

جایگاه اقتصاد دریا محور در دیپلماسی اقتصادی ایران

نسرتین اسماعیلی اعجبی^۱

درجه مقاله: علمی

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۳/۰۶/۱۰

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۳/۰۷/۱۱

^۱. کارشناس ارشد مدیریت دانشگاه تهران، تهران، ایران. esmaeili.mfa@gmail.com

چکیده

فضای دیپلماتیک بین‌المللی به تحولی بی‌سابقه رسیده که مفهوم دیپلماسی در واکنش به تحولات محیط جهانی، با اشکال مختلفی ظهور می‌یابد. یکی از حوزه‌های دیپلماتیک تازه ایجاد شده، دیپلماسی اقتصاد دریا محور است که به عنوان یک حوزه جدید تخصصی در زیرمجموعه دیپلماسی اقتصادی قرار می‌گیرد و به مجموعه‌ای از سیاست‌ها و اقدامات تجاری کشورها مرتبط با منابع و گستره‌های آبی اطلاق می‌شود که در پروسه تبدیل دیپلماسی به گونه‌های فرعی جدید و تکامل از زمین به اقیانوس، راه‌های جدیدی برای دستیابی به توسعه پایدار اقتصادی پیاده می‌کند. از این‌رو مطالعه حاضر در پی پاسخ‌گویی به این سوال است که جایگاه اقتصاد دریا محور در دیپلماسی اقتصادی ایران کجاست؟ جهت پاسخ‌گویی به این سوال این مطالعه به صورت مروری انجام شده است و از مطالعات داخلی و خارجی مختلف بهره گرفته است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد ایران به لحاظ موقعیت ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیک، دارای شرایط مطلوب جغرافیایی جهت بهره‌برداری کمی و کیفی از ظرفیت‌های آبی منطقه بوده و با به کارگیری سیاست‌های صحیح در دیپلماسی اقتصاد دریایی، امکان گسترش سطح همکاری‌های تجاری، دریایی و بندری با همسایگان حوزه خلیج فارس و دریای خزر را خواهد داشت. همچنین توجه ویژه به اقتصاد دریا محور به عنوان راهبردی اساسی و توسعه‌ای در شرایط تحریم و فشار اقتصادی بر کشور، ابزاری مهم و کلیدی در تحقق اهداف بلندمدت با محوریت رشد و توسعه اقتصادی خواهد بود.

• واژگان کلیدی

دیپلماسی اقتصادی، اقتصاد دریا محور، روابط بین‌الملل، توسعه اقتصادی.

مقدمه

در میان تغییرات مشاهده شده در نظم بین‌الملل در دهه گذشته، مجموعه‌ای از شیوه‌ها پدیدار شده‌اند که به طور استراتژیک پویایی‌های مالی و تجاری را برای دستیابی به اهداف فراتر از قلمرو اقتصادی مهار می‌کنند. این نشان‌دهنده روند فزاینده‌ای به سمت سیاسی شدن و استفاده از تعاملات اقتصادی بین‌المللی برای اهداف غیراقتصادی است (زلیکوویچ^۱، ۲۰۲۳: ۵۰).

علاوه بر این، عنصر اقتصادی نقش مهمی در پیشرفت یک ملت و موقعیت آن در صحنه جهانی ایفا می‌کند و به معیاری محوری برای نفوذ یک ملت تبدیل شده است (خمل و تیخوننکو^۲، ۲۰۲۰: ۶). خلیج فارس، یکی از پراهمیت‌ترین آبراه‌ها در منطقه خاورمیانه محسوب می‌شود. این آبراه در میان ایران و شبه جزیره عربستان قرار گرفته و سومین خلیج بزرگ جهان بشمار می‌آید. ایران از طریق خلیج فارس با ۷ کشور عمان، عراق، عربستان سعودی، کویت، امارات متحده عربی، قطر و بحرین همسایه است. کشورهای شورای همکاری خلیج فارس یک چشم‌انداز اجتماعی-سیاسی پیچیده را نشان می‌دهند که به طور قابل توجهی بر تلاش‌های بین‌المللی‌سازی شرکت‌های فعال در منطقه تأثیر می‌گذارد (حسینی و همکاران، ۱۴۰۰). در حالی که کشورهای شورای همکاری خلیج فارس دارای ذخایر قابل توجه نفت و گاز هستند، که این موضوع آنها را به کشورهای رانته با قدرت اقتصادی قوی تبدیل می‌کند، اما با چالش‌های اجتماعی-سیاسی در راستای تجارت بین‌المللی مواجه هستند: (الف) اکثر کشورهای شورای همکاری خلیج فارس توسط رژیم‌های خودکامه اداره می‌شوند که قدرت در درون آنها متمرکز است. این ساختار حاکمیت متمرکز می‌تواند منجر به موانع بوروکراتیک و عدم قطعیت‌های نظارتی برای شرکت‌های بین‌المللی شود که به دنبال ایجاد قدرت اقتصادی هستند. (ب) با وجود رونق اقتصادی، بسیاری از کشورهای شورای همکاری خلیج فارس با نرخ بالای بیکاری جوانان به دلیل رشد سریع جمعیت جوان دست و پنجه نرم می‌کنند. چالش ادغام جوانان در نیروی کار با اتکا به نیروی کار و سیستم‌های آموزشی مهاجران که ممکن است با تقاضاهای در حال تحول بازار هماهنگ نباشد تشدید می‌شود. این عدم تعادل جمعیتی می‌تواند بر ثبات اجتماعی و رفتار مصرف‌کننده و نیز بر استراتژی‌های بازار برای شرکت‌های بین‌المللی تأثیر بگذارد. (ج) منطقه شورای همکاری خلیج فارس با هنجارها و شیوه-

¹. Zelicovich

². Khmel & Tykhonenko

های فرهنگی-اجتماعی متنوعی که عمیقاً در سنت های اسلامی ریشه دارد، مشخص می شود. در حالی که تلاش های نوسازی منجر به تغییرات اجتماعی قابل توجهی شده است، حساسیت های فرهنگی همچنان در اولویت هستند. کسب و کارهای بین المللی باید این تفاوت های فرهنگی را با دقت بررسی کنند، به ویژه در مورد استراتژی های بازاریابی، بومی سازی محصول و مدیریت نیروی کار. (د) با وجود تلاش ها برای تنوع بخشیدن به اقتصاد، کشورهای شورای همکاری خلیج فارس به شدت به درآمدهای نفت و گاز وابسته هستند. نوسانات در بازارهای جهانی انرژی می تواند اثرات عمیقی بر مخارج دولت، استراتژی های سرمایه گذاری و قدرت خرید مصرف کننده داشته باشد. شرکت هایی که در بخش های فراتر از انرژی فعالیت می کنند باید در برابر نوسانات اقتصادی مقاوم بوده و با شرایط متغیر بازار سازگار شوند. (ه) منطقه شورای همکاری خلیج فارس در یک محیط حساس ژئوپلیتیکی واقع شده است که توسط رقابت های منطقه ای، درگیری ها و نگرانی های امنیتی مشخص شده است. تنش با کشورهای همسایه، مانند ایران و یمن، و همچنین پویایی های ژئوپلیتیکی گسترده تر که قدرت های بزرگ را درگیر می کند، می تواند بر عملیات تجاری و تصمیمات سرمایه گذاری تأثیر بگذارد. شرکت های بین المللی باید ریسک های ژئوپلیتیکی را برای حفظ منافع خود و تضمین تداوم عملیات خود ارزیابی کرده و کاهش دهند. (و) دولت های شورای همکاری خلیج فارس به طور فزاینده ای سیاست هایی را با هدف ترویج ملی شدن و کاهش اتکا به نیروی کار خارجی اجرا کرده اند. شرکت هایی که در منطقه فعالیت می کنند با مقررات در حال تحول مرتبط با سهمیه های استخدامی، شرایط ویزا و بومی سازی نیروی کار مواجه هستند. انطباق با این مقررات در عین حفظ بهره وری عملیاتی، چالش مهمی برای کسب و کارهای بین المللی ایجاد می کند. (ز) شهرنشینی سریع و توسعه زیرساخت ها مشخصه بسیاری از کشورهای شورای همکاری خلیج فارس است که توسط برنامه های تنوع طلبی اقتصادی و رشد جمعیت هدایت می شود. در حالی که این طرح ها فرصت هایی را برای سرمایه گذاری و گسترش بازار ارائه می کنند، اما چالش هایی را نیز در رابطه با ظرفیت زیرساخت، برنامه ریزی شهری و پایداری محیطی ایجاد می کنند. شرکت های بین المللی باید استراتژی های خود را با اولویت های زیرساختی در حال تحول هماهنگ کنند و به اهداف توسعه پایدار کمک کنند. پویایی ها و چالش های سیاسی-اجتماعی در منطقه شورای همکاری خلیج فارس عمیقاً بر روند بین المللی شدن شرکت ها تأثیر می گذارد. درک و پیمایش این پیچیدگی ها برای کسب و کارهایی که به دنبال ایجاد جای پای در این بازار پویا و به سرعت در حال تحول هستند، ضروری است. سازگاری، حساسیت فرهنگی و مدیریت ریسک استراتژیک

عوامل کلیدی موفقیت در چشم انداز تجاری کشورهای شورای همکاری خلیج فارس هستند (پونتس^۱ و همکاران، ۲۰۲۴: ۳۳).

از این رو، در سطح دیپلماتیک، قرن بیست و یکم با تغییرات محیطی منطقه‌ای و اقتصادی مشخص می‌شود که ویژگی‌های جنبه‌های دیپلماتیک سنتی را به سطح جدیدی می‌برد و به انواع دیپلماتیک تخصصی جدید تبدیل می‌شود که انعطاف‌پذیرتر هستند و به راحتی می‌توان آنها را با شرایط تطبیق داد. محیط اقتصادی بین‌المللی الگوهای جدید دیپلماتیک در بین این دیدگاه‌های اقتصادی جهانی متمایز می‌شوند، در حالی که بین‌المللی شدن قوانین داخلی، دگرگونی مفاهیم حاکمیتی و استفاده از فناوری‌های جدید مجازی، نقش محیط دیپلماسی اقتصادی را افزایش داده و آن را برای تکامل و استفاده از ابزارهای جدیدی مانند دیپلماسی تجاری و شرکتی که نه تنها در زمین، بلکه در آب‌های بین‌المللی نیز قابل اجرا است (سعیمی‌نسب، ۱۴۰۱).

دیپلماسی اقتصادی از مذاکرات توافق‌نامه‌های تجاری و سرمایه‌گذاری دوجانبه و چندجانبه جدید که شامل کشورهایی از همه قاره‌ها می‌شود پدید می‌آید. این چشم‌انداز بین‌المللی، بزرگ‌ترین اقتصادهای جهان، اعم از سنتی و نوظهور را دوباره متحد می‌کند و به جنبه‌های دیپلماتیک ارزش می‌افزاید و آنها را مجبور می‌کند تا در مقیاس جدیدی پیش بروند.

در این راستا برای کشوری همچون ایران که نیاز به تنوع بخشیدن به اقتصاد خود برای خروج کامل از رانت نفتی دارد، انتقال به اقتصاد آبی می‌تواند سودمند باشد. دریا و سواحل نقش اساسی در اقتصاد ایران دارند، حتی اگر از نظر تولید ناخالص داخلی این نقش در شرایط فعلی تعیین کننده به نظر نرسد؛ زیرا در حال حاضر با وجود اینکه بیش از ۹۵ درصد تجارت بین‌المللی ایران از طریق دریا انجام می‌شود، تنها ۱۲ درصد از تولید ناخالص داخلی آن را اقتصاد دریایی تشکیل می‌دهد (سبحانیان و همکاران، ۱۴۰۲).

