عابد گلکرمی سیاست‌پژوه در گفت‌وگو با «فرهیختگان» تبیین کرد

زیست دریاپایه اوج تمدن است

سهیلا عباس‌پور
خبرنگار گروه ایده حکمرانی

ابلاغ سیاست‌های توسعه دریامحور از سوی رهبر انقلاب امری مهم و انکارناپذیر در راستای توسعه درونزای بومی کشور از رهگذر اندیشه و تفکر دریانگر است که امکانات چشمگیری را در راستای ساماندهی فضا و عدالت فضایی پیش روی مدیران و حکمرانی قرار می‌دهد. عابد گلکرمی، سیاست پژوه در حوزه ژئوپلیتیک و آمایش سرزمین در گفت‌وگو با «فرهیختگان» به تشریح دریامحوری و ابعاد مختلف آن از منظر تفکر دریانگر و رسیدن به الگویی از زیست دریامحور بنابر ظرفیت دریایی ایران پرداخته است.

■■■

موقعیت دریامحوری چه امکاناتی را در اختیار حکمرانی و حکمرانان قرار می‌دهد و سیاست‌های کلی توسعه دریامحور کشور از سوی رهبری براساس امکانات و ضرورت‌های نادیده گرفته شده و خلأهایی که در حوزه دریایی با آن مواجه هستیم، ابلاغ شده است؟

ایران ازجمله کشورهایی است که شاید بتوان گفت از نظر موقعیت دریایی کم‌نظیر است و درک این واقعیت از سوی تصمیم‌سازان و تصمیم‌گیران یکی از نقاط عطف تحول و توسعه کشور است که می‌تواند مبنا و محور پیشرفت کشور باشد؛ چراکه همین موقعیت دریاپایگی ایران و دسترسی آسان آن به آب‌های آزاد به‌ویژه در جنوب است که ارزش ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک آن را دوچندان کرده و به موقعیت‌ها و ظرفیت‌های خشکی پایه کشور معنایی دیگر بخشیده است. اما کشور ایران با این مزیت‌ها و ظرفیت‌های ژئواکونومیکی دریایی با موانع فراوانی در مسیر دریاپایگی توسعه و پیشرفت مواجه است و این مسائل باعث شده‌اند سهم ایران با وجود تمام فرصت‌ها و موقعیت‌هایی دریایی، در اقتصاد دریا ناچیز باشد و سایر کشورهای منطقه نیز از این مشکلات به نفع خود استفاده کنند و با افزایش عبور کالا از خاک خود، به مزایای فراوان اقتصادی حاصل از موقعیت دریایی دست یابند. به نحوی که برخی کشورهای پیشرو دریایی تنها با داشتن نسبتی کمتر از موقعیت دریایی ایران، خود را به‌عنوان کشوری ممتاز در این حوزه مطرح کرده و اقتصادشان را شکوفا کرده‌اند. از این رو باید برای رسیدن به پیشرفت دریاپایه و بهره‌برداری بهینه از موقعیت ژئوپولیتیک کشور، حکمرانی کشور در همه حوزه‌های سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی در جهتی حرکت کند که بتواند ظرفیت‌های عظیم دریایی کشور را به‌عنوان پیشران و محور توسعه بارور سازد. در این راستا رهبر فرزانه انقلاب با درک این ضرورت، سیاست‌های کلی توسعه دریامحور را در ۹ بند ابلاغ فرمودند تا با اجرایی‌سازی و مورد توجه قرار گرفتن موقعیت دریایی کشور به اهداف آن سیاست‌ها- که همانا پیشرفت کشور است- نائل آمد. انتظار می‌رود این توجه خاص رهبر انقلاب به پیشرفت دریاپایه و تاکیدات این سیاست‌های مهم، مبنای عمل و تمرکز مسوولان امر قرار گیرد تا ظرفیت‌های مشهود دریایی کشور بیش از این مغفول نماند. امید است نظام برنامه‌ریزی و مدیریت کشور با سمت و سو داشتن نگاه جامع به مقوله پیشرفت و جبران عقب‌ماندگی از بهره‌برداری از ظرفیت عظیم آبی کشور، تحول ساختاری، فرآیندی و محتوایی یابد؛ به‌گونه‌ای که حرکت از مسیر پیشرفت دریاپایه به‌عنوان وجه برجسته‌ای از تمدن نوین اسلامی تسهیل شود. تحقق این سیاست‌های تکلیفی مستلزم تبیین ابعاد ظرفیت‌های دریایی و شناسایی مسائل و راهکارهای سیاستی و اجرایی مناسب است که لازم است جهت وفاق گفتمانی بین صاحبنظران، کارگزاران و آحاد مردم، در فضایی علمی و فکری بررسی و مورد مداقه و مطالبه قرار گیرد.

دریا در شکل‌گیری تمدن‌ها و تفکر چه نقشی داشته؟ تمدن‌های عمده زمین و امپراتوری‌های بزرگ چه نسبتی با دریا داشته‌اند؟ وضعیت امپراتوری ایران چگونه بوده و زیست دریابنیاد چیست؟ این شیوه زیست چگونه مناسبات فرهنگ و سیاست با اجتماع را تحت تاثیر قرار می‌دهد؟

دریاها طی تاریخ در زندگی بشر نقش‌آفرینی کرده‌اند و سهم قابل‌توجهی از پیشرفت بشری را برعهده داشته‌اند. پس از اختراع ماشین بخار و وقوع انقلاب صنعتی این نقش‌آفرینی برجستگی بیشتری یافت. با انقلاب دریانوردی از سده شانزدهم رویکرد تاریخی بشر که تا پیش از آن بر خشکی‌نگری استوار بود، دچار دگرگونی ژرفی شده و تا آنجاکه به مدیترانه جنوبی و شبه جزیره ایبری و سپس شمال غرب اروپا برمی‌گردد، دریانگری جایگزین نگرش پیشین شد و کرانه‌های دریایی آرام‌آرام به گرانیگاه تمدن تبدیل شده‌اند. نتیجه انقلاب دریانوردی که بشر را وارد عصر و ساحت نوینی کرد، دگرگونی آرام اما استوار و پایدار در همه چشم‌اندازهای تمدنی بشر ایجاد کرد که به‌ویژه دگرگونی در شیوه تولید بود، ازجمله دستاوردهای دریانگری، تبدیل اقتصاد شهری به اقتصاد ملی و سپس اقتصاد جهانی و درنهایت رفاه نوع بشر در چشم‌انداز جهانی بوده است. با این وصف می‌توان گفت دریا، همواره در تاریخ عرصه‌ای تمدن‌ساز بوده است و کشورهایی که دسترسی به دریا و توان استفاده از آن را داشته‌اند، توانسته‌اند قدرت و نفوذ خود را در جهان توسعه دهند. به‌گونه‌ای که دریا بستر تحولات گوناگون اقتصادی، سیاسی و اجتماعی و تمدن دریاپایه رویه غالب تمدن نوین در بسیاری از کشورها و پیامد آن قدرت دریایی وجه غالب قدرت در معادلات بین‌المللی جدید شد. این ماجرا تا امروز نیز با فراز و فرودهایی جریان داشته است. طوری که امروزه درصد قابل‌توجهی از تجارت جهان از مسیر حمل‌ونقل آبی صورت می‌گیرد، اغلب شهرهای جهان و اکثر پایتخت‌های پرجمعیت بر کرانه دریا ساخته شده‌اند و قدرت نظامی و سیطره بر اقیانوس‌ها و آبراهه‌ها در تنظیم روابط بین دول و موقعیت ژئوپلیتیکی کشورها بسیار تاثیرگذار است. به گواه تاریخ، ایرانیان از قدیمی‌ترین دریانوردان بودند و در آب‌های خلیج‌فارس، اقیانوس هند، شرق مدیترانه و دریای سرخ سرآمد دوران خود به شمار می‌رفتند. گسترده‌ترین عملیات آبی خاکی و لشکرکشی دریایی تا قبل از جنگ جهانی دوم توسط ایرانیان و در قرن چهارم قبل از میلاد صورت گرفته است. دریاهای شمالی و جنوبی ایران درطول تاریخ، مهد تمدن‌های گوناگون در اطراف خود بوده‌اند. براساس متن‌های تاریخی در سواحل جنوبی ایران پیشینه ارتباط تجاری بین سرزمین بین‌النهرین با سایر نقاط جهان از هزاره پنجم قبل از میلاد وجود داشته است. در دوره ساسانی، کتابی به نام راهنامک- که راهنمای راه‌های خشکی و دریایی بوده- نگاشته می‌شود و مورد استفاده کاروانیان و دریانوردان ایرانی قرار می‌گیرد. در دوران اسلامی ایران نیز به‌ویژه در زمان آل‌بویه، دیلمیان تا سلجوقیان و حدود سده‌های چهارم و پنجم هجری، تبادل کالا بین ایران و دیگر نقاط جهان و ازجمله شرق آفریقا، چین و هند- از دوره ساسانی تا این دوره‌ها- ادامه داشت. وجود بندرهایی همچون مهربان، سیراف و لیان از این شرایط حکایت دارد.

