

## توسعه دریا محور (ضرورت ها و الزامات)



مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری  
گروه پژوهشی توسعه امور بخشی و محیط‌زیست  
مجموعه گزارش شماره ۲۶۶



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## شناسه گزارش

عنوان	توسعه دریامحور (ضرورت‌ها و الزامات)
کد شناسه	۱۴۰۰-۱۰-۱۰۳۱۴
گروه پژوهشی	توسعه امور بخشی و محیط زیست
پدیده‌آورنده	فرزام پوراصغر سنگاچین
ناظر علمی	افشین دانه کار
طراح جلد	پدرام حاجی اسماعیلی
ناشر	مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری
تاریخ انتشار	بهار ۱۴۰۰
مطالب این گزارش لزوماً بیانگر نظر رسمی سازمان برنامه‌بودجه کشور و مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری نیست.	
حقوق معنوی اثر به پدیدآورندگان و حقوق مادی آن، به مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری سازمان برنامه‌بودجه کشور تعلق دارد و استفاده از آن با ذکر مأخذ بلامانع است.	
آدرس: تهران - خیابان نجات‌اللہی - خیابان سپند شرقی (استاد جعفر شهری) - پلاک ۱۶ شماره‌های تماس ۰۲۱-۴۳۳۰۶۰۰۰-۰۲۱ شماره پیام‌رسان ۰۹۹۲۱۵۷۵۸۴۳	
<a href="https://www.dfrc.ir/">https://www.dfrc.ir/</a>	

## فهرست مطالب

صفحه	عنوان
أ	چکیده مدیریتی .....
۱	مقدمه .....
۳	۱- روش شناسی .....
۳	۱-۱- دیدگاه ها و نگرش های حاکم بر توسعه دریا محور .....
۳	۱-۲- توسعه دریا محور از دیدگاه سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) .....
۴	۱-۳- توسعه دریا محور از دیدگاه سایر نهادهای بین المللی .....
۵	۱-۴- توسعه دریا محور از دیدگاه ملی .....
۷	۱-۵- نهادهای تصمیم گیر و سیاست گذار در زمینه توسعه دریامحور .....
۷	۱-۶- شورای عالی آمایش سرزمین مصوب ۱۳۹۵/۱۱/۱۰ .....
۷	۱-۷- شورای عالی شهر سازی و معماری ایران مصوب ۱۳۵۱/۱۲/۲۲ .....
۸	۱-۸- شورای عالی اقیانوس شناسی مصوب ۱۳۷۰/۵/۲۷ .....
۹	۱-۹- شورای عالی صنایع دریایی مصوب ۱۳۸۷/۲/۲۵ .....
۱۱	۲- ضرورت توسعه دریامحور .....
۱۳	۲-۱- اسناد فرادست ملی .....
۱۴	۲-۲- سیاست های کلی برنامه پنج ساله ششم توسعه (۱۳۹۶-۱۴۰۰) .....
۱۹	۳- اسناد بین المللی .....
۳۳	۳-۱- حق دسترسی به دریاها و سواحل .....
۴۰	۴- مفاهیم پایه مناطق ساحلی و دریایی .....
۴۶	۵- ظرفیت ها و قابلیت ها، مشکلات و تنگناهای توسعه مناطق ساحلی و دریایی ایران .....
۸۲	۶- جمع بندی .....
۸۶	۷- مضامین و توصیه های سیاستی .....
۸۹	منابع .....

## فهرست جداول

صفحه	عنوان
۲۵	جدول ۱: اهداف و شاخص‌های آرمان ۱۴ اهداف توسعه پایدار
۲۷	جدول ۲: مهمترین کنوانسیون‌های مرتبط با دریاها و دریانوردی
۴۱	جدول ۳: منطقه‌بندی مناطق دریایی
۴۸	جدول ۴: طول سواحل شمال کشور
۴۸	جدول ۵: طول سواحل جنوب کشور
۴۹	جدول ۶: تحولات جمعیت استان‌های ساحلی شمالی طی دوره ۹۵-۱۳۸۵
۵۰	جدول ۷: تعداد شهرها و نرخ رشد شهرنشینی در استان‌های ساحلی شمال طی دوره ۹۵-۱۳۷۵
۵۰	جدول ۸: روند تغییرات تراکم نسبی جمعیت استان‌های شمالی طی دوره ۷۵-۱۳۹۵
۵۱	جدول ۹: مهمترین رودخانه‌های تأمین‌کننده آب دریای خزر
۵۵	جدول ۱۰: جمعیت استان‌های ساحلی جنوب کشور به تفکیک استان در دوره ۹۵-۱۳۸۵
۵۵	جدول ۱۱: تعداد شهرها و نرخ رشد شهرنشینی در استان‌های ساحلی جنوبی طی دوره ۹۵-۱۳۷۵
۵۶	جدول ۱۲: روند تغییرات تراکم نسبی جمعیت استان‌های جنوبی کشور طی دوره ۷۵-۱۳۹۵
۶۰	جدول ۱۳: مهم‌ترین مسائل و مشکلات سواحل جنوب و شمال کشور
۶۱	جدول ۱۴: پرجمعیت‌ترین شهرهای جهان در سال ۲۰۱۹
۶۴	جدول ۱۵: فهرست پرجمعیت‌ترین شهرهای کشور
۶۹	جدول ۱۶: فاکتور میزان وابستگی دریایی ایران و کشورهای منتخب جهان

