

چشم‌انداز جهانی ترانزیت دریایی در افق ۲۰۳۰ و دلالت‌های آن برای جمهوری اسلامی ایران

فائزه پناهی^۱

چکیده

ترانزیت دریایی یکی از حوزه‌های حساس و مهم گذار و تحول در هندسه جهانی امنیت و قدرت اقتصادی است. بنابراین، برای توسعه و تقویت جایگاه آن و تضعیف ساختار تحریم‌ها باید تمرکز ویژه‌ای روی محورهای ترانزیتی صورت گیرد. این موضوع به استحکام اقتصاد ملی، هم‌گرایی منطقه‌ای، ارتقای مناسبات ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی و در یک کلمه، برون‌گرایی مبتنی بر اقتصاد مقاومتی منجر می‌شود. ایران در زمره کشورهای ممتاز در این باره شناخته می‌شود. برای همین، از اهمیت راهبردی در سطح بین‌المللی برخوردار است که در صورت استفاده مؤثر از آن می‌تواند به‌عنوان یکی از مهم‌ترین بازیگران در سطح بین‌المللی و منطقه‌ای نقش‌آفرینی کند. به‌رغم جغرافیای ویژه ایران و نسبت دادن القابی مانند شاه‌راه و... تبدیل شدن به قطب ترانزیتی منطقه، برنامه‌ریزی دقیق، مدیریت و سرمایه‌گذاری‌های جدی به‌ویژه در حوزه ترانزیت دریایی را می‌طلبد. برای حصول این منظور شاید مهم‌ترین و آغازین گام، بررسی چشم‌اندازهای کنشگران برتر جهانی ترانزیت دریایی باشد. اهمیت این پژوهش حصول آگاهی از آینده ممکن صنعت حمل‌ونقل دریایی است که بی‌تردید برای سیاست‌گذاران این حوزه دلالت‌هایی به همراه دارد. نظر به احصای این دلالت‌ها، مهم‌ترین کنشگران صنعت حمل‌ونقل دریایی که اسناد چشم‌انداز خود در این باره را منتشر کرده‌اند، انتخاب شده‌اند که با بررسی اسناد آن‌ها، ضمن ترسیم آینده محتمل و ممکن برای این صنعت، دلالت‌هایی نیز برای توسعه حمل‌ونقل دریایی در ایران به دست آمده است.

واژگان کلیدی: ترانزیت، چشم‌انداز، حمل‌ونقل دریایی، کنشگران کلیدی.

مقدمه

می‌شود. این صنعت به‌عنوان ایمن‌ترین نوع حمل‌ونقل کالاهای سنگین از ارزش زیادی برخوردار و در مقایسه با دیگر صنایع حمل‌ونقل مطمئن‌تر است و بیشتر باعث توسعه اقتصاد کشورها می‌شود. اهمیت حمل‌ونقل دریایی برای ایران از این روست که بیش از ۹۰ درصد حمل‌ونقل‌های بین‌المللی از طریق این صنعت انجام می‌شود. صنعت حمل‌ونقل دریایی ایران با بهره‌برداری از ۵۸۰۰ کیلومتر مرز ساحلی در

از مهم‌ترین راهبردهای توسعه و پیشرفت متوازن و بلندمدت هر کشور، بهره‌برداری از امکانات موجود است. اتصال به دریا نیز از جمله مزیت‌های اقتصادی و تجاری برای هر کشور است؛ هرچند تمام کشورها از این ظرفیت به‌گونه یکسان برخوردار نیستند. صنعت حمل‌ونقل دریایی به‌عنوان مؤلفه‌ای مؤثر در تبادلات فرامرزی به‌ویژه تجارت فرافاره‌ای شمرده

چندین استان، جزایر و بنادر شمالی و جنوبی سهم عمده‌ای در توسعه اقتصاد دارد. پیوند تنگاتنگ اقتصاد جهانی و دریا و درهم‌تنیدگی اقتصاد و توسعه دریامحور با زندگی امروز بشر مبین اهمیت استفاده از قابلیت‌های سواحل و دریاهاست و ایران با برخورداری از موقعیت مناسب ژئوپلیتیکی می‌تواند در تجارت جهانی نقش بسزایی ایفا کند. به‌عبارت‌دیگر، حمل و نقل دریایی قلب تپنده‌ای برای توسعه اقتصادی در ایران به شمار رود.

ایران به دلیل موقعیت و ویژگی‌های جغرافیایی و ژئوپلیتیکی از ظرفیت‌های بسیار زیادی برای شکل دهی اقتصاد مبتنی بر توسعه دریامحور برخوردار است. ایران در مجموع، با ۱۵ کشور دارای مرزهای خاکی و آبی است. هفت کشور پاکستان، افغانستان، ترکیه، عراق، ارمنستان، آذربایجان و ترکمنستان با ایران مرز خاکی دارند. کویت، قطر، امارات متحده عربی، بحرین، عمان، عربستان، روسیه و قزاقستان نیز هشت کشوری هستند که از طریق خلیج فارس و دریا‌های عمان و خزر از همسایگان ایران به شمار می‌آیند. کشورهای همسایه از نظر توسعه اقتصادی، جمعیت، نوع حکمرانی، منابع و امکانات در شرایط مساوی نیستند؛ به‌طوری‌که در میان ۱۵ کشور بالا، دو کشور روسیه و ترکیه از نظر سطح رفاه، امکانات سرزمینی و منابع مالی یا توانایی‌های صنعتی و اقتصادی وضعیتی فراتر از سطح منطقه دارند و در تأمین نیازهای داخلی خود تا اندازه‌ای خودکفا هستند. امارات متحده عربی از نظر جذب سرمایه‌گذاری و ارتباطات بین‌المللی در شرایط خاصی قرار دارد. کشورهای عراق و افغانستان جنگ‌های خانمان‌سوزی را پشت سر گذاشته‌اند. این دو کشور از جمله کشورهایی هستند که به دلایل سیاسی و فرهنگی مبادلات تجاری و اقتصادی کشور با آن‌ها فعال‌تر از دیگر کشورها بوده است. نکته دیگر شایان توجه در تحلیل همسایگان، برخورداری بسیاری از این کشورها از موقعیت جغرافیایی مشابه با ایران است. به‌رغم جغرافیای ویژه ایران و نسبت دادن القابی مانند شاه‌راه و...، تبدیل شدن به قطب ترانزیتی منطقه، برنامه‌ریزی دقیق، مدیریت و سرمایه‌گذاری‌های جدی به‌ویژه در حوزه ترانزیت دریایی را می‌طلبد. به‌عبارت‌دیگر، بهره‌مندی از قدرت منحصربه‌فرد ترانزیتی که به مدد موقعیت جغرافیایی برای ایران حاصل شده است، در گروهی توجه ویژه به حمل‌ونقل دریایی میسر می‌شود. مهم‌ترین مؤلفه‌های توسعه ترانزیت دریایی توجه به رشد و توسعه بنادر و صنعت کشتی‌سازی است. بنادر ایران به لحاظ طبقه‌بندی نقشی هم‌تراز بنادر ملی و منطقه‌ای ایفا می‌کند، اما نظر به موقعیت راهبردی این بنادر و ارتباط با منطقه قفقاز و آسیانه میانه این امکان وجود دارد تا بنادر ایران به‌ویژه بنادر بزرگ مانند بندر شهید رجایی نقش واقعی خود به‌عنوان هاب را در قامت بنادر منطقه‌ای ایفا کند. از سوی دیگر، کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران ۱۰۷ شناور فعال در اختیار دارد که ۳۲ فروند از آن‌ها فله‌بر، ۳۰ فروند کانتینری، ۲۲ فروند حمل کالاهای عمومی، ۱۸ فروند فراساحل، خدماتی و مسافری، ۲ فروند رورو و ۳ فروند بارج هستند که ظرفیت آن‌ها

چندین استان، جزایر و بنادر شمالی و جنوبی سهم عمده‌ای در توسعه اقتصاد دارد. پیوند تنگاتنگ اقتصاد جهانی و دریا و درهم‌تنیدگی اقتصاد و توسعه دریامحور با زندگی امروز بشر مبین اهمیت استفاده از قابلیت‌های سواحل و دریاهاست و ایران با برخورداری از موقعیت مناسب ژئوپلیتیکی می‌تواند در تجارت جهانی نقش بسزایی ایفا کند. به‌عبارت‌دیگر، حمل و نقل دریایی قلب تپنده‌ای برای توسعه اقتصادی در ایران به شمار رود.