دریا در زمینه تغییرات اقلیمی و تنش آبی اهمیت استراتژیک دیگری پیدا کرده است، زیرا تقریباً ۲۰ درصد آب شرب ایران از طریق نمک‌زدایی از آب دریا تأمین می‌شود و نمک‌زدایی آب دریا به کل مصرف آب شرب کشور کمک می‌کند. همچنین با توجه به اینکه نزدیک به ۴۰ درصد جمعیت و ۳۸ درصد صنایع و در نتیجه بیش از ۶۰ درصد فعالیت‌های آلوده کننده در سواحل متمرکز شده است، نیاز به مدیریت نحوه بهره‌برداری پایدار از دریا بسیار زیاد احساس می‌شود (الصفی، ۱۳۹۴).

^۱. Pontes

برهمن اساس، مطالعه حاضر به ارزیابی جایگاه اقتصاد دریا محور در دیپلماسی اقتصادی ایران پرداخته است. لازم به ذکر است که اقتصاد دریا محور یا همان اقتصاد دریا که در ادبیات جهانی عموماً با عنوان اقتصاد آبی اطلاق میشود، عبارت است از استفاده پایدار از ظرفیت منابع و گستره‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها و جزایر برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد اشتغال و در نهایت افزایش تولید ناخالص داخلی. بنابراین، حوزه اقتصاد دریا فراتر از مواردی از قبیل شیلات و گردشگری دریایی است و مستلزم ظهور و حمایت از صنایع مرتبط با آب و دریا از جمله حمل و نقل دریایی، گردشگری دریایی، انرژی‌های تجدیدپذیر، آبی‌پروری و شیلات، بیوتکنولوژی دریایی، زیست‌هوشناسی و معدنکاری دریایی و البته حفظ و بازسازی محیط زیست دریا می‌باشد. برهمن اساس در ادامه این مطالعه به بیان نوآوری پژوهش، ادبیات نظری، پیشینه تحقیق، روش تحقیق، یافته‌ها و در نهایت نتیجه‌گیری و بحث پرداخته شده است.

در حالی که علی‌رغم مطالعات مختلفی که در زمینه مزایا و اثرات اقتصاد دریا در اقتصاد ایران وجود دارد، تاکنون مطالعه‌ای در کشور این موضوع را از حیث دیپلماسی اقتصادی مورد بررسی قرار نداده است. لذا انجام این مطالعه از این جهت دارای نوآوری است و به گسترش ادبیات موضوع کمک می‌کند.

۱. پیشینه پژوهش

سبحانیان و همکاران (۱۴۰۲) در پژوهشی با بررسی تاثیر اقتصاد دریا محور بر رفاه، تغییرات تراز تجاری و اشتغال کشور نشان دادند که با کاهش تعرفه بخش آبی‌پروری، حجم تولیدات بخش آبی‌پروری کاهش، با افزایش بهره‌وری نهاده‌های واسطه‌ای در دو بخش آبی‌پروری و حمل و نقل دریایی، رفاه ایران افزایش و با افزایش بهره‌وری نیروی کار و نهاده‌های واسطه‌ای در دو بخش آبی‌پروری و حمل و نقل دریایی، تراز تجاری این دو بخش مثبت می‌شود.

سمیعی‌نسب (۱۴۰۱) در مطالعه‌ای به بررسی راهبردهای بهره‌گیری از جایگاه دریا در اقتصاد کشور در راستای منویات مقام معظم رهبری پرداخت. وی در این مطالعه بیان نمود که به‌رغم تأکید رهبر انقلاب اسلامی درباره کسب اقتدار و سیادت اقتصادی در حوزه دریا، تنها از ۱۰ درصد ظرفیت بالقوه دریا در کشور استفاده شده است. اگر حوزه‌هایی مانند شیلات و انرژی نیز در نظر گرفته شود، بهره‌مندی حدود ۲۰ درصد از ظرفیت‌های دریایی کشور برآورد می‌شود. معضلات گسترده‌ای مانند نبود نگرش راهبردی به ظرفیت دریا در نظام تصمیم‌گیری کشور، نگاه تک‌بعدی فنی، نبود برنامه

جامع در خصوص چگونگی برداشت ذخایر دریایی، رکود اقتصادی و حمایت ضعیف دولت‌های گذشته، عدم همراه کردن اقوام مختلف و... از عوامل بازدارنده توسعه دریا محور در کشور شناخته می‌شوند. این در حالی است که عدم توسعه اقتصاد دریا محور با هدررفت منافع گسترده اقتصادی، اثرگذاری مضاعف تحریم‌های خارجی، تضعیف امنیت مرزهای آبی، تنزل توان رقابت‌پذیری و... تهدیدکننده امنیت ملی کشور است. فرهنگ‌سازی برای پیرنگ کردن اهمیت دریا در صنایع فرهنگی و کتاب‌های نظام تعلیم‌وتربیت، توسعه گردشگری دریایی و پیشی گرفتن از کشورهای منطقه، تعیین نهاد مشخص برای توسعه دریا محور و رفع معضل تعارض منافع دستگاه‌های مختلف، برقراری ثبات اقتصادی، افزایش سرمایه‌گذاری و تغییر در نظام تأمین مالی بخش دریا، توسعه زیرساخت‌های استان‌های جنوبی و ارزیابی مستمر وضعیت رفاه اقتصادی ساکنان این مناطق، تعهد به اجرایی کردن منویات رهبری، بهره‌مندی از ابعاد مختلف ظرفیت‌های مناطق جنوبی، الزام به بودجه‌ریزی متوازن بر اساس سیاست‌های آمایش سرزمین و... به توسعه دریا محور در کشور می‌انجامد.

حسینی و همکاران (۱۴۰۰) در مطالعه‌ای به تبیین توسعه منطقه‌ای با تأکید بر اشتغال در حوزه اقتصاد دریا در استان بوشهر پرداختند. در این پژوهش پیشران‌های کلیدی آینده پژوهی در ارتباط با توسعه اشتغال در بخش‌های اشاره شده، ارائه شد. نتایج نشان داد که رقابت‌پذیری شهری، مناطق نمونه و دهکده‌های گردشگری، سرمایه‌گذاری مردم محلی در بخش گردشگری، سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، زمین‌های ساحلی مطلوب و گسترده در بخش آبی‌پروری و وجود منطقه ویژه علم و فناوری دریایی، حمایت از تولیدات داخلی، صادرات محصولات زیست فناوری در بخش زیست فناوری دریایی بیشترین میزان تأثیرگذاری بر فرآیند توسعه اشتغال در استان بوشهر را خواهند داشت.

آکومولافه و همکاران (۲۰۲۲) در مطالعه‌ی تحت عنوان "چالش‌ها و چشم‌اندازهای استقرار اقتصاد آبی در مناطق ساحلی استان اوندو" به بررسی و شناسایی نقاط قوت و ضعف اقتصاد آبی پرداخته‌اند، نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که اقیانوسها و دریاها موتورهای اقتصاد جهانی هستند و پتانسیل زیادی برای رشد و توسعه مناطق ساحلی وجود دارد، محیط طبیعی استان اوندو برای گردشگری و مهمان‌نوازی مناسب است. شغل طبیعی مردم این منطقه ماهی‌گیری است و روش ماهیگیری که در حال حاضر استفاده می‌شود، منسوخ شده است و نمیتواند رفاه مردم را تضمین کند. علاوه بر نفتی که در حال اکتشاف است، سایر منابع و مواد معدنی هنوز به حداکثر بهره‌برداری نرسیده‌اند. با وجود در دسترس بودن منابع دریایی در این منطقه، استراتژیها و مؤلفه‌های اقتصاد آبی هنوز به طور کامل به کار گرفته نشده‌اند.

الحارثی و حنیف (۲۰۲۰) در مطالعه‌ی تحت عنوان "اثرات اقتصاد آبی بر رشد اقتصادی در کشورهای سارک" با استفاده از تکنیک حداقل مربعات تعمیم یافته و داده‌های ۱۹۹۵ تا ۲۰۱۸ به بررسی تأثیر عوامل اقتصاد آبی بر رشد اقتصادی کشورهای انجمن همکاری منطقه‌ای جنوب آسیا پرداخته‌اند. نتایج این مطالعه نشان می‌دهد اقتصاد آبی از نظر ۴ آماری نقش مهمی در رشد اقتصادی کشورهای سارک دارند، در این مطالعه از کل تولید آبی پروری، کل تولید شیلات و کشاورزی، جنگلداری و ماهی‌گیری، تجارت و نرخ تورم به عنوان متغیرهای کنترل استفاده شده است. مدیریت و استفاده صحیح از منابع آب بر رشد اقتصادی و رفع چالش‌های نامنی غذایی از طریق بهبود عرضه غذاهای دریایی در کشورهای در حال توسعه جنوب آسیا مؤثر است.

بیر^۱ و همکاران (۲۰۲۰) در مطالعه‌ی تحت عنوان "مروری بر اقتصاد آبی در بنگلادش: چشم اندازها و چالش‌ها" به بررسی فرصت‌ها و چالش‌های اقتصاد دریا محور در بنگلادش پرداخته‌اند، نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که فرصت‌ها و پتانسیل‌های اقتصاد دریا محور برای بنگلادش را میتوان در حوزه گردشگری و بیوتکنولوژی خلاصه کرد و نیز از چالش‌های اقتصاد دریا محور در بنگلادش به مواردی همچون سیل‌های مکرر، آلودگی‌های دریایی از جمله اسیدی شدن اقیانوس‌ها، کمبود پرسنل آموزش دیده و مدیریت ضعیف اقیانوس‌ها اشاره نمود.

در مطالعه‌ی راجرسون و راجرسون^۲ (۲۰۱۹) به بررسی چالش‌های اقتصاد دریا محور در آفریقای جنوبی با تأکید بر گردشگری ساحلی و دریایی پرداخته شده است، نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری مهمترین عاملی است که میتواند در توسعه گردشگری مؤثر باشد.

تیگار و گارنینگ^۳ (۲۰۱۸) به بررسی عوامل مؤثر بر توسعه گردشگری دریایی و ساحلی پرداخته شده است، نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که به منظور توسعه گردشگری دریایی و ساحلی باید به مواردی همچون جاذبه‌ها (کیفیت چشم اندازهای طبیعی و تنوع فعالیتهای گردشگری)، امکانات (خدمات بانکی، هتلها و فروشگاه‌ها)، دسترسی (کیفیت جاده‌ها و حملونقل عمومی)، منابع انسانی (کیفیت مهارت منابع انسانی، پاسخگویی به شکایات، کفایت منابع انسانی)، تصویر ذهنی (کیفیت شرایط محیطی به لحاظ پاکیزگی، آلودگی هوا، آلودگی صوتی و ..) و قیمت خدمات توجه شود.

1. Bir

2. Rogerson & Rogerson

3. Tegar & Gurning

باری^۱ (۲۰۱۷) در مطالعه‌ی تحت عنوان اقیانوس‌های ما و اقتصاد آبی: فرصت‌ها و چالش‌ها، به بررسی مفهوم اقتصاد آبی در چارچوب پایداری پرداخته است، نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که بنگلادش و همچنین جنوب آسیا دارای پتانسیل‌های زیادی در اقتصاد آبی هستند. مفهوم اقتصاد آبی، در جنوب آسیا و بنگلادش کاملاً جدید است. اقتصاد آبی، رفاه بلندمدت یک کشور یا یک منطقه با حفظ محیط زیست و استفاده سیستماتیک از منابع اقیانوس‌ها می‌باشد. تمایلات سیاسی، تعهدات، تحقیقات دقیق، ارتقای آگاهی اجتماعی و توجه به اصول اقتصاد آبی می‌تواند در موفقیت اقتصاد دریا محور مهم باشد.