## فهرست شکل‌ها

صفحه	عنوان
۴۲.....	شکل ۱: مناطق پنج‌گانه دریایی .....
۴۵.....	شکل ۲: الف) پروفیل طولی مرزهای مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) ب) تصویر پروفیل طولی .....
۴۷.....	شکل ۳: حوزه‌های مختلف صنایع دریایی .....
۴۸.....	شکل ۴: مناطق ساحلی و دریایی ایران .....
۴۹.....	شکل ۵: استان‌های سواحل شمالی کشور .....
۵۳.....	شکل ۶: منحنی نوسانات سطح تراز آب دریای خزر از سال ۱۹۳۵-۲۰۱۵ .....
۵۴.....	شکل ۷: استان‌های سواحل جنوبی کشور .....
۶۲.....	شکل ۸: بزرگ‌ترین کلانشهرهای ساحلی و دریایی در جهان .....
۶۶.....	شکل ۹: مهم‌ترین گذرگاه‌ها و تنگه‌های ژئواستراتژیک جهان .....
۶۷.....	شکل ۱۰: صادرات نفت از تنگه هرمز (از ژانویه تا آوریل سال ۲۰۱۹) .....
۶۸.....	شکل ۱۱: الگوی پراکنش جمعیت شهرهای بالای صد هزار نفر در سال ۱۳۹۵ (الگوی فضایی خشکی محور).....
۷۱.....	شکل ۱۲: توزیع مکانی مهم‌ترین بنادر هاب جهانی .....
۷۲.....	شکل ۱۳: الگوی مطلوب پراکندگی شهری و تراکم جمعیتی در ایران (درازمدت) .....
۷۳.....	شکل ۱۴: موقعیت جغرافیایی سواحل مکران .....
۷۵.....	شکل ۱۵: کریدورهای اصلی حمل و نقل زمینی و دریایی جنوب آسیا .....
۷۶.....	شکل ۱۶: اصلی‌ترین راه‌های آبی جهان .....
۷۸.....	شکل ۱۷: منطقه فرورانش منطقه مکران .....
۷۸.....	شکل ۱۸: لرزه‌خیزی منطقه مکران بین سال‌های ۲۰۰۵-۱۹۰۰ با بزرگی بیش از ۴ مرکالی .....
۸۰.....	شکل ۱۹: توزیع طوفان‌های گردوغبار (میدان دید کمتر از ۱۰۰۰ متر) در جنوب و جنوب غرب آسیا .....
۸۱.....	شکل ۲۰: منشأ فصلی کانون‌های گردوغبار در جمهوری اسلامی ایران، عراق، عربستان سعودی و آسیای مرکزی .....





## چکیده مدیریتی

استفاده از موقعیت ژئوپلیتیکی، موقعیت جغرافیایی و همچنین ظرفیت‌های اقتصادی، گردشگری و دیگر ظرفیت‌های بالقوه مناطق ساحلی و دریاها در زمره مهم‌ترین راهبردهای توسعه اقتصادی و دستیابی به توسعه پایدار در بسیاری از کشورها قلمداد می‌شود و به همین دلیل نیز این موضوع همواره در کانون توجه دولت‌های جهان قرار گرفته است. همچنین قرار داشتن موضوع توسعه دریامحور در سطوح مختلف نظام برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری کشور به‌ویژه در مفاد مختلف برنامه ششم توسعه، اسناد آمایش سرزمین و سایر اسناد فرادست بیانگر درک عمیق نظام از اهمیت و ضرورت توسعه دریامحور است.

در سال‌های اخیر متناسب با ویژگی‌های ژئوپلیتیک، جغرافیایی، اقتصادی، میزان توسعه یافتگی، جمعیتی و دیگر مؤلفه‌ها، تعاریف و رویکردهای متعددی در خصوص ماهیت و ابعاد توسعه دریامحور بسط و تکامل یافته است و بر این اساس نیز تعاریف و چارچوب‌های متعددی از این توسعه توسط نهادها و سازمان‌های ملی و بین‌المللی ارائه شده است.

در حال حاضر نهادهای متعددی در کشور در زمینه برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری برای توسعه دریامحور فعالیت دارند که از مهم‌ترین آنها می‌توان به شورