقتصاد آبی ۵:

ساخت و ساز دریایی و توسعه ی ساحلی

Marine Construction and Coastal Development

یکی از زیر بخش های اصلی توسعه ی اقتصادی، ارتقاء سطح زیرساخت ها، سازه ها، تأسیسات ساحلی ذیل اسناد توسعه ی ساحلی است. عموماً ایجاد چنین زیرساخت هایی همراه با آماده سازی زمین های ساحلی (لایروبی)، توسعه درون دریا (جزایر مصنوعی)، ایجاد موج شکن ها و غیره بوده که به دلیل هزینه های بالای چنین زیرساخت هایی همراهی بخش دولتی و خصوصی با یکدیگر از مهم ترین ارکان این بخش از اقتصاد آبی است. از سویی دیگر، توسعه ی پایدار سواحل نیازمند توجه به طبیعت و محیط زیست دریایی بوده و نایستی محیط دریایی و زیستگاه موجودات طی توسعه ی سواحل با مخاطراتی خاص روبرو شود.

نوع فعالیت: تجارت و بازرگانی در دریاها و اطراف آن.

زیرمجموعه‌های فعالیت: توسعه سواحل.

صنایع مرتبط:

وزارتخانه ها و ادارات ملی برنامه ریزی و بخش خصوصی

محرك رشد: شهرنشینی ساحلی و مقررات ملی.

- لایروبی؛ محرك رشد: آماده سازی محیطی برای ساخت و



فصل ۵: اقتصاد آبی (دریا) در تعاریف روز جهانی

بخش ۴: بخش‌های فعلی و یا فعال اقتصاد آبی

قسمت ۶: گردشگری دریایی و ساحلی

مرجع: تحقیقات نگارنده و کمیسیون اروپا

بخش‌های فعال اقتصاد آبی ۶:

گردشگری دریایی و ساحلی Marine And Coastal Tourism

بخش رنگارنگ اقتصاد آبی مرتبط با گردشگری دریایی و ساحلی است. این بخش هر روزه در حال توسعه بوده و خواهد بود (گرچه در یکسال اخیر به دلیل پاندمی کرونا، رشد این بخش با مشکلاتی مواجه شده است). اسناد نشان دهنده آن است که در اروپا و در ذیل این بخش، ۲/۳ میلیون فرصت شغلی وجود دارد. این بخش به شدت وابسته به شرایط محیطی مناسب و به ویژه کیفیت مناسب آب می باشد. گردشگری ساحلی نیز مرتبط با صنعت گردشگری در محیط ساحلی و صنایع وابسته می باشد. این گردشگری هم در داخل آب (نظیر شنا و غواصی، قایقرانی، ورزش های آبی و غیره)، هم در ساحل کنار دریا (نظیر ورزش های ساحلی، آفتابگیری و خدمات مربوطه و غیره) و هم در محیط های مجاور ساحلی (از منظر هتلینگ و دید دریا، رستوران و غیره) باشد. شایان ذکر است که کشتی های کروز تفریحی (با قابلیت گردش مسافران، جابجایی ساحلی تفریحی و به عنوان مکان متحرک برگزاری جشن ها و رستوران دریایی) نیز یکی از بخش های اصلی گردشگری دریایی و ساحلی تلقی می گردد. حدود ۳۰ میلیون سفر دریایی با کشتی کروز در سال ۲۰۱۸ اتفاق افتاده است و در طی ۱۰ سال اخیر، صنعت گردشگری دریایی، ۶۴ درصدی رشد داشته است که از رشد ۴۵ درصدی کل گردشگری جهانی، پیشی گرفته است. البته شایان ذکر است که بسیاری از شغل های مرتبط با صنعت گردشگری به صورت نیمه وقت و فصلی بوده و باید رشد گردشگران در یک منطقه بر اساس اسناد توسعه ی پایدار (جلوگیری از توازن طبیعی منطقه) نیز ارزیابی و برنامه ریزی گردد.

نوع فعالیت: تجارت و بازرگانی در دریاها و اطراف آن.

زیرمجموعه های فعالیت: گردشگری و تفریح.

صنایع مرتبط: ادارات ملی گردشگری، بخش خصوصی و سایر بخش های مربوطه (جهانگردی، حمل و نقل گردشگرانه، فعالیت های تفریحی یا کالاهای ورزشی (مثلاً فروش و اجاره تجهیزات ماهیگیری)، باغ وحش آبزیان، پارک ها و شهربازی های طبیعی، هتل ها، رستوران ها و حتی خدمات فرهنگی، مذهبی و هنری و یا خدمات مرتبط با آثار باستانی)

محرك رشد: رشد جهانی گردشگری.



فصل ۵: اقتصاد آبی (دریا) در تعاریف روز جهانی

بخش ۴: بخش‌های فعلی و یا فعال اقتصاد آبی

قسمت ۷: تحقیق و توسعه و آموزش دریایی

مرجع: تحقیقات نگارنده و کمیسیون اروپا

بخش‌های فعال اقتصاد آبی ۷:

تحقیق و توسعه و آموزش دریایی Marine R & D and Education

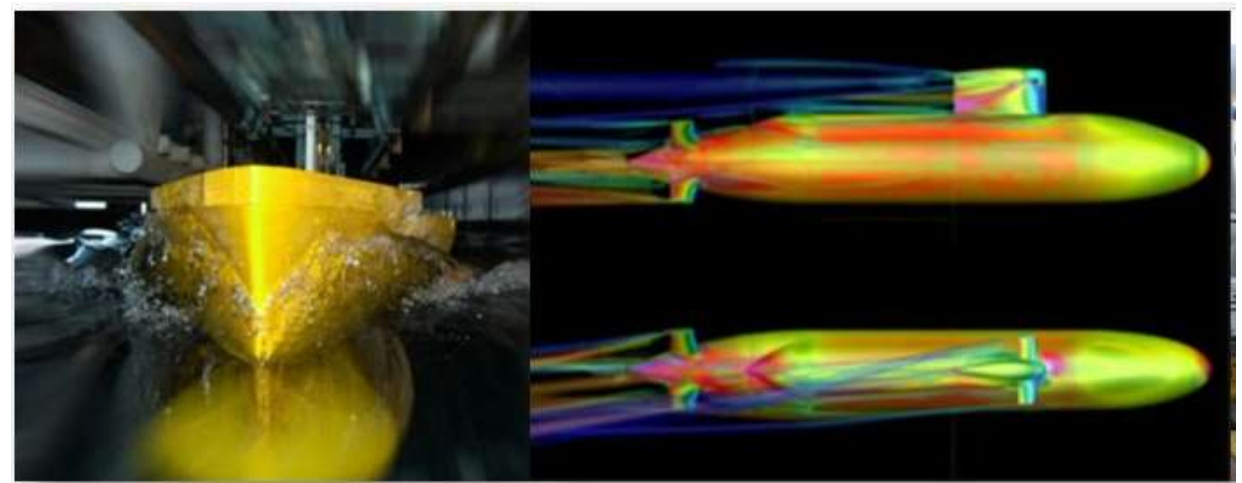
در هر اقتصادی که عملکرد خوبی دارد، یک روی سکه، صنعت و روی دیگر سکه، تحقیق و توسعه و آموزش می باشد. اقتصاد آبی نیز از این قاعده مستثنی نیست. در واقع آموزش باید به نحوی باشد که واقعیت بازار دریایی و مهارت های موردنیاز را منعکس نماید. در عین حال، صنعت نیز باید هوشمندانه و هوشیارانه روندهای و توسعه ی تحقیقات را درون تجارت خود جاری سازد. به عنوان مثال ورود هوشمندسازی و هوش مصنوعی، استفاده از فناوری انرژی های تجدیدپذیر دریایی، فناوری های زیستی نوین و غیره به صنعت دریایی بایستی توسط صنعتگران مورد توجه قرار گرفته و سرمایه گذاری جهت توسعه ی این صنایع را در برنامه های ذیل ارتباط صنعت با محیط های آکادمیک پیگیری نمایند. از سویی دیگر، فعالیت های سنتی، حمل و نقل یا گردشگری نیز نیازمند ابداعات و نوآوری جهت افزایش بهره وری است که بخش تحقیق و توسعه بایستی پاسخ هایی را برای این صنایع در کنار تربیت نیروی انسانی ماهر را مهیا سازد.

نوع فعالیت: سهم غیرمستقیم در فعالیت ها و محیط های اقتصادی.

زیرمجموعه‌های فعالیت: آموزش و تحقیق و توسعه.

صنایع مرتبط: تمامی صنایع دریایی، پژوهشکده های دریایی و محیط های دانشگاهی

محرك رشد: الزام ارتباط صنعت و دانشگاه جهت توسعه ی پایدار در اقتصاد آبی.



فصل ۵: اقتصاد آبی (دریا) در تعاریف روز جهانی

بخش ۴: بخش‌های فعلی و یا فعال اقتصاد آبی

قسمت ۸: خدمات تجاری دریایی

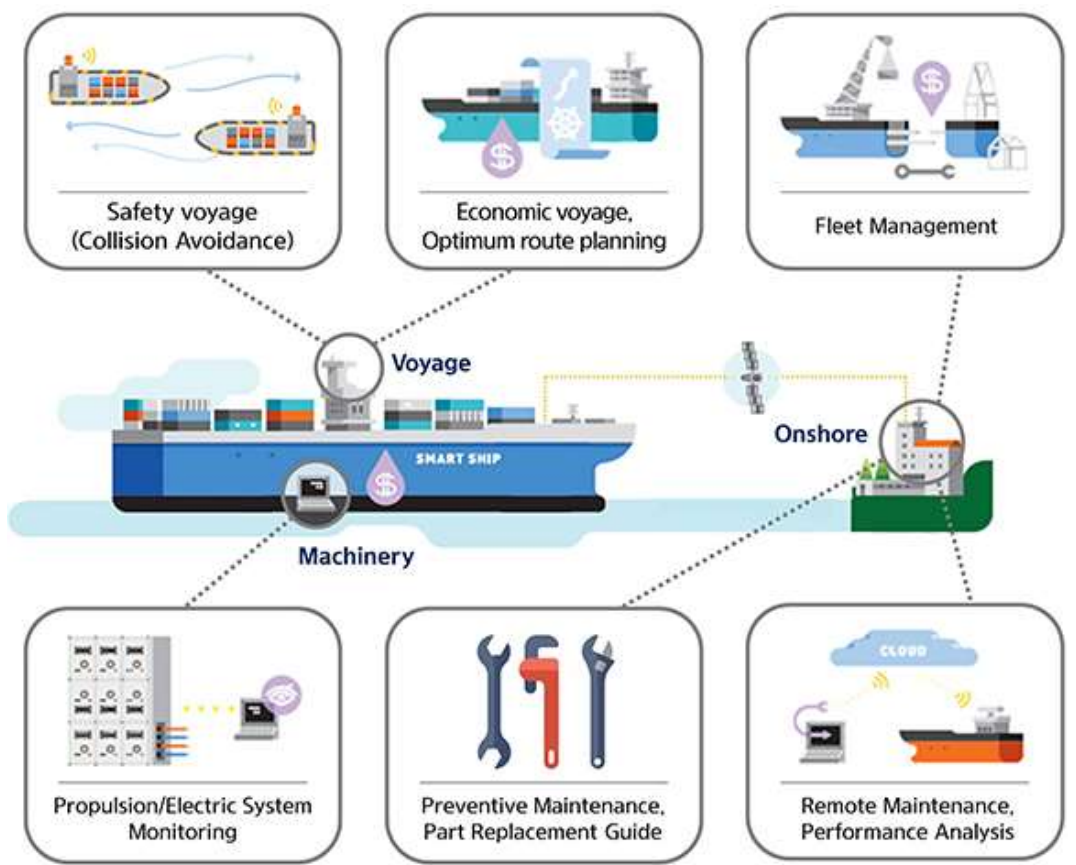
مرجع: تحقیقات نگارنده و کمیسیون اروپا

بخش‌های فعال اقتصاد آبی ۸:

خدمات تجاری دریایی Marine Business Services

تجارت دریایی بخش مهمی از اقتصاد آبی است که شامل خدمات تجاری، خدمات خرده فروشی دریایی، خدمات مالی دریایی، بیمه دریایی، لیزینگ کشتی فعالیت های پشتیبانی، تجارت عمده، خدمات حقوقی دریایی و سایر خدمات دریایی است. مشاغل بیمه دریایی با گذشت زمان رشد داشته اند. برخلاف بیمه عمومی، بیمه دریایی از نظر درک ریسک شامل چالش های منحصر به فرد خاصی است. این بخش در سطح جهانی به دلیل حملات دریایی و کیفیت کالاها با چالش هایی روبرو است. بودجه حفاظت از دریا به عنوان یک دسته جداگانه از خدمات مالی دریایی در حال ظهور است. حفاظت از منابع دریایی ممکن است توسط بانکداران و بازارهای مالی ترجیح داده نشود، زیرا این منابع با جریان درآمد و سود مطمئن ابزارهای معمول تأمین مالی مطابقت ندارند. این بخش با شکاف جدی مالی روبرو است که باید توسط سازوکارهای ویژه تأمین مالی برطرف شود. گسترش دامنه حفاظت از دریا و همکاری بین سرمایه گذاران متخصص باید مورد استفاده قرار گیرد تا از این زمینه نوظهور تأمین مالی اقتصاد آبی استفاده شود.

نوع فعالیت: تجارت و بازرگانی در دریاها و اطراف آن.
 زیرمجموعه‌های فعالیت: امور مالی، بیمه و تجارت دریایی.
 صنایع مرتبط: دفاتر بیمه ای و بازرسی و دفاتر حمل و نقل بین المللی
 محرک رشد: رشد در تجارت دریایی، تقاضای حمل و نقل، مقررات بین المللی، صنایع حمل و نقل دریایی.



فصل ۵: اقتصاد آبی (دریا) در تعاریف روز جهانی

بخش ۵: بخش های نوظهور اقتصاد آبی

قسمت ۱: آبی پروری دریایی

مرجع: تحقیقات نگارنده و کمیسیون اروپا

بخش های نوظهور اقتصاد آبی ۱:

آبی پروری دریایی (مزارع دریایی و جلبک پروری)

Marine Aquaculture (fish farms and algaculture)

امروزه، اهمیت توسعه ی آبی پروری در راستای ایجاد توازن در بازیابی ماهی ها (جلوگیری از انقراض برخی از گونه ها ذیل اهداف توسعه پایدار) و تأمین امنیت غذایی، ذیل اسناد اقتصاد آبی بسیار برجسته و قابل توجه است. بر اساس اسناد اقتصاد آبی، اصلی ترین منبع تغذیه ی دریایی تا سال ۲۰۵۰ و برای ۹ میلیارد نفر، تنها آبی پروری است و از حیث هزینه های پایین اقتصادی و ارزش تجاری بالا، جزء بخش های با بازدهی بسیار بالا و کاملاً پایدار از منظر اقتصاد آبی است. استفاده از آنتی بیوتیک ها و آلودگی پیرامون قفس ماهی ها از معضلاتی است که باید در این حوزه مرتفع گردد.

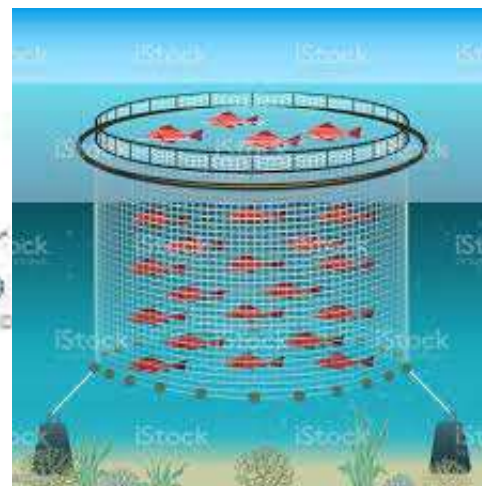
نوع فعالیت: برداشت و تجارت دریایی منابع زنده.

زیرمجموعه های فعالیت: برداشت غذاهای دریایی.

صنایع مرتبط: آبی پروری (ماهی، بچه ماهی، گیاهان دریایی نظیر

جلبک ها، نرم تنان نظیر صدف و مروارید و غیره).

محرك رشد: تقاضا برای غذا و تغذیه.



فصل ۵: اقتصاد آبی (دریا) در تعاریف روز جهانی

بخش ۵: بخش‌های نوظهور اقتصاد آبی

قسمت ۲: انرژی‌های تجدیدپذیر

مرجع: تحقیقات نگارنده و کمیسیون اروپا

بخش‌های نوظهور اقتصاد آبی ۲:

انرژی‌های تجدیدپذیر (انرژی بادی، جزر و مدی، موج و غیره) Renewable Energies (Wind Energy, Tidal and Wave)

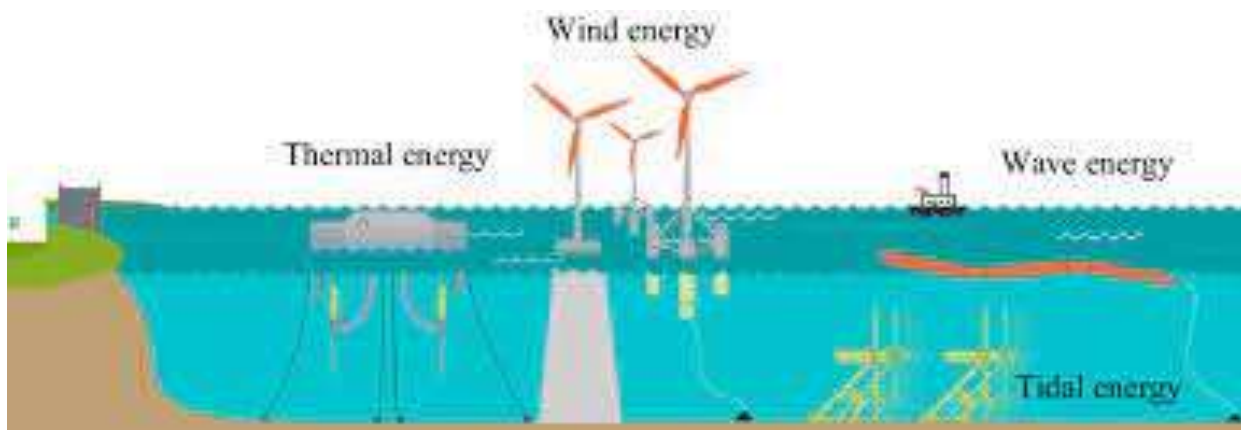
انرژی پایدار دریایی می‌تواند نقشی حیاتی در امور اجتماعی داشته، توسعه اقتصادی و همچنین بهبود شرایط آب و هوایی دارد. امروزه انرژی بادی (فراساحل) در اروپا به شدت شایع شده است. البته سایر اشکال انرژی دریایی به صورت آزمایشی بوده و هنوز جنبه‌ی تجاری بالایی به خود نگرفته است. تبدیل انرژی گرمایی دریاها و یا انرژی جزر و مدی و انرژی موج از جمله انرژی‌هایی رو به رشد در این صنعت می‌باشد. این طیف از انرژی‌ها از منظر نوسان قیمت جهانی انرژی، بسیار آسیب‌پذیر می‌باشند. البته بار اقتصادی سوخت‌های فسیلی و بار محیطی شدید انتشار دی‌اکسید کربن، قطعاً در آینده روند جهانی را به سمت انرژی‌های تجدیدپذیر پایدار (به ویژه دریایی) تغییر خواهد داد.

نوع فعالیت: استفاده از نیروهای طبیعی تجدیدناپذیر (باد، موج و انرژی جزر و مدی).

زیرمجموعه‌های فعالیت: تولید انرژی تجدیدپذیر دریایی.

صنایع مرتبط: تجدیدپذیر (تولید انرژی الکتریکی ساحلی (خنک‌سازی در دریا)، انرژی باد در ساحل، موج، جزر و مد، انرژی حرارتی دریا و انرژی اسمزی (غشای نیمه تراوا))

محرك رشد: نیاز برای منابع انرژی جایگزین و پاک.



فصل ۵: اقتصاد آبی (دریا) در تعاریف روز جهانی

بخش ۵: بخش‌های نوظهور اقتصاد آبی

قسمت ۳: معدن و استخراج بستر دریا

مرجع: تحقیقات نگارنده و کمیسیون اروپا

بخش‌های نوظهور اقتصاد آبی ۳:

معدن و استخراج بستر دریا (منابع معدنی)

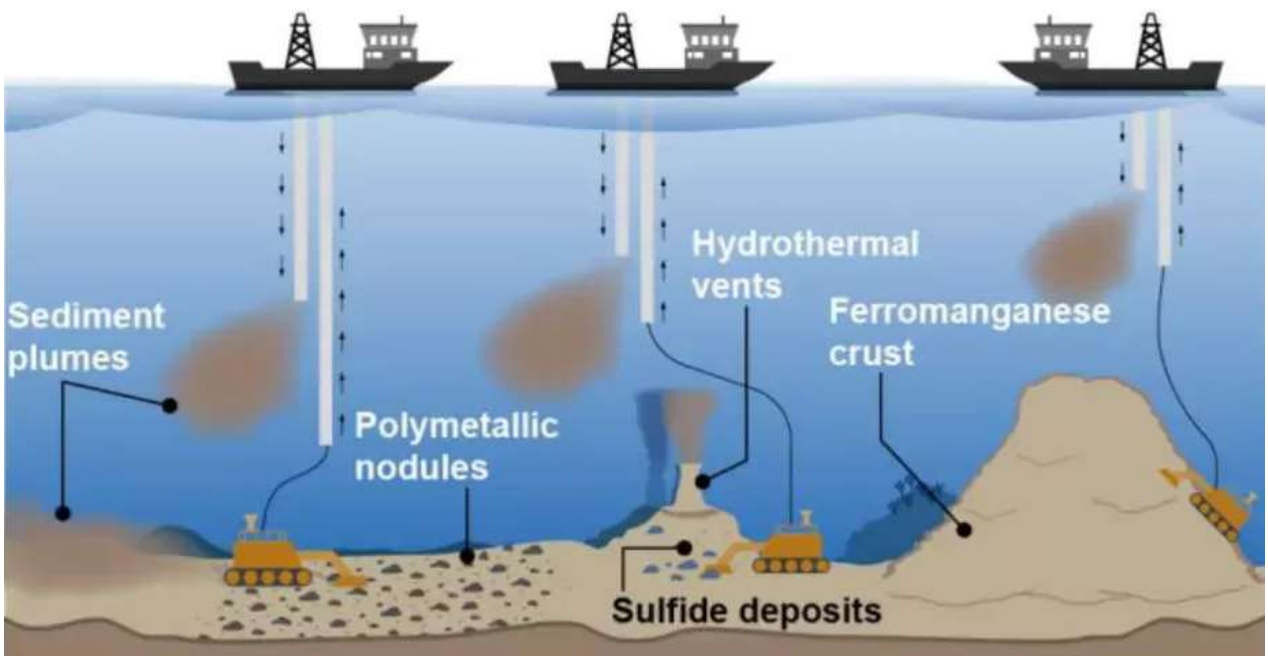
Marine Seabed Mining (Mineral Resources)

امروزه تقاضای رو به رشدی برای مواد معدنی هم در بخش دولتی و هم در بخش خصوصی مشاهده می‌شود. توسعه استخراج در اعماق دریا، که در آن یک تمایز واضح است. شایان ذکر است که عموماً این منابع در بسترهای زیرین دریایی قرار داشته و عموماً فناوری بالایی برای استخراج نیاز می‌باشد. از سویی دیگر، شناسایی منابع معدنی در بستر دریا نیز نیازمند فناوری بالایی در حوزه‌ی هیدروآکوستیک و بسترشناسی اقیانوسی دارد که دو فناوری اخیر، امروزه علاوه بر آنکه برای کشورهای توانمند در این حوزه، سود آور بوده است. بلکه انتقال این فناوری نیز در آینده‌ای نزدیک رشد قبل توجهی خواهد داشت.

نوع فعالیت: استخراج و استفاده از منابع غیر زنده دریایی (تجدیدناپذیر).
 زیرمجموعه‌های فعالیت: استخراج مواد معدنی.

صنایع مرتبط: استخراج معدنی از بستر دریا (استخراج شن و ماسه، سایر مواد معدنی، فعالیت‌های پشتیبانی برای استخراج مواد معدنی غیرفلزی، صنعت معدن کاری در دریای عمیق، تولید نمک دریا).

محرك رشد: تقاضا برای مواد معدنی.



فصل ۵: اقتصاد آبی (دریا) در تعاریف روز جهانی

بخش ۵: بخش های نوظهور اقتصاد آبی

قسمت ۴: شیرین سازی آب دریا

مرجع: تحقیقات نگارنده و کمیسیون اروپا

بخش های نوظهور اقتصاد آبی ۴: شیرین سازی آب دریا Seawater Desalination

اطمینان از مقادیر کافی آب پاک و ایمن برای پاسخگویی به نیازهای جمعیت در حال رشد، یکی از بزرگترین چالش ها و موانع توسعه دسترسی به آب آشامیدنی به ویژه برای مناطق ساحلی است. کمبود آب پیامدهایی عمیق در رشد اقتصادی، حقوق بشر، بهداشت عمومی و محیط زیست را به همراه دارد. شرایط نشان دهنده ی آن است که به نحوی فزاینده نیاز به آب شیرین در حال توسعه بوده و از سویی دیگر به دلیل تغییرات اقلیمی، دسترسی به منابع آب شیرین در حال کاهش است. از اینرو، برنامه ریزان در کشورهای پیشرفته، به طور فزاینده ای به دنبال نمک زدایی هستند (تبدیل آب دریا یا آب زیرزمینی شور به آب شیرین). این فرآیند به عنوان یک راه حل فنی هم تأمین کننده ی نیاز فعلی و آینده ی بشر بوده و هم فشار بر محیط زیست و منابع آب شیرین را کاهش می دهد (به ویژه در مناطق خشک و نیمه خشک). البته هزینه های جانبی بالا و خطرات افزایش لاروها با افزایش تکثیر پروژه های نمک زدایی، نگرانی هایی را در این حوزه ایجاد نموده است. شایان ذکر است که افزایش دما منجر به شوری بیشتر آب ها در سال های اخیر شده است (به ویژه در دریاچه ها).

نوع فعالیت: استخراج و استفاده از منابع غیر زنده دریایی (تجدیدناپذیر).

زیرمجموعه های فعالیت: تولید آب شیرین (نیروگاه های نمک زدایی و ساخت سیستم های آبرسانی مربوطه).

صنایع مرتبط:

- نمک زدایی

محرك رشد: نیاز برای آب شیرین.



بخش‌های نوظهور اقتصاد آبی ۵: ایمنی و نظارت و خدمات دفاعی

Safety and Surveillance and Defense Services

همواره توسعه‌ی پایدار اقتصادی همراه با امنیت محیط اقتصادی و بستر آن همراه می‌باشد. هرگونه مخاطراتی در بستر تجارت دریایی، منجر به کاهش رونق اقتصادی و به عنوان یک مانع بزرگ در برابر رشد و توسعه‌ی پایدار اقتصاد آبی است. لذا یکی از بخش‌های اقتصاد آبی، ایمنی و نظارت و خدمات دفاعی است. وجود دزدان دریایی و قاچاق سوخت و کالا از مخاطرات در توسعه‌ی صنایع دریایی است. لذا بایستی توجه ویژه‌ای به امنیت دریایی داده شود. البته در این بخش هم نیروهای نظامی دریایی و هم گارد ساحلی و هم بخش خصوصی می‌بایست مشارکت داشته باشند.

نوع فعالیت: دفاع و امنیت دریایی.

زیرمجموعه‌های فعالیت: ایمنی و نظارت
خدمات دفاعی.

صنایع مرتبط:

- - نیروهای دفاعی دریایی (ارتش، گارد ساحلی، سایر سازمان‌های ایمنی عمومی و امنیت خصوصی).

محرك رشد: نیازمندی به دفاع از مرزهای آبی، مخاطراتی نظیر دزدان دریایی، قاچاق و تجاوزات بین‌المللی.

**بخش‌های نوظهور اقتصاد آبی ۶:****بیوتکنولوژی دریایی و اکتشاف زیستی****and Bioprospecting Marine Biotechnology**

تنوع زیستی استثنایی دریاها در حدود ۷۰۰۰۰۰ تا ۱ میلیون نوع تخمین زده شده است. از انواع گونه‌های ویروسی که منبع مهمی از ژن‌های جدید هستند تا محصولات طبیعی با کاربردهایی در دارو، غذا، مواد و انرژی. بیوتکنولوژی دریایی و صنایع اکتشافات زیستی دریایی شامل کشف ژن‌های جدید از محیط دریا و ترکیبات زیستی است که می‌تواند منجر به محصولاتی تجاری شود (تولید داروها، آنزیم‌ها، مواد آرایشی، و سایر محصولات و ماده اولیه و خام محصولات ذکر شده). نیاز به ابداعات و مواد ژنتیکی دریایی به سرعت در حال افزایش است (به عنوان مثال در سال ۲۰۱۰، حدود ۵۰۰۰ ژن ثبت اختراع شده از موجودات دریایی). اکثریت این ثبت اختراعات توسط کشورهای بسیار پیشرفته صورت گرفته است. در آینده به دلیل فاصله ظرفیت بیوتکنولوژی بین ملت‌ها، ظرفیت‌سازی و انتقال فناوری مربوط به اکتشاف زیستی دریایی افزایش یابد. این گنجینه‌های زیستی هم مشتمل بر مزایای مادی بوده و هم غیرمادی.

نوع فعالیت: برداشت و تجارت دریایی منابع زنده

زیرمجموعه‌های فعالیت: استفاده از منابع زنده

دریایی برای داروها و مواد شیمیایی

صنایع مرتبط:

بیوتکنولوژی دریایی و اکتشاف زیستی (داروسازی،

مواد شیمیایی، سوخت‌های زیستی، کودهای

زیستی و پلیمرهای زیستی)

محرك رشد: تحقیق و توسعه و استفاده برای

صنایع بهداشتی، آرایشی، آنزیمی، مواد مغذی و

سایر صنایع.

**بخش های نوظهور اقتصاد آبی ۷:
خدمات دریای با فناوری بالا
High-tech marine Services**

یکی از اصلی ترین خدمت دریایی با فناوری بالا، فناوری اطلاعات و ارتباطات (ICT) دریایی است (مهمترین بخش خدمات نوظهور اقتصاد آبی از منظر کاربرد آن برای سایر بخش ها و زیرشاخه های اقتصاد آبی است). محاسبات سریع تر و انقلاب دیجیتال، کاربردهای ICT را در کلیه فعالیت های تولیدی از جمله منابع طبیعی به یک ضرورت تبدیل کرده است. دامنه کاربردهای ICT در بخش های دریایی روز به روز در حال گسترش است. در چارچوب اقتصاد آبی، بسته به تأکیدی که بر ضبط، تجزیه و تحلیل و شبیه سازی داده های دریایی وجود دارد، ممکن است این حوزه، در آینده گسترش چشمگیری داشته باشد. طیف وسیعی از کاربردهای فناوری های GIS-web برای داده های آنلاین دریاها پتانسیل ICT دریایی را به عنوان یک بخش نوظهور اقتصاد آبی نشان می دهد. به طور معمول، ICT برای نظارت بر ماهواره، تجزیه و تحلیل داده های کلان برای تنوع زیستی، آلودگی، الگوی هوا، تکامل زیست بوم، خدمات مشاوره ای منطقه ای برای ماهیگیری، پیش بینی وضعیت دریا، موج طوفان، طوفان ها، تنوع موسمی، سونامی، خدمات تحقیق و توسعه از جمله اعتبارسنجی حسگرهای ماهواره استفاده می شود. طیف دیگر خدمات با فناوری بالا، تمامی حوزه های گردشگری، ICT، زیرساخت و غیره به صورت فناوریهای زیرسطحی می باشد.

نوع فعالیت: سهم غیرمستقیم در فعالیت ها و محیط های اقتصادی.

زیرمجموعه های فعالیت: خدمات با فناوری بالا.
صنایع مرتبط:

فناوری اطلاعات و ارتباطات دریایی، فناوری های زیرسطحی

محرك رشد: نیاز مبرم به ایجاد یک بانک اطلاعات و ارتباط شبکه ای در محیط دریایی.



فصل ۵: اقتصاد آبی (دریا) در تعاریف روز جهانی

بخش ۵: بخش های نوظهور اقتصاد آبی

قسمت ۸: حفاظت زیست محیطی از سواحل و دریا

مرجع: تحقیقات نگارنده و کمیسیون اروپا

بخش های نوظهور اقتصاد آبی ۸:**حفاظت زیست محیطی از سواحل و دریا (ترسیب کربن و دفع زباله)****Coastal Protection (Carbon Sequestration and Waste Disposal)**

به دلیل رشد جمعیت سال های اخیر در سواحل و توسعه ی انواع صنایع ساحلی و دریایی، نیاز به مدیریت پسماند امروزه جایگاه ویژه ای در اقتصاد آبی یافته است. از آنجایی که در کنار سواحل، محل انباشت زباله ها کم می باشد، احیای صنعت بازیافت و کمپوست از اهمیت بالایی برخوردار است. در صورت عدم مدیریت فاضلاب، امکان آلوده سازی آب های زیرزمینی و مخاطرات زیست محیطی افزایش می یابد. این آلودگی هم بر موجودات دریایی، هم کیفیت آب و هم ساکنان ساحلی اثرات نامطلوب مستقیمی دارد و در نتیجه منجر به نقصان تنوع زیستی و شیلات، ظرفیت های تفریحی و گردشگری و اثرات سو بهداشتی خواهد شد. از سویی دیگر، زباله های جامد و پلاستیکی نیز معضل دیگر صنعتی شدن سواحل می باشد. پساب های صنایع در کنار پساب های شیمیایی کشتی ها، معضل دیگر آلاینده های زیست محیطی دریایی است. لذا بایستی در کنار تدوین قوانین سختگیرانه ی زیست محیطی و تصفیه ی صنایع دریایی، به فرهنگ سازی در این بخش نیز پرداخت.

نوع فعالیت: سهم غیرمستقیم در فعالیت ها و محیط های اقتصادی.

زیرمجموعه های فعالیت: حفاظت از ساحل.

صنایع مرتبط:

- ترسیب کربن (کربن آبی)؛
- محرك رشد:** آلاینده های آب و هوایی.
- حفاظت و ترمیم زیستگاه ها؛
- محرك رشد:** رشد انعطاف پذیر و تاب آور.
- دفع زباله (جذب ضایعات جامد)؛
- محرك رشد:** مدیریت فاضلاب.
- حفاظت از گونه ها و زیستگاه ها؛
- محرك رشد:** حفاظت از منابع طبیعی.

فصل ۵: اقتصاد آبی (دریا) در تعاریف روز جهانی

بخش ۶: بخش‌های فعلی و نوظهور اقتصاد آبی

قسمت ۱: جمع‌بندی و اینفوگرافی

مرجع: تحقیقات نگارنده و کمیسیون اروپا

به سهولت می‌توان هر یک از فعالیت‌های اقتصادی دریایی را در یکی از بخش‌های فرعی (و متعاقباً بخش اصلی مربوطه) قرار داد. گرچه از این نکته نایستی غفلت نمود که، برخی از فعالیت‌های دریایی ممکن است ذیل بیش از یک بخش فرعی قرار گیرد و این هم‌پوشانی موید، ارتباط زنجیره‌ای تمامی بخش‌های اصلی و فرعی اقتصاد آبی با یکدیگر می‌باشد. به عبارت دیگر، گرچه برای بررسی اقتصاد آبی ناگزیر می‌بایست بخش‌های فرعی و اصلی را منفک و گسسته از هم در نظر گرفت. اما از بُعد کارکرد و عملکرد، تمامی بخش‌های فرعی و اصلی به صورت مستقیم و یا غیرمستقیم وابسته (و در پیوستگی) هم می‌باشند.

دسته‌بندی جامع بخش‌های اقتصاد آبی



دسته بندی جامع بخش های اصلی و فرعی اقتصاد آبی دیدگاه کلان جهانی در حوزه ی اقتصاد آبی.

عناوین بخش های اصلی

عناوین بخش های فرعی



بخش اصلی	بخش فرعی	فعالیت‌ها
منابع غیر زنده‌ی دریایی	گاز و نفت فراساحل	<ul style="list-style-type: none"> - استخراج نفت خام و گاز طبیعی. - فعالیت‌های پشتیبانی برای استخراج نفت و گاز (خطوط لوله نفت و گاز و سازه‌های مربوطه). - توسعه‌ی میادین نفتی و گازی.
	معدن و استخراج از بستر دریا	<ul style="list-style-type: none"> - استخراج شن، ماسه، خاک رس، کائولن (خاک چینی) و غیره. - فعالیت‌های پشتیبانی برای استخراج معدنی. - استخراج مواد معدنی غیرفلزی، صنعت معدن کاری در دریای عمیق. - تولید نمک دریا.



فصل ۵: اقتصاد آبی (دریا) در تعاریف روز جهانی

بخش ۶: بخش‌های اصلی، فرعی و فعالیت‌های اقتصاد آبی

قسمت ۳ و ۲: حمل و نقل دریایی کشتی‌سازی و تعمیرات کشتی

مرجع: تحقیقات نگارنده و کمیسیون اروپا

بخش اصلی	بخش فرعی	فعالیت‌ها
<p>حمل و نقل دریایی (کشتیرانی و حمل و نقل)</p>	-	<ul style="list-style-type: none"> - حمل و نقل مسافران و بار دریایی سرزمینی. - حمل و نقل مسافران و بار دریایی و ساحلی (بین‌المللی). - اجاره و لیزینگ و تولید تجهیزات حمل و نقل دریایی و ناوبری. - سایر فعالیت‌های پشتیبانی حمل و نقل دریایی (خدمات ناوبری، عملیات بندری).
<p>کشتی‌سازی و تعمیرات کشتی (و تجهیزات و ماشین-آلات دریایی)</p>	-	<ul style="list-style-type: none"> - ساخت کشتی‌ها و سازه‌های شناور، ثبت و رده‌بندی. - ساخت قایق‌های تفریحی و ورزشی. - تعمیر و نگهداری کشتی‌ها و قایق‌ها. - صنعت اوراق و فروش کشتی‌ها. - ساخت انواع طناب، ریسمان، تور و محصولات نساجی موردنیاز در حوزه دریایی. - ساخت ابزار و وسایل اندازه‌گیری، آزمایش و ناوبری. - ساخت موتور و توربین، و سامانه‌های پیشرانس. - تولید کالاهای ورزشی.



بخش اصلی	بخش فرعی	فعالیت‌ها
فعالیت‌های بندری	خدمات تجارت دریایی	<ul style="list-style-type: none"> - فعالیت‌های خدماتی ضمنی حمل و نقل آبی. - حمل بار (خدمات بندری). - دفاتر بیمه‌ای و بازرسی و دفاتر حمل و نقل بین-المللی. - انبارداری و ذخیره سازی. - ساخت پروژه‌های آبی (لایروبی و آماده‌سازی محیطی).
	ساخت و ساز دریایی و توسعه‌ی ساحلی	



فصل ۵: اقتصاد آبی (دریا) در تعاریف روز جهانی

بخش ۶: بخش‌های اصلی، فرعی و فعالیتهای اقتصاد آبی

قسمت ۵: گردشگری دریایی و ساحلی

مرجع: تحقیقات نگارنده و کمیسیون اروپا

بخش اصلی	بخش فرعی	فعالیت‌ها
<p>گردشگری دریایی و ساحلی (محل اقامت، جابجایی و سایر خدمات)</p>	-	<ul style="list-style-type: none"> - هتل‌ها و اقامتگاه‌های مشابه. - اقامتگاه‌های کوتاه مدت. - زمین‌های کمپینگ، پارک‌های تفریحی، باغ وحش آبزیان و شهربازی. - خرده‌فروشی سوخت خودرو در فروشگاه‌های تخصصی. - حمل و نقل ریلی مسافری، بین شهری، حمل و نقل زمینی مسافر شهری و حومه و حمل و نقل هوایی مسافر. - حمل و نقل دریایی و مسافری ساحلی. - خرده‌فروشی و اجاره‌ی کالای ورزشی (نظیر تجهیزات ماهیگیری). - خرده‌فروشی کالاهای فرهنگی و تفریحی در فروشگاه‌های تخصصی. - خرده‌فروشی کالاهای دیگر در فروشگاه‌های تخصصی. - فعالیت‌های خدمات غذایی و آشامیدنی (انواع رستوران و کافه). - ارائه خدمات مذهبی، هنری و باستانی.