۲. چارچوب مفهومی

دیپلماسی اقتصادی امروزه کلید روابط خارجی کشورها و ابزار سیاست خارجی یک دولت است و مفهوم جدیدی نیست. با این حال، در ابتدا، این موضوع توسط بسیاری از محققان در سراسر جهان از نظر رخدادهای سیاسی و اقتصادی معاصر مورد بحث قرار گرفت (پترنل و گرش^۲، ۲۰۲۱: ۶۹؛ تریواهیونی^۳، ۲۰۲۲: ۷۷). برای دهه‌ها، سران کشورها و دولت‌ها، سفرها و کارکنان دیپلماتیک از بازرگانان و کارآفرینان در ترویج تجارت و مذاکره برای توافقنامه‌ها حمایت می‌کنند. از طریق ارزیابی ادبیات مرتبط با موضوع، می‌توان دریافت که هیچ تعریف واحدی وجود ندارد: «دیپلماسی اقتصادی عمدتاً به آنچه دولت‌ها انجام می‌دهند، در وسیع‌ترین تعریف مربوط می‌شود. این بسیار گسترده‌تر از وزارتخانه‌های خارجه یا هر حلقه بسته از مقامات است. همه سازمان‌های دولتی که دارای مسئولیت‌های اقتصادی هستند و در سطح بین‌المللی فعالیت می‌کنند، در دیپلماسی اقتصادی شرکت می‌کنند، اگرچه ممکن است آن را به این شکل توصیف نکنند (آمونی و هاگیوارا^۴، ۲۰۲۱: ۴). در ابتدا مهم است که روشن شود که هیچ نظریه واحدی در مورد دیپلماسی اقتصادی وجود ندارد که بتواند پاسخ‌هایی را در مورد اینکه دولت‌ها، تحت شرایط معین، چگونه سیاست را انجام خواهند داد، ارائه دهد.» (باین و وولکاک^۵، ۲۰۱۱: ۹۴). دیپلماسی اقتصادی به مسائل سیاست اقتصادی مربوط می‌شود، به عنوان مثال، کار هیئت‌های نمایندگی در سازمان‌های تنظیم کننده استاندارد مانند سازمان تجارت جهانی (WTO).

1. Bari

2. Peternel and Grešš

3. Triwahyuni

4. Amogne & Hagiwara

5. Bayne and Woolcock

دیپلماسی اقتصادی یک کشور از این‌رو مبتنی بر تصویر آن است زیرا راهی موثر برای ایجاد و تسهیل جذب سرمایه‌گذاری خارجی و صادرات مربوطه است (آنتونیو^۱، ۲۰۲۱: ۶۶). دیپلماسی اقتصادی اساساً بر چهار بردار استوار است (آلمیدا^۲، ۲۰۱۵: ۹۵-۹۷): ۱. استفاده از نفوذ سیاسی و روابط استراتژیک برای ارتقای تجارت و سرمایه‌گذاری بین‌المللی که امکان گشایش بازارهای جدید در مناطق جغرافیایی متنوع و متمایز را فراهم می‌کند. ۲. بهبود عملکرد برخی از جنبه‌های خاص بازار و اصلاح نارسایی‌های موجود، مانند کاهش هزینه‌ها و خطرات معاملات برون‌مرزی (که در آن حقوق مالکیت لحاظ می‌شود). ۳. تقویت منافع متقابل همکاری‌های بین‌دولتی و روابط سیاسی-اقتصادی، به‌منظور افزایش امنیت تجارت و شهروندان. و ۴. به‌عنوان ابزار بلندمدت برای حل و فصل منازعات دوجانبه و مهمتر از همه چندجانبه عمل کند.

امروزه دیپلماسی اقتصادی با موضوعات سیاست اقتصادی (اقتصاد کلان)، از جمله روابط دوجانبه بین دولت‌ها و کار دفاتر اقتصادی سفارتخانه‌ها در سازمان‌های اقتصادی و مالی بین‌المللی سر و کار دارد (آنتونیو، ۲۰۲۱: ۹۹). سه دسته اصلی دیپلماسی اقتصادی وجود دارد: ۱. دیپلماسی اقتصادی منطقه‌ای (بارستون^۳، ۲۰۰۶: ۶۱)، که بین سازمان‌هایی با ماهیت منطقه‌ای ساخته شده است: اتحادیه اروپا، سازمان کشورهای آفریقایی، کارائیب و اقیانوس آرام (OACPS)، مرکوسور و غیره. ۲. دیپلماسی اقتصادی دوجانبه که بین دو کشور توسط سران کشورها و دولت‌ها، سفارتخانه‌ها و کنسولگری‌ها برای تقویت قدرت اقتصادی آنها در سطح بین‌المللی انجام می‌شود. سنتی‌ترین مدل، روابط دولت با دولت است. و ۳. دیپلماسی اقتصادی چندجانبه، بین نمایندگان کشورهای مختلف در سازمان‌های بین‌المللی مختلف مانند صندوق بین‌المللی پول (IMF)، سازمان همکاری اقتصادی و توسعه (OECD)، سازمان ملل متحد (سازمان ملل)، بانک جهانی و سازمان تجارت جهانی (WTO) (بارستون، ۲۰۰۶: ۶۲).

۳. چارچوب بین‌المللی دیپلماسی دریا

آب یکی از عوامل اصلی هر چالش جهانی است که زمین در طول تاریخ تحولات اقتصادی با آن مواجه بوده و همچنان نقش آشکارتر و مهمتری در همکاری بین دولت‌ها خواهد داشت. بر اساس برآوردهای آب سازمان ملل متحد^۴ (۲۰۱۶)، تا سال ۲۰۵۰ به دلیل تقاضای بیشتر برای تولید،

1. António

2. Almeida

3. Barston

4. United Nations

مصارف خانگی و عرضه کشاورزی در اقتصادهای نوظهور، برداشت جهانی آب تا ۵۵ درصد افزایش خواهد یافت. این واقعیت ادامه فرآیند به اصطلاح جهانی شدن خواهد بود، یک چارچوب اقتصادی بین المللی که بر تک تک دولت‌های روی زمین تأثیر می‌گذارد. یکی از مولفه‌هایی که نقش مهمی برای همه بازیگران تکامل جهانی دارد، هیدرودیپلماسی است که اسلام و رپلا^۱ (۲۰۱۵) آن را به عنوان چارچوبی توصیف کردند که شامل سه فرض اساسی است: (۱) آب یک منبع انعطاف‌پذیر است. (۲) علم و سیاست با هم ترکیب می‌شوند تا شبکه‌های آبی را ایجاد کنند که (۳) دارای پیچیدگی فزاینده‌ای هستند (الحرثی و حنیف^۲، ۲۰۲۱: ۲۵۴). همانطور که می‌بینیم، هیدرو دیپلماسی به طور خاص به آب‌های درونی یا درون قاره‌ای اشاره نمی‌کند، بلکه به همه انواع منابع، از زیرزمینی قاره تا قطب شمال، و از بزرگترین رودخانه‌ها تا دریاها و اقیانوس‌ها اشاره دارد. با توجه به این دلایل، دیپلماسی آب به حوزه‌های متقابل متعددی توجه می‌کند که در مقیاس‌های مختلف و در یک بازه زمانی یکسان با یکدیگر تعامل دارند. این تنوع سطوح به پیچیدگی سیستم بین‌المللی منابع آب کمک می‌کند و عوامل سیاسی، اجتماعی و طبیعی را در چارچوب‌های قضایی و نهادی گرد هم می‌آورد که نه تنها در نظم بین‌المللی اعمال می‌شود، بلکه در سطوح ملی و زیرملی با پیچیده کردن مدیریت سیستم هیدروگرافی بین‌المللی آغاز می‌شود (زلیکوویچ، ۲۰۲۳: ۵۴).

بر اساس گزارش سازمان دیپلماسی آب، بیشترین مشکلات مدیریت آب به عنوان زمینه رقابت، اتصال و بازخورد میان فرآیندهای طبیعی و اجتماعی در چارچوب سیاسی دیده می‌شود. این پیشینه به عواملی مانند اکوسیستم‌های طبیعی، کمیت و کیفیت آب، حکمرانی خاص و هدفمند، دارایی‌های یکبار مصرف اشاره دارد که همه توسط هنجارها و ارزش‌های مشترک اداره می‌شوند (سبحانیان و همکاران، ۱۴۰۲).

فرصت انجام دیپلماسی آب در چارچوب توافقات دوجانبه و چندجانبه، همراه با ایجاد سازمان‌های حوزه رودخانه‌ها و نهادهای بین‌المللی مربوط با دریا و اقیانوس است که نقش آن‌ها با هماهنگی فعالیت‌های شرکت‌های ناوبری فرا قاره‌ای به عنوان استفاده‌کنندگان از چارچوب قانونی جهانی آب مرتبط است. باید بر این واقعیت تأکید کرد که سیستم جهانی حمل و نقل آب نشان-دهنده آخرین نتیجه اقدامات سیاست‌گذاران خارجی است که اقدامات آنها به بالاترین سطوح سیاسی، ابزارسازی درگیری‌های بین دولتی، میانجی‌گری سازش در مذاکرات بین‌المللی و دفاع از

¹ Islam and Repella

² Alharthi & Hanif

منافع کشور دسترسی دارد (آکومولافه^۱ و همکاران، ۲۰۲۲: ۱۲۳). وزارتخانه‌ها و سازمان‌های سیاست آب سیاست‌گذاران مدیریت آب به عنوان تسهیل‌کننده‌های ارتباطی بین بازیگران ذینفع عمل می‌کنند که از سطوح ملی و زیرملی شروع می‌شود و با مسائلی که در مقیاس حوضه یا جهانی پدیدار می‌شوند، سروکار دارند. مسئله قابل توجه این است که سیاست‌گذاران، حتی اگر اهداف اقتصادی و پایدار مشابهی داشته باشند، در سطح بین‌المللی پراکنده و فاقد قدرت سیاسی هستند (پول^۲، ۲۰۱۴: ۲۹).

با احترام به اصول اقتصاد آبی و ترکیب اقدامات دیپلماسی اقتصادی، اقدامات دیپلماتیک آبی کشورهای ساحلی تنها می‌تواند به دو اقدام عمده منجر شود: (۱) توسعه اقدامات معمول اقتصادی و تجاری، بدون هیچ گونه تغییر قابل توجهی، با نادیده گرفتن یا بهره‌برداری ناکارآمد از منابع آب طبیعی خود و خطر درگیری در دریاها و اقیانوس‌های فرامرزی و یا بر اساس گزینه دوم (۲) با تاکید بر برنامه‌ریزی، مدیریت و استفاده از نهادهای ملی خود، کشورهای همسایه را در یافتن و بهره‌برداری عادلانه همکاری کنند (سلمان^۳، ۲۰۱۵: ۹۴).

اما در مقیاس جهانی، اقدامات دیپلماسی دریا نمی‌تواند حاکی از کشورهای حاشیه‌ای در یک قاره باشد که در چارچوب همکاری منطقه‌ای عمل می‌کنند. موضوع بسیار پیچیده‌تر است و شامل شراکت‌ها و معاهدات بین‌المللی دوجانبه یا چندجانبه است که در آن کشورها در سراسر قاره‌ها می‌توانند از طریق بهره‌برداری از منابع ملی که منجر به تولید محصولات و خدماتی می‌شوند که در نهایت می‌توانند صادر شوند، به جای واردات آن، این نوع دیپلماسی تازه پدید آمده را تشویق کنند (عراقچی، ۱۳۹۵: ۳۸). به همین دلیل، ما آن را دیپلماسی اقتصاد دریا می‌نامیم، به عنوان آینه‌ای از وسایل حمل و نقل محصولات و خدمات نهایی ناشی از بهره‌برداری کارآمد از منابع طبیعی کشورهایی که بخشی از محیط بین‌المللی هستند. به نظر ما، نتیجه این فرآیند برای همه اقتصادها امتیاز بهتری دارد، زیرا با اجتناب از انباشته شدن اقدامات مربوط به دیپلماسی آب، پایداری هر دو محیط - زمین و اقیانوس را تشویق می‌کند، صنایع ملی را دوباره جمع می‌کند و فعالیت‌های کسب و کارها را تشویق می‌کند؛ و با ثابت نگه‌داشتن قیمت کالاها و خدمات ملی و عدم پرداخت بیش از حد بابت کالاهای وارداتی، فرصت تنوع بخشی به بازارهای داخلی را ایجاد می‌کند (هزرا و بوکته^۴، ۲۰۲۲: ۱۶).

