

مرکز پژوهش های توسعه و آینده نگری

Center for Development Researches and Foresight



اقتصاد دریا : پیشران توسعه ملی و منطقه ای (ظرفیت ها ، الویت ها و قیود)

ضرورت تدوین شاخص های کلیدی عملکرد در حوزه توسعه دریامحور

نشست مورخ ۱۳ دی ۱۴۰۲

ارایه : دکتر رضا احمدیان

عضو هیات علمی دانشگاه و مدیر طرح ICZM

یکصد و پنجاه و دومین
نشست علمی-تخصصی

۱۵۲

اقتصاد دریا: پیش‌ران توسعه ملی و منطقه‌ای (ظرفیت‌ها، اولویت‌ها و قیود)

چهارشنبه ۱۳ دی ماه ۱۴۰۲

ساعت ۹ الی ۱۱

تالار مجازی مرکز

<http://connect.mporg.ir/cdrf>



سخنران

محمدمهدی سالاری

رئیس دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی



سخنران

رضا احمدیان

عضو هیئت علمی دانشگاه
مدیر پروژه طرح ICZM ملی



سخنران

علی اکبر صفایی

معاون وزیر راه و شهرسازی
مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی



مدیر علمی

سیدجعفر حسینی

رئیس امور آمایش سرزمین و توسعه منطقه‌ای
سازمان برنامه و بودجه کشور



www.cdrf.ir

فهرست

- ❖ نکات کلیدی سیاست‌های کلی دریامحور ابلاغی مقام معظم رهبری
- ❖ تجربه کشورهای پیشرو در حوزه اقتصاد دریامحور
- ❖ توجه به مفهوم Deployment در تکمیل مفهوم Development
- ❖ شاخص‌های کلیدی عملکرد key performance indicator
- ❖ شاخص‌های مطرح در دنیا برای سنجش اقتصاد آبی blue economy
- ❖ پیشنهاد تدوین مدل ارزیابی عملکرد در خصوص اقتصاد دریا پایه

۱- سیاست‌گذاری یکپارچه امور دریایی و تقسیم کار ملی و **مدیریت چابک و کارآمد** دریا به منظور بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت‌های دریا، برای احراز جایگاه شایسته جهانی و **رتبه اول در منطقه**.

۲- توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریامحور و **ایجاد قطب‌های توسعه دریایی پیشران** در سواحل، جزایر و پس‌کرانه‌ها به گونه‌ای که نرخ رشد اقتصادی در حوزه فعالیت‌های دریامحور (اقتصاد دریامحور) **طی ده سال همواره حداقل دو برابر نرخ رشد اقتصادی** کشور باشد.

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

۴- **تدوین طرح جامع توسعه دریامحور** با پهنه‌بندی دریا، کرانه و پس‌کرانه و تعیین سهم و جغرافیای جمعیت، تجارت، صنعت، کشاورزی و گردشگری، خصوصاً در سواحل و جزایر جنوب و بالاخص سواحل مکران با تاکید بر هویت ایرانی-اسلامی **طی حداکثر یک سال پس از ابلاغ سیاست**.

پایگاه اطلاع رسانی دفتر مقام معظم رهبری

صفحه اول سوال شرعی / پرداخت وجوهات شرعی آرشو جامع

صفحه اول / اخبار / سیاست‌های کلی / ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریا محور

۱۶ / آبان / ۱۴۰۲

الحاقت

آلبوم تصاویر

چاپ

PDF

ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریا محور



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

براساس این ابلاغیه قوه مجریه موظف است با کمک مجلس شورای اسلامی و قوه قضائیه و با بسیج دستگاه‌های مسئول، برنامه جامع تحقق این سیاست‌ها را، شامل تقدیم لوائح، تصویب مقررات و اقدامات اجرایی لازم در مهلت شش ماهه ارائه کند.

متن سیاست‌های کلی توسعه دریا محور به این شرح است:

- ۵- **بهره‌برداری حداکثری و بهینه از ظرفیت‌ها، منابع و ذخایر زیست بوم دریایی با ممانعت از تخریب محیط زیست دریایی بخصوص توسط کشورهای دیگر.**
- ۶- **تأمین و ارتقاء سرمایه انسانی و مدیریت متعهد و کارآمد و ایجاد پشتوانه علمی، آموزشی و پژوهشی برای توسعه دریامحور و زیست بوم نوآوری و فناوری دریایی.**
- ۷- **توسعه همکاری‌های اقتصادی، تجاری و سرمایه‌گذاری در طرح‌های بزرگ مقیاس و دانش بنیان زیرساختی، تولیدی و خدماتی با کشورهای همسایه و سایر کشورها به منظور بهره‌گیری از ظرفیت‌های دریایی و حضور مؤثر در معابر بین‌المللی و دستیابی به موقعیت قطب‌های منطقه‌ای.**
- ۸- **افزایش سهم کشور در حمل و نقل دریایی و ترانزیت با ایجاد و تقویت شبکه حمل و نقل ترکیبی.**
- ۹- **حمایت از سرمایه‌گذاران بومی و محلی در طرح‌های توسعه‌ای و حمایت از فعالان اقتصادی و بنگاه‌های کوچک و متوسط جوامع محلی در حوزه‌های مختلف از جمله صیادی، کشاورزی، صنعتی و گردشگری.**

پایگاه اطلاع‌رسانی دفتر مقام معظم رهبری
صفحه اول / سوال شرعی / پرداخت وجوهات شرعی / آرشيو جامع
صفحه اول / اخبار / سیاست‌های کلی / ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریا محور

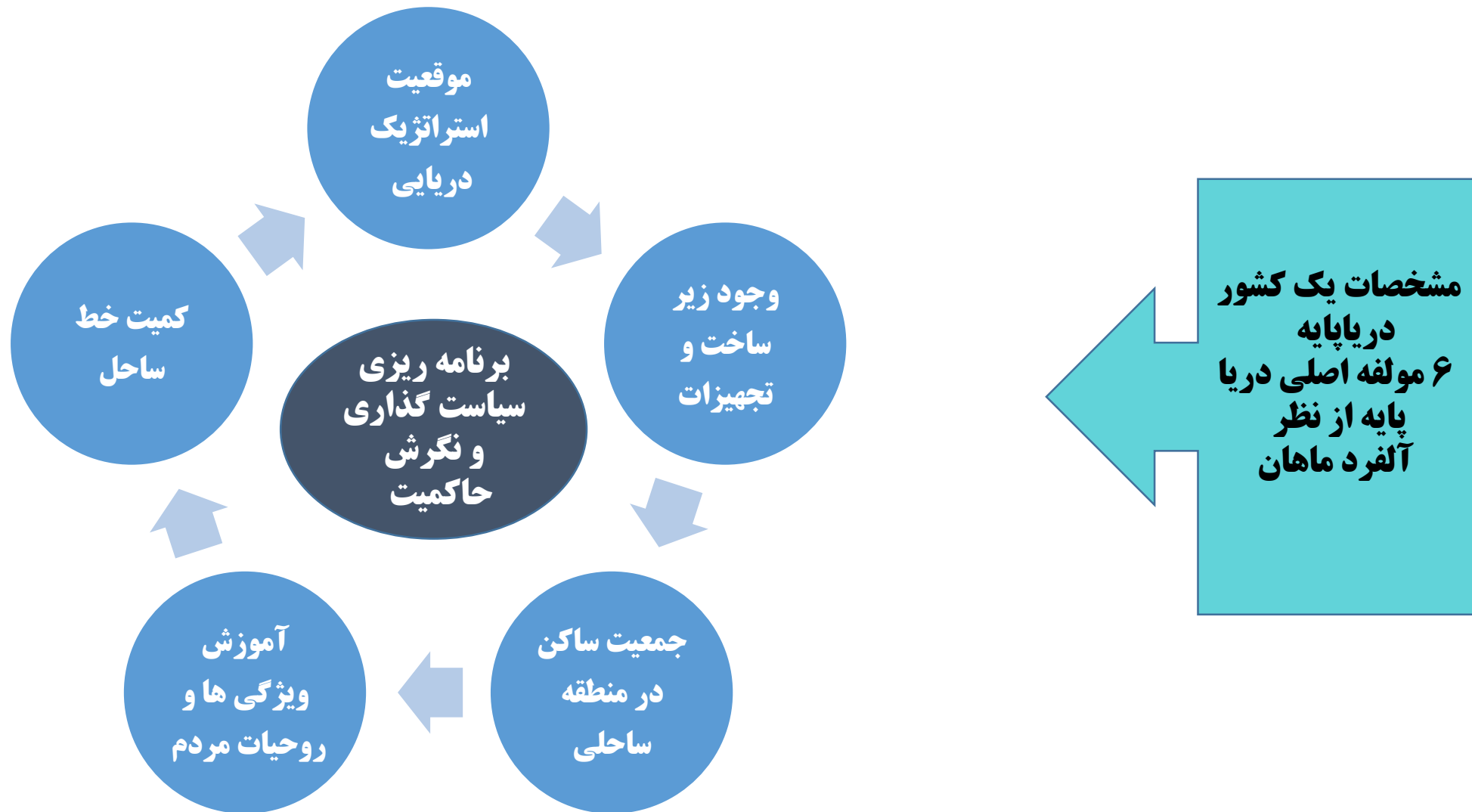
۱۶ / آبان / ۱۴۰۲
الحاقت
آلبوم تصاویر
چاپ
PDF

ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریا محور



حضرت آیت‌الله خامنه‌ای رهبر معظم انقلاب اسلامی در اجرای بند یک اصل یکصد و دهم قانون اساسی و پس از مشورت با مجمع تشخیص مصلحت نظام، سیاست‌های کلی توسعه دریا محور را برای اقدام به رسوای قوای سه‌گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام ابلاغ کردند.
براساس این ابلاغیه قوه مجریه موظف است با کمک مجلس شورای اسلامی و قوه قضائیه و با بسیج دستگاه‌های مسئول، برنامه جامع تحقق این سیاست‌ها را، شامل تقدیم لوایح، تصویب مقررات و اقدامات اجرایی لازم در مهلت شش ماهه ارائه کند.
متن سیاست‌های کلی توسعه دریا محور به این شرح است:

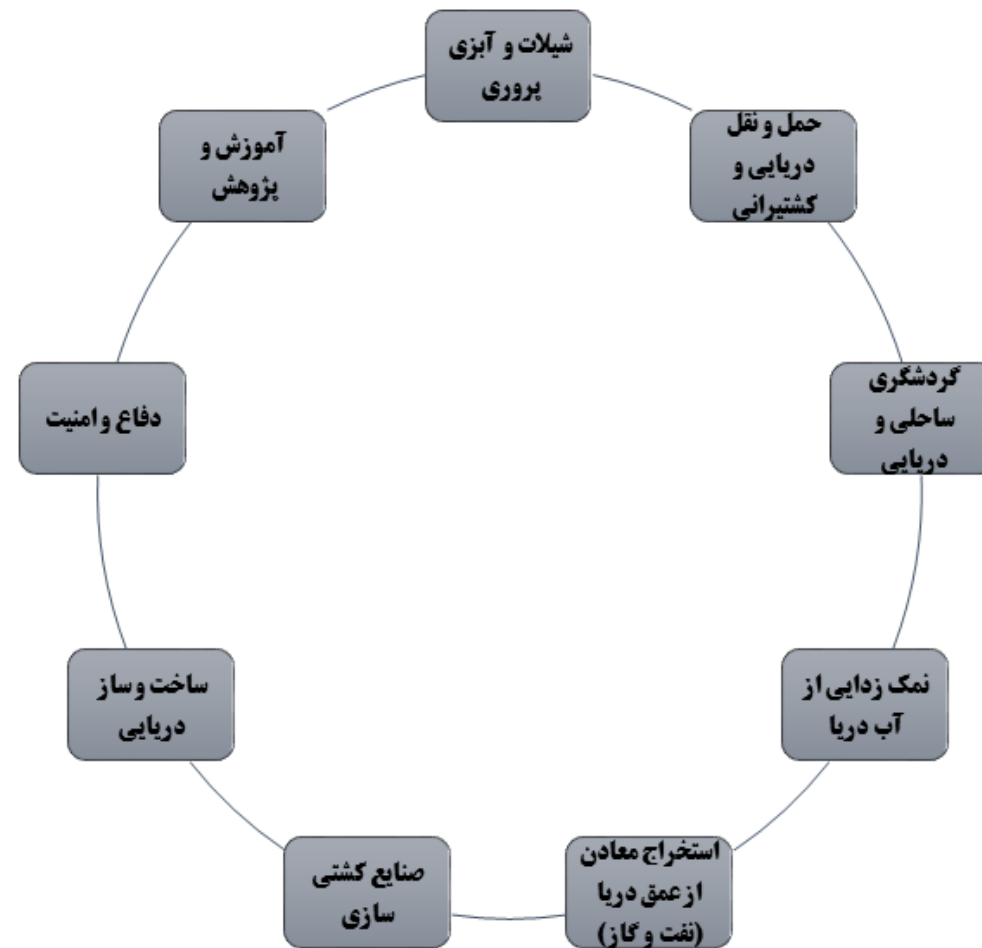
مفهوم دریای پایه و نظریه‌ها و شاخص‌های مرتبط