فصل ۵: اقتصاد آبی (دریا) در تعاریف روز جهانی

بخش ۶: بخش‌های اصلی، فرعی و فعالیتهای اقتصاد آبی

قسمت ۵: بخش‌های مکمل

مرجع: تحقیقات نگارنده و کمیسیون اروپا

بخش اصلی	بخش فرعی	فعالیت‌ها
بخش‌های مکمل	انرژی تجدیدپذیر دریایی	<ul style="list-style-type: none"> - تجهیزات تولید انرژی‌های تجدیدپذیر. - تولید انرژی الکتریکی ساحلی (خنک‌سازی در دریا). - تأسیسات و تجهیزات انرژی باد در ساحل، موج، جذر و مد و انرژی حرارتی دریا. - خدمات پشتیبانی و نیروگاهی.
	شیرین‌سازی آب دریا	<ul style="list-style-type: none"> - تولید آب شیرین (نیروگاه‌های نمک‌زدایی و ساخت سیستم‌های آبرسانی مربوطه).
	بیوتکنولوژی دریایی	<ul style="list-style-type: none"> - بیوتکنولوژی دریایی و اکتشاف زیستی (داروسازی، مواد شیمیایی، سوخت‌های زیستی، کودهای زیستی و پلیمرهای زیستی). - تولید مواد اولیه‌ی صنایع بهداشتی، آرایشی، آنزیمی، مواد مغذی.
	ایمنی و نظارت دریایی	<ul style="list-style-type: none"> - بازرسی‌های فنی، ایمنی قانونی و رده بندی - محافظت از سواحل و آب‌های سرزمینی از منظر امنیت دریایی و تجارت. - نیروهای دفاعی دریایی (ارتش، گارد ساحلی، سایر سازمان‌های ایمنی عمومی و امنیت خصوصی).
	حفاظت زیست محیطی دریایی	<ul style="list-style-type: none"> - ترسیب کربن (کربن آبی). - دفع زباله (جذب ضایعات جامد). - حفاظت و ترمیم زیستگاه‌ها. - حفاظت از گونه‌ها و زیستگاه‌ها.
	خدمات دریایی با فناوری بالا	<ul style="list-style-type: none"> - فناوری اطلاعات و ارتباطات دریایی (ایجاد بانک اطلاعات و شبکه ارتباطی دریایی). - فناوری‌های زیرسطحی (انواع کابل‌ها و تأسیسات در زیرسطح، فناوری ربات‌های زیرآبی و غیره).
	تحقیق و توسعه و آموزش دریایی	<ul style="list-style-type: none"> - تمامی صنایع دریایی، پژوهشکده‌های دریایی و محیط‌های دانشگاهی.

فصل ۶: نگاهت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۱: کلیات و شیوه تدوین نگاهت نهادی

قسمت ۱: مراحل تدوین

مرجع: کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی
تدوین نگاهت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

در صورتی که محیط نهادی به تصویر درآید، میتوان درک بهتری (حداقل به صورت مقدماتی) از وضع ظاهری نظام ملی هر بخش از اقتصاد و صنعت و نوآوری به دست آورد. نقشه ای که بازیگران اصلی و تعاملات آن ها را نشان دهد، می تواند خلاءها و موانع ساختاری را روشن تر کند. نگاهت نهادی امکان نگاهی فراتر از آمار ها را فراهم میکند و جدا از ارائه اطلاعات بهتر درباره چیدمان خاص نهادی یک کشور، بینش مفیدی برای سیاست گذاری به وجود می آورد. این تصویر کمکی برای تشخیص «عدم انطباق»، «همپوشانی» و نقایص برنامه های پشتیبانی است و می تواند به عنوان ابزاری مفید برای یادگیری سیاست با توجه به نمونه های موفق به حساب آید. چیدمان مناسب نهادی به بهبود هماهنگی سیاست ها، افزایش شفافیت و کاهش عدم تطابق نظام مند کمک می کند. دستیابی به ثبات و اعتبار در سیاست گذاری علم، فناوری و نوآوری بستگی به قابلیت ایجاد هماهنگی بین وزارتخانه ها و مشارکت ذینفعان مختلف در صورت صورت بندی سیاست ها دارد.

در این بخش از این طرح با ارائه روشی برای نگاهت نهادی اقتصاد دریا بر پایه مطالعات انجام شده قبلی نگاهت نهادی فعلی (مطلوب به ادعای محققان) اقتصاد آبی ارائه می شود

بررسی روند تحولات در حوزه اقتصاد دریا(آبی)

تبیین تقسیم کار ملی و حکمرانی در حوزه اقتصاد دریا(آبی) کشور

تبیین زیربخشهای حوزه اقتصاد دریا(آبی) کشور

ارزیابی تطبیقی ساختارهای ملی حوزه بندری و دریانوردی در کشورهای منتخب

مطالعه ساختار نهادی حوزه اقتصاد دریا(آبی) در کشورهای منتخب

تبیین حوزه‌های مورد توجه در انتخاب کشورها

بررسی الزامات بالادستی حاکم بر نظام حوزه اقتصاد دریا(آبی) کشور

جمع بندی و تحلیل گزاره های استخراج شده

بررسی قوانین و الزامات بالادستی شناسایی شده و استخراج گزاره های مرتبط

شناسایی قوانین و الزامات بالادستی مرتبط با حوزه اقتصاد دریا(آبی)

ترسیم نگاهت نهادی نظام حوزه اقتصاد دریا(آبی) در وضعیت موجود

تهیه ماتریس نهاد - کارکرد برای وضع موجود در حوزه اقتصاد دریا(آبی)

شناسایی بازیگران نظام حوزه اقتصاد دریا(آبی)

تحلیل دیدگاه ها و نظرات خبرگان حوزه اقتصاد دریا(آبی)

تهیه ماتریس نهاد - کارکرد برای وضع موجود در حوزه اقتصاد دریا(آبی)

شناسایی بازیگران نظام حوزه اقتصاد دریا(آبی)

جانمایی ساختار مطلوب حوزه اقتصاد دریا(آبی)

ترسیم نگاهت نهادی وضعیت مطلوب بخش حوزه اقتصاد دریا(آبی)

تبیین روابط و تعاملات بخش حوزه اقتصاد دریا(آبی)

ساختار نهادی بخش اقتصاد دریا در کره جنوبی

اطلاعات و مشخصات عمومی کره جنوبی

اهمیت بخش دریا به عنوان یکی از مهم‌ترین حوزه‌های تأثیرگذار در پیشرفت اقتصادی کشورها، کره جنوبی را بر آن داشت که در دهه ۱۹۷۰ این حوزه را در مقامی استراتژیک در برنامه‌های توسعه اقتصادی خود قرار دهد. بر همین مبنا، علی‌رغم این که کره جنوبی در مقایسه با کشورهای اروپایی و ژاپن از سابقه کمتری در حمل‌ونقل و دریانوردی برخوردار است، توانسته در این حوزه و تکنولوژی‌های پیشرفته آن از رقبای خود پیشی گیرد به گونه‌ای که امروزه تعداد زیادی از شرکت‌های بزرگ دریایی جهان کره‌ای هستند.

نوع حکومت: جمهوری

دارای ۲۱ وزارتخانه

پایتخت: سئول

رتبه ۱۱ در تولید ناخالص داخلی در جهان

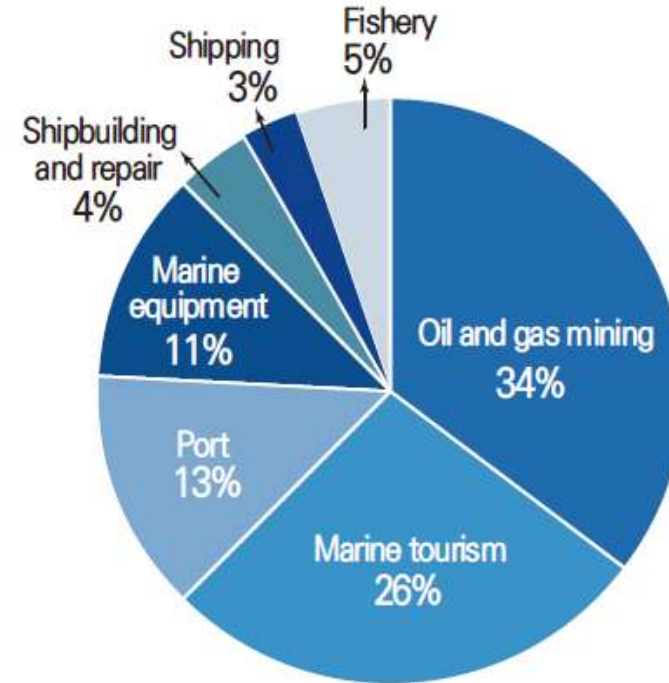
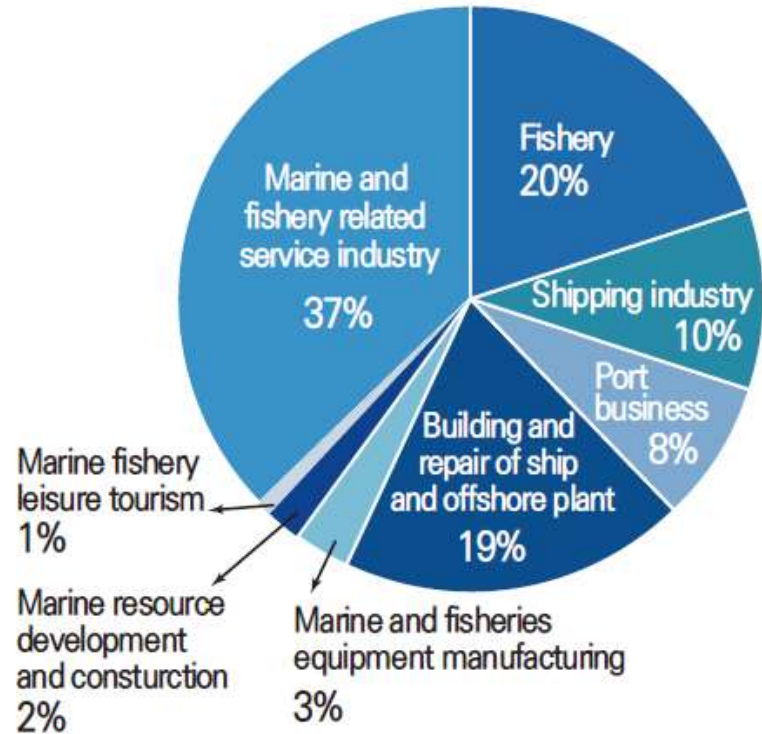
مساحت کره جنوبی: ۲۲۱/۶۰۷ کیلومتر مربع

طول خط ساحلی: ۲۴۰۰ کیلومتر

Figure 3. A structural comparison of Korean and global ocean economies

Korean Ocean Economy

Global Ocean Economy



High-Level Industry Classification

Fisheries & aquaculture

Seafood processing

Seafood wholesale and retail

Shipping

Port

Shipbuilding and offshore plant

Marine machine & equipment

Marine resource development and construction

Marine leisure & tourism

Marine services(mapping, surveying, consulting, education, R&D)

Resource: The Korean ocean economy chart (the left pie) was created by the author, the global economy chart (right) was made based on the ocean economy in 2030, OECD, 2016

فصل ۶: نگاهت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۲: ساختار نهادی بخش اقتصاد دریا در کره جنوبی

قسمت ۴: نگاهي به نگاهت نهادی اقتصاد دریا در کره جنوبی

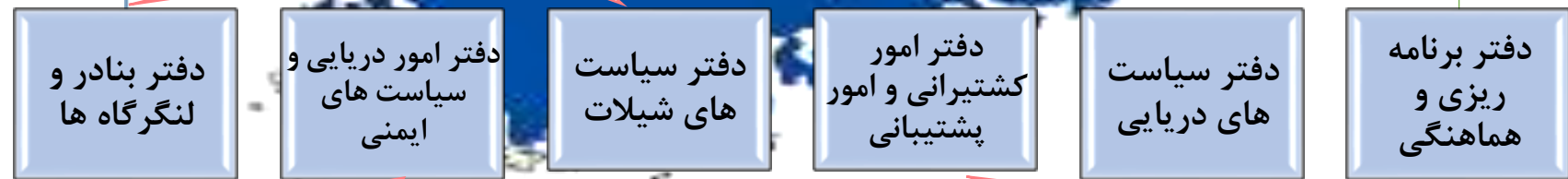
مرجع: کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی تدوین نگاهت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

وزارت اقیانوس ها و شیلات ✓

- وزارت اقیانوس ها و شیلات نهاد اصلی حاکمیتی در بخش بندر و دریانوردی کره جنوبی می باشد،
- در سال های اخیر به دنبال سیاست‌های توسعه‌ای دولت و در راستای تمرکززدایی و افزایش رقابت‌پذیری از طریق واگذاری مدیریت بندر به دولت‌های محلی نظیر بوسان و اینچئون، نقش این وزارتخانه در مدیریت بندر کمرنگ‌تر گردیده است.
- مدیریت و بهره برداری بندر غیرکانتینری کره جنوبی از وظایف دفاتر بندری ذیل این نهاد می باشد.
- از جمله وظایف این نهاد می توان به موارد زیر اشاره نمود:
 - برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری در سطح کلان
 - تنظیم گری و تعیین تعرفه‌های بندر
 - تقسیم بودجه
 - هماهنگ‌سازی سیاست‌ها



- این دفتر به اتخاذ سیاست‌های تخصصی حوزه شیلات می‌پردازد.
- تصمیم‌گیری و اتخاذ سیاست‌های حوزه توزیع، سیاست‌های ارتقاء صادرات و پرورش آبزیان، سیاست‌های درآمدی و رفاهی،
 - سیاست‌های صنعت ماهیگیری،
 - سیاست‌های مربوط به منابع شیلات،
 - سیاست‌گذاری پیرامون زیرساخت‌های ماهیگیری و پرورش آبزیان،
 - تدوین و تصمیم‌گیری در رابطه با سیاست‌های توسعه جامعه ماهیگیری و توسعه بندر



این بخش به اتخاذ سیاست‌های کشتیرانی، سیاست‌های مربوط به دریانوردان، سیاست‌های تدارکات بندر و همچنین سیاست‌های مدیریت بندر می‌پردازد.

این دفتر از چهار بخش پلیس حفاظت دریایی، صنعت و فناوری دریانوردی، مدیریت ایمنی دریایی و تجهیزات کمک ناوبری تشکیل شده است که هر بخش وظیفه تأمین ملزومات زمینه تخصصی خود را بر عهده دارد.

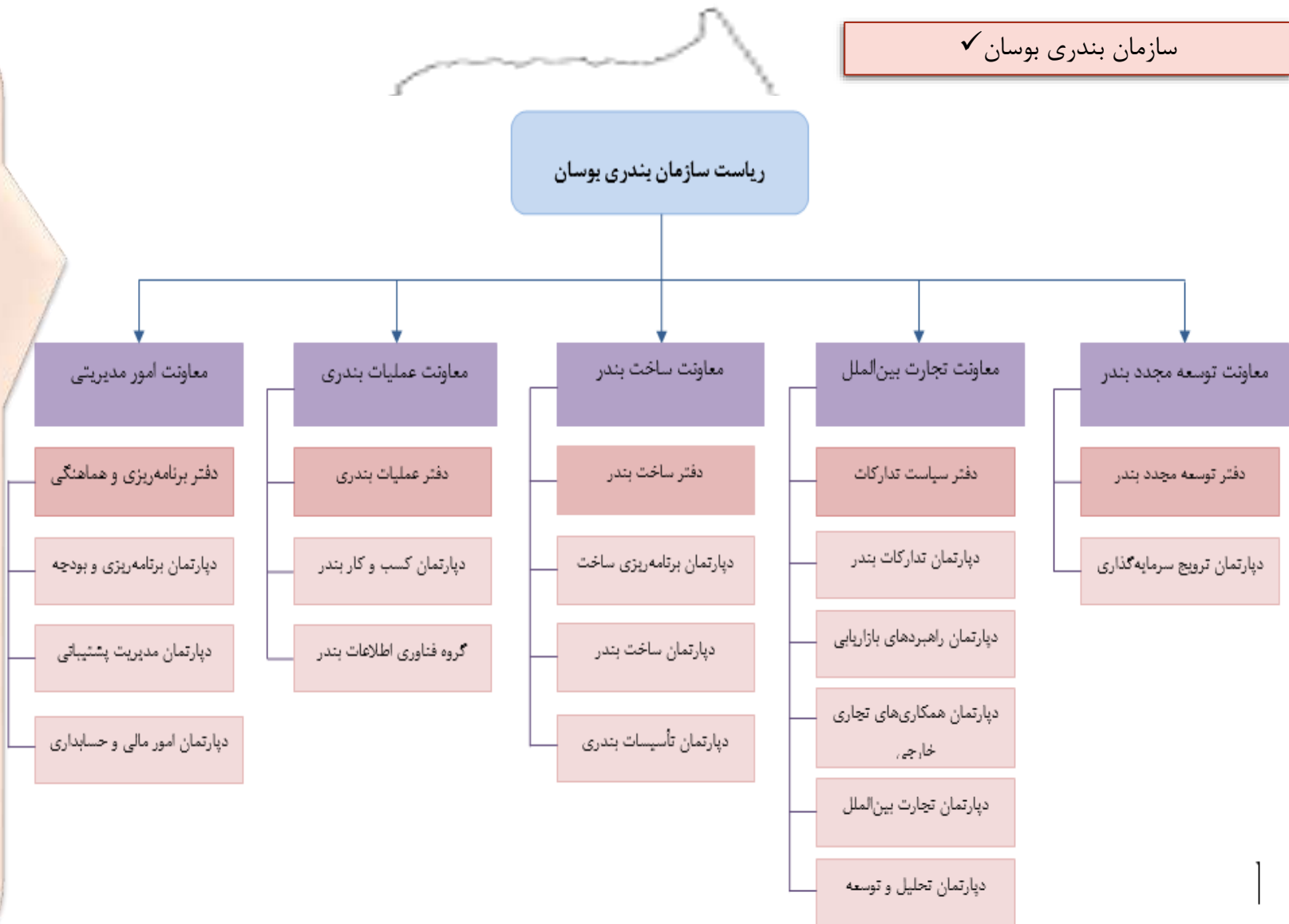
فصل ۶: نگاهت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۲: ساختار نهادی بخش اقتصاد دریا در کره جنوبی

قسمت ۵: سازمان بندری بوسان

مرجع: کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی تدوین نگاهت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

سازمان بندری بوسان ✓



سازمان بندری بوسان یک نهاد دولتی خودگردان است که به صورت غیر مستقیم تحت نظارت وزارت اقیانوس ها و شیلات قرار دارد علی رغم اینکه این سازمان، سازمانی خودگردان و مستقل می باشد، هنوز هم در برخی مسائل کلان ساختار مدیریت و بهره برداری نظیر برنامه های اجرایی، تحت تأثیر تصمیمات وزارت اقیانوس ها و شیلات کره می باشد. کلیه مسئولیت های مربوط به امور مدیریتی، اجرایی، تأمین بودجه و نیروی کار بندر بوسان بر عهده این سازمان است. اپراتورهای پایانه های بندری بوسان تحت نظارت سازمان بندری بوسان به فعالیت می پردازند. ریاست این سازمان توسط وزارت اقیانوس ها و شیلات انتخاب می گردد که تا قبل از سال ۲۰۱۲ رئیس جمهور کره این مسئولیت را بر عهده داشته است. از جمله وظایف این سازمان می توان به موارد زیر اشاره نمود: مدیریت و بهره برداری منطقه آزاد تجاری بوسان انتخاب و مدیریت شرکت های بهره بردار (شرکت های مستأجر) نظارت و تعمیر و نگهداری تأسیسات عمومی جمع آوری اجاره ها و کنترل هزینه ها ساخت اسکله

فصل ۶: نگاهت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۲: ساختار نهادی بخش اقتصاد دریا در کره جنوبی

قسمت ۶: جمع بندی ساختار نهادی بخش بندر و دریانوردی کره جنوبی

مرجع: کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی تدوین نگاهت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

جمع بندی ساختار نهادی بخش بندر و دریانوردی کره جنوبی

- نکات قابل توجه در ساختار نهادی بخش بندر و دریانوردی کره جنوبی:
- وجود وزارت اقیانوس ها و شیلات به عنوان نهاد حاکمیتی و سیاست گذار اصلی در بخش بندر و دریانوردی کره جنوبی بدون حضور در تجارت دریایی
 - کمرنگ تر شدن نقش وزارت اقیانوس ها و شیلات در مدیریت بنادر در سال های اخیر به دنبال سیاستهای توسعه ای دولت در راستای تمرکززدایی و افزایش رقابت پذیری
 - حرکت این کشور به سمت افزایش مشارکت بخش خصوصی جهت بهره برداری بنادر (کانتینری) و ایجاد نهاد خودگردان جهت مدیریت بنادر بوسان و اینچئون
 - وجود نهادهای خصوصی قدرتمند و عدم حضور و یا مشارکت اقتصادی دولت در بخش تجاری و درآمد زا و تسهیل گری و تنظیم گری دولت بعنوان نهادی قدرتمند و پشتیبان

نهادها	نقش و کارکرد	سیاست گذاری	تنظیم گری	تسهیل گری	ارائه دهنده خدمات	صنعت
وزارت اقیانوس ها و شیلات	برنامه ریزی و سیاست گذاری در سطح کلان	*				
	تنظیم گری و تعیین تعرفه های بنادر		*			
	تقسیم بودجه	*				
	هماهنگ سازی سیاست ها	*				
	توسعه استراتژی	*				
سازمان پایانه های دریایی	ساخت و اجرای عملیات بنادر بین المللی و بنادر جدید				*	
	توسعه دهنده پایانه های کانتینری (به جز بوسان و اینچئون)	*				
	احداث، مدیریت و بهره برداری بنادر (به جز بوسان و اینچئون)				*	
	نظارت بر عملکرد اپراتورهای بندری		*			
سازمان بندری بوسان	احداث و توسعه				*	
	مدیریت و بهره برداری				*	
	تأمین بودجه				*	
	نظارت بر فعالیت اپراتورهای بندری		*			
	تأمین نیروی کار				*	
سازمان بندری اینچئون	صدر گذرنامه برای منطقه آزاد تجاری		*			
	بازاریابی برای بندر بوسان				*	
	توسعه دهنده پایانه ها و امکانات				*	
	عملیات و بهره برداری				*	
	نظارت بر پایانه ها و امور اجرایی		*		*	
شرکت های کوچک و متوسط خصوصی	مدیریت و بهره برداری بنادر				*	
	نظارت بر فعالیت اپراتورهای بندری		*			
	بهره برداری بنادر محلی				*	

موریس وزارت اقتصاد اقیانوسی، منابع دریایی، شیلات و کشتیرانی تشکیل داده است

Services offered by the Ministry

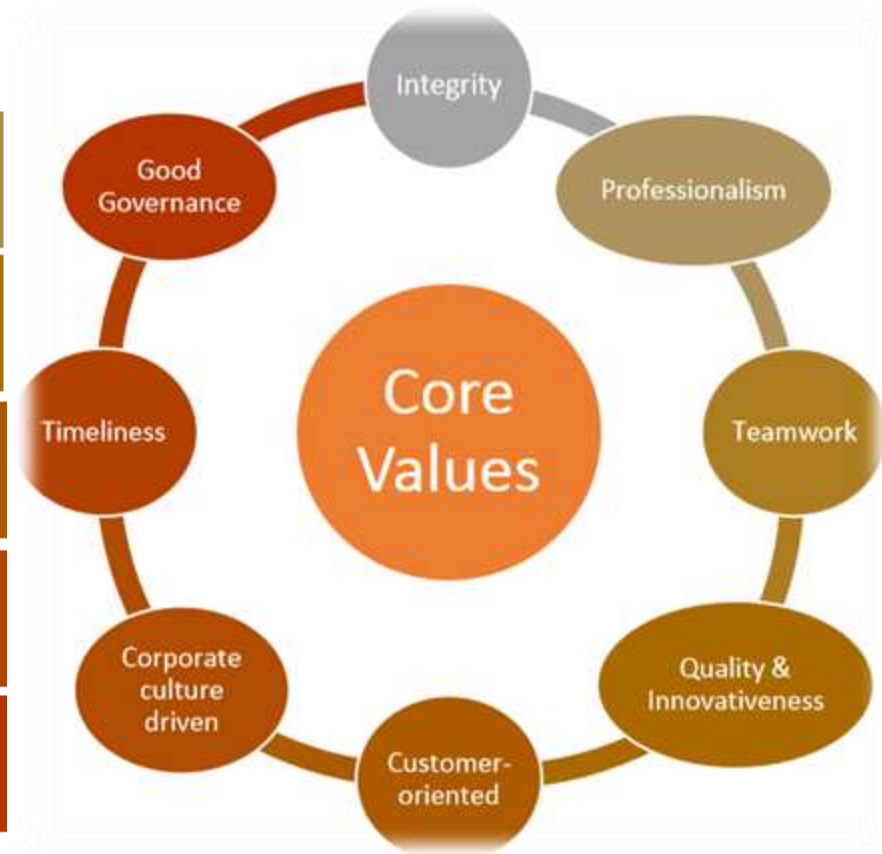
Monitoring, Control and Surveillance of Fisheries Resources, Combat illegal, unreported and unregulated fishing.

Licensing of boats, verification and control of fish and fish products.

One Stop Shop service to fishing operators, traders, processors, canners and retailers of fish.

Shipping Navigation, Maritime Safety Administration and Training of Seafarers.

Mapping of the seafloor through bathymetry maps for shallow and deep sea for characterisation and identification of seafloor structures.



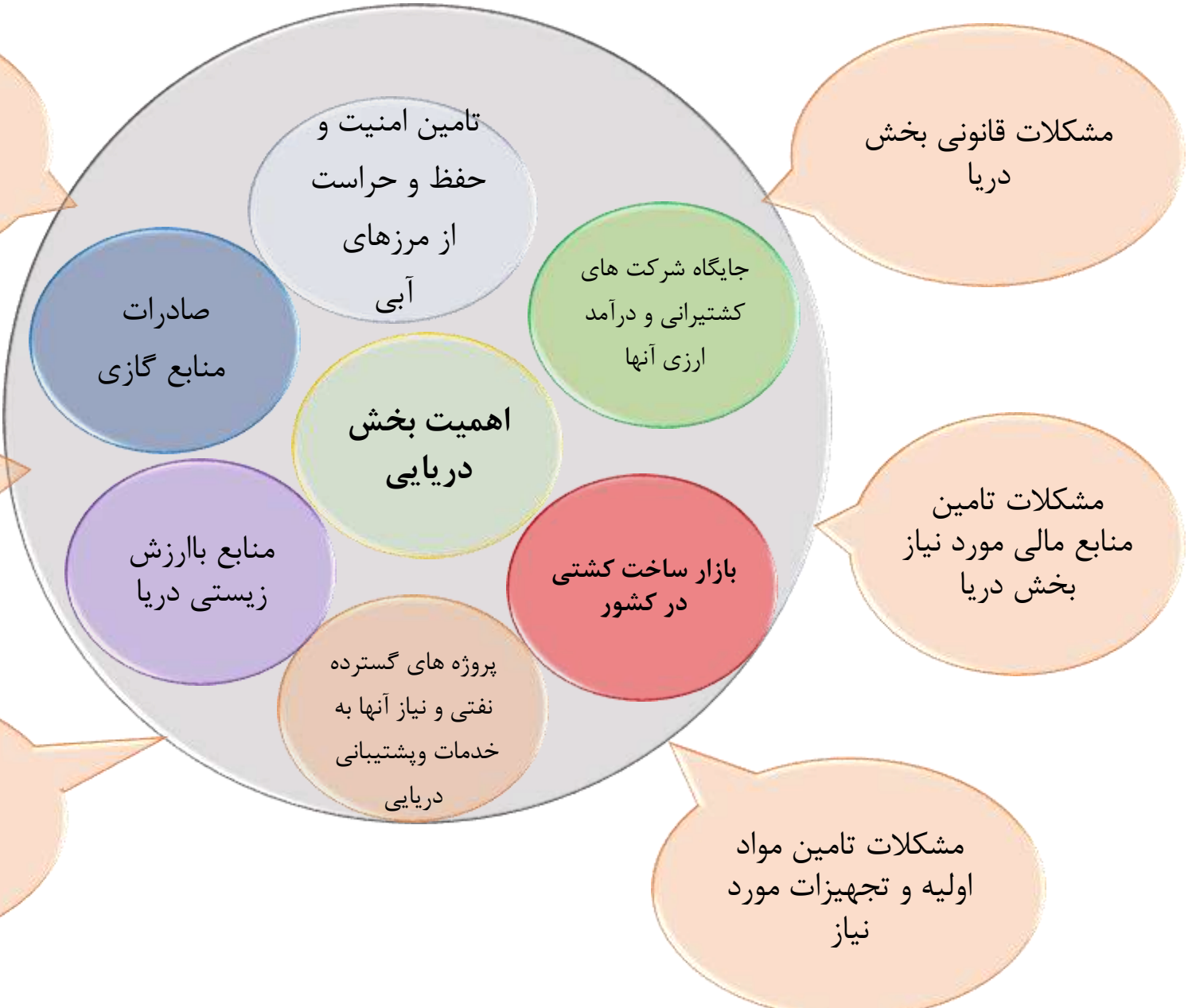
فصل ۶: نگاهت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۴: بیان مساله (اهمیت و چالشها)

قسمت ۱: اینفو گرافی اهمیت و چالشها

مرجع: کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی
تدوین نگاهت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

بیان مساله (اهمیت و چالشها)



فصل ۶: نگاهت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۴: بیان مساله (اهمیت و چالشها)

قسمت ۲: نظرات خبرگان

مرجع: کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی
تدوین نگاهت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

بیان مساله (بخشی از نظرات خبرگان راجع به مشکلات ساختاری بخش دریایی کشور)

تا کنون تلاش‌ها در بخش دریایی به دلیل چند پارگی بخش دریا در قالب وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های مختلف و نبود متولی مشخص، تا حد زیادی به هرز رفتن است.

آنچه امروزه باید بیش از پیش مورد توجه قرار گیرد، ضرورت ایجاد هماهنگی در تمامی سطوح، از تدوین استراتژی مشترک جامعه دریایی گرفته، تا تصمیم‌سازی، اجرا، پایش، نظارت و اصلاح رویه‌های جاری است.

ایجاد "وزارت دریانوردی" یا ایجاد "سازمان توسعه دریانوردی و امور سواحل" که بتواند در تمامی امور عمرانی، اقتصادی، انسانی و اجتماعی توسعه دریامحور نقش هدایتگر و برنامه‌ریز را ایفا کند، می‌تواند به توسعه بخش دریایی کمک کند.



اینکه ایران تا کنون نتوانسته آنچنان که باید از ظرفیت‌های خود در حوزه دریا بهره‌برد، به دلیل تشتت مراکز تصمیم‌گیری است. حوزه مدیریت کلان دریا متولیان زیادی دارد که هیچ‌کدام هم الزامی برای پاسخگویی به دیگری ندارند.

یکی از چالش‌های بخش دریایی عدم تمرکز کلیه امور مربوط با دریانوردی در یک مجموعه مشخص است. امروز سیاست‌گذاری در زمینه صنایع دریایی در یک وزارتخانه انجام می‌شود، مدیریت حاکمیتی دریانوردی و بندرداری در یک وزارتخانه دیگر.

برای توسعه دریا محور، مهم‌ترین موضوع ضرورت نگرش یکپارچه به تمام اجزای شکل‌دهنده (اقتصادی، سیاسی و اجتماعی) و هماهنگ کردن آنها در توسعه دریامحور است.



فصل ۶: نگاشت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۴: بیان مساله (اهمیت و چالشها)

قسمت ۳: مصادیق

مرجع: کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی
تدوین نگاشت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

بیان مساله (مصد اقی از لزوم توجه به ساختار نهادی بخش دریایی و باز معماری نظام حکمرانی بخش دریایی)

سلام علیکم
با توجه به سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و قوانین و مقررات مربوطه و همچنین قانون ارتقاء سلامت نظام اداری و مقابله با فساد و به جهت جلوگیری از اشخاص یا گروه‌های خاص، مقرر می‌گردد از انعقاد هر نوع قرارداد اعم از پیمانکاری، اجاره دارایی‌هایی مولد، قراردادهای BOT، BLT، نظایر آن و همچنین قراردادهای خرید خدمات با اشخاص حقیقی و حقوقی به نحوی از انحاء با کارکنان آن شرکت/سازمان اعم از شاغل و بازنشسته (مانند صندوق‌های بازنشستگی، شرکت‌ها و صندوق‌های تعاونی کارکنان، شرکت‌های پس انداز کارکنان و از این قبیل) خودداری به عمل آید. لازم است به قراردادهای قبلی نیز در پایان مدت قرارداد یا ظرف مدت شش ماه (هر کدام زودتر باشد) خاتمه داده شود. عمل آید. لازم است به قراردادهای قبلی نیز در پایان مدت قرارداد یا ظرف مدت شش ماه (هر کدام زودتر باشد) خاتمه داده شود.

جمهوری اسلامی ایران
وزارت راه و شهرسازی
وزیر

تاریخ: ۱۳۹۴/۷/۶
شماره: ۳۷۲۷۲/۱۰۰/۰۲

بسمه تعالی

جناب آقای دکتر پور سید آقایی - مدیر عامل محترم شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران
جناب آقای مهندس نریمان - مدیر عامل محترم شرکت عمران شهرهای جدید
جناب آقای مهندس پژمان - مدیر عامل محترم سازمان ملی زمین و مسکن
جناب آقای مهندس کشاورزبان - رئیس محترم سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای
جناب آقای دکتر نورزاد - مدیر عامل محترم شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور
جناب آقای مهندس سعید نژاد - مدیر عامل محترم سازمان بنادر و دریانوردی
جناب آقای دکتر ایزدی - مدیر عامل محترم شرکت عمران و بهسازی شهری ایران
جناب آقای مهندس گلپزاده - مدیر عامل محترم سازمان مجری ساختمانها و تاسیسات دولتی و عمومی
جناب آقای مه آبادی - مدیر عامل محترم شرکت مادر تخصصی فرودگاه‌های کشور
جناب آقای مهندس پرورش - مدیر عامل محترم شرکت هواپیمایی ج.ا.ا (هما)
جناب آقای مهندس نویدی - مدیر عامل محترم شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی ا.ا.
جناب آقای مهندس حسینی - مدیر عامل محترم شرکت آزمایشگاه فسی و مکانیک خاک

سلام علیکم
با توجه به سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و قوانین و مقررات مربوطه و همچنین قانون ارتقاء سلامت نظام اداری و مقابله با فساد و به جهت جلوگیری از اشخاص یا گروه‌های خاص، مقرر می‌گردد از انعقاد هر نوع قرارداد اعم از پیمانکاری، اجاره دارایی‌های مولد، قراردادهای بازنشستگی، شرکت‌ها و صندوق‌های تعاونی کارکنان، شرکت‌های پس انداز کارکنان و از این قبیل) خودداری به عمل آید. لازم است به قراردادهای قبلی نیز در پایان مدت قرارداد یا ظرف مدت شش ماه (هر کدام زودتر باشد) خاتمه داده شود.

پدیده است مسئولیت اجرای صحیح و دقیق این دستور بر عهده هیات مدیره یا هیات عامل شرکتها و سازمانها می‌باشد.

عباس آخوندی
وزیر

رونوشت:
- جناب آقای دکتر سلیمی - مشاور محترم وزیر در امور حسابداری، حسابداری و اصول حسابداری شرکتی جهت آگاهی.
- دفتر امور منابع و شورا جهت اطلاع و پیگیری.