1. Akomolafe

2. Pohl

3. Salman

4. Hazra & Bhukta

۱-۳. مفهوم و اصول اقتصاد آبی

بیش از ۷۰ درصد از سطح سیاره آبی توسط اقیانوس‌ها پوشیده شده است. این یک منبع مهم برای بخش بزرگی از اقتصاد جهان، همراه با محیط زیست دریایی و ساحلی است. آب‌های دریاها و اقیانوس‌ها منبعی از به اصطلاح انرژی آبی هستند که از منابع باد، موج، جزر و مد، حرارت و زیست توده تولید می‌شوند (سازمان ملل متحد، ۲۰۱۶: ۱۰۹-۱۱۰).

تقریباً ۸۰ درصد تجارت جهانی توسط اقیانوس‌ها پشتیبانی می‌شود، در حالی که بخش بزرگی از آن را اقتصاد فرآتلاتیک، تجارتي که به طور سنتی بین کشورهای اروپای غربی و آمریکای شمالی انجام می‌شود، شامل می‌شود. اهمیت تجارت مورد حمایت اقیانوس‌ها در تحقق مفاهیم پایداری و به کارگیری آنها، موضوع مهمی است که برای اولین بار در دستور کار ۲۱ برنامه اجرایی ژوهانسبورگ که توسط سازمان ملل متحد در سال ۱۹۹۲ در اجلاس زمین سازماندهی شد، شناسایی شد که در ریودوژانیرو برزیل برگزار شد. از آن زمان، ایده پایداری به طور گسترده در حوزه‌های مختلف مانند اقتصاد، تجارت، دیپلماسی، روابط بین‌الملل و صنعت پر انرژی مورد پذیرش و اجرا قرار گرفت.

مفهوم اقتصاد آبی برگرفته از پروژه‌ای است که در سال ۲۰۰۴ راه اندازی شد که برای یافتن راه-حل‌هایی برای بهبود روش کار جامعه و اقتصاد با یافتن مدل‌های الهام بخش در طبیعت طراحی شده بود. نتیجه این پروژه در کتابی با عنوان «اقتصاد آبی» خلاصه شد که به جای تمرکز بر یک حوزه، ایده حل انبوهی از مشکلات را در یک زمان، با پیاده‌سازی ایده پایداری در صنایع ترویج می‌کند. در سراسر جهان، انتظار می‌رود که این دیدگاه استراتژیک را اتخاذ کنند و به نتیجه جدید ارزش بیفزایند. از سال ۲۰۱۰، مفهوم اقتصاد آبی و چشم انداز استراتژیک آن در مجامع و اجلاس-های مختلف ملی و بین‌المللی ارائه و پذیرفته شد و با برنامه‌ریزی در سال ۲۰۲۲ برای اجلاس جهانی در برلین که یک سال بعد لغو شد، به اوج خود رسید (پونتس و همکاران، ۲۰۲۴: ۳۵).

۲-۳. دیپلماسی دریا

همانطور که قبلاً توضیح داده شد، مفهوم اقتصاد آبی نویدبخش پایداری در استفاده شدیدتر از منابع ارائه شده توسط دریاها و اقیانوس‌ها در سراسر جهان است. ایده کلی موازی چیزی است که مفهوم اقتصاد سبز ترویج می‌کند، یعنی کاهش خطرات زیست‌محیطی و کمبودهای زیست‌محیطی، فقط این که منطقه جغرافیایی که به آن اشاره می‌شود سطح زمین نیست، بلکه سطح آب است (برنامه محیط زیست سازمان ملل متحد^۱، ۲۰۱۶: ۹۹).

¹. United Nations Environment Programme

بازار ترویج این سیاست دیپلمات‌هایی هستند که فعالیت‌های خود را در سفارتخانه‌ها توسعه می‌دهند که نشان‌دهنده منافع ملی آنها در سراسر جهان است. از آنجایی که مباحث سرمایه‌گذاری و تجارت شامل یک عامل اقتصادی می‌شود، می‌توان از نوعی دیپلماسی تخصصی صحبت کرد که در آن پرسنل، یعنی دیپلمات‌ها باید در موضوعاتی مانند آب و هوا، آب، توسعه پایدار، تجارت تخصص کسب کنند. نقش دیپلمات‌ها مطابق با رویدادهایی که در نتیجه توسعه اقتصاد جهانی رخ می‌دهد، هر روز در حال تغییر است. از اینجا می‌توان اهمیت روزافزون دیپلماسی اقتصادی را مشاهده کرد. چارچوب بین‌المللی این نوع دیپلماسی بین مذاکرات دوجانبه و چندجانبه بر سر توافقاتی که به منافع اقتصادی اشاره دارد و عمدتاً در آب‌های بین‌المللی توسعه می‌یابد، مورد مناقشه قرار می‌گیرد (آکومولافه^۱ و همکاران، ۲۰۲۲: ۱۱۲۷).

بعد دیپلماتیک جدید بیشتر به تجارتی اطلاق می‌شود که بر روی آب‌ها، اقیانوس‌ها و دریاها گسترش می‌یابد و کشورها و قاره‌ها را از یکدیگر جدا می‌کند. بازیگران اصلی در این زمینه، شرکت‌ها و مشاغل هستند که مدیریت آنها تصمیم گرفته‌اند، بین‌المللی شوند. دیپلماسی دریا جنبه‌های مختلفی دارد که آن را تعریف می‌کند: ارتقای پایداری و حفاظت از محیط زیست (عراقچی، ۱۳۹۵: ۳۹)، استفاده از منابع طبیعی محلی که می‌تواند جریان‌های نقدی را به میزان قابل توجهی افزایش دهد و ضرورت بین‌المللی شدن برای دستیابی به منابع مورد نیاز را کاهش دهد، فضایی که این قوانین به آن ارجاع داده می‌شود آب‌های بین‌المللی دریاها و اقیانوس‌ها و مهمترین آنها، تخصص دیپلمات‌هایی که این مفاهیم را اجرا می‌کنند، مدیران عامل شرکت‌ها یا مشاغل بزرگ، دیپلمات‌های حرفه‌ای که به کشورها در مذاکره و اجرای قوانین کمک می‌کنند و بالاخره مفاد معاهدات بین‌المللی و تفاهم‌های دیپلماسی سطح بالا، یعنی رؤسای جمهور یا نخست‌وزیران، یا نهادهای ملی و بین‌المللی که صلاحیت تصمیم‌گیری در مورد تجارت دارند را شامل می‌گردد (هزرا و بوکته^۲، ۲۰۲۲: ۱۷).

۳-۳. دیپلماسی اقتصادی

یکی از ابزارهای نوین، کارآمد و قدرتمند دولت‌ها برای کنش در فضای بین‌المللی و دستیابی به موقعیت بهتر در اقتصاد جهانی، "دیپلماسی اقتصادی" است. این نوع دیپلماسی عبارت است از: اقدامات رسمی دیپلماتیکی که اولاً دسترسی به بازارهای خارجی را برای کسب و کارهای ملی

¹. Akomolafe

². Hazra & Bhukta

تسهیل می‌کنند، ثانیاً در تلاش برای جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی هستند و ثالثاً بر اثرگذاری روی قوانین بین‌المللی در راستای پیشبرد منافع ملی تاکید می‌نمایند.

شایان ذکر است که دیپلماسی اقتصادی، شامل مفاهیمی همچون تحریم‌ها و مجازات‌ها به‌منظور تحت فشار قرار دادن کشورها و یا کمک‌های توسعه‌ای و حمایت‌های اقتصادی برای یارگیری در صحنه بین‌المللی نیز می‌باشد. در این خصوص می‌توان به تاثیرات تحریم‌های اعمال شده بر کشورهای ایران، روسیه یا کوبا و یا کمک‌های مالی فراوان آمریکا و ژاپن به کشورهای همسو با سیاست‌های آنها اشاره کرد.

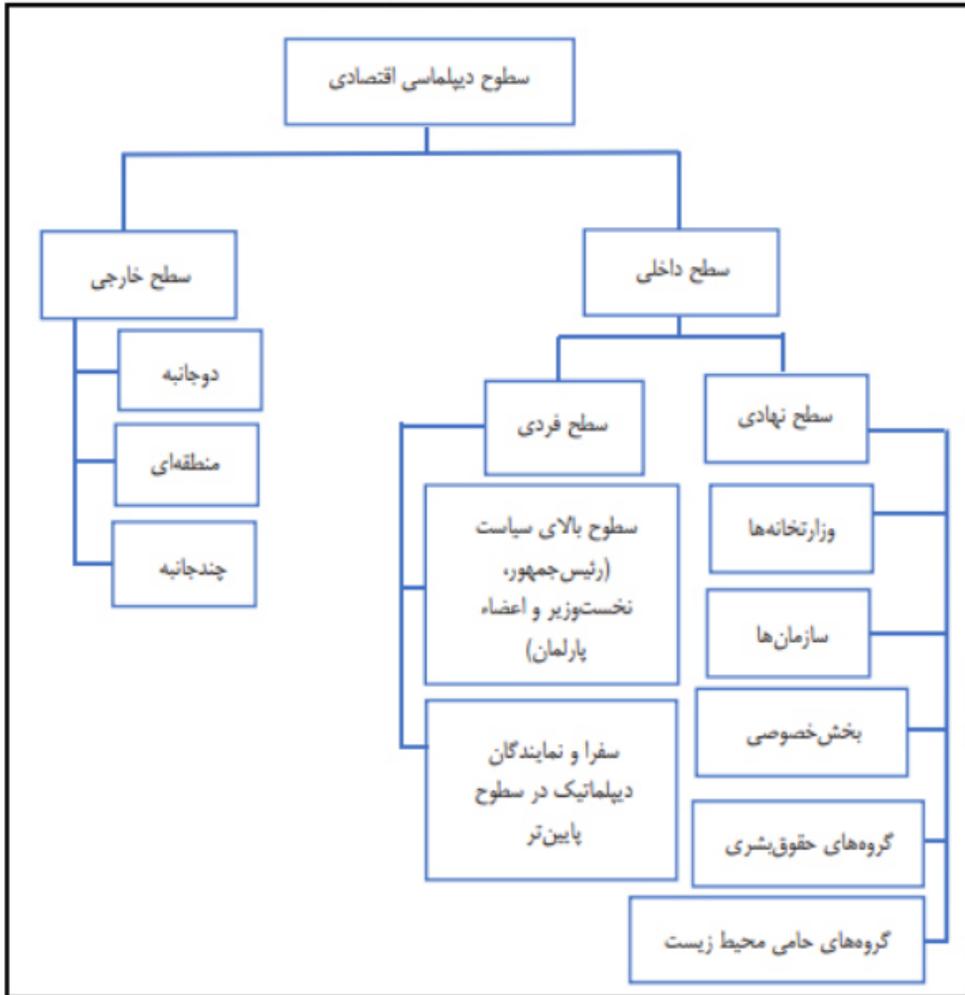
تا قبل از پایان جنگ سرد، برای قرن‌ها دغدغه دولت‌ها و سیاست‌های حاکم بر روابط بین‌المللی، حفظ تمامیت ارضی و امنیت ملی از طریق قدرت نظامی بود. اما با پدید آمدن تحولاتی شگرف در عرصه جهانی، همچون تأسیس سازمان‌ها و نهادهای مالی، گسترش جهانی شدن اقتصاد و افزایش وابستگی متقابل میان کشورهای جهان، پایان جنگ سرد و فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی و غیره، به تدریج اقتصاد به عنصری تاثیرگذار بر روابط بین‌المللی تبدیل شد.

به این ترتیب، الزامات امنیتی در سطح ملی و بین‌المللی کم‌رنگ شد و اقتصاد اهمیت بیشتری یافت؛ به‌طوری که سیاست خارجی دولت‌ها که بر پایه مسائل سیاسی و امنیتی بود، معطوف به مسائل اقتصادی گشت و دیپلماسی سنتی جای خود را به دیپلماسی اقتصادی به عنوان فصل مشترکی میان دیپلماسی و منافع اقتصادی داد.