در دوران صفویه، نامگذاری بندرعباس به نام شاه‌عباس صفوی، حکایت از اهمیت مراودات دریایی در ساحل‌های جنوبی ایران دارد. به‌هرحال با بررسی سابقه‌های تاریخی بر حسب شرایط فناوری زمان و مکان، بیانگر نوعی نحوه مدیریت در خدمات دریایی و تجارت‌های بین سرزمینی با ایران است. فناوری زمان به نسبت دوره‌های مختلف تاریخی، گونه‌های ویژه‌ای از مدیریت‌های ناظر بر امور دریایی را مطرح می‌کرده که گاهی تجاری، زمانی نظامی و وقتی فرهنگی بوده است. در شرایط امروز جهان، چه دربرابر آنچه در سطح جهانی در بهره‌برداری از دریا و تبادلات تجاری و بازرگانی از دریا صورت گرفته و می‌گیرد یا در مقایسه با پیشرفت‌هایی که در حوزه‌های پیرامونی ایران در ارتباط با دریا به انجام رسیده است، ساحل‌های دریایی ایران در استفاده از امکانات مناسبی که این دریاها در پیش رو می‌گذارد، چه دوران گذشته و چه حال حاضر، جایگاه قابل قبولی ندارد و به نوعی می‌توان گفت اگرچه از دریا استفاده شده ولی بیشتر نظامی آن هم در موضع دفاعی و بعضا تجاری بوده است، ولی این بهره‌مندی به صورت نظام‌مند و جریانی از سوی حاکمیت‌ها نبوده است و اگر هم ساحل‌نشینان از دریا استفاده کرده‌اند بیشتر معیشت‌محور بوده تا تجاری‌محور. بنابراین می‌توان گفت حکمرانی دریاپایه نبوده و تمام استراتژی‌های حکمرانی زمام‌دارانه (خشکی‌محور) بوده تا سکان‌دارانه (دریامحور). این مورد درحالی است که شرایط دریایی ایران به نسبت سرزمین‌های پیرامون برای بازرگانی و تجارت و توسعه اقتصادی و اجتماعی دارای توان‌های محیطی بسیار آماده‌تری است که می‌تواند گرانیگاه پیشرفت کشور در همه عرصه‌ها شود و ایران را به قدرت دریایی تبدیل کند.

درخصوص زیست دریاپایه که سوال فرمودید باید گفت اوج و خروجی تمدن دریامحور، زیست دریاپایه است. به‌عبارت روشن‌تر، زیست دریاپایه به معنای ارتباط معنادار زندگی افراد یک جامعه در کلیه حوزه‌های اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و اجتماعی با دریاست. درواقع زیست دریاپایه متناسب شدن/کردن سبک زندگی در بهره‌مندی از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های دریایی است، پس برای درک بهتر باید تمدن دریاپایه را تعریف کرد. در تعریف تمدن دریاپایه باید گفت تمدنی است که حرکت‌های فکری، علمی، صنعتی، اجتماعی و اقتصادی در بستر دریا و ارتباط با محیط دریا ایجاد شده و با مجموعه‌ای از ظرفیت‌ها و منابع همه جانبه که در ارتباط مستقیم با دریا بوده و با یک نگرش و تفکر دریایی سعی در بهره‌برداری پایدار از دریا داشته تا انسان و جامعه دریایی را یک جامعه صلح‌جو دانسته و او را به‌سوی تعالی همراه با کمال معنوی و مادی سوق دهد. هرگاه یک جامعه برای حل مسائل و پیشرفت همه جانبه به دریا و ظرفیت‌های آن تکیه کند در مسیر تمدن دریایی قرار دارد. دریا در اینجا محور تفکر جهت‌گذار از وضعیت قبلی به وضعیت فعلی است. ممکن است وضعیت قبلی خشکی‌نگری باشد اما در نگاه تمدنی، تفکر دریایی محور پیشرفت و حرکت است، پس هرگاه محور و پیشران حرکت جامعه‌ای مبتنی بر یک تفکر باشد که کلیه حوزه‌های زیست آن جامعه مانند اقتصاد، سیاست و فرهنگ مبتنی بر آن متحول و به‌صورت منظومه وار درگیر و تغییر خواهند کرد. با وجود این، دریانگری و دریاپایگی یک تفکر، نگاه و رویکرد به مدیریت سرزمینی است که به کلیه وجوه یک جامعه را متحول و زمینه شکل‌گیری نوعی تمدن دریاپایه و زیست دریابنیاد را برای آن قلمرو فراهم می‌کند. در کشورهای دارای تمدن دریایی، دریا در رشد و زندگی اقتصادی اهمیتی حیاتی دارد و اراده و شعور دریایی نزد مردم و دولت‌های آنها نهادینه شده است و با دریاباوری، سیاست دریایی آن کشورها را عینیت می‌بخشد. این سیاست، در قالب راهبرد دریایی تبیین شده و اهداف اقتصادی، سیاسی و نظامی را به‌دنبال دارد که منجر به شکل‌گیری تمدن دریایی و شکل گرفتن چرخه‌ای شده که ظهور قدرت دریایی را درپی داشته است.

براساس نوع نگرش به دریا چه نگاه و تفکری در سیاست و فرهنگ غالب می‌شود؟ ژئوپلیتیکی یا ژئوپاسیفیکی؟ کدام‌یک در کدام مناطق دریایی زمین و نزد قدرت‌های دریایی جهان الان غالب است؟