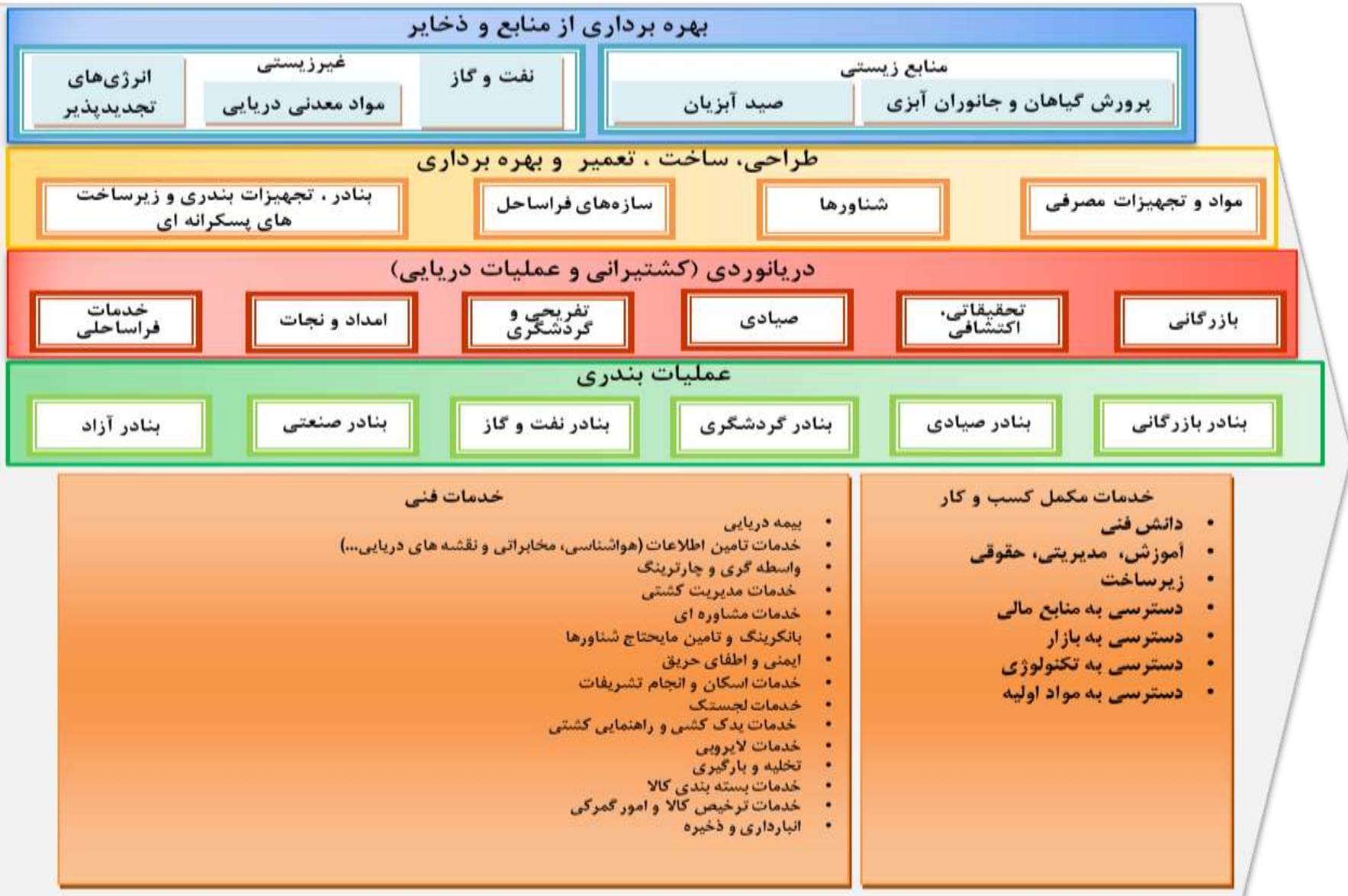
فصل ۶: نگاهت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۴: بیان مساله (اهمیت و چالشها)

قسمت ۴: تبیین زیربخش های دریایی (غیرنظامی)

مرجع: کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی تدوین نگاهت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

تبیین زیربخش های دریایی (غیر نظامی)



- سیاست، امنیت و دفاع
- سلامت، محیط زیست و ایمنی
- سواحل و مدیریت شهری
- قوانین و حقوق بین الملل
- مسائل اقتصادی
- مسائل اجتماعی



نظام حکمرانی بخش دریا

وضعیت فعلی: سازمان متولی زیر بخش دریایی درون وزارتخانه و با تمرکز در فعالیت های حاکمیتی و تصدی گری





فصل ۶: نگاهت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۵: نظام حکمرانی بخش دریا

قسمت ۲: نگاهت نهادی نقش سیاست گذاری بخش بهره برداری از منابع و ذخایر

مرجع: کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی تدوین نگاهت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

بهره برداری از منابع غیرزیستی			بهره برداری از منابع زیستی		زیر رشته‌ها زیرکارکردها
مواد معدنی دریایی	انرژی های تجدیدپذیر	نفت و گاز	صید آبیان	پرورش گیاهان و جانوران آبی	
وزارت صنعت، معدن و تجارت	وزارت نیرو	وزارت نفت	سازمان شیلات		
شورای عالی صنایع دریایی / شورای عالی اقیانوس شناسی / انجمن های علمی و صنفی					
وزارت صنعت، معدن و تجارت	وزارت نیرو	وزارت نفت	سازمان شیلات		تعیین اهداف، جهت گیری‌ها و اولویت بندیهای کلان
کمیسیون امور زیر بنایی، صنعت و محیط زیست دولت / شورای عالی انقلاب فرهنگی / مجلس شورای اسلامی / شورای عالی عتف / شورای عالی صنایع دریایی / شورای عالی اقیانوس شناسی					
وزارت صنعت، معدن و تجارت	وزارت نیرو	وزارت نفت	سازمان شیلات		طراحی نظام
شورای عالی اداری / سازمان مدیریت و برنامه ریزی					
شورای عالی اداری / سازمان مدیریت و برنامه ریزی / شورای عالی صنایع دریایی					
وزارت صنعت، معدن و تجارت		وزارت نفت			تعیین نقش بازیگران
مجلس شورای اسلامی / سازمان مدیریت و برنامه ریزی / شورای عالی انقلاب فرهنگی / سازمان بازرسی کل کشور / مجمع تشخیص مصلحت نظام / شورای عالی صنایع دریایی					
		وزارت نفت	سازمان شیلات		ارزیابی
پاسخگویی و حسابدھی					



فصل ۶: نگاهت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۵: نظام حکمرانی بخش دریا

قسمت ۳: نگاهت نهادی نقش تنظیم گری بهره برداری از منابع و ذخایر

مرجع:

کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی
تدوین نگاهت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

بهره برداری از منابع غیرزیستی			بهره برداری از منابع زیستی		
انرژی های تجدیدپذیر	مواد معدنی دریایی	نفت و گاز	صید آبزیان	پرورش گیاهان و جانوران آبی	زیر رشته‌ها زیر کارکردها
وزارت نیرو	وزارت صنعت معدن و تجارت	وزارت نفت	سازمان شیلات		
سازمان ملی استاندارد					
سازمان حفاظت محیط زیست (ضوابط زیست محیطی)					
وزارت نیرو	وزارت صنعت معدن و تجارت	وزارت نفت	سازمان شیلات		
سازمان حفاظت محیط زیست (جرائم زیست محیطی)					
وزارت نیرو	وزارت صنعت معدن و تجارت	وزارت نفت	سازمان شیلات	سازمان شیلات	وضع مقررات وضع ضوابط و قواعد وضع تعرفه و جرائم رصد و بازرسی اطلاع رسانی و آگاه سازی اعمال مقررات (صدور مجوز و...) حل اختلاف و دعاوی اعمال مجازات
سازمان حفاظت محیط زیست (پایش زیست محیطی) / دریابانی نیروی انتظامی					
سازمان شیلات					
وزارت نیرو	وزارت صنعت معدن و تجارت	وزارت نفت	سازمان شیلات / سازمان جنگل ها، منابع طبیعی و آبخیزداری		
سازمان بنادر و دریانوردی / شورای عالی محیط زیست / سازمان حفاظت محیط زیست (صدور مجوز)					
قوه قضائیه					
قوه قضائیه / نیروی انتظامی					



فصل ۶: نگاهت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۵: نظام حکمرانی بخش دریا

قسمت ۴: نگاهت نهادی نقش تسهیل گری بخش بهره برداری از منابع و ذخایر

مرجع:

کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی تدوین نگاهت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

بهره برداری از منابع غیرزیستی			بهره برداری از منابع زیستی		زیر رشته‌ها زیر کارکردها
انرژی های تجدیدپذیر	مواد معدنی دریایی	نفت و گاز	صید آبزیان	پرورش گیاهان و جانوران آبی	
ستاد توسعه و فناوری های دانش بنیان دریایی / مرکز همکاری های فناوری و نوآوری ریاست جمهوری					
ستاد توسعه فناوری انرژی-های تجدیدپذیر	انجمن سازندگان تجهیزات نفت/ انجمن هیدرولیک ایران		انجمن علمی / انجمن علمی آبی پروری ایران ماهیان زینتی ایران		توسعه ارتباطات
انجمن علوم و فنون دریایی ایران/ انجمن مهندسی دریایی ایران/ انجمن توسعه دریامحور/ ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش بنیان دریایی					
انجمن ها، ستاد توسعه و فناوری های دانش بنیان دریایی، مرکز همکاری های فناوری و نوآوری ریاست جمهوری					
ستاد توسعه فناوری انرژی-های تجدیدپذیر	سازمان شیلات				
ستاد توسعه فناوری انرژی-های تجدیدپذیر					
انجمن ها، ستاد توسعه و فناوری های دانش بنیان دریایی، مرکز همکاری های فناوری و نوآوری ریاست جمهوری					
پژوهشگاه نیرو	پژوهشگاه صنعت نفت				
ستاد توسعه فناوری انرژی-های تجدیدپذیر	انجمن ها، ستاد توسعه و فناوری های دانش بنیان دریایی				
پژوهشگاه نیرو	پژوهشگاه صنعت نفت				
ستاد توسعه و فناوری های دانش بنیان دریایی، مرکز همکاری های فناوری و نوآوری ریاست جمهوری، اتاق بازرگانی صندوق توسعه صنایع دریایی					
ستاد توسعه فناوری انرژی-های تجدیدپذیر					
تسهیل دسترسی به منابع مالی					



فصل ۶: نگاهت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۵: نظام حکمرانی بخش دریا

قسمت ۵: نمونه های از فعالان بخش بهره بردای از منابع و ذخایر دریایی در ایران

مرجع: کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی تدوین نگاهت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

بهره برداری از منابع زیستی		بهره برداری از منابع غیرزیستی		
پرورش گیاهان و جانوران آبی	صید آبزیان	نفت و گاز	مواد معدنی دریایی	انرژی های تجدیدپذیر
مردم / صاحبان صنایع / بازارهای صادراتی				
مصرف کنندگان نهایی توزیع کنندگان منابع زیستی و غیرزیستی		شرکت های خصوصی		
بهره برداران از منابع زیستی و غیرزیستی		شرکت های پالایش و پخش فرآورده های نفتی	وزارت صنعت معدن و تجارت	وزارت نیرو
بهره برداران از منابع زیستی و غیرزیستی		شرکت ملی نفت / شرکت نفت خزر / شرکت نفت فلات قاره، شرکت نفت و گاز پارس	سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران / سازمان زمین شناسی و اکتشافات معدنی کشور	وزارت نیرو / توانیر / سانا
منابع مالی		سازمان شیلات	وزارت صنعت، معدن و تجارت	وزارت نیرو
تامین کنندگان		بانک ها / موسسات مالی		
مواد و تجهیزات		تعاونی صیادی یال اسبی و فانوس ماهیان / توسعه برودت ایرانیان / شرکت تدبیر آسا مبین / مکین دریا	اعضای انجمن سازندگان تجهیزات نفت	شرکت وارد کننده و تولیدکننده مواد و تجهیزات



فصل ۶: نگاهت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۵: نظام حکمرانی بخش دریا

قسمت ۶: نهادهای ارائه دهنده خدمات بخش بهره برداری از منابع و ذخایر دریایی

مرجع: کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی تدوین نگاهت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

بهره برداری از منابع غیرزیستی			بهره برداری از منابع زیستی		زیر رشته‌ها زیر کارکردها
مواد معدنی دریایی	انرژی های تجدیدپذیر	نفت و گاز	صید آبزیان	پرورش گیاهان و جانوران آبی	
سازمان زمین شناسی و اکتشافات معدنی کشور	پژوهشگاه نیرو	پژوهشگاه صنعت نفت	موسسه تحقیقاتی علوم شیلات کشور		دانش فنی
دانشگاه ها، پژوهشکده ها، موسسات تحقیقاتی و ...					
موسسات آموزشی / انجمن ها و					
پارک علم و فناوری خلیج فارس			مرکز رشد واحدهای فناور کشاورزی و منابع طبیعی / پارک علم و فناوری مازندران / پارک علم و فناوری خوزستان		زیر ساخت
مرکز نوآوری، رشد و فناوری دریایی					
مرکز نوآوری، رشد و فناوری دریایی					
عدم شناسایی نهاد					
عدم شناسایی نهاد					
عدم شناسایی نهاد					
عدم شناسایی نهاد					
عدم شناسایی نهاد					
دسترسی به آموزش، مدیریتی، حقوقی					
دسترسی به منابع مالی					
دسترسی به تکنولوژی					
دسترسی به مواد اولیه					



فصل ۶: نگاهت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۵: نظام حکمرانی بخش دریا

قسمت ۷: نگاهت نهادی نقش سیاست گذاری بخش طراحی، ساخت، تعمیر

مرجع: کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی تدوین نگاهت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

بنادر و تجهیزات بندری و زیرساخت های پسرانه						سازه های فراساحل	شناور	مواد و تجهیزات مصرفی	زیر رشته‌ها	
آزاد	صنعتی	گردشگری	نفت و گاز	صیادی	بازرگانی				زیر کار کردها	
			وزارت نفت	سازمان شیلات	وزارت راه و شهرسازی / شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل / مرکز تحقیقات وزارت راه/ سازمان بنادر و دریانوردی	وزارت نفت			هوشمندسازی	
شورای عالی صنایع دریایی/ انجمن های علمی و صنفی										
	شورای عالی مناطق آزاد، صنعتی و ویژه اقتصادی		وزارت نفت	سازمان شیلات	وزارت راه و شهرسازی / شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل / مرکز تحقیقات وزارت راه/ سازمان بنادر و دریانوردی	وزارت نفت	وزارت صنعت، معدن و تجارت		تعیین اهداف، جهت گیری‌ها و اولویت‌بندیهای کلان	
کمیسیون امور زیر بنایی، صنعت و محیط زیست دولت/ شورای عالی انقلاب فرهنگی/ مجلس شورای اسلامی/ شورای عالی عتف/ شورای عالی صنایع دریایی										
	شورای عالی مناطق آزاد، صنعتی و ویژه اقتصادی		وزارت نفت	سازمان شیلات	وزارت راه و شهرسازی	وزارت نفت			طراحی نظام	
شورای عالی اداری/ سازمان مدیریت و برنامه ریزی										
شورای عالی اداری/ سازمان مدیریت و برنامه ریزی/ شورای عالی صنایع دریایی										
			وزارت نفت	سازمان شیلات	سازمان بنادر و دریانوردی	وزارت نفت	وزارت صنعت، معدن و تجارت		تعیین نقش بازیگران	
مجلس شورای اسلامی/ سازمان مدیریت و برنامه ریزی / شورای عالی انقلاب فرهنگی / سازمان بازرسی کل کشور / مجمع تشخیص مصلحت نظام										
شورای عالی صنایع دریایی										
			وزارت نفت	سازمان شیلات					پاسخگویی و حسابدگی	



فصل ۶: نگاشت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۵: نظام حکمرانی بخش دریا

قسمت ۹: نگاشت نهادی نقش تسهیل گری طراحی، ساخت، تعمیر

مرجع: کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی تدوین نگاشت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

طراحی، ساخت، تعمیر						
بنادر و تجهیزات بندری و زیرساخت های پسرانه						سازه های فراساحل
آزاد	صنعتی	گردشگری	نفت و گاز	صیادی	بازرگانی	
ستاد توسعه و فناوری های دانش بنیان دریایی / مرکز همکاری های فناوری و نوآوری ریاست جمهوری						
انجمن پایانه داران بندر ایران / انجمن علوم و فنون دریایی ایران / انجمن سازه های دریایی / انجمن مهندسی دریایی ایران / انجمن هیدرولیک ایران / انجمن خوردگی ایران / انجمن حمل و نقل بین المللی / انجمن مهندسی سواحل و سازه های دریایی ایران / انجمن تخصصی فراساحل / انجمن گردشگری دریایی / انجمن انجمن سازندگان شناور، های دریایی تجهیزات و سازه ایران						
انجمن ها، سازمان بنادر و دریانوردی، ستاد توسعه و فناوری های دانش بنیان دریایی، مرکز همکاری های فناوری و نوآوری ریاست جمهوری						
انجمن ها، ستاد توسعه و فناوری های دانش بنیان دریایی، مرکز همکاری های فناوری و نوآوری ریاست جمهوری، فن بازار						
انجمن ها، ستاد توسعه و فناوری های دانش بنیان دریایی ، سازمان بنادر و دریانوردی						
ستاد توسعه و فناوری های دانش بنیان دریایی، مرکز همکاری های فناوری و نوآوری ریاست جمهوری / صندوق حمایت از صنایع دریایی / اتاق بازرگانی						

زیر رشته ها / زیر کار کردها

توسعه ارتباطات

ظرفیت سازی و ترویج

تسهیل دسترسی به فناوری

تسهیل دسترسی به منابع دانشی

تسهیل دسترسی به منابع مالی



فصل ۶: نگاهت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۵: نظام حکمرانی بخش دریا

قسمت ۱۰: نمونه ای از فعالان بخش طراحی، ساخت، تعمیر

مرجع:

کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی
تدوین نگاهت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

بنادر و تجهیزات بندری و زیرساخت های پسرکانه						سازه های فراساحل	شناور	مواد و تجهیزات مصرفی	بهره بردار	تعمیر	ساخت	طراحی	منابع مالی	تامین کننده
آزاد	صنعتی	گردشگری	نفت و گاز	صیادی	بازرگانی									
شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی	وزارت صنعت، معدن و تجارت / شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی	سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری	وزارت نفت	سازمان شیلات / به صورت محدود بخش خصوصی	سازمان بنادر و دریانوردی / به صورت محدود بخش خصوصی	وزارت نفت	وزارت نفت / سازمان شیلات / سازمان بنادر و دریانوردی	صاحبان شناورها، بهره برداران از بنادر						
شرکت های تعمیر کننده بنادر و تجهیزات بندری						شرکت های خصوصی								
مشاوران، شرکت ها و پیمانکاران عمرانی مورد تایید سازمان مدیریت و برنامه ریزی						شرکت های دولتی : ایزوایکو / سازمان شرکت تاسیسات دریایی / قرارگاه خاتم الانبیا شرکت های خصوصی طراحان و سازندگان خارجی	شرکت های دولتی : ایزوایکو / صدر / کشتی سازی و صنایع فراساحلی دلفین شرکت های خصوصی طراحان و سازندگان خارجی	شرکت های تولیدکننده مواد و تجهیزات مورد تایید موسسات رده بندی طراحان و سازندگان خارجی						
شورای عالی مناطق آزاد، صنعتی و ویژه اقتصادی			وزارت نفت	سازمان شیلات	سازمان بنادر و دریانوردی	وزارت نفت	وزارت معدن و تجارت							
صندوق توسعه ملی						صندوق توسعه صنایع دریایی								
بانک ها / موسسات مالی														
پیمانکاران و شرکت های عمرانی و شرکت های تامین کننده مصالح						شرکت های تولیدکننده مورد تایید موسسات رده بندی (عمده مواد و تجهیزات از خارج وارد می شود)								



فصل ۶: نگاشت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۵: نظام حکمرانی بخش دریا

قسمت ۱۱: نهادهای ارائه دهنده خدمات بخش طراحی، ساخت، تعمیر

مرجع: کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی تدوین نگاشت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

بنادر و تجهیزات بندری و زیرساخت های پسکرانه						سازه های فراساحل	شناور	تجهیزات دریایی	زیر رشته‌ها	
آزاد	صنعتی	گردشگری	نفت و گاز	صیادی	بازرگانی				زیر کار کردها	دانش فنی
دانشگاه ها، پژوهشکده ها، موسسات تحقیقاتی و ...									آموزش، مدیریتی، حقوقی	
موسسات آموزشی، انجمن ها و ...									زیر ساخت	
پارک علم و فناوری خلیج فارس / پارک علم و فناوری هرمزگان / مرکز نوآوری، رشد و فناوری دریایی و ...									دسترسی به بازار	
عدم شناسایی نهاد									دسترسی به منابع مالی	
عدم شناسایی نهاد									دسترسی به تکنولوژی	
عدم شناسایی نهاد									دسترسی به مواد اولیه	
عدم شناسایی نهاد										

بازگشت



فصل ۶: نگاهت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۵: نظام حکمرانی بخش دریا

قسمت ۱۲: نگاهت نهادی نقش سیاست گذاری بخش دریانوردی، کشتیرانی و عملیات دریایی

مرجع: کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی تدوین نگاهت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

بخش دریانوردی (کشتیرانی و عملیات دریایی)

خدمات فراساحلی	تحقیقاتی / اکتشافی	امداد و نجات	صیادی	تفریحی و گردشگری	بازرگانی
وزارت صنعت، معدن و تجارت / وزارت نفت	شورای عالی نقشه برداری / پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی و علوم جوی	سازمان مدیریت بحران	سازمان شیلات	سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری / شورای عالی مناطق آزاد	وزارت راه و شهرسازی / وزارت صنعت، معدن و تجارت / وزارت نفت
شورای عالی صنایع دریایی / سازمان بنادر و دریانوردی / انجمن های علمی و صنفی					
وزارت صنعت، معدن و تجارت / وزارت نفت	شورای عالی نقشه برداری / پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی و علوم جوی	سازمان مدیریت بحران / سازمان بنادر و دریانوردی	سازمان شیلات	سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری / شورای عالی مناطق آزاد	سازمان بنادر و دریانوردی / وزارت صنعت، معدن و تجارت / وزارت نفت
شورای عالی صنایع دریایی / وزارت راه و شهرسازی / کمیسیون امور زیر بنایی، صنعت و محیط زیست دولت / شورای عالی انقلاب فرهنگی / مجلس شورای اسلامی / شورای عالی عتف					
وزارت نفت		سازمان مدیریت بحران	سازمان شیلات	وزارت راه و شهرسازی / شورای عالی ترابری	وزارت نفت / سازمان بنادر
اسلامی / شورای عالی صنایع دریایی / شورای عالی اداری / سازمان مدیریت و برنامه ریزی					
مجلس شورای اسلامی / شورای عالی صنایع دریایی / شورای عالی اداری / سازمان مدیریت و برنامه ریزی					
مجلس شورای اسلامی / سازمان مدیریت و برنامه ریزی / شورای عالی انقلاب فرهنگی / سازمان بازرسی کل کشور / مجمع تشخیص مصلحت نظام / شورای عالی صنایع دریایی					
وزارت نفت			سازمان شیلات		

زیر رشته‌ها
زیر کارکردها

هوشمندسازی

تعیین اهداف، جهت گیری‌ها و اولویت بندیهای کلان

طراحی نظام

تعیین نقش بازیگران

ارزیابی

پاسخگویی و حسابداری



فصل ۶: نگاهت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۵:

نظام حکمرانی بخش دریا

قسمت ۱۳:

نگاشت نهادی نقش تنظیم‌گری بخش دریانوردی، کشتیرانی و عملیات دریایی

مرجع:

کانون هم‌آهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی
تدوین نگاهت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

بخش دریانوردی (کشتیرانی و عملیات دریایی)

بازرگانی	تفریحی و گردشگری	صیادی	امداد و نجات	تحقیقاتی / اکتشافی	خدمات فراساحلی
----------	------------------	-------	--------------	--------------------	----------------

زیر رشته‌ها	زیر کارکردها
-------------	--------------

سازمان حفاظت محیط زیست (استاندارد زیست محیطی)					
وزارت راه و شهرسازی	سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری / سازمان مناطق آزاد	سازمان شیلات	وزارت صنعت، معدن و تجارت / وزارت نفت		
سازمان بین‌المللی دریانوردی / سازمان بنادر و دریانوردی (تدوین قواعد دریانوردی داخلی و مجری قوانین بین‌المللی دریایی، در تدوین قوانین بین‌المللی نقش موثری ندارد)					
سازمان بنادر و دریانوردی (تعرفه خدمات دریایی)					
سازمان حفاظت محیط زیست (جرائم محیط زیستی)					
سازمان شیلات					
دریابانی نیروی انتظامی / سازمان حفاظت محیط زیست (محیط زیست)					
سازمان بنادر و دریانوردی / موسسات رده بندی (ایمنی و محیط زیست)					
سازمان بنادر و دریانوردی					
سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری	سازمان شیلات	مرکز ملی اقیانوس شناسی	وزارت نفت		
سازمان بنادر و دریانوردی و موسسات رده بندی					
قوه قضائیه					
سازمان بنادر و دریانوردی / دریابانی نیروی انتظامی / قوه قضائیه					

وضع مقررات	وضع ضوابط و قواعد
	وضع تعرفه و جرائم
رصد و بازرسی	
اطلاع‌رسانی و آگاه‌سازی	
اعمال مقررات (وصول تعرفه، صدور مجوز و....)	
حل اختلاف و دعاوی	
اعمال مجازات	



فصل ۶: نگاهت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۵: نظام حکمرانی بخش دریا

قسمت ۱۴: نگاهت نهادی نقش تسهیل گری بخش دریانوردی، کشتیرانی و عملیات دریایی

مرجع: کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی تدوین نگاهت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

زیر رشته‌ها
زیر کارکردها

بازرگانی	صیادی	تفریحی و گردشگری	امداد و نجات	اکتشافی	خدمات فراساحلی
ستاد توسعه و فناوری های دانش بنیان دریایی / سازمان بنادر و دریانوردی / مرکز همکاری های فناوری و نوآوری ریاست جمهوری					
انجمن پایانه‌داران بنادر ایران / انجمن علوم و فنون دریایی ایران / انجمن سازه‌های دریایی / انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته / انجمن مهندسی دریایی ایران / انجمن هیدرولیک ایران / انجمن خوردگی ایران / انجمن حمل و نقل بین‌المللی / انجمن دریانوردان تجاری ایران / انجمن علمی آبی‌پروری ایران / انجمن مهندسی سواحل و سازه‌های دریایی ایران / انجمن هیدروگرافی و آبنگاری ایران / انجمن تخصصی فراساحل / انجمن گردشگری دریایی / انجمن توسعه دریامحور / ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش بنیان دریایی					
انجمن ها، ستاد توسعه و فناوری های دانش بنیان دریایی، مرکز همکاری های فناوری و نوآوری ریاست جمهوری					
انجمن ها، ستاد توسعه و فناوری های دانش بنیان دریایی، مرکز همکاری های فناوری و نوآوری ریاست جمهوری					
انجمن ها، ستاد توسعه و فناوری های دانش بنیان دریایی ، مرکز همکاری های فناوری و نوآوری ریاست جمهوری					
ستاد توسعه و فناوری های دانش بنیان دریایی، مرکز همکاری های فناوری و نوآوری ریاست جمهوری / صندوق حمایت از صنایع دریایی / اتاق بازرگانی					

توسعه ارتباطات

ظرفیت‌سازی و ترویج

تسهیل دسترسی به فناوری

تسهیل دسترسی به منابع دانشی

تسهیل دسترسی به منابع مالی



فعالیت ها	بازیگران صنعت
دریانوردی بازرگانی	خدمات ساحلی ایران/ دریا نور/ ده بندر/ راه ابریشم مارین/ شرکت کشتیرانی اطلس/ شرکت کشتیرانی پاسارگاد/ مروارید درخشان اقیانوس/ والفجر/ کشتیرانی ایران و هند/ کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران/ کوثران ساحل جنوب/ فارسیسان آسیا/ شرکت ملی نفتکش/ دریای آبی/ سراج ترخیص تجارت/ سرند
دریانوردی صیادی	صید صنعتی ایران چابهار/ شرکت صید صنعتی ایران/ توسعه صنایع دریایی دماوند قشم/ صید صنعتی صدف/ منابع دریایی فانوس قشم/ نیپتون صید/ توسعه صنایع دریایی دماوند قشم/ شرکت صیادی امید چوبر/ شرکت صیادی بهشتی/ شرکت صیادی پره ایثارگران
دریانوردی تفریحی و گردشگری	بوت سرویس/ تجارت بین المللی مروارید جنوب/ دریا بندر غزال/ دلیجان خزر/ شرکت کشتیرانی اطلس/ طاووس بهشتی کیش/ فارسیسان آسیا/ فتح المبین/ گروه تولیدی بازرگانی رادمان/ یوسف/ کشتیرانی کیش/ کشتیرانی کیش آکوانتیس/ کشتیرانی پادنا پرنس کیش
دریانوردی امداد و نجات	مجتمع صنایع زرهی بنی هاشم دورود/ نگین سبز خاورمیانه/ آرش شاتین/ روبیان/ ستارگان اعماق خلیج/
دریانوردی تحقیقاتی/ اکتشافی	سازمان نقشه برداری/ پژوهشگاه ملی اقیانوس شناسی و علوم جوی
دریانوردی خدمات فراساحلی	راهشناسان خلیج فارس/ امواج زاگرس جنوب/ امیدان ساحل پارسیان/ امیدان ساحل پارسیان/ بوت سرویس/ پردیس کیش خلیج فارس/ پیشتاژان دریای کیش/ خدمات بازرگانی دنج سفر کیش/ خدمات دریایی ومهندسی کشتیرانی/ خدمات ساحلی ایران/ خدمات کشتیرانی پارس چیرو/ خط دریا بندر/ خلیج فارس پایدار/ دزدیس/ شرکت پایانه های صادرات مواد نفتی/ شرکت صنایع و بنادر آزاد فراساحل قشم(افق)/ شرکت کشتیرانی اطلس/ شیپیکان/ فاتح دریا گستر کیش/ فرا دریا/ فراساحل پارسیان/ گلف اجنسی ایران



خدمات مکمل کسب و کار	نهادهای ارائه دهنده خدمات
خدمات حقوقی	وکلای دریایی با تعداد محدود، موسسات رده بندی (مشاوره)
بیمه دریایی	کلیه شرکت های بیمه ای / شرکت های تاسیس شده توسط نفتکش و کشتیرانی جمهوری اسلامی (کیش P&I) (قشم P&I) / موسسات رده بندی (مشاوره)
خدمات تامین اطلاعات (هواشناسی، مخابراتی و نقشه های دریایی...)	سازمان هواشناسی، سازمان بنادر و دریانوردی (VTS)، سازمان نقشه برداری (نقشه های دریایی)، سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح، مرکز ملی اقیانوس شناسی، موسسات رده بندی (استاندارد)
دسترسی به منابع مالی	موسسات رده بندی
واسطه گری و چارترینگ	شرکت و افراد واسطه برای تامین نیروی انسانی، خرید و فروش و اجاره کشتی ها، موسسات رده بندی (قیمت کشتی)
خدمات مدیریت کشتی	شرکت های خصوصی راهبری کننده کشتی، موسسات رده بندی (مشاوره)
خدمات ایمنی و نظارت و مشاوره ای	موسسات رده بندی (مشاوره فنی، قیمت و ...)
خدمات آموزش و تحقیقات	دانشگاه و مراکز تحقیقاتی و موسسات آموزشی دریانوردی، موسسات رده بندی و تعداد محدودی شرکت خصوصی
بانکرینگ و تامین مایحتاج شناورها	خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی، خدمات کشتیرانی خلیج آبی، سوخت رسانی و خدمات کشتیرانی ستاره قشم و....
ایمنی و اطفای حریق	امداد ایمن، آتش ترانه، آذر نجات و
خدمات اسکان و انجام تشریفات	خدمات دریایی و مهندسی کشتیرانی، آبراه طلایی کیش و...



فصل ۶: نگاشت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۵: نظام حکمرانی بخش دریا

قسمت ۱۷: نگاشت نهادی نقش سیاست گذاری عملیات بندری

مرجع: کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی تدوین نگاشت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

بنادر آزاد	بنادر صنعتی	بنادر نفت و گاز	بنادر گردشگری	بنادر صیادی	بنادر بازرگانی
شورای عالی صنایع دریایی / انجمن های علمی و صنفی					
شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی	وزارت نفت	سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری	سازمان شیلات	سازمان بنادر و دریانوردی	
شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی	وزارت نفت	سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری	سازمان شیلات	سازمان بنادر و دریانوردی	
شورای عالی صنایع دریایی / وزارت راه و شهرسازی / کمیسیون امور زیر بنایی، صنعت و محیط زیست دولت / شورای عالی انقلاب فرهنگی / مجلس شورای اسلامی / شورای عالی عتف					
شورای عالی اداری / سازمان مدیریت و برنامه ریزی					
شورای عالی اداری / سازمان مدیریت و برنامه ریزی					
مجلس شورای اسلامی / سازمان مدیریت و برنامه ریزی / شورای عالی انقلاب فرهنگی / سازمان بازرسی کل کشور / مجمع تشخیص مصلحت نظام					
شورای عالی صنایع دریایی					

زیر رشته‌ها
زیر کارکردها

هوشمندسازی

تعیین اهداف، جهت گیری‌ها و اولویت بندیهای کلان

طراحی نظام

تعیین نقش بازیگران

ارزیابی

پاسخگویی و حسابداری



فصل ۶: نگاهت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۵: نظام حکمرانی بخش دریا

قسمت ۱۸: نگاهت نهادی نقش تنظیم گری عملیات بندری

مرجع:

کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی
تدوین نگاهت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

بنادر آزاد	بنادر صنعتی	بنادر نفت و گاز	بنادر صیادی	بنادر گردشگری	بنادر بازرگانی	زیر رشته‌ها زیر کارکردها
سازمان حفاظت محیط زیست (استاندارد زیست محیطی) / سازمان بنادر و دریانوردی						وضع مقررات وضع ضوابط و قواعد وضع تعرفه
شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی	وزارت نفت	سازمان شیلات	سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری	شورای عالی سازمان بنادر و دریانوردی		
شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی		سازمان شیلات				رصد و بازرسی
سازمان بنادر و دریانوردی						اطلاع رسانی و آگاه سازی
شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی	وزارت نفت	سازمان شیلات		سازمان بنادر و دریانوردی		اعمال مقررات (وصول تعرفه، صدور مجوز و...)
قوه قضائیه						حل دعاوی
قوه قضائیه						اعمال مجازات



فصل ۶: نگاهت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۵: نظام حکمرانی بخش دریا

قسمت ۱۹: نگاهت نهادی نقش تسهیل گری عملیات بندری

مرجع: کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی تدوین نگاهت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

بنادر آزاد	بنادر صنعتی	بنادر نفت و گاز	بنادر گردشگری	بنادر صیادی	بنادر بازرگانی	زیر رشته ها زیر کارکردها
ستاد توسعه و فناوری های دانش بنیان دریایی / سازمان بنادر و دریانوردی / مرکز همکاری های فناوری و نوآوری ریاست جمهوری						
انجمن پایانه داران بنادر ایران / انجمن علوم و فنون دریایی ایران / انجمن سازه های دریایی / انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته / انجمن مهندسی دریایی ایران / انجمن هیدرولیک ایران / انجمن خوردگی ایران / انجمن حمل و نقل بین المللی / انجمن دریانوردان تجاری ایران / انجمن علمی آبی پرووری ایران / انجمن مهندسی سواحل و سازه های دریایی ایران / انجمن هیدروگرافی و آبنگاری ایران / انجمن تخصصی فراساحل / انجمن گردشگری دریایی / انجمن توسعه دریامحور / ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش بنیان دریایی						توسعه ارتباطات
انجمن ها، ستاد توسعه و فناوری های دانش بنیان دریایی، مرکز همکاری های فناوری و نوآوری ریاست جمهوری						ظرفیت سازی و ترویج
انجمن ها، ستاد توسعه و فناوری های دانش بنیان دریایی، مرکز همکاری های فناوری و نوآوری ریاست جمهوری						تسهیل دسترسی به فناوری
انجمن ها، ستاد توسعه و فناوری های دانش بنیان دریایی، مرکز همکاری های فناوری و نوآوری ریاست جمهوری						تسهیل دسترسی به منابع دانشی
ستاد توسعه و فناوری های دانش بنیان دریایی، مرکز همکاری های فناوری و نوآوری ریاست جمهوری / صندوق حمایت از صنایع دریایی / اتاق بازرگانی						تسهیل دسترسی به منابع مالی



فصل ۶: نگاشت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۵:

نظام حکمرانی بخش دریا

قسمت ۲۰:

بازیگران صنعت بخش عملیات بندری

مرجع:

کانون هم‌آهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی
تدوین نگاشت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

اپراتورهای بندری	مدیریت بندر	
اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، اعضای انجمن پایانه داران،	سازمان بنادر و دریانوردی / به صورت محدود بخش خصوصی	بنادر بازرگانی
شیلات و تعاونی های صیادی، اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، اعضای انجمن پایانه داران،	سازمان شیلات / به صورت محدود بخش خصوصی	بنادر صیادی
اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، اعضای انجمن پایانه داران،	سازمان میراث فرهنگی / صنایع دستی و گردشگری	بنادر گردشگری
اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، اعضای انجمن پایانه داران، اعضای انجمن بانکرینگ	وزارت نفت	بنادر نفت و گاز
اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، اعضای انجمن پایانه داران،	شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی	بنادر صنعتی
اعضای انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، اعضای انجمن پایانه داران،	شورای عالی مناطق آزاد و ویژه اقتصادی	بنادر آزاد



خدمات بندری	نهادهای ارائه دهنده خدمات
خدمات یدک کشی و راهنمایی کشتی	/ فارسیسان آسیا/ شرکت کشتیرانی و خدمات دریایی تندیس خلیج فارس/ روبیان/ رهاسیر خزر/ خدمات فراساحل لیان/ خدمات دریایی آسیا/ تعاونی خدمات دریایی و عملیات راهنمایی کشتی های کرانه پیمای خلیج فارس/ تایدواتر خاورمیانه/ هدایت کشتی خلیج فارس
خدمات لایروبی	روبیان، آذر لایروب، صنایع لایروبی ترانشه پارس تتیس نگین سبز خاورمیانه و....
تخلیه و بارگیری	خدمات بندری و دریایی کاوه، تایدواتر خاورمیانه، پایانه های نفتی ایران، آریا بنادر ایرانیان و....
خدمات بسته بندی کالا	سفیر گستر دریا
خدمات ترخیص کالا و امور گمرکی	آرین لجستیک کیش، آریابندر کیش، آسان ترخیص بندر، آسان ترخیص خزر، ایران ترخیص و
انبارداری و ذخیره	



فصل ۶: نگاشت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۵: نظام حکمرانی بخش دریا

قسمت ۲۲: محیط کلان بخش بندر و دریانوردی

مرجع:

کانون هم‌آهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی
تدوین نگاشت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

سیاست، امنیت و دفاع	وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، وزارت امور خارجه
سلامت، محیط زیست و ایمنی	وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی، سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان بنادر و دریانوردی
سواحل و مدیریت شهری	وزارت کشور، استانداری ها، شهرداری ها، سازمان بنادر و دریانوردی
قوانین و حقوق بین الملل	وزارت امور خارجه
مسائل اقتصادی	وزارت اقتصاد و امور دارایی
مسائل اجتماعی	وزارت کار، رفاه و امور اجتماعی

فصل ۶: نداشت نهادی اقتصاد آبی (دریا) ایران

بخش ۶: تبیین ضرورت‌های بازمهندسی نظام حکمرانی بخش دریایی

قسمت ۱: نکات برگرفته از تحلیل نداشت نهادی بخش دریا

مرجع:

کانون هم‌آهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی
تدوین نداشت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

- ❖ ضعف وجود نهاد متولی متمرکز در سیاست گذاری بخش دریا
- ❖ عدم تفکیک فعالیت‌های حاکمیتی از تصدی‌گری در برخی از زیربخش‌های دریا نظیر عملیات بندری
- ❖ محدود بودن زیربخش‌های مختلف دریا به وزارتخانه‌های مختلف و مشکل ارتباطات بین وزارتخانه‌ای
- ❖ رشد نامتناسب و ناهماهنگ زیربخش‌های مختلف دریا با توجه به قرارگیری آنها در سطح ساختارهای مختلف حاکمیتی
- ❖ عدم هماهنگی و هم‌سویی سیاست‌های زیربخش‌های مختلف دریا
- ❖ عدم امکان ایفای نقش در حوزه فرابخش و بخش دریا
- ❖ تعدد نهادهای تصمیم‌گیر و نبود مدیریت واحد و در نتیجه ضعف پاسخگویی در بخش دریا



قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریا

فصل ۷:

بخش ۳ تا ۱:

لیست قوانینی که در بخشهای قبلی آورده شده

شامل:

عنوان اسناد و الزام، انتظار، محدودیت هر سند

مرجع:

کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی
تدوین نگاشت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

فصل ۷:

قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریا

فصل ۷:
قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریابخش ۱:
سیاست‌های کلی برنامه هفتم و سایر رهنمودها و تدابیر کلی اقتصاد دریاقسمت ۱:
فصل ۱ کاروند برنامه هفتم توسعه

مرجع:

<https://khl.ink/f/50920>

۱۴۰۱/۰۶/۲۰

فصل ۷:
قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریابخش ۲:
خط مشی‌ها و چارچوب کلان برنامه هفتم توسعه کشور (بخشنامه ریاست جمهوری)قسمت ۱:
فصل ۲ کاروند برنامه هفتم توسعه

مرجع:

بخشنامه ریاست جمهوری
شماره ۱۶۰۰۹۴ مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۰۲فصل ۷:
قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریابخش ۳:
سیاست‌های کلی تا قانون برنامه ششم، بررسی تجربه تدوین و تصویب برنامه ششم (۱۳۹۶-۱۴۰۰)قسمت ۱:
فصل ۴ کاروند برنامه هفتم توسعه

مرجع:

انتشارات
سازمان برنامه و بودجه کشورفصل ۷:
قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریابخش ۴:
خلاصه سایر قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریاشامل قسمت‌های بعدی:
عنوان اسناد و الزام، انتظار، محدودیت

مرجع:

کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی
تدوین نگاشت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

فصل ۷: قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریا

بخش ۴: خلاصه سایر قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریا

فصل ۱: سیاست‌های کلی توسعه دریامحور

مرجع: مجمع تشخیص مصلحت نظام

سیاست‌های کلی توسعه دریامحور

حضور آرتانگه خاندانی رهبر معظم انقلاب اسلامی در اجرای بند یک اصل یکمصد و نهم قانون اساسی و پس از مشورت با مجمع تشخیص مصلحت نظام، سیاست‌های کلی توسعه دریا محور را برای اقدام به روسای قوای سه گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام ابلاغ کردند.

تشکیل کمیته‌های تخصصی در سطح وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های ذی‌ربط
قوه مجریه با کمک مجلس شورای اسلامی و قوه قضائیه
و بسیج دستگاه‌های مسئول

سیاست‌گذاری یکپارچه

- سیاست‌گذاری یکپارچه کشور در سطح تصمیم‌گیری ملی و مدیریت منطقه‌ای و کاروان دریا به منظور بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت‌های دریامحور و ایجاد هماهنگی و هم‌افزایی در زمینه اول در منطقه.

توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریا محور

- توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریا محور و ایجاد فعالیت‌های اقتصادی در سطح دریا محور در تمام بخش‌های دریامحور و ایجاد هماهنگی و هم‌افزایی در زمینه اول در منطقه.

تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری

- تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری و مشارکت داخلی و خارجی با ایجاد زیرساخت‌های لازم نرم افزاری و سخت افزاری (حقوقی، اقتصادی، زیربنایی و امنیت)

تدوین طرح جامع توسعه دریا محور

- تدوین طرح جامع توسعه دریامحور با بهره‌گیری از ظرفیت‌های علمی و تخصصی کشور و همکاری با مراکز علمی و پژوهشی داخلی و خارجی و استفاده از تجربیات کشورهای موفق در توسعه دریامحور و تدوین طرح جامع توسعه دریامحور با تأکید بر حضور مردم و مشارکت‌های مردمی در سطح ملی و منطقه‌ای.

بهره‌برداری حداکثری از ظرفیت‌ها

- بهره‌برداری حداکثری و بهینه از ظرفیت‌ها، منابع و ذخایر موجود در سطح ملی و منطقه‌ای و استفاده از ظرفیت‌های موجود در سطح ملی و منطقه‌ای.

تأمین و ارتقاء سرمایه انسانی

- تأمین و ارتقاء سرمایه انسانی و مدیریت منابع و کارآمدی و ایجاد پتانسیل علمی، آموزشی و پژوهشی برای توسعه دریامحور و تربیت نخبگان و متخصصان در سطح ملی و منطقه‌ای.

توسعه همکاری‌های اقتصادی

- توسعه همکاری‌های اقتصادی، تجاری و سرمایه‌گذاری در طرح‌های بزرگ ملی و منطقه‌ای و مشارکت در طرح‌های بزرگ ملی و منطقه‌ای و همکاری با کشورهای همسایه و سایر کشورهای منطقه و بهره‌گیری از ظرفیت‌های دریامحور و استفاده از ظرفیت‌های دریامحور و استفاده از ظرفیت‌های دریامحور.

افزایش سهم کشور در حمل و نقل دریایی

- افزایش سهم کشور در حمل و نقل دریایی و تقویت شبکه حمل و نقل ترکیبی.

حمایت از سرمایه‌گذاران بومی

- حمایت از سرمایه‌گذاران بومی و ملی در طرح‌های توسعه‌ای و حمایت از فعالان اقتصادی و بنگاه‌های کوچک و متوسط جامع محلی در حوزه‌های مختلف از جمله صیادی، کشاورزی، صنعتی و گردشگری.





قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریا

فصل ۷:

بخش ۴:

خلاصه سایر قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریا

عنوان اسناد و الزام، انتظار، محدودیت هر سند

فصل ۲:

مرجع: کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی تدوین نگاشت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

ردیف	عنوان سند بالادستی	الزام، انتظار، محدودیت
۱	فرمایشات مقام معظم رهبری	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ارتقاء سهم بهره‌وری در رشد اقتصادی ✓ بهبود فضای کسب و کار کشور ✓ تقویت و توسعه نظام استاندارد ملی ✓ ارائه تسهیلات از منابع صندوق توسعه ملی ✓ حمایت از شکل‌گیری بازارهای رقابتی ✓ ایجاد ساختارهای مناسب ✓ تأکید بر راهبرد توسعه صادرات ✓ گسترش همه‌جانبه همکاری با کشورهای منطقه جنوب غربی آسیا ✓ ارتقاء و هماهنگی میان اهداف توسعه‌ای ✓ برقراری ارتباط کمی و کیفی میان برنامه پنج‌ساله و بودجه‌های سالیانه با سند چشم‌انداز ✓ گسترش فعالیت‌های اقتصادی در مناطق مرزی و سواحل جنوبی و جزایر ✓ توسعه دریا محور
۲	سند چشم‌انداز ۱۴۰۴	<ul style="list-style-type: none"> ✓ دستیابی به جایگاه اول اقتصادی، علمی و فناوری در سطح منطقه
۳	برنامه چهارم توسعه	<ul style="list-style-type: none"> ✓ تقویت اقتصاد حمل و نقل ✓ بهره‌برداری مناسب از موقعیت جغرافیایی کشور ✓ افزایش ایمنی و سهولت حمل و نقل بار و مسافر
		<ul style="list-style-type: none"> ✓ نوسازی و روان‌سازی تجارت، افزایش سهم کشور در تجارت بین‌المللی
		<ul style="list-style-type: none"> ✓ تصویب لوایح مورد نیاز برای توسعه فعالیت‌های دریایی
		<ul style="list-style-type: none"> ✓ تدوین طرح جامع ساماندهی سواحل
		<ul style="list-style-type: none"> ✓ اجراسازی راهبردها و اولویتهای آمایشی در قالب برنامه‌های اجرایی توسط سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی
۴	برنامه پنجم توسعه	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ایجاد فضا و شرایط رقابتی توسط وزارت نفت جهت بهره‌برداری از حداکثر ظرفیت‌ها برای توسعه میدان‌های نفت و گاز ✓ شناسایی و اکتشاف هر چه بیشتر منابع نفت و گاز توسط وزارت نفت ✓ ایجاد مدیریت اکتشاف، توسعه و تولید با تجهیز پست‌های سازمانی توسط وزارت نفت
		<ul style="list-style-type: none"> ✓ بهره‌برداری بهینه از ظرفیتها و موقعیت جغرافیایی کشور از طریق:



قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریا

فصل ۷:

بخش ۴:

خلاصه سایر قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریا

عنوان اسناد و الزام، انتظار، محدودیت هر سند

فصل ۲:

مرجع:

کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی تدوین نکاشت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

ردیف	عنوان سند بالادستی	الزام، انتظار، محدودیت
		<ul style="list-style-type: none"> ✓ ایجاد بانک جامع حمل و نقل کشور ✓ تصویب طرح جامع حمل و نقل کشور
	ماده ۱۶۳ (بند ز))	✓ تسهیل تجارت، رقابت پذیر کردن فعالیتهای حمل و نقل
	ماده ۱۶۵	✓ تدوین نظام انعطاف پذیر تعرفه گذاری خدمات دریایی و بندری به منظور ارتقاء رقابت پذیری خدمات حمل و نقل دریایی کشور
	ماده ۳۶	<ul style="list-style-type: none"> ✓ الف- دولت مکلف است اقدامات لازم را با رعایت سیاست های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی در جهت اصلاح نظام بهره برداری آب آشامیدنی، بهره وری استحصال و بهره وری مصرف آن را حداقل معادل سی درصد ارتقاء دهد و نیز حداقل سی درصد آب آشامیدنی مناطق جنوبی کشور را از طریق شیرین کردن آب دریا تا پایان اجرای قانون برنامه تأمین نماید. ✓ تبصره- وزارت نیرو موظف است تا پایان اجرای قانون برنامه تمهیدات لازم را جهت تأمین، طراحی و ساخت حداقل معادل هفتاد درصد آب شیرین کن های مورد نیاز در شهرهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان را از جمله از طریق خرید تضمینی آب شیرین شده و نیز مدیریت هوشمند و تجمیع خرید آب شیرین کن از طریق انتقال فناوری به داخل انجام دهد. مدیریت انتقال فناوری از طریق جهاد دانشگاهی، دانشگاهها و مراکز پژوهشی و شرکتهای دانش بنیان انجام می شود.
	ماده ۳۸	<ul style="list-style-type: none"> ✓ دولت موظف است اقدامات زیر را جهت حفاظت از محیط زیست به عمل آورد: ✓ ث- نظارت بر اجرای طرحهای جامع مدیریت پسماند به ویژه در سواحل دریاها، رودخانهها، جنگلها و دشتهای حاشیه تالابها و مدیریت سالانه حداقل بیست درصد از حجم پسماندهای موجود با روش مناسب
۴	برنامه ششم توسعه	<p>به منظور رونق تولید، نوسازی صنایع، حمایت هدفمند از صنایع دارای اولویت سیاست های کلی اقتصاد مقاومتی و همچنین توسعه صادرات غیر نفتی، دولت و دستگاههای اجرایی ذی ربط به شرح زیر اقدام می کنند:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ ج- دولت با همکاری سایر قوا مکلف است به گونه ای برنامه ریزی و اقدام نماید که ورود کالای قاچاق در طول سالهای اجرای قانون برنامه، سالانه حداقل ده درصد کاهش یابد و از سال اول اجرای قانون برنامه از فعالیت مبادی ورودی غیر مجاز زمینی و دریایی که خارج از کنترل گمرک است جلوگیری به عمل آورده و گزارش سالانه آن را به مجلس شورای اسلامی ارائه نماید. ✓ خ- دولت مکلف است در راستای تقویت صادرات غیر نفتی و حمایت مؤثر از فعالیت صنایع کوچک و متوسط و دریایی کشور و توسعه فعالیت های معدنی، حمایت لازم را از صندوق ضمانت صادرات ایران، صندوق ضمانت سرمایه گذاری صنایع کوچک، تحقیقات و توسعه صنایع الکترونیک، بیمه فعالیت های معدنی و صنایع دریایی در طی سالهای اجرای قانون برنامه به عمل آورد.
	ماده ۴۶	
	ماده ۴۸	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ب- به منظور افزایش خدمات سوخت رسانی به کشتی ها (بانکرینگ) و خدمات جانبی آن در خلیج فارس و دریای عمان ضمن انجام حمایت های لازم از بخش غیر دولتی در خرید شناورهای مخصوص، قیمت گذاری فرآورده، شرایط، تسهیلات، مشوقها و صدور مجوزهای مورد نیاز برای توسعه صنعت سوخت رسانی به کشتی ها را به نحوی انجام دهد که ضمن رشد حداقل ده درصد سالانه، سهم کشور از بازار



قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریا

فصل ۷:

بخش ۴: خلاصه سایر قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریا

فصل ۲: الزام، انتظار، محدودیت هر سند

مرجع: کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی تدوین نگاهت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

ردیف	عنوان سند بالادستی	الزام، انتظار، محدودیت
		سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در منطقه خلیج فارس و دریای عمان در پایان برنامه حداقل به پنجاه درصد برسد.
	ماده ۵۱	با رعایت سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی در راستای مردمی‌شدن اقتصاد و گسترش زیرساخت‌های مورد نیاز برای خدمات تجاری خارجی و افزایش عبور (ترانزیت) و حل مشکلات حمل‌ونقل: الف- به سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران اجازه داده می‌شود با رعایت سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی و قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی مصوب ۱۳۸۷ و الحاقات بعدی آن نسبت به مشارکت با شرکتهای معتبر بین‌المللی (داخلی و خارجی)، برای تشکیل شرکتهایی جهت سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از بنادر اصلی با کارکرد بین‌المللی و فرودگاهی به‌استثنای خدمات کمک‌ناوبری و تشست و برخاست هواپیما اقدام نماید. سهم شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران و سازمان بنادر و دریانوردی و بخش خصوصی داخلی حداقل پنجاه‌ویک درصد خواهد بود. ب- به سازمان بنادر و دریانوردی اجازه داده می‌شود با حفظ وظایف حاکمیتی از طریق ارائه حمایت و مشوقهای لازم، نسبت به واگذاری حق بهره‌برداری و مدیریت بنادر کوچک و محلی، اعطای مجوز احداث بنادر کوچک جدید به اشخاص حقوقی حرفه‌ای و معتبر غیردولتی با رعایت قوانین و مقررات داخلی و بین‌المللی و اصول رقابتی اقدام نماید
	ماده ۸۸-ث-۳	معافیت از پرداخت سی درصد هزینه از طریق هر یک از شرکتهای دولتی و خصوصی هواپیمایی، ریلی و دریایی در سفرهای داخلی و عتبات عالیات برای یکبار در سال
	ماده ۱۰۶-ب-۱-۱۱-	توسعه ناوگان نیروی دریایی با تجهیز به شناورهای سطحی، زیرسطحی سنگین، یگانهای پروازی دریایاپیه و تسلیح آنها به سامانه‌های کشف، شناسایی و ردگیری و کنترل آتش و سلاحهای پیشرفته و به‌روز و کارآمد
۵	سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران	خصوصی‌سازی نهادها و دستگاه‌های دولتی
۶	سیاست‌های کلی نظام بخش انرژی	گسترش اکتشاف نفت و گاز و شناخت کامل منابع کشور افزایش ظرفیت تولید نفت و گاز گسترش تحقیقات بنیادی و توسعه‌ای و تربیت نیروی انسانی تلاش و ایجاد سازماندهی برای جذب منابع مالی (داخلی و خارجی) بهره‌برداری از موقعیت منطقه‌ای کشور برای خرید و فروش و فرآوری و پالایش و معاوضه و انتقال نفت و گاز منطقه به بازارهای داخلی و جهانی.
	سیاست‌های کلی سایر منابع انرژی	افزایش سهم انرژی‌های تجدیدپذیر با اولویت انرژی‌های آبی کسب فن‌آوری و دانش فنی انرژی‌های نو
۷	سیاست‌های کلی نظام برای رشد و توسعه علمی و تحقیقاتی کشور در بخش آموزش	توسعه متوازن کمی و کیفی نظام آموزش عالی و مراکز تحقیقاتی



قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریا

فصل ۷:

بخش ۴:

خلاصه سایر قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریا

عنوان اسناد و الزام، انتظار، محدودیت هر سند

فصل ۲:

مرجع:

کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی تدوین نگاشت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

ردیف	عنوان سند بالادستی	الزام، انتظار، محدودیت
	عالی و مراکز تحقیقاتی	<ul style="list-style-type: none"> ✓ توسعه علوم پایه و تحقیقات بنیادی، افزایش خلاقیت در نظام آموزش عالی ✓ بهینه سازی ساختار نظام آموزشی و تحقیقاتی ✓ شناسایی، هدایت، پرورش، جذب و بکارگیری استعدادهای درخشان ✓ افزایش نقش دانشگاه‌ها، مراکز تحقیقاتی و فرهنگستان‌ها در مسائل مختلف کشور
۸	سیاست‌های کلی نظام برای بخش حمل و نقل	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ایجاد نظام جامع حمل و نقل و تنظیم سهم هر یک از زیربخش‌های آن با اولویت دادن به حمل و نقل ریلی ✓ توسعه و اصلاح شبکه حمل و نقل
۹	سیاست‌های کلی نظام برای رشد و توسعه فناوری	<ul style="list-style-type: none"> ✓ توسعه فناوری با هدف ارتقای جایگاه ایران در فناوری جهانی ✓ تقویت زیرساخت‌ها و ظرفیت‌های ملی فناوری در کشور
۱۰	سیاست‌های کلی نظام در خصوص موضوع خودکفایی دفاعی و امنیتی	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ایجاد زیرساخت‌های فرهنگی، فناوری و علمی ✓ دستیابی به فناوری‌های مورد نیاز دفاعی و امنیتی ✓ خودکفایی کشور در سامانه‌های اولویت‌دار دفاعی و امنیتی ✓ ممنوعیت تامین نیازهای دفاعی و امنیتی از خارج کشور ✓ برون سپاری و جلب مشارکت سایر بخش‌ها ✓ جذب نیروهای مستعد و نخبه ✓ ارتباط و همکاری با دیگر کشورها ✓ مقرون به صرفه سازی مسیر توسعه صنایع و فناوری
۱۱	سیاست‌های کلی نظام در بخش معدن	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ایجاد زیرساخت‌های آموزشی و فناوری ✓ گسترش زمین‌شناسی بنیادی، اقتصادی، مهندسی، محیطی و دریایی ✓ استفاده از موقعیت ویژه زمین‌شناسی ایران ✓ ارتقاء سهم معدن و صنایع معدنی در تولید ناخالص ملی ✓ گسترش همکاری‌های بین‌المللی در زمینه منابع معدنی ✓ ایجاد زمینه‌های مناسب برای رشد صنایع معدنی و فلزی
۱۲	سیاست‌های کلی نظام در بخش منابع طبیعی	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ایجاد زیرساخت‌های فرهنگی ✓ احیای منابع طبیعی تجدیدشونده ✓ شناسایی و حفاظت منابع



قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریا

فصل ۷:

بخش ۴:

خلاصه سایر قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریا

عنوان اسناد و الزام، انتظار، محدودیت هر سند

فصل ۲:

مرجع:

کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی
تدوین نگاشت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

ردیف	عنوان سند بالادستی	الزام، انتظار، محدودیت	
		<ul style="list-style-type: none"> ✓ اصلاح نظام بهره‌برداری از منابع طبیعی ✓ گسترش تحقیقات در زمینه منابع طبیعی 	
۱۳	سیاست های کلی آمایش سرزمین	<ul style="list-style-type: none"> ✓ ارتقای کارایی و بازدهی اقتصادی و تسهیل روابط درونی و بیرونی اقتصاد کشور ✓ دستیابی به تعادل های منطقه‌ای متناسب با قابلیت هر منطقه ✓ توجه به مناطق مرزی ✓ رعایت ملاحظات امنیتی و دفاعی در استقرار جمعیت ✓ استفاده از موقعیت ممتاز جغرافیایی ✓ حفظ، احیا و بهره‌وری بهینه از سرمایه‌ها، منابع طبیعی تجدیدشونده و محیط‌زیست در طرح‌های توسعه 	
۱۴	نقشه جامع علمی کشور	<ul style="list-style-type: none"> ✓ تعیین اولویت‌هایی برای بخش‌های مختلف دریایی در نقشه جامع علمی کشور 	
۱۵	ضوابط ملی آمایش سرزمین	بند ۶	✓ توسعه و تجهیز محورهای حمل و نقل بین‌المللی شمالی - جنوبی و شرقی - غربی
		بند ۱۰	✓ تعادل بخشی به توزیع جمعیت و فعالیت متناسب با منابع
		بند ۲۴	✓ توسعه صنایع اولویت‌دار
		بند ۲۶	✓ توسعه فعالیت های صنعتی مبتنی بر نفت و گاز در مناطق مواجه با محدودیت هایی برای توسعه سایر فعالیت های اقتصادی
		بند ۲۷	✓ توجه ویژه به صنایع انرژی و استقرار آنها در نقاط واقع بر محورهای حمل و نقل
		بند ۲۸	✓ توسعه صنایع پشتیبان حمل و نقل
۱۶	قانون دریائی ایران	فصل اول	✓ ایجاد زیرساخت‌های قانونی برای تابعیت و ثبت کشتی
		فصل دوم	✓ تعریف حقوق ممتاز و تعیین مواردی که مشمول آن می‌شود.
		فصل سوم	✓ ایجاد ظرفیت‌های حقوقی در باب رهن کشتی
		فصل چهارم	✓ تبیین روابط بین صاحب کالا و صاحب کشتی (متصدی باربری دریائی)
		فصل پنجم	✓ حدود مسوولیت و تعهدات مالکین کشتی
		فصل ششم	✓ تعیین وظایف و مسوولیت فرمانده و کارکنان کشتی
		فصل هفتم	✓ تعیین مقرراتی در زمینه وثیقه دادن بار و اخذ وام
		فصل هشتم	✓ تعیین حدود مسوولیت متصدی حمل و حقوق مسافران
		فصل نهم	✓ تعیین قوانینی در رابطه با اجاره کشتی



قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریا

فصل ۷:

بخش ۴:

خلاصه سایر قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریا

عنوان اسناد و الزام، انتظار، محدودیت هر سند

مرجع:

کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی تدوین نگاهت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

ردیف	عنوان سند بالادستی	الزام، انتظار، محدودیت
	فصل دهم	✓ تبیین مقرراتی در زمینه تصادم در دریا
	فصل یازدهم	✓ تبیین مقرراتی در زمینه کمک و نجات در دریا
۱۷	آیین نامه ثبت و بهره برداری شناورها	✓ این آیین‌نامه‌ها چارچوبی را برای صنایع دریایی تعیین کرده ولی در عین حال همگی قدیمی بوده و نیاز به بازنگری دارند.
	آیین نامه ثبت انتقالات و معاملات کشتی‌ها	
	آیین نامه ثبت کشتی‌ها و شناورها	
	گواهینامه شایستگی به خدمه کشتی و فرماندهان و مهندسان	
	آیین نامه اجرائی صدور گواهینامه عمومی مخابرات رادیویی دریایی	✓ استفاده هرچه بیشتر از نیروی کار ایرانی در شناورها و کشتی‌ها ✓ ایجاد زیر ساخت‌های قانونی مناسب
	آیین نامه اجرائی صدور اعطای گواهینامه‌های خدمات دریایی افسران نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران	
	آیین نامه اجرائی صدور و اعطای گواهینامه شایستگی دریانوردی افسر ناوبر و فرماندهان کشتیهای بازرگانی در مسافت نامحدود	
	آیین نامه اجرائی صدور و اعطای گواهینامه شایستگی دریانوردی افسران مهندس مکانیک دریایی کشتی‌های بازرگانی در مسافت نامحدود	
۱۸	باب هشتم قانون تجارت (قرارداد حمل و نقل)	✓ ایجاد فضای مقرراتی مناسب برای انواع قراردادهای حمل و نقل
۱۹	قانون تضمین وام‌های دریافتی شرکتهای کشتیرانی ایرانی	✓ تشویق در جهت افزایش سهم ایران از ناوگان جهانی از طریق پرداخت وام
۲۰	تصویب نامه راجع به استفاده وزارت خانه ها و سازمانهای دولتی از وسائل شرکتهای دولتی حمل و نقل	✓ این قوانین با قانون اصل ۴۴ منافات داشته و وضعیتی کاملا انحصاری برای شرکتهای دولتی ایجاد می کند. بنابراین این قوانین بازدارنده و ضد زنجیره ارزش هستند.
	دستورالعمل نحوه حمل کالاهای وارداتی	
	طرح فوب	



قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریا

فصل ۷:

بخش ۴:

خلاصه سایر قوانین و اسناد بالادستی
حوزه اقتصاد دریا

عنوان اسناد و الزام، انتظار، محدودیت هر سند

فصل ۲:

مرجع:

کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی
تدوین نگاشت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

ردیف	عنوان سند بالادستی	الزام، انتظار، محدودیت
	آیین نامه اجرائی طرح خرید کالاهای دولتی	
۲۱	ماده ۱	✓ تاکید بر هماهنگی بین ارکان حمل و نقل کشور و نیز اعمال سیاست جامع و هماهنگ برای ترابری کشور
	ماده ۷	✓ تعیین وظائف وزارت راه و ترابری با اولویت مطالعه و تهیه و تنظیم برنامه های جامع و هماهنگ در ترابری
	ماده ۸	✓ تاکید بر لزوم ادغام و پیوستن به زنجیره ارزش جهانی
	ماده ۹	✓ بررسی نیازمندیهای بازار و لزوم توجه به آن
	ماده ۱۲	✓ آگاه سازی وزارت راه از کلیه طرح های مربوط به ایجاد شهرها و مراکز فعالیت اجتماعی و صنعتی از لحاظ استفاده از تاسیسات ترابری
	ماده ۱۴	✓ اختیار تشکیل باراندازها، شهرک های لجستیکی، و بنادر خشک به صورت مشارکت بین وزارت راه و سرمایه گذار بخش خصوصی
	ماده ۱۶	✓ تعیین معیارها و ضابطه هایی جهت تشویق بخش خصوصی به سرمایه گذاری
	ماده ۲۱	✓ تشکیل واحدهای مطالعاتی و تحقیقاتی
۲۲	قانون حفاظت دریا و رودخانه های مرزی از آلودگی با مواد نفتی	✓ ملزم ساختن کشتی های نفتی و مشتقات نفتی به داشتن بیمه نامه معتبر یا تعهدنامه مالی، جهت دریافت خسارات ✓ مجاز دانستن بازرسی های دریائی از سوی سازمان بنادر و کشتیرانی روی عرشه و پل فرماندهی این گونه کشتی ها که از آبهای فلات قاره ایران عبور می کنند.
۲۳	قانون مالیات های مستقیم	✓ تعیین میزان مالیات بر درآمد موسسات خارجی کشتیرانی و هواپیمائی
۲۴	قانون اساسنامه جمعیت هلال احمر کشور	✓ اختصاص یک درصد از قیمت بلیط مسافران هواپیما و کشتی به درآمد جمعیت هلال احمر کشور
۲۵	قانون امور گمرکی	✓ ایجاد ظرفیتهایی برای حمل و نقل در بنادر، برقراری صنایع مونتاژ و تکمیل ساخت بندری
۲۶	قانون و مقررات مناطق ویژه اقتصادی	✓ ایجاد فضایی جهت پشتیبانی از تولیدات داخلی، توسعه صادرات غیرنفتی و ایجاد تحرک در اقتصاد منطقه
۲۷	طرح قانونی مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور	✓ یکپارچه کردن فرآیند تصمیم گیری در مناطق ساحلی و دخالت دادن کلیه بخشهای درگیر به منظور سازگاری و توازن در بهره برداری و استفاده از منابع ساحلی
۲۸	اصل اول	✓ سیاست گذاری ها و برنامه ریزی های کشور بر پایه ظرفیتهای و مزیت های سواحل
	اصل دوم	✓ تغییر الگوی توزیع و پخشایش جمعیت در کشور با تمرکز بیشتر در مناطق مرکزی به سوی مناطق ساحلی
	اصل سوم	✓ تبدیل شدن به قدرت تاثیر گذار در عرصه های بین المللی با اقتدار دریایی
۲۹	قانون توسعه و حمایت از	✓ تشکیل یک نهاد مالی و توسعه ای برای مساعدت به فعالان و ایجاد توسعه در صنعت ساخت و ساز و تعمیر شناور و فراساحل



قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریا

فصل ۷:

بخش ۴: خلاصه سایر قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریا

فصل ۲: الزام، انتظار، محدودیت هر سند

مرجع:

کانون هماهنگی دانش و صنعت صنایع دریایی
تدوین نگاشت نهادی نظام مدیریت توسعه صنایع دریایی کشور

ردیف	عنوان سند بالادستی	الزام، انتظار، محدودیت
	صنایع دریایی	<ul style="list-style-type: none"> ✓ مسائل مربوط به سرمایه اولیه، اعضای مجمع و منابع ✓ موارد مرتبط با تاسیس «صندوق توسعه صنایع دریایی» ✓ حمایت‌ها و بخشودگی‌های لازم برای فعالان عرصه دریایی
	ماده ۲ تا ۸	✓ تشکیل شورای عالی صنایع دریایی کشور به منظور تمرکز سیاست‌گذاری و ایجاد هماهنگی لازم در جهت بهره‌گیری کامل از ظرفیت‌های کشور
	ماده ۹	✓ ارائه تعریفی از صنایع دریایی
۳۰	آیین‌نامه اجرایی قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی	<ul style="list-style-type: none"> ✓ تعریف وظایف شورای عالی صنایع دریایی از جمله: سیاست‌گذاری، ایجاد هماهنگی بین بخش‌ها، بررسی راهکارهای جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی، تدوین سند راهبردی، بازنگری قوانین و مقررات مربوط به حوزه امور دریایی و نظارت بر اجرای مصوبات ✓ ایجاد زیرساخت‌های اقتصادی ✓ معافیت مالی برای شناورهای تعمیراتی در تعمیرگاه‌های داخلی ✓ ملزم ساختن وزارت صنعت، معدن و تجارت به اعلام فهرست اقلام مربوط به صنایع دریایی را که در داخل کشور تولید می‌شوند ✓ ملزم ساختن کلیه دستگاه‌های اجرایی به استثنای نیروهای مسلح جهت معرفی شرکت‌های مرتبط با امور دریایی که نیاز به استفاده از کارشناسان خارجی دارند. ✓ تعیین و ساز و کار لازم برای بانک‌ها در راستای تسهیل در پرداخت تسهیلات ذکر شده در ماده (۷) ✓ تعیین ساز و کارهایی برای عقد قراردادهای گاز مایع ✓ ایجاد زیرساخت‌های اقتصادی
	ماده ۱	
	ماده ۲	
	ماده ۳ و ۴	
	ماده ۵	
	ماده ۶	
	ماده ۷	
	ماده ۸	
	ماده ۹	
	ماده ۱۰	



فصل ۷:

قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریا

بخش ۵:

اساسنامه سازمان توسعه و عمران دریا و سواحل کشور

فصل ۱:

قانون و مصوبه معطل مانده

مرجع:

<http://nazarat.shora-rc.ir/Forms/frmMain.aspx?id00=lyDg/QZGin0=&TN=kn5H3rBquSQh8FBzMSHIM8e9kP3cdN+GxbPdNDkZ5RA=&MN=csaqt/F9Oo=&id=lxVuRJARSrk=&tablename02=kn5H3rBquSQh8FBzMSHIM2K8UnkiclTe>

در قانون برنامه پنج ساله پنجم توسعه اقتصادی به دلیل فقدان متولی خاص اطراف دریا ها، طرحی با عنوان سازمان توسعه و عمران دریا و ساحل با ارایه لایحه از سوی دولت دهم به مجلس شورای اسلامی تصویب شد (هیئت وزیران در جلسه مورخ ۳۰ / ۷ / ۱۳۹۱ بنا به پیشنهاد شماره ۶۱ / ۶ / ۱ / ۱۷۵۸۲۸ مورخ ۱۵ / ۱۱ / ۱۳۹۰ وزارت کشور و به استناد بند (ب) ماده (۱۸۷) قانون برنامه پنجساله پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران - مصوب ۱۳۸۹ - اساسنامه سازمان توسعه و عمران دریا و سواحل کشور را به شرح زیر تصویب نمود. و این اساسنامه به موجب نامه شماره مورخ شورای نگهبان به تأیید شورای مذکور رسیده است.) و مهم ترین اهداف و وظایف این طرح عقب نشینی ۶۰ متری حریم دریا در سطح کشور، ساماندهی و زیباسازی و حفظ سلامت فرهنگی ساحل، ساماندهی پایگاه های امداد و نجات پایگاه های دریایی امداد و ساماندهی طرح های شنا برای امنیت جان شناگران در شمال کشور و در جنوب کشور براساس طول بود که متأسفانه این طرح پس از پایان دولت دهم دستورالعمل های اجرایی آن به دستگا های متولی ابلاغ نشد.

محمد عباسی معاون وزیر کشور بالاخره روز پنجشنبه ۱۸ فروردین ۱۴۰۲ در حاشیه نشست ستاد راهبردی مدیریت فرهنگی اجتماعی سواحل خزر در دفتر استانداری غرب مازندران با حضور استانداران و فرماندهان سپاه پاسداران استان های شمالی در گفت و گو با خبرنگار ایرنا افزود: دولت همچنان به دنبال ابلاغ و اجرایی کردن دستورالعمل های این طرح است چرا که سیر قانونی آن در شورای نگهبان هم تصویب شده و اکنون در پی تحقق آن هستیم. هرچند از سال گذشته بخشی از دستورالعمل های اجرایی آن عملیاتی شد اما باید نهایه شود.

وی اظهار کرد: در زمان حاضر به دنبال ایجاد هم افزایی، وفاق و تبادل تجربه ها میان دستگاه های اجرایی در حوزه ساحل هستیم و نکته مهم تر آنکه طرح مدیریت جامع واحد و یکپارچه ای باید در حوزه سواحل وجود داشته باشد و تمام تلاش ها آن است بتوان صالح ترین و توانمندترین شخصیت ها را در حوزه اجرایی سواحل کشور برگزینیم و وزارت کشور هم دلسوزانه پیگیر رفع مسائل و مشکلات حوزه ساحلی استان های شمالی کشور است.

معاون وزیر کشور گفت: دستورالعمل های اجرایی سازمان توسعه و عمران دریا و سواحل از سوی دولت به دستگاه های متولی به زودی ابلاغ می شود. به گزارش اقتصادسراسرآمد، محمد عباسی در حاشیه نشست ستاد راهبردی مدیریت فرهنگی اجتماعی سواحل خزر در دفتر استانداری غرب مازندران با حضور استانداران و فرماندهان سپاه پاسداران استان های شمالی در گفت و گو با خبرنگار ایرنا افزود: دولت همچنان به دنبال ابلاغ و اجرایی کردن دستورالعمل های این طرح است چرا که سیر قانونی آن در شورای نگهبان هم تصویب شده و اکنون در پی تحقق آن هستیم. هرچند از سال گذشته بخشی از دستورالعمل های اجرایی آن عملیاتی شد اما باید نهایه شود. وی اظهار کرد: در زمان حاضر به دنبال ایجاد هم افزایی، وفاق و تبادل تجربه ها میان دستگاه های اجرایی در حوزه ساحل هستیم و نکته مهم تر آنکه طرح مدیریت جامع واحد و یکپارچه ای باید در حوزه سواحل وجود داشته باشد و تمام تلاش ها آن است بتوان صالح ترین و توانمندترین شخصیت ها را در حوزه اجرایی سواحل کشور برگزینیم و وزارت کشور هم دلسوزانه پیگیر رفع مسائل و مشکلات حوزه ساحلی استان های شمالی کشور است. معاون وزیر کشور: اساسنامه سازمان توسعه و عمران دریا و سواحل کشور به زودی ابلاغ می شود. معاون وزیر کشور گفت: ستادی که شکل گرفته بنا به تاکید ریاست محترم جمهور و وزیر کشور پس از آزاد سازی حریم ۶۰ متری دریا بوده است و مهم ترین اهداف آن ارایه خدمات مطلوب و استفاده بهینه مردم از سواحل است که جای تقدیر دارد و یکی از ماموریت های این ستاد برنامه ریزی جامع و مطلوب در بخش های فرهنگی، اجتماعی و خدماتی است تا بتوان میزبان لایقی برای گردشگران در شروع فصل گردشگری در این استان های شمالی باشیم. وی درباره هوشمند سازی سواحل شمال هم خاطرنشان کرد: این موضوع هم برای ما مهم است و بخشی از روند اجرایی این طرح سال گذشته آغاز شد و امسال هم همین طور و تمام تلاش ها آن است این طرح را تقویت کنیم تا بتوانیم جلوی سوانح دریایی و غرق شدن افراد را بگیریم و به صفر برسانیم و یکی از برنامه های راهبردی و محوری ستاد هم در این بخش است.



قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریا

فصل ۷:

بخش ۵:

اساسنامه سازمان توسعه و عمران دریا و سواحل کشور

فصل ۲:

ساختار و شرح وظایف در اساسنامه

مرجع:

<http://nazarat.shora-rc.ir/Forms/frmMain.aspx?id00=lyDg/QZGin0=&TN=kn5H3rBquSQh8FBzMSHIM8e9kP3cdN+GxbPdNDkZ5RA=&MN=csaopt/F90o=&id=lxVvURJARSrk=&tablename02=kn5H3rBquSQh8FBzMSHIM2K8UnklcL1e>

فصل اول : کلیات و تعاریف :

ماده ۱- در این اساسنامه اصطلاحات زیر در معانی مشروح مربوط به کار می روند:

الف - حریم: آن قسمت از اراضی ساحلی ای مستحدث که یک طرف آن متصل به آب دریاها، دریاچه ها، خلیج فارس یا خلیج می باشد.

ب - اراضی ساحلی: پهنه ای با عرض مشخص از اراضی مجاور دریاها، دریاچه ها و خلیج فارس و یا خلیج که حداقل از یک سو به کنار دریا یا دریاچه یا خلیج متصل باشد.

پ - مناطق ساحلی: بخشی از خشکی و آبهای ساحلی که مطابق قانون اراضی مستحدث و ساحلی - مصوب ۱۳۵۴ - به عنوان اراضی ساحلی شناخته شده اند و برای بهره برداری پایدار از طرح های بهسازی و شنا استفاده می شوند.

ت - ساماندهی سواحل: فرایندی که به بهبود شرایط مناطق ساحلی از نظر هماهنگی میان دستگاههای اجرایی، کاربری های مختلف و فعالیت های انسانی در سواحل و محدوده طرح های بهسازی و شنا می انجامد.

ث - زیر ساخت: آن دسته از امکانات فیزیکی، مهندسی و ارتباطی که برای ساماندهی سواحل و بهره برداری از طرح های بهسازی و شنا در سواحل مورد نیاز است.

ج - شورا: شورای سیاستگذاری موضوع ماده (۷)

ماده ۲- به منظور مطالعه و اجرای طرحهای بهسازی و شنا، سازمان توسعه و عمران دریا و سواحل کشور که در این اساسنامه به اختصار سازمان نامیده می شود زیر نظر وزارت کشور تشکیل می شود.

ماده ۳- سازمان دارای شخصیت حقوقی و اداری مستقل می باشد و به عنوان یک مؤسسه دولتی طبق مقررات این اساسنامه و سایر قوانین و مقررات مربوط اداره می شود.

ماده ۴- مرکز اصلی سازمان در شهر تهران است.

تبصره - سازمان با تأیید معاونت توسعه مدیریت و سرمایه انسانی رییس جمهور واحد سازمانی مناسب را در استانهای ساحلی در ساختار استانداری ایجاد می نماید.



فصل ۷: قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریا

بخش ۵:

اساسنامه سازمان توسعه و عمران دریا و سواحل کشور

فصل ۲:

ساختار و شرح وظایف در اساسنامه

مرجع:

<http://nazarat.shora-rc.ir/Forms/frmMain.aspx?id00=lyDg/QZGin0=&TN=kn5H3rBquSQh8FBzMSHIM8e9kP3cdN+GxbPdNDkZ5RA=&MN=csaqt/F90o=&id=lxVujRJARSRk=&tablename02=kn5H3rBquSQh8FBzMSHIM2K8UnklcL1e>

فصل دوم: وظایف و اختیارات سازمان

ماده ۵- وظایف و اختیارات سازمان با رعایت قوانین و مقررات مربوط به شرح زیر تعیین می شود:

- ۱- برنامه ریزی برای مطالعه و اجرای طرحهای لازم به منظور ساماندهی سواحل و طرحهای بهسازی و شنا
- ۲- بررسی قابلیت ها و تنگناهای موجود در امر ساماندهی سواحل و طرحهای بهسازی و شنا
- ۳- برنامه ریزی و ایجاد هماهنگی در امر تحصیل، تملک و آزاد سازی کامل حریم و نظارت بر آن
- ۴- تصویب سیاستهای اجتماعی و فرهنگی ساماندهی سواحل با همکاری دستگاههای ذیربط
- ۵- مدیریت ایجاد، تکمیل و توسعه زیر ساخت ها و تاسیسات ساحلی
- ۶- بررسی مشکلات مناطق ساحلی و سیاستگذاری برای ساخت و سازها در سواحل با همکاری دستگاه های ذی ربط
- ۷- حمایت از سرمایه گذاری بخش غیردولتی و همچنین طرحها، پروژه ها و برنامه های مرتبط به منظور ساماندهی سواحل
- ۸- تهیه جدول زمانبندی نظارت دستگاههای متولی با هماهنگی آنها در محدوده طرحهای بهسازی و شنا
- ۹- عضویت و مشارکت در سازمانها و مجامع بین المللی مرتبط با وظایف سازمان
- ۱۰- برنامه ریزی و هماهنگی کاربری اراضی در سواحل جهت ساماندهی طرحهای بهسازی و شنا

فصل سوم: ارکان سازمان

ماده ۶- ارکان سازمان به شرح زیر تعیین می شود: ۱- شورای سیاستگذاری ۲- رییس سازمان

ماده ۷- ترکیب شورا به شرح زیر تعیین می شود:

- ۱- وزیر کشور (رییس شورا) ۲- وزیر جهاد کشاورزی ۳- وزیر راه و شهرسازی ۴- وزیر ورزش و جوانان ۵- وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی ۶- وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح ۷- رییس سازمان حفاظت محیط زیست ۸- رییس سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری ۹- فرمانده نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران ۱۰- دو نفر از استانداران استانهای ساحلی (یکی از استانهای شمالی و یکی از استانهای جنوبی) با انتخاب وزیر کشور (بدون حق رأی) ۱۱- رییس سازمان (دبیر) بدون حق رأی

تبصره ۱- شورا می تواند حسب مورد از صاحب نظران و متخصصان ذی ربط بدون حق رأی برای شرکت در جلسه دعوت نماید.

تبصره ۲- شورا نسبت به تشکیل کارگروه تخصصی متناظر در استانهای ساحلی، اقدام می نماید.



فصل ۷: قوانین و اسناد بالادستی حوزه اقتصاد دریا

بخش ۵:

اساسنامه سازمان توسعه و عمران دریا و سواحل کشور

فصل ۲:

ساختار و شرح وظایف در اساسنامه

مرجع:

http://nazarat.shora-rc.ir/Forms/frmMain.aspx?id00=lyDg/QZGin0=&TN=kn5H3rBquSQh8FBzMSHIM8e9kP3cdN+GxbPdNDkZ5RA=&MN=csaqt/F90o=&id=lxVujRJARSRk=&tablename02=kn5H3rBquSQh8FBzMSHIM2K8UnklcL1e

فصل دوم: وظایف و اختیارات سازمان

ماده ۵- وظایف و اختیارات سازمان با رعایت قوانین و مقررات مربوط به شرح زیر تعیین می شود:

- ۱- برنامه ریزی برای مطالعه و اجرای طرحهای لازم به منظور ساماندهی سواحل و طرحهای بهسازی و شنا
- ۲- بررسی قابلیت ها و تنگناهای موجود در امر ساماندهی سواحل و طرحهای بهسازی و شنا
- ۳- برنامه ریزی و ایجاد هماهنگی در امر تحصیل، تملک و آزاد سازی کامل حریم و نظارت بر آن
- ۴- تصویب سیاستهای اجتماعی و فرهنگی ساماندهی سواحل با همکاری دستگاههای ذیربط
- ۵- مدیریت ایجاد، تکمیل و توسعه زیر ساخت ها و تاسیسات ساحلی
- ۶- بررسی مشکلات مناطق ساحلی و سیاستگذاری برای ساخت و سازها در سواحل با همکاری دستگاه های ذی ربط
- ۷- حمایت از سرمایه گذاری بخش غیردولتی و همچنین طرحها، پروژه ها و برنامه های مرتبط به منظور ساماندهی سواحل
- ۸- تهیه جدول زمانبندی نظارت دستگاههای متولی با هماهنگی آنها در محدوده طرحهای بهسازی و شنا
- ۹- عضویت و مشارکت در سازمانها و مجامع بین المللی مرتبط با وظایف سازمان
- ۱۰- برنامه ریزی و هماهنگی کاربری اراضی در سواحل جهت ساماندهی طرحهای بهسازی و شنا

فصل سوم: ارکان سازمان

ماده ۶- ارکان سازمان به شرح زیر تعیین می شود: ۱- شورای سیاستگذاری ۲- رییس سازمان

ماده ۷- ترکیب شورا به شرح زیر تعیین می شود:

- ۱- وزیر کشور (رییس شورا) ۲- وزیر جهاد کشاورزی ۳- وزیر راه و شهرسازی ۴- وزیر ورزش و جوانان ۵- وزیر فرهنگ و ارشاد اسلامی ۶- وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح ۷- رییس سازمان حفاظت محیط زیست ۸- رییس سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری ۹- فرمانده نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران ۱۰- دو نفر از استانداران استانهای ساحلی (یکی از استانهای شمالی و یکی از استانهای جنوبی) با انتخاب وزیر کشور (بدون حق رأی) ۱۱- رییس سازمان (دبیر) بدون حق رأی

تبصره ۱- شورا می تواند حسب مورد از صاحب نظران و متخصصان ذی ربط بدون حق رأی برای شرکت در جلسه دعوت نماید.