| مولفه (شاخص) | ویژگی‌های اصلی |
|--|---|
| موقعیت استراتژیک | دسترسی به آب‌های آزاد بین‌الملل – دسترسی به تنگه‌های حساس و مهم بین‌المللی |
| کمیت خط ساحل | میزان طول خط ساحلی واقع در مرزهای کشور یا طول خط جزایر مرتبط با کشور سهم کشور از طول خط ساحل کل دنیا |
| وجود زیرساخت و تجهیزات و کارایی آنها | وجود زیرساخت‌های بندری و تجهیزات مرتبط، اسکله، لنگرگاه بندرگاه میزان تناژ قابل حمل TEU |
| جمعیت ساکن در منطقه ساحلی | درصد جمعیت واقع در منطقه ساحلی از همجواری نزدیک تا شعاع حداکثر ۶۰ کیلومتری خط ساحل وجود شهر اصلی کشور در پایتخت یا مراکز منطقه‌ای در منطقه ساحلی تراکم بالای جمعیت منطقه ساحلی (در سئول در هر کیلومتر مربع ۱۰۴۹ نفر چابهار ۹ نفر) |
| ویژگی‌ها و روحیات مردم (سرمایه دریایی اجتماع) و آموزش‌های دریایی | میزان علاقه مردم به دریانوردی، بازرگانی دریایی، مراودات تجاری با سایر مناطق وجود آموزش‌های حرفه‌ای و عالی مرتبط با دریا |
| سیاست‌گذاری و نگرش حاکمیت و برنامه‌ریزی دولت‌ها به دریا | توجه به دریا در اسناد توسعه‌ای، برنامه‌ای و نحوه بهره‌گیری از امکانات منطقه ساحلی |

محورهای اصلی ذیل اقتصاد دریامحور در برنامه هفتم (۹ محور)

- ✓ حمل و نقل دریایی
- ✓ شیلات و ابزی پروری
- ✓ گردشگری ساحلی
- ✓ نمک زدایی از آب دریا
- ✓ استخراج معادن (نفت و گاز)
- ✓ صنایع دریایی
- ✓ ساخت و ساز دریایی
- ✓ دفاع و امنیت
- ✓ آموزش و پژوهش



فعالیت‌های دریا محوری و کشورهای پیشرو

ویژگی‌ها و کشورهای شاخص

حوزه فعالیت

- فعال‌ترین بندر کانتینری جهان شانگهای ۳۲ میلیون TEU در بین ۴۲۰۰ بندر

- بزرگترین شرکت کشتیرانی کانتینری جهان در دانمارک MERSK LINE با ۴۵۲ کشتی و ظرفیت ۲/۱ میلیون TEU

- برترین کشور جهان در زمینه دارا بودن بنادر فعال: چین با ۲۵٪ سهم بازار و عملکرد ۱۳۸ میلیون TEU

- بزرگترین کشور دارنده کشتی‌های کانتینری جهان، دانمارک با ۱۲٪ کل کشتی‌های جهان

- برترین کشور در زمینه ساخت بنادر جدید و توسعه بنادر موجود - چین

- بزرگترین کشور صادر کننده LNG جهان از طریق کشتی - قطر

- بهره‌ورترین (کارایی) بندر کانتینری جهان شنزن چین هر جرثقیل هر ساعت ۱۲۰ کانتینر جابجا می‌کند (دقیقه ای ۲ کانتینر)

- بندری که بزرگترین فرودگاه جهان در کنار آن است - جبل علی دبی با فرودگاه آل مکتوم حجم عملیات بارگیری بندر دبی

۱۶/۷ میلیون TEU در سال ۲۰۱۲ (مقام ششم جهان)

ترانزیت و ترانشیپ

فعالیت‌های دریا محوری و کشورهای پیشرو

- ۹۴٪ کشتی‌های جهان توسط ۳ کشور چین، کره جنوبی و ژاپن ساخته می‌شود (سال ۲۰۱۲) با ۸۱ میلیارد دلار گردش مالی
- کشور صاحب نام در زمینه ساخت تجهیزات مخابرات در رادارهای دریایی (ژاپن) navigation Aids
- بزرگترین کشور سازنده کشتی‌های پهن پیکر جهان کره جنوبی Hyundai با سهم ۱۵٪
- بزرگترین کشور سازنده کانتینرهای دریایی - چین با سهم ۹۰٪
- بزرگترین کشور اوراق‌کننده کشتی در جهان (SCRAP) هندوستان با سهم ۳۲٪ از بازار
- مهمترین کشور دنیا در زمینه لایروبی دریایی و عملیات salvage هلند
- بزرگترین سازنده کشتی‌های جنگی جهان - آمریکا
- بزرگترین سازنده فولاد جهان برای ساخت کشتی چین با تولید ۶۳۰ میلیون تن فولاد در سال ۲۰۱۱
- ۳ کشور برتر صاحب نام سازنده کشتی‌های لوکس مسافری دریایی (گروه‌های مجلل) فنلاند، نروژ، ایتالیا
- مهمترین کشور در زمینه صنایع شیلاتی - مجارستان (علیرغم عدم دسترسی به دریا)
- عمده‌ترین کشور صادرکننده سنگ آهن جهان با کشتی - استرالیا با ۴۰٪ صادرات سنگ آهن جهان
- بزرگترین واردکننده سنگ آهن جهان (انتقال با کشتی) چین با ۷۱۳ میلیون تن واردات سال ۲۰۱۲
- توجه ویژه به صنایع آب‌بر در همجواری با دریا (نمونه چین با فولاد)

صنایع دریایی

فعالیت‌های دریا محوری و کشورهای پیشرو

- بزرگترین کشور پرورش دهنده ماهیان آکواریومی سنگاپور در آمد سالیانه ۳ میلیارد دلار و سهم ۱۸٪ بازار
- سازنده اولین کشتی تمام برقی جهان نروژ سال ۲۰۱۵
- اولین کشور که مراکز سوخت LNG به کشتی‌ها را در جهان آغاز نموده (کره جنوبی)
- اولین بندر سبز (بندر جهان در زمینه رعایت مسایل محیط زیستی) روتردام هلند
- بزرگترین ساخت و سازهای دریایی جهان - جزایر palm دبی
- استفاده بشر از جلبک‌های دریایی و خیار دریایی برای مصارف پزشکی و خوراکی - نروژ
- بزرگترین کشور تولید کننده جلبک دریایی (لامیناریا) با برداشت سالانه ۵ میلیون تن (چین)
- بزرگترین کشور تامین کننده دریانوردان جهان فیلیپین با ۳۵۰ هزار دریانورد و دارا بودن ۱۰۰ مرکز آموزش دریانوردی و تعداد ۴۰ هزار نفر فارغ التحصیل سالانه
- بزرگترین بندر کانتینری اتوماتیک جهان - روتردام هلند
- برترین کشور دنیا در زمینه ثبت کشتی در جهان پاناما با ۲۱٪
- برترین کشور در زمینه ارائه سوخت به کشتی‌ها، سنگاپور با درآمد سالانه ۱۵ میلیارد دلار (علیرغم وجود تنها ۱۷۶ کیلومتر خط ساحلی)
- مهمترین کشور ارائه خدمات دریایی جهان بیمه گذاری، تجارت دریایی، قوانین و حقوق دریایی - انگلستان

آموزش و تحقیقات
نوآوری‌های
شاخص

خدمات دریایی

۶ کشوری که سنگ بنای توسعه خود را به میزان قابل توجهی بر مبنای « توسعه دریامحور » پایه گذاری نمودند

سنگاپور

هلند

کره جنوبی



پاناما

فیلیپین

امارات



❖ تردد سالیانه ۱۴۰۰۰ فروند شناور

❖ انتخاب سیاست ثبت آزاد کشتی ها (open registry) یا

(Flag of Convenience) با اعمال تسهیلات قانونی، مالیاتی

بطوریکه در حال حاضر ۲۲ درصد کشتی های جهان با پرچم

پاناما می باشند

کشورهای پیشرو در حوزه دریایا



سنگاپور

این کشور در ۶ زیرشاخه صنعت دریایی رتبه‌های ۱ الی ۵ جهان را کسب نموده است.

❖ دومین بندر پرتراфик کانتینری جهان با عملکرد 28TEU کانتینر در سال ۲۰۱۱

❖ برترین بندر ترانشیپی جهان

❖ دارای سومین پورت اپراتور برتر کانتینری جهان بنام PSA با عملیات کانتینری 55TEU کانتینر در سال

۲۰۱۱

❖ برترین بندر سوخت رسان به کشتی‌ها (First World's Banker Port)

❖ پنجمین کشور دارنده کشتی‌های کانتینری دنیا (۴۹۲ فروند - ۷ درصد ناوگان دنیا)

❖ پنجمین خط برتر کشتیرانی جهان (APL line) با ۱۴۱ فروند کشتی

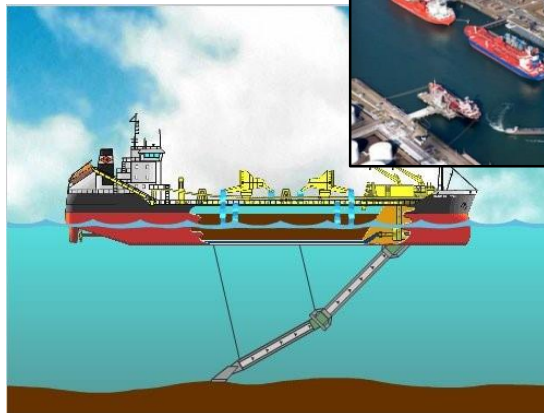
فیلیپین

❖ این کشور در شاخص MDF (درصد وابستگی اقتصاد به حمل و نقل دریایی) ۶۲ درصد می‌باشد.

❖ به عبارت دیگر ۶۲ درصد تولید ناخالص داخلی این کشور وابسته به بنادر و کشتیرانی است.

کشورهای پیشرو در حوزه دریاپایه

هلند

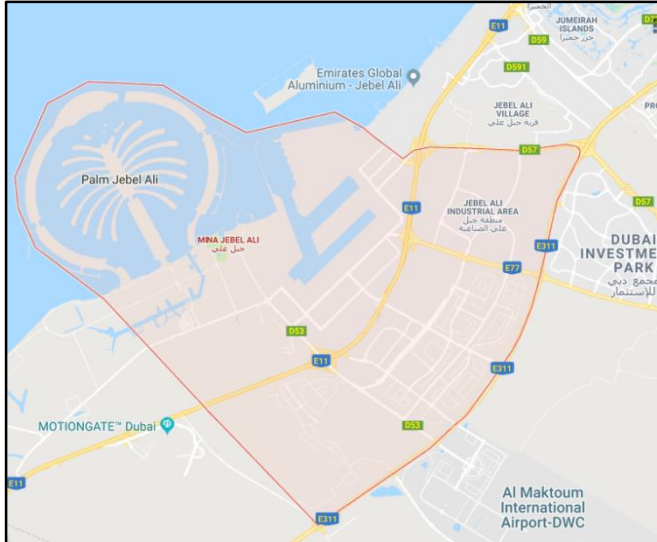


این کشور در زمینه‌های زیر دارای اعتبار است:

- ❖ لایروبی و ساخت کشتی‌های لایروب
- ❖ ساخت و سازهای دریایی
- ❖ استحصال اراضی ساحلی
- ❖ عملیات از آب در آوردن شناورهای مغروق (salvage)
- ❖ وجود رودخانه‌های قابل کشتیرانی، باعث شده ۴۲ درصد حمل و نقل کالا در داخل کشور و کشورهای همجوار از طریق short sea shipping انجام می‌شود

کشورهای پیشرو در حوزه دریایا

امارات



- ❖ طول کلی سواحل امارات ۱۳۱۸ کیلومتر و دارای ۱۵ بندر (تجاری - مسافری - نفتی)
- ❖ بر اساس گزارش Doing Business 2013 بانک جهانی در خصوص « شرایط آسان فضای کلی کسب و کار »، امارات رتبه ۲۶ در بین ۱۸۵ کشور جهان و رتبه ۲ در خاورمیانه و شمال آفریقا را دارا است. رتبه ایران ۱۴۵ است.
- ❖ بر اساس گزارش Review of maritime transport 2012 سازمان کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل، عملیات کانتینری جهان ۵۷۲ میلیون TEU بوده که ۱۸ میلیون TEU متعلق به امارات و در جایگاه ششم در بین ۷۵ کشور جهان بوده است.
- ❖ بندر جبل علی در سال ۲۰۱۱ دهمین بندر برتر کانتینری جهان را از آن خود نموده است. بندر مجهز به مرکز تعمیر، شستشو و قرنطینه کانتینرها است که باعث اعتبار بندر شده و ارائه خدمات در راستای PORT CLUSTERS یا خوشه بندری باعث افزایش اعتبار شده است.