به این ترتیب و با توجه به این که فضای سیاسی و نظامی جهان به سمت اقتصادی شدن تغییر کرد، قدرت واقعی بر پایه توانایی‌ها و ظرفیت‌های هر کشور در ادغام با اقتصاد جهانی و نه صرفاً بر پایه قدرت نظامی و حفظ قلمرو شخصی تعریف شد.

در حال حاضر "توسعه اقتصادی" به مولفه‌ای اساسی در تعیین کارآمدی دولت‌ها و قدرتمندی کشورها تبدیل شده است. از همین رو، دغدغه اصلی دولت‌ها، به کسب قدرت اقتصادی از طریق فتح بازارهای جهانی، تبدیل شده است. در چنین شرایطی باید در نظر داشت که دستیابی به توانمندی اقتصادی و به تبع آن تحقق توسعه اقتصادی جز در سایه تعامل مؤثر و سازنده با اقتصاد جهانی به دست نخواهد آمد. لذا ضروری است دولت‌ها برای کسب موقعیت بهتر در سطح اقتصاد جهانی، سلسله‌ای از الزامات را برای تک‌تک نهادها و حلقه‌های تصمیم‌گیری خود در نظر بگیرند، این مهم در حیطه سیاستگذاری خارجی با تبیین و اجرای دیپلماسی اقتصادی محقق می‌گردد.

شکل (۱)، سطوح دیپلماسی اقتصادی



(منبع: شفانی، ۱۳۹۶)

در حال حاضر با توجه به وضعیت نامطلوب اقتصاد داخلی و جایگاه نامناسب آن در عرصه اقتصاد جهانی، همچنین تاکید اسناد بالادستی کشور به‌ویژه سند چشم‌انداز بر ارتقای جایگاه اقتصادی و فن‌آوری ایران در منطقه، اولویت دادن به تعامل اقتصادی سازنده و اثربخش با جهان در قالب دیپلماسی اقتصادی که از ظرفیت بهره‌گیری از منافع اقتصاد جهانی برخوردار می‌باشد، به یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر تبدیل شده است. زیرا در شرایط فعلی که کشور تحت فشارهای بین‌المللی از

طریق اعمال تحریم‌های اقتصادی است، اتخاذ سیاست خارجی توسعه‌گرا و تعامل فعال در سطوح منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای، می‌تواند با کمرنگ نمودن تصویر امنیتی ایران از طریق اعتمادسازی در روابط خارجی، منجر به ثبات در مناسبات تجاری و جذب سرمایه‌گذاری خارجی شود و با افزایش کارایی اقتصادی از طریق انتقال فن‌آوری‌های نو و دانش‌بنیان، اثری مثبت بر روند رشد و توسعه کشور داشته باشد.

برای اجرای موفق دیپلماسی اقتصادی در ایران، اولاً لازم است اقتصاد کشور در شرایط قابل قبولی قرار گیرد، چرا که قطعاً نمی‌توان انتظار داشت در شرایط نامطلوب (شامل رشد اقتصادی ناپایدار، بی‌کیفیت و متکی به نفت، سهم اندک بخش صنعت از تولید ناخالص داخلی، بستر نهادی نامناسب؛ رواج فعالیت‌های اقتصادی نامولد؛ محیط کسب‌وکار ضد تولید؛ صادرات محدود به خام‌فروشی و کالاهای با ارزش افزوده پایین و ...)، صرفاً با بکارگیری دیپلماسی اقتصادی به جایگاه مناسبی در سطح اقتصاد جهانی دست یابیم و از منافع آن بهره‌مند شویم. بنابراین ضرورت دارد تقویت زیرساخت‌ها و الزامات مربوط به بهبود شرایط اقتصادی کشور، به‌ویژه در عرصه تولید و تحقق رشد اقتصادی مولد، مورد پیگیری قرار گیرند.

ثانیاً نیاز است برخی از الزامات در سطح ملی (شامل الزامات نهادی: تشکیل یک رکن یا نهاد مشخص و ویژه در دستگاه دیپلماسی کشور و نیز الزاماتی در خصوص کارگزاران دیپلماسی اقتصادی کشور: یعنی دیپلمات‌های اقتصادی) و الزاماتی در سطح بین‌المللی (شامل برخی اقدامات در سطح بین‌المللی) در نظر گرفته شوند.

به هر ترتیب، تدوین یک دیپلماسی اقتصادی فعال در کشور می‌تواند بسترهای موردنیاز برای گسترش تعامل با اقتصاد جهانی و در نتیجه بهرمندی از منافع آن را مهیا سازد و به بازیابی قدرت ملی در عرصه بین‌المللی و بی‌اثر کردن تحریم‌ها یاری رساند. از همین رو، شکل‌گیری عزم و اراده‌ای جدی برای تحقق الزامات موردنیاز و رفع نارسایی‌های موجود بر سر راه عملیاتی شدن این نوع دیپلماسی، ضروری است. از جمله اقدامات اساسی که می‌توانند در این زمینه راهگشا باشند می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

- ارائه چشم‌اندازی مطلوب از اقتصاد داخلی از طریق تقویت توان تولیدی و صادراتی کشور با هدف افزایش فرصت‌های تعامل سازنده و هدفمند با کشورهای دیگر،
- تمرکز بر همکاری‌های منطقه‌ای به‌عنوان عاملی مؤثر برای تضمین ثبات و امنیت سیاسی و اقتصادی در مقابل تهدیدات خارجی،

- بسترسازی (تقویت تولید و توسعه صنعتی) در راستای بهره بردن از منافع عضویت در سازمان تجارت جهانی، در کنار تلاش برای پیوستن به این سازمان،
- بهبود ظرفیت‌های کارشناسی و سازمانی دستگاه دیپلماسی کشور از طریق تقویت بنیه کارشناسی و اصلاح قوانین و ساختار دستگاه دیپلماسی کشور و نیز همکاری و هماهنگی این وزارتخانه با سایر بازیگران دولتی، غیردولتی و بخش خصوصی،
- معرفی توانمندی‌های اقتصادی ایران به زبان‌های رسمی کشورهای مختلف و نه فقط زبان انگلیسی، در راستای برقراری ارتباط گسترده‌تر و زمینه‌سازی در خصوص روابط اقتصادی توسط دیپلمات‌های ایرانی،
- توجه به تهدیدهای روز و بهره بردن از تجربیات موفق دیگر کنشگران بین‌المللی.

۴. یافته‌ها

توسعه دریا محور و اقتصاد دریا که اخیراً بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته، موضوعی بسیار کلی است و لازم است تا تصویر روشنی از آن ترسیم گردد. اقتصاد دریا محور در ادبیات جهانی عموماً با عنوان اقتصاد آبی، به شکل استفاده پایدار از ظرفیت منابع و گستره‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها و جزایر برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد اشتغال و درنهایت افزایش تولید ناخالص داخلی تعریف می‌گردد. بنابراین، حوزه اقتصاد دریا فراتر از مواردی از قبیل شیلات و گردشگری دریایی است و مستلزم ظهور و حمایت از صنایع مرتبط با آب و دریا و از جمله حمل‌ونقل دریایی، گردشگری دریایی، انرژی‌های تجدیدپذیر، آبرزی‌پروری و شیلات، بیوتکنولوژی دریایی، زیست‌هواشناسی و معدن‌کاری دریایی است.

- اقتصاد دریا محور، راهبردی اساسی، توسعه‌ای و کنشگرا و درنهایت، تحول‌آفرین است.
- اساسی است؛ زیرا در سطح بالایی نهادها و سازمان‌های زیادی را درگیر می‌کند.
- توسعه‌ای است؛ زیرا با موضوعات مختلف توسعه‌ای و حاکمیتی مانند جمعیت‌پذیری، ایجاد زیرساخت‌ها و ارتباطات گره خورده است.
- کنشگراست؛ زیرا محرک جدی به‌کارگیری و به‌کاراندازی صنایع و اشتغال در دریاها و سواحل است.

شاید اگر امروز تصمیم گرفته شود ۱۰۰ موضوع و اقدام اساسی در فرایند توسعه کشور فهرست گردد و از بین آنها ۵۰ موضوع مهمتر انتخاب شده و درنهایت پنج موضوع کلیدی و جدی برگزیده

شود، بدون شک موضوع توجه به اقتصاد دریا محور و توسعه سواحل کشور از جمله مکران در سبب انتخاب نهایی قرار می‌گیرد.

ایران با توجه به موقعیت بی‌نظیر خود در منطقه و جهان دارای نقشی کلیدی و حساس است، از همین رو و با توجه به دارا بودن بیش از پنج هزار و ۸۰۰ کیلومتر خطوط ساحلی، دسترسی به دریا در شمال و جنوب، دسترسی به آب‌های آزاد اقیانوس هند، مجاورت با منطقه استراتژیک خلیج فارس و تنگه هرمز و قرار گرفتن در کریدورهای ترانزیتی بین‌المللی باید به دنبال توسعه پایدار با رویکرد دریایی باشد. ولی در میزان استفاده از این نعمت خدادادی چندان موفق نبوده است. بیشترین فعالیت در عرصه سواحل کشور، مربوط به محدوده‌های شهری و روستایی و تأسیسات بندری و نظامی است که همه اینها حدود ۵ درصد از ظرفیت سواحل کشور را به خود اختصاص داده‌اند و حدود ۹۵ درصد از این ظرفیت مورد توجه قرار نگرفته است. در حالی که این مناطق دارای اهمیت ژئواستراتژیک، ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک در مقیاس جهانی و منطقه‌ای هستند.

در حال حاضر بسیاری از کشورهای جهان سهم عمده‌ای از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کنند. در این میان ویتنام و سپس چین با بیش از ۵۰ درصد، در صدر قرار دارند. ایران نیز حدود ۱۰ درصد از تولید ناخالص ملی خود را از دریا تأمین می‌کند که با توجه به پتانسیل‌های موجود در کشور، رقم پایینی تلقی می‌گردد. ایران حدود یک درصد اقتصاد دریایی دنیا را بدون احتساب منابع نفتی و گازی و حدود ۲/۵ درصد را با احتساب این منابع به خود اختصاص داده است. این در حالی است که از نظر پتانسیل موجود در اختیار کشور، ایران از بین ۱۸۴ کشور در رتبه چهارم قرار دارد، در صورتی که از نظر کسب درآمد وضعیت مطلوبی نداشته و بیشترین فعالیت‌های اقتصادی در عرصه سواحل کشور متمرکز در محدوده شهرهای بزرگ ساحلی است. (استادی جعفری، ۱۴۰۰)

موضوع دیگر، چالش توزیع نامتوازن جمعیت در کشور و نگاه تمرکزگرایی و عدم توجه جدی به پتانسیل‌ها و ظرفیت و منابع نواحی مرزی و به‌خصوص در نواحی با مرز آبی بسیار جدی است. به‌عنوان نمونه، هفت استان ساحلی ما که حدود ۲۵ درصد مساحت کشور را به خود اختصاص می‌دهند، تنها دربرگیرنده حدود ۱۰ درصد جمعیت کشور هستند. در حالی که بررسی‌ها نشان می‌دهد که به‌ازای ایجاد یک شغل در بخش اقتصاد دریا، چهار شغل جدید ایجاد می‌گردد که در مقایسه با سایر بخش‌ها بسیار قابل توجه است.

در این زمینه، نمونه‌های موفق و ناموفقی به چشم می‌خورد. به‌عنوان نمونه، با ایجاد بندر شهید رجایی، جمعیت بندرعباس و به‌طور کلی استان هرمزگان دو برابر شد و پس از آن با اضافه شدن

صنایع مادر در ناحیه بندرعباس مانند صنایع پتروشیمی، آلومینیم، کشتی‌سازی، فولاد و سیمان هرمزگان جمعیت این ناحیه بیش از پنج برابر شده است. از طرفی تجربه تقریباً ناموفق منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس در عسلویه به لحاظ کلان، بیانگر این مطلب است که عدم توسعه پایدار و متوازن اگرچه به عنوان یک مرکز پُراهمیت فعالیت‌های صنعتی و معدنی، منافع اقتصادی برای کشور به همراه دارد، لیکن چالش‌های جدی زیست‌محیطی، کالبدی و اجتماعی را (مانند آلودگی‌های بالای زیست‌محیطی و مسائل اجتماعی ناشی از مهاجرت‌های شغلی و دوگانگی فرهنگی) به دنبال داشته است.