ایران به دلیل موقعیت و ویژگی‌های جغرافیایی و ژئوپلیتیکی از ظرفیت‌های بسیار زیادی برای شکل دهی اقتصاد مبتنی بر توسعه دریامحور برخوردار است. ایران در مجموع، با ۱۵ کشور دارای مرزهای خاکی و آبی است. هفت کشور پاکستان، افغانستان، ترکیه، عراق، ارمنستان، آذربایجان و ترکمنستان با ایران مرز خاکی دارند. کویت، قطر، امارات متحده عربی، بحرین، عمان، عربستان، روسیه و قزاقستان نیز هشت کشوری هستند که از طریق خلیج فارس و دریا‌های عمان و خزر از همسایگان ایران به شمار می‌آیند. کشورهای همسایه از نظر توسعه اقتصادی، جمعیت، نوع حکمرانی، منابع و امکانات در شرایط مساوی نیستند؛ به‌طوری‌که در میان ۱۵ کشور بالا، دو کشور روسیه و ترکیه از نظر سطح رفاه، امکانات سرزمینی و منابع مالی یا توانایی‌های صنعتی و اقتصادی وضعیتی فراتر از سطح منطقه دارند و در تأمین نیازهای داخلی خود تا اندازه‌ای خودکفا هستند. امارات متحده عربی از نظر جذب سرمایه‌گذاری و ارتباطات بین‌المللی در شرایط خاصی قرار دارد. کشورهای عراق و افغانستان جنگ‌های خانمان‌سوزی را پشت سر گذاشته‌اند. این دو کشور از جمله کشورهایی هستند که به دلایل سیاسی و فرهنگی مبادلات تجاری و اقتصادی کشور با آن‌ها فعال‌تر از دیگر کشورها بوده است. نکته دیگر شایان توجه در تحلیل همسایگان، برخورداری بسیاری از این کشورها از موقعیت جغرافیایی مشابه با ایران است. به‌رغم جغرافیای ویژه ایران و نسبت دادن القابی مانند شاه‌راه و...، تبدیل شدن به قطب ترانزیتی منطقه، برنامه‌ریزی دقیق، مدیریت و سرمایه‌گذاری‌های جدی به‌ویژه در حوزه ترانزیت دریایی را می‌طلبد. به‌عبارت‌دیگر، بهره‌مندی از قدرت منحصربه‌فرد ترانزیتی که به مدد موقعیت جغرافیایی برای ایران حاصل شده است، در گروهی توجه ویژه به حمل‌ونقل دریایی میسر می‌شود. مهم‌ترین مؤلفه‌های توسعه ترانزیت دریایی توجه به رشد و توسعه بنادر و صنعت کشتی‌سازی است. بنادر ایران به لحاظ طبقه‌بندی نقشی هم‌تراز بنادر ملی و منطقه‌ای ایفا می‌کند، اما نظر به موقعیت راهبردی این بنادر و ارتباط با منطقه قفقاز و آسیانه میانه این امکان وجود دارد تا بنادر ایران به‌ویژه بنادر بزرگ مانند بندر شهید رجایی نقش واقعی خود به‌عنوان هاب را در قامت بنادر منطقه‌ای ایفا کند. از سوی دیگر، کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران ۱۰۷ شناور فعال در اختیار دارد که ۳۲ فروند از آن‌ها فله‌بر، ۳۰ فروند کانتینری، ۲۲ فروند حمل کالاهای عمومی، ۱۸ فروند فراساحل، خدماتی و مسافری، ۲ فروند رورو و ۳ فروند بارج هستند که ظرفیت آن‌ها

قطعات و تجهیزات دریانوردی سهم ایران در مقابل کشورهای دیگر بسیار ناچیز است. در حال حاضر چین با سهم حدود ۴۰ درصد، کره جنوبی با ۲۴/۱ درصد و ژاپن با ۱۶/۷ درصد، در رده‌های ۱ تا ۳ ساخت کشتی و قطعات دریانوردی از نظر تعداد فروند شناور تحویل داده‌شده در جهان قرار دارند^۲ و این تجهیزات را به دیگر کشورها صادر می‌کنند.

۵/۳ میلیون تن و ۱۷۵ هزار TEU کانتینر است (کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، ۱۴۰۰).
 با این حال، بر اساس آخرین گزارش کنفرانس سازمان ملل متحد درباره تجارت و توسعه^۱، ایران بر اساس میزان ظرفیت حمل‌ونقل دریایی، رتبه ۲۲ در جهان را دارد (Review of Maritime Transport 2021 – UNCTAD). از نظر تولید

رتبه	کشور مالک	تعداد شناورها			تناژ ظرفیت حمل			مجموع به عنوان درصد جهانی
		مجموع	با پرچم خارجی	پرچم ملی	مجموع	پرچم خارجی	پرچم ملی	
۱	یونان	۴۷۰۵	۴۰۶۳	۵۸۰۶۷۰۰۳	۳۷۳۴۱۷۱۵۵	۳۱۵۳۵۰۱۵۲	۵۸۰۶۷۰۰۳	۱۷/۶۴٪
۲	چین	۷۳۱۸	۲۴۳۱	۱۰۵۶۵۷۳۲۳	۲۴۴۵۵۵۷۴۳	۱۳۸۸۹۸۴۲۰	۱۰۵۶۵۷۳۲۳	۱۱/۵۶٪
۳	ژاپن	۴۰۲۹	۳۱۱۵	۳۵۱۰۷۲۲۳	۲۴۱۸۴۸۳۲۶	۲۰۶۷۴۱۱۰۳	۳۵۱۰۷۲۲۳	۱۱/۴۳٪
۴	سنگاپور	۲۸۴۳	۱۳۸۴	۷۳۲۵۸۳۰۲	۱۳۹۰۶۴۰۵۹	۶۵۸۰۵۷۵۸	۷۳۲۵۸۳۰۲	۶/۵۷٪
۵	هنگ‌کنگ	۱۷۶۴	۸۷۸	۷۳۳۶۷۱۵۱	۱۰۴۲۱۸۷۰۰	۳۱۸۵۱۵۴۹	۷۳۳۶۷۱۵۱	۴/۹۲٪
۶	آلمان	۲۳۹۵	۲۱۹۷	۷۴۳۷۴۷۳	۸۶۱۹۶۷۹	۷۸۷۵۹۳۰۷	۷۴۳۷۴۷۳	۴/۰۷٪
۷	کره جنوبی	۱۶۴۱	۸۵۴	۱۵۰۹۶۹۱۶	۸۶۰۹۲۸۳۷	۷۰۹۹۵۹۲۰	۱۵۰۹۶۹۱۶	۴/۰۷٪
۸	نروژ	۲۰۴۲	۱۶۵۵	۱۸۹۹۰۱۷	۶۴۰۴۳۴۹۷	۶۲۱۴۴۴۸۰	۱۸۹۹۰۱۷	۳/۰۳٪
۹	برمودا	۵۵۳	۵۴۰	۳۰۰۹۲۵	۶۴۰۳۴۱۵۱	۶۳۷۳۳۲۲۶	۳۰۰۹۲۵	۳/۰۳٪
۱۰	انگلستان به جز جزایر مانش	۱۳۲۳	۱۰۱۴	۷۱۶۰۴۹۳	۵۳۶۴۸۶۶۷	۴۶۵۲۴۱۷۴	۷۱۶۰۴۹۳	۲/۵۴٪
۱۱	ایالات متحده آمریکا (شامل پورتوریکو به جز جزایر ویرجین)	۱۸۱۰	۱۰۲۰	۱۰۳۹۵۱۷۲	۵۴۹۷۱۱۹۱	۴۴۵۷۶۰۱۹	۱۰۳۹۵۱۷۲	۲/۶۰٪
۱۲	تایوان	۱۰۱۴	۸۶۷	۶۹۹۸۲۳۵	۵۳۲۸۲۷۷	۴۶۲۸۴۵۴۲	۶۹۹۸۲۳۵	۲/۵۲٪
۱۳	موناکو	۴۷۸	۴۷۸	۰	۴۳۴۲۶۴۷۸	۴۳۴۲۶۴۷۸	۴۷۸	۲/۰۵٪
۱۴	دانمارک	۹۲۸	۹۰۲	۴۷۴۱۵	۴۲۲۳۳۰۸۸	۴۲۱۸۵۶۷۳	۹۲۸	۲/۰۰٪
۱۵	بلژیک	۳۵۷	۲۴۹	۸۹۷۴۷۸۳	۳۰۹۴۳۹۵۴	۲۱۹۶۹۱۷۱	۸۹۷۴۷۸۳	۱/۴۶٪
۱۶	ترکیه	۱۵۴۱	۱۱۱۲	۵۹۹۴۸۱۲	۲۷۹۶۵۵۱۸	۲۱۹۷۰۷۰۶	۵۹۹۴۸۱۲	۱/۳۲٪
۱۷	آندونزی	۲۳۲۱	۸۹	۲۴۱۳۹۰۳۵	۲۶۸۴۲۷۵۱	۲۷۰۴۷۱۵	۲۴۱۳۹۰۳۵	۱/۳۷٪
۱۸	سوئیس	۴۱۴	۳۹۶	۹۲۸۴۳۲	۲۶۷۲۳۲۲۹	۲۵۷۹۴۷۹۷	۹۲۸۴۳۲	۱/۲۶٪
۱۹	هند	۱۰۷۰	۱۹۵	۱۶۳۹۶۰۸۷	۲۶۴۰۹۵۲۱	۱۰۰۱۳۴۳۴	۱۶۳۹۶۰۸۷	۱/۲۵٪
۲۰	امارات	۱۰۶۰	۹۴۱	۵۲۵۹۵۹	۲۴۹۵۷۳۸۰	۲۴۴۳۱۴۲۰	۱۰۶۰	۱/۱۸٪
۲۱	فدراسیون روسیه	۱۷۸۶	۳۲۲	۹۱۸۴۶۲۶	۲۳۸۶۷۳۲۰	۱۴۶۸۲۶۹۴	۹۱۸۴۶۲۶	۱/۱۳٪