کشورهای پیشرو در حوزه دریاپایه

امارات

- ❖ اشتغالی مستقیم ۶۰۰۰ نفر و داشتن سهم ۵۰ درصدی کانتینرهای ترانشیپی حوزه خلیج فارس و دریای عمان
- ❖ یکی از مزایای این بندر، وجود شبکه‌های جاده‌ای چندباند متصل به بندر است.
- ❖ مجهز بودن بندر به سیستم‌ها و پروژه‌هایی مانند:
- ❖ پرتال الکترونیکی (Dubai Trade)
- ❖ سیستم رزرواسیون ورود کشتندها به بندر (e-token)
- ❖ نرم‌افزار ترمینال کانتینری
- ❖ (container terminal management system-CTMS)
- ❖ ایجاد شهر دریایی دومی با عملکردهای زیر:
- ❖ ساخت و تعمیر کشتی
- ❖ بازاریابی تجهیزات دریایی
- ❖ مرکز تحقیقات دریایی و بندری
- ❖ خدمات دریایی
- ❖ دانشکده‌های دریایی
- ❖ مدیریت فعالیت‌های دریایی و بندری
- ❖ در حال حاضر ۵۰۰۰ شرکت در این شهر دریایی مشغول به کار هستند.



کشورهای پیشرو در حوزه دریاپایه



❖ در سال ۱۹۹۶ وزارت « وزارت امور دریایی و ماهیگیری » به عنوان متولی کلیه امور مربوط به حمل و نقل دریایی می باشد.

❖ بر اساس گزارش Review of maritime transport 2012 سازمان کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل، عملیات کانتینری جهان ۵۷۲ میلیون TEU بوده که ۲۰ میلیون TEU کانتینر متعلق به کره جنوبی و در جایگاه چهارم در بین ۷۵ کشور جهان بوده است.

❖ بندر بوسان در سال ۲۰۱۱ پنجمین بندر برتر کانتینری جهان با عملیات ۱۶ میلیون TEU کانتینر شناخته شد.

❖ کره جنوبی با دارا بودن ۹۸۹۰ افسر دریانورد و سهم بازار ۱.۶ درصدی جهان، بیستمین تامین کننده افسر دریانورد دنیا است.

❖ شرکت های کشتی سازی Daewoo-Hyundai-Hanjin-STX-Samsung به عنوان غول های کشتی سازی جهان مطرح هستند.

تجارت کالا (کانتینر)



Major Container trade routes

The greatest growth in container trade will take place between the Far East and the Middle East for the next two decades. The Indian Ocean and Asia Pacific will be at the

centre stage of the global container market. There will also be a significant growth in trades between the Far East and Latin America.

۲۰۱

Fig. 61 Seaborne Container trade 2010 (thousand TEU)
Source: MSI / LR

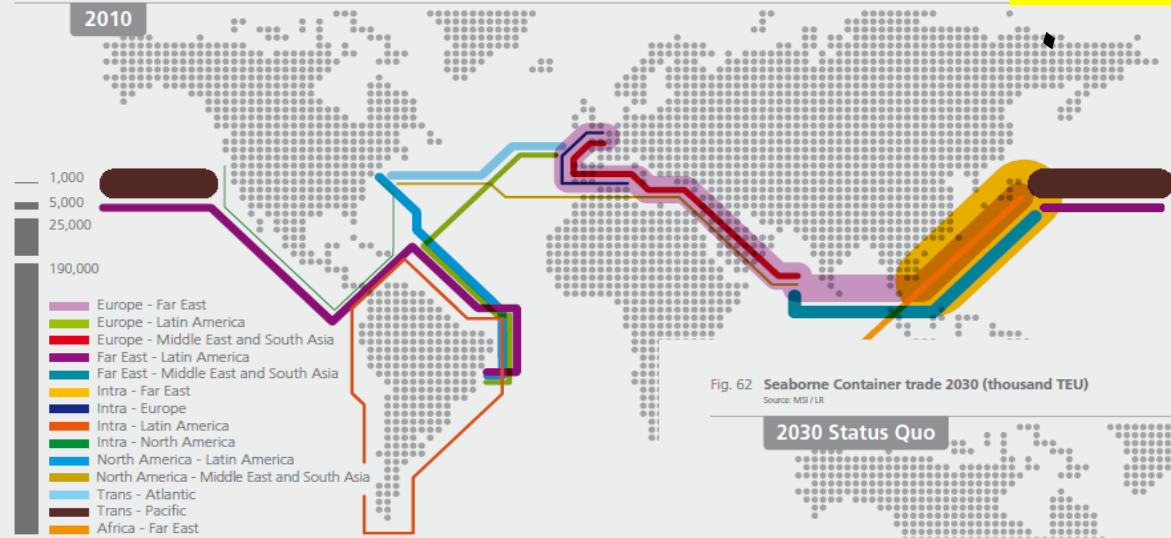
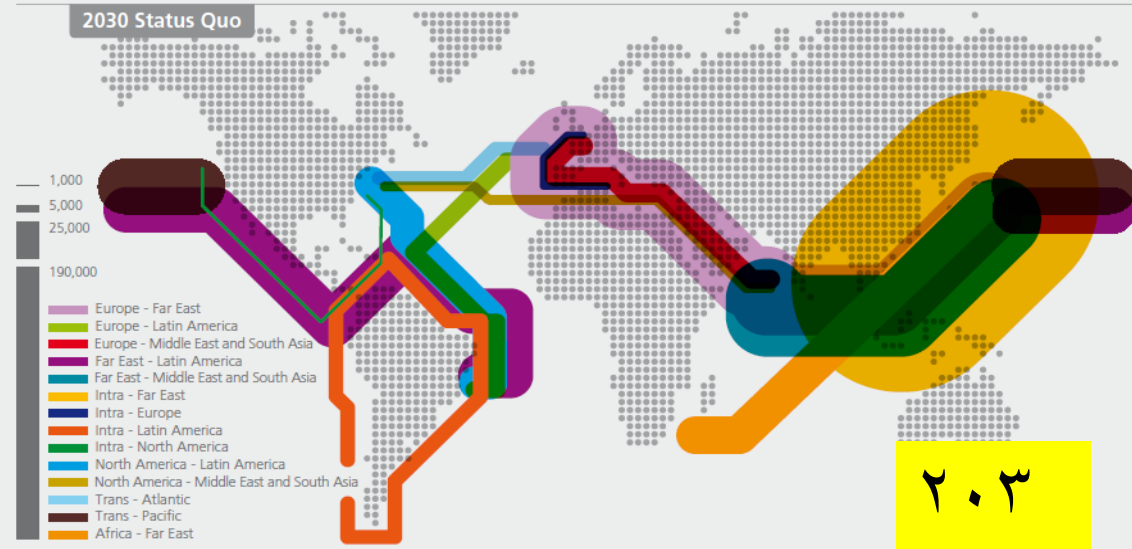


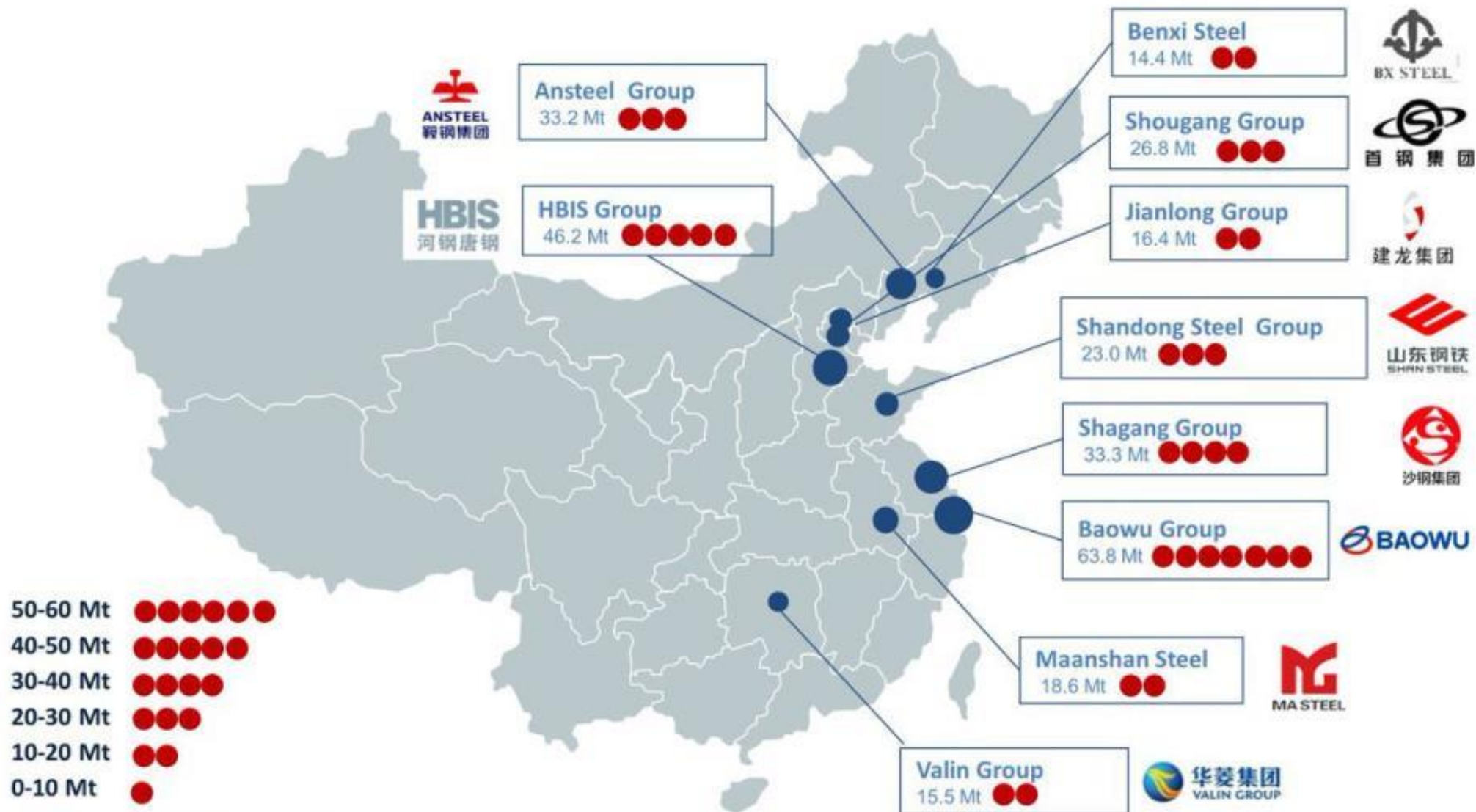
Fig. 62 Seaborne Container trade 2030 (thousand TEU)
Source: MSI / LR