کشورها چه ساحلی و بدون ساحل، از دریاها در جهت منافع ملی خود بهره می‌برند. بهره‌گیری و بهره‌مندی کشورها از دریا و مواهب آن با وجود قواعد و الزامات حقوق بین‌الملل دریاها، متاثر از موقعیت جغرافیایی و ژئوپلیتیک، سطح بهره‌مندی از فناوری و مهم‌تر از همه موقعیت سیاسی و اقتصادی کشورها در سطح بین‌الملل است. دیگر آنکه امروزه جهانی شدن اقتصاد و شکل‌گیری اقتصاد سیاسی بین‌الملل بیش از پیش کشورها را به‌سمت دریایی شدن و دریانگری سوق داده است. درک این ضرورت باعث شده که نقش دریاها بیش از گذشته در موقعیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک برای کشورها چه ساحلی و غیرساحلی افزایش یابد که رقابت، همکاری، تنش و منازعه‌های دریاپایه از پیامدهای اجتناب‌ناپذیر آن در سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی میان بازیگران سیاسی است. پس آنچه در نگاه به دریا از سوی واحدهای سیاسی دارای اصالت و معناست، منافع و امنیت ملی کشورهاست که با تلاش برای کسب یا نگهداری آن، جنگ و صلح معنادار می‌شود. اما از آنجا که حضور بازیگران سیاسی در دریا ابتدا به‌صورت نظامی و امنیتی ظهور کرده و پس از کسب قدرت، زمینه برای دیگر فعالیت‌ها ازجمله اقتصادی و تجاری ایجاد کرده‌اند، لذا این ذهنیت شکل گرفته که دریاها محل جولان جنگ افروزان است و طرح مباحث دوگانه صلح - جنگ و ژئوپلیتیک - ژئوپاسیفیک در دریاها در همین راستا قابل تحلیل و ارزیابی است. دلیل دیگر طرح این دوگانه‌ها و شکل‌گیری نگاه نظامی به دریاها، استفاده گسترده استعمارگران از دریا و همزادی آنها با قلمروهای دریایی جهت غارت منابع کشورهای ساحلی استعمارزده است که با متوسل شدن به قدرت نظامی آنها را تسخیر می‌کردند و دریاهای آرام را در اذهان ناآرام جلوه می‌دادند. الان هم استعمار نو به‌شکلی دیگر از مزیت‌ها و قابلیت‌های دریایی در جهت منافع و امنیت خود در دریاها گام برمی‌دارد. می‌خواهم بگویم درطول تاریخ کشورها براساس منافع و امنیت‌شان، مناسبات خود را در بهره‌مندی از دریا در نسبت با دیگر قدرت‌ها تعریف کرده‌اند و اگر می‌دانستند منافع‌شان با جنگ به‌دست می‌آید قطعا رویکرد نظامی با عبور از دریاها را ترجیح می‌دادند. پس با این اوصاف، مناسبات قدرت کشورها در قلمروهای دریایی دور از رویکرد رئالیستی دولت‌ها نبوده است و زمانی روابط بین دول متکی بر امنیت‌محوری و نظامی‌گری بوده، دریاها هم دور از این فضا نبوده و قلمرویی جدا از مناسبات قدرت کشورها و حاکمان جنگ‌سالار آنها نبوده است. اما از زمانی که رویکرد رئالیستی در روابط بین کشورها با طرح رویکردهای انسان‌گرایانه و صلح‌طلبانه در نظریه‌های روابط بین‌الملل به چالش کشیده شد و ملت‌ها به این باور رسیدند که امنیت صرفا از لوله توپ‌ها تامین نمی‌شود، دریاها آرام‌تر شدند و دیگر قابلیت‌های دریا بیشتر دیده و عرصه‌ای برای توسعه و پیشرفت کشورها و به‌ویژه ساحل‌نشینان شد. امروزه طرح مباحثی همچون اقتصاد دریامحور و توسعه دریامحور از سوی کشورها و نظام جهانی به‌نوعی گذر از رویکرد نظامی به رویکرد انسان‌گرایانه و صلح‌مدارانه به دریاهاست. امروزه نگاه دولت‌ها به امنیت تغییر کرده و دیگر امنیت را در نظامی‌گری و وجوه سخت آن صرفا نمی‌بینند، بلکه به دیگر وجوه امنیت و عوامل نرم امنیت‌آفرین مانند اقتصاد و فرهنگ هم فکر می‌کنند. از این رو دریاها بیش از پیش عرصه‌ای برای فعالیت‌های اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی شده‌است. همان‌طور که ملاحظه می‌کنید امروزه کشورهای قدرتمند بیشترین سهم را در تجارت دریایی و اقتصاد دریامحور دارند و قدرت نظامی آنها به‌عنوان عاملی بازدارنده برای گسترش فعالیت‌های اقتصادی و تجاری و فرهنگی آنها در قلمروهای دریایی و خشکی تبدیل شده است.

امروزه نیز قدرت‌های بزرگ با بهره‌گیری از استراتژی حضور در دریاها، آبراه‌ها و تنگه‌های مهم در صدد بهره‌برداری از منابع سرشار دریایی و فعالیت در عرصه‌های گوناگون تجاری، اقتصادی، نظامی و... در آب‌های جهان هستند. به همین خاطر بیشترین سهم را در «ساحلی شدن» اقتصاد جهانی دارا هستند. درک این حقیقت امروزه در پیرامون کرانه‌های دریایی اروپای غربی، آمریکای شمالی و شرق دور پیشرفته که ۸۵ درصد تولید ناخالص و ۸۶ درصد صادرات جهانی را در اختیار دارند، قابل مشاهده است. آنها با استفاده حداکثری از دریا و مواهب آن زمینه توسعه خود را فراهم و هم پیوندی عمیقی بین توسعه و امنیت ایجاد کرده‌اند. از این رو می‌توان گفت اساس اقتصاد جهانی بر پایه دریا و قدرت دریایی شکل گرفته است و مناطق ساحلی از اهمیت ویژه‌ای در روند توسعه کشورها برخوردار شده‌اند. تا امروز دسترسی به دریا یکی از عوامل مهم توسعه اقتصادی و سیاسی کشورها بوده است. تصور این است که در اختیار داشتن آب‌های آزاد شرط ضروری برای رسیدن به قدرت جهانی است.

سابقه رویکرد ایرانیان به دریا از چه زمانی بوده، چه ابعادی داشته (نظامی؟ تجاری؟ و...) و به کدام سواحل بیشتر نظر داشته‌اند؟ در کدام دوران اوج نگرش به دریا بوده و چه دولت‌هایی این نگرش را داشتند؟ نخستین سیاست‌های مدون و قانونگذاری در این خصوص از چه زمانی در ایران شکل گرفت؟