در این میان، استفاده از ظرفیت بالای کنشگری مناطق آزاد و ویژه، در تحقق الگوهای اقتصاد دریا محور بسیار کلیدی است. در این خصوص می‌توان به تجربه موفق کیش در جذب گردشگر دریایی اشاره کرد. در نمونه‌ای دیگر می‌توان به مصوبه مجلس در بهمن‌ماه ۱۳۹۸ و الحاق اراضی شهر چابهار، شهر جدید تیس و بالغ بر ۸۰ روستا و افزایش محدوده ۱۴ هزار هکتاری به حدود ۹۲ هزار هکتاری اشاره کرد که این مصوبه همراستا با نقش کلیدی بندر و شهر چابهار در مقیاس یکی از چهار شهر لجستیک کشور (براساس سند آمایش لجستیک کشور) و مبدأ کریدور توسعه شرق کشور بوده است. (استادای جعفری، ۱۴۰۰)

۱-۴. پتانسیل آب‌های ایران

- مکان صادرات نفت و گاز و تأمین نیازهای کشورهای حاشیه دریای خزر و شرق اروپا؛
- قرار گرفتن در مسیر ترانزیتی کریدور شمال - جنوب، (امکان ترانزیت کالا از مرزهای جنوبی و دریایی به مرزهای شمالی و دریایی و پوشش حدود ۷ الی ۸ درصد از ظرفیت صادرات کشوری مانند ژاپن و امکان کسب بیش از ۱۰ میلیارد دلار درآمد از این محل) و کریدور شرق - غرب؛
- وجود منابع انسانی فراوان در کشور؛
- وجود بیش از دو برابر عمق متوسط خلیج فارس در سواحل خوزستان و بیشترین عمق در بندر امام و بندر ماهشهر؛
- بندر خرمشهر که تا حدود ۳۰ سال پیش به عنوان دومین بندر تجاری دنیا بوده است و بخش عمده‌ای از نیازهای ایران، عراق، کویت و حتی عربستان را پوشش داده است؛
- بندر خارک به عنوان یکی از بنادر شاخص قابل توسعه و دارای اسکله‌های نفتی؛
- وجود اسکله‌های تخلیه و بارگیری مناسب؛

- برخورداری از جاذبه‌های اکوتوریستی؛
- پایین‌ترین هزینه انبارداری و فضای گسترده برای انبار کالا؛
- کشتی‌های مولد برق: با توجه به کمبود انرژی بخصوص در سواحل جنوب و در فصل گرما با استقرار کشتی‌های مولد برق، می‌توان بدون سرمایه‌گذاری ثابت انرژی مورد نیاز را تأمین و در فصل سرما با اجاره این کشتی‌ها به کشورهای ساحل نیمکره جنوبی ظرفیت مناسب اقتصادی فراهم کرد.
- کشتی‌های بیمارستانی: با توجه به نیاز در سواحل جنوبی به بخش خدمات درمانی بخصوص در اپیدمی‌هایی شبیه کرونا می‌توان با ساخت و خرید کشتی‌های بیمارستانی به این مهم رسیدگی کرد.
- در اختیار داشتن منابع باد، خورشید، جزر و مد و امواج دریایی جهت تولید انرژی‌های نو؛
- ظرفیت‌سازی در جنوب کشور در منطقه آزاد چابهار، کیش، قشم و اروند و اتصال آنها به زیرساخت ایجاد شده مجتمع بندری کاسپین منطقه آزاد انزلی در شمال کشور می‌تواند نقطه مجهول رونق اقتصاد ترانزیت در کشور با محوریت حمل‌ونقل دریایی و خشکی عظیمی در کشور باشد که بی‌تردید نقش بسیار بزرگی در اقتصاد ملی و دستیابی به توسعه پایدار دارد.
- دسترسی به بازار مصرف بسیار بزرگ کشورهای CIS و کشورهای حوزه خلیج فارس؛
- اشتغال‌زایی و محرومیت‌زدایی؛
- آبروی پروری: نرخ افزایش مصارف انسانی آبیان سالانه ۳.۲ درصد بوده و در کنار آن نرخ افزایش جمعیت جهان حدود ۱.۶ درصد ثبت شده است؛ این روند نشان‌گر افزایش سرانه مصرف آبیان در میان مردم دنیا است. بر همین اساس مصرف سرانه جهانی که در سال‌های ابتدایی دهه ۱۹۵۰ میلادی حدود ۶ کیلوگرم بود، در سال ۲۰۱۵ میلادی به ۲۰ کیلوگرم ارتقاء پیدا کرده و همچنان سال‌به‌سال در حال افزایش است. ضمن اینکه آمارهای رسمی نشان می‌دهد تنها در پنج ساله ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۴ میلادی، سرانه مصرف ۱۰ درصد افزایش داشته است. (سازمان خواربار و کشاورزی ملل متحد، ۲۰۱۶: ۷۱)

۲-۴. چالش‌های موجود در بخش‌های مختلف اقتصاد دریا در ایران

شیلات، حمل‌ونقل و گردشگری، سه حوزه فعال اقتصاد دریا در ایران هستند که با مشکلات بسیاری مواجهند. در این زمینه، شیلات کشور از نظر سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی با چالش‌های زیادی روبه‌رو است. قیمت تمام شده و فروش: قیمت تمام شده به دلیل هزینه‌های بالای تولید در ایران، جذاب نیست.

مسئله گردشگری: مشکل اصلی محدودیت‌های زیرساختی کشور ماست. در مناطق ساحلی ما، هتل، رستوران و مراکز تفریحی باکیفیت و متعدد، وجود ندارد.

بر اساس داده‌های منتشرشده در حوزه حمل‌ونقل دریایی در سال ۲۰۱۷ میلادی، ایران به لحاظ ظرفیت در این زمینه، رتبه اول خلیج فارس و رتبه بیست و چهارم جهان را دارا است. سکن کشتی‌های ورودی به بنادر کشور، بیش از متوسط جهانی است که این امر، استفاده ایران از ناوگان با سن بالا در فرایند حمل‌ونقل دریایی را نشان می‌دهد.

ایران، ۳۵ درصد کشتی‌های دنیا به لحاظ تناژ را در اختیار دارد که در حال تردد در مسیرهای آبی جهان هستند. بیش از یک درصد ناوگان حمل‌ونقل دریایی جهان، در اختیار ایران است. از این مقدار حدود ۲۲ درصد ناوگان حمل‌ونقل دریایی ایران با پرچم ایران و بقیه با پرچم کشورهای دیگر، اغلب با پرچم پاناما، در حال تردد در مسیر دریایی هستند. ایران، ۴۱ دهم درصد کل ظرفیت کشتی‌های کانتینری دنیا را در اختیار دارد اما سهم کشور ما در ساخت کشتی، پایین و فقط ۱ دهم درصد کشتی‌های دنیا است. (مطلبی کربکندی و کفیلی، ۱۳۹۸) به نظر می‌رسد مهم‌ترین موضوع اقتصاد دریا در ایران، غافل شدن از این حوزه یا نادیده گرفتن آن است؛ زیرا سرمایه‌گذاری مناسب در این زمینه، صورت نگرفته، زیرساخت‌های لازم فراهم نیست و آبروی پروران نیز با مشکلات بسیاری مواجه هستند.

همچنین در زمینه حمل‌ونقل دریایی، علی‌رغم پتانسیل‌های بالا، سهم کمی از بازار جهانی در اختیار ایران است. در حوزه گردشگری، نیز بسیار ضعیف عمل شده و اصولاً گردشگری خارجی، از مدار خارج شده است. سایر حوزه‌ها مانند مواد معدنی و بیوتکنولوژی، موضوعات دیگری است که در این مقاله نمی‌گنجد.

۳-۴. چالش‌های صنایع دریایی در ایران

صنایع دریایی ایران در طول ایام و گذشت زمان همواره با موانع و تنگناهایی دست و پنجه نرم کرده است. اگرچه سرمایه‌گذاری‌های نسبی تا حدودی در این صنعت تأثیرگذار بوده، ولی طرح‌ها و برنامه‌های اجرایی علی‌رغم تلاش‌ها و حرکت‌های نسبی به ناکامی ختم شده است. فقدان سیاست‌گذاری هماهنگ و نبود استراتژی مدون دو عامل اصلی هستند که باعث شکل‌گیری گلوگاه‌های چندلایه در مسیر توسعه صنعت دریایی شده است. که از جمله آنها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱- شفافیت و سرعت عملکرد: بهترین کالا، اگر در وقت مناسب، در محل مناسب و در شرایط مناسب دریافت نشود؛ مطلوبیت نخواهد داشت؛ بنابراین، باید بین خریدار و حمل‌کننده همکاری و

رابطه نزدیک وجود داشته باشد. حمل کالا در صورت‌های مختلفی همچون دریایی عامل مهمی است که هزینه‌های آن در رقابتی کردن فروش کالا تأثیر مستقیم دارد و کاهش هزینه حمل، سرعت انتقال و حمل کالا، یکی از اهداف اساسی مدیران اقتصادی هر جامعه است.

۲- مدیریت مخاطرات و شوک‌های بیرونی: یکی از چالش‌های اصلی در حمل‌ونقل دریایی کشور، عملکرد جزیره‌ای دستگاه‌های تصمیم‌گیر اقتصادی در گذشته بوده است. شکست تجربه‌های هماهنگ‌سازی در ادوار پیشین ضرورت رفع این خلأ را بیش از گذشته آشکار ساخته است؛ زیرا نبود هماهنگی مطلوب میان تیم اقتصادی موجب شده است علاوه بر اینکه مسیر عبور از چالش‌ها هموار نباشد در برخی مقاطع ایده‌ها و سیاست‌های راه‌گشا در یک بخش با عملکرد بخش دیگر خنثی شود. با توجه به آزمودن روش‌های مختلف و نتیجه‌بخش نبودن تجربه‌های گذشته در تعریف و جایگاه اتاق فرمان اقتصادی، کارشناسان پیشنهاد می‌دهند که می‌توان از تجربه کشورهای موفق برای ساماندهی و هدایت تیم اقتصادی برای عبور از چالش‌ها و اجرای سیاست‌های این حوزه استفاده کرد.

۳- کارایی و بهره‌وری حمل‌ونقل دریایی: امروزه رقابت در عرصه تولید و تجارت دریایی در جهان به واسطه کم‌رنگ شدن مرزهای اقتصادی ابعاد دیگری یافته و کوشش در جهت بهبود و ارتقاء بهره‌وری پایه اصلی اقتصاد حمل‌ونقل دریایی را تشکیل می‌دهد. به بیان دیگر بهبود بهره‌وری مستلزم به فعل درآوردن توان بالقوه این بخش از حمل‌ونقل است، از این‌رو این حرکت به یک ابزار محرک نیاز دارد، و مناسب‌ترین محرک، رقابت در صحنه بازارهای داخلی و خارجی است. ارتقاء بهره‌وری سبب پیشرفت و توسعه‌یافتگی بنادر می‌شود و اکثر کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه به‌منظور اشاعه نگرش به مقوله بهره‌وری و تعمیم به‌کارگیری اصول و روش‌های آن در حمل‌ونقل دریایی، سرمایه‌گذاری زیادی انجام داده‌اند. بررسی عملکرد کشورهایی که در چند دهه ارزش افزوده اقتصادی قابل توجهی از حمل‌ونقل دریایی داشته‌اند، حاکی از آن است که اکثر این کشورها رشد اقتصاد دریا را از طریق افزایش بهره‌وری به‌دست آورده‌اند.