۲۰۳

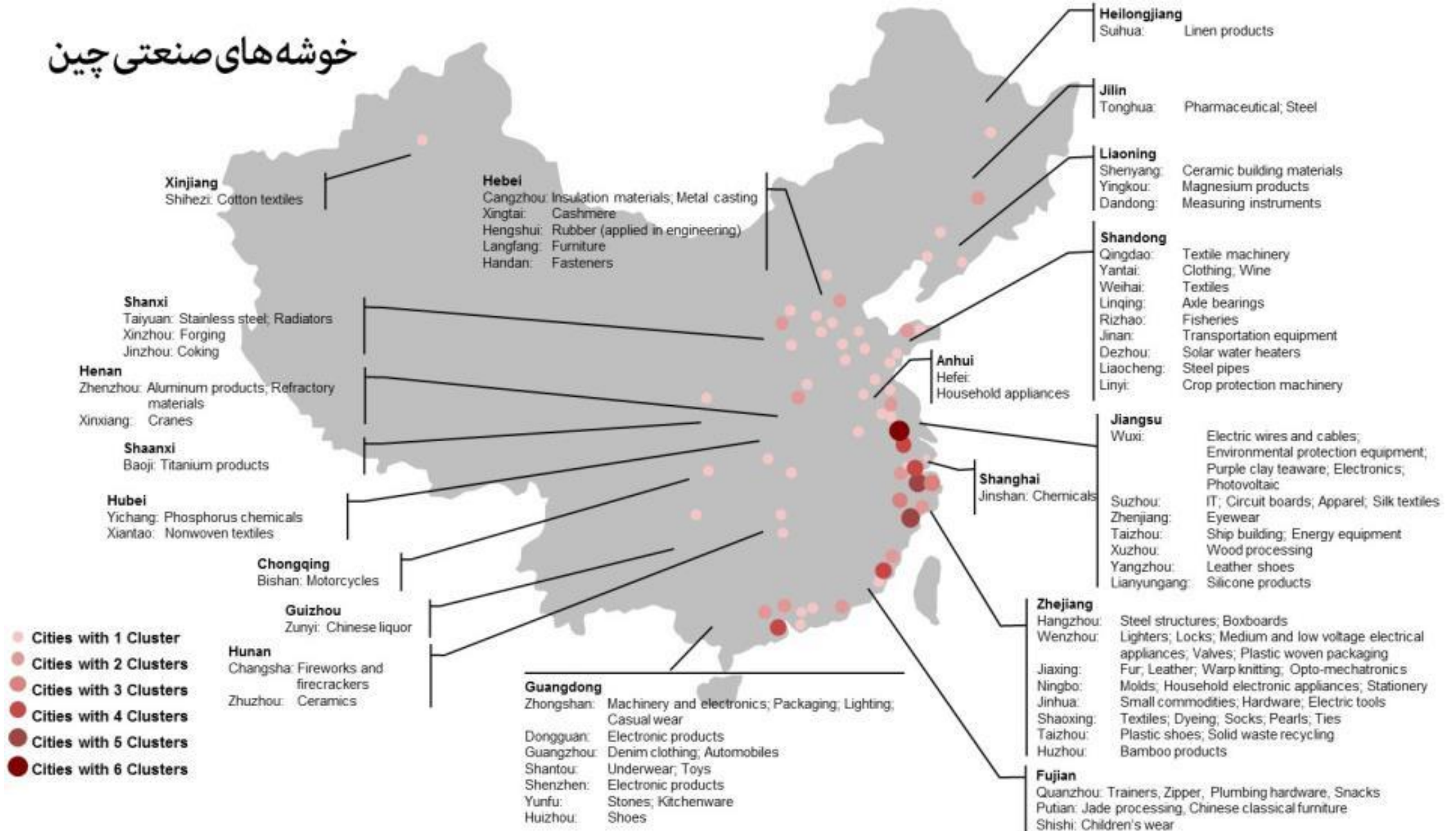
مسیرهای تجاری کانتینری عمده دنیا بین خاور دور و خاورمیانه برای دو دهه آتی خواهند بود. اقیانوس هند، آسیا و استرالیا، مرکز صحنه بازار کانتینری جهان خواهد بود و رشد قابل توجهی در تجارت بین خاور دور و امریکای لاتین بوجود خواهد آمد.

نقشه توزیع تولیدکنندگان بزرگ فولاد در سطح کشور چین (۲۰۱۶ میلادی)



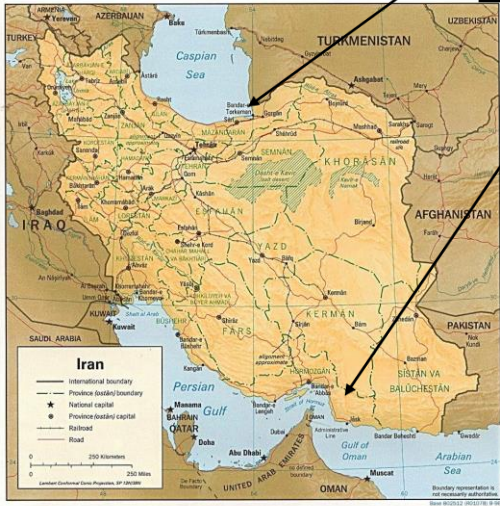
Source: World Steel in Figures 2017

خوشه های صنعتی چین



- چرا رویه فعلی پاسخگو نیست؟
- چرا باید به دنبال یک شیوه جایگزین باشیم؟

تحلیل دریایی وضعیت ایران (ظرفیت‌ها - غفلت‌ها)



873 Km

4900 Km

طول خط ساحل: ۵۸۰۰ کیلومتر (۸۸۰ کیلومتر شمال - ۴۹۰۰ کیلومتر جنوب)

از ۱۵ کشور همسایه با ۱۲ کشور دارای مرز آبی است

مرز آبی ایران ۴۰٪ و مرز خشکی ۶۰٪ (تعداد کشورهای مرز آبی ۱۲ و مرز خشکی ۳ کشور افغانستان، ارمنستان و ترکیه)

هیچ یک از کلان‌شهرهای ایران در منطقه ساحلی قرار ندارند (شهر بالای ۱ میلیون نفر جمعیت)

سهم جمعیت واقع در منطقه ساحلی:

استانهای ساحلی ۱۷ میلیون نفر (۲۱ درصد از جمعیت کل کشور در ۷ استان)

شهرستان‌های ساحلی ۸ میلیون نفر (۱۰ درصد از جمعیت کل کشور در منطقه ساحلی)

شهرهای مرکز استان ساحلی ۸۰۰ هزار نفر (۱ درصد از جمعیت کل کشور) تنها ۲ شهر بندرعباس و بوشهر مرکز استان ساحلی هستند.

فاصله مرکز استان ساحلی در استان ساحلی از دریا

از ۶۳۵ کیلومتر (زاهدان مرکز استان سیستان و بلوچستان) تا کمترین آن ساری (۲۰ کیلومتر در استان مازندران است) فاصله اهواز تا دریا ۱۵۰ کیلومتر،

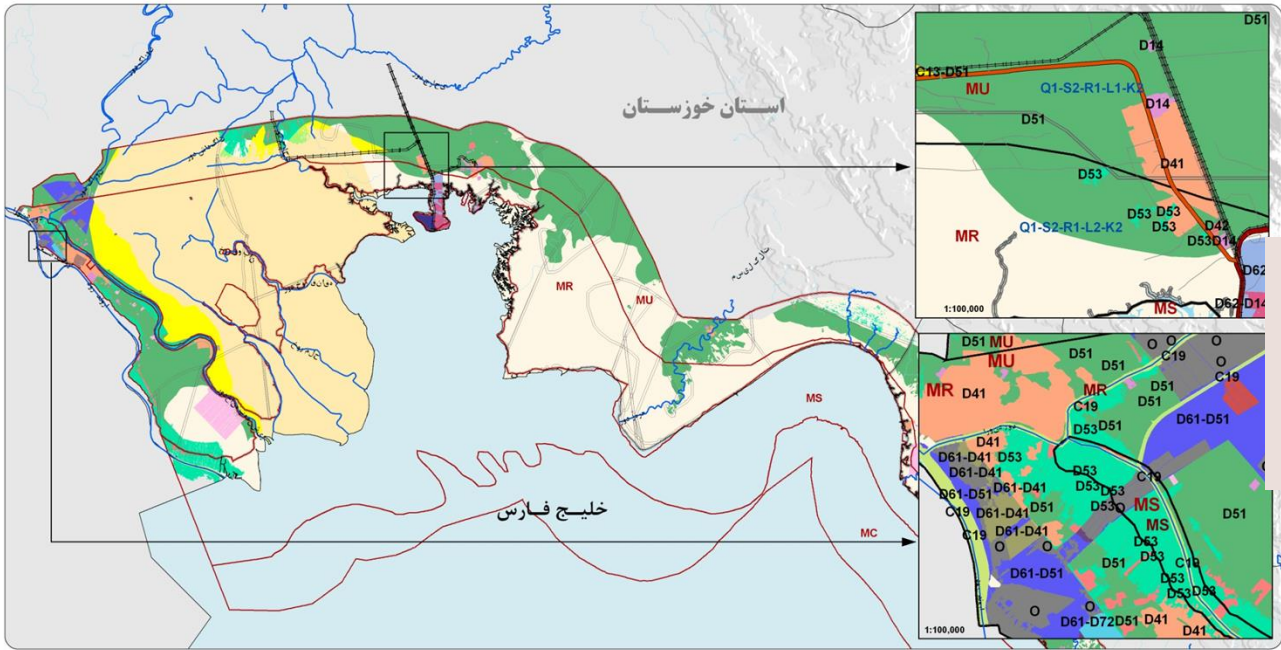
گرگان ۵۰ کیلومتر و رشت ۴۰ کیلومتر

وضعیت تراکم جمعیت:

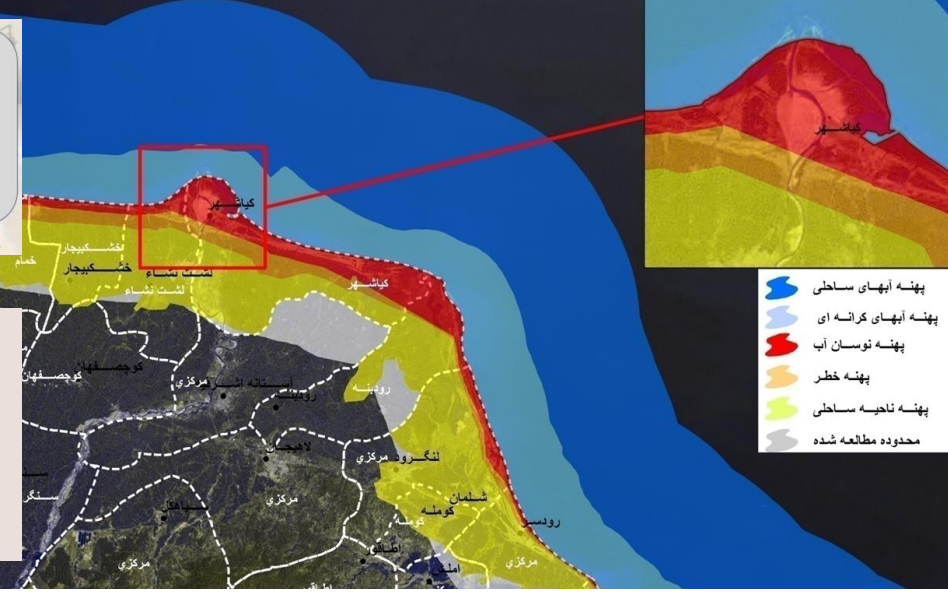
در طول ساحل ۷۰۰ کیلومتری مکران تراکم جمعیت کمتر از ۵۰۰ هزار نفر در مقابل آن سوی از عمان تا دبی ۵ میلیون نفر جمعیت ساکن هستند!