همان‌طوری که پیش‌تر گفتم، همچنانکه ایرانیان از نخستین ملت‌هایی بوده‌اند که سیستم حکومتی داشته و به این جهت از نخستین کسانی بوده که در قلمروهای دریایی حضور داشته‌اند. اما حکومت‌های ایرانی متناسب با شرایط خود و در جهت نیازهایشان از دریا به‌عنوان مکمل استراتژی‌ها و نیازهای خشکی استفاده کرده‌اند و به همین خاطر در دورانی نیروی دریایی داشته‌اند، اما این حضور ایرانیان مقطعی و حسب نگاه تمدنی و فراگیر به دریا نبوده است بلکه بیشتر برای مقاصد نظامی بوده است. ایران با اینکه موقعیت دریایی مناسب داشته است اما به‌خاطر غلبه نگاه خشکی‌محور حاکمان دریا به‌عنوان یک فرصت دیده نشده است و لذا تمدن ایرانی تمدنی دریامحور نبوده است، شاید این به دلیل این بوده که در دوران تاریخی این سرزمین فرصت‌ها و تهدیدهای آن خشکی‌محور بوده است. قدرت‌های بزرگ جهانی ایران مانند هخامنشیان، ساسانیان، رومیان، مسلمانان، حکومت‌های ایرانی بعد از اسلام، مغول‌ها و تاتارها، عثمانی‌ها و...، عمدتا قدرت‌های خشکی بوده‌اند. اهمیت قدرت دریا و تسلط بر دریاها و یافتن موقعیت قابل رقابت با قدرت خشکی به پس از آغاز دوره استعمار و باز شدن پای اروپاییان به پهنه اقیانوس‌های جهان بازمی‌گردد. با بررسی تاریخ متوجه می‌شویم که ایران از زمان صفویه که اوج دریانگری تاریخی ایران جدید به شمار می‌رود بیشتر تهدیدات آن دریاپایه یا برای دستیابی به دریا بوده است، ظهور استعمارگران از پرتغال تا انگلیس، روس و آمریکا و مقاومت‌های محلی مردم ایران در برابر آنها از ۵۰۰ سال گذشته تاکنون نشان از آن دارد که با اینکه دنیا دریا را محل جولان و قلمرویی برای تصاحب خشکی‌ها در خدمت گرفته اما ایرانیان هنوز بر خشکی‌نگری و کوباندن میخ خود در خشکی‌ها تاکید و اصرار داشتند و همچنان با استراتژی‌های بری به تدبیر سرزمینی و مقابله با تهدیدات دریاپایه همت داشتند. نمونه‌اش در زمانی که پرتغالی‌ها در اوایل انقلاب دریانوردی و ظهور استعمار از جنوب به ایران حمله کردند و شاه عباس به کمک انگلیسی‌ها آنها را عقب راند، حکومت ایران به جای تغییر رویکرد در مدیریت سرزمینی و دریانگری و مستحکم کردن قدرت دفاعی و تجارت دریایی با نگاه خشکی‌نگر خود و با افتخار دستور ساخت تقریبا هزار کاروانسرا را در خشکی‌ها صادر کرد. ای کاش به جای این اقدام دستور ساخت بنادر و تشکیل و تجهیز ناوگان دریایی قوی را می‌داد که الان می‌توانست کشور ما را خیلی جلو ببرد. پس از صفویه با اینکه نادرشاه به راه‌اندازی نیروی دریایی همت کرد ولی از دوره قاجاریه که استیصال و ضعف ایران شروع شد و به دریا با دیده تهدید نگریسته می‌شد و تداوم این نگاه در سده اخیر به‌خاطر حضور استعمار انگلیس خبیث و راه‌اندازی جنگ‌هایی در خلیج‌فارس به سرکردگی آمریکا و دوستانش این نگاه را به‌نوعی تشدید کرد. پیروزی انقلاب اسلامی که تهدید اصلی آن از ناحیه دریا بود باعث شد که مسئولان و دلسوزان نظام با واقع‌بینی به دریانگاه کنند و الان به این باور رسیده‌اند که ضمن بالابردن تاب‌آوری در برابر تهدیدات دریاپایه برای پیشرفت کشور باید به دریا و ظرفیت‌های آن نگریست و پیشرفت کشور از مسیر دریا می‌گذرد. طرح توسعه سواحل مکران بخشی از سیاست‌های دریانگری جمهوری اسلامی ایران است. لذا ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور از سوی رهبر فرزانه انقلاب اسلامی نقطه عطفی در پیشرفت کشور است و با وجدان شدن برای مسئولان و باور شدن برای مردم می‌تواند زمینه پیشرفت همه جانبه کشور تا رسیدن به تمدن دریاپایه و زیست دریابنیاد و سرانجام قدرت دریایی را فراهم و ترسیم کند. توسعه دریامحور مدنظر ایشان منظور همان پیشرفتی است که ساختار و فرآیندهای تولید دانش، کالا و خدمات، فرهنگ، سبک زندگی، مهارت، خلاقیت و نوآوری بر پایه ظرفیت‌ها و قابلیت‌های دریایی کشور شکل بگیرد و تفکر دریامحوری و دریاباوری ریل‌گذار و جریان‌ساز پیشران پیشرفت کشور در همه عرصه‌ها شود.

حالا اگر بخواهیم در تاریخ ایران فارغ از نگاه نظامی‌گرایانه به دریا و از منظر سیاست‌نگاری به اعمال حاکمیت دولت در سواحل و بنادر به‌طور تفصیلی بپردازیم باید بگوییم که به ۱۱۹۳ شمسی بازمی‌گردد که در این تاریخ جهت گسترش امور تجارت دریایی و ارتباطات ساحلی و همچنین وصول حقوق و عوارض متداول از سوی حکومت وقت قواعدی تنظیم و اداره‌ای به نام شعبه گمرکات جنوب راه‌اندازی شد.

تا اینکه در سال ۱۳۱۴ به‌منظور اداره امور بنادر کشور «اداره کل بنادر» در تهران تاسیس و کلیه امور بنادر ایران در آن متمرکز شد. پس در ۲۴ دی‌ماه ۱۳۱۷ به پیشنهاد وزارت راه هیات وزیران آیین‌نامه‌ای درخصوص فعالیت‌های بندری، وظایف کارکنان دریایی، کشتی‌سازی و ورود و خروج کشتی‌ها از بنادر ایرانی در ۱۲ فصل و ۶۴ ماده تصویب کرد. سپس در شهریورماه ۱۳۲۵ طبق تصویب هیات وزیران مقرر شد که درآمد حاصل از بهره‌برداری بنادر جهت توسعه تاسیسات بندری در حساب مخصوصی منظور شود. همچنین در خردادماه سال ۱۳۳۱ آیین‌نامه‌ای درخصوص ثبت و بهره‌برداری شناورها توسط هیات وزیران به تصویب رسید. افزایش تردد کشتی‌ها و رشد حمل‌ونقل دریایی در منطقه طبیعتا باعث بروز خسارات و حوادث احتمالی دریایی شد و نیاز به یک سیستم مستقل و مدون حقوق دریایی را در کشور کاملا ملموس کرد، که درنهایت دولت وقت ایران در راستای حفظ منافع حقوقی و اقتصادی تجار و شرکت‌های کشتیرانی، ترغیب و ناگزیر به پیگیری و تدوین قانون دریایی ایران شد. در سال ۱۳۴۰ برای نخستین بار کمیته‌ای متشکل از کارشناسان داخلی و خارجی آشنا به حقوق دریایی و اقتصاد تحت نظارت وزارت دادگستری تشکیل شد و به این ترتیب شروع تدوین قانون دریایی ایران رقم خورد. بنابراین در سال ۱۳۴۲ نخستین قانون دریایی در ۱۹۴ ماده تنظیم و به تصویب هیات وزیران رسید و در سیزدهم مرداد سال ۱۳۴۳ پیش‌نویس نهایی قانون دریایی ایران به تصویب و امضا مجلسین رسید و به مرحله اجرا درآمد. بنا بر اطلاعات موجود بازنگری و اصلاح قانون دریایی ایران تا به امروز سه مرتبه به‌صورت جدی با نظارت سازمان بنادر و دریانوردی انجام شده ولی هنوز نتیجه‌ای مدون و تصویب شده حاصل نشده است. طبق خبرها بیش از سه دهه است سازمان بنادر تلاش کرده تا کار بازنگری متن قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ را به سرانجام برساند ولی متاسفانه هنوز نتیجه مطلوبی حاصل نشده است. اما اقدامات سیاست‌نگارانه جمهوری اسلامی محدود به موارد یادشده نیست بلکه در اسناد بالادستی از جمله در سند چشم‌انداز، سیاست‌های کلی برنامه توسعه چهارم تا هفتم، سیاست‌های کلی نظام در اقتصاد مقاومتی، آمایش سرزمین، انرژی، منابع طبیعی، حمل‌ونقل و محیط زیست و سند نقشه جامع علمی کشور، در فرازهایی به‌صورت تلویحی و تصریحی به بهره‌برداری از موقعیت و ظرفیت دریایی کشور تاکید و توجه شده اما تاکنون این تاکیدات و اهداف تکلیفی نظام جاری و به مرحله اقدام منسجمی نرسیده است. مشکل کجاست و چه باید کرد و اینکه ایراد کار کجاست معمایی شده است که باید هر چه زودتر از این موضوع رمزگشایی شود. امیدواریم با ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور از سوی مقام معظم رهبری، اقدام اساسی در این راستا از سوی نهادهای ذی‌ربط و دخیل انجام پذیرد و خط بطلانی بر نارسایی‌ها و کم‌کاری‌های سیاستی و اجرایی در این عرصه باشد.

وضعیت ایران از بعد دریایی (ناوگان، ظرفیت‌ها، توریسم، اقتصاد و...) به چه شکل است؟

ایران با داشتن بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر مرز آبی نقش بی‌بدیلی در تعاملات تجاری داشته است. از این‌رو، این ظرفیت و قابلیت دریایی پیوندی ناگسستنی با حمل‌ونقل و زیرساخت‌های آن در همه شقوق دارد. بدین‌ترتیب، برای ارائه تصویری از قابلیت‌ها و ظرفیت‌های دریایی کشور، باید نخست وضعیت حمل‌ونقل دریایی و همچنین اتصال آن با دیگر وجوه حمل‌ونقلی و پشتیبان‌کننده در پسکرانه‌های سرزمینی و خشکی از منظر زیرساختی تشریح شود؛ آن‌گاه به شناسایی دیگر حوزه‌های دریایی و همچنین حوزه‌های دریایی از منظر اقتصاد کشور پرداخت.