تبصره ۲- شورا نسبت به تشکیل کارگروه تخصصی متناظر در استانهای ساحلی، اقدام می نماید.



دکتر محمد مونسان نوشته است:

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

5 reasons why the G20 needs a sustainable blue economy

There are five crucial areas where the G20 would benefit from investments in ocean-based climate action to create a blue economy:

1. Maritime renewable energy sources, such as offshore wind, floating solar arrays and wave and tidal power, hold enormous promise to build energy independence and help countries meet their emissions reduction commitments under the Paris Climate Change Agreement.
2. We must decarbonize global shipping. If this industrial sector were a country, it would be the world's eighth-largest in terms of carbon emissions. The good news is that emerging technologies can vastly reduce emissions from vessels and port facilities. The international community needs to set new standards to ensure best practices are implemented evenly around the world.
3. Coastal wetlands and ecosystems – such as salt marshes, seagrass meadows, coral reefs and mangrove forests – need urgent protection in order to maintain their critical environmental services. It is estimated that these ecosystems sequester as much as five times the amount of carbon as terrestrial forests per unit area while shielding coastal populations from increasingly powerful storms and sea-level rise.
4. Investing in sustainable fisheries and, in particular, aquaculture will create well-paid jobs and help promote food security and economic fairness, especially in developing countries.
5. Sustainable and regenerative tourism can form a critical building block in ensuring a lasting economic recovery for coastal nations in a way that supports the ocean and nature – and the countless people who depend on them.

فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر
مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۱:
شکل‌گیری شهرهای مدرن و صنعتی و
گردشگر پذیر در سواحل

شامل:
بازنویسی‌ها و نظرات مولف

مرجع:
نوشته‌های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

توسعه دریامحور یعنی اینکه باید بزرگترین،
مدرن‌ترین و پررونق‌ترین شهرهای ایران در
کنار سواحل بخصوص سواحل جنوبی شکل
بگیرند.

از منظر بررسی‌های تاریخی، اجتماعی و
جذابیت سکونتی، مناطق ساحلی از جذابترین
مناطق دنیا و بستر فعالیت‌های عظیم اقتصادی و
اجتماعی به‌شمار می‌روند بگونه‌ای که حدود
دوسوم جمعیت جهان در محدوده شصت
کیلومتری حاشیه دریاها استقرار یافته‌اند و بیش
از ۸۰ درصد از شهرهای بزرگ جهان که
امروزه به عنوان قطب‌های تجاری شناخته
می‌شوند، در مناطق ساحلی قرار گرفته که از
مترکم‌ترین شهرهای دنیا از نظر جمعیت،
می‌توان به بمبئی، کلکته، کراچی، لاگوس،
شینزن، سئول، تایپه و شانگهای که عموماً
شهرهایی بندری‌اند، اشاره نمود. این مهم بیانگر
جایگاه "اقتصاد دریا محور" در رشد و رونق
این شهرها است.



View of Marina Bay from top of
the Singapore Flyer

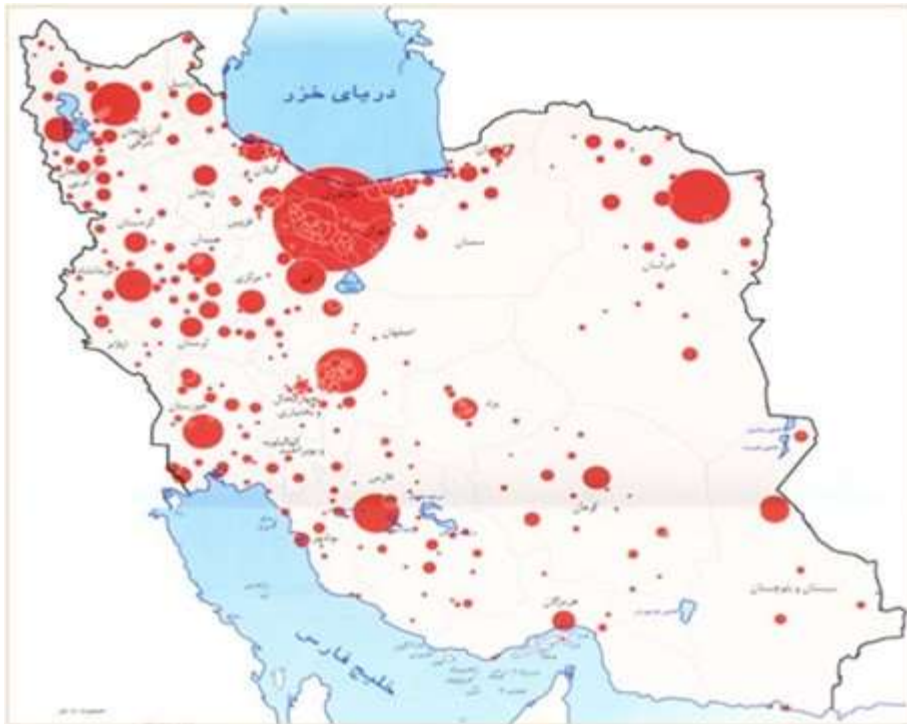
فصل ۸: مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۲: بیشترین جمعیت ایران همانند همه دنیا در کنار سواحل باشند

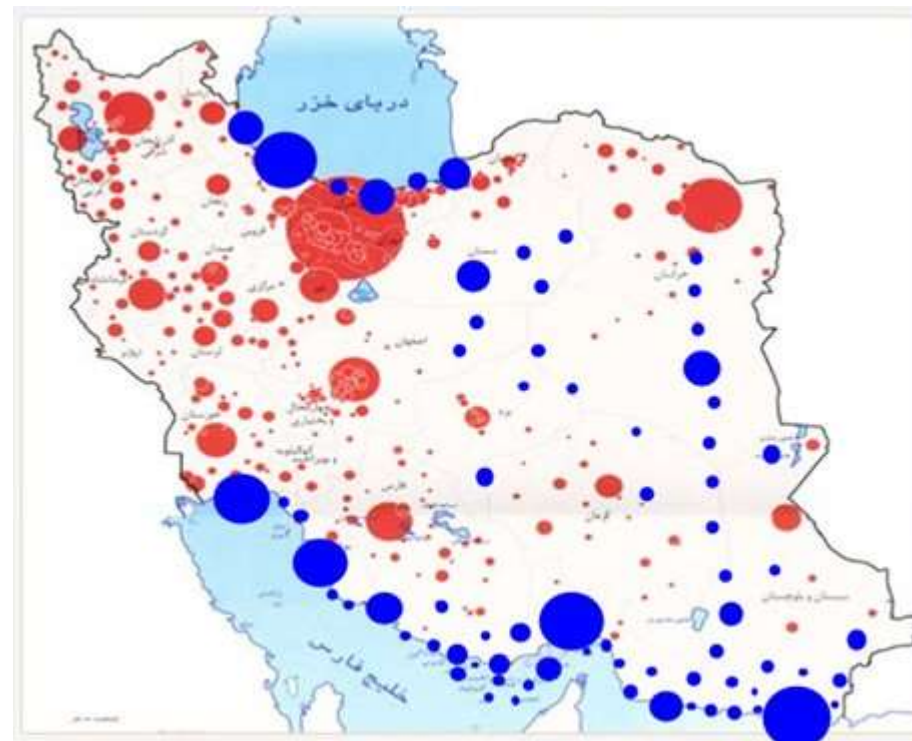
شامل: بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع: نوشته های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

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



توزیع جمعیت فعلی و شهرهای کشور



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

فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر
مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۲:
بزرگترین صنایع ایران بخصوص «صنایع
آب» به کنار سواحل منتقل شود

شامل:
بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:
نوشته های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

توسعه دریامحور یعنی اینکه باید بزرگترین صنایع ایران بخصوص «صنایع آب- بر» به کنار سواحل منتقل شده و قویا از طرح های توسعه ای صنایع بزرگ در مرکز ایران جلوگیری کرد.



بر اساس آماری که وزارت صنعت، معدن و تجارت از مصرف آب در بخش های مختلف صنعتی ارائه کرده است، بیشترین میزان مصرف آب در سال ۱۳۹۰ مربوط به صنایع تولید مواد و محصولات شیمیایی است که ۴۰ درصد از آب مصرفی بخش صنعت را به خود اختصاص داده است.

گروه صنایع مواد غذایی و آشامیدنی که در سال ۱۳۸۴، حدود ۲۰ درصد از آب صنعت را مصرف می کردند، در سال ۱۳۹۰ نیز تنها دو درصد کاهش سهم داشته و سهم آن از ۲۰ درصد به ۱۸ درصد رسیده است که به این ترتیب رتبه دوم مصرف آب صنعت را به خود اختصاص می دهند.

اما بخش معدن و تولید فلزات اساسی در دهه اخیر بیش از پیش مورد توجه قرار گرفت و همین امر سبب شد ضمن افزایش تولیدات، افزایش در مصرف آب بخش صنعتی را نیز داشته باشد.

بر اساس گزارش وزارت صنعت، معدن و تجارت ۱۲.۸ درصد از آب مصرف شده در بخش صنعت کشور مربوط به تولید فلزات اساسی است و این بخش از این حیث سومین صنعت آب بر کشور به شمار می رود.

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

قرار گرفتن این سه صنعت در میان صنایع آب بر در سال ۱۳۹۰ در حالی صورت گرفته که شش سال پیش از اعلام این آمار یعنی در سال ۱۳۸۴ بیشترین مصرف اب صنعتی با سهم ۳۲.۷ درصد در اختیار بخش صنایع تولید زغال کک، پالایشگاه های نفت و سوخت های هسته ای بوده است که این بخش با افت چشمگیر مصرف آب در سال ۱۳۹۰ تنها ۵.۳ درصد از مصرف آب را به خود اختصاص داد. علاوه بر صنایع مذکور، تولید محصولات کانی غیرفلزی، کاغذ و ماشین آلات صنعتی را نیز می توان از دیگر صنایع آب بر عنوان کرد.

صنایع آب بر، باری بر دوش فلات مرکزی



فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۱:
انتقال و تثبیت کشاورزی در کنار دریا

شامل:
بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:
نوشته های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

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

سرمایه گذاری امارات در بخش کشاورزی با هدف تامین امنیت غذایی



اخیرا دولت امارات برای بهبود وضعیت تولید محصولات کشاورزی و تامین امنیت غذایی اقدام به سرمایه گذاری ۲۷۲ میلیون دلاری برای ارتقا فناوری در توسعه مزارع کشاورزی کرده است. سرمایه گذاری حمایتی دولت امارات به منظور تبدیل شدن بیابان های بی آب و علف این کشور به زمین های زراعی انجام می شود.

این کشور برای بهبود وضعیت تولید محصولات کشاورزی همچنین اقدام به ساخت زمین های زراعی به صورت عمودی کرده است. پیش بینی می شود با ساخت این زمین های زراعی، تولیدی معادل با یک زمین کشاورزی ۹۰۰ هکتاری (۹ میلیون متر مربع) به دست آید.

هدف از این اقدامات دولت امارات دسترسی بهتر به محصولات کشاورزی، خودکفایی در تولید غذای مردم و کاهش واردات محصولات غذایی است.

<https://masireqtesad.ir/88120/%D8%B3%D8%B1%D9%85%D8%A7%DB%8C%D9%87%E2%80%8C%DA%AF%D8%B0%D8%A7%D8%B1%DB%8C-%D8%A7%D9%85%D8%A7%D8%B1%D8%A7%D8%AA-%D8%AF%D8%B1-%DA%A9%D8%B4%D8%A7%D9%88%D8%B1%D8%B2%DB%8C-%D8%A8%D8%A7-%D9%87%D8%AF%D9%81/>



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



فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۱:
توسعه پدافند غیرعامل دریای پایه

شامل:
بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:
نوشته های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

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

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

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



چاپ و انتشار کتاب پدافند غیرعامل و مدیریت بحران در بنادر ۱۳۹۹

فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر
مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۱:
توسعه پدافند غیرعامل دریاپایه

شامل:
بازنویسی‌ها و نظرات مولف

مرجع:
نوشته‌های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

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

امنیت دریایی مفهومی است که در ابتدا تمرکز ملی قوی در قانون دریا بوده که عمدتاً بر حفاظت و یکپارچگی دولت، ملت و دفع کشور‌های متخاصم متمرکز شده بود، به طوری که تمامیت ارضی حفظ شده و تهدیدات دریایی قادر به خنثی شدن در دریا بوده باشند و شکل متمایز قانون مربوط به جنگ‌های دریایی در این زمینه توسعه یافته است. با گذشت زمان، با این حال امنیت دریایی ابعاد مختلف و گسترده تری را توسعه داده است. در این مقاله با توجه به حساسیت پدافند غیر عامل در حوزه دریا که وجود دارد، نقش نیروی دریایی در راستای شکل‌گیری و تقویت به منظور جهش امنیت پایدار دریایی مورد بررسی قرار گرفته و نتایج حاصله نشان می‌دهد که فرصت‌های به وجود آمده با بهره‌جستن از قوتها درصدد بهره‌برداری از فرصت‌ها از جمله گسترش توانمندی در پیاده‌سازی اصول و ملاحظات پدافند غیرعامل در مأموریت‌های محوله در مناطق مختلف دریایی و آب‌های آزاد، بهره‌گیری از موقعیت ویژه دریایی، پتانسیل‌های ژئومورفولوژیکی سواحل، ظرفیت‌های تنگه هرمز، بنادر و جزایر ایران به منظور گسترش زیرساخت‌های پدافند غیرعامل در مأموریت‌های محوله به نیروهای دریایی جمهوری اسلامی ایران است. قدرت دریایی توانایی‌های یک ملت را در حمایت از اهداف سیاسی، اقتصادی و نظامی از طریق کنترل دریاها بیان می‌نماید. پدافند غیرعامل جزء اصول اجتناب‌ناپذیر جنگ‌های امروزی و آینده است و باید در کلیه مراکز حیاتی، حساس و مهم نظامی و غیرنظامی در خشکی و دریا به آن توجه ویژه گردد.



فصل ۸:

مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار
ایران بر مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۱:

استقرار مقرر فرماندهی و لجستیک نیروهای دریایی در نزدیکی
سواحل و فعالیت دیپلماسی دفاعی دریایی بین المللی باشند

شامل:

بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:

نوشته های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

توسعه دریا محور یعنی اینکه باید مقرر فرماندهی و لجستیک و عملیات نیروی دریایی ارتش و سپاه بجای تهران در سواحل مستقر شوند و فعالیت دیپلماسی دفاعی دریایی بین المللی داشته باشند (که البته در این مورد سپاه و ارتش اقدامات در خوری انجام داده اند)

کشورهای منطقه از توانمندی استقرار امنیت در
خلیج فارس برخوردار هستنددستگیری دزدان دریایی توسط
تکاوران نیروی دریایی ارتشناوگروه 18 نیروی دریایی ارتش در حال
عبور از کانال سوئز<https://irna.ir/xj7fXN>قدرت‌های فرامنطقه‌ای از آمادگی ما برای مقابله با
هر تهدیدی آگاهند<https://www.farsnews.ir/special/%D8%B9%D9%84%DB%8C%D8%B1%D8%B6%D8%A7%20%D8%A%D9%86%DA%AF%D8%B3%DB%8C%D8%B1%DB%8C>دریادار ایرانی: رزمایش ایونز سال آینده
برگزار می‌شودرژه ناوشکن سهند از مقابل ولادیمیر
پوتین در روز نیروی دریایی روسیه

فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر
مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۱:
انتخاب مسئولین کشور از بین مجربان
دریایی

شامل:
بازنویسی ها و نظرات مولف

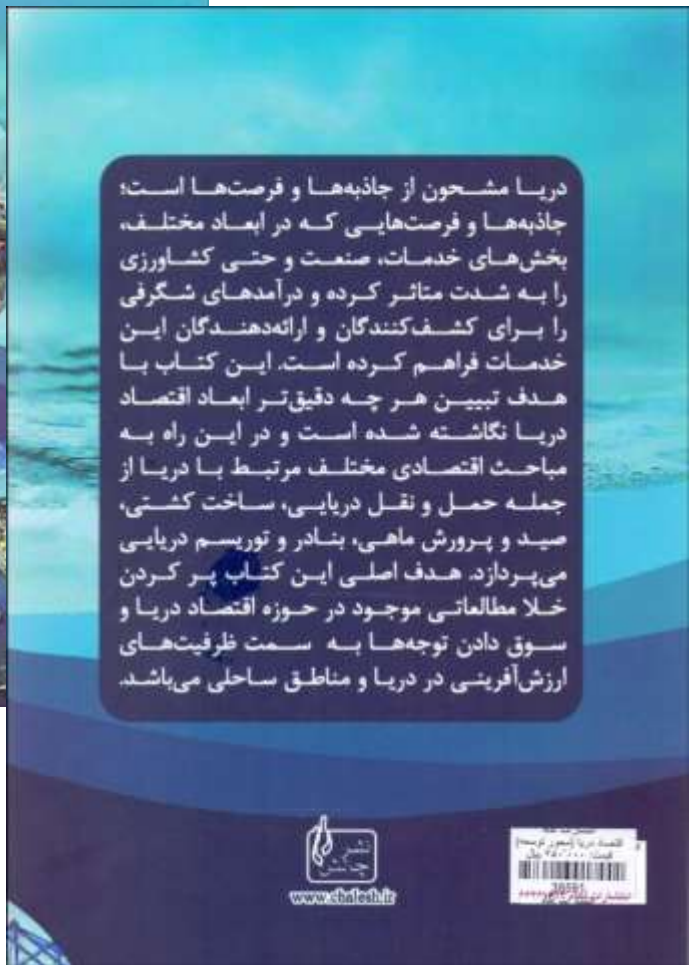
مرجع:
نوشته های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

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

اندک توجه فعلی به حوزه اقتصاد دریا می تواند ناشی از احاطه نسبی معاون اول رئیس جمهور به این حوزه باشد

۳۱ بنابراین باید از مدیران متخصص کارآفرین اقتصاد ران دریایی با برنامه و کارنامه موفق استفاده شود.

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



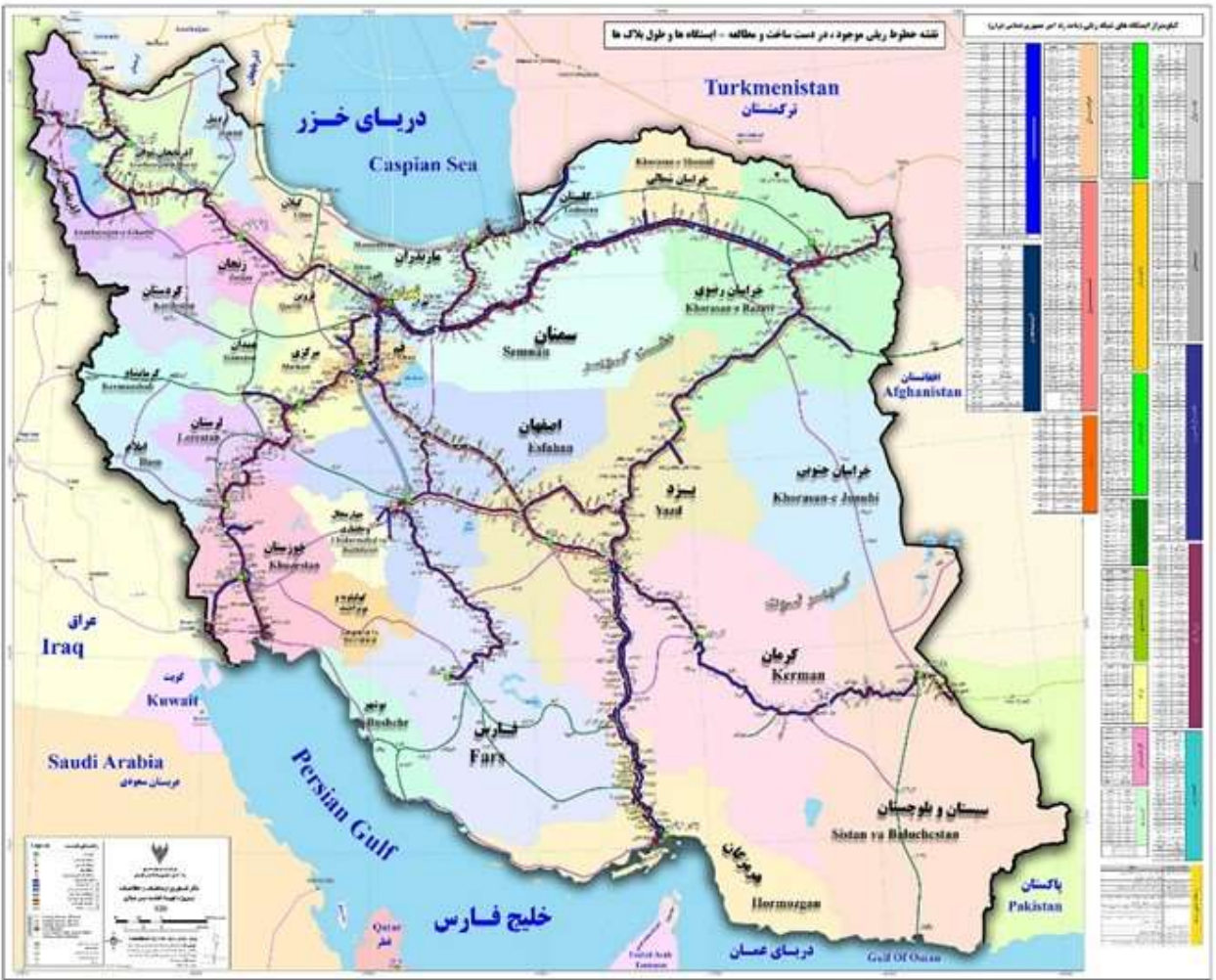
فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۱:
گسترش شبکه ریلی کشور به بنادر

شامل:
بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:
نوشته های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

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



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

فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۱:
اتصال بزرگترین شهرهای ساحلی جنوب ایران به شبکه آزادراهی کشور

شامل:
بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:
نوشته های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

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



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



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

۵ طرح ترانزیتی که ایران را ثروتمندتر خواهند کرد

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

۱. کشورهای محصور آزاد می‌شوند! ۲. گازرسانی به شبه‌قاره هند و جنوب اروپا

۳. احیای جاده تاریخی ابریشم ۴. وصل کردن هند به اروپا ۵. اتصال شرق به غرب

باتوجه به کاهش ترانزیت ایران در دهه ۹۰ و عواقب آن برای اقتصاد چهارراه ترانزیت منطقه، این سوال همواره مطرح بوده است که چه عواملی می‌تواند باعث پیشرفت دوباره این موضوع شود؟

mehrnews.com/xYbYy

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

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

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

فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر
مدار اقتصاد دریا(آبی)

بخش ۱:
توسعه گردشگری ساحلی و دریایی

شامل:
بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:
نوشته های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

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

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

**ضرغامی: گردشگری دریایی یکی از
اولویت‌های مهم دولت سیزدهم است**
<https://irna.ir/xjJDgw>

**مشکل سوخت در گردشگری دریایی با
پیگیری‌های ضرغامی برطرف شد**
<https://dolat.ir/detail/401738>

گردشگری دریایی نیازمند توجه دولت
<https://sobhesahel.com/news/61681>

**بهره گیری از سرمایه بخش خصوصی
برای توسعه گردشگری دریایی و ساحلی**
<http://portalhamlonaghl.ir/?a=content.id&id=133348>

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

فصل ۸: مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۱: توسعه سرمایه گذاری عمومی و خرد کشور در دریا

شامل: بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع: نوشته های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی <http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

توسعه دریامحور یعنی اینکه برنامه ریزی برای به میدان آوردن سرمایه های کوچک و متوسط مردم معمولی جامعه و همچنین سرمایه های بزرگ سرمایه داران برای ثروت آفرینی در سواحل. این اشتباه تاریخی و بزرگ و همیشگی که صرفا با بودجه دولتی باید منتظر توسعه سواحل بود باید برای همیشه به زباله دان ریخته شود.



برای این مهم باید کلیه فرصت های کوچک و بزرگ سرمایه گذاری از طریق رسانه ها به مردم معرفی شده و برای توسعه بخش تعاون نیز برنامه ریزی کرد.

فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۱:
توسعه شرکتهای دانش بنیان دریایی و گسیل شرکتهای دانش بنیان به دریا و بندر

شامل:
بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:
نوشته های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

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

ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش بنیان دریایی، در راستای بهره گیری هرچه بیشتر توانمندی های موجود دریایی کشور در جهت توسعه فناوری های دریایی و همچنین در راستای سیاست های کوچک سازی بدنه دولت و استفاده از ساختاری چابک و به دور از گسترش تشکیلات اداری، مجدداً تشکیل گردد تا اهداف و مأموریت های خود را با بهره گیری از همکاری نهادها و ارگان های دریایی کشور و با سازماندهی واحدهای ویژه شامل تشکیل شوراها، کمیته ها و یک شبکه ماتریسی دنبال نماید.

برنامه های ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش بنیان دریایی در محورهای ذیل تدوین نموده اما اجرایی نشده هیچ حمایتی به جز شعارها و خبرهای دروغین در حال حاضر از شرکتهای دانش بنیان دریایی صورت نمی پذیرد:

- حمایت از شرکت های دانش بنیان دریایی در جهت توسعه فناوری و تقویت فرآیند تجاری سازی
- ایجاد هماهنگی و هم افزایی بین برنامه های توسعه دریایی کشور و حمایت از پروژه های ملی دریایی
- حمایت از ایجاد و توانمندسازی انجمن ها و تشکل های تخصصی در زمینه تولید و توسعه محصولات و خدمات دانش بنیان دریایی
- ارتقا کارآفرینی فناورانه و بهبود فضای کسب و کار دانش بنیان دریایی از طریق برگزاری جشنواره های نوآوری، حمایت از مسابقات دانشجویی، انتخاب پایان نامه برتر و ... در حوزه دریا
- کمک به ارتقا فعالیت های رسانه ای و فرهنگ سازی در حوزه علوم و فنون دریایی از طریق راه اندازی پایگاه اطلاع رسانی، تالار گفت و گو، وبسایت ستاد و ...
- برگزاری نشست های تخصصی در استان های ساحلی در جهت توسعه فناوری ها و صنایع دانش بنیان دریایی و افزایش کیفیت زندگی مردم از طریق افزایش توانمندی های فناوری و نوآوری با بهره گیری از ظرفیت های دریایی در این استان
- حمایت از ایجاد و تقویت زیرساخت های علمی، فناوری و نوآوری دریایی از طریق حمایت از برگزاری سمینارها و کارگاه های تخصصی دریایی، مشارکت و حمایت از انتشار نشریات و ...
- رصد فرصت های بین المللی به منظور توسعه فناوری و بویژه شناسایی و کسب فناوری های نوظهور دریایی
- طراحی ساختار شبکه ملی آزمایشگاه های دریایی کشور و تدوین روش های تقویت توان کشور در این حوزه





فصل ۸: مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۱:

توسعه پوشش سبز و جنگلهای ساحلی در جنوب کشور

شامل:

بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:

نوشته های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

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

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

فصل ۸:
 مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر
 مدار اقتصاد دریا (آبی)

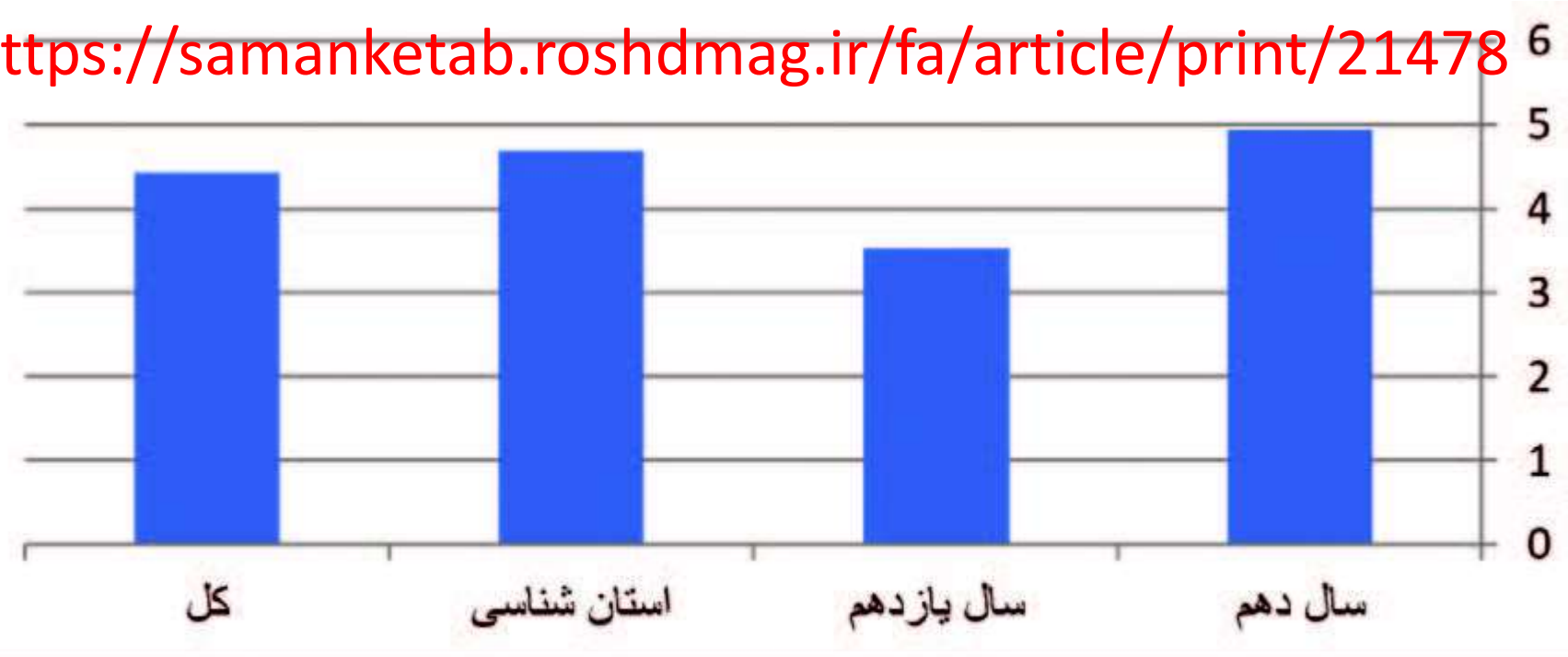
بخش ۱:
 توسعه فرهنگ دریایی و الفت با دریا

شامل:
 بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:
 نوشته های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

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

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



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

فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر
مدار اقتصاد دریا(آبی)

بخش ۱:
توسعه غذاهای دریایی متنوع در سبد غذایی
عموم مردم

شامل:
بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:
نوشته های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

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



فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۱:
توسعه با اولویت جزایر و اتصال کلیه استانهای ممکن به دریا

شامل:
بازنویسی ها و نظرات مولف

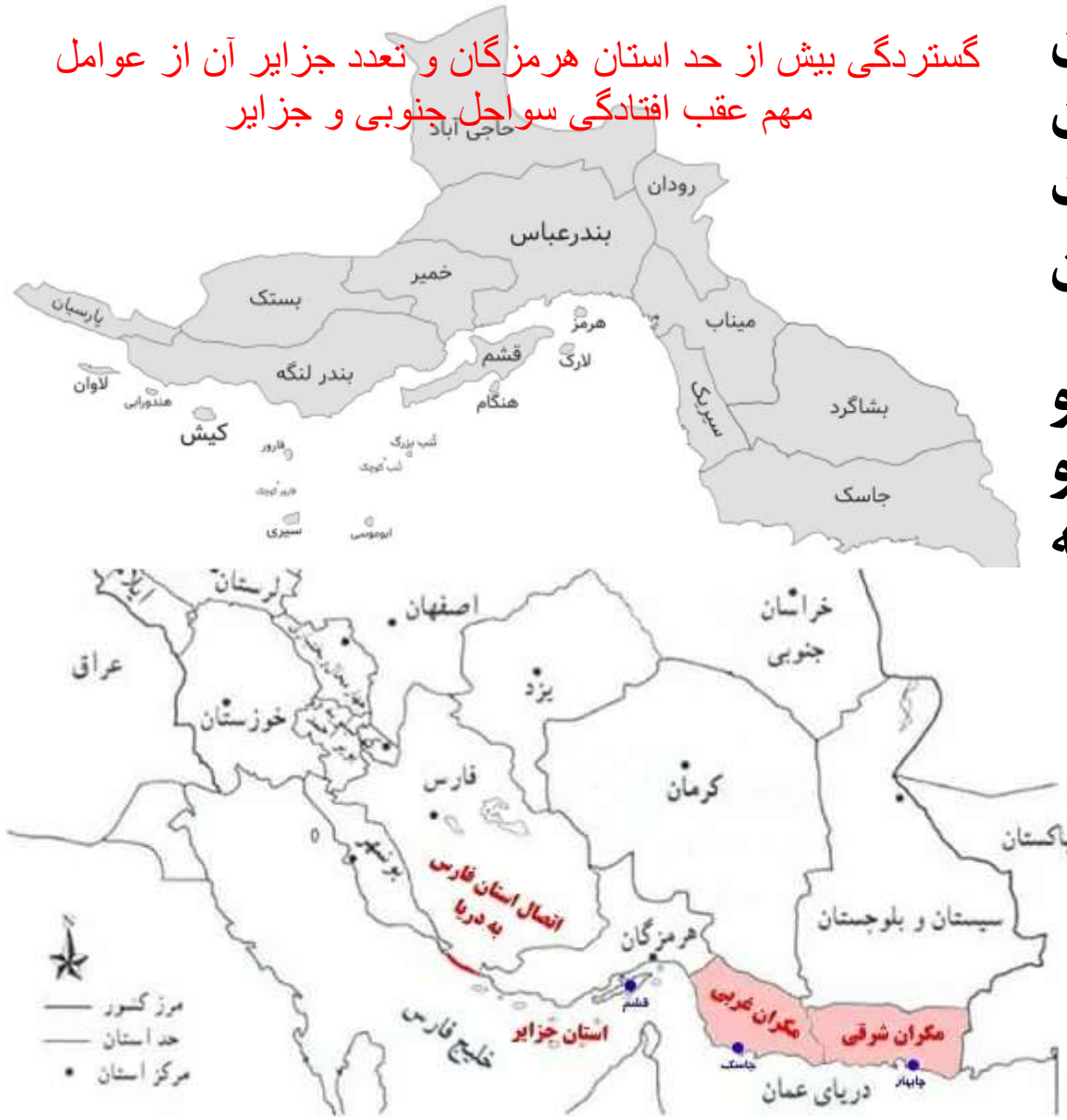
مرجع:
نوشته های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

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

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

تقسیمات استانی جدید
استانهای جنوبی؛ لازمه
توسعه دریامحور

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



— مرز کشور
— حد استان
• مرکز استان

فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر
مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۱:
توسعه بنادر صنعتی و لجستیکی

شامل:
بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:
نوشته های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

توسعه دریامحور یعنی اینکه باید بنادر کشور بجای مدخل واردات و قاچاق به مبدا صادرات و تولید ثروت و ارزش افزوده تبدیل شوند. توسعه پسکرانه‌ها و ایجاد شهرک‌های صنعتی بزرگ در مجاورت سواحل صرفا بر مبنای این تفکر شکل میگیرند و لاغیر.



PHOTO/ISNA

***اسکله های دردسرساز* لیستی از اسکله‌های "مجاز" و "خارج از نظارت گمرک" ایران**

<https://www.isna.ir/news/9004-07891/>

فصل ۸:
 مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر
 مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۱:
 توسعه و حمایت صنعت کشتی سازی

شامل:
 بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:
 نوشته های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

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

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





فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر
مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۱:
توسعه و حمایت آموزش‌های تخصصی
دریایی

شامل:
بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:
نوشته های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

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

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

گسترش مهارت‌های دریامحور اشتغال پایدار به همراه دارد

فرد مغزها نیست
اعزام نیروی
کار

فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر
مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۱:
وجود موسسه رده بندی بین المللی ایرانی

شامل:
بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:
نوشته های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

توسعه دریا محور یعنی وجود موسسه رده بندی بین المللی ایرانی



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



ICS1404



فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر
مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۱:
وجود موسسات تخصصی بیمه بین المللی
ایرانی

شامل:
بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:
نوشته های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

توسعه دریا محور یعنی وجود موسسات تخصصی بیمه بین المللی ایرانی



فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر
مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۱:
قوانین مترقی دریایی، پایتخت دریایی،
طرح‌های تحول آفرین و سهم بالا در تولید
ناخالص ملی

شامل:
بازنویسی‌ها و نظرات مولف

مرجع:
نوشته‌های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید توسعه یافته‌ترین و کامل‌ترین قوانین حقوقی را در حوزه دریایی داشته باشیم.
- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید کلیه سازمانهای دولتی مرتبط با دریا به سواحل منتقل شوند و یکی از شهرهای ساحلی جنوبی به عنوان «پایتخت اقتصادی» ایران انتخاب شود.
- توسعه دریامحور یعنی اینکه طرح‌های تحول آفرین و بزرگی مانند «طرح ایرانرود» را نه تنها نباید فراموش کرد بلکه مجدداً احیا کرده و در مرکز توجه قرار داد.
- توسعه دریامحور در نهایت به این معناست که سهم دریا از تولید ناخالص داخلی از سهم زیر ۲ درصد فعلی به بالای ۱۰ درصد در یک افق ۱۰ ساله و بالای ۴۰ درصد در یک افق ۲۵ ساله افزایش یابد و این مهم تنها زمانی امکان‌پذیر است که موارد ۲۴ گانه فوق محقق شده باشند.
- و چند برابر کردن تولید ناخالص ملی از طریق توسعه اقتصاد آبی (دریا)

فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر
مدار اقتصاد دریا(آبی)

بخش ۱:
بازنگری چشم انداز نهاد های حاکمیتی و دولتی
برای انجام فعالیتهای دانش بنیان و کارآفرینی

شامل:
بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:
نوشته های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

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

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

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

بازنگری سند چشم انداز سازمان بنادر و دریانوردی



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

سازمانی دانش بنیان برای توسعه و توانمندسازی ذینفعان دانش بنیان

فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۱:
توسعه مشتری مداری و شفافیت و خصوصی سازی همه جانبه

شامل:
بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:
نوشته های دکتر محمد مونسان و بانک جهانی
<http://kashti.ir/files/NOTES/note88.pdf>

مأموریت سازمان بنادر و دریانوردی

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

ما برای پیاده سازی نقش مطلوب در حاکمیت دریایی، خود را متعهد به اجرای استانداردهای بین المللی می دانیم تا حضور کشتی های ایمن را در دریایی امن، تضمین کنیم.

در راستای تسهیل تجارت، توسعه ترانزیت، ترانشیپ و گردشگری دریایی، قصد داریم تا با استفاده از مزیت های بی بدیل سرزمینی و تکیه بر سرمایه سازمانی، حکمرانی خوب را برای ایفای نقش موثر و ماندگار در توسعه ملی، منطقه ای و کمک به پویایی اقتصاد جهانی مستقر سازیم.

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

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

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

ارزش های محوری سازمان بنادر و دریانوردی

● شفافیت

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

● مسئولیت پذیری

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

● برتری و تعالی طلبی

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

شفافیت در تعریف امور حاکمیتی و تصدی گری و در قبال خصوصی سپاری پیمان ها، شراکت ها و تفویض اختیارها

مسئولیت پذیری در قبال تجارت ایمن ذینفعان
مسئولیت پذیری در قبال خصوصی سپاری پیمان ها، شراکت ها و تفویض اختیارها

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

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

● چشم انداز بخش دریایی

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

● چشم انداز بخش بندری

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

● چشم انداز مدیریت سواحل

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

چشم انداز بخش دریایی:

مرجع بی بدیل ثبت و رده بندی کشتی و .. (ایجاد و توسعه پرچم مصلحتی در ایران)



فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر
مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۱:
جمع بندی

شامل:
بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:
تحقیقات مولف

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



فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر
مدار اقتصاد دریا(آبی)

بخش ۱:
جمع بندی

شامل:
بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:
تحقیقات مولف

۶. حدود یک میلیون و ۶۰۰ هزار دریانورد در جهان مشغول فعالیت هستند که حدود ۱۷ هزار نفر آنان به ایران تعلق دارد که ایشان گواهی نامه های بین المللی اقیانوس پیمایی را دارند . تعداد دریانوردان ایران که گواهی نامه دارند ۱۳۰ هزار نفر و تعداد دریانوردان ایرانی ۲۹۰ هزار نفر است اما داشتن گواهی نامه های بین المللی بخصوص جهت راه دور (اقیانوس پیمایی) مهم است.

۷. حدود ۴۰ درصد جمعیت جهان در کنار دریاها و تا حدفاصل یکصد کیلومتری دریا زندگی میکنند و حدود ۶۰ درصد شهرهای دنیا که جمعیتی بالای شش میلیون نفر در خود جای داده اند در نزدیک سواحل واقع شده اند. این موضوع بیانگر جایگاه "اقتصاد دریا محور" در رشد و رونق این شهرها می باشد .

۸. وسعت، قدرت و ظرفیت حمل و نقل دریایی کشور:

- مساحت آب های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران: ۱۹۰ هزار کیلومتر مربع که بیش از ۱۰ درصد مساحت کشور است

- طول سواحل کشور ۵۸۰۰ کیلومتر است (حدود ۹۰۰ کیلومتر سواحل دریای خزر، حدود ۳۸۰۰ کیلومتر سواحل خلیج فارس و دریای عمان، حدود ۱۱۰۰ کیلومتر سواحل جزایر کشور)

- ظرفیت اسمی بنادر تجاری سازمان بنادر و دریانوردی: ۲۶۵ میلیون تن در سال و ظرفیت کانتینری ۸ میلیون TEU در سال که متأسفانه در حال حاضر از تمام این ظرفیت استفاده نمی شود و شاید ۵۰٪ ظرفیت بلا استفاده است .



فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر
مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۱:
جمع بندی و نکات و آمار کلیدی

شامل:
بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:
تحقیقات مولف

۹. سهم دریا از تولید ناخالص داخلی در کشورهای ساحلی پیشرفته مثل اتحادیه اروپا ۵۰ درصد است اما این رقم در ایران با وجود ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی کمتر از ۲ درصد است. این در حالی است که ظرفیت های عظیمی برای ترانزیت کالای کشورهای آسیای میانه از بنادر ایران وجود دارد.

۱۰. کشور ایران در نیمکره شرقی در مجاورت کشورهای کم آب دنیا قرار دارد، و با مشکل خشکسالی روبرو است. اما ایران در میان دو دریا در جنوب در مجاورت اقیانوس هند، و در شمال نیز در کنار بزرگترین دریاچه جهان واقع شده است که می تواند با توجه به توسعه دریا محور موضوع خشکسالی را نیز مدیریت نماید.

۱۱. در سال ۹۹ مجموع عملکرد تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی و نفتی در بنادر ایران ۱۳۰ میلیون تن بوده است. با توجه به تخلیه و بارگیری بیش از ۱۰ میلیارد تن کالا از طریق بنادر جهان، سهم بنادر ایران از جابجایی کالا کمتر از ۱۳ درصد جهانی است.

۱۲. غفلت تاریخی از توسعه و آبادانی قلمروهای دریایی و رونق بخشی به اقتصاد آبی کشور، از یکسو سبب هدررفت بسیاری از فرصت های ناب رشد و جهش اقتصاد ملی و از سوی دیگر قدرت یافتن رقبای منطق های و کسب درآمدهای سرشار توسط آنان شده است. صرفاً یک خط طولانی ساحلی در کنار دریای عمان و خلیج فارس داشته باشیم کافی نیست؛ باید تلاش کرد با خلق و استفاده از فناوریهای پیشرفته از حوزهای دریایی نهایت استفاده برده شود.



فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر
مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۱:
جمع بندی

شامل:
بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:
تحقیقات مولف

۱۳. در ایران بیش از ۵۰ نهاد دریایی وجود دارند، که مناسب است همه این نهادها در قالب یک نگاهت نهادی هماهنگ و یا یک سازمان یا وزارتخانه در آیند تا با هماهنگی بیشتری به فعالیت های دریایی بپردازند.

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

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



فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر
مدار اقتصاد دریا(آبی)

بخش ۱:
جمع بندی

شامل:
بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:
تحقیقات مولف

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

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

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



فصل ۸:
مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر
مدار اقتصاد دریا (آبی)

بخش ۱:
جمع بندی

شامل:
بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع:
تحقیقات مولف

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

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

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



فصل ۹:
فرصتها، تهدیدها، قوتها و ضعفهای کلی
دریایی و بندری ایران

بخش ۱:
قوت‌ها

شامل:
بازنویسی‌ها و نظرات مولف

مرجع:
تحقیقات مولف

برخورداری از پیشکسوتان نخبه توانمند ایرانی
 برخورداری از یکی از بزرگترین ناوگان نفتکش جهان
 برخورداری از یکی از بزرگترین ناوگان حمل محمولات خشک در منطقه
 برخورداری از نیروی کار دریایی ایرانی
 برخورداری از ظرفیت مناسب آموزش‌های دریایی و وجود مراکز تخصصی دریایی
 برخورداری از موسسات رده بندی بین المللی ایرانی
 برخورداری از موسسات بیمه‌های دریایی ایرانی
 برخورداری از بیش از نیم قرن دانش و تجربه در گذار از بحران‌ها
 برخورداری از شبکه گسترده ناوگان کران بری، ماهیگیری و مسافری
 برخورداری از صنایع ساخت و تعمیرات شناورها و سازه‌های دریایی
 برخورداری از سامانه‌های پشتیبانی و خدمات دریایی و فراساحلی
 برخورداری از صنایع فراساحلی، نفت و گاز دریایی بعنوان صنعت و بازار مکمل

سرمایه گذاری مناسب در بخش زیرساخت‌های فیزیکی در بخش تعمیر و ساخت
 وجود تجارب ارزشمند در حوزه‌های ساخت و تعمیر شناور، سکو و سازه‌های فراساحل
 وجود تجربه کافی در حوزه طراحی و ساخت شناورهای کوچک و متوسط
 وجود توانمندی بالقوه ساخت تجهیزات مورد نیاز صنایع دریایی در کشور
 ظرفیت مناسب آموزشی در حوزه‌های فنی در داخل کشور
 تعداد فارغ التحصیلان مناسب در رشته‌های مهندسی دریا
 وجود تجربه انجام فعالیت‌های مهندسی مشترک در حوزه ساخت کشتی‌های بزرگ با همکاری خارجی‌ها
 وجود موسسات رده بندی ایرانی در سطح موسسات معتبر جهانی
 وجود نیروی کار توانمند و متخصص در صنعت دریایی کشور
 علاقمندی و حمایت جدی تر دولت جدید برای توسعه صنعتی
 برنامه‌های کشور برای توسعه سواحل و شهرهای ساحلی بخصوص سواحل مکران
 توسعه فناوری‌های جدید در کشور و امکان بهره‌برداری از آنها
 وجود تشکل‌های تخصصی فعال در سطح ملی و یسن المللی



فصل ۹: فرصتها، تهدیدها، قوتها و ضعفهای کلی دریایی و بندری ایران

بخش ۲: ضعف ها

شامل: بازنویسی ها و نظرات مولف

مرجع: تحقیقات مولف

سن بالای ناوگان حمل و نقل دریایی

عدم وجود ناوگان ملکی در بخش حمل محمولات گازی

ظرفیت پایین ناوگان ملکی در بخش حمل محمولات شیمیایی

عدم توانایی در توسعه ناوگان منطبق با نیاز بازار

به روز نبودن فن آوری موجود در ناوگان

عدم اجرای بهینه قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی

عدم تأمین منابع مالی مدنظر در صندوق توسعه و حمایت از صنایع دریایی کشور

دیوان سالاری اداری

عدم پاسخگویی مناسب سیستم بانکی کشور به نیازمندی های صنعت حمل و نقل دریایی

عدم ارتقاء سیستم های دریایی و بندری کشور در مقابله با حملات سایبری

عدم توسعه و حمایت از شرکتهای دانش بنیان دریایی در حد سایر صنوف

نامناسب بودن ساختار و سازماندهی صنعتی دریایی کشور و پائین بودن بهره وری و عدم وجود سرمایه گذار بزرگ بخش خصوصی داخلی و خارجی در صنعت

بلاتکلیف بودن ساختار مالکیتی و مدیریت صنایع بزرگ دریایی کشور عدم توجه به سرمایه گذاری در طراحی، مهندسی و تحقیق و توسعه در صنایع دریایی

عدم وجود مکانیزم های تامین مالی متناسب با ماهیت صنایع دریایی

فقدان اهداف، سیاست ها و برنامه برای سرمایه گذاری و ساخت تجهیزات شناورها و سکوها در صنایع دریایی

فقدان لیست پیمانکاران مورد تایید VENDOR LIST دریایی

نبود زیرساخت منسجم جهت تامین و توزیع تجهیزات و مواد مورد نیاز صنایع دریایی (عدم تجمیع سفارشات در قالب یک سامانه ثبت سفارش ملی)

فقدان شرکت های تدارکاتی فعال در زنجیره تامین صنایع دریایی

عدم آشنایی کافی واحدهای صنعتی کشور با استانداردها و نیازهای صنایع دریایی

فقدان دانش فنی و تجربه کافی در طراحی و مهندسی شناورهای بزرگ در کشور

عدم وجود ساختار مناسب برای مدیریت پروژه ها و برنامه های صنایع دریایی

فقدان قانون مناسب و حمایتی از توسعه صنایع دریایی

عدم توجه به مطالعات بازار و شناسایی حوزه های جذاب

عدم حضور مؤثر شرکت های بیمه و موسسات رده بندی در فعالیت های داخلی کارخانجات

عدم تعامل با آژانس های بازاریابی بین المللی جهت توسعه بازار

ضعف شناختی سیاست گذاران و متولیان صنعت از صنعت دریایی کشور

کم توجهی به بخش اسقاط و بازیافت کشتی

عدم ارائه نیازمندی ها و برنامه های توسعه ای توسط بخش تقاضای صنایع دریایی به صورت شفاف جهت استفاده از توانمندی های داخلی

عدم وجود متولی مشخص و مدیریت متمرکز در صنعت دریایی کشور که دارای اهرم اجرائی قوی باشد

نبود مشوق های لازم برای رشد و توسعه تأمین کنندگان صنعت با توجه به اینکه به الزامات استاندارد مؤسسات رده بندی و حجم سفارش های کم، تولید محصولات را برای آن ها غیر اقتصادی می کند.

پراکندگی حوزه فعالیتهای صنایع دریایی متناسب با آمایش سرزمینی

عدم وجود قوانین و شرایط مشخص برای جلب مشارکت شرکت های خارجی جهت توسعه ظرفیت ها

عدم توانایی و تمایل بانک ها و موسسات مالی جهت ارائه تسهیلات ارزان قیمت به صنایع دریایی در پروژه های بزرگ

فراهم نبودن فضای کسب و کار جهت توسعه زنجیره تامین صنایع دریایی

بهره گیری از مدیران غیرمتخصص در برخی از بخش های صنعت دریایی کشور

اثر تحریم های اقتصادی بر زمان و هزینه تامین تجهیزات و مواد

عدم ثبات اقتصادی و اثر تحریم بر تقاضای حمل و نقل دریایی

تورم بالای داخلی و مشکلات جدی در برنامه ریزی و مدیریت پروژه های بلند مدت

ضعف در آموزش ها و مهارت های تخصصی کارگاهی



فصل ۹:
فرصت‌ها، تهدیدها، قوت‌ها و ضعف‌های کلی
دریایی و بندری ایران

بخش ۲:
ضعف‌ها

شامل:
بازنویسی‌ها و نظرات مولف

مرجع:
تحقیقات مولف

بزرگترین نقطه ضعف این است که ایران کشوری دریایی نیست و مصادیق پیشرفت و گسترش پایدار ایران بر مدار اقتصاد دریا (آبی) در آن نمود ندارد

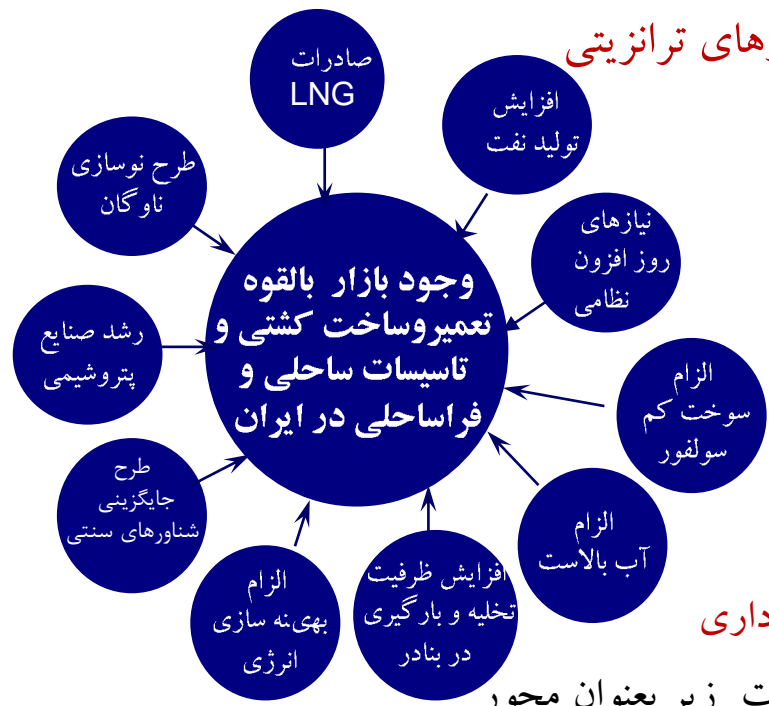
فصل ۹:
فرصت‌ها، تهدیدها، قوتها و ضعفهای کلی دریایی و بندری ایران

بخش ۳:
فرصت‌ها

شامل:
بازنویسی‌ها و نظرات مولف

مرجع:
تحقیقات مولف

برخورداری از موقعیت جغرافیایی مناسب و قرار گرفتن در کریدورهای ترانزیتی جمعیت جوان کشور، نیروی انسانی با هزینه کمتر انرژی در دسترس ارزان با دارا بودن منابع عظیم گازی و نفتی چشم انداز لغو تحریم‌ها و افزایش تجارت دریایی چشم انداز توسعه بخش فراساحل کشور ایجاد زمینه رشد فراوان صنایع جانبی و زنجیره تامین بزرگ ایجاد اشتغال قابل توجه مستقیم و غیر مستقیم سرمایه گذارهای کلان انجام شده در حوزه بنادر، کشتی سازی و کشتی داری



مورد توجه مسئولین و مقامات کشور قرار گرفتن با دارا بودن خصوصیات زیر بعنوان محور توسعه صنعتی کشور:
 (۱) تطبیق با آرمان و ارزش‌ها و قرار داشتن در مسیر هدف. (۲) تأمین نیازهای اساسی. (۳) مولد توازن توسعه. (۴) حد اکثر بهره‌گیری از مزیت‌ها و فرصت‌ها و پاسخگویی به تهدیدها. (۵) به حداقل رساندن آسیب‌ها و ضعف‌ها

بزرگترین فرصت فعلی نگاه رهبری و دولت به اقتصاد دریا است. این نگاه

جدید حداقلی نزد دولت در کشور بی سابقه بوده است

دریا و بندر بعنوان بستری چندگانه زیر می تواند بکار گرفته شود:
 دریا به عنوان یک سیال، بستر حمل و نقل و عملیات دریایی.
 دریا به عنوان منبع تامین مواد معدنی و آلی.
 دریا به عنوان منبع عظیم منابع غذایی.
 دریا به عنوان یک مرز و یک عامل بازدارنده از تهاجم.
 دریا به عنوان مرکز ایجاد فرصت های اقتصادی و تولیدی و ارائه خدمات صنعتی.
 دریا به عنوان ابزار انتشار ادیان.
 دریا به عنوان فرصت توسعه تکنولوژی (عامل رنسانس در اروپا).



فصل ۹:
فرصت‌ها، تهدیدها، قوتها و ضعفهای کلی
دریایی و بندری ایران

بخش ۳:
فرصت‌ها

شامل:
بازنویسی‌ها و نظرات مولف

مرجع:
تحقیقات مولف

فرصت‌های قدیمی‌تر

- ❖ رویکرد دولت در حمایت از بومی سازی تولید تجهیزات در صنایع نفت و گاز کشور
- ❖ تقاضای قابل توجه بازار داخل به انواع شناورها در زمینه های خدماتی فراساحل، مسافرتی ، تفریحی، صیادی و خدماتی
- ❖ تقاضای قابل توجه برای تعمیر کشتی در کشور به سبب دارا بودن تعداد زیادی شناور و سکوی فراساحل در کشور و منطقه
- ❖ امکان جذب سرمایه گذاری بخش خصوصی در حوزه شناورهای کوچک و متوسط
- ❖ اشتغال زایی بالای صنایع دریایی به خصوص در زنجیره تامین و خدمات مرتبط

فرصت‌های جدیدتر

- ❖ عدم وابستگی دانشی و فناورانه به خارج، دربرخی از تجهیزات مورد نیاز
- ❖ توجه ویژه به اجرای قوانین محیط زیست در کشور و برگزاری تمرینات مقابله با آلودگی های نفتی، شیمیایی
- ❖ افزایش سرمایه گذاری بخش خصوصی در زمینه های مرتبط
- ❖ توجه به توسعه زیرساخت ها در حوزه صنایع دریایی
- ❖ توجه به صنایع دریایی در مناطق ویژه اقتصادی
- ❖ فرصت رقابت نفتی بین همسایگان دریایی کشور
- ❖ امکان بهره گیری از ظرفیت های کشورهای همسو (مانند عمان) در جهت ایجاد منافع مشترک دریایی و انجام کارهای مشترک
- ❖ امکان بهره گیری از توان هاو ظرفیت های علمی چندبخشی و تکنولوژیک در جهت اقدامات حوزه صنایع دریایی
- ❖ نیاز بازار نفت و گاز به خدمات تعمیرات تاسیسات دریایی و شناورهای خدماتی
- ❖ تقاضای قابل توجه بازار داخل به انواع شناورها در زمینه‌های شناورهای خدماتی فراساحل، شناورهای مسافرتی و تفریحی و شناورهای صیادی
- ❖ پتانسیل بالای توسعه تعمیرات کشتی در کشور به سبب تردد بالای شناورها در منطقه



فصل ۹:
فرصت‌ها، تهدیدها، قوت‌ها و ضعف‌های کلی
دریایی و بندری ایران

بخش ۴:
تهدیدها

شامل:
بازنویسی‌ها و نظرات مولف

مرجع:
تحقیقات مولف

تحریم‌ها و محدودیت‌های اعمالی بر علیه تجارت و صنعت حمل و نقل کشور
عدم استفاده از توانایی‌های آموزش دریایی کشور
بالا بودن حقوق و عوارض بندری
قوانین و مقررات مالیاتی و گمرکی کشور
قوانین و مقررات بین‌المللی زیست‌محیطی
استمرار مزاد عرضه ظرفیت حمل در صنعت حمل و نقل دریایی جهان
رشد متوسط اقتصاد جهانی
ادغام و اتحاد شرکت‌های کشتیرانی
تحدیدهای ناجوانمردانه نظامی امنیتی
عقب ماندگی تکنولوژی‌های هوشمند سازی در بخش دریایی و بندری

بزرگترین تهدید فعلی

تحریم‌های داخلی و

ناکارآمدی‌ها است



فصل ۹:
فرصت‌ها، تهدیدها، قوت‌ها و ضعف‌های کلی
دریایی و بندری ایران

بخش ۴:
تهدیدها

شامل:
بازنویسی‌ها و نظرات مولف

مرجع:
تحقیقات مولف

تهدیدات قدیمی تر

- ❖ پراکندگی مراکز تصمیم‌گیری و ناهماهنگی در حوزه دریایی
- ❖ وجود محدودیت‌های گمرکی، حقوقی و مالی در مقایسه با رقبای منطقه‌ای و جهانی
- ❖ فقدان توان کارشناسی و مدیریتی نظام بانکی کشور در ارائه تسهیلات و بهره‌گیری از تسهیلات صندوق توسعه ملی و تسهیلات خارجی
- ❖ عدم شناخت کافی دستگاه‌های مرتبط مانند گمرگ و بیمه از ویژگی‌های این صنعت
- ❖ عدم تناسب قوانین کار، بیمه و تامین اجتماعی کشور در صنایع دریایی در قیاس با شرایط بین‌المللی
- ❖ عدم وجود شرایط مناسب برای جلب مشارکت شرکت‌های خارجی در توسعه صنایع دریایی

تهدیدات جدید تر

- ❖ نبود باور قوی در دولت و حاکمیت بر راهبردی بودن صنعت دریایی و توسعه آن
- ❖ شناخت پایین سیاست‌گذاران و متولیان صنعت از صنعت دریایی کشور
- ❖ بهره‌گیری از مدیران غیرمتخصص در برخی از بخش‌های صنعت دریایی کشور
- ❖ حمایت مالی ضعیف از صنایع دریایی با وجود اینکه این صنعت بسیار هزینه‌بر است
- ❖ محدودیت‌ها و تحریم‌های جهانی بر علیه سازمان‌ها و شرکت‌های دریایی



فصل ۱۰: شورا عالی صنایع دریایی

بخش ۱:

قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی

فصل ۱:

مواد موجد و منابع و مصارف صندوق توسعه صنایع دریایی

مرجع:

<https://rc.majlis.ir/fa/law/show/133829?keyword=%D8%B5%D9%86%D8%A7%DB%8C%D8%B9%20%D8%AF%D8%B1%DB%8C%D8%A7%DB%8C%DB%8C>

ماده ۱- به دولت اجازه داده می شود برای مطالعه، تبیین، تنظیم و اعمال انواع حمایت از صنایع دریایی، (ساخت، تولید، تعمیر و نگهداری انواع مختلف تجهیزات شناورهای سطحی، زیرسطحی، اثرسطحی و صنایع فراساحلی)، رفع مشکلات و عوامل بازدارنده با رعایت ملاحظات زیست محیطی، به شرحی که در اساسنامه خواهد آمد صندوق توسعه صنایع دریایی که از این پس به اختصار «صندوق» نامیده می شود را به صورت شرکت با سرمایه اولیه چهارصد میلیارد (۴۰۰.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰) ریال تأسیس نماید.

تبصره ۱ - اساسنامه صندوق ظرف مدت دوماه پس از تصویب این قانون، با پیشنهاد مشترک وزارت صنایع و معادن و سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

تبصره ۲ - آئین نامه های اداری و مالی و معاملاتی صندوق و اصلاحات بعدی آنها به تصویب مجمع عمومی صندوق می رسد و شمول قوانین و مقررات عمومی برای صندوق مستلزم ذکر نام می باشد. اعضاء مجمع عمومی شامل وزراء صنایع و معادن، اموراتصادی و دارایی، راه و ترابری، بازرگانی، نفت، دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، جهاد کشاورزی و رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور می باشد، ریاست مجمع عمومی برعهده وزیر صنایع و معادن خواهد بود.

تبصره ۳ - منابع صندوق عبارت است از:

۱- سرمایه اولیه.

۲- درآمد حاصل از فعالیت صندوق.

۳- معادل پنج درصد (۵٪) عملکرد فروش سالانه شرکتهای سازنده شناور و تجهیزات صنایع دریایی (به استثناء صنایع نظامی) که از محل اعتبارات عمومی به مدت ده سال در بودجه های سنواتی سال بعد دولت پیش بینی و به صندوق پرداخت می شود.

۴- ده درصد (۱۰٪) هزینه حمل مایعات نفتی و گازی وارداتی و صادراتی که توسط ناوگان غیرایرانی حمل می شود به حساب صندوق واریز می گردد.



تبصره ۴ - انجام هر گونه عملیات بانکداری که منجر به کسب درآمد شود برای صندوق ممنوع است.

تبصره ۵ - صندوق مجاز است در جهت تشویق استفاده بیشتر از امکانات ساخت داخل و ایجاد شرایط مناسب در اجراء ماده (۳۴) قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران به منظور رقابت سازندگان داخلی شناور با رقبای خارجی آنها تا سقف بیست درصد (۲۰٪) قیمت بین‌المللی شناور مورد مناقصه یا سفارش را به عنوان تعرفه ترجیحی به سازنده داخلی برنده مناقصه بین‌المللی منوط به رعایت قانون حداکثر استفاده از توان فنی و مهندسی داخلی پرداخت نماید. مبالغ پرداخت شده از این بابت جزو هزینه‌های قابل قبول صندوق می‌باشد.

تبصره ۶ - در ایجاد و اداره صندوق باید از کارمندان فعلی دولت استفاده شود و از استخدام کارمندان جدید خودداری شود.

ماده ۲ - شناورهایی که با استانداردهای ملی یا جهانی در داخل کشور ساخته می‌شوند و دارای مالک ایرانی هستند و در ایران به ثبت رسیده باشند از تسهیلات بلاعوض معادل مالیات بر درآمد پرداختی سالانه شناور مزبور برخوردار خواهند بود. دولت مکلف است تسهیلات اعطائی موردنظر را در قالب وجوه اداره شده در بودجه سنواتی دولت پیش‌بینی و پرداخت نماید.

ماده ۳ - دولت مکلف است از محل وجوه اداره شده و به صورت تسهیلات بلاعوض، به شناورهای تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران که دارای گواهینامه معتبر از مؤسسات طبقه‌بندی پذیرفته شده توسط سازمان بنادر و کشتیرانی می‌باشند و توسط کشتی‌سازهای داخلی تعمیر دوره‌ای می‌شوند، معادل مالیات بر درآمد پرداختی همان سال را به عنوان یارانه به آنها پرداخت نماید.

ماده ۴ - شناورهای ایرانی و غیرایرانی جهت انجام هر نوع تعمیرات از پرداخت هر گونه حقوق و عوارض بندری جهت ورود به تعمیرگاههای داخلی معاف می‌باشند.

ماده ۵ - خرید و ورود مواد، قطعات و تجهیزات لازم که امکان تولید آن در داخل کشور نیست برای ساخت و تعمیر کشتی در داخل کشور توسط شرکتهای داخلی سازنده شناور و سازندگان تجهیزات صنایع دریایی بدون ثبت سفارش و گشایش اعتبار اسنادی با مسؤولیت و اظهار شرکت متقاضی ساخت و تعمیر مجاز و ترخیص اقلام مذکور نیز با ارائه فاکتور فروشنده مجاز خواهد بود.



فصل ۱۰:
شورای عالی صنایع دریایی

بخش ۱:
قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی

فصل ۲:
سایر مواد و تسهیلات قانون

مرجع:

<https://rc.majlis.ir/fa/law/show/133829?keyword=%D8%B5%D9%86%D8%A7%DB%8C%D8%B9%20%D8%AF%D8%B1%DB%8C%D8%A7%DB%8C%DB%8C>

ماده ۶- برای اشتغال کارشناسان خارجی که مدت اقامت آنها کمتر از دو ماه باشد با درخواست مدیران شرکتهای موضوع این قانون که فهرست آنها از سوی وزارتخانه‌های ذی‌ربط حسب مورد ارائه می‌شود نیاز به دریافت پروانه اشتغال اتباع بیگانه نمی‌باشد.

ماده ۷- سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور و بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران مکلفند، در لوایح بودجه سنواتی منابع ارزی مورد نیاز را تا سقف یک میلیارد (۱.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰) دلار سالانه از محل حساب ذخیره ارزی و سایر منابع برای خریداران شناور جهت سفارش به سازندگان داخلی و متقاضیان تعمیر شناور در داخل کشور تسهیلاتی با شرایط زیر اختصاص دهند:

الف- گشایش اعتبار یا صدور مجوز گشایش اعتبار توسط بانکهای تجاری حسب درخواست خریداران شناور و تجهیزات دریایی و متقاضیان تعمیر شناور در داخل کشور به نفع شرکتهای داخلی به صورت قابل تقسیم، قابل انتقال و یا اتکائی. ب- مدت بازپرداخت تسهیلات مالی برای ساخت شناور دوازده سال و برای شناورهای حمل گاز طبیعی مایع (LNG) هجده سال و برای متقاضیان تعمیرات سه سال.

ج- پذیرش شناور در حال ساخت و بهره‌برداری و یا تعمیر و بهره‌برداری به عنوان وثیقه قابل قبول توسط بانک عامل.

د- پیش‌پرداخت ده درصد (۱۰٪) مبلغ وام.

ماده ۸- شرکتهای صادرکننده گاز مایع جهت ایجاد اشتغال و به‌کارگیری حداکثر توان ناوگان حمل و نقل گاز مایع و همچنین ساخت شناورهای مربوطه موظفند فروش حداقل سی درصد (۳۰٪) گاز را به صورت تحویل در محل (CIF در قراردادهای فروش خود منظور نمایند.

ماده ۹- نظر به گستردگی صنایع و امور مختلف دریایی کشور در وزارتخانه‌ها و دستگاههای مختلف و به منظور تمرکز سیاستگذاری و ایجاد هماهنگی لازم در جهت بهره‌گیری کامل از ظرفیتهای کشور در این بخش، شورای عالی صنایع دریایی کشور به ریاست رئیس جمهور (و در غیاب وی معاون اول رئیس جمهور) و عضویت وزراء صنایع و معادن به عنوان دبیر شورا، نفت، امور اقتصادی و دارایی، راه و ترابری، بازرگانی، دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، جهاد کشاورزی، رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور و رئیس سازمان حفاظت محیط زیست کشور تشکیل می‌شود. تصمیمات شورای عالی صنایع دریایی کشور پس از تأیید رئیس جمهور لازم‌الاجراء خواهد بود.



فصل ۱۰: شوریاعالی صنایع دریایی

بخش ۲: وظایف شوریاعالی صنایع دریایی

فصل ۲: سایر مواد و تسهیلات قانون

مرجع:

<https://rc.majlis.ir/fa/law/show/133829?keyword=%D8%B5%D9%86%D8%A7%DB%8C%D8%B9%20%D8%AF%D8%B1%DB%8C%D8%A7%DB%8C%DB%8C>

ماده ۱۰- کلیه حمایت‌های مندرج در این قانون از زمان تصویب به مدت ده سال پایدار خواهد شد.

ماده ۱۱- دولت مکلف است حداکثر ظرف مدت سه ماه پس از تصویب این قانون آئین‌نامه اجرائی آن را با پیشنهاد وزارتخانه‌های صنایع و معادن و بازرگانی و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور تصویب نماید.

قانون فوق مشتمل بر یازده ماده و شش تبصره در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ پانزدهم اردیبهشت‌ماه یکهزار و سیصد و هشتاد و هفت مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۲۵/۲/۱۳۸۷ به تأیید شورای نگهبان رسید.

وظایف شورای عالی : به نظر میرسد برخی وظایف تفصیلی شورای عالی بر اساس قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی و ماده (۳۴) قانون برنامه چهارم توسعه [۳] به شرح زیر باشد:

- سیاستگذاری و ایجاد هماهنگی
- تهیه اسناد بالادست توسعه دریایی کشور
- حفظ امور سیاستگذاری، برنامه‌ریزی و نظارت برای دولت
- واگذاری رقابتی امور تصدی به بخشهای غیردولتی در مناطق ساحلی و دریاها
- تقسیم کار و حسن انجام وظایف هر یک از دستگاه‌های اجرایی و نهادسازی در صورت لزوم رفع تعارضات و خلاءهای قانونی
- انجام مطالعات تطبیقی در قوانین، مقررات، آیین‌نامه‌ها، اساسنامه‌ها و شرح وظایف دستگاههای اجرایی مرتبط با فعالیتهای دریایی
- بازنگری قوانین و مقررات مربوط به حوزه امور دریایی کشور و ارایه پیشنهاد به مجلس شورای اسلامی یا مراجع ذی‌ربط.
- ارایه لوایح مورد نیاز برای توسعه فعالیتهای دریایی (با اصلاح قوانین مرتبط و حذف وظایف موازی، مشابه و متضاد و تجمیع وظایف همگن و متجانس هر یک از دستگاهها، تفکیک کامل وظایف دستگاهها برای اعمال حاکمیت)
- تعیین محورهای توسعه و پیشرفت دریایی کشور



فصل ۱۰: شورا عالی صنایع دریایی

بخش ۲: وظایف شورا عالی صنایع دریایی

فصل ۲: سایر مواد و تسهیلات قانون

مرجع:

<https://rc.majlis.ir/fa/law/show/133829?keyword=%D8%B5%D9%86%D8%A7%DB%8C%D8%B9%20%D8%AF%D8%B1%DB%8C%D8%A7%DB%8C%DB%8C>

هماهنگی بین دستگاه های اجرایی به منظور حُسن انجام وظایف مرتبط با صنایع و امور دریایی کشور (در جهت سیاست ها، برنامه ها و تصمیمات متخذه) یکسان سازی تعاریف و اصطلاحات قانونی دریایی. (با ملاحظه تعاریف و اصطلاحات بین المللی کنوانسیون های بین المللی که ایران عضو آنها است). بهره گیری کامل از ظرفیت های کشور در بخش های مختلف صنایع و امور دریایی

اتخاذ تصمیمات راهبردی و نظارت بر اجرای مصوبات

رفع مشکلات و موانع فعالیت های امور دریایی و صنایع مربوط (متناسب با نقش و جایگاه این صنعت در توسعه اقتصادی، اجتماعی، دفاعی و امنیتی کشور)

تصویب سند راهبردی دریایی

تصویب نقشه راه دریایی

تصویب برنامه عملیاتی توسعه دریایی

تصویب نظام نوآوری دریایی کشور

راه اندازی دبیرخانه شورای عالی

تصویب شرح وظایف دبیرخانه شورای عالی

تصویب آیین نامه نحوه تشکیل جلسات شورای عالی

تشکیل کمیسیون راهبری (کمیسیون تخصصی)

تشکیل کارگروه ها و کمیته های تخصصی شورای عالی حسب مورد

بررسی راهکارهای جذب سرمایه های داخلی و خارجی در صنایع و امور دریایی (با رعایت قوانین و مقررات مربوط)

بهبود فضای کسب و کار و تسهیل سرمایه گذاری ها



وزارت صنایع و معادن - وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، وزیران عضو کارگروه حمایت از تولید در جلسه مورخ **۹/۸/۱۳۸۸** بنا به پیشنهاد وزارت، صنایع و معادن و به استناد ماده (۱۱) قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی، مصوب ۱۳۸۷- و با رعایت تصویب نامه شماره ۱۵۱۲۴۷/ت۴۳۵۰۵- مورخ ۲۹/۷/۱۳۸۸ آیین نامه اجرایی قانون یادشده را به شرح زیر تصویب نمودند:

آیین نامه اجرایی قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی:

ماده ۱- منظور از صنایع دریایی در این آیین نامه کلیه امور مربوط به تحقیقات، طراحی، ساخت، تولید، تعمیر و نگهداری انواع مختلف شناورهای سطحی، زیر سطحی، اثر سطحی، و صنایع فراساحلی می باشد.
ماده ۲- وظایف شورای عالی صنایع دریایی کشور به شرح زیر می باشد:

الف - سیاستگذاری و ایجاد هماهنگی لازم در جهت بهره گیری کامل از ظرفیت های کشور در بخش صنایع و امور دریایی، اتخاذ تصمیمات راهبردی و نظارت بر اجرای مصوبات در جهت رفع مشکلات و موانع فعالیت های امور دریایی و صنایع مربوط متناسب با نقش و جایگاه این صنعت در توسعه اقتصادی، اجتماعی، دفاعی و امنیتی کشور. ب - هماهنگی بین دستگاه های اجرایی به منظور حسن انجام وظایف مرتبط با صنایع و امور دریایی کشور در جهت سیاست ها، برنامه ها و تصمیمات متخذه.

پ - تصویب سند راهبردی و نقشه راه و برنامه عملیاتی و نظام نوآوری بخشی صنایع دریایی کشور و ارایه آن به مراجع ذیربط در صورت لزوم.

ت - بررسی راهکارهای جذب سرمایه های داخلی و خارجی در صنایع و امور دریایی با رعایت قوانین و مقررات مربوط.

ث - بازنگری قوانین و مقررات مربوط به حوزه امور دریایی کشور و ارایه پیشنهاد به مراجع ذی ربط.

تبصره ۱- آیین نامه نحوه تشکیل جلسات شورا، کمیسیون راهبری (کمیسیون تخصصی)، کمیته های تخصصی و شرح وظایف دبیرخانه شورای عالی و سایر امور مرتبط در اولین جلسه شورای عالی به تصویب خواهد رسید.

تبصره ۲- دبیرخانه شورای عالی در وزارت صنایع و معادن تشکیل و رییس دبیرخانه توسط وزیر صنایع و معادن انتخاب می گردد.



فصل ۱۰: شورا عالی صنایع دریایی

بخش ۲:

آیین‌نامه اجرایی قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی

فصل ۱: مصوبه مجلس

مرجع:

<https://rc.majlis.ir/fa/law/show/133829?keyword=%D8%B5%D9%86%D8%A7%DB%8C%D8%B9%20%D8%AF%D8%B1%DB%8C%D8%A7%DB%8C%DB%8C>

ماده ۳- در اجرای تبصره (۵) ماده (۱) قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی که در این آیین‌نامه به اختصار « قانون » نامیده می‌شود، صندوق توسعه صنایع دریایی موظف است تا سقف بیست درصد (۲۰٪) قیمت بین‌المللی شناور مورد مناقصه یا سفارش را به عنوان تعرفه ترجیحی و به صورت بلاعوض به سازنده داخلی برنده مناقصه بین‌المللی منوط به رعایت قانون حداکثر استفاده از توان فنی و مهندسی داخلی پرداخت نماید. مبالغ پرداخت شده از این بابت جزء هزینه‌های قابل قبول صندوق می‌باشد.

ماده ۴- معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رییس‌جمهور مکلف است میزان وجوه اداره شده موضوع قانون را ضمن اعتبارات وزارت صنایع و معادن در بودجه سنواتی پیش‌بینی و منظور نماید. مالکان شناورهایی که در داخل کشور ساخته یا تعمیر می‌شوند، پس از پرداخت مالیات بر درآمد سالانه شناور موردنظر، معادل مبلغ پرداختی از این بابت را منوط به ارائه اسناد مالیات پرداختی به صندوق ظرف سه ماه از محل وجوه اداره شده مذکور دریافت می‌نمایند.

ماده ۵- کلیه شناورها اعم از ایرانی و یا خارجی که برای انجام هر نوع تعمیر به تعمیرگاه‌های داخلی تردد می‌نمایند از پرداخت هرگونه حقوق و عوارض بندری معاف هستند.

ماده ۶- وزارت صنایع و معادن مکلف است در پایان اردیبهشت ماه هر سال فهرست اقلام مربوط به صنایع دریایی را که در داخل کشور تولید می‌شوند با ذکر مشخصات فنی دقیق اعلام نماید. واردات سایر اقلامی که در فهرست یادشده وجود ندارد با رعایت ماده (۵) قانون انجام خواهد شد. هرگونه اصلاح فهرست باید حداکثر تا پایان اردیبهشت ماه هر سال صورت پذیرد.

ماده ۷- دستگاه‌های اجرایی به استثنای نیروهای مسلح مکلفند فهرست شرکتهای مرتبط با امور دریایی را که نیاز به استفاده از کارشناسان خارجی دارند، به وزارتخانه‌های کار و امور اجتماعی و امور خارجه اعلام نمایند. وزارت امور خارجه مکلف است ظرف یک هفته از زمان درخواست مدیران شرکتهای مذکور ویزای ورود کارشناسان موردنیاز را صادر نماید. این افراد مجازند ظرف دو ماه بدون اخذ پروانه اشتغال اتباع بیگانه در این واحد به کار اشتغال داشته باشند.

تبصره ۱- در مواردی که حضور کارشناسان فوق بیش از مدت مندرج در این ماده نیاز باشد وزارت کار و امور اجتماعی مکلف است نسبت به صدور پروانه اشتغال اقدام نماید.

تبصره ۲- در صورت عدم انعقاد قرارداد با کارشناسان موضوع این ماده مبالغ موضوع ماده (۹۷) قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت - مصوب ۱۳۸۰- براساس اعلام کارفرما تعیین و به حساب خزانه واریز خواهد شد.



ماده ۸- به منظور تسهیل در پرداخت تسهیلات از محل منابع موضوع ماده (۷) قانون، وزارت صنایع و معادن و بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، بانکهای عامل را تعیین و ساز و کار لازم را به آنها ابلاغ می نمایند. اعتبار مذکور در اختیار صندوق توسعه صنایع دریایی قرار می گیرد تا با رعایت شرایط مندرج در ماده یادشده و در چارچوب مقررات اساسنامه صندوق به متقاضیان پرداخت شود.

ماده ۹- شرکتهای صادرکننده گاز مایع در اجرای ماده (۸) قانون موظفند در عقد قراردادهای فروش گاز مایع به نحوی اقدام نمایند که حمل و نقل دریایی حداقل سی درصد (۳۰٪) از گاز مایع صادراتی بنا به تشخیص شورای عالی صنایع دریایی به سازمان یا شرکتهای داخلی متناسب با میزان استفاده از توان ساخت داخل کشتیهای حمل گاز مایع صادراتی اختصاص یابد.