تراکم جمعیت در ایران به فلات مرکزی گرایش داشته است بجای سواحل (تهران و کلان‌شهرها پرجاذبه ولی سواحل مهجور مانده اند)

سرانه درآمد ساحل‌نشینان در استان‌های ساحلی (به جز مازندران) همواره کمتر از متوسط ملی است و میزان بیکاری در این استان‌ها بالاتر از متوسط ملی است



مرزبندی مناطق ساحلی ایران پهنه بندی اراضی ساحلی



ماده ۶۳ برنامه چهارم توسعه
"دولت موظف است حداقل از یک سال اول برنامه چهارم به منظور ساماندهی و توانمندی آژانس‌ها و نهادهای مسئول، با اتکاد درامی، طرح جامع ساماندهی و توسعه ای مناطق ساحلی که منتهی اقدام های ضروری همچون تعیین و آزاد سازی حرم استقرار مدیریت یکپارچه سواحل، توسعه و استانداردسازی سیستم ساحلی و دریاوردی، ایجاد و آوری پروژهای بارش و اصلاح و تکمیل فرایند و عملیات را همراه با پیوسته مسئولیت دستگاه های ذیربط در زمینه استاندارد سازی و نظارت نمودن نماید."
بنابراین دولت موظف است کلیه وزارتخانه ها و موسسات دولتی را به ساماندهی مناطق ساحلی نماید که از یک برنامه چهارم، عقب مانده است (۶۰) متر مربع دریا بند در حدود ۱۰۰۰ کیلومتر مربع
این نامه اجرایی این ماده توسط سازمان مدیریت و برنامه ریزی کشور، سازمان مطالعات محیط زیست، وزارتخانه های سمنی و نیرومندی کشور، نهاد تکنولوژی راه و خدمات دریایی و خدمات دریایی سایر دستگاههای ذیربط تهیه و به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید.

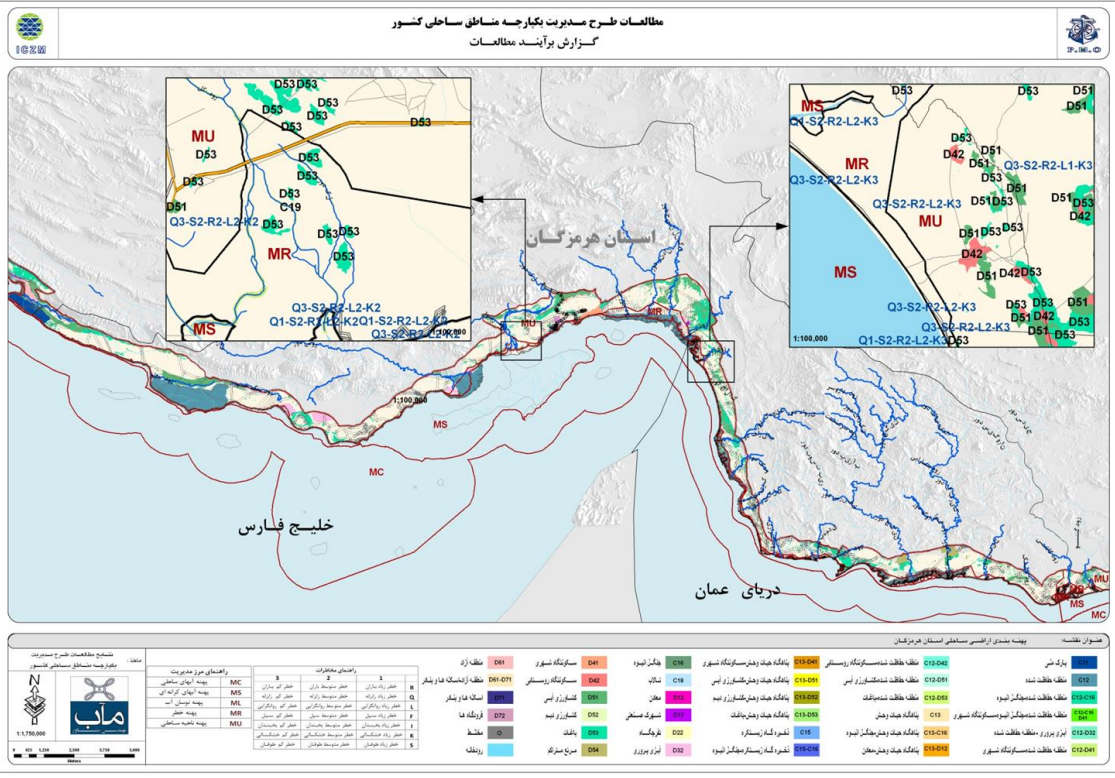
عنوان نقشه: پهنه بندی اراضی ساحلی استان خوزستان

| نوع پهنه | کد پهنه | شرح پهنه | نوع پهنه | کد پهنه | شرح پهنه |
|--|--|-----------------------|--|------------------------------------|-----------------------|
| پهنه آبهای ساحلی <td>D01 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> <td>پهنه آبهای کرانه ای <td>D02 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> </td></td></td> | D01 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> <td>پهنه آبهای کرانه ای <td>D02 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> </td></td> | مناطق آبخیزها و مناطق | پهنه آبهای کرانه ای <td>D02 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> </td> | D02 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> | مناطق آبخیزها و مناطق |
| پهنه نوسان آب <td>D03 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> <td>پهنه خطر <td>D04 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> </td></td></td> | D03 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> <td>پهنه خطر <td>D04 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> </td></td> | مناطق آبخیزها و مناطق | پهنه خطر <td>D04 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> </td> | D04 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> | مناطق آبخیزها و مناطق |
| پهنه ناحیه ساحلی <td>D05 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> <td>محدوده مطالعه شده <td>D06 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> </td></td></td> | D05 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> <td>محدوده مطالعه شده <td>D06 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> </td></td> | مناطق آبخیزها و مناطق | محدوده مطالعه شده <td>D06 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> </td> | D06 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> | مناطق آبخیزها و مناطق |

طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی ICZM به عنوان بخشی از طرح ساماندهی سواحل کشور

ب- ردیفهای ایران و سیدنیهای ایران ساحل خلیج فارس

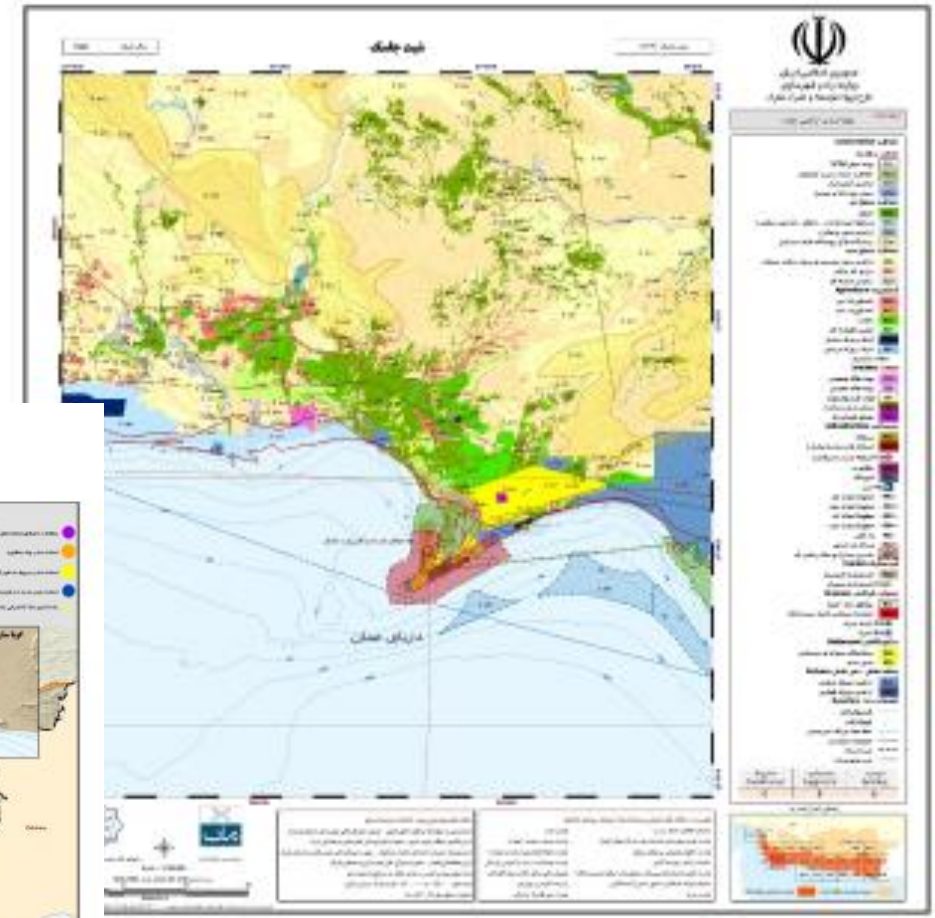
| ردیف | نام پهنه | شرح پهنه | کد پهنه | شرح پهنه |
|------|--|-----------------------|---------|-----------------------|
| ۱ | پهنه آبهای ساحلی <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> <td>D01</td> <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> | مناطق آبخیزها و مناطق | D01 | مناطق آبخیزها و مناطق |
| ۲ | پهنه آبهای کرانه ای <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> <td>D02</td> <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> | مناطق آبخیزها و مناطق | D02 | مناطق آبخیزها و مناطق |
| ۳ | پهنه نوسان آب <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> <td>D03</td> <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> | مناطق آبخیزها و مناطق | D03 | مناطق آبخیزها و مناطق |
| ۴ | پهنه خطر <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> <td>D04</td> <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> | مناطق آبخیزها و مناطق | D04 | مناطق آبخیزها و مناطق |
| ۵ | پهنه ناحیه ساحلی <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> <td>D05</td> <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> | مناطق آبخیزها و مناطق | D05 | مناطق آبخیزها و مناطق |
| ۶ | محدوده مطالعه شده <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> <td>D06</td> <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> | مناطق آبخیزها و مناطق | D06 | مناطق آبخیزها و مناطق |



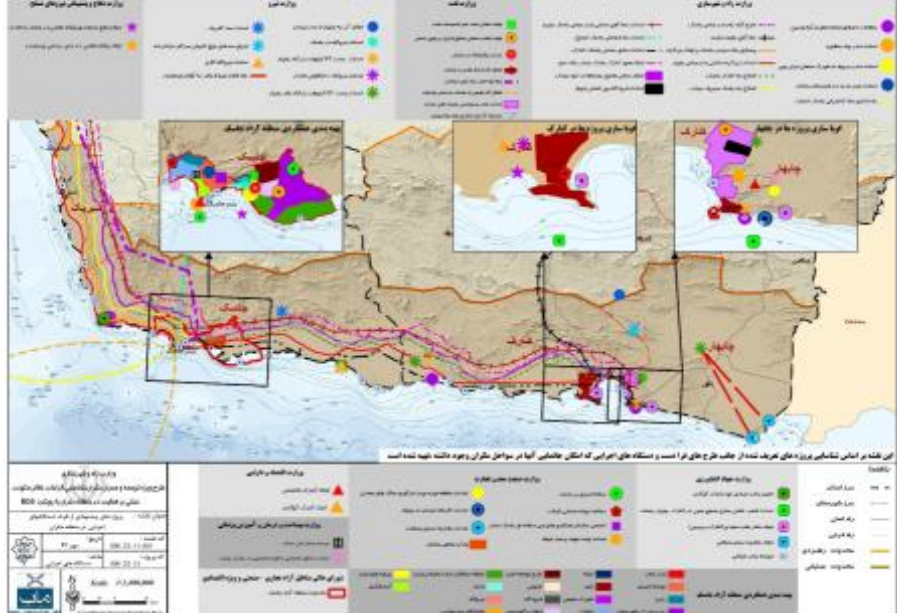
عنوان نقشه: پهنه بندی اراضی ساحلی استان هرمزگان

| نوع پهنه | کد پهنه | شرح پهنه | نوع پهنه | کد پهنه | شرح پهنه |
|--|--|-----------------------|--|------------------------------------|-----------------------|
| پهنه آبهای ساحلی <td>D01 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> <td>پهنه آبهای کرانه ای <td>D02 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> </td></td></td> | D01 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> <td>پهنه آبهای کرانه ای <td>D02 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> </td></td> | مناطق آبخیزها و مناطق | پهنه آبهای کرانه ای <td>D02 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> </td> | D02 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> | مناطق آبخیزها و مناطق |
| پهنه نوسان آب <td>D03 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> <td>پهنه خطر <td>D04 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> </td></td></td> | D03 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> <td>پهنه خطر <td>D04 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> </td></td> | مناطق آبخیزها و مناطق | پهنه خطر <td>D04 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> </td> | D04 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> | مناطق آبخیزها و مناطق |
| پهنه ناحیه ساحلی <td>D05 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> <td>محدوده مطالعه شده <td>D06 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> </td></td></td> | D05 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> <td>محدوده مطالعه شده <td>D06 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> </td></td> | مناطق آبخیزها و مناطق | محدوده مطالعه شده <td>D06 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> </td> | D06 <td>مناطق آبخیزها و مناطق</td> | مناطق آبخیزها و مناطق |