در ایران حمل‌ونقل دریایی و ترانزیت کالا بر دو رکن بنادر به‌عنوان دروازه حمل‌ونقل دریایی و ناوگان شناور دریایی استوار است. بنادر محل صادرات و واردات کالا و بار به خارج و داخل هستند. بنابر آخرین آمار سازمان بنادر و دریانوردی، در ایران بیش از ۱۱ بندر تجاری بزرگ و ۱۸۳ بندر کوچک و متوسط فعالیت تجاری و ترانزیتی در بستر دریا را پشتیبانی می‌کنند و با حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی به پسکرانه‌ها در صادرات و واردات کالا و مسافر ایفای نقش حداکثری می‌کنند. ظرفیت این بنادر ۲۶۴ میلیون تن برآورد می‌شود و ظرفیت کانتینری بنادر ۸ میلیون TEU است و همچنین نزدیک ۲۵ میلیون نفر بنادر ظرفیت جابه‌جایی مسافر دارند که با فراهم‌سازی لجستیک بنادر، ظرفیت آنها می‌تواند در منطقه و جهان قابل رقابت باشد. از نظر لجستیک، این بنادر پهنایی به مساحت ۱۹۴۲۹ هکتار را دربرمی‌گیرند و دارای ۳۹ کیلومتر اسکله هستند. مساحت محوطه‌ها و انبارهای روباز بنادر ۱۳۵۱ هکتار و مساحت انبارهای سرپوشیده که در تخلیه و باگیری کالا مهم هستند نزدیک ۱۲۸۳ هکتار می‌باشد. این موارد برای ایران با این قابلیت‌های ترانزیتی کافی نیست و در صورت توسعه بنادر باید افزایش یابند تا بتواند جواب‌گوی حمل‌ونقل دریایی ایران و زنجیره تامین کالا در پسکرانه‌ها باشد. توسعه بنادر و فراهم‌سازی لجستیک آنها تا حدود زیادی بستگی به میزان سرمایه‌گذاری در بخش خصوصی و دولتی دارد که در ایران میزان سرمایه‌گذاری دولتی در توسعه زیرساخت‌ها ۱۰۲۳۶ میلیارد ریال و بخش غیردولتی ۹۰۸۱۸ میلیارد ریال است که این مقدار نمی‌تواند شرایط لازم برای توسعه زیرساخت‌ها و رقابت‌پذیری بنادر را در بیرون ایجاد کند و البته در این میان نباید از نقش دیپلماسی اقتصادی کشور در بستن توافقنامه و تفاهمنامه و نیز عضویت در پیمان‌ها و پروتکل‌های منطقه‌ای و بین‌المللی غافل شد و در این راستا کشور ایران در ۳۰ کنوانسیون و پروتکل امور دریایی مشارکت و عضویت دارد که از نظر کمیت عدد قابل قبولی است ولی تاکنون این عضویت‌ها نتوانسته منجر به جذب قابل قبولی از سرمایه‌گذاری خارجی در بنادر و گسترش پسکرانه‌های آن در کشور شود و سهم ایران را در شاخصه‌های دریایی در جهان و منطقه ارتقا ببخشد. با وجود این، ایران تمام تلاش خود را کرد تا با وجود تحریم‌ها از فرصت‌های محدودی چون اعتبارات چینی و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی برای توسعه بخش‌های ریلی و بندری استفاده کند و هزینه‌های قابل‌توجهی برای توسعه این بخش‌ها انجام داد که طبق آخرین تخمین‌ها از سال ۲۰۱۶ تاکنون حدود ۵ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری شده است. مطابق برنامه‌های کشور، ایران باید تمام بنادر اصلی خود را به شبکه ریلی ملی متصل کند. این امر، پتانسیل ترانزیت کشور را به میزان قابل‌توجهی افزایش خواهد داد. با این حال به نظر می‌رسد هنوز تا رسیدن به شرایط بایسته برای رقابت با بنادر نوین جهانی برای مثال بنادر حاشیه جنوبی خلیج فارس چون جبل علی و دبی فاصله بسیار وجود دارد. در ایران بنادر در مرحله انتقال از حالت سنتی یعنی از محلی برای باراندازی کالا به سمت بنادر نسل دوم یعنی ایفای نقش توزیع و پردازش کالا هستند. هنوز تعدادی از بنادر کشور درگیر کارکردهای سنتی خود هستند و در زمره بنادر نسل اول محسوب می‌شوند. از طرفی تمام بنادر از نظر جغرافیایی شرایط تبدیل‌شدن به بازار یا قطب توزیع منطقه‌ای را ندارند، پس ممکن است امکان تبدیل‌شدن آنها به بنادر نسل سوم به‌علت محدودیت‌های طبیعی وجود نداشته باشد.

از منظر اقتصادی، برابر برآوردها با موقعیتی که کشورمان از آن برخوردار است و امکانات لجستیکی که دارد ایران می‌تواند ۱۷ درصد از بار کشورهای جهان را ترانزیت کند. طبق نظر کارشناسان امر برآورد می‌شود که هر تن بار کالا برای کشور ۲۸۵ دلار درآمد مستقیم و غیرمستقیم داشته که در صورت سرمایه‌گذاری در این عرصه می‌تواند منبع درآمد خوبی برای کشور باشد. در ایران به طور متوسط سالانه بین ۸۵ تا ۹۵ درصد از تجارت خارجی کشور (صادرات و واردات) و عملیات کران‌بری کالا (کابوتاژ) توسط نظام حمل‌ونقل دریایی و از طریق بنادر بازرگانی، به‌عنوان دروازه‌های اصلی تجارت خارجی و اقتصاد ملی انجام می‌شود و از آنجایی که اقتصاد ملی کشور کاملا به نظام تجارت خارجی وابسته است؛ از این‌رو، این بخش و به‌ویژه بنادر بازرگانی نقش، جایگاه، اهمیت و تاثیر بی‌بدیلی در همه شئون زندگی مردم و تمامی جنبه‌های اقتصادی کشور دارد. برابر آمار این در حالی است که طی ۱۳۹۹، بالغ بر ۹۶ درصد از صادرات و واردات کشور توسط نظام حمل‌ونقل دریایی و از طریق بنادر بازرگانی انجام شد. اما بر اساس گزارش کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (آنکتاد) در سال ۲۰۲۱ که می‌تواند مبنای ارزیابی مناسبی برای ناوگان تجاری کشور باشد، تعداد کشتی‌های ایران ۲۵۴ فروند اعلام و کل ظرفیت حمل بار ناوگان حمل و نقل دریایی ایران ۱۹ میلیون و ۲۵۱ هزار تن برآورد شده است. در این گزارش مقایسه ایران با سایر کشورها نشان می‌دهد این کشور از نظر ظرفیت حمل بار دریایی در رتبه ۲۲ جهان قرار دارد. ظرفیت ناوگان کشتیرانی ایران بیشتر از کشورهایی مثل هلند، عربستان، ایتالیا، برزیل، فرانسه، کانادا و سوئد است. طبق گزارشی، شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با ۱۸۰ نمایندگی در کشورهای مختلف و ۱۹ شرکت زیرمجموعه در داخل کشور در زمینه ترانزیت و حمل‌ونقل کالاهای صادراتی و وارداتی، به‌صورت فله‌بر یا کانتینر در اقصی نقاط دنیا فعالیت می‌کند. اما این شرکت بیشتر در خطوط اروپا، مالتا، مدیترانه و آسیا فعال می‌باشد. در این میان، آسیا و خاور دور مهم‌ترین خط حمل‌ونقل شرکت کشتیرانی ایران است.