۴- نحوه خصوصی‌سازی و مقررات آن در حوزه حمل‌ونقل دریایی: خصوصی‌سازی در بخش دولتی، یکی از مهم‌ترین ابزارهای تبدیل عملکرد اقتصادی تحت کنترل دولت به اقتصاد مبتنی بر بازار است. در این میان، بخش مسافری در حمل‌ونقل ریلی با برخورداری از مزایای بی‌نظیری همچون ایمنی و آسایش، در راستای تحقق برنامه چهارم توسعه و سیاست‌های اصل چهل و چهارم قانون اساسی، در نتیجه خصوصی‌سازی می‌تواند پاسخگوی رشد جمعیت و

تقاضای رو به رشد بخش حمل‌ونقل ریلی باشد. همچنین، با افزایش کیفیت خدمات و بهره‌وری، علاوه بر تأمین رضایت مشتریان این صنعت سبز به کاهش قابل توجه هزینه‌ها منجر می‌شود.

۵- قیمت‌گذاری در بخش حمل‌ونقل دریایی و خدمات مرتبط با آن؛

۶- آلاینده‌های زیست‌محیطی ناشی از حمل‌ونقل دریایی؛

۷- فقدان اطلاعات و آمار مستدل در حوزه حمل‌ونقل دریایی؛

۸- سرمایه‌گذاری و تأمین مالی: ایجاد شبکه حمل‌ونقل دریایی کارآمد همواره عامل زیربنایی مهمی برای توسعه اقتصادی بوده است. حمل‌ونقل دریایی بیشتر در تأمین منابع مشکل دارد تا مدیریت؛ بنابراین باید به تأمین منابع بخش حمل‌ونقل دریایی توجه بیشتری شود. در اکثر کشورها نیز مباحث زیرساختی و سرمایه‌گذاری کلان حمل‌ونقل را دولت‌ها انجام می‌دهند. با توجه به وضعیت خاص کشورهای در حال توسعه و بحران مالی در این کشورها امکان تأمین سرمایه مورد نیاز برای اجرای پروژه‌های بزرگ به راحتی وجود ندارد؛ بنابراین انتخاب روش تأمین مالی مناسب در مورد پروژه‌ها و طرح‌های زیربنایی مسئله مهمی است.

۴-۴. الزامات اساسی در تحقق توسعه اقتصاد دریا محور

توجه به موضوعات و محورهای کلیدی توسعه دریا محور: موضوعات کلیدی توسعه دریا محور مشتمل بر مواردی از قبیل آینده‌نگری، توجه به رقابت‌پذیری و رقابت جهانی، توجه به تحولات جهانی در حوزه صنایع و حمل‌ونقل دریایی، لجستیک و زنجیره تأمین، توسعه یکپارچه زیرساخت‌های ریلی، جاده‌ای و هوایی و ارتقای نسل بنادر می‌گردد.

در نظر داشتن توان اکولوژیک در برنامه‌ریزی‌های توسعه: با توجه به اصول آمایش سرزمین، بارگذاری انواع فعالیت‌های انسانی لازم است براساس توان اکولوژیک انجام پذیرد تا اصول توسعه پایدار رعایت شود. به‌عنوان نمونه، در برنامه توسعه سواحل مکران که برنامه‌های دستگاه‌های اجرایی و وزارتخانه‌ها در کنار هم آورده شده است، براساس توان اکولوژیک نیست و این موضوع می‌تواند سبب افزایش هزینه‌های اجرای آن برنامه‌ها شود.

توجه به اقلیم مناطق و نواحی ساحلی: یکی از موضوعاتی که وجود دارد این است که تشویق به ایجاد سکونتگاه‌های جدید در سواحل دریای عمان و خلیج فارس از جمله سواحل مکران (به‌ویژه حد فاصل جاسک تا چابهار) براساس چه اصولی می‌بایست صورت پذیرد. تاریخ این خطه نشان می‌دهد که به‌دلیل ویژگی‌های طبیعی و اقلیم خشن در خشکی و دریا، جمعیت زیادی جذب این نواحی

نشده‌اند. وقوع پدیده مونسون در این مناطق و طوفان‌های حاره‌ای، شرایط خاصی را به منطقه تحمیل کرده که برای برنامه‌ریزی ایجاد سکونتگاه جدید باید به آن توجه کرد. ضمن اینکه یکی از مسائل مهم در این منطقه کمبود شدید آب است. یقیناً اگر شرایط زندگی و زیست در این مناطق مهیا بود، حتماً مانند خلیج فارس شهرهای ساحلی بیشتری تشکیل می‌شد. بررسی تجارب بین المللی و منابع بالقوه ملی بیانگر این واقعیت است که جمعیت‌پذیری و استقرار صنایع در این محدوده شدنی است، لیکن توسعه در این مناطق نیازمند توجه جدی به الزامات و نیازهای اساسی ساکنان آن است.

عنايت‌داشتن به ظرفیت‌های حمل‌ونقل دریایی: رویکرد توسعه و تحول حمل‌ونقل دریایی در کشورهای پیشرو بیانگر این مطلب است که با توجه به افزایش ابعاد کشتی‌ها و نوع بسته‌بندی آنها و همچنین یکپارچگی زنجیره تأمین محصولات در آن کشورها، توسعه‌های جدید دریایی و بندری به سمت مناطقی رفته که خارج از محدوده شهربندرها بوده و دارای ظرفیت بالاتر دریایی از جمله عمق آب‌خور بالای ۱۵ متر برای کشتی‌ها باشند. از این‌رو ضروری است که پهنه‌بندی استقرار صنایع با توجه به نواحی دارای پتانسیل ساخت بنادر جدید در سواحل کشور بازبینی شود. به این ترتیب، هرگونه توسعه بندر تجاری خصوصاً در شهربندرها و افق در نظر گرفته شده برای توسعه اقتصادی آنها با توجه به این ملاحظات بازبینی شود. به‌عنوان نمونه، ظرفیت بندر شهید بهشتی چابهار در فاز نهایی توسعه به حدود ۳۲ میلیون تُن رسیده و بندر چندمنظوره فعلی جاسک نیز در حال حاضر برای شناورهای زیر ۵۰۰۰ تُن مناسب است. (مطلبی کربکندی و کفیلی، ۱۳۹۸) لذا چنانچه هدفگذاری صنعتی در سواحل مکران مدنظر است، ضروری است تا به ظرفیت‌های مورد نیاز جدید بندری برای صادرات محصول یا واردات مواد اولیه توجه نمود.

در نظر داشتن اصول مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی: با توجه به دستاوردهای برنامه‌های مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور که برای اکثر سواحل ایران تهیه شده (یا در دست تهیه می‌باشد)، هرگونه برنامه توسعه این مناطق ضروری است با رعایت اصول مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی انجام شود. رعایت این اصول سبب استفاده متعادل و متوازن از منابع تجدیدپذیر و تجدیدنپذیر ساحلی می‌گردد؛ به‌نحوی که منافع همه ذینفعان در بهره‌برداری خردمندانه از دریا و ساحل در نظر گرفته می‌شود.

توجه به نوآوری در حوزه دریایی: امروزه توجه به نوآوری در حوزه‌های مختلف و تشویق و حمایت از شرکت‌های نوآور و نوآفرین (استارت‌آپ‌ها)، یکی از روش‌های رونق اقتصادی توسط بخش‌های خصوصی است که برای حوزه فعالیت‌های متنوع دریایی نیز مصداق دارد.

استفاده از تجربیات جهانی: دوسوم جمعیت کشورهای دنیا در فاصله کمتر از ۶۰ کیلومتری دریاها و آب‌های آزاد شکل گرفته‌اند. اصولاً تمدن‌ها و شهرنشینی‌ها از این خصیصه در رهگذر تاریخ برخوردار بوده‌اند. حدود ۸۰ کلان‌شهر و یا شهر بزرگ که اتفاقاً قطب اقتصاد و تجارت نیز هستند، در کنار دریاها و آب‌های آزاد شکل گرفته‌اند. (روزنامه اقتصاد سرآمد، ۱۴۰۲، ۱۶۳۶) از طرفی در سالیان اخیر تحولات جدی در حوزه صنایع کشتیرانی، سوخت کشتی‌ها و صنایع مرتبط با دریا صورت پذیرفته است. به این ترتیب ضروری است تا از تجارب جهانی در حوزه توسعه شهری و منطقه‌ای اعم از جمعیت‌پذیری و استقرار صنایع سبک و سنگین و صنایع مرتبط با دریا در پیرامون آب‌های آزاد استفاده گردد.

توجه به منابع انسانی و پشتوانه‌های تخصصی: با عنایت به چندبُعدی بودن موضوع و دخیل بودن مناسبات متعدد در مسئله، در این خصوص توجه به ظرفیت بالای دانشگاه‌ها و ارتباط آنها با صنعت و توجه جدی به جامعه علمی مشاورین بسیار حائز اهمیت است.

مشارکت دادن به جامعه محلی در تصمیم‌گیری‌ها: متأسفانه مشاهده می‌شود که در تهیه برنامه‌های توسعه سرزمینی، توجه لازم به جوامع محلی صورت نمی‌گیرد و راه‌حلی‌هایی کلیش‌های و غیرمناسب برای توسعه آن مناطق تجویز می‌گردد. ابتدا باید پرسید که آیا همه جوامع را با یک مدل توسعه می‌توان ارتقا داد؟ و نیز پرسید که آیا جوامع محلی که ریشه‌های صدها ساله دارند، حق مشارکت در تعیین سرنوشت خود را دارند یا خیر؟ امروزه ثابت شده که اجرای راهکارهای تحول و توسعه، چنانچه با مشارکت جوامع محلی باشد، از نتایج بهتری برخوردار خواهد بود.

توجه به تسهیل امور سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی: به جهت ترغیب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی ضروری است تا موانع و محدودیت‌های دست‌وپاگیر برطرف گردیده و مشوق‌هایی مانند اعطای وام‌های کم‌بهره و معافیت و یا تخفیف‌های مالیاتی نیز در این حوزه اثرگذار می‌باشد.

ملحوظ نمودن حوزه پُرظرفیت گردشگری دریایی: استفاده از قابلیت‌های محیطی و دریایی جهت جذب گردشگر داخلی و خارجی و در اولویت قرار دادن برنامه‌های بهره‌برداری و توسعه‌ای در حوزه گردشگری دریایی بسیار کلیدی است.

توجه به بنادر کوچک: با عنایت به گره خوردن زندگی ساکنان شهرهای ساحلی به دریا و نقش مهم آنها در توسعه پایدار، حمایت از کسب‌وکارهای کوچک در مناطق ساحلی مرتبط با منابع و صنایع دریایی صورت پذیرد.

نتیجه‌گیری

دیپلماسی اقتصادی، حتی اگر شاخه نسبتاً جوانی از دیپلماسی باشد، به سرعت تکامل یافته و خود را به انواع مختلفی از اشکال دیپلماتیک جدید تقسیم کرده است: دیپلماسی شرکتی، دیپلماسی تجاری و جدیدترین آنها، دیپلماسی دریا. دیپلماسی دریا به عنوان موازی دیپلماسی سبز که عمدتاً تمرین و اجرای قوانین و مقررات در زمین را هدف قرار می‌دهد، همان چارچوب را حفظ می‌کند که فقط از قاره‌ها به اقیانوس‌ها منتقل می‌شود.

بازیگران اقیانوس‌ها ناوگان‌های تجاری هستند که منافع شرکت‌ها، مشاغل و منافع دولتی را از سراسر جهان نشان می‌دهند. آنها فقط از قوانین بین‌المللی آب پیروی می‌کنند که آنها را تحت همان WTO و سایر چارچوب‌های بین‌المللی که عموماً در دریاها و اقیانوس‌ها اعمال می‌شود، دوباره متحد می‌کند. دیپلماسی اقتصاد دریا عمدتاً موضوع مورد علاقه کشورهای است که سواحل باز به سوی آب‌ها دارند، زیرا مفاد اصلی این مفهوم جدید، استفاده پایدار از منابع طبیعی آب‌ها است.