طرح ویژه توسعه سواحل مکران



برآیند پروژه های پیشنهادی دستگاه های اجرایی، مرتبط با منطقه مکران



تحلیل وضعیت صنعت مرتبط با دریا در ایران

نقشه عمومی گاز ایران



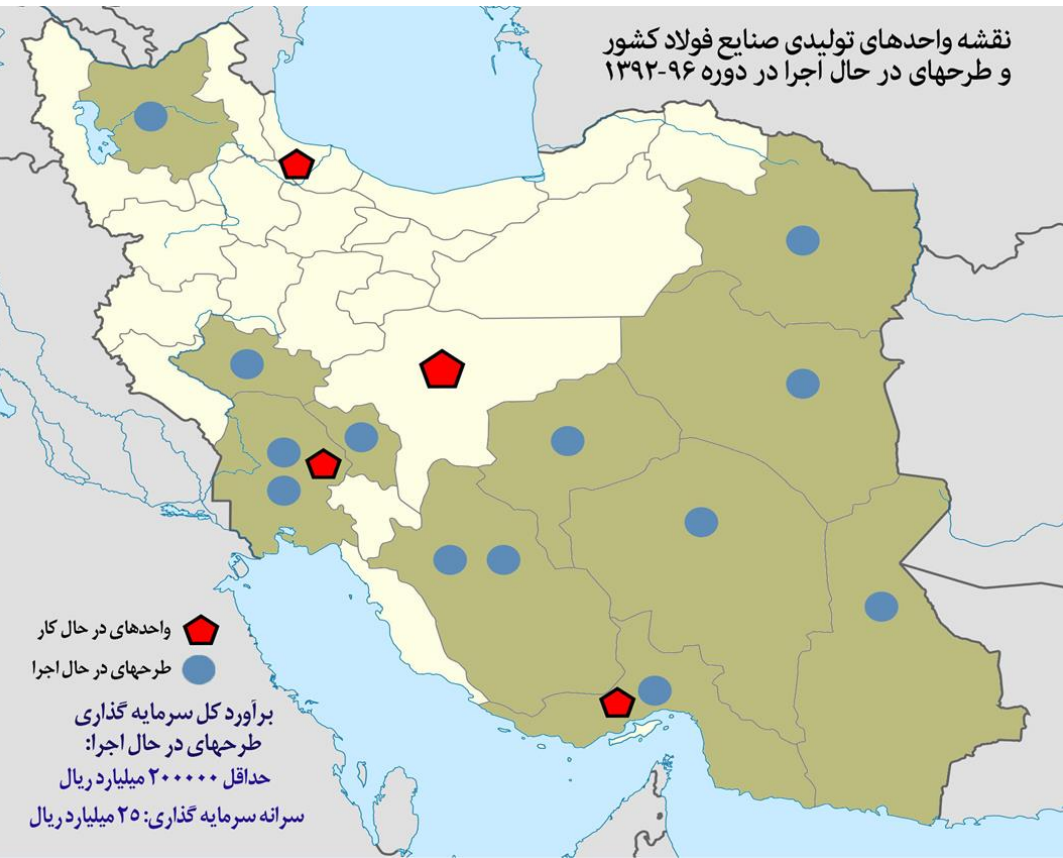
نقشه عمومی نفت ایران



وابستگی کامل به دریا

وضعیت دو صنعت بزرگ شاخص آب بر در ایران

نقشه واحدهای تولیدی صنایع فولاد کشور و طرحهای در حال اجرا در دوره ۹۶-۱۳۹۲

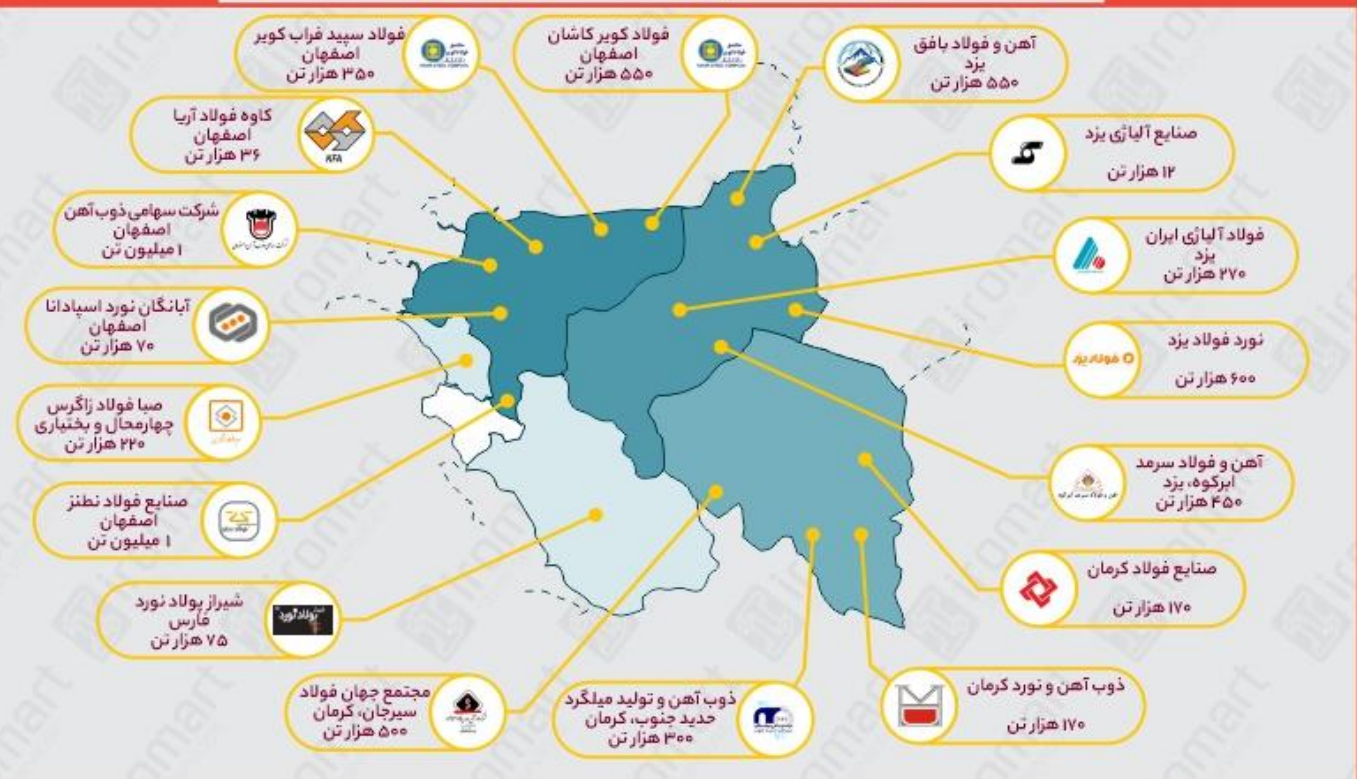


توزیع جغرافیایی طرح‌ها و شرکت‌ها در یک نگاه

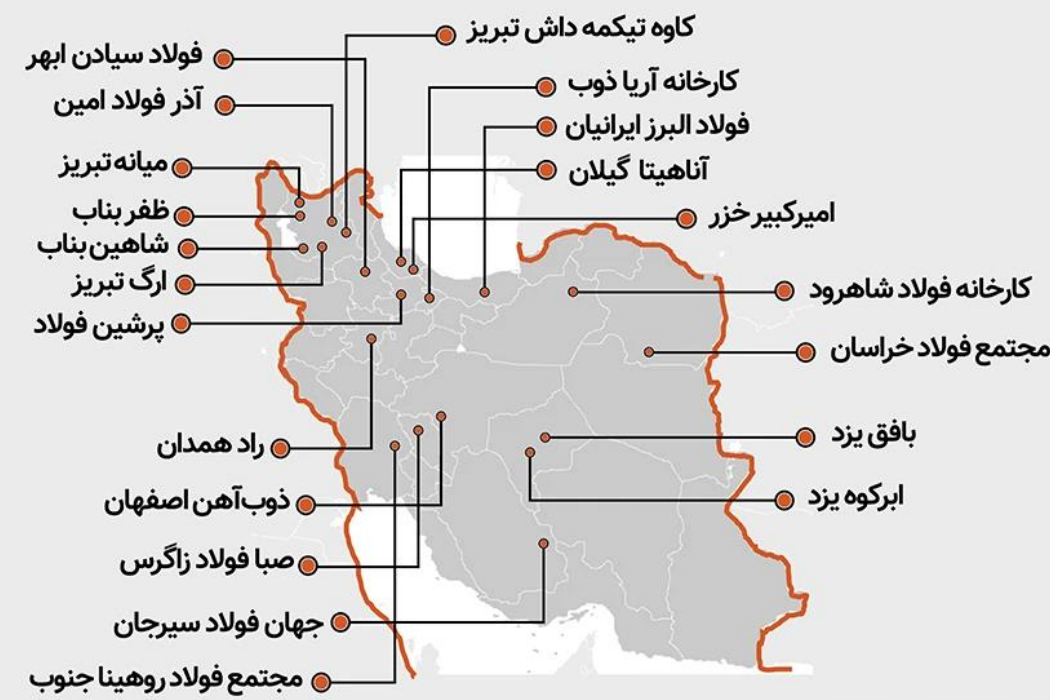


جدازدیریا!!

تولید کنندگان میلگرد ساده و آجدار



۲۱ کارخانه برتر میلگرد در ایران



ضرورت توجه به تحقق یک برنامه با کاربرد مفهوم استقرار

رابطه دو مفهوم توسعه و استقرار

(دو روی یک سکه)

- **Development**
- **Deployment**

- ۱- درک نیازها
- ۲- تحقیق
- ۳- مفهوم سازی
- ۴- شناسایی نقاط عطف اثرگذار
- ۵- طرح توسعه
- ۶- رفع ایرادات و اشکالات
- ۷- آزمایش (تست)
- ۸- راه اندازی بتا (آزمایشی)
- ۹- راه اندازی
- ۱۰- نتیجه گیری

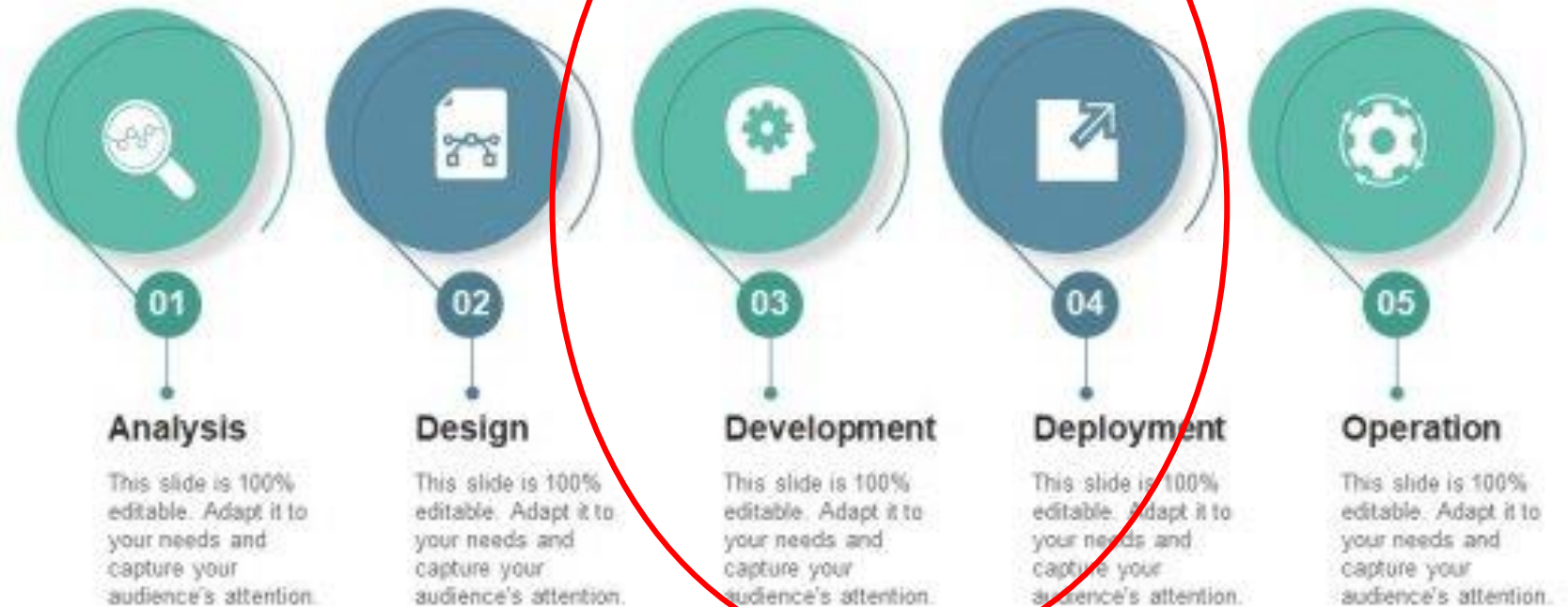
Application Development Conceptualize Deployment Research



سیکل برنامه توسعه از تحلیل تا استقرار و اجرا

System Development Lifecycle Deployment and Operations

- ۱- تجزیه و تحلیل
- ۲- طراحی و برنامه ریزی
- ۳- طرح توسعه
- ۴- استقرار
- ۵- بهره برداری



Key Performance Indicator -KPI

اگر بخواهیم ساده و در یک جمله بگوییم KPI چیست، باید این گونه بگوییم شاخص‌های کلیدی عملکرد در واقع متغیرهای قابل اندازه‌گیری هستند که می‌توانیم براساس آنها میزان موفقیت در رسیدن به اهداف کلیدی تعریف شده را بسنجیم.