اما ایران با داشتن بزرگ‌ترین ناوگان سهم خیلی اندکی از ساخت کشتی در جهان را دارد، چیزی در حدود ۰٫۳ درصد. طبق آمارها، ایران در مجموع دارای ۶۵ فروند شناور فراساحلی نفت‌کش بوده که در سن فرسودگی هستند. طبق برخی پیش‌بینی‌ها ایران طی دو دهه آینده به ۵۰۰ کشتی جدید، از جمله ۱۲۰ تانکر نفتی، ۴۰ تانکر مایع نفتی و بیش از ۳۰۰ کشتی تجاری نیاز دارد.

میزان آبزی‌پروری و صید ماهی در ایران همواره یک سیر صعودی داشته؛ در سال ۲۰۱۶ شاهد افزایش تولید به یک میلیون و ۷۰ هزار تن بوده‌ایم و میزان صادرات معادل ۴۱۲ میلیون دلار بوده است. ایران ۱۶ درصد از تولید جهانی قزل‌آلا و رتبه اول تولید میگو در منطقه است. اما یکی دیگر از ابعاد ظرفیت‌های دریایی گردشگری ساحلی است که ایران از لحاظ جاذبه‌های گردشگری رتبه ۱۵ جهان، از نظر تعداد گردشگران ورودی رتبه ۴۶ و از جهت درآمد ارزی رتبه ۳۵ دنیا را داراست و سهم ما از درآمد جهان نیم درصد است. با این حال، اگر بخواهیم از منظر اقتصادی سهم ظرفیت‌های دریایی در کلیه حوزه‌ها را بر اساس شاخص‌ها بیان کنیم، طبق گزارشی از مرکز پژوهش‌های مجلس سهم دریا در تولید ناخالص داخلی ایران دو درصد است؛ یا فقط پنج درصد سواحل به محدوده‌های شهری و روستایی و تاسیسات بندری و نظامی اختصاص دارد و ۹۵ درصد دیگر ظرفیت ساحل بلااستفاده است. در سواحل، ۱۱ درصد جمعیت کشور آن هم به‌صورت نامتعادل پراکنش و آمایش شده‌اند.

مواردی که در بالا برشمردم جدا از ظرفیت‌های موادمعدنی و سوخت فسیلی مانند نفت و گاز است که در سواحل و پسکرانه‌های دریایی ایران متمرکز شده است و نقش و سهم آنها در اقتصاد ایران بر همگان مشخص و آشکار است و از گفتن درباره این ظرفیت دریایی صرف‌نظر می‌کنم. با توجه به این توضیحات می‌توان گفت که ایران ظرفیت‌ها و قابلیت‌های بالایی در حوزه اقتصاد دریا دارد که ضمن باورمندی سیاستگذاران و برنامه‌ریزان و مدیران، مستلزم برنامه‌ریزی دقیق و عزم جدی برای اجرا و بهره‌گیری از ظرفیت‌های این حوزه برای آسایش و آرامش مردم است.

حکمرانی در حوزه دریا با چه مشکلاتی مواجه است و چه پیشنهادهایی برای آن دارید (در همه ابعاد)؟

گفتم که یکی از ظرفیت‌های طبیعی که کشور ما در آن مزیت دارد و متاسفانه مزیت‌های آن مغفول مانده، دریا است. دریا منبعی است که می‌تواند سهم بالایی در خلق ارزش‌افزوده و تولید ناخالص ملی کشور داشته باشد. اما این ظرفیت مشهود باتوجه به شاخص‌های جهانی و در قیاس با کشورهای دریایی، با همه تلاش‌هایی که تاکنون صورت گرفته از نگاه دست‌اندرکاران مغفول و به جایگاه قابل رقابت و واقعی خود نرسیده است. پاسخ به چرایی این مساله به حکمرانی دریایی ایران بازمی‌گردد که چرا ایران با این موقعیت ممتاز جغرافیایی وژئوپلیتیک، سابقه حضور تاریخی در عرصه دریا، توانمندی‌های فنی و سرمایه غنی انسانی، هنوز نتوانسته است بنیان پیشرفت خود را بر پایه اقتصاد دریا و صنایع و منابع وابسته به دریا استوار سازد. پاسخ به این پرسش‌ها مستلزم آسیب‌شناسی حکمرانی دریایی ایران است تا با شناسایی مشکلات بتوان به تجویزهای سیاستی و اجرایی کارآمد دست یافت.

از این‌رو با مرور تجربیات و نظرات دست‌اندرکاران و همچنین مطالعات انجام شده در پی‌جویی عوامل غفلت و کم‌توجهی و یا عدم‌بهره‌برداری مناسب از قابلیت‌های سرزمینی ایران در زمینه دریا، عوامل متعددی را می‌توان گفت که من به اهم آنها به‌طور اجمالی اشاره می‌کنم:

- نبود نگاه آمایشی برون‌نگرانه در سازماندهی فضای توسعه ملی و کم‌توجهی اسناد فرادست به‌ضرورت آن
- موازی‌کاری و رویکردهای متناقض مدیریتی در قلمروهای ساحلی و دریایی و نبود رویکرد یکپارچه مدیریتی
- نارسایی‌های زیرساختی و دانش فنی موردنیاز (توسعه بنادر، زیرساخت‌های لجستیکی، خدمات برتر پشتیبان و...)
- هزینه‌بر بودن فعالیت‌های مرتبط با دریا و نبود سرمایه‌گذاری لازم برای عمران و آبادانی سواحل
- دولتی‌بودن و عدم‌استفاده از سرمایه‌های بخش خصوصی داخلی و سرمایه‌های خارجی
- تحریم‌های سیاسی و اقتصادی ظالمانه علیه ایران و بی‌ثباتی در روابط خارجی، به‌ویژه در ۴۰ سال گذشته
- نبود نمایندگان مناطق پیرامونی به‌ویژه استان‌های دریایی در تصمیم‌گیری‌های کلان کشور
- نارسایی‌های فرهنگی ازجمله بازنمایی ضعیف فرهنگی و رسانه‌ای ساحل‌نشینی
- کمبود قوانین لازم و تکلیف‌آور برای دریانگری در سیاستگذاری، برنامه‌ریزی و اقدام نهادهای اجرایی
- سیطره نگاه امنیتی بر توسعه سواحل به همراه دغدغه‌های دفاعی و پدافند غیرعامل
- عقبه ضعیف آموزشی و پژوهشی دریایی در نظام آموزش عالی کشور
- برنامه‌ریزی درون‌نگر و رویکردهای دریاگریز و خشکی‌محور توسعه در کشور

حالا باتوجه به آسیب‌شناسی روند گذشته، تاکیدها و جهت‌گیری‌های مندرج در اسناد فرادست به‌ویژه سیاست کلی توسعه دریامحور اخیر ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری و تجربه توسعه در کشورهای دارای دریا و مناطق ساحلی و همچنین تصویر آینده دریاپایگی در دنیا و ایران، حرکت درست و موثر در مسیر دریاپایگی پیشرفت و بهره‌بردن از مواهب آن، مستلزم بسترسازی و تمهیدات دقیق و کاملی است تا بتوان به تضمین نسبی از توفیق در این راه نائل آمد. در این راستا پیشنهادهایی برای دستیابی به توسعه دریامحور و دستیابی به حکمرانی متناسب با دریاپایگی کشور ایران در محورهای ذیل متصور است:

۱- یکپارچگی نهادی و سیاستی (اداری، قانونی، مدیریتی و...): یکی از مهم‌ترین الزامات نهادی راه‌اندازی یک نهاد متولی متمرکز سیاستگذار است. امر مهم و البته مغفولی مثل دریاپایگی توسعه و پیشرفت نیازمند یک نهاد متولی ملی است. نهادی که در راستای ایجاد هماهنگی، همسویی و شفافیت قوانین و مقررات بخش‌های سه‌گانه (دولتی، تعاونی و خصوصی) و سیاستگذاری و راهبری ابعاد مختلف موضوع عمل کند. این مقوله تقریبا مورد اتفاق صاحب‌نظران و متخصصان است و البته دامنه وسیعی از پیشنهادهای حداقلی و حداکثری را در خود دارد. این موضوع می‌تواند در میان‌مدت باعث چرخش نگاه برنامه‌ریزان و قانونگذاران از نگاه خشکی‌محور به دریامحوری و گنجاندن موضوع دریاپایگی در برنامه‌های راهبردی، سیاستگذاری، برنامه‌های توسعه بخشی و فرابخشی، قوانین دائمی و بودجه‌های سالانه کشور می‌شود.