ماده ۱۰- سازمانها، نهادها و شرکتهای دولتی و عمومی مرتبط با صنایع و امور دریایی که در بودجه سالانه خود اعتباراتی را تحت عنوان وجوه اداره شده پیش بینی می نمایند، وجوه مذکور را با اولویت برای ساخت و توسعه صنایع دریایی در داخل کشور هزینه نمایند.

این تصویب نامه در تاریخ ۲۸/۹/۱۳۸۸ به تأیید مقام محترم ریاست جمهوری رسیده است. معاون اول رییس جمهور - محمدرضا رحیمی



فصل ۱۰: شورای عالی صنایع دریایی

بخش ۱: مصوبات شورای عالی

فصل ۱: جلسه اول و دوم و سوم سال ۹۸ و ۹۹

مرجع: آرشیو محقق

متن مصوبه:

- به استناد ماده (۹) قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی و ماده (۲) آئین نامه اجرایی آن و به منظور برنامه‌ریزی دقیق‌تر در خصوص توسعه صنایع و امور دریایی کشور، کلیه دستگاه‌های اجرایی موظفند نسبت به برآورد و اعلام تقاضاها و نیازهای (کوتاه‌مدت و بلندمدت) خود در حوزه فعالیت‌های دریایی و دریاهای اعم از خدمات و محصولات شامل مواد اولیه، قطعات و تجهیزات دریایی سازه‌های ساحلی، فراساحلی و شناورها و عملیات دریایی، پژوهشی و اکتشافی در سال آینده، سالهای برنامه پنجم و افق چشم‌انداز ایران ۱۴۰۴، اقدام و به‌نگام نموده و نتایج را در ابتدای هر سال و حداکثر تا پایان فروردین ماه به دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور ارسال نمایند.

تبصره- کلیه دستگاه‌های اجرایی کشور موظفند نسخه الکترونیکی گزارش و نتایج پروژه‌ها و اقدامات خود را در سایت دستگاه اجرایی سازمان یا وزارتخانه ذیربط قرار دهند و پیوند یا نسخه‌ای از آن را با هماهنگی دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی در «بانک اطلاعات و مدارک فنی دریایی ایران» که به همین منظور تشکیل می‌شود، برای استفاده و بهره‌برداری متقاضیان درج و به صورت دوره‌ای (سالانه) به‌نگام نمایند.

متن مصوبه:

- به استناد بند (۳) تبصره (۳) و تبصره (۵) ماده (۱) قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی، کلیه شرکتها و کارخانه‌های تولیدکننده و فعال در عرضه مواد اولیه، قطعات، تجهیزات، سازه‌های ساحلی، فراساحلی و شناورها و نیز متقاضیان و بهره‌برداران از این محصولات و ارائه‌دهندگان خدمات در این زمینه، به منظور بهره‌مندی از تسهیلات مذکور در این قانون، موظفند حداکثر ظرف مدت چهار ماه ضمن اعلام توانمندی‌های فنی بنگاه اقتصادی و نیازمندی‌های تجهیزاتی خود، ظرفیت‌های موجود آمده در واحد اقتصادی مربوطه و میزان فروش سالانه خود را به دبیرخانه ارسال نموده و یا از طریق سایت دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور اعلام کرده و به صورت دوره‌ای (شهریور ماه هر سال) به‌نگام نمایند.

- به استناد مواد (۲)، (۳) و (۴) قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی و مواد (۴) و (۵) آئین‌نامه اجرایی آن، کلیه شناورهای ساخت داخل و شرکتهای صاحب این شناورها و نیز شناورهای تحت پرچم ج.ا.ا، به منظور بهره‌مندی از تسهیلات مذکور در این قانون، موظفند ظرف حداکثر چهار ماه مشخصات فنی و بازرگانی و نیازمندی‌های خود را به دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور اعلام و (از طریق سایت دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور) به صورت دوره‌ای به‌نگام نمایند.



فصل ۱۰: شورای عالی صنایع دریایی

بخش ۱: مصوبات شورای عالی

فصل ۱: جلسه اول و دوم و سوم سال ۹۸ و ۹۹

مرجع: آرشیو محقق

متن مصوبه:

به استناد ماده (۹) قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی و ماده (۲) آیین‌نامه اجرایی آن، دستگاه‌های اجرایی یا همکاری دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور موظفند فرآیندهای مرتبط با ساخت و تولید شناور و تأسیسات و تجهیزات دریایی را در همه دستگاه‌های اجرایی، نظیر فرآیند اعطای تسهیلات بانکی، فرآیند و ضوابط تسهیل امور گمرکی و بازرگانی، فرآیند صدور مجوزها و غیره را شناسایی و تحلیل نموده و نسبت به تدوین بسته سیاستی «رفع موانع فعالیت بخش صنعت و فناوری دریایی» اقدام نمایند.

با توجه به مشکلاتی که هم‌اکنون در ساخت و تولید شناورها و تجهیزات دریایی از محل وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی و تسهیلات بنگاه‌های زودبازده برای صنایع داخلی اعم از سازندگان و مالکان کشتی بوجود آمده است، دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور موظف است وضعیت کنونی سازندگان و کارخانه‌های ساخت و تولید شناور و تأسیسات و تجهیزات دریایی را عارضه‌یابی نموده و گزارش جامعی از علل بروز مشکلات و راه‌حلهای مورد نیاز برای توانمندسازی این واحدها، ارائه نماید.

همچنین دبیرخانه شورای عالی موظف است با تشکیل کارگروه ویژه‌ای متشکل از نمایندگان بانک مرکزی ج.ا. (بانک‌های عامل)، وزارت راه و ترابری (سازمان بنادر و دریانوردی)، وزارت صنایع و معادن، سازندگان و متقاضیان، حداکثر ظرف مدت سه ماه با بررسی جداگانه کلیه قراردادهای متوقف، مشکلات آن‌ها را حل و فصل نموده و گزارش آن را به شورای عالی ارائه نماید.

متن مصوبه:

به استناد ماده (۹) قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی و بند (ب) ماده (۲) آیین‌نامه اجرایی آن، کلیه دستگاه‌های اجرایی کشور موظفند همه ساله گزارشی از عملکرد بودجه جاری و و تملک دارایی سرمایه‌ای (عمرانی) خود را که در زمینه صنایع دریایی، امور دریایی، مناطق دریایی و ساحلی هزینه نموده‌اند، به تنمیک موضوع طرح، سازمان و استان مجری، استخراج و تا پایان شهریور سال بعد به شورای عالی صنایع دریایی کشور ارسال نمایند.

تبصره- همچنین دستگاه‌های اجرایی کشور موظفند گزارش فوق را برای سالهای برنامه اول، دوم، سوم و چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، تا پایان شهریور ماه سال ۱۳۸۹ تهیه و ارائه نمایند...

متن مصوبه:

بیمه مرکزی ج.ا. موظف است با همکاری شورای عالی صنایع دریایی کشور، بیمه فعالیت‌های دریایی را به عنوان یک فصل مستقل در لایحه بیمه بازرگانی با محورهای زیر اضافه نماید:

- ۱- بیمه کشتیرانی و حمل و نقل بار دریایی
- ۲- بیمه حمل و نقل مسافر دریایی
- ۳- بیمه ساخت و ساز و سازه‌های دریایی
- ۴- بیمه کار در دریاها
- ۵- بیمه سرمایه‌گذاری و تأمین مالی کسب و کارها و طرح‌های دریایی
- ۶- بیمه حفاظت از مناطق و محیط زیست دریایی

تبصره (۱) - بیمه مرکزی ج.ا. ایران موظف است با همکاری شورای عالی صنایع دریایی کشور نسبت به ایجاد سازو کار تعدیل و رتبه بندی خطرهای دریایی، مطابق با دسته‌بندی پنجگانه بند (۱)، اقدام و گزارشات ملی دوره‌ای (سالانه) را در این رابطه منتشر نماید.

تبصره (۲) - همچنین بیمه مرکزی ج.ا. ایران موظف است تا شرایط را برای ورود بخش خصوصی به حوزه تحلیل خطرهای دریایی و رتبه‌بندی آن از طریق اعطای مجوز به مؤسسات و شرکت‌های غیر دولتی صاحب صلاحیت فراهم نماید.

تبصره (۳) - بیمه مرکزی ج.ا. ایران موظف است تا تمامی شرکت‌های بیمه را ملزم نماید تا گزارشات رسمی تحلیل و رتبه‌بندی خطرهای دریایی را به‌عنوان اسناد قابل استناد در عقود بیمه مربوطه لحاظ نمایند.

تبصره (۴) - بیمه مرکزی ج.ا. ایران موظف است از طریق حمایت از تحقیقات دریایی و پشتیبانی از ارتقاء استانداردهای مؤسسات بازرسی و رده‌بندی دریایی داخلی موجود، و یا ایجاد استانداردهای جدید و نظارت بر اجرای آن، نسبت به کاهش ضریب ریسک خطرهای دریایی کشور اقدام نماید...



فصل ۱۰: شورای عالی صنایع دریایی

بخش ۱: مصوبات شورای عالی

فصل ۱: جلسه اول و دوم و سوم سال ۹۸ و ۹۹

مرجع: آرشیو محقق

متن مصوبه:

به استناد ماده (۶) قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی و ماده (۷) آئین‌نامه اجرایی آن و تصویب‌نامه هیأت وزیران به شماره ۶۵۷۷۷-ب/۲۳۴۱۰-هـ مورخ ۱۳۸۱/۱۲/۲۲، دستگاه‌های اجرایی به استثنای نیروهای مسلح مکلفند فهرست شرکت‌های مرتبط با صنایع و امور دریایی را که نیاز به استفاده از کارشناسان خارجی دارند، از طریق دبیرخانه شورای عالی به وزارتخانه‌های کار و امور اجتماعی و امور خارجه اعلام نمایند. وزارت امور خارجه مکلف است از زمان درخواست مدیران شرکت‌های مذکور، ویزای ورود کارشناسان مورد نیاز را ظرف مدت سه روز کاری صادر نماید. این افراد مجازند به مدت دو ماه بدون اخذ پروانه اشتغال اتباع خارجی در این واحد به کار اشتغال داشته باشند. مراحل استفاده از این مصوبه به شرح زیر است:

- دستگاه‌های اجرایی به استثنای نیروهای مسلح، فهرست شرکت‌های مرتبط با صنایع و امور دریایی را که نیاز به استفاده از کارشناسان خارجی دارند، به دبیرخانه شورای عالی اعلام نمایند.
- دبیرخانه شورای عالی، فهرست شرکت‌های فعال در زمینه صنایع و امور دریایی را به وزارت کار و امور اجتماعی و امور خارجه اعلام می‌نماید.
- در مورد متقاضیان واحدهای صنایع دریایی که در فهرست وزارت صنایع و معادن آورده نشده است، دریافت پروانه بهره‌برداری یا گواهی فعالیت صنعتی از متقاضی از شرایط اقدام وزارت کار و امور اجتماعی خواهد بود و نام متقاضی باید به وزارت صنایع و معادن و دبیرخانه شورای عالی جهت منظور نمودن در فهرست اعلام شود.
- شرکت‌های متقاضی استفاده از کارشناسان خارجی بر اساس این ماده، ملزم به اعلام حضور و شروع بکار و اتمام کار کارشناس خارجی به وزارت کار و امور اجتماعی می‌باشند.
- حداکثر زمان اشتغال بدون کارت اشتغال کارشناس خارجی دو ماه بوده و در صورت نیاز به کار بیش از دو ماه، کارفرمای استفاده‌کننده از خدمات تبعه خارجی پروانه کار دریافت می‌نماید.
- تبصره (۱) - در مواردی که حضور کارشناسان فوق بیش از مدت مندرج در این ماده نیاز باشد وزارت کار و امور اجتماعی مکلف است ظرف یک هفته نسبت به صدور پروانه کار اقدام نماید.
- تبصره (۲) - در صورت عدم انعقاد قرارداد با کارشناسان موضوع این ماده مبالغ موضوع ماده (۹۷) قانون تنظیم بخشی از مقررات مالی دولت - مصوب ۱۳۸۰ - بر اساس ضوابط مربوط تعیین و به حساب خزانه واریز خواهد شد.
- تبصره (۳) - سایر ضوابط و مقررات مربوط به اشتغال اتباع خارجی به قوت خود باقی است.

متن مصوبه:

- به استناد (الف) و (ب) ماده (۲) آئین‌نامه اجرایی قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی کشور، بانک مرکزی ج.ا.ا. موظف است تا شرایط زیر را در اعطای تسهیلات ارزی و وام‌های اختصاصی به طرح‌های جاری و اتی صنایع و امور دریایی رعایت نماید:
- مدت بازپرداخت وام‌های ساخت شناور ۱۲ سال پس از تحویل شناور به بهره‌بردار می‌باشد.
 - تبصره - این مدت برای شناورهای حمل‌گاز مایع (LNG)، ۱۸ سال پس از تحویل کشتی به بهره‌بردار می‌باشد.
 - مدت زمان پایه ساخت (دوره مشارکت) برای پروژه‌های ساخت شناور ۳ سال می‌باشد که بنا به شرایط قرارداد ساخت، به آرای ساخت هر شناور با ظرفیت حمل بار بیش از ۲۰۰۰۰ تن (DWT)، یکسال به زمان ساخت و حداکثر تا ۲ سال افزوده می‌گردد.
 - کل دوره تأمین مالی پروژه‌های ساخت شناور، مجموع زمان‌های حاصله از بندهای (۱) و (۲) می‌باشد.
 - فرآیند، زمانبندی و هزینه کارشناسی بررسی طرحها توسط بانک مرکزی ج.ا.ا. برای طرح‌های مختلف تهیه و پس از تأیید کارگروهی متشکل از نمایندگان دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور، معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور، وزارت امور اقتصادی و دارایی و وزارت صنایع و معادن ابلاغ می‌شود.
 - در صورت عدم تکمیل طرح‌ها (به دلایل موجه) در زمان ساخت بند (۲)، بانک مرکزی ج.ا.ا. موظف است نسبت به کاهش زمان پرداخت و افزایش دوره مشارکت حداکثر تا ۳ سال با حفظ مدت کل دوره تأمین مالی بند (۳) اقدام نماید.
 - نرخ ثابت سود تسهیلات ارزی و وام‌های اعطایی برای خریداران شناور از سازندگان داخلی دو (۲) درصد و سهم آورده متقاضی ده (۱۰) درصد ارزش قرارداد تعیین می‌شود.
 - شناور و یا قرارداد ساخت شناور که دارای بیمه اعتباری از مؤسسات بیمه داخلی به نفع بانک عامل باشد به عنوان تنها ضمانت مورد نیاز جهت اختصاص اعتبار مورد پذیرش می‌باشد.
 - تخصیص اعتبار هرگونه تسهیلات با نرخ سود حمایتی و یا از محل وجوه اداره شده دستگاهها، صرفاً به بهره‌برداران و کارفرمایان طرف قرارداد با سازندگان داخلی بوده و وزارت صنایع و معادن مسئول نظارت بر آن می‌باشد. موارد استثناء به تصویب شورای عالی صنایع دریایی می‌رسد.
 - دستورالعمل اجرایی صندوق توسعه صنایع دریایی به نحوی تنظیم گردد تا پروژه‌های جاری نیز بتوانند از حمایت‌های آن استفاده نمایند.



فصل ۱۰: شورای عالی صنایع دریایی

بخش ۱: مصوبات شورای عالی

فصل ۱: جلسه اول و دوم و سوم سال ۸۸ و ۸۹

مرجع: آرشيو محقق

متن مصوبه:

- به استناد بند (۴) تبصره (۳) ماده (۱) قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی، وزارت نفت با همکاری وزارت راه و ترابری و وزارت بازرگانی و با هماهنگی دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور موظفند همه ساله مبالغ عملکرد این بند قانون را به تفکیک، استخراج و تا پایان تیرماه سال بعد واریز و گزارش عملکرد مکتوب آن را تا پایان شهریور به شورای عالی صنایع دریایی کشور ارائه نمایند.

تبصره - عملکرد سالهای ۱۳۸۷، ۱۳۸۸ و ۱۳۸۹ در خصوص این بند نیز تا شهریور سال ۱۳۹۰ واریز شده و گزارش آن به دبیرخانه ارسال می‌شود.

متن مصوبه:

- به استناد بند (۳) تبصره (۳) ماده (۱) قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی، معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور معادل پنج درصد (۵٪) عملکرد فروش سالانه شرکت‌های سازنده شناور و تجهیزات صنایع دریایی (به استثناء صنایع نظامی) را براساس اعلام وزارت صنایع و معادن، از محل اعتبارات عمومی به این صندوق اختصاص داده و ردیف‌های لازم را در بودجه سال آتی کشور منظور نماید.

- در اجرای مواد (۲) و (۳) قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی و ماده (۴) آیین‌نامه اجرایی آن، ترتیبی اتخاذ شود تا از طریق ایجاد ردیف‌های درآمد-هزینه‌های مربوطه در بودجه سال آتی کشور، سازوکار بازپرداخت مالیات بر درآمد پرداختی سالانه شناورهای ساخته شده و تعمیر شده در داخل کشور بر اساس ضوابط فراهم گردد و منابع حاصل، در اختیار «صندوق توسعه صنایع دریایی» قرار گیرد.

متن مصوبه:

به استناد بند (الف)، (ب) و (ت) ماده (۲) آیین‌نامه اجرایی و تبصره (۵) ماده (۱) و ماده (۹) قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی و در راستای اجرای شدن ماده (۲۴) از فصل دوم و بخش اول قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور با موضوع تعامل فعال با اقتصاد جهانی و به منظور تمرکز سیاست‌ها و ایجاد هماهنگی بیشتر در توسعه صنایع و امور مختلف دریایی کشور که در وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های اجرایی مختلف گسترده است، کلیه دستگاه‌های اجرایی کشور موظفند با همکاری دبیرخانه شورای عالی و نماینده وزارت راه و ترابری برای دستیابی به اهداف هفت‌گانه مذکور در قانون، با حفظ امور سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و نظارت برای خود، ضمن واگذاری رقابتی امور تصدی به بخش‌های غیر دولتی در حوزه‌ها، مربوط به دریا، برای تسریع و تمهید شرایط توسعه فعالیت‌های دریایی، به صورت پیش‌نویس اصلاح مصوبات و مقررات موجود اقدام نموده و نتایج را به دبیرخانه شورای عالی ارائه نمایند.

از آنجا که تعدادی از وزارتخانه‌ها به عنوان دستگاه اجرایی مسئول، در برخی از محورها تعیین شده‌اند باید در گام نخست با همکاری سایر وزارتخانه‌ها و سازمان‌های اشاره شده و هماهنگی دبیرخانه شورای عالی، کلیه مصوبات موجود اعم از قوانین، مقررات، آیین‌نامه‌ها، اساسنامه‌ها، شرح وظایف و استانداردها و ... در حوزه‌ها (های) مرتبط یعنی محوره‌های ۲۵ گانه احصاء و گردآوری کرده و ضمن ارسال مستندات و مطالعات انجام شده در خصوص بندهای مربوطه، حداکثر ظرف یک ماه مدل مفهومی مناسب، شیوه کار و برنامه کاری مناسب محور مزبور را پیشنهاد کرده و گزارش اولیه‌ای به شورای عالی ارائه نمایند.

سپس، در مراحل بعد پیشنهادات و راهکارهای عملی را برای اجرای این قانون در محور مورد نظر، در وزارتخانه‌ها و سازمان‌های مرتبط با روش مناسب فوق مورد ارزیابی و بازنگری قرار داده و حداکثر ظرف شش ماه برای تصویب به دبیرخانه شورای عالی اعلام فرمایند.

لازم به یادآوری است در اغلب موضوعات و محورها به ویژه امور محیط زیست دریایی، حمل و نقل دریایی و ... تفاهم‌های دو جانبه و چند جانبه منطقی‌های نیز وجود دارد و باید این محورها در ارتباط با همکاری‌های بین‌المللی نیز بررسی و پیگیری شوند.

از این رو در صورت نیاز با ارائه پیشنهاد انجام مطالعات جدید و نیز انجام مطالعات تطبیقی در فعالیت‌های دریایی جهان و کشورهای منتخب، برای ایجاد تحول و پیشرفت در اقتصاد دریایا و فعالیت‌های دریایی کشور، اقدام شود. این مطالعات اعم از مطالعات راهبردی و آینده‌پژوهی، مطالعات اقتصادی و فنی، تولیدی و زیربنایی، مطالعات علمی، فناوری، پژوهشی، آموزشی و فرهنگی، مطالعات منطقه‌ای، آمایشی و زیست‌محیطی و مطالعات اجتماعی، سیاسی و حقوقی خواهد بود. همچنین در نظر داشتن سوابق مطالعات انجام شده اهمیت ویژه‌ای دارد.

در این ارتباط ضروری است در هر وزارتخانه سه نفر از همکاران خیره و مطلع در حوزه‌های برنامه‌ریزی، حقوقی و تحول اداری، زیر نظر یکی از مدیران ارشد وزارتخانه‌های مرتبط مسئولیت این مهم را عهده‌دار شده و این افراد کتیباً به دبیرخانه شورای عالی معرفی شوند.

فصل ۱۰: شورایعالی صنایع دریایی

بخش ۱: مصوبات شورایعالی

فصل ۲: جلسه چهارم

مرجع: آرشیو محقق

۴۷۹۱۱/ ۱۲۹۴۴
شماره
تاریخ ۱۳۹۱/۴/۰۴
پست



جمهوری اسلامی ایران

رأست جمهوری

بسمه تعالی
با صلوات بر محمد و آل محمد

وزارت صنعت، معدن و تجارت - وزارت نفت - وزارت امور اقتصادی و دارایی
وزارت راه و شهرسازی - وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح
وزارت جهاد کشاورزی - وزارت امور خارجه - وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی
معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور
بانک مرکزی، جمهوری اسلامی ایران
سازمان حفاظت محیط زیست

تصمیمات شورای عالی صنایع دریایی که به استناد ماده (۹) قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی - مصوب ۱۳۸۷- به تأیید رئیس محترم جمهوری اسلامی ایران رسیده است، به شرح زیر برای اجرا ابلاغ می‌شود:

- ۱- در این تصمیم نامه واژه های زیر در معانی مشروح مربوط به کار می‌روند:
الف - قانون: قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی - مصوب ۱۳۸۷-
ب - صندوق: صندوق توسعه صنایع دریایی
ج - شورا شورای عالی صنایع دریایی کشور
د - معاونت: معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور
۲- دستگامهای ذی ربط در اجرای بند (۴) تبصره (۲) ماده (۱) قانون موظفند نسبت به اجرای موارد زیر اقدام نمایند:
الف- تنظیم مفاد قراردادهای خرید و فروش مایعات نفتی و گازی به نحوی که (۱۰٪) هزینه حمل آنها توسط ناوگان غیر ایرانی با رعایت ترتیبات زیر به حساب صندوق واریز شود:
۱- درخواست اسناد پرداخت (۱۰٪) هزینه حمل و با اسناد توافق با صندوق برای واردات صادرات مایعات نفتی و گازی که توسط ناوگان غیر ایرانی حمل می‌شود و ارایه گزارش هر سه ماه یکبار به شورا و صندوق توسط گمرک جمهوری اسلامی ایران.
۲- تصریح به مسئولیت وارد کننده (خریدار کالا) و صادر کننده (فروشنده کالا) برای انجام موضوع بند (۴) تبصره (۲) ماده (۱) قانون در تمام انواع قراردادهای خرید و فروش به منظور صادرات و واردات.
۳- محاسبه و برآورد هزینه های حمل موضوع بند یادشده در قراردادهای فروش مایعات نفتی و گازی به صورت های (FOB) و (CIF) توسط نمایندگان وزارتخانه های نفت و صنعت، معدن و تجارت و سازمان بنادر و دریانوردی و اعلام آن هر سه ماه یکبار به گمرک جمهوری اسلامی ایران. در این راستا، سازمان مذکور آمار ورود و خروج شناورهای حامل مایعات نفتی و گازی را به تنگنیک ایرانی و غیر ایرانی، هر سه ماه یکبار به دبیرخانه شورا اعلام می‌نماید.

فصل ۱۰: شورای عالی صنایع دریایی

بخش ۱: مصوبات شورای عالی

فصل ۲: جلسه چهارم

مرجع: آرشیو محقق

شماره: ۴۷۹۱۱/۱
تاریخ: ۱۳۸۹/۰۴/۰۴
پرینت

جمهوری اسلامی ایران
رئیس جمهوری

۱- پیش بینی ردیف بودجه ای توسط وزارت نفت و شرکت های تابعه برای وصول منابع موضوع بند (۳) تبصره (۲) ماده (۱) قانون واریز وجوه آن به حساب صندوق: بود خزانة در قالب "کمک به صندوق" و پیش بینی بگ ردیف درآمد - هزینه برای صندوق در لوائح بودجه سنواتی به منظور سرکز وجوه دریافتی از سایر وارد کنندگان و صادر کنندگان مایعات نفتی و گازی، توسط معاونت توسعه - مایعات نفتی و گازی شامل کلیه محصولات مایع حاصل از استخراج نفت و گاز و مشتقات آنها شامل نفت خام، مشتقات سرچاهی، مشتقات و فرآورده های صنایع بالا دستی و پالایشگاه های نفت و گاز، سیالانات نفتی و گازی و محصولات و فرآورده های مایعی و پایین دستی مایع می باشد.

۲- بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران و معاونت نسبت به تعیین منابع ارزی مورد نیاز موضوع ماده (۲) قانون از سال جاری اقدام و نتیجه را به شورا ارائه نماید.

۳- معاونت با همکاری وزارت صنعت، معدن و تجارت نسبت به پیش بینی سرمایه اولیه صندوق و همچنین اعتبار موضوع بند (۳) تبصره (۲) ماده (۱) قانون در لوائح بودجه سنواتی اقدام نماید.

۴- وزارت صنعت، معدن و تجارت موظف است در اجرای مواد (۲) و (۳) قانون و ماده (۱) و (۱۱) قانون برنامه پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران - مصوب ۱۳۸۹ - با هماهنگی وزارت امور اقتصادی و دارایی هر ساله نسبت به برآورد منابع مالی مورد نیاز اقدام و مراتب را به معاونت اعلام نماید تا در لایحه بودجه سالانه کشور به صورت جمعی - خرجی پیش بینی شود.

۵- یمنه مرکزی جمهوری اسلامی ایران نسبت به همراهی و تدوین یمنه انواع فعالیت های دریایی علاوه بر یمنه کشتیرانی و حمل و نقل دریایی (بار و مسافر) در محور های چهارگانه یمنه ساخت و ساز و سازه های دریایی، یمنه سرمایه گذاری و تأمین مالی (یمنه اعتباری) کسب و کارها و طرح های دریایی، یمنه حفاظت از محیط زیست دریایی و مناطق دریایی و یمنه حضور و کار در عرصه دریایی اقدام نماید.

۶- دبیرخانه شورا ضمن نظارت بر این موضوع، گزارشات دوره ای را از یمنه مرکزی جمهوری اسلامی ایران و سایر ذیمنان اخذ و در شورا مطرح می نماید.

محمد رضا رحیمی
معاونت صنایع دریایی جمهوری

رواقت به دفتر مقام معظم رهبری، دفتر رئیس جمهور، دفتر معاون اول رئیس جمهور، معاونت توسعه مدیریت و سرمایه انسانی رئیس جمهور، معاونت حقوقی رئیس جمهور، وزارت امور مجلس رئیس جمهور، اداره کل قوانین و مقررات کشور، اداره کل حقوقی، کلیه وزارتخانه ها، سازمانها و مؤسسات دولتی و دفتر هیئت دولت ابلاغ می شود.



فصل ۱۰: شورای عالی صنایع دریایی

بخش ۱: مصوبات شورای عالی

فصل ۳: جلسه پنجم

مرجع: آرشیو محقق

۲۴۵۸۵۵۹
FAXSY
شماره ثبت سند
۰۰۰۹۱۷۸۷۱۱۲
پست



جمهوری اسلامی ایران

رئاست جمهوری

بسمه تعالی

با صلوات بر محمد و آل محمد*

وزارت صنعت، معدن و تجارت - وزارت نفت

وزارت جهاد کشاورزی - وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح

وزارت راه و شهرسازی - وزارت امور اقتصادی و دارایی

معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور

پانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران - سازمان حفاظت محیط زیست

تصمیمات شورای عالی صنایع دریایی کشور که به استناد ماده (۹) قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی - مصوب ۱۳۸۷ - به تأیید رییس محترم جمهوری اسلامی ایران رسیده است، به شرح زیر برای اجرا ابلاغ می شود:

۱- استانداران استانیهای ساحلی و استانیهای دارای پروژه های دریایی، طرحها و پروژههای مربوط به توسعه صنایع و امور دریایی را با اولویت در شورای برنامه ریزی و توسعه استان و کارگروه اشتغال استان مطرح و برای تسامین منابع مالی مربوط از طریق مراجع ذی ربط از جمله بانکهای عامل، صندوق توسعه ملی و صندوق توسعه صنایع دریایی با رعایت مقررات اقدام نمایند.

۲- وزارت نفت، راه و شهرسازی، جهاد کشاورزی و نفت و شرکتهاى زیرمجموعه آنها از جمله شرکت ملی نفت ایران و شرکتهاى تابعه و سایر دستگاههاى اجرایی ذیربط، شناورها و خدمات دریایی مورد نیاز و مشخصه، های فنی آنها را ظرف سه ماه از تاریخ ابلاغ این مصوبه به دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور اعلام و دستگاههاى متقاضی به منظور تضمین بازار کار شناورهای مشکور و خدمات یاد شده نسبت به انعقاد قرارداد با دارندگان شناورها و ارائه کنندگان خدمات یاد شده با رعایت مقررات مربوط اقدام نمایند.

این مصوبه در تاریخ ۱۳۹۱/۱۲/۶ به تأیید مقام محترم ریاست جمهوری رسیده است.

محمد رضا رحیمی

معاون اول اولیادریسی جمهوری

رونوشت به دفتر مقام معظم رهبری، دفتر رئیس جمهور، دفتر معاون اول رئیس جمهور، معاونت توسعه مدیریت و سرمایه انسانی رییس جمهور، معاونت حقوقی رییس جمهور، معاونت امور مجلس رییس جمهور، اداره کل حقوقی، کلیه وزارتخانه ها، سازمانها و مؤسسات دولتی، استانداریهای سراسر کشور و دفتر هیئت دولت ابلاغ می شود.

وزارت صنعت، معدن و تجارت
اداره امور شناورهای دریایی
شماره ثبت سند: ۰۰۰۹۱۷۸۷۱۱۲
پست: ۰۰۰۹۱۷۸۷۱۱۲

فصل ۱۰:
شورایعالی صنایع دریایی

وزارت صنعت، معدن و تجارت - وزارت نفت - وزارت امور اقتصادی و دارایی
وزارت راه و شهرسازی - وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح
وزارت جهاد کشاورزی - وزارت امور خارجه - وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی
معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور
بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران
سازمان حفاظت محیط زیست

تصمیمات شورای عالی صنایع دریایی کشور که به استناد ماده (۹) قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی - مصوب ۱۳۸۷ - به تأیید رئیس محترم جمهور جمهوری اسلامی ایران رسیده است، به شرح زیر برای اجرا ابلاغ می‌شود:

۱- دستگاه‌های ذی ربط موظفند به منظور ایجاد هماهنگی و زمینه‌سازی اجرای زیر ساخت داده‌های مکانی و تهیه آمار، اطلاعات و شاخص‌های مورد نیاز در حوزه فعالیت‌های دریایی با رعایت ملاحظات امنیتی و در چهارچوب بند (هـ) ماده (۴۶) و مواد (۵۵) و (۴۸) قانون برنامه پنجساله پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران - مصوب ۱۳۸۹ - و نیز ضوابط و استانداردهای زیر ساخت داده‌های مکانی ملی، ظرف شش ماه نسبت به تهیه شناسنامه شاخص‌های مربوط به توسعه دریایی کشور و توصیف دقیق آنها و ارائه نتایج به مرکز آمار ایران اقدام نمایند.

تیم‌ه ۱- مرکز آمار ایران موظف است، حداقل ظرف دو ماه پس از دریافت شناسنامه شاخص‌های مذکور، نسبت به ارائه برنامه اجرایی و عملیاتی تولید آمار و اطلاعات دریایی شامل طرح‌های آمارگیری، سامانه‌های اطلاعاتی، عملیاتی، زمان بندی و اعتبارات مورد نیاز به شورا‌های عالی صنایع دریایی کشور و آمار اقدام نماید.

تیم‌ه ۲- هماهنگی برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور (سازمان نقش برداری کشور) موظف است حداقل ظرف شش ماه با همکاری اعضای شورای عالی صنایع دریایی نسبت به طراحی و تدوین زیر ساخت داده‌ها و اطلاعات دریایی در حوزه‌های راهبردی و فنی، منطبق بر ضوابط (NSDI) و رعایت ملاحظات امنیتی اقدام و به شورا‌های عالی صنایع دریایی و نقشه برداری کشور ارایه نماید و در این راستا نقشه‌های پایه را به صورت دیجیتال و با مقیاس مناسب و از طریق شبکه ملی امنی، ژو یا به صورت لوح فشرده در اختیار بخش دریایی، وزارتخانه‌ها و سازمان‌های ذی‌ربط قرار داده و به صورت دورهای به هنگام نماید.

۲- دستگاه‌های ذی‌ربط موظفند با رعایت کامل ملاحظات امنیتی، آمار، داده‌ها و اطلاعات دریایی حوزه مسئولیت خود را نیز در قالب استانداردهای مصوب ملی و بر روی نقشه‌های پایه پدیده، جمع‌آوری، پردازش و تکمیلاری نمایند و همچنین فرآیند این داده‌ها را بر اساس استانداردهای ملی فرآیند و یا (ISO ۹۱۱۵) تدوین و به صورت دوره‌ای (سالانه) به هنگام نموده و گزارش آن را به شورای عالی صنایع دریایی کشور ارایه نمایند.

مرجع:
آرشیو محققفصل ۴:
جلسه ششمبخش ۱:
مصوبات شورایعالی

فصل ۱۰: شورای عالی صنایع دریایی

۴۱۰۴۰۴۱
شماره
۴۸۱۶۱/۴۴۳۰۴۱
تاریخ
۱۳۹۱/۱۲/۱۲
پرست

جمهوری اسلامی ایران
ریاست جمهوری

۳- وزیر تجاره های علوم، تحقیقات و فناوری (موسسه ملی قوانین شناسی) و راه و شهرسازی (سازمان بنادر و دریانوردی) موظفند با مساعدگی دبیرخانه شوراهای عالی صنایع دریایی و تقنین براداری کشور، برنامه های آموزشی لازم را در خصوص اداره شناختی و اطلاعات دریایی طراحی و اجرا نمایند.

۴- در اجرای ماده (۵) قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی - مصوب ۱۳۸۷ - و به منظور ایجاد زیر ساخت اطلاعاتی استاندارد در صنایع دریایی کشور، دستگاه های ذیربط نسبت به اجرای موارد زیر اقدام نمایند:

الف- آرایسه پذیرستی از فسالان صنایع دریایی، مشمول ساده باشد شده به گمرک جمهوری اسلامی ایران توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت.
ب- آرایسه پذیرستی از موسسات رده بندی معتبر و انواع گواهی نامه های مورد تایید آنجا به سامانه "ایران گد" توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت با همکاری وزارت راه و شهرسازی (سازمان بنادر و دریانوردی) و سازمان ملی استاندارد ایران.
این مجموعه در تاریخ ۱۳۹۱/۱۲/۳ به تایید مقام محترم ریاست جمهوری رسیده است.

محمد رضا رحیمی

معاون اول رئیس جمهور

روتوشست به دفتر مقام مسئول، رحیمی، دفتر رئیس جمهور، دفتر معاون اول رئیس جمهور، معاونت توسعه مدیریت و سرمایه انسانی، رئیس جمهور، معاونت حقوقی رئیس جمهور، معاونت امور مجلس رئیس جمهور، اداره کل قوانین مجلس شورای اسلامی، اداره کل حقوقی، کلیه وزارتخانه ها، سازمان ها و مؤسسات دولتی و دفتر هیئت دولت ابلاغ می شود. (خ)

مستند شماره: ۴۸۱۶۱/۴۴۳۰۴۱
تاریخ: ۱۳۹۱/۱۲/۱۲
شماره: ۴۸۱۶۱/۴۴۳۰۴۱
پرست

بخش ۱: مصوبات شورای عالی

فصل ۴: جلسه ششم

مرجع: آرشیو محقق

جلسه هفتم در تاریخ ۱۴ آبان ۱۳۹۲ ظاهرا بعنوان پیش جلسه بعدی برای حضور رئیس جمهور انجام شده و لذا مصوبه ای برای آن یافت نشد



پایگاه اطلاع رسانی ریاست جمهوری اسلامی ایران www.president.ir

فصل ۱۰: شورای عالی صنایع دریایی

بخش ۱: مصوبات شورای عالی

فصل ۶: جلسه هشتم

مرجع: آرشیو محقق

هشتمین جلسه شورای عالی صنایع دریایی کشور با حضور کلیه اعضا در تاریخ ۱۳۹۴/۶/۲۳ به ریاست معاون اول محترم رئیس جمهور تشکیل و موارد زیر در رابطه با دستور جلسه به ترتیب زیر مورد تصویب قرار گرفت:

الف- اقدامات انجام شده از ابتدای سال ۱۳۹۳:

شرح اقدامات انجام شده در سال ۱۳۹۳ توسط رئیس دبیرخانه شورای عالی مطرح و مقرر گردید موضوعات مطروحه توسط دبیرخانه شورا پیگیری گردند.

ب- برنامه راهبردی ۱۰ ساله صنایع دریایی:

- ۱- مقرر گردید، در صورت لزوم احکام بخش دریایی در برنامه ششم توسعه، در اسرع وقت و حداکثر از سال ۱۳۹۵ جهت گیری های صنعت دریایی با الگوی توسعه اقتصاد مقاومتی همگام و نقش صنایع دریایی بعنوان یکی از شاخص های مهم برنامه ششم توسعه صنایع دریایی کشور طبق برنامه های مصوب اجرایی گردید.
- ۲- مقرر گردید، کارگروهی متشکل از معاونان اعضای شورا بصورت ماهیانه در دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور تشکیل و موارد مربوط به صنایع دریایی کشور را مورد بررسی و کارشناسی قرار داده و مراتب را جهت طرح در جلسات آتی شورای عالی ارائه نمایند.
- ۳- مقرر گردید، قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی کشور و آیین نامه مربوطه توسط کارگروه تخصصی دبیرخانه شورا مورد بررسی و بازبینی قرار گرفته و پیشنهادات لازم در جلسه آتی شورا ارائه گردد.
- ۴- مقرر گردید، طرح توسعه سواحل مکران بعنوان یکی از طرح های مهم برنامه ششم در دستور کار دبیرخانه شورا قرار گیرد تا نسبت به پیگیری مسائل دریایی اقدام شود.
- ۵- مقرر گردید، طرح ایجاد شهرک صنایع دریایی در استان هرمزگان بصورت جدی توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت پیگیری گردد.



۶- کلیات سند برنامه راهبردی ده ساله صنایع دریایی کشور (پیوست) به شرح ارائه شده در جلسه مورد تصویب قرار گرفت و مقرر گردید، صندوق توسعه ملی حسب نیاز سالانه نسبت به تخصیص تسهیلات ارزی جهت ساخت انواع شناورها، تجهیزات فراساحلی و دکلهای حفاری با شرایط مناسب و با اولویت اقدام و وزارتخانه ها و سازمان های ذی ربط با هماهنگی دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور برنامه ریزی لازم را جهت تحقق برنامه های ابلاغی انجام دهند.

۷- با توجه به ظرفیت های کشور در زمینه ساخت انواع شناورها و تجهیزات فراساحلی خرید خارجی شناورهای تا ظرفیت ۱۰۰ هزار تن DWT و تجهیزات فراساحلی ممنوع باشد، موارد استثنایی که قابلیت و توان ساخت داخل نباشد و یا مقرون به صرفه نبوده یا درخواست بالاترین مقام اجرایی دستگاه متقاضی و تایید وزیر صنعت، معدن و تجارت بلامانع است.

۸- ورود و خرید خارجی شناورهای مستعمل موضوع مجوز مورخ ۱۳۹۲/۷/۱۳ کمیسیون ماده یک که در جلسه مورخ ۱۳۹۳/۱۰/۲۸ وزرای عضو کمیسیون ماده یک لغو گردیده مورد تاکید قرار گرفت و مقرر گردید، دبیرخانه شورا در جهت تحقق این مصوبه پیگیری لازم را بعمل آورد.