KPI های انتخابی شما باید هوشمند (SMART) باشند



Specific: در واقع هدف و شاخص‌ها باید صریح و شفاف و ویژه باشند.
Measurable: اهداف و شاخص‌ها باید مواردی باشند که قابلیت اندازه‌گیری دارند.

Attainable: اهداف و شاخص‌های کلیدی عملکرد که تعریف می‌کنید با در نظر گرفتن تمام شرایط باید قابلیت دسترسی داشته باشند.

Related: اهداف و KPI های تعریف شده باید کاملاً مرتبط به موضوع مطالعاتی باشد.

Time: باید حتماً زمان مشخصی برای رسیدن به اهداف و شاخص‌های کلیدی عملکرد تعریف شود

تدوین شاخص‌های موردی در اسناد مختلف ولی فاقد یکپارچگی و معطوف به نظام پایش و ارزیابی

سند راهبردی صنایع دریایی افق ۱۴۰۴

| اهداف کلی | واحد سنجش | شاخص | وضعیت موجود | هدف سال ۱۳۹۶ | هدف سال ۱۳۹۹ | هدف سال ۱۴۰۴ |
|--|--|----------|-------------|--------------|--------------|--------------|
| افزایش رقابت‌پذیری و کسب سهم حداکثری از بازار ساخت و تعمیر شناورها و سازه‌های دریایی | سهم صنعت دریایی تولید ناخالص داخلی کشور | درصد | ۰/۱ | ۰/۳ | ۰/۶ | ۰/۷ |
| | سهم صنایع دریایی کشور در بازار جهانی ساخت کشتی‌ها و شناورها | درصد | ۰/۰۳ | ۰/۱ | ۰/۵ | ۱ |
| | سهم ارزش صادرات خدمات فنی و مهندسی در حوزه دریایی | درصد | ۲ | ۸ | ۱۵ | ۲۰ |
| کسب درصد حداکثری تامین مواد و تجهیزات راهبردی شناورها و سکوهاي دریایی | نسبت ارزش تجهیزات ساخت داخل شناور به کل تجهیزات یک شناور | درصد | ۲۰ | ۴۵ | ۶۰ | ۷۰ |
| | نسبت ارزش تجهیزات ساخت داخل سکو به کل تجهیزات یک سکو | درصد | ۲۰ | ۴۵ | ۶۰ | ۷۰ |
| بهره‌وری بالای نیروی انسانی | ضریب بهره‌گیری نیروی کار برای ساخت هر تن شناور یا سکوی فراساحل | نفر ساعت | ۲۵۰ | ۲۰۰ | ۱۵۰ | ۱۲۰ |
| توسعه صنایع دریایی مبتنی بر اقتصاد دانش بنیان و صنایع دانش محور | نسبت هزینه تحقیق و توسعه به کل هزینه‌ها در صنایع دریایی | درصد | ۰/۳ | ۱/۵ | ۲/۳ | ۳ |
| | جایگاه بین‌المللی علمی و فناوری کشور در زمینه صنایع دریایی | رتبه | ۱۱ | ۱۱ | ۱۰ | ۹ |

Table 1: Core set of indicators for the Mediterranean blue economy dashboard

| SECTOR | INDICATOR |
|--------------------|--|
| ENERGY | 1. Offshore wind capacity installed |
| | 2. Offshore oil and gas production |
| | 3. Offshore oil and gas gross value added |
| | 4. Offshore oil and gas employees |
| | 5. Number of oil and gas exploration drills |
| | 6. Total amount of oil spilled |
| FISHERIES | 1. Amount of fish caught (tons) |
| | 2. Percentage of fish stock over-exploited |
| | 3. Total value of fisheries production (landing value) |
| | 4. Amount of fish caught by artisanal fisheries (tons) |
| | 5. Number of fishers employed |
| | 6. Number of small scale fisheries vessels |
| TOURISM | 1. Economic value of tourism (GVA) |
| | 2. Tourism employment (number of jobs) |
| | 3. International tourism arrivals (per capita) |
| | 4. Coastal and marine areas conserved (% total) |
| MARITIME TRANSPORT | 1. Economic value of maritime transport (GVA) |
| | 2. Employment in maritime transport |
| | 3. Volume of passenger traffic |
| | 4. Volume of port freight traffic |
| BIO-PROSPECTION | 1. Number of bio-marine patents per country |

تجربه جهانی
اقتصاد آبی
تدوین شاخص
های معین
وساختارمند
است



TOWARDS A BLUE ECONOMY FOR A SUSTAINABLE MEDITERRANEAN

Indicators and recommendations

At the world level, the economy based on maritime sectors is considered a new frontier for economic development and its Gross Value Added (GVA) could double or even triple between 2010 and 2030. This trend could be similar in the Mediterranean region due to the importance of the economic sectors as tourism and maritime transport.

This growth will be strongest in sectors such as offshore energy (natural gas, oil, wind), maritime and coastal tourism, maritime and port equipment related to freight transport and the cruise industry (including ship building, repair and dismantling), raising environmental and social issues. Industrial and small-scale fishing and aquaculture provide numerous jobs but is endangered by over-exploitation. Development of deep-sea resources (bio-resources and mineral extraction) might generate few jobs and raise concerns on its environmental impacts and life patents issues.

The blue economy in the international and Mediterranean context

The international commitment to the blue economy in the Mediterranean dates back to 2012 and is rooted in the Conference of Parties (COP) 17 of the Barcelona Convention, the 2015 Ministerial Declaration of the Union for the Mediterranean (UfM), the 2015 revision of the United Nations (UN) Agenda for Sustainable Development ("2030 agenda"), with the International Conference on Financing for Development (Addis Abeba), the UN Sustainable Development Summit in New York (Sustainable Development Goals – SDGs), and the COP21 in Paris (Climate Agreement). The SDG 14 particularly seeks to "Conserve and sustainably use the oceans, seas and marine resources" for the purpose of sustainable and inclusive development. The Mediterranean Strategy for Sustainable Development (MSSD 2016-2025), adopted in 2016 by the COP19 of the Barcelona Convention, seeks to ensure "sustainable

development in marine and coastal areas" (Objective 1) and the "transition towards a green and blue economy" (Objective 5).

Governance organisations in the Mediterranean Region and/or its neighbouring countries use a variety of documents and commitments (strategies, action plans, investment programmes, budgets, projects), and tools (e.g. regulatory, economic, information tools) to achieve more sustainable and more inclusive development, including the sustainable use of Mediterranean maritime and coastal assets. Several initiatives have already been launched to promote this transition or changes (including the MSSD 2016-2025, the Sustainable Consumption and Production (SCP) Action Plan, the Ecosystem Approach (EcAp) Initiative and the Integrated Coastal Zone Management (ICZM) Protocol, UfM initiatives or the Marine Strategy Framework Directive (MSFD) and the European Union's Circular Economy Package. The ICZM Protocol is the legal instrument of the Barcelona Convention

شاخص‌های اصلی داشبورد مدیریتی برای سنجش اقتصاد آبی دریای مدیترانه

گردشگری

- ۱- ارزش اقتصادی گردشگری (GVA)
- ۲- تعداد شاغلین بخش گردشگری دریایی (تعداد مشاغل)
۳. تعداد گردشگران ورودی بین‌المللی (به ازای هر نفر ساکن منطقه ساحلی)
۴. درصد مناطق ساحلی و دریایی حفاظت شده

حمل و نقل دریایی

- ۱- ارزش اقتصادی حمل و نقل دریایی
 - ۲- شاغلین در حمل و نقل دریایی
 ۳. حجم تردد مسافر در بنادر
 ۴. حجم ترافیک باربری بندر
- ## اختراعات حوزه دریا
۱. تعداد اختراعات زیست‌دریایی در هر کشور

انرژی

- ۱- ظرفیت نیروگاه بادی دریایی نصب شده در فراساحل
۲. تولید نفت و گاز دریایی فراساحل
۳. ارزش افزوده ناخالص نفت و گاز فراساحلی
۴. کارکنان نفت و گاز در حوزه فراساحل
۵. تعداد مانورهای اکتشاف نفت و گاز
۶. مقدار کل نفت ریخته شده

ماهیگیری

- ۱- مقدار ماهی صید شده (تن)
۲. درصد بهره‌برداری بیش از حد از ذخایر ماهی
۳. ارزش کل تولیدات شیلات
۴. مقدار ماهی صید شده توسط افراد بومی محلی
۵. تعداد صیادان شاغل
۶. تعداد کشتی‌های شیلات در مقیاس کوچک