۲- تقویت زیرساخت‌ها: تقویت زیرساخت‌های لازم در بنادر به‌عنوان دروازه‌های ارتباط و تعامل با سایر کشورها و تقویت نقش مفصلی کشور با راه‌اندازی و تجهیز سیستم حمل‌ونقل پسکرانه‌های داخلی برای پیوستن به دالان‌های اولویت‌دار حمل‌ونقل، انرژی و ارتباطاتی منطقه‌ای و بین‌المللی بر اساس استانداردهای جهانی، از الزامات اساسی دریاپایگی کشور است.

۳- نیازسازی سیاسی و اقتصادی: ارتباط و تعامل با کشورها و نیازسازی سیاسی، اقتصادی و امنیتی در ارتباط با آنها می‌تواند بیشترین ظرفیت‌ها و قابلیت‌های دریاپایگی کشور را در خدمت به اقتصاد و فرهنگ و امنیت مردم کشور به کار گرفته شود. این وقتی میسر می‌شود که سیاستگذاری، برنامه‌ریزی و اتخاذ تدابیر در حوزه سیاست، در مسیر ارتباط گسترده با کشورهای جهان با اولویت کشورهای حوزه خلیج‌فارس و دریای عمان، کلیه همسایگان، آسیای مرکزی و قفقاز و منطقه غرب آسیا و سایر کشورهای دنیا باشد. تقویت گروه‌بندی‌های منطقه‌ای و وابسته‌سازی کشورهای منطقه و فرامنطقه به سواحل ایران و کاهش دغدغه‌های امنیتی با استفاده از روش‌هایی مانند سرمایه‌گذاری مشترک و سهیم‌کردن کشورهای مختلف در مواهب و منافع پیشرفت دریایی ایران، بخشی از اقدامات سیاسی مهم در تحقق دریاپایگی توسعه و پیشرفت کشور باشد که در میان‌مدت ضریب امنیتی و اقتصادی کشور را ارتقا می‌دهد و ریسک سرمایه‌گذاری خارجی در آن را کاهش می‌دهد.

۴- نگاه‌گفتمانی و فراهم‌کردن زیرساخت‌های اجتماعی در باورمندی دریاپایگی: دریاپایگی پیشرفت باید به یک گفتمان و مطالبه عمومی تبدیل شود و تا موضوعی در جامعه همه‌گیر نشود و به مطالبه عموم مردم در نیاید حتی اگر آن موضوع در برنامه‌ها بازتاب داشته باشد و به قانون تبدیل شود، باز تضمین صددرصدی برای اجرایی‌شدن تمام و کمال و موثر ندارد. توسعه و تقویت روحیه دریایی در ایرانیان و تزریق فرهنگ دریایی از راه تمرکز بر آموزش‌وپرورش در دوران کودکی، ورزش‌های دریایی و نیز شبکه‌های ویژه دریایی رادیو- تلویزیونی و ارتقای مشارکت مردمی و بخش‌های خصوصی در برنامه‌ریزی، اجرا و نظارت و پایش سیاست‌ها و برنامه‌های توسعه دریامحور و همچنین مشارکت‌دادن جامعه محلی در تصمیم‌گیری‌ها، می‌تواند بخشی از اقدامات موثر فرهنگی و اجتماعی باشد.

۵- ابتکار در فراهم‌سازی تامین منابع مالی و اقتصادی: سرمایه‌گذاری در حوزه دریا و فعالیت‌های مرتبط، علاوه‌بر ضرورتی که در همه انواع سرمایه‌گذاری وجود دارد، به‌دلیل هزینه بالای واحد فعالیت از یک‌سو و نیاز و تقاضای کشورهای دیگر به‌ویژه کشورهای محصور در خشکی از سوی دیگر از ویژگی‌های مخصوص به خود برخوردار است. تسهیل و جهت‌دادن به سرمایه‌های داخلی و اعمال ابتکاراتی مثل استان معین یا کلان شهر معین، سرمایه‌گذاری مشترک با کشورهای منطقه و جهان، دوجانبه و چندجانبه و بالاخره سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی مستلزم اقداماتی نظیر ایجاد بسترهای مناسب و تسهیل امور برای سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در زمینه‌های ریلی، انرژی‌های دریامحور، خورشیدی و... با تسهیل امر سرمایه‌گذاری در موضوعات دریایی با ارائه مشوق‌های جذاب و ایجاد امنیت برای سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی است. استفاده از قابلیت‌های محیطی و دریایی جهت جذب گردشگر داخلی و خارجی و در اولویت قراردادن برنامه‌های بهره‌برداری و توسعه‌ای در حوزه گردشگری دریایی بسیار کلیدی است. توجه به بنادر کوچک و توسعه حمل‌ونقل ریلی باری و همچنین سازماندهی و پیوستگی شبکه حمل‌ونقل ترکیبی و لجستیک متناسب با کانون‌های استقرار فعالیت و جمعیت از مهم‌ترین بایدهایی است که می‌تواند در رونق بخشی ظرفیت‌های دریایی کشور موثر و کارا باشد.

۶- توجه به شرایط محیطی کرانه‌ها و پسکرانه‌های دریایی: باتوجه به اصول آمایش سرزمین، بارگذاری انواع فعالیت‌های انسانی لازم است براساس توان اکولوژیک انجام پذیرد تا اصول توسعه پایدار رعایت شود. از سوی دیگر کرانه‌های جنوبی به‌دلیل محدودیت‌های طبیعی و اقلیمی در خشکی و دریا، شرایط خاصی را به منطقه تحمیل کرده که برای برنامه‌ریزی ایجاد سکونتگاه‌های جدید باید به آن توجه کرد و در این راستا نباید از نقش فناوری‌ها درجهت رفع محدودیت‌ها غافل شد. نکته دیگر که باید بدان توجه کرد با توجه به افزایش ابعاد کشتی‌ها و نوع بسته‌بندی آنها و همچنین یکپارچگی زنجیره تامین محصولات، توسعه‌های جدید دریایی و بندری به‌سمت مناطقی رفته که خارج از محدوده شهربندرها بوده و دارای ظرفیت بالاتر دریایی برای کشتی‌ها باشند.

۷- توجه به فناوری و نوآوری در حوزه دریایی: امروزه توجه به نوآوری در حوزه‌های مختلف دریایی و تشویق و حمایت از شرکت‌های نوآور و نوآفرین (استارتاپ‌ها)، یکی از روش‌های رونق اقتصادی توسط بخش‌های خصوصی است که برای حوزه فعالیت‌های متنوع دریایی نیز مصداق دارد. لازم است برای ایجاد و فراهم‌سازی زیرساخت‌های فعالیت‌های دریایی از فناوری نوین نهایت بهره را گرفت وگرنه رقبا به‌راحتی با تکیه بر نوآوری‌های علمی و فکری و بهره‌گیری از فناوری نوظهور، گوی سبقت را از ما می‌گیرند و ما همچنان در این فضای رقابتی و نابرابر در بهره‌مندی و بهره‌گیری از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های خدادادی دریایی عقب می‌مانیم.