ج- مقرر گردید، دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور ضمن نظارت بر حسن اجرای مصوبات، کلیه تصمیمات جلسات شورای عالی را تا حصول نتیجه پیگیری نماید. تمام دستگاه های اجرایی موظف به همکاری با دبیرخانه شورا جهت حصول اطمینان از اجرای مصوبات شورا می باشند.



فصل ۱۰: شورای عالی صنایع دریایی

بخش ۱: مصوبات شورای عالی

فصل ۷: جلسه نهم

مرجع: آرشیو محقق

شماره: ۵۹۷۵۵
تاریخ: ۳۴/۵/۱۱
مکان: ریست

جمهوری اسلامی ایران
ریاست جمهوری

دفتر معاون اول
ریس

باسمه تعالی

وزیر محترم امور اقتصادی و دارایی	جناب آقای دکتر طب نیا
وزیر محترم جهاد کشاورزی	جناب آقای مهندس حاجی
وزیر محترم دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح	مردان سرانجامدار دکتر دهقان
وزیر محترم راه و شهرسازی	جناب آقای دکتر آخوندی
وزیر محترم نفت	جناب آقای مهندس زنگنه
معاون محترم رئیس جمهور و رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور	جناب آقای دکتر توفیق
معاون محترم رئیس جمهور و رئیس سازمان حفاظت محیط زیست	سرکار خانم دکتر ابتکار

بسم الله الرحمن الرحیم

به پیوست تصویر نامه شماره ۶۰۱۰۲۲۸۰ مورخ ۶/۵/۱۳۹۶ وزیر محترم صنعت، معدن و تجارت و ششمین آن در خصوص مصوبات نهمین جلسه شورای عالی صنایع دریایی کشور مورخ ۱۶/۵/۱۳۹۶ حسب نظر جناب آقای دکتر جهانگیری معاون اول محترم رئیس جمهور جهت اقدام ارسال می گردد.

۱- دفتر
۲- جناب آقای مهندس حاجی
۳- جناب آقای دکتر آخوندی
۴- جناب آقای مهندس زنگنه
۵- جناب آقای دکتر توفیق
۶- سرکار خانم دکتر ابتکار

جناب آقای مهندس نسیب زاده وزیر محترم صنعت، معدن و تجارت با استحضار به نامه فوق الذکر جهت استعدادهای و دستور اقدام لازم
جناب آقای دکتر سیف رییس آن محترم بانک مرکزی همراه با تصویر نامه فوق الذکر و ششمین آن جهت استحضار
جناب آقای هیوست حسینی رئیس محترم هیأت نظار مسئول توسعه ملی همراه با تصویر نامه فوق الذکر و ششمین آن

۹۴۷۴
۳۷/۵/۱۳

وزارت صنعت، معدن و تجارت
معاونان دفتر مدیریت
تاریخ: ۱۳۹۶/۵/۱۱

جمهوری اسلامی ایران
وزارت صنعت، معدن و تجارت

بسم تعالی
وزیر

جناب آقای چهره گشا
رییس محترم دفتر معاون اول رئیس جمهور

موضوع: ابلاغ صورتجلسه شورای عالی صنایع دریایی کشور مورخ ۱۳۹۶/۵/۲

باسلام

بدینوسیله مصوبات نهمین جلسه شورای عالی صنایع دریایی کشور مورخ ۱۳۹۶/۵/۲ که به موجب دستور معاون اول محترم رئیس جمهور طی نامه شماره ۳۶۲۸۴ مورخ ۱۳۹۶/۳/۳۰ در دفتر اینجناب برگزیده شد، به شرح پیوست جهت ابلاغ معاون اول محترم رئیس جمهور ارسال می گردد!

محمد رضا نعمت زاده

سازمان برنامه و بودجه کشور
شماره: ۵۴۷۵۵
تاریخ: ۳۴/۵/۱۱



فصل ۱۰: شورای عالی صنایع دریایی

بخش ۱: مصوبات شورای عالی

فصل ۷: جلسه نهم

مرجع: آرشیو محقق

۱- مقرر گردید کارگروهی جهت نظام مند کردن میزان ساخت داخل و استفاده از توان داخلی در زمینه سفارش ساخت و خرید شناور بر اساس کاربری و نوع شناورها، متشکل از وزارت صنعت، معدن و تجارت، سازمان بنادر و دریانوردی، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، شرکت ملی نفتکش ایران، موسسات رده بندی ایرانیان و آسیا، انجمن سازندگان صنایع دریایی یا محوریت دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور تشکیل و ظرف دو هفته میزان ساخت داخل انواع شناورها را تدوین و پس از تصویب وزارت صنعت ، معدن و تجارت به کلیه شرکت های سفارش دهنده و سازنده شناورها ابلاغ گردد، تا در راستای تحقق قانون " حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی در تأمین نیازهای کشور و تقویت آنها در امر صادرات" مورد اجرا و عمل قرار گیرد . وزارت صنعت ، معدن و تجارت ، شورای عالی صادرات و سایر دستگاههای ذیربط موظف به همکاری لازم می باشند.

۲- دستورالعمل ارائه تسهیلات مالی از محل منابع صندوق توسعه ملی برای ساخت شناور و تجهیزات فراساحلی پس از بحث و بررسی و اصلاح لازم بشرح پیوست این صورتجلسه مورد تأیید قرار گرفت.

۳- پرداخت هرگونه تسهیلات از محل منابع صندوق توسعه ملی و صندوق توسعه صنایع دریایی صرفاً برای قراردادهای ساخت داخل و یا مشارکت سازندگان داخلی و خارجی مجاز می باشد . در رابطه با فاینانس و تسهیلات خارجی نیز رعایت قانون " حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی در تأمین نیازهای کشور و تقویت آنها در امر صادرات" نیز الزامی می باشد .

۴- بمنظور جایگزین نمودن شناورهای خدماتی خارجی بحال در خلیج فارس که عمدتاً بصورت اسبجاری می باشد ، مقرر گردید کارگروهی متشکل از وزارت صنعت ، معدن و تجارت ، وزارت نفت ، سازندگان داخلی عمده ، موسسات رده بندی ، نمایندگان بخش خصوصی بتوان مالکین یا محوریت دبیرخانه شورای عالی تشکیل، تا نسبت به برنامہ ریزی و تعیین چگونگی تأمین مالی و ارجاع سفارشات به سازندگان داخلی همراه با برنامہ زمانبندی طراحی و بمورد اجرا گذارده شود.

۵- با توجه به نقش شورای عالی صنایع دریایی کشور ، مقرر گردید جلسات شورا بصورت مرتب با حضور ریاست محترم جمهور و یا معاون اول محترم رئیس جمهور تشکیل گردد . در این رابطه نقش فعال دبیرخانه و حمایت همه جانبه از آن مورد تأکید قرار گرفت.

مسئولیت پیگیری و نظارت بر حسن اجرای این مصوبات بعهده دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور می باشد .



شماره: ۷۴۸۰-۱۱-۶۰
تاریخ: ۱۳۹۶/۵/۲

جناب آقای چهره گشا
رئیس محترم دفتر معاون اول رئیس جمهور

موضوع: ابلاغ صورتجلسه شورای عالی صنایع دریایی کشور مورخ ۱۳۹۶/۵/۲

باسلام

بدینوسیله مصوبات نهمین جلسه شورای عالی صنایع دریایی کشور مورخ ۱۳۹۶/۵/۲ که بموجب دستور معاون اول محترم رئیس جمهور طی نامه شماره ۳۶۲۸۴ مورخ ۱۳۹۶/۳/۳۰ در دفتر اینجناب برگزارد شد، بشرح پیوست جهت ابلاغ معاون اول محترم رئیس جمهور ارسال می گردد!

محمد رضا نعمت زاده





فصل ۱۱: صندوق توسعه صنایع دریایی

بخش ۱: اساسنامه

فصل ۱:

مرجع: نشریات صندوق

- با هدف تحقق توسعه پایدار در بخش صنایع دریایی و به منظور مطالعه، تبیین، تنظیم و اعمال انواع حمایت از صنایع دریایی (ساخت، تولید، تعمیر و نگهداری انواع مختلف شناورهای سطحی، زیرسطحی، اثرسطحی و صنایع فراساحلی)، رفع مشکلات و عوامل بازدارنده و تأمین امکانات سخت‌افزاری و نرم‌افزاری و تجهیزات لازم برای موارد فوق، صنایع بالادستی و پایین دستی با رعایت ملاحظات زیست محیطی، صندوق توسعه صنایع دریایی که از این پس صندوق نامیده می‌شود، تشکیل و طبق مقررات این اساسنامه فعالیت می‌نماید.

صندوق دارای شخصیت حقوقی و استقلال اداری و مالی و تابعیت ایرانی بوده و به صورت شرکت دولتی وابسته به وزارت صنایع و معادن به مدت نامحدود و با رعایت این اساسنامه و سایر قوانین و مقررات مربوط اداره می‌شود.

مرکز اصلی صندوق بندرعباس و حوزه عملیات آن سراسر کشور می‌باشد. هیئت‌مدیره می‌تواند با تصویب مجمع عمومی و رعایت قوانین و مقررات مربوط نسبت به ایجاد و یا انحلال شعب و نمایندگی‌ها در سایر نقاط کشور اقدام نماید. **(در سال ۱۳۹۲ مرکز صندوق از بندرعباس به تهران منتقل گردید.)**

در ایجاد و اداره صندوق از کارمندان فعلی دولت استفاده می‌شود و استخدام کارمندان جدید ممنوع می‌باشد.

ارکان صندوق:

۱- مجمع عمومی

۲- هیئت‌مدیره

۳- مدیرعامل

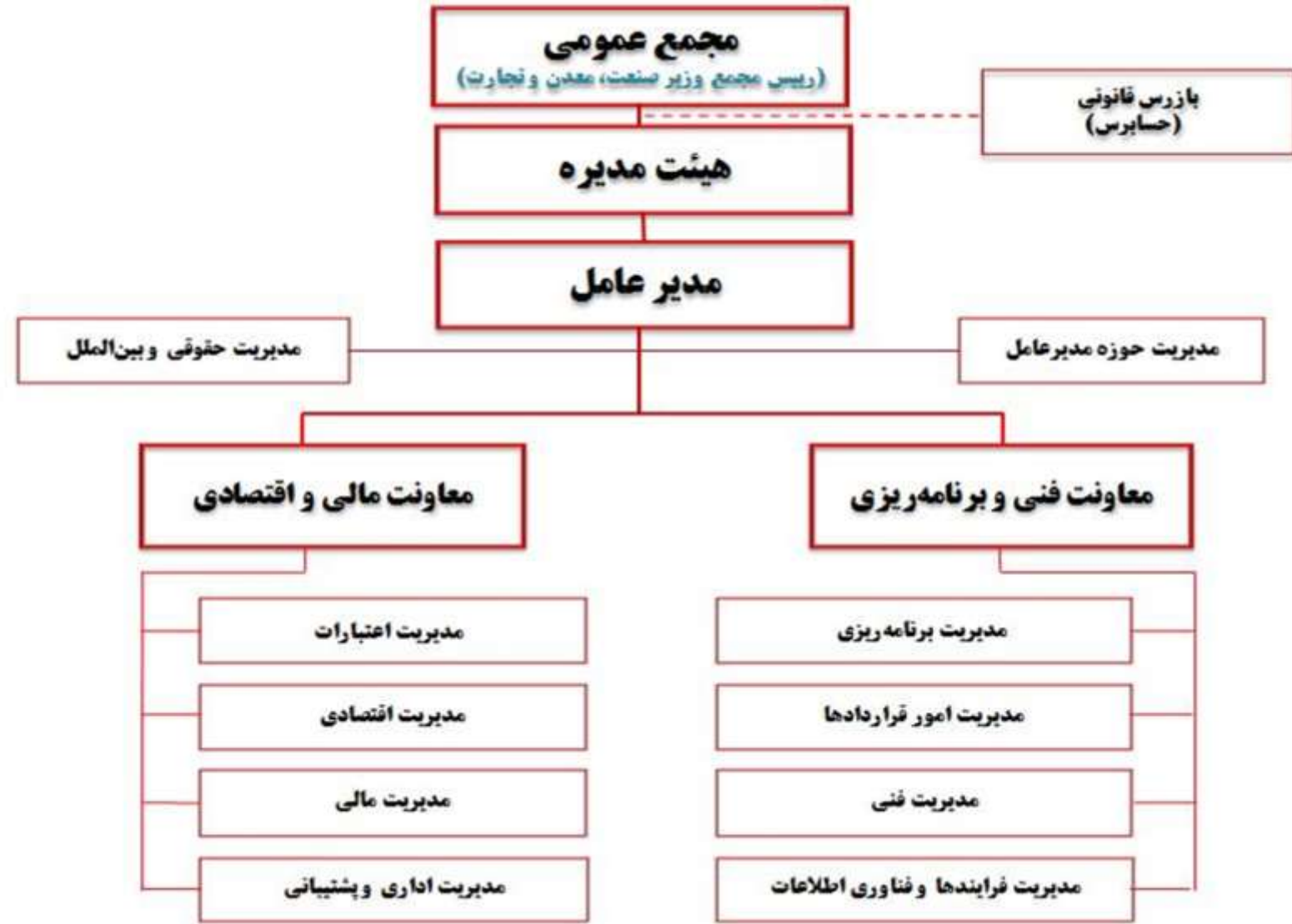
۴- بازرس (حسابرس)

فصل ۱۱: صندوق توسعه صنایع دریایی

بخش ۲: ساختار سازمانی

فصل ۱:

مرجع: نشریات صندوق



مجمع عمومی صندوق

الف - وزیر صنعت، معدن و تجارت
(رئیس مجمع)

ب - وزیر امور اقتصادی و دارایی

پ - وزیر راه و شهرسازی

ت - وزیر نفت

ث - وزیر دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح

ج - وزیر جهاد کشاورزی

چ - معاون برنامه‌ریزی و نظارت

راهبردی رییس جمهور

ساختار سازمانی صندوق توسعه صنایع دریایی

**منابع درآمدی:**

- دریافت منابع و تسهیلات ریالی و ارزی از مراکز مالی و بانکی داخل و خارج از کشور، با رعایت قوانین و مقررات مربوط.
- کمک‌های دولتی و پرداختی تشویقی دولت موضوع مواد (۲) و (۳) قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی.
- درآمد حاصل از فعالیت صندوق.
- هدایای اشخاص حقیقی و حقوقی با رعایت قوانین و مقررات مربوط

حمایتها:

- الف - پرداخت تا سقف بیست درصد قیمت بین‌المللی شناور مورد مناقصه بین‌المللی یا سفارش شده، تحت عنوان تعرفه ترجیحی به سازندگان داخلی برنده مناقصه بین‌المللی منوط به رعایت قانون حداکثر استفاده از توان فنی و مهندسی تولیدی و صنعتی و اجرایی کشور در اجرای پروژه‌ها و ایجاد تسهیلات به منظور صدور خدمات - مصوب ۱۳۷۵-.
- ب - اعطای هرگونه تسهیلات و حمایت‌های مالی موضوع قانون یادشده براساس آیین‌نامه‌های اداری، مالی و معاملاتی صندوق که به تصویب مجمع عمومی می‌رسد.
- پ - مساعدت جهت تأمین ضمانت‌نامه‌های مورد نیاز شرکت‌های مشمول و متقاضیان خرید شناور از سازندگان داخلی و متقاضیان احداث مجتمع یا کارگاه‌های تعمیر و ساخت کشتی در کشور جهت ارائه به بانک‌ها و مؤسسات مالی و یا سایر مراجع ذیربط.
- ت - مساعدت به سازندگان داخلی جهت جبران بخشی از هزینه‌های ناشی از افزایش جهانی قیمت مواد و تجهیزات و ملزومات مورد نیاز پروژه‌های ساخت کشتی و سایر سازه‌های دریایی که در زمان انعقاد قرارداد غیرقابل پیش‌بینی بوده با رعایت قوانین و مقررات مربوط.
- ث - تأمین منابع جهت جبران خسارات وارد شده به متقاضیان خرید کشتی از داخل به علت تأخیر در تکمیل و تحویل توسط سازنده داخلی با رعایت قوانین و مقررات مربوط.
- ج - اعطای تسهیلات بلاعوض معادل مالیات بردرآمد پرداختی سالانه مالکان ایرانی شناورهایی که با استانداردهای ملی یا جهانی در داخل کشور ساخته می‌شوند حداکثر به مدت ده سال.
- چ - اعطای تسهیلات بلاعوض معادل مالیات بردرآمد پرداختی همان سال به مالکان شناورهای تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران که دارای گواهینامه معتبر از مؤسسات رده‌بندی پذیرفته شده توسط سازمان بنادر و دریانوردی می‌باشند و توسط کارخانه‌های داخلی سازنده کشتی تعمیر دوره‌ای می‌گردند.

فصل ۱۱: صندوق توسعه صنایع دریایی

بخش ۴: محصولات و خدمات فعلی

فصل ۱: طرح توسعه کارخانه های تعمیرات شناور

مرجع: نشریات صندوق



الزامات و شرایط

- تسهیلات به صاحبان کارخانه های تعمیراتی شناور، مالک یا نمایندگان آنها تعلق می گیرد
- انجام تعمیرات در کارخانه های داخلی دارای گواهی صلاحیت فنی صورت پذیرد
- شناور دارای گواهی نامه رهنمندی از مؤسسات مورد تأیید سازمان بنادر باشند
- شناور فاقد محکومیت قضایی باشد
- شناور دارای بیمه نامه بدنه و ماشین آلات و P&I باشد

فصل ۱۱: صندوق توسعه صنایع دریایی

بخش ۴: محصولات و خدمات فعلی

فصل ۱: طرح توسعه کارخانه‌های تعمیرات شناور

مرجع: نشریات صندوق

مشخصات تسهیلات



بر آورد حجم تقاضای ساخت شناور

منابع میلیون دلار	قیمت واحد میلیون دلار	تولید سالانه فروند	بازار هدف
۳۰	۰.۵	۶۰	شناورهای تفریحی
۱۵	۰.۵	۳۰	لنج‌های باری (فایبر گلاس)
۱۰	۰.۵	۲۰	لنج‌های صیادی (فایبر گلاس)
۳۰	۳	۱۰	یدک کش
۱۰۰	۱۰	۱۰	شناورهای پشتیبانی نفی
۱۵	۱.۵	۱۰	بارج
۲۰۰	۱۰	۲۰	شناورهای کار (لایروب، کرو بوت، ...)
۴۰۰			مجموع



تعریف محصول و فرآیند دریافت



فصل ۱۱: صندوق توسعه صنایع دریایی

بخش ۴: محصولات و خدمات فعلی

فصل ۳: تسهیلات توسعه کارگاه‌های ساخت تجهیزات دریایی

مرجع: نشریات صندوق

الزامات تسهیلات توسعه کارگاه

طرح توسعه و یا ایجاد کارگاه جهت تولید تجهیزات دریایی باشد.
محل ایجاد و یا توسعه کارگاه در داخل کشور باشد.
متقاضی دریافت تسهیلات حقوقی باشد.

مشخصات تسهیلات توسعه کارگاه

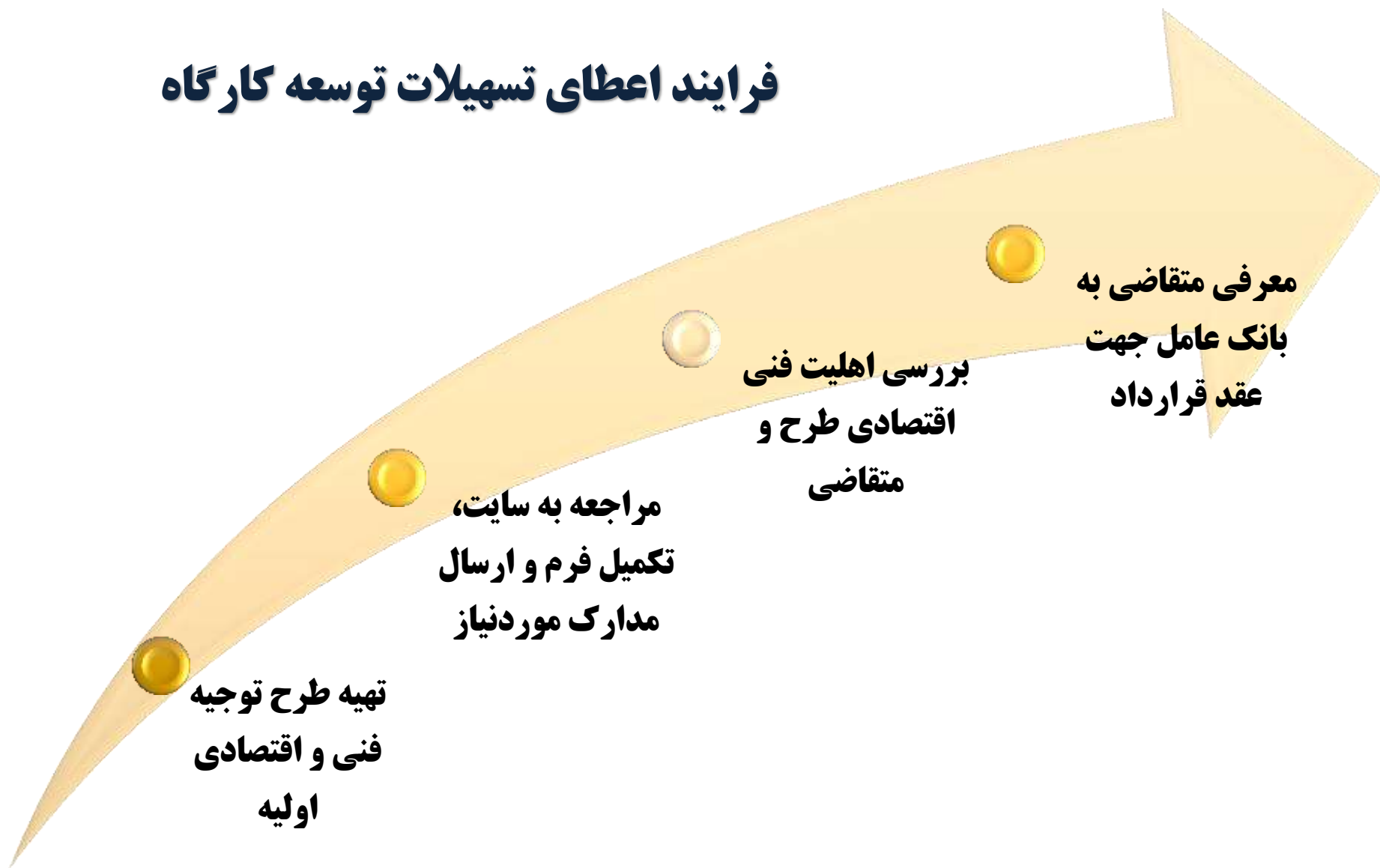
پرداخت تسهیلات متناسب با طرح با نرخ ۱۲ تا ۱۴ درصد
حداکثر دوره مشارکت ۱۲ ماه
دوره بازپرداخت حداکثر ۷۲ ماه
مبلغ تسهیلات تا سقف ۱۰۰ میلیارد ریال
درصد مشارکت صندوق در طرح حداکثر ۸۰ درصد

انواع وثایق تسهیلات توسعه کارگاه

سند ملکی
اوراق مشارکت معتبر
سپرده سرمایه‌گذاری بلند مدت بانکی
سهام شرکت‌های پذیرفته شده در بورس
ضمانت‌نامه بانکی



فرایند اعطای تسهیلات توسعه کارگاه



الزامات تسهیلات سرمایه در گردش

فعالیت‌های متقاضی در حوزه فعالیت‌های صنعتی باشد.

تقاضای تسهیلات در جهت اجرای پروژه‌های دریایی باشد.

متقاضی دریافت تسهیلات حقوقی باشد.

مشخصات تسهیلات سرمایه در گردش

پرداخت تسهیلات متناسب با طرح با نرخ ۱۲ تا ۱۴ درصد

دوره بازپرداخت حداکثر تا ۲۴ ماه

مبلغ تسهیلات تا سقف ۱۰۰ میلیارد ریال

متناسب با نوع تقاضا به صورت مضاربه قابل پرداخت

انواع وثایق تسهیلات سرمایه در گردش

سند ملکی

اوراق مشارکت معتبر

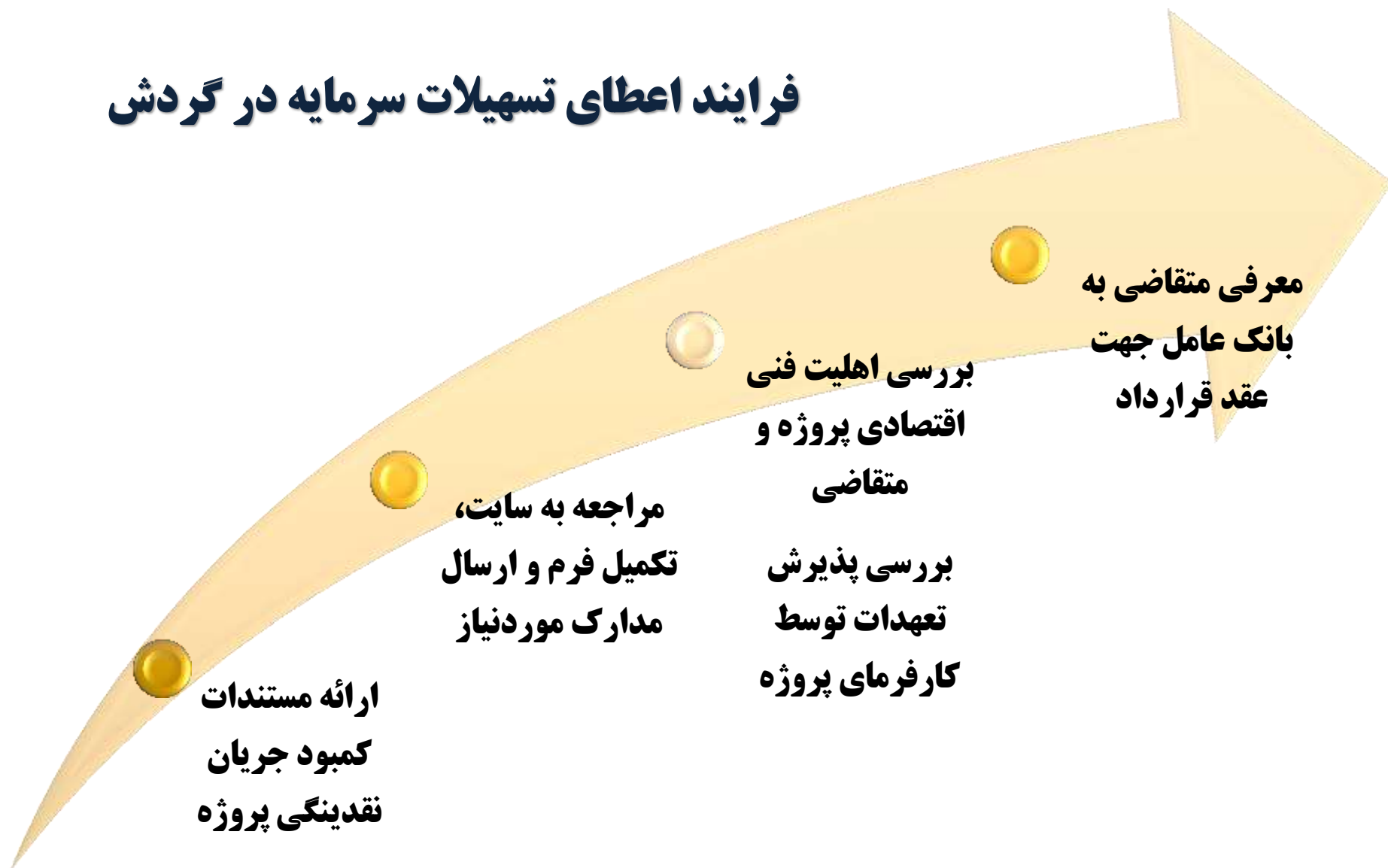
سپرده سرمایه‌گذاری بلند مدت بانکی

سهام شرکت‌های پذیرفته شده در بورس

ضمانت‌نامه بانکی



فرایند اعطای تسهیلات سرمایه در گردش



بررسی پذیرش
تعهدات توسط
کارفرمای پروژه

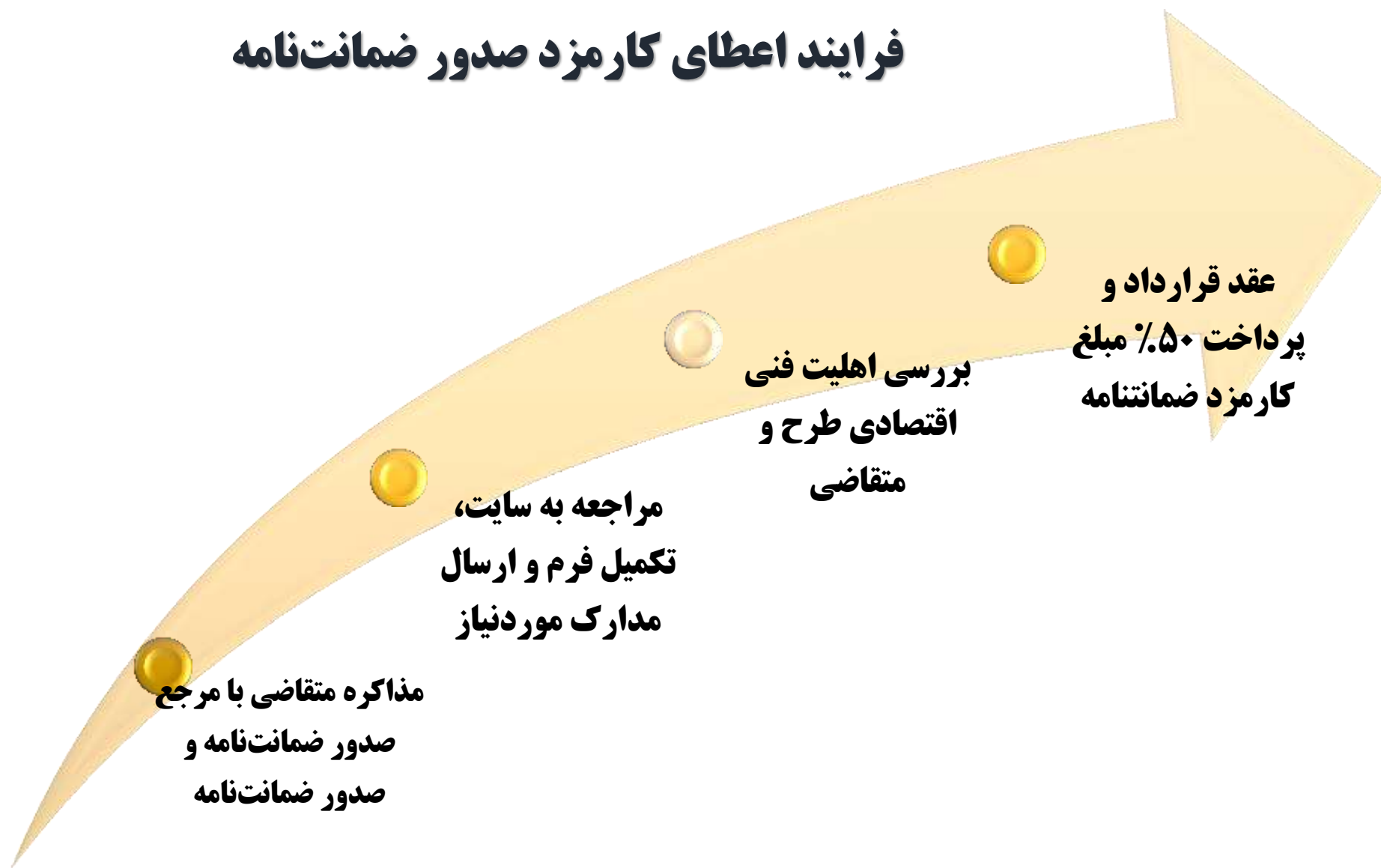
انواع ضمانتنامه‌های مورد تایید صندوق

- ضمانتنامه شرکت در مناقصه و مزایده
- ضمانتنامه حسن انجام تعهدات
- ضمانتنامه پیش پرداخت
- ضمانتنامه حسن انجام خرید
- ضمانتنامه استرداد کسور وجه‌الضمان
- ضمانتنامه گمرکی
- ضمانتنامه تعهد پرداخت

شرایط و الزامات



فرایند اعطای کارمزد صدور ضمانت نامه



اعطای یارانه به اصل تسهیلات مرتبط دریافتی از بانکها

صندوق توسعه صنایع دریایی به تسهیلات دریافتی از سیستم بانکی کشور، بابت طرح‌های صنایع دریایی یارانه اعطا می‌نماید



• پرداخت تسهیلات از سیستم بانکی جهت پروژه‌های صنایع دریایی

جذب تسهیلات با نرخ سود بانکی

• اختصاص یارانه تسهیلات توسط صندوق توسعه صنایع دریایی به تسهیلات دریافتی

پرداخت یارانه تا ۱۵٪ اصل تسهیلات

• ارزان سازی تسهیلات اعطایی جهت پروژه‌های مربوط به صنایع دریایی

کاهش نرخ تمام شده تسهیلات



فصل ۱۶:
قوانین و مقررات بنادر و دریانوردی

بخش ۱:
قوانین موجد سازمان بنادر و دریانوردی

فصل .. :

مرجع:
وبگاه سازمان بنادر و دریانوردی

قانون تغییر نام سازمان بنادر و کشتیرانی به سازمان بنادر و دریانوردی

۱۳۸۷/۰۲/۱۰

آیین نامه سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب بهمن ماه ۱۳۴۸ کمیسیونهای خاص دو مجلس

۱۳۴۸/۱۱/۱۵

قانون اختیارات مالی و استخدامی سازمان بنادر و کشتیرانی و تشکیل گارد بنادر و گمرکات

۱۳۴۸/۰۴/۱۹

قانون راجع به اجازه تأسیس سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب خرداد ماه ۱۳۳۹ با اصلاحات بعدی

۱۳۳۹/۰۳/۱۵

<https://www.pmo.ir/fa/laws-%D9%82%D9%88%D8%A7%D9%86%DB%8C%D9%86-%D9%88-%D9%85%D9%82%D8%B1%D8%B1%D8%A7%D8%AA>



دسته بندی قوانین و مقررات

قوانین و مقررات داخلی

مقررات HSE

مقررات موجد سازمان بنادر و دریانوردی و تعیین کننده حدود وظایف و اختیارات سازمان

مقررات راجع به تخلیه و بارگیری کالا در بنادر

مقررات راجع به بنادر ایران

مقررات راجع به ثبت، انتقالات و معاملات کشتیها

مقررات راجع به صدور گواهینامه و اسناد مربوط به کشتی

قانون دریایی ایران

مقررات راجع به تعیین حدود آبهای ساحلی، منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره

مقررات مناطق آزاد و ویژه اقتصادی

مقررات مرتبط با حمل و نقل دریایی

مقررات مربوط به ایمنی دریایی

مقررات مربوط به محیط زیست و آلودگی

مقررات مربوط به امور مالی و معاملات

مقررات مربوط به سرمایه گذاری

مقررات متفرقه

صدور گواهینامه ها و اسناد مربوط به اشخاص

مراکز آموزش دریانوردی

دریانوردان و لجستیک بندری

شرکت های کارگزاری

مقررات مربوط به استانداردهای ساخت و ساز و صدور گواهینامه ها و مجوز مرتبط

سازه های ساحلی

سازه های دریایی

قوانین بین المللی

قوانین الحاق ایران به معاهدات بین المللی دریایی

عضویت در مجامع بین المللی

موافقتنامه های اجتناب از اخذ مالیات مضاعف

سایر موافقتنامه های بین المللی مرتبط

موافقتنامه های دو یا سه جانبه کشتیرانی

<https://www.pmo.ir/fa/laws-%D9%82%D9%88%D8%A7%D9%86%DB%8C%D9%86-%D9%88-%D9%85%D9%82%D8%B1%D8%B1%D8%A7%D8%AA>



فصل ۱۶: قوانین و مقررات بنادر و دریانوردی

بخش ۳: لیست سایر قوانین و مقررات

فصل .. :

مرجع: وبگاه سازمان بنادر و دریانوردی

دسته بندی قوانین و مقررات

قوانین و مقررات داخلی

- مقررات HSE
- مقررات موجد سازمان بنادر و دریانوردی و تعیین کننده حدود وظایف و اختیارات سازمان
- مقررات راجع به تخلیه و بارگیری کالا در بنادر
- مقررات راجع به بنادر ایران
- مقررات راجع به ثبت، انتقالات و معاملات کشتیها
- مقررات راجع به صدور گواهینامه و اسناد مربوط به کشتی
- قانون دریایی ایران
- مقررات راجع به تعیین حدود آبهای ساحلی، منطقه نظارت و منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره
- مقررات مناطق آزاد و ویژه اقتصادی
- مقررات مرتبط با حمل و نقل دریایی
- مقررات مربوط به ایمنی دریایی
- مقررات مربوط به محیط زیست و آلودگی
- مقررات مربوط به امور مالی و معاملات
- مقررات مربوط به سرمایه گذاری
- مقررات متفرقه

قوانین بین المللی

- قوانین الحاق ایران به معاهدات بین المللی دریایی
- عضویت در مجامع بین المللی
- موافقتنامه‌های اجتناب از اخذ مالیات مضاعف
- سایر موافقتنامه‌های بین‌المللی مرتبط
- موافقتنامه های دو یا سه جانبه کشتیرانی

- صدور گواهینامه‌ها و اسناد مربوط به اشخاص
- مراکز آموزش دریانوردی
- دریانوردان و لجستیک بندری
- شرکت های کارگزاری
- مقررات مربوط به استانداردهای ساخت و ساز و صدور گواهینامه ها و مجوز مرتبط
- سازه های ساحلی
- سازه های دریایی

قوانین و مقررات در گروه های: مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، حمل و نقل دریایی، سرمایه گذاری، ایمنی دریایی، محیط زیست، صدور مجوز و گواهی نامه ها، استانداردهای ساخت و ساز، قوانین و کنوانسیونهای بین المللی، امور مالی و معاملات، طبقه بندی شده اند. با انتخاب گروه مورد نظر از فهرست "قوانین و مقررات سازمان" در کادر جستجو، و کلیک بر روی عبارت جستجو، می توانید به فهرست قوانین و مقررات گروه مورد نظر دسترسی یابید.

<https://www.pmo.ir/fa/laws-%D9%82%D9%88%D8%A7%D9%86%DB%8C%D9%86-%D9%88-%D9%85%D9%82%D8%B1%D8%B1%D8%A7%D8%AA>

کاروند سیاست‌های کلی توسعه دریا محور

(کاروند کتابی است جامع که هر آنچه مرتبط با موضوع و یا کاری است به زبانی ساده، شیوا و مرتب در آن آورده می شود)

پانزدهم: ۱۴۰۲: حسن رضا صفری - شهردار کوبی تبریزی

سیاست‌های کلی برنامه هفتم
با اولویت پیشرفت اقتصادی
توأم با عدالت

نقشه راه



۱۵ توصیه اقتصادی برای حل مشکلات زندگی مردم

مطرح شده از سوی رهبر انقلاب اسلامی در دیدار رئیس‌جمهور و هیئت دولت (۱۴۰۱/۰۶/۰۸)

- تمرکز بر اقتصادی عنوان مسئله‌ی اصلی کشور
- جلب مشارکت‌های مردمی در زمینه‌های مالی و اقتصادی
- نهی پیوست فرهنگی برای اقدامات اقتصادی
- توجه به تولید و مقابله با عوامل تضعیف‌کننده‌ی آن
- تمرکز بر نقاط اساسی در اقتصاد مثل شاخص‌های اساسی
- مشخص کردن اولویت‌ها در مسئله اقتصاد
- رفع مشکل سرمایه در گردش واحدهای تولیدی
- ایجاد محدودیت برای فعالیت‌های غیر مولد و بنگاهداری بانک‌ها
- عملکرد منجم مدیران اصلی اقتصاد کشور
- تکمیل مسیرهای حیاتی و راه‌های ترانزیتی
- حد اکثر استفاده از دریا و امتیازات آن برای کشور
- تکمیل زنجیره ارزش افزودده در بخش معدن
- ایجاد تحرک در بخش مسکن
- جانبگیری از هر زرفتن ظرفیتهای طبیعی و انسانی کشور
- بهره‌گیری از هر زرفتن ظرفیتهای طبیعی و انسانی کشور

پانزدهمین کاروند کارآفرینی و کارآفرینان ایرانی