برخی شاخص‌های اصلی سنجش اقتصاد دریا پایه

Maritime Dependence factor

– شاخص MDF ، میزان وابستگی GDP به فعالیت‌های دریای پایه

Major Global Financial Center

– شاخص MGFC ، مراکز مالی تجاری بزرگ دنیا و ارتباط با دریا

World Wide Center of Commerce Index

– شاخص WCCI مراکز تجاری جهانی در ارتباط با دریا

World Largest Container Ports

– WLCP – شاخص بنادر کانتینری بزرگ دنیا

Major Container Track Routes

– شاخص تجارت کالا (کانتینر) MCTR

یک اقتصاد دریاپایه با چه معیارهایی قابل تشخیص است

United Nations

TD/B/C.I/30



United Nations Conference
on Trade and Development

Distr.: General
5 April 2013

Original: English

Maritime Dependence Factor

Trade and Development Board
Trade and Development Commission
Fifth session

Geneva, 17–21 June 2013

Item 5 of the provisional agenda

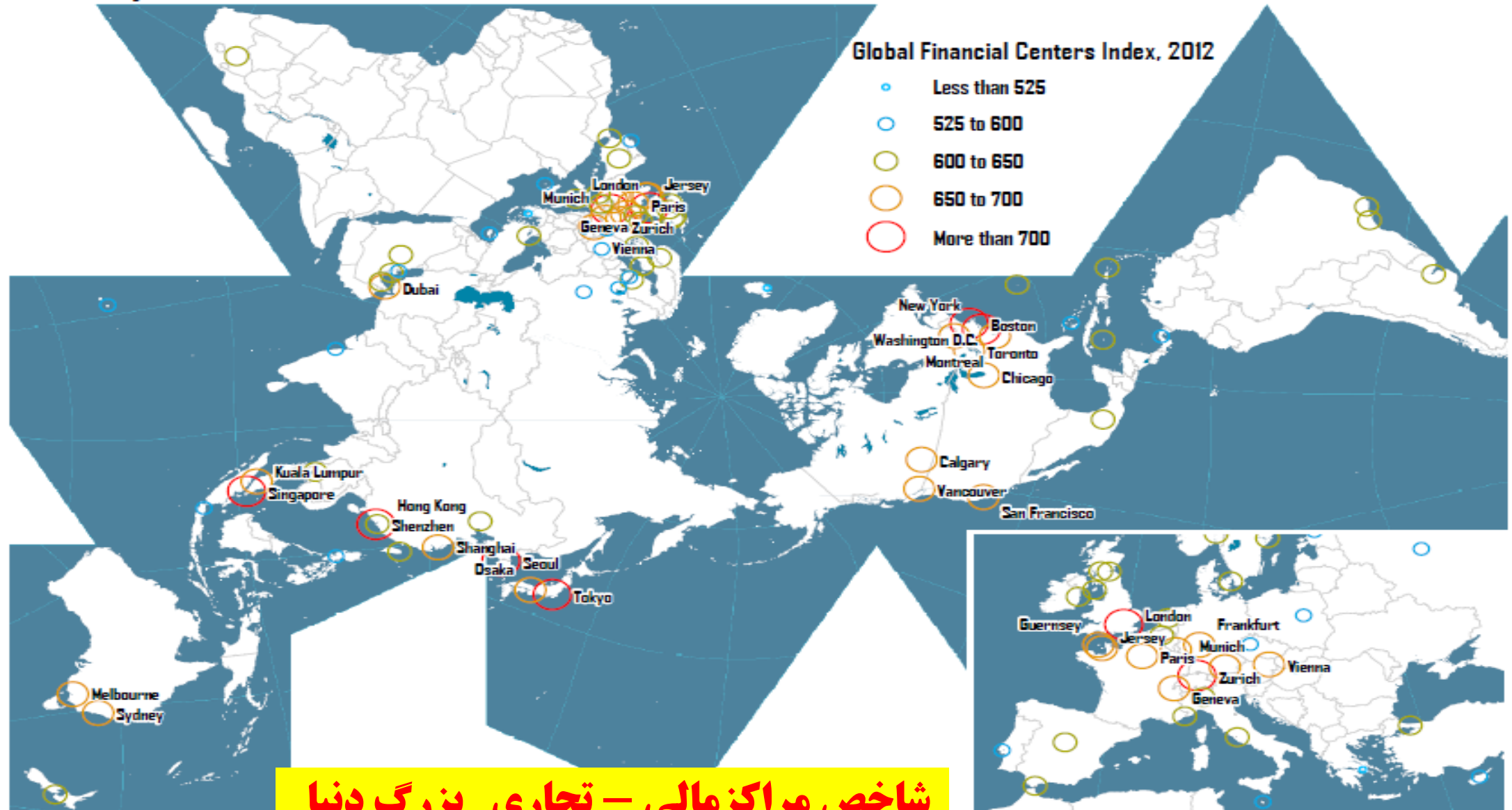
Key trends in international transport and implications for development

Recent developments and trends in international
maritime transport affecting trade of developing
countries

این شاخص در فیلیپین ۶۲ درصد و در ایران کمتر از ۵ درصد است

شاخص MDF به
عنوان یک شاخص
بین‌المللی برای
سنجش میزان
وابستگی GDP به
فعالیت‌های وابسته
به دریا

Major Global Financial Centers, 2012



Source: Z/Yen Group, Global Financial Centers Index

Dr. Jean-Paul Rodrigue, Dept. of Global Studies & Geography, Hofstra University.

شاخص مراکز مالی - تجاری بزرگ دنیا

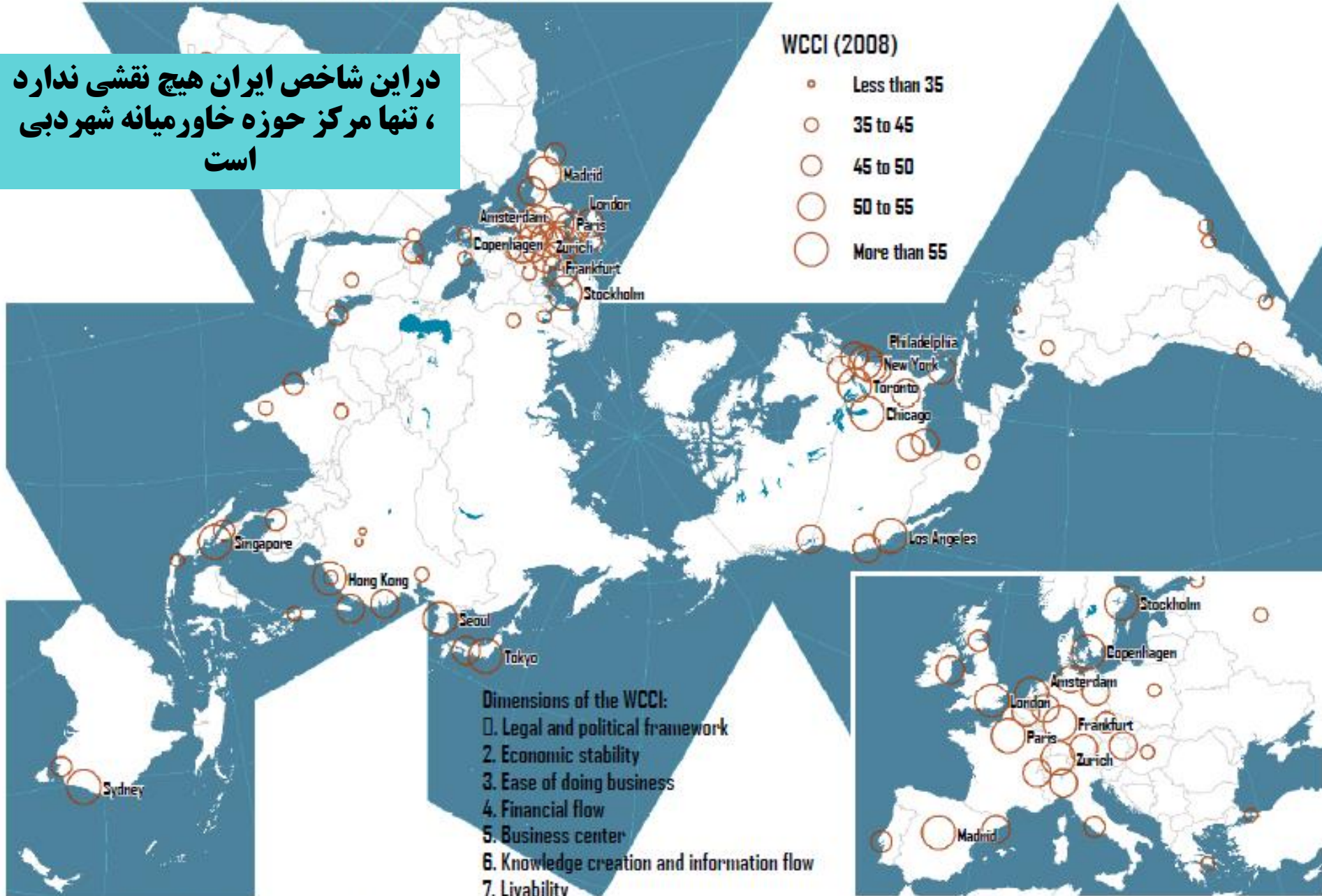
در این شاخص ایران هیچ نقشی ندارد ، تنها مرکز حوزه خاورمیانه شهر دبی است

Worldwide Centers of Commerce Index

در این شاخص ایران هیچ نقشی ندارد ، تنها مرکز حوزه خاورمیانه شهر دبی است

WCCI (2008)

- Less than 35
- 35 to 45
- 45 to 50
- 50 to 55
- More than 55



Source: MasterCard (2008) Worldwide Centers of Commerce Index.

Dr. Jean-Paul Rodrigue, Dept. of Global Studies & Geography, Hofstra University.

شاخص
مراکز تجاری
جهانی WCCI

World's Largest Container Ports, 2012

جدول (۱۱-۴) - رتبه بندی بندر برتر دنیا بر اساس حجم بار جابجا شده (میلیون TEU) در سال ۲۰۱۳

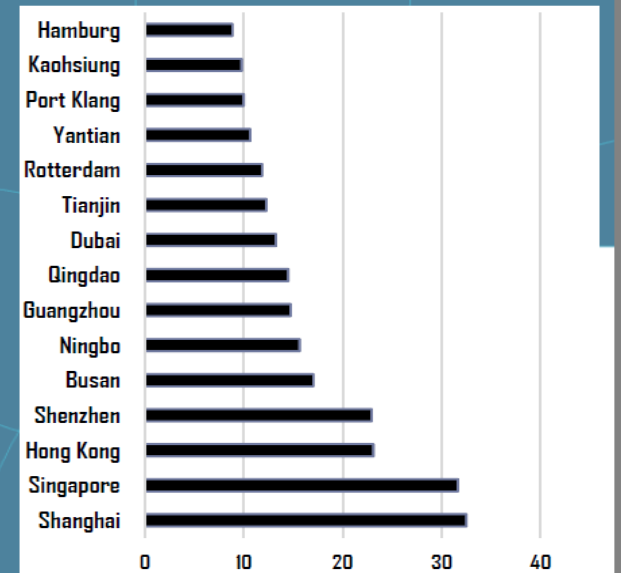
| رتبه | بندر | ۲۰۱۱ | ۲۰۱۲ | ۲۰۱۳ |
|------|--|-------|-------|-------|
| ۱ | Shanghai, China | ۳۱,۷۴ | ۳۲,۵۳ | ۳۳,۶۲ |
| ۲ | Singapore | ۲۹,۹۴ | ۳۱,۶۵ | ۳۲,۶ |
| ۳ | Shenzhen, China | ۲۲,۵۷ | ۲۲,۹۴ | ۲۳,۲۸ |
| ۴ | Hong Kong, S.A.R., China | ۲۴,۳۸ | ۲۳,۱۲ | ۲۲,۳۵ |
| ۵ | Busan, South Korea | ۱۶,۱۸ | ۱۷,۰۴ | ۱۷,۶۹ |
| ۶ | Ningbo-Zhoushan, China | ۱۴,۷۲ | ۱۶,۸۳ | ۱۷,۳۳ |
| ۷ | Qingdao, China | ۱۳,۰۲ | ۱۴,۵ | ۱۵,۵۲ |
| ۸ | Guangzhou Harbor, China | ۱۴,۴۲ | ۱۴,۷۴ | ۱۵,۳۱ |
| ۹ | Jebel Ali, Dubai, United Arab Emirates | ۱۳ | ۱۳,۳ | ۱۳,۶۴ |
| ۱۰ | Tianjin, China | ۱۱,۵۹ | ۱۲,۳ | ۱۳,۰۱ |

مأخذ: World Shipping Council, 2015

TEU (2012)

- 0.5 to 2 M
- 2 to 5 M
- 5 to 10 M
- 10 to 20 M
- More than 20 M

بندار کانتینری بزرگ دنیا (۱۵ بندر اصلی)



توصیه‌های سیاستی

- **ضرورت تدوین شاخص‌های سنجش و ارزیابی عملکرد دریامحوری در اقتصاد ملی و منطقه‌ای (استان‌های ساحلی)**
- **ضرورت شناسایی مزیت‌های مکانی مناطق ساحلی کشور برای الویت‌بندی فعالیت‌های اصلی اقتصاد دریایی و محوریت برنامه‌های توسعه مناطق براساس آنها**
- **جلوگیری از موازی‌کاری در دستگاه‌های متولی و مرتبط با امور دریایی**
- **طبقه‌بندی استان‌های ساحلی برای سنجش میزان وابستگی استان به منابع دریایی در وضع موجود و وضع مطلوب**

اجزای اصلی نحوه استقرار محورهای توسعه دریامحور به تفکیک محور و استان‌های ساحلی (۷محور – ۷ استان)

| درصد سهم محور اقتصادی در استان‌های ساحلی (برنامه ۵ساله) | | | | | | | دستگاه اجرایی متولی | اصول اجرایی شاخص | | | | | شاخص کلیدی عملکرد KPI | محور توسعه دریامحور |
|---|----------|-------|---------|-------|---------|-------------------|------------------------|------------------|---------|---------|---------|---------|-----------------------|----------------------|
| گلستان | مازندران | گیلان | خوزستان | بوشهر | هرمزگان | سیستان و بلوچستان | | S | M | A | R | T | | |
| | | | | | | | | | | | | | | حمل و نقل دریایی |
| | | | | | | | | | | | | | | شیلات |
| | | | | | | | | | | | | | | گردشگری |
| | | | | | | | | | | | | | | صنایع دریایی |
| | | | | | | | | | | | | | | استخراج معادن دریایی |
| | | | | | | | | | | | | | | فناوری دانش بنیان |
| | | | | | | | | | | | | | | انرژی دریایی |
| ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | ۱۰۰ | تعداد دستگاه های متولی | تعداد S | تعداد M | تعداد A | تعداد R | تعداد T | تعداد کل KPI | جمع کل |

باسپاس از توجه شما