1. UNCTAD
 2. <https://www.statista.com/statistics/263895/shipbuilding-nations-worldwide-by-cgt/>.

ردیف	کشور	تعداد شناورها			تناژ ظرفیت حمل			درصد جهانی
		مجموع	با پرچم ملی	با پرچم خارجی	مجموع	پرچم خارجی	پرچم ملی	
۲۲	ایران	۲۵۴	۱۸۸۹۸۲۵۷	۳۵۲۸۸۹	۱۹۲۵۱۱۴۶	۱/۸۳	۰/۹۱	
۲۳	هلند	۱۲۰۷	۵۵۷۷۰۸۸	۱۳۱۸۵۰۰۳	۱۸۷۶۲۰۹۰	۷۰/۲۷	۰/۸۹	
۲۴	عربستان سعودی	۲۶۲	۱۳۳۹۷۳۶۳	۳۴۲۲۲۰۳	۱۶۸۱۹۵۶۶	۲۰/۳۵	۰/۷۹	
۲۵	ایتالیا	۶۵۱	۱۰۲۹۶۷۱۴	۵۹۰۰۵۰۹	۱۶۱۹۷۲۲۳	۳۶/۴۳	۰/۷۷	
۲۶	برزیل	۳۸۳	۴۳۳۵۵۹۳	۹۱۲۰۰۱۵	۱۳۸۵۵۶۰۸	۶۵/۸۲	۰/۶۵	
۲۷	فرانسه	۴۲۵	۱۵۹۲۹۱۹	۱۲۰۰۴۰۹۸	۱۳۵۹۷۰۱۷	۸۸/۲۸	۰/۶۴	
۲۸	ویتنام	۱۰۹۵	۹۴۹۱۳۱۱	۳۰۴۳۴۵۸	۱۲۵۳۴۷۶۹	۲۴/۲۸	۰/۵۹	
۲۹	قبرس	۳۱۱	۵۱۶۶۰۸۹	۷۱۷۴۷۲۳	۱۲۳۴۰۸۱۲	۵۸/۱۴	۰/۵۸	
۳۰	کانادا	۳۷۴	۲۵۶۹۳۷۳	۷۲۱۲۰۲۴	۹۷۸۱۳۹۷	۷۳/۷۳	۰/۴۶	
۳۱	عمان	۶۳	۵۷۰۴	۸۹۲۶۴۱۹	۸۹۳۲۱۲۳	۹۹/۹۴	۰/۴۲	
۳۲	مالزی	۶۱۹	۶۵۸۷۷۳۴	۲۱۵۸۸۵۹	۸۷۴۶۵۹۲	۲۴/۶۸	۰/۴۱	
۳۳	قطر	۱۲۶	۱۱۲۳۷۱۷	۶۱۴۵۴۳۱	۷۲۶۹۱۴۹	۸۴/۵۴	۰/۳۴	
۳۴	نیجریه	۲۷۱	۳۵۱۷۶۴۵	۳۴۲۹۸۸۷	۶۹۴۷۵۳۲	۴۹/۳۷	۰/۳۳	
۳۵	سوند	۲۹۸	۱۰۰۴۳۳۳	۵۴۴۸۵۲۴	۶۴۵۲۸۵۷	۸۴/۴۴	۰/۳۰	
	بخشی از کل، ۳۵ کشور اصلی مالک کشتی‌ها	۴۷۷۳۱	۵۴۳۹۰۰۲۳۳	۱۴۶۶۳۷۳۴۸۵	۲۰۱۰۲۷۳۰۷	۷۲/۹۴	۹۴/۹۹	
	بخش‌های دیگر جهان، نامشخص	۶۲۴۲	۳۷۰۱۱۰۸۸	۶۹۱۱۶۰۹۳	۱۰۶۱۲۷۱۸۱	۶۵/۱۳	۵/۰۱	
	جهان	۵۳۹۷۳	۵۸۰۹۱۱۳۱۰	۱۵۳۵۴۸۹۵۷۸	۲۱۱۶۴۰۰۸۸۸	۷۲/۵۵	۱۰۰/۰۰	

ایران در مجموع، دارای ۶۵ فروند شناور فراساحلی با متوسط قدرت موتور ۳۶۶۸ اسب بخار و متوسط سال ساخت ۱۹۸۶ است که با این مشخصات در رده ۲۵ از لحاظ تعداد شناور و دارای سهم ۶۵ درصدی از ظرفیت کل است که باتوجه به جایگاه ایران در منابع نفت و گاز تأمل برانگیز است (غربالی مقدم، ۱۳۹۳).

بنابراین، سهم ایران از بازار کشتی‌سازی و صنایع مرتبط با آن بسیار محدود است. باید توجه داشت که شیوع ویروس کرونا منجر به کاهش سطح تبادلات جهانی شده است و ایران نیز از این قاعده مستثنا نیست، اما به دلیل اعمال تحریم‌های گوناگون، عدم

آمارهای به دست آمده از بازدیدهای میدانی کارخانه‌های کشتی‌سازی نشان می‌دهد در چند سال گذشته کارخانه‌ها به طور متوسط ۱۹ فروند شناور با اندازه متوسط را ساخته و آب‌اندازی کرده‌اند که در مقایسه با دیگر کشورهای منطقه بسیار ناچیز و اندک است. این در حالی است که ظرفیت ساخت شناورهای متوسط در شیپ‌یارد کشور حدود ۴۰ فروند در سال است. از سوی دیگر، سالانه حدود ۳۰ فروند شناور فلزی خارجی توسط مالکان ایرانی خریداری و ثبت پرچم کشور می‌شود (غربالی مقدم، ۱۳۹۳)



کنشگران منتخب افزون‌بر سهم بالایی که در ترانزیت دریایی به خود اختصاص داده‌اند، چشم‌اندازهایی نیز برای آینده مطلوب خود منتشر کرده‌اند.

۱- بررسی اسناد چشم‌انداز کشورهای منتخب انگلستان^۱

انگلستان یکی از کشورهایی است که از دیرباز در زمینه صنعت کشتی‌رانی و کشتی‌سازی فعالیت جدی داشته است. بررسی روند توسعه صنعت کشتی‌سازی انگلستان در سال‌های اخیر ما را در توسعه این صنعت و نیز تحلیل و بررسی موانع و مشکلاتی که ممکن است در این مسیر باشد، یاری می‌کند. آگاهی از چشم‌انداز این کشور در حوزه کشتی‌رانی و کشتی‌سازی به‌عنوان کنشگر مؤثر در این صنعت، به فهم آینده متصور جهانی در حوزه حمل‌ونقل دریایی کمک می‌کند. بر اساس اسناد منتشرشده از دانشگاه جهانی دریانوردی این کشور، انگلستان برای آینده حمل‌ونقل دریایی خود تا سال ۲۰۵۰، بر مؤلفه‌های خاصی تمرکز خواهد کرد.

گسترش و به‌کارگیری فناوری‌های نوین در صنعت کشتی‌رانی و کشتی‌سازی ضمن اینکه اثر زیادی بر بهبود حمل‌ونقل دریایی دارد، موجب ارتقای جایگاه انگلستان در زنجیره تأمین جهانی می‌شود. پیشرفت فناوری‌های نوین فرصتی برای بازنگری در روندهای سابق حمل‌ونقل فراهم می‌کند. چشم‌انداز صنعت حمل‌ونقل دریایی برای

دسترسی به سوخت‌های کم‌سولفور و حملات سایبری به ناوگان حمل‌ونقل دریایی، رشد و توسعه این صنعت با مشکلات ویژه‌تری نسبت به دیگر کشورها روبه‌روست.

به‌رغم همه آنچه تشریح شد، رشد و توسعه حمل‌ونقل دریایی نیازی مهم برای ایران در راستای پیوستن به اقتصاد جهانی ارزیابی می‌شود، اما آمارها و شرایط نشان‌دهنده شکافی عمیق میان وضعیت موجود و آرمان مطلوب است. در عرصه بین‌المللی شاید نتوان کشوری را یافت که برای ارتقای شاخص‌های توسعه تلاش نکند. آگاهی از این تلاش‌ها و برنامه‌ها برای فهم اهداف، راهبردها و تاکتیک‌های دیگر جوامع، بخش ضروری و جدانشدنی تدوین هوشمندانه الگوی پیشرفت هر صنعتی در کشور است؛ زیرا به‌رغم همه پیشرفت‌های متصور برای صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور باید به این مهم نیز توجه داشت که کنشگران جهانی صنعت حمل‌ونقل دریایی برای رشد و توسعه این صنعت و تصاحب سهم بیشتر از بازار جهانی، برنامه‌ریزی و چشم‌اندازهایی دارند. آگاهی از این چشم‌اندازها می‌تواند تصاویر ارزنده‌ای برای تحلیل آینده صنعت حمل‌ونقل دریایی در جهان و نیز دلالت‌هایی برای تدوین اسناد راهبردی در صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور داشته باشد. مطالعه حاضر تلاشی برای رصد اسناد چشم‌انداز مهم‌ترین کنشگران صنعت حمل‌ونقل دریایی و احصای دلالت‌هایی برای کشور است.

دریایی با اعطای شرایط رفاهی ویژه و نیز ارتقای حین خدمت برای کارکنان کنونی مبتنی بر فناوری اطلاعات، لازمه تحقق چشم‌انداز انگلستان در سال ۲۰۵۰ خواهد بود.

۳- ایجاد نسل جدیدی از فناوری ناوبری دیجیتال و ارتباطات

این راهبرد به شدت بر اهمیت دیجیتالی شدن مداوم بخش‌های حمل‌ونقل دریایی، از دفاتر مستقر در سازمان‌های دریانوردی تا تأمین اسناد دیجیتالی برای دریانوردان، تأکید می‌کند. دیجیتالی و خودران شدن باید به فناوری‌های ناوبری و ارتباطات تسری یابد و دولت به بهبود در زمینه‌هایی مانند استفاده از مسیرهای کشتی‌رانی در حال ظهور نیاز خواهد داشت. همچنین، دولت‌ها موظف‌اند تا پژوهش‌هایی را برای بررسی آینده ناوبری در جهان با محوریت فناوری اطلاعات، نیازسنجی و اجرا کنند. هدف از چنین پژوهش‌هایی تعیین نیازهای صنعت و توانایی انگلستان برای برآورده کردن آن‌ها در فناوری‌های ناوبری دیجیتال است. همچنین، دولت متعهد به نقشه‌برداری از بستر دریای این کشور و منطقه اقتصادی انحصاری آن که پنجمین منطقه بزرگ جهان است، خواهد بود که به مدیریت پایدار و مزایای اقتصادی موجود در محیط اقیانوس کمک می‌کند. همچنین، دولت می‌کوشد تا در سطح بین‌المللی پیشگام نقشه‌برداری از بستر دریاها باشد.