ادامه در صفحه ۱۵

صادق بوقی چطور علیه زندگی می‌شود؟

سیدجواد نقوی
خبرنگار گروه ایده حکمرانی

هنگامی که کلیپ معروف صادق بوقی منتشر شد، یکی از مباحث پرتکرار تاکید بر اصالت زندگی روزمره بر سیاست یا ایدئولوژی را در بر می‌گرفت. به‌نوعی منتقدان وضعیت فعلی صادق بوقی را نماینده شکلی برگرفته از زندگی روزمره و به حاشیه رانده شده موسیقی محلی معرفی می‌کردند که در جبر زمانه و در پس ایدئولوژی اندیشی، وضعیت ما دچار نوعی رانده شدن از صحنه زیستن شده است که با قدرت مقاومت بی‌نظیر خودش، حالا توانسته است از سد ایدئولوژی اندیشی زمانه خارج شود و مساله زیستن برتر از سیاست را مطرح کند که به تعبیری این زندگی است که معنای اصلی زیستن در این دنیا را شکل داده و هر آنچه مانع از آن شود نوعی عمل شر یا نوعی وضعیت شبه‌شیطانی است که بر سر زندگی روزمره خراب شده است. طرح چنین دوگانه‌هایی البته قدمت زیادی دارد و معطوف به چند سال اخیر نیست، حداقل از دهه ۷۰ فردی مثل عبدالکریم سروش، چنین بحث‌هایی را مطرح می‌کرده، اما آنچه در این روزها باعث فربه‌تر شدن این روایت شده، شاید تا حدودی به‌نوعی روایتگری است که در دوره ما زندگی را بیرون از همه ساحت‌ها اصالت داده و از طرفی زیستن را زیبا و از طرفی دیگر خنثی نشان داده است. این بحث خود البته بحث و یادداشتی دیگر می‌طلبد، اما آنچه در پس این دوگانه‌سازی شکل گرفته، اصالت‌دهی به زندگی بدون بافت و فهم دوران است و گویی زندگی در جایی شکل می‌گیرد که مثل یک روستای دورافتاده از شهر، می‌تواند از وضعیتی که در شهر در جریان است خود را دور کند یا تن به شرایط بدی که در شهر شکل گرفته است، ندهد. این فهم از زندگی است که دوگانه زندگی و ایدئولوژی را شکل داده است. حال آنکه انسان‌های معمولی در زندگی روزمره هر چند خود را درگیر سیاست و ایدئولوژی‌های وقت نشان دهند، اما درحقیقت در پیش‌فرض‌ها و عمل روزمره خود در برگیرنده و مدافع نوعی ایدئولوژی هستند.

این درک از انسان معمولی که او می‌تواند حمل‌کننده نوعی ایدئولوژی باشد همیشه با بی‌توجهی بسیاری از اهل فکر روبه‌رو بوده است. حال آنکه در زندگی روزمره عملی که به آن میکروپلتیک می‌گویند یعنی میل‌ورزی به شکلی از زندگی دربرگیرنده نوعی موقعیت سیاسی است و انسان‌های معمولی در کنش خود در برگیرنده نوع عمل سیاسی یا وضعیت سیاسی هستند که در پس تن دادن به ایدئولوژی‌های خاصی شکل می‌گیرد، در نتیجه طرح دوگانه بین زیستن یا ایدئولوژیک اندیشیدن نوعی برساخت سیاسی است که در پس جنگ سرد شکل گرفته بوده و به گفته فوکویاما یکی از ابزارهای پیروزی لیبرالیسم تغییر امیال جوامع غیرلیبرال با طرح‌هایی بین دوگانه اینچنینی است، یعنی چنین دوگانه‌هایی حاصل یک جدل سرتاسر ایدئولوژیک در دوره جنگ سرد است که لیبرالیسم دیگری خود را مانع زندگی کردن و شکلی از ایدئولوژیک اندیشیدن معرفی کرده که تا به امروز به طریق مختلفی بازیابی شده است.

اما در لحظه حال هر چند صادق بوقی در برگیرنده نوعی ایدئولوژی است اما تا هنگامی که در وضعیت میکروپلتیک قرار داشت، مدافع شکلی از ایدئولوژی در قالب زیستن خود بوده که در صحنه اجتماعی هر چند اهمیت دارد، اما مروج نوعی فرمی به ساحت اجتماعی نبود یعنی او در زندگی فردی خود مقاومتی را علیه اشکال دیگر زیستن برقرار کرده، اما بعد از آنکه او بیشتر به جهت عملش اهمیت داشته باشد، خود او نماد نوعی مقاومت شد، به شکلی از یک وضعیت مقاومت در لایه‌های زیستن به مروج نوعی زیستن بدل شده است و این لحظه را همان دگرگونی عصر ما علیه زندگی کردن می‌توان معرفی کرد. در بحث‌های متاخر جامعه‌شناسی فرهنگی در آستانه‌ای که از فمینیسم پرسش می‌شود، سوالی طرح شده که آیا فمینیسم که خود زیر سایه اقتصاد نئولیبرالی بوده، اصلا دارای اصالتی است؟ یا این چرخه اقتصاد نئولیبرالی است که طرح فرهنگی کنش فمینیست‌ها را شکل داده است. این پرسش به این جهت است که میل و کنش در عصر حاضر به هیچ وجه خنثی نیست و بافت اجتماعی‌ای که از شکل سیاست‌ورزی شکل می‌گیرد، امیال و پیش‌فرض‌های اجتماعی را دگرگون کرده است. درباره صادق بوقی هم می‌توان چنین بحثی را به‌طور جدی مطرح کرد. ایشان حال در این روزها که تعداد دنبال‌کنندگان‌شان بیش از یک میلیون شده و سیر صعودی هم دارد، تقریبا به بنگاه تبلیغاتی بدل شده است که برای دیدگاه‌های مختلفی تبلیغ کرده و برای کسب درآمد اقدام می‌کند؛ هر چند ما نمی‌توانیم عمل او را محکوم کنیم یا در پس محکوم کردن رفتار او نیستیم. در جامعه ما که در برگیرنده شرایط خاصی است و بسیاری از مردم در اوضاع مختلفی از منظر اقتصادی زندگی می‌کنند، جناب صادق بوقی دیگر قطعا نماینده زیستن نیست، بلکه او مروج نوعی از سبک زندگی است که شاید در بسیاری از موارد مانع از زیستن روزمره مردم شده است یا به تعبیر بهتر با شکلی از اینفلوئنسری که در این لحظات دارد، دیگر نماینده مردم یا انسان‌هایی که در حاشیه هستند، نیست بلکه خود او تبدیل به سوژه‌ای می‌شود که همیشه متن علیه حاشیه پرقدرت‌تر عمل کند و زندگی معمولی که باید مدافع نوعی از تفکر باشد برای بقای خود به جهت هژمونیک شدن فردی که مدافع نمادین اقلیتی در صحنه زندگی بود، پیامی دریافت می‌کند که زیستن در اقلیت بی‌معنی است. زندگی کردن برای آنچه خود مطلوب قلمداد می‌کنید بی‌معنی است و زندگی یعنی تن دادن به ایدئولوژی‌های فربه عصر ما که ماحصل سرمایه‌داری متاخر هستند. این پیام بی‌شباهت با پیامی که فیلم «انگل» به کارگردانی «بونگ جون- هو» صادر می‌کند، نیست؛ چراکه آنجا هم فردی که قصد داشت پدر خودش را از دل یک شرایط بد و نابرابر یا وضعیت سرمایه‌داری خارج کند، هیچ راهی به جز ثروتمند شدن یا تن دادن به سبکی از زندگی ندارد. این پیام جبری نوعی زیستن علیه هر گونه زندگی است؛ چراکه باید انسان‌ها همه ابزاری که برای متفاوت زیستن دارند را ترک کنند و با وضعیتی خود را تطبیق دهند که قطعا علیه زندگی است. اگر جناب صادق بوقی در آینده متوجه نباشد او هم مثل بسیاری از افراد که شعار شادی و زیستن دادند و بعد از مدتی فقط شاد زیستن را مصادف با نوعی زیستن تعریف کردند، تقلیل پیدا می‌کند. اما مشکل نگارنده متن با فردی مثل صادق بوقی نیست، بلکه با برساخت‌هایی است که قصد دارند او را نماینده زیستن معرفی کنند.

ادامه از صفحه ۱۴