براساس مطالب فوق، اهم نکات کلیدی و بایسته‌های توسعه دریا محور و اقتصاد دریا مشتمل بر موارد ذیل بوده و لازم است مورد توجه تمامی دستگاه‌ها و نهادهای اجرایی، نظارتی از جهت برنامه‌ریزی، سیاست‌گذاری، اجرا و پایش برنامه‌ها قرار گیرد. در ابتدایی‌ترین و کلیدی‌ترین اقدام، لازم است تا تصویر کلان و روشن اقتصاد دریا محور برای تمامی کنشگران توسعه ترسیم شود. در این خصوص می‌بایست تعاریف چندوجهی در این حوزه بازگو شده و پس از اشتراک نسبی در برداشت و درک از موضوع، رویکرد اقتصاد دریا محور به‌عنوان یک الزام کشور به دستگاه‌ها و سازمان‌های درگیر ابلاغ و مطالبه گردد. با اتخاذ، پیگیری و پایش سیاست‌های قابل اعتماد، فرصت‌های از دست رفته توسعه پایدار سواحل کشور جبران گردد.

رویکرد توسعه‌خواهی نسل امروز باید به رویکرد توسعه‌آگاهی و توسعه‌آفرینی تبدیل شود و الزامات متناسب با هر کدام را پیدا نماید. در این زمینه وظیفه نهادهای اجتماعی، علمی، آموزشی و فرهنگی بسیار مؤثر خواهد بود. لزوم احترام به مثلث طلایی «زمان - قاعده و ضابطه - برنامه» می‌بایست در تمامی دستگاه‌ها و سازمان‌ها و نهادهای کشور فراگیر شود. اهمیت زمان، در این موضوع نهفته است که باید بین یک روز و یک ماه و یک سال برای هر دستگاه و یا سازمان متولی تفاوت وجود داشته باشد. درگیر بودن جدی پنج دولت اخیر به مسئله توسعه مکران و عدم تحقق جدی توسعه در این منطقه بیانگر اهمیت زمان و ارزش‌آفرینی در بستر زمان است. در خصوص قاعده و قانون نیز میتوان بیان نمود که مبنای تصمیمات می‌بایست منافع ملی کشور باشد و این تصمیمات

باید منطقی، هدفمند، شفاف و تحقق‌پذیر با توجه به شرایط عمومی کشور باشد. در مورد برنامه نیز باید تأکید کرد که هر ایده خام شفاهی تست نشده برنامه نیست. در برنامه باید معلوم باشد که چه کسی، در کجا، چه وظیفه و اقدامی را در چه زمانی باید انجام دهد.

در توسعه دریا محور و اقتصاد دریا، چیزی به‌عنوان میانبر وجود ندارد. میانبر یعنی پذیرفتن کج-راهه و مسیرهای انحرافی از توسعه پایدار ملی. اگر قرار باشد تا همه کج‌راهه‌های متصور امتحان شوند و اصطلاحاً بر مسیر سعی و خطا قدم برداشته شود، در بهترین حالت، کشور در آینده‌ای بسیار دور در مسیر درست توسعه قرار می‌گیرد. در حالی که منابع و سرمایه‌های طبیعی و انسانی‌مان از دست رفته که این خودش یک خسارت جدی تلقی می‌گردد و در این حالت نسل امروز امانت‌دار خوبی برای آیندگان نبوده و آنها این نسل را بازخواست جدی خواهند نمود. نهادهای اقتصادی و سیاسی، وظیفه ریل‌گذاری توسعه را برعهده دارند و فعالان اقتصادی، کارآفرینان و بخش خصوصی متأثر از همین ریل‌گذاری هستند. طبیعی است که اگر ریل‌گذاری در بستر ناپایدار و رو به مقصد نامطمئن باشد، نمی‌توان انتظار داشت که با حرکت در آن به هدف توسعه دست یافت. اصولاً، برنامه و اجرای آن خصوصاً در سواحل جنوب کشور و با توجه به شرایط اقلیمی و محدودیت منابع و انرژی به‌صورت دستوری منتهی به نتیجه مطلوب نمی‌شود. جمعیت و صنعت (در بخش خصوصی و خارجی) خودش را با دستور منطبق نمی‌کند، ولی تجربه نشان داده که خودش را با برنامه درست و منطقی و همه‌جانبه تطبیق داده و به آن اعتماد کرده است.

منابع و مأخذ

فارسی:

- حسینی، علی، زارعی، بهادر، احمدی، سیدعباس، رستمی، رسول. ۱۴۰۰. تبیین توسعه منطقه‌ای با تأکید بر اشتغال در حوزه اقتصاد دریا. مورد مطالعه: استان بوشهر. *مجله آمایش جغرافیایی فضا*، ۱۱(۳۹)، ۱۲۹-۱۵۲. Doi: 10.30488/gps.2020.203059.3108
- سبحانیان سید محمد هادی، دسینه مهدی، نجاتی مهدی، بلاغی اینالو یاسر. ۱۴۰۲. اقتصاد دریا محور؛ تولید، اشتغال و صادرات: رویکرد تعادل عمومی قابل محاسبه‌ی چند منطقه‌ای. *اقتصادشناسی*. ۱۴(۵۶): ۳۱-۴۶
- سمیعی‌نسب، مصطفی. ۱۴۰۱. راهبردهای بهره‌گیری از جایگاه دریا در اقتصاد کشور در راستای منویات مقام معظم رهبری. *ماهنامه علمی «امنیت اقتصادی»*، ۱۰(۱.۲)، ۴۹-۶۲.

صادقی شاهدانی، مهدی، توکلی، رضا، عرب پور، امیرحسین. ۱۴۰۰. الگوی تدوین سیاست‌های دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران مبتنی بر بررسی اسناد بالادستی. *سیاست‌های راهبردی و کلان*، ۹ (ویژه‌نامه سال ۱۴۰۰)، ۱۰۶-۱۳۰.

الصفی، بهزاد. ۱۳۹۴. توسعه دریا محور، مروری بر صنایع دریایی جهان، نشر اسرار دانش، چاپ سوم، تهران عراقچی، سیدعباس. ۱۳۹۵. *دیپلماسی آب‌های فرامرزی و نظام بین‌الملل: درس‌هایی برای سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران*. انتشارات اداره نشر وزارت امور خارجه

کاشیان، عبدالحمید. ۱۳۹۸. دیپلماسی اقتصادی جمهوری اسلامی ایران در شرایط تحریم؛ برون‌نگری در اقتصاد مقاومتی. *آفاق امنیت*، دوره ۱۲، شماره ۴۳، ۵۷-۷۳.

استادی جعفری، مهدی. ۱۴۰۰. *توسعه دریامحور و اقتصاد دریا، ضرورتی بی‌بدیل در تحقق اقتصاد پویا و مقاومتی کشور*. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

مطلبی کربکندی، محمدعلی، کفیلی، وحید. ۱۳۹۸. بررسی جایگاه حمل‌ونقل دریایی ایران در اقتصاد ایران و عرصه جهانی. *فصلنامه اقتصاد دفاع*، سال چهارم، شماره چهاردهم، ۱۱۷-۱۴۰

مطلبی کربکندی، محمدعلی، کفیلی، وحید. ۱۳۹۹. الگوی توسعه اقتصادی سواحل مکران با در نظر گرفتن ملاحظات اجتماعی و امنیتی. *فصلنامه اقتصاد دفاع*، سال پنجم، شماره شانزدهم، ۱۱۷-۱۴۰

انگلیسی:

Akomolafe, D. T., Yerokun, O. M., & Akande, S. (2022). Challenges and Prospects of the Deployment of Blue Economy in the Coastal Areas of Ondo State. *Journal of Production, Operations Management and Economics* (JPOME) ISSN, 2799-1008.

Alharthi, M., & Hanif, I. (2021). Impact of blue economy factors on economic growth in the SAARC countries. *Maritime Business Review*, 5(3), 253-269. <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/MABR-01-2021-0006/full/html>

Almeida, Tiago Filipe Figueiredo. 2015. *Diplomacia económica e internacionalização da economia portuguesa*. Master's dissertation, Iscte-Instituto Universitário de Lisboa, Lisbon, Portugal. Repositório do Iscte. Available online: <http://hdl.handle.net/10071/11629>

Amogne, H. S., & Hagiwara, T. (2021). Impact of alternative regional trade arrangements on the Ethiopian economy. *Journal of Economic Structures*, 10(1), 1-26.

António, de Gilberto D.F. 2021. *Diplomacia Comercial*. Lisboa: Edições Colibri.

Bari, A. (2017). Our oceans and the blue economy: Opportunities and challenges. *Procedia engineering*, 194, 5-11

Barston, Ronald Peter. 2006. *Modern Diplomacy*, 3rd ed. London: Pearson Education Limited.

Bayne, Nicholas, and Stephen Woolcock. 2011. *The New Economic Diplomacy, Decision-making and Negotiation in International Economic Relations*, 3rd ed. Surrey: Ashgate Publishing Limited.

- Bir, J., Golder, M. R., Al Zobayer, M. F., Das, K. K., Zaman, S., Chowdhury, L. M. D., & Paul, P. C. (2020). *A review on blue economy in Bangladesh: prospects and challenges*. *Int. J. Nat. Soc. Sci*, 7, 21-29.
https://www.researchgate.net/profile/JoyantaBir/publication/34814617_A_review_on_blue_economy_in_Bangladesh_prospects_and_challenges/links/5faec5d645851518fd9fa3db/A-review-on-blue-economyin-Bangladesh-prospects-and-challenges.pdf
- European Commission (2016), "*Blue Economy History*", available at: <http://www.blueeconomy.eu/page/> (accessed at 05 May 2016).
- Hazra, S., & Bhukta, A. (2022). *Blue Economy: An Overview. The Blue Economy: An Asian Perspective*, 3 13. https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-96519-8_1 <https://doi.org/10.3390/economies12040082>
- Islam, S and Repella, A. (2015), "Water Diplomacy: A Negotiated Approach to Manage Complex Water Problems", *Journal of Contemporary Research & Education*, Issue 155
- Khmel, Anastasiia, and Iryna Tykhonenko. 2020. Latin American Direction of Ukrainian Economic Diplomacy: The Overview of Successes and Failings. *Academic Journal of Interdisciplinary Studies* 9
- Peternel, Ivona, and Martin Grešš. 2021. Economic diplomacy: Concept for economic prosperity in Croatia. *Economic Research-Ekonomska Istraživanja* 34: 109–21
- Pohl, B. (2014), "*The rise of hydro-diplomacy. Strengthening foreign policy for transboundary waters*", p. 40, available at: https://www.adelphi.de/en/system/files/mediathek/bilder/the_rise_of_hydro-diplomacy_adelphi.pdf
- Pontes, Daniel, Vasco Santos, Orlando Samões, Shuangao Wang, and Ronnie Figueiredo. 2024. *Towards Internationalization: Exploring Economic Diplomacy in the Middle East (GCC)*. *Economies* 12
- Rogerson, C. M., & Rogerson, J. M. (2019). *Emergent planning for South Africa's blue economy: Evidence from coastal and marine tourism*. *Urbani izziv*, 30, 24-36. <https://www.ceeol.com/search/articledetail?id=782259>.
- Salman, A. (2015), "*Blue Diplomacy: Transboundary Water Governance from a Foreign Policy Lens*", p. 12, available at: https://pk.boell.org/sites/default/files/blue_diplomacy_final.pdf (accessed 12 September 2016).
- Tegar, D., & Gurning, R. O. S. (2018). Development of marine and coastal tourism based on blue economy. *International Journal of Marine Engineering Innovation and Research*, 2(2). <http://iptek.its.ac.id/index.php/ijmeir/article/view/3650>
- Triwahyuni, Dewi. 2022. Indonesia's digital economic diplomacy during the covid-19 global pandemic. *Journal of Eastern European and Central Asian Research* 9: 75–83.
- United Nations (2016), "*Blue Economy Concept Paper*", available at: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2978BEconcept.pdf> (accessed 04 May 2016).
- United Nations Environment Programme (2016), *Inclusive Green Economy*, available at: <http://web.unep.org/greeneconomy/about-us/what-green-economy> (accessed 05 May 2016).
- Zelicovich, Julieta. 2023. *Las lógicas de la diplomacia económica instrumental en las relaciones internacionales contemporáneas (2017–2022)*. *Revista de ciencia política (Santiago)* 43: 49–72