سود را برای خود به ارمغان آورد. برای حصول این تصویر هنجاری مطلوب، قرار گرفتن در خط مقدم پیشرفت‌های فناورانه بسیار حائز اهمیت است. تربیت و ارتقای نیروی کار دریایی کارآمد، بلندپرواز و آینده‌نگر و انطباق زیرساخت‌های دریایی مطابق با انتظارات آینده که دولت‌ها در قالب سندها و قوانین مشخص در همکاری نزدیک با صنایع ضامن آن هستند، از دیگر الزامات تحقق این تصویر است. افزون‌براین، طراحی و تحقق ره‌نگاشت‌های متنوع در صنایع مختلف مرتبط با حمل‌ونقل دریایی از راهبردهای بریتانیا برای تحقق رهبری در حمل‌ونقل دریایی است. به‌طورکلی، ایجاد چهارچوب منسجم و پایدار در راستای توسعه بلندمدت صنعت کشتی‌رانی برای انگلستان حائز اهمیت ویژه است. از این رو سه نیروی کلیدی را برای سرمایه‌گذاری و تحقق چشم‌انداز خود در نظر دارد.

۱- ایجاد مرکز نوآوری دریایی تا سال ۲۰۳۰

یکی از اهداف کوتاه‌مدت برجسته، ایجاد «مرکز نوآوری دریایی» برای تسریع نوآوری در بخش دریایی در یکی از بنادر این کشور تا سال ۲۰۳۰ است. این راهبرد، ارتقای گسترده‌تر زیرساخت‌های بندری بریتانیا را به «بندرهای هوشمند» به‌عنوان بخشی از زنجیره تأمین پیشرفته و یکپارچه تا سال ۲۰۵۰ پشتیبانی می‌کند.

۲- تنوع بخشیدن به نیروی کار دریایی

استخدام و به‌کارگیری جوانان نخبه و دارای تحصیلات دانشگاهی در صنایع حمل‌ونقل



ایرلند

در چشم‌انداز ایرلند، وجود بخش حمل‌ونقل دریایی امن، پایدار و تسهیل‌کننده خدمات حمل‌ونقل دریایی پیش‌بینی شده است؛ هرچند استفاده ایمن از محیط‌زیست دریایی را نیز در نظر دارد. در اهداف این چشم‌انداز، رسیدن به بخش دریایی امن و پایدار که تعهدات بین‌المللی و نیازهای داخلی خود را برآورده کند، قرار دارد. حفظ منافع اقتصادی ایرلند نیز به‌عنوان ملتی مستقل در دستور کار است.

بهبود ایمنی دریایی، تسهیل تجارت و اتصالات دریایی، سامان‌دهی نظام پاسخ‌گویی اضطراری برای نجات و جلوگیری از تلفات دریایی، حفاظت محیط‌زیست از آلودگی‌های کشتی‌رانی، تلاش برای تعالی سازمانی و نوآوری، تعامل عمومی و خدمات ارزنده به مشتری‌های خدمات حمل‌ونقل دریایی، ایجاد سامانه ارزیابی برای اطمینان از اجرای قوانین اجباری بین‌المللی، توسعه ارتباطات گسترده میان همه ذی‌نفعان دخیل در تحولات قانون‌گذاری و تنظیمی، تسهیل تجارت دریایی و تبدیل ایرلند به‌عنوان یک اقتصاد باز کوچک در حاشیه اروپا (زیرا بخش حمل‌ونقل دریایی کانالی حیاتی برای جابه‌جایی کالا میان ایرلند و شرکای تجاری آن است) از اهداف این کشور است. از نگاه سیاست‌گذاران، اجرای این راهبردها، سیستم حمل‌ونقل دریایی امن، کارآمد و مؤثر را برای ارائه

پشتیبانی جامعه ایرلند، خانواده‌ها و کسب‌وکارهایشان تضمین می‌کند¹.

ژاپن

ژاپن به‌عنوان سومین اقتصاد بزرگ جهان و البته کشوری بزرگ و قدرتمند، حدود ۶ درصد از کل تولید ناخالص داخلی جهان را تشکیل داده است. ژاپن کشوری با جمعیت شایان توجه و البته منابع طبیعی محدود است. بنابراین، حیات اقتصادی آن از تجارت بین‌المللی نیرو می‌گیرد که بیشتر آن نیز با کشتی‌هایی که از آب‌های جنوب شرقی آسیا عبور می‌کنند، انجام می‌شود. مطالعات اغلب تخمین می‌زنند که ۹۵ درصد از کل واردات انرژی ژاپن و ۴۰ درصد از کل تجارت آن از طریق آب‌های جنوب شرقی آسیاست. بنابراین، ژاپن نیازمند نظام حمل‌ونقل دریایی کارآمد است و البته راهبردهایی برای ارتقای آن در افق سال ۲۰۵۰ پیش‌بینی کرده است. نکته شایان توجه در بررسی اسناد چشم‌انداز مرتبط با صنعت حمل‌ونقل دریایی ژاپن، حفظ و ارتقای امنیت ناوگان دریایی است.

ژاپن قابلیت‌ها و رسالت نیروهای دفاع دریایی خود را برای واکنش به تغییر محیط امنیتی منطقه گسترش داده است. راهبردهای امنیت دریایی ژاپن همچنان در اتحاد با ایالات متحده ریشه دارد، اما وسعت عملیاتی آن را بر اساس چالش‌های بالقوه محیط خود گسترش داده است. ژاپن همچنین، بر

1. Deirdre O'Keeffe Maritime Director, Irish Maritime Directorate Strategy 2021-2025, February 2021, Department of Transport .

قابل دسترسی به آدرس <https://assets.gov.ie/126317/f65a05bc-3990-48ab-8c7d-1fe19cfb2acc.pdf>

طریق افزایش همکاری با کشورهای ساحلی قطب شمال و سازمان‌های بین‌المللی مربوط است». نکته مهم دیگر درباره اسناد چشم‌انداز حمل‌ونقل ژاپن، ارتباط نزدیک با طرح‌های مواد خام اولیه در شمال روسیه به‌ویژه نفت و گاز طبیعی است. کشتی‌سازان ژاپنی در اسناد چشم‌اندازی متعهد هستند تا حامل‌های مورد نیاز برای جابه‌جایی گاز از سیبری غربی را مهیا کنند. به‌عبارت‌دیگر، ژاپن به دنبال پیشی گرفتن از کره جنوبی در تحویل شناورهای حامل گاز طبیعی به روسیه است. این هدف به دو دلیل برای ژاپن حائز اهمیت است. ابتدا مشارکت در تأسیس خط ترانزیت قطب شمال و دوم، کسب درآمد برای صنعت حمل‌ونقل دریایی خود.

خط ترانزیت قطب شمال چندان هم برای ژاپنی‌ها حائز اهمیت نیست؛ زیرا ژاپن به دلیل موقعیت جغرافیایی خود می‌تواند یک زنجیره حمل‌ونقل در ارتباط با کانال سوئز نیز فراهم کند. بنابراین، ژاپن به دنبال گسترش خطوط حمل‌ونقلی خود است، اما پذیرش شرایط حمل‌ونقل در یخ را هم به‌عنوان تنها هدف آینده خود ترسیم نکرده است.

فنلاند

فنلاند نیز همگام با دیگر کشورهای اروپایی، چشم‌اندازی برای افق چند سال آینده خود دارد که به این شرح تنظیم شده است. توسعه نیروی دریایی به‌گونه‌ای که حمل‌ونقل دریایی قابل مدیریت، ایمن و سازگار با محیط‌زیست و مولد و رقابتی باشد و خدماتی که ارائه می‌شود، کیفیت خوبی داشته باشند.

ثبات و دسترسی آزاد به بازار صنایع حمل‌ونقل دریایی که ایجاد خواهد کرد، متمرکز شده است. ژاپن در پی راهبرد دفاعی پویایی (Kuno, Cronin, Sheldon Duplaix & Winkler, 2011) است که از طریق نظارت و شناسایی مداوم محیط، بازدارندگی پویا را دنبال می‌کند و ظرفیت را برای واکنش سریع نسبت به موقعیت‌های مختلف حفظ می‌کند و فعالیت‌های پیشگیرانه را برای بهبود محیط امنیتی به عهده می‌گیرد. مأموریت انحصاری ژاپن در افق سال ۲۰۵۰، تقویت محور دفاعی خود است، اما حوزه عملیاتی آن را گسترش خواهد داد و سطح مشارکت را نیز در فعالیت‌های دریایی افزایش می‌دهد.

بهره‌گیری از مسیرهای دریایی قطب شمال در اسناد سیاست ژاپن به‌طور برجسته، اما با احتیاط به چشم می‌خورد. در مقدمه چهارچوب راهبرد قطب شمال ژاپن به حرکت نخستین حامل گاز طبیعی مایع از اروپا به ژاپن از طریق گذرگاه شمال شرقی در سال ۲۰۱۲ اشاره شده است.

در سند سیاست قطب شمال ژاپن، توجه به فرصت‌های تجاری ضمن حساسیت نسبت به منافع حاکمیتی کشورهای ساحلی قطب شمال بیان شده است. تا جایی که به خوانندگان یادآوری می‌کند که نه تنها نواحی خشکی، بلکه «بخش بزرگی از اقیانوس منجمد شمالی از آب‌های سرزمینی کشورهای ساحلی تشکیل شده است و آن‌ها دارای حق حاکمیت هستند و باید این حقوق را به رسمیت شناخت». هدف از این میزان حساسیت، «کمک به آینده پایدار قطب شمال از



قطر

قطر به‌عنوان کشوری با موقعیت شاخص دریایی، راهبردهایی برای آینده خود طراحی کرده است. بخش حمل‌ونقل دریایی قطر متعهد به توسعه و روزآمد کردن خود در راستای طرح‌های راهبردی با هدف کسب اطمینان از ناوبری دریایی امن است که با تمام الزامات و تعهدات ایمنی، همگام با توسعه بین‌المللی دریایی از طریق به‌کارگیری خلاقانه و مؤثر ابزارهای دریایی بین‌المللی و مشاهده روندهای در حال ظهور باشد. همچنین، بر توسعه چهارچوب‌های قانونی فعالیت‌های دریایی و تقویت ابعاد فنی، اجرایی، بازرسی، بررسی و کنترل حوادث دریایی تأکید می‌کند.

تضمین کیفیت خدمات و حمل‌ونقل دریایی در رأس اولویت‌های این بخش است. برای اطمینان از استانداردهای بالای کیفیت، روی گسترش فرهنگ کیفیت، افزایش آگاهی از بهترین تجارب و استانداردهای بین‌المللی و توسعه سیستم بازرسی یکپارچه برای کشتی‌ها در راستای اطمینان از اینکه تمام کشتی‌ها با الزامات ایمنی بین‌المللی برای ناوبری دریایی سازگار هستند، کار خواهد شد.

بخش حمل‌ونقل دریایی به‌عنوان زیرمجموعه‌ای از تلاش‌هایی است که برای دستیابی به اهداف راهبردی چشم‌انداز ملی قطر فعالیت کرده و ضمن رابطه نزدیکی که با سازمان‌های بین‌المللی دریانوردی برقرار کرده است، به‌صورت دائمی و مرتب اجرای قوانین ملی دریانوردی را بررسی و از انطباق آن‌ها با قوانین بین‌المللی مربوط اطمینان

حاصل می‌کند و کشور را از بهترین منافع ممکن بهره‌مند می‌سازد. این بخش به‌طور مداوم هماهنگی و همکاری با ذی‌نفعان مختلف را از طریق مشارکت در جلسات بین‌المللی و گروه‌های کاری تقویت می‌کند. راه‌اندازی خدمات الکترونیکی جدید برای مدرنیزه کردن و توسعه صنعت حمل‌ونقل دریایی در حمایت از توسعه فناوری و تنوع اقتصادی در چشم‌انداز قطر دارای اهمیت بسیار است. به‌صورت کلی قطر چندین هدف را برای چشم‌انداز خود در افق سال ۲۰۵۰ معرفی می‌کند.

- برنامه‌ریزی و صدور مجوز حمل‌ونقل دریایی.
- اجرای مفاد قوانین و مقررات ناظر به امور حمل‌ونقل دریایی.
- تدوین سیاست برنامه‌ریزی کلی برای فرایندهای حمل‌ونقل دریایی.
- انجام دادن مطالعات لازم برای برنامه‌ریزی احداث و توسعه شبکه‌های حمل‌ونقل دریایی با هماهنگی مراجع ذی‌ربط.
- انجام دادن مطالعات لازم برای تعیین الزامات صدور مجوز.
- شناسایی هزینه خدمات حمل‌ونقل دریایی.
- تنظیم قوانین و اتخاذ تصمیمات حاکم بر خدمات حمل‌ونقل دریایی.
- دریافت، بررسی و تأیید درخواست‌های مجوز ارائه‌شده توسط ارائه‌دهندگان خدمات حمل‌ونقل دریایی.



کلی برای حمل‌ونقل، بخش‌هایی را به توسعه و ارتقای حمل‌ونقل دریایی اختصاص داده است. وزارت حمل‌ونقل و ارتباطات عمان با تسهیل وسایل و راه‌های ارتباطی، نقش محوری و اساسی در پی‌ریزی زیرساخت‌های عمان ایفا می‌کند و در رأس اولویت‌های آن، ساخت و ارتقای بنادر برای رفع نیازهای سلطنت طبق برنامه‌ها و راهبردهایی است که دولت عمان اتخاذ می‌کند. وزارتخانه متعهد است نسبت به توسعه و به‌روزرسانی سطح خدمات در تأسیسات و بخش‌های تحت نظارت خود در بنادر اقدام کند تا نقش آن‌ها در خدمت به اقتصاد ملی فعال شود.

با ارائه خدمات با کیفیت بالا، در دسترس، پایدار و ایمن توسط وزارت مربوط و درعین حال در نظر گرفتن مسئولیت‌های اجتماعی، عمان به یکی از کشورهای پیشرو در بخش حمل‌ونقل و ارتباطات چه در بخش دریایی و چه در خشکی تبدیل می‌شود و حمل‌ونقل را با استفاده از ظرفیت‌های دریایی به دومین منبع درآمد ملی تبدیل می‌کند. قرار گرفتن سلطنت عمان میان ده کشور برتر منطقه در عملکرد لجستیکی در سطح بین‌المللی تا سال ۲۰۴۰، از اهداف خاص چشم‌انداز حمل‌ونقل در عمان است.

هند

هند نیز از کشورهای دارای موقعیت دریایی شایان توجه و برای دستیابی به ارتقای خود، سندی را در افق سال ۲۰۳۰ تنظیم کرده است. این سند بر توسعه زیرساخت‌ها، افزایش کارایی لجستیک از طریق فناوری و نوآوری، تقویت سیاست‌ها و

است. راه‌اندازی فرایندهای زیست‌پذیر و پایدار هم به‌تازگی مدنظر این کشور قرار گرفته است. ظرفیت بنادر امکان ساختن مرکز لجستیک جهانی را برای عربستان مهیا می‌کند. بنابراین، عربستان با قدرتی که در پیوند با دیگر قدرت‌های منطقه‌ای ایجاد می‌کند، مجدانه به دنبال عینی ساختن این تصور است (Alturki, 2020).

کویت

کویت در چشم‌انداز سال ۲۰۳۵ خود به دنبال تبدیل شدن به مرکز مالی و تجاری جذاب برای سرمایه‌گذاران است؛ جایی که رهبری اقتصاد در دستان بخش خصوصی است و با ایجاد رقابت موجب ارتقای تولید می‌شود. افزایش کارایی حمل‌ونقل دریایی زیر چتر توانمندسازی نهادهای دولتی است که حامی ارزش‌ها و هویت اجتماعی این کشور باشد. ارتقای منابع انسانی و توسعه متوازن همه بخش‌های دریانوردی، فراهم کردن زیرساخت‌های کافی، تحقق قوانین پیشرفته و محیط کسب‌وکار جدید و پشتیبان تغییرات آینده در دستور کار دولت کویت برای تحقق چشم‌انداز خود است. بنادری با کارایی بالا در به‌کارگیری فناوری‌های هوشمند برای بهینه‌سازی عملکرد خود و حفظ عملکرد ایمن و کارآمد که آثار زیست‌محیطی را کاهش می‌دهد و توسعه پایدار دریایی را ضامن می‌شود نیز جزو چشم‌انداز ۲۰۳۵ کویت است.

عمان

عمان به‌صورت اختصاصی چشم‌اندازی برای حمل‌ونقل دریایی خود ندارد، اما در چشم‌اندازی



می‌شود که لازم است ایده‌های این موتورهای محرک فناوری و نوآوری در ارتباط با صنعت آزموده شود و مورد استفاده قرار گیرد.

نیروی دریایی هند جزء مهمی از قدرت ملی فراگیر این کشور است. با توجه به اینکه همه دنیا به‌طور فزاینده‌ای برای حفظ و توسعه آینده خود به دریا نیاز دارند، اهمیت نیروی دریایی کشورها نیز به تدریج افزایش می‌یابد. هند با وجود اعتبار مؤثر دریایی خود، قادر به تبدیل شدن به نیروی دریایی جهانی پیشرو نیست. این در حالی است که هند به دنبال تبدیل شدن به اقتصاد ۵ تریلیون دلاری است. همچنین، هند در چشم‌انداز خود، این کشور را به‌عنوان نیروی دریایی منطقه‌ای دیده است و لازم می‌داند نقش رهبری در منطقه را داشته باشد. از نگاه این چشم‌انداز، ستون فقرات این تغییرات، انقلاب فناوری اطلاعات است که هند با قدرت در آن برای هدایت اقتصاد دریایی خود با سرعت پیش رود و از این نیرو به‌عنوان نیروی اهرمی در نیل به اهداف چشم‌انداز خود استفاده کند.

چین

با توجه به وضعیت ژئوپلیتیکی، تحرکات دریایی چین پیوسته در حال افزایش است و حرکت‌های سیاست خارجی آن توسط همه جهان با جدیت دنبال می‌شود. چین نخستین کشتی تحقیقاتی یخ‌شکن خود را در سال ۱۹۹۳ به دست آورد. در سال ۲۰۰۴، مؤسسه تحقیقات قطبی چین یک پایگاه تحقیقاتی قطب شمال را در سوالبارد راه‌اندازی کرد. این مجمع‌الجزایر نروژی در میان

چهارچوب‌های نهادی، تقویت سهم جهانی در کشتی‌سازی، تعمیر و بازیافت کشتی، بهبود در زیرساخت‌های آبی داخلی، ارتقای سطح جهانی دریانوردی و افزایش سطح جهانی هند در همکاری دریایی، تحقیق و آموزش تأکید دارد. پیگیری این اهداف برای هند تنها از دو طریق در این سند محقق می‌شود؛ افزایش زیرساخت‌ها و تزریق فناوری.

هند برای افزایش زیرساخت‌های خود در سند به موارد زیر اشاره دارد.

- راه‌اندازی سه بندر بزرگ با ظرفیت بیش از ۳۰۰ میلیون تن کالا، عمدتاً در گجرات، ماهاراشترا و توسعه خوشه بنگال غربی با سرمایه‌گذاری عمده ۸۰۰۰۰۰ روپیه‌ای.
- منطقی کردن هزینه‌های مرتبط با خدمات کشتی‌رانی برای ایجاد بنادر جهانی با ایجاد یک سیستم تجاری و یک پورتال لجستیک ملی و تسریع کل فرایند خدمات.
- معرفی ابتکارات سبز از جمله افزایش انرژی تجدیدپذیر تا بیش از ۶۰ درصد سطح کنونی.
- ترویج «تبدیل زباله به ثروت» از طریق عملیات پایدار در بازیافت و لایروبی کشتی. آینده حمل‌ونقل در هند در ارتباط با همان دو هدف کلی افزایش زیرساخت‌ها و تزریق فناوری معنا می‌یابد. ارتقا و افزایش زیرساخت‌ها از درون صنعت نشئت می‌گیرد و بنابراین، همراهی دولت‌ها با این بخش‌ها را می‌طلبد. تزریق فناوری نیز در ارتباط با دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقاتی محقق



بنادر برای چین تأکید دارد. تاکنون کشورهای زیادی از جمله پاکستان، روسیه، مجارستان، نیوزلند، هلند و صربستان به این طرح پیوسته‌اند. این کشورها روی هم یک‌سوم تولید ناخالص ملی دنیا، بیش از ۶۰ درصد جمعیت و ۷۵ درصد ذخیره انرژی زمین را تشکیل می‌دهند. این ابتکار، فرصت منحصربه‌فردی برای رسیدگی به شکاف زیرساخت‌های بزرگ در کشورهای در حال توسعه است که مانع توسعه تجاری و اقتصادی می‌شود (Liu & Dunford, 2016: 323). با توجه به اینکه اغلب کشورهای آسیایی، کشورهای در حال توسعه هستند، اجرای این راهبرد موجب ترفیع جایگاه آسیا در زنجیره صنعتی جهان می‌شود. بنابراین، چین مجدانه به دنبال ارتقای زیرساخت‌های بندری خود برای تحقق طرح کمربند خواهد بود.

ایالات متحده آمریکا

آمریکا برای چشم‌انداز خود، تحقق برنامه بزرگراه دریایی آمریکا را در نظر دارد. این برنامه بر ادغام کامل کشتی‌ها و بنادر بزرگراه دریایی با سیستم حمل و نقل در خشکی، خدمات قابل اعتماد، برنامه‌ریزی منظم، رقابتی و پایدار تأکید دارد. برای تحقق این برنامه همکاری مداوم و مرتب سامانه‌های حمل و نقل دریایی و صنایع مرتبط با دریا لازم است که به صورت زیر در برنامه تحقق بزرگراه آمریکایی وجود خواهد داشت.

- شناسایی و برنامه‌ریزی برای افزایش تقاضای زیرساخت‌های حمل و نقل آبی از جمله سرمایه‌گذاری در بنادر و انتقالات آبی و زمینی

سایت‌های تحقیقاتی با عرض جغرافیایی بالا به دلایل اقلیمی قابل دسترس‌ترین است. برای همین، تعاملات چین در طول دهه گذشته از تمرکز اولیه بر تحقیقات علمی آژانس‌های تحقیقاتی قطبی که به شدت در قطب جنوب درگیر بودند تا تحقیقات قطب شمال، گسترش یافته است. یکی از چشم‌اندازهای دریایی چین در سند سیاست قطب شمال معنا می‌یابد.

سند سیاست قطب شمال چین کامل و مشخص است و منعکس‌کننده فرایندی طولانی‌مدت در توسعه اولویت‌های منطقه‌ای و تعریف چهار اصل است؛ احترام، همکاری، نتایج برد-برد و پایداری. «احترام» و «همکاری» در درجه نخست به نهادهای بین‌المللی به ویژه کنوانسیون حقوق دریاهای سازمان ملل و شبکه «کانال‌های جهانی، منطقه‌ای، چندجانبه و دوجانبه» برای تسهیل تلاش‌های مشترک اشاره دارد.

سیاست قطب شمال چین توجه ویژه‌ای به حمل و نقل دریایی دارد و ادعاهای جسورانه‌ای دارد که استفاده از مسیرهای دریایی و اکتشاف و توسعه منابع در قطب شمال ممکن است تأثیر زیادی بر راهبرد انرژی و توسعه اقتصادی چین داشته باشد... و انتظار می‌رود سرمایه، فناوری، بازار، دانش و تجربه چین نقش مهمی در گسترش شبکه مسیرهای کشتی‌رانی در قطب شمال و تسهیل پیشرفت اقتصادی و اجتماعی کشورهای ساحلی در طول مسیرها داشته باشد. سیاست دیگر چین، اجرای طرح کمربند راه است که بر اهمیت آینده

۲- چشم‌انداز جهانی، «کشتیرانی در عصر دیجیتال شدن»، «حمل‌ونقل دریایی سبز» و «تکمیل و گسترش خطوط ترانزیت»

جهان در آستانه تغییرات بزرگ و البته سریعی قرار گرفته است و دور از ذهن نیست که در آینده‌ای نه‌چندان دور، نظم سیاسی و اقتصادی کنونی جهان دستخوش تغییرات شگرف و ژرف شود. به‌عبارت‌دیگر، جهان در آستانه مواجهه با انقلاب صنعتی چهارم است. اصطلاح «انقلاب صنعتی چهارم» با چندین فناوری پیشرفته مرتبط است. نمونه‌های شاخص این فناوری‌ها برنامه‌های پیشرفته‌ای مانند هوش مصنوعی، تجزیه‌وتحلیل داده‌های بزرگ، محاسبات ابری و اینترنت اشیا است. وجه اشتراک بسیاری از چشم‌اندازهای بررسی‌شده، آماده‌سازی و مهیا شدن برای مواجهه با این تغییرات است. این مهم به این مفهوم است که انقلاب صنعتی چهارم بر صنایع دریایی نیز تأثیر می‌گذارد.

چندین طرح ساخت کشتی‌های خودران و بدون سرنشین، فرایندهای عیب‌یابی خودران و کاملاً مکانیزه، کشف و توسعه مسیرهای جدید دریایی با استفاده از تحلیل داده‌ها، شناسایی سلیقه ذی‌نفعان حمل‌ونقل دریایی با استفاده از تحلیل کلان‌داده‌ها، طراحی و ساخت فرایندهای هشدار اورژانس دریایی و دیگر دلالت‌هایی که در مرور چشم‌انداز برترین کنشگران دریایی جهان به دست آمد، نشان‌دهنده این واقعیت است که آرمان‌ها و اهداف جدید کشورهای پیشرو در صنعت حمل‌ونقل دریایی به‌شدت با فناوری‌های مرتبط با مفهوم انقلاب صنعتی چهارم در

آینده این مسیر را مورد توجه جدی قرار دهند». برخلاف سیاست جسورانه چین درباره کشتی‌رانی، ژاپن فقط متعهد می‌شود که «چالش‌های طبیعی، فنی، سیستمی و اقتصادی مسیر دریایی قطب شمال را شناسایی کند و محیطی را برای استفاده از آن توسط شرکت‌های کشتی‌رانی ژاپنی و دیگران آماده کند». چین، ژاپن و کره‌جنوبی همگی اهداف کشتی‌رانی و دیگر اهداف دریایی را در چهارچوب مجموعه‌های نسبتاً جامعی از سیاست‌های مربوط به امور قطب شمال تدوین کرده‌اند. چین به‌وضوح بر حقوق کشورهای غیرقطبی در منطقه تأکید می‌کند. هر سه به منافع متقابل حاصل از همکاری با کشورهای قطب شمال در علم و تجارت در داخل و خارج از آب‌های ملی اشاره می‌کنند. کره‌جنوبی بیشترین تأکید را بر فرصت‌های تجاری دارد و کشتی‌سازی و حمل‌ونقل دریایی را برجسته می‌کند. از میان کشورهای بزرگ آسیایی تنها هند سند سیاست جامعی با اولویت‌های ملی برای قطب شمال و چگونگی پیگیری آن‌ها منتشر نکرده است. چین سیاست قطب شمال خود را در ژانویه سال ۲۰۱۸، چندین سال پس از ژاپن و کره‌جنوبی صادر کرد. در تمام اسناد راهبردی قطب شمال، تأکید بر چهار بعد تحقیقات علمی، فرصت‌های اقتصادی، حفاظت از محیط‌زیست و بعد انسانی به‌ویژه سنت‌ها و شرایط زندگی مردم بومی وجود دارد. درحالی‌که چنین اسنادی همه جنبه‌های منافع دولتی را آشکار نمی‌کنند، فرصت‌هایی را برای بیان اولویت‌ها فراهم می‌کنند (MOE, 2019).

وجه رایج و مشترک دیگری که در چشم‌اندازها به آن اشاره شده است، راه‌اندازی فرایندهای حمل‌ونقل پایدار دریایی است. بسیاری معتقدند این مهم در گروی تحقق هوشمندسازی حمل‌ونقل دریایی است و با آغاز جدی هوشمندسازی در سطح جهانی، خطر آسیب محیط‌زیست دریایی هم تا اندازه زیادی کاهش می‌یابد، اما توجه به پشتیبانی از محیط‌زیست دریایی نیز مؤکداً و با راهبردهای جداگانه مورد توجه بسیاری از کشورهاست. کشورهای عضو اتحادیه اروپا، آفریقا، عمان، قطر و کویت در چشم‌اندازهای خود راهکارهایی برای تحقق کشتی‌رانی سبز ارائه داده‌اند. این درحالی است که بریتانیا به‌صراحت راهبرد حمل‌ونقل دریایی سبز را موقتاً مورد تأکید نمی‌داند.

وجه اشتراک دیگری که در مطالعه چشم‌اندازها مشاهده می‌شود، توجه به تکمیل خطوط حمل‌ونقل دریایی یا به‌طور کلی اتصال ترانزیت خشکی و دریایی است. این هدف در چشم‌اندازهای چین، کره جنوبی، ایالات متحده آمریکا و فنلاند مورد تأکید است.

وجوه دیگری که در چشم‌اندازهای مطالعه‌شده مورد بررسی قرار گرفت وجه تفاوت کشورها در برنامه‌های چشم‌انداز است. برای مثال، قطر به تاریخ‌سازی و تکمیل روندهای تاریخی صنعت حمل‌ونقل دریایی خود اهتمام دارد. ژاپن و کره جنوبی تمایل به احداث و گسترش خطوط حمل‌ونقل دریایی در قطب شمال و رعایت حقوق کشورهای مسیر دارند. انگلستان توجه ویژه‌ای به آموزش و رفاه کارکنان دارد و معتقد است هرگونه پیشرفتی بدون توجه به کارکنان میسر نخواهد بود.

ارتباط است و صنعت حمل‌ونقل دریایی در حال انتقال به الگوی عملیاتی جدیدی است که اغلب با عنوان «کشتی‌رانی در عصر دیجیتالی شدن» نیز نامیده می‌شود. شرکت‌های کشتی‌رانی، دیجیتالی شدن را به‌عنوان آینده صنعت دریایی ترویج می‌کنند و تلاش‌های آن‌ها برای راه‌اندازی راهبردهای جدید به‌سرعت در حال انجام است (Ichimura, Dalaklis, Kitada & Christodoulou, 2022). کشورهای نزدیک به فناوری‌های انقلاب صنعتی چهارم با دو هدف در دست داشتن آینده حمل‌ونقل دریایی و رهبری بر دیگر کشورهای نیازمند دریافت خدمات حمل‌ونقل دریایی هستند و به‌سرعت در حال آماده‌سازی برای پیوستن به جهانی مکانیزه و هوش‌محور در بخش حمل‌ونقل دریایی هستند. به خدمت گرفتن نیروهای کارشناس فناوری‌های نوین، ایجاد پیوند وثیق میان ایده‌پردازان در دانشگاه‌ها و پژوهشگاه‌ها و صاحبان صنایع، ترغیب و تشویق سرمایه‌گذاری‌های خصوصی در صنایع هوشمند دریایی با تسهیل فرایندهای آن، متقاعد ساختن نمایندگان مجلس برای تسهیل رویه‌های قانونی با تأکید بر اهمیت صنایع دریایی، ترغیب نخبگان به پیوستن به صنایع دریایی و بسیاری از موارد دیگر، راهبردهایی هستند که کشورهای پیشرو در صنعت حمل‌ونقل دریایی برای تحقق «کشتی‌رانی در عصر دیجیتالی شدن» اندیشیده و بعضاً به‌صراحت نیز در چشم‌اندازهای خود بر آن تأکید کرده‌اند. این مهم در چشم‌انداز کشورهای انگلستان، فرانسه، فنلاند و قطر بیشتر مورد تأکید است.

دارند و به فراخور نیازهای آینده و زیرساخت‌های موجود، چشم‌اندازهایی را برای خود متصور هستند. آگاهی از این راهبردهای کلی ضمن ایجاد دانش نسبت به آینده حمل‌ونقل دریایی، نسبت ایران را نیز با این تصویر محتمل آشکار می‌سازد. پژوهش حاضر با عنایت به همین مهم، مروری بر اسناد راهبردی صنعت حمل‌ونقل دریایی که کشورهای مورد نظر منتشر کرده‌اند، انجام داده است. با تجمیع چشم‌اندازهای بررسی شده، این موضوع روشن می‌شود که همه کشورها مجدانه در تلاش برای دستیابی به فناوری‌های هوشمندسازی در صنعت حمل‌ونقل دریایی هستند، اما این نکته شایان ملاحظه هست که برای ایران پا گذاشتن در این مسیر هوشمندسازی لازم است با اولویت متفاوتی پیگیری شود.

بی‌تردید بررسی این چشم‌اندازها دلالت‌هایی نیز برای ایران خواهد داشت تا ضمن فهم مناسب از موقعیت خود در آینده حمل‌ونقل دریایی، آنچه را لازم است برای برآورده ساختن انتظارات آینده مهیا کند، در برنامه‌های توسعه خود تبیین کند و فراهم آورد.

شاید مهم‌ترین نیاز اولیه برای ایران، تبیین و اجرای طرح‌های نیازسنجی و امکان‌سنجی گسترده با حضور همه کنشگران در حوزه حمل‌ونقل دریایی باشد؛ زیرا پراکنده‌کاری در این حوزه زیاد به چشم می‌خورد و ناهمخوانی و ناهماهنگی میان ارگان‌های دولتی نیز مزید بر علت شده است تا انگیزه‌های موجود برای برداشتن گام‌های محکم در این زمینه، ظهور و بروز

۳- جمهوری اسلامی ایران و چشم‌انداز جهانی

ایران به دلیل موقعیت جغرافیایی و ژئوپلیتیکی خود، در سطح جهان در زمره کشورهای ممتاز در این زمینه شناخته می‌شود. برای همین، از اهمیت راهبردی در سطح بین‌المللی برخوردار است که در صورت استفاده مؤثر از این ظرفیت می‌تواند به عنوان یکی از مهم‌ترین بازیگران در سطح بین‌المللی و منطقه‌ای نقش‌آفرینی کند.

رویکردهای جهانی توجه به توسعه دریامحور را در راهبردهای کلان خود مورد توجه ویژه قرار داده‌اند؛ به‌گونه‌ای که هم‌اکنون بیش از ۹۰ درصد تجارت جهانی از طریق اقیانوس‌ها انجام می‌شود، بیش از ۸۰ درصد شهرهای بزرگ در دنیا کنار دریا قرار دارند و از ۲۰ شهر بزرگ جهان، تنها یک شهر در مجاورت دریا نیست. این در حالی است که متأسفانه در ایران، توسعه به‌جای دریامحوری، بر توسعه در خشکی استوار است و از ۲۰ شهر بزرگ کشور هیچ‌یک به‌منزله شهر بندری شمرده نمی‌شوند. این مهم در بیانات رهبر معظم انقلاب نیز مؤکداً و به‌صراحت بیان شده است: «در کشور ما در طول سالیان دراز، به مسئله دریانوردی بسیار بی‌احترامی و بی‌اهتمامی شده است؛ یعنی ما آن مردمی هستیم که وقتی در یک طرف مرزمان به آب رسیدیم، متوقف شدیم! برخلاف ملت‌هایی که وقتی به آب رسیدند، آب برایشان با خشکی یکی بود» (حسینی خامنه‌ای، ۱۳۷۶). با توجه به اهمیتی که تبیین شد، همه کشورها به‌ویژه کنشگران پیشروی حمل‌ونقل دریایی سعی در به دست آوردن سهم بیشتری از آینده این صنعت

کنونی ایران کمی آرمانی به نظر برسد، اما گریزی از همپایی هرچند آرام با آن نیست. کشورهای همسایه به سرعت در حال فراهم‌آوری الزامات و زیرساخت‌های پیوستن به این کلان‌روند هستند. بنابراین، در صورتی که ایران این مهم را در دایره توجه خود قرار ندهد، مزیت رقابتی حاصل از موقعیت جغرافیایی خود را از دست خواهد داد. ایران باید با رصد و پایش مداوم فناوری‌های نوظهور در این باره و به‌کارگیری نیروها و شرکت‌های پیشرو در زمینه فناوری‌های نوین اطلاعاتی در این مسیر گام بردارد. بهره‌گیری از دانشگاه‌های پیشرو در صنایع فناوری اطلاعات مطابق با مرور اسناد چشم‌انداز، راهی مؤثر برای تحقق این آرمان است. راه دیگری که در اسناد برخی کنشگران اصلی صنایع حمل‌ونقل دریایی به آن اشاره شده، ساخت مراکز آموزش و تحریک نوآوری در مناطق بندری و آزاد است. این مراکز با تمرکز جدی بر نوآوری‌های دریایی می‌توانند آن‌ها را تسهیل و اجرا کنند. حتی اگر این مهم برای شرایط کنونی ایران دارای اولویت نباشد، آغار به کار طرح‌های تحقیق و توسعه در به سوی هوشمندسازی رفتن الزامی به نظر می‌رسد.

نکته دیگری که در اسناد چشم‌انداز برای ایران شایان توجه است، پیگیری و دستیابی به فرایندها و فعالیت‌های توسعه‌ای در صنعت حمل‌ونقل دریایی با رویکرد پایدار و حافظ محیط‌زیست است. بعضی کشورها توجه به این مهم را برای توسعه بیشتر اغماض‌پذیر دانسته‌اند، اما بسیاری از

ایران با موقعیت ژئوپلیتیکی مشابه درصدد کسب این استانداردهای بین‌المللی هستند و نیز گسیل حجم زیادی از مبادلات تجاری به سمت شرق، عدم دستیابی به این استانداردهای بین‌المللی، ایران را از بازار جهانی حمل‌ونقل دریایی منفک می‌کند. بی‌شک ایران برای تبدیل شدن به قدرت بندری منطقه‌ای باید این قوانین و استانداردها را کسب و تا حد امکان اجرا کند.

موضوع دیگری که لازم است ایران به آن توجه ویژه داشته باشد، وضعیت کارکنان صنایع حمل‌ونقل دریایی است. آموزش، ارتقا و رفاه نسبی مؤلفه‌هایی است که سازمان‌های مربوط باید به آن توجه ویژه داشته باشند. این موضوع از دو وجه قابل اعتناست. نخست اینکه، وجود رفاه نسبی و شرایط شغلی مطلوب، فرصت را برای آموزش و ارتقای کارکنان کنونی مهیا می‌کند و از این طریق نیروی کار را به سمت فراگیری فناوری‌های نوین اطلاعاتی سوق می‌دهد. از سوی دیگر، شرایطی فراهم می‌کند تا جامعه جوان نخبه و دارای ایده به سمت فعالیت در صنایع دریایی برود. در نهایت، با اجرای این سیاست، ایران دارای کارکنانی مسلط به رویه‌های پیشین و توانمند در رویه‌های نوین و تغییرات آینده خواهد بود. رسیدگی ویژه به کارکنان دریایی از راهبردهای جدی در اسناد چشم‌انداز تعداد زیادی از کشورهاست.

نکته دیگر، همگامی ایران با چشم‌انداز جهانی صنعت حمل‌ونقل دریایی یعنی «کشتی‌رانی در عصر دیجیتالی شدن» است. این مهم شاید برای شرایط



جریان دارد. در بسیاری از اسناد چشم‌انداز مهم مانند چین و آمریکا، برقراری این اتصالات و راه‌اندازی شبکه‌های حمل‌ونقل اهمیت بسیار دارد. طرح کمربند راه در چین و همچنین، طرح بزرگ‌راه‌های آمریکایی در اهمیت این موضوع مطرح و در حال اجرا هستند. شاید یکی از مهم‌ترین دلالت‌های بررسی چشم‌انداز کشورهای پیشرو برای ایران حصول همین موضوع باشد. به نظر می‌رسد تکمیل شبکه خطوط ریلی و جاده‌ای در کنار توسعه بهنگام بنادر، نیروی اهرمی برای تبدیل ایران به قدرت منطقه‌ای خواهد بود. اهمیت و فوریت این مهم شاید نسبت به دیگر دلالت‌ها با اختلاف زیادی بیشتر باشد. کشورهای همسایه به لحاظ جغرافیایی موقعیتی مشابه با ما دارند و هرگونه تعلل در راه‌اندازی این شریان‌های حمل‌ونقلی، ایران را از دریافت سهم واقعی خود در آینده صنعت حمل‌ونقل منطقه محروم می‌سازد.

مدیریت بنادر بزرگ منطقه‌ای و جهانی نیازمند مداخله بسیاری از ارگان‌ها و نهادهای دولتی و بعضاً سازمان‌های خصوصی است. در بسیاری از اسناد چشم‌انداز به‌ویژه اسناد چشم‌انداز کشورهای اروپایی، توجه به احداث سازوکار مناسب به‌دور از هرگونه موازی‌کاری و ناظر بر فرایندهای ساده و تسهیل‌کننده توسعه صنعت ترانزیت دریایی و نیز تقسیم کارویژه‌های سازمان‌ها و جلوگیری از هرگونه مداخله مخرب محل اعتنای جدی بوده است. لازم است ایران نیز با عنایت به این مهم، در مسیر طراحی سازوکارهای مدیریتی و حکمرانی

اسناد نیز بر اهمیت و فوریت نهادینه‌سازی فرایندهای صنایع دریایی پایدار تأکید دارند. رویکرد ایران به این مسئله باید مشخص شود، اما آنچه در این میان شایان توجه است، موقعیت جغرافیایی خاص سواحل و دریا‌های ایران است؛ زیرا بسیاری از مناطق ساحلی در جنوب کشور و نیز نواحی‌ای از سواحل خزر به دلیل بهره‌برداری صنایع شیلات دارای اهمیت است. این سواحل ظرفیت پذیرش گردشگری بالایی نیز دارد. بنابراین، هرگونه عدم توجه به توسعه پایدار دریامحور در درازمدت تأثیر نامناسبی بر بهره‌برداری از ظرفیت گردشگری و شیلات این مناطق دارد.

بسیاری از کشورها در اسناد خود به راه‌اندازی سامانه‌های هشدار و سامان‌دهی حوادث دریایی اشاره دارند. با توجه به اینکه ایران نیز به دریا‌های آزاد دسترسی مناسبی دارد، بهره‌برداری از این ظرفیت باید به‌درستی بررسی شود. نکته مهم در این باره اینکه، کشورهایمانند قطر که موقعیت مشابهی به لحاظ جغرافیایی با ایران دارند، دستیابی به این مهم را در دستور کار خود قرار داده‌اند. گسیل سرمایه‌های مالی و انسانی به این سمت و سو به بررسی‌های عمیق و توجه به اولویت‌ها در ایران نیاز دارد، اما باید در نظر بگیریم که اگر گامی برای حصول این هدف برنداریم، حفظ امنیت دریایی منطقه در آینده از آن ایران نخواهد بود.

صنعت حمل‌ونقل حیاتی توأمان دارد که برخی شریان‌های آن در خشکی و برخی دیگر نیز در دریا



پرش و نیروی اهرمی شناخته می‌شود، اما بی‌توجهی به آینده جهان به‌ویژه در صنایع حمل‌ونقل دریایی، زیان عمده‌ای برای کشور به دنبال خواهد داشت. فارغ از بررسی چشم‌اندازهای جهانی که به‌طور معمول کلان‌روندهای آینده هر حوزه‌ای را تشکیل می‌دهد، توجه به نشانه‌های ضعیف تغییر نیز که از مرور این اسناد حاصل می‌شود، دلالت‌های متنوعی را برای ایران روشن می‌کند. تلاش چین برای احداث و استقرار مسیرهای جدید در قطب شمال برای ترانزیت انرژی نشان می‌دهد چین در آینده‌ای نه‌چندان دور با پیشی گرفتن از دیگر کنشگران کلیدی به بزرگ‌ترین قطب حمل‌ونقل دریایی تبدیل می‌شود. از سوی دیگر، چین از گذشته زیرساخت‌های هوشمندسازی را فراهم آورده و بسیاری از الزامات هوشمندسازی را در بنادر خود تعبیه کرده است. افزون‌براین، حجم نیاز بازار جهانی نسبت به تولیدات چین در روندی بی‌توقف در حال افزایش است که نشان می‌دهد آینده ترانزیت دریایی به سمت شرق دستخوش تغییراتی است. بنابراین، ایران باید با مغتنم شمردن این فرصت‌ها به‌سرعت خود را به تراز بنادر بزرگ منطقه‌ای نزدیک کند تا در این گردش قدرت به سمت شرق، سهم خود را در آینده بازار حمل‌ونقل منطقه‌ای حفظ کند. بر اساس مطالعه چشم‌اندازها، راهکارهای پیشنهادی برای ایران در راستای همراهی با روندهای جهانی به شرح زیر تدوین شده است.

برای مناطق دریایی و منطقه‌ای خود حرکت داشته باشد.

نتیجه‌گیری و پیشنهاد راهکارها

سال‌هاست مطالعه درباره بنادر و دریاها به ضرورت، اهمیت و الزامات آن معطوف مانده است که صد البته این رویه پاسخ‌گوی نیازهای ایران نخواهد بود. وقتی همه کنشگران کلیدی دریایی با شتاب متفاوت در مسیر توسعه قرار دارند، توجه بهینه و برنامه‌ریزی‌شده به بحث بنادر و حمل‌ونقل دریایی، خود راه برون‌رفت از مشکلات اقتصادی کنونی ایران خواهد بود. به نظر می‌رسد با عنایت به موقعیت جغرافیایی ایران یکی از حوزه‌های شتاب‌دهنده توسعه دریامحور صنعت حمل‌ونقل دریایی باشد؛ زیرا سهم حمل‌ونقل دریایی در جابه‌جایی کالاها در تجارت بین‌المللی از لحاظ حجمی ۷۰ درصد و از لحاظ ارزی ۸۰ درصد کل تجارت جهانی را تشکیل می‌دهد. این میزان حدود ۹ میلیارد تن از انواع کالاهاست که تقریباً یک‌سوم را کالاهای نفتی، یک‌سوم را کالاهای خشکی فله و بقیه را کالاهای غیرفله تشکیل می‌دهند (ملت و شاد، ۱۳۹۵).

آنچه مسلم است، جهان در مسیر پیشرفت خود متوقف نخواهد ماند و همگامی هرچند آرام با این روندها لازمه باقی ماندن قدرت در دستان کشورهاست. ایران نیز نباید بی‌توجه به این تغییرات جهانی، تصویری برای آینده خود ترسیم کند. موقعیت یگانه ایران خود به‌عنوان سکوی

- official-
document/cimem7_2020_P20_ALTUR
KI_en.pdf.
- Department for Transport., (2019). Policy Paper Maritime 2050: Navigating the Future The Government's Vision and Ambitions for the Future of the British Maritime Sector. Available at: <https://www.gov.uk/government/publications/maritime-2050-navigating-the-future>
 - Department of Transport., (2021). Irish Maritime Directorate Strategy 2025. Available at: <https://www.gov.ie/en/organisation/department-of-transport/?referrer=http://www.gov.ie/transport/>.
 - https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf.
 - <https://www.marad.dot.gov/ships-and-shipping/strategic-sealift/maritime-security-program-msp/>
 - Ichimura, Y., Dalaklis, D., Kitada, M., & Christodoulou, A. (2022). Shipping in the Era of digitalization: Mapping the Future Strategic Plans of Major Maritime Commercial Actors. Digital Business, 2(1), 100022. Available at: <https://unctad.org/system/files/non->
- گام دیگر، پایش مداوم ره‌نگاشت‌ها، اطمینان از اجرای درست و برنامه‌ریزی برای تغییر مسیرهای احتمالی است. با توجه به تغییرات مداوم منطقه و آشوبناکی آن، تحقق اهداف ره‌نگاشت مستلزم سناریوهای متفاوت است که تحت هر شرایطی دور از ذهن نباشد. بی‌تردید این ارزیابی مدام در تحقق اهداف نقش شایسته‌ای دارد.
- منابع**
- حسینی خامنه‌ای، سید علی (۱۳۷۶). بیانات مقال‌م معظم رهبری. قابل مشاهده در: <https://farsi.khamenei.ir/>
 - غربالی مقدم، یونس (۱۳۹۳). سخن سردبیر، ماهنامه بندر و دریا، سال بیست و نهم شماره ۷۹ (پیاپی ۲۱۳، مهر ۱۳۹۳)
 - کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (۱۴۰۰). عملکرد حمل و نقل کشتیرانی. ایران: خبرگذاری ایرنا (۸۴۴۹۸۴۲۷). قابل مشاهده در: irna.ir/xjGf2J
 - ملت، شهرزاد؛ و شاد، احسان (۱۳۹۵). توسعه دریامحور با محوریت حمل‌ونقل دریایی راهکاری برای دستیابی به اقتصادی پایدار. ایران: دهمین کنگره پیشگامان پیشرفت.
 - Alturki, M., (2020). Ministry of Transport, Saudi Arabia Introduction and Trade Logistics Available at: <https://unctad.org/system/files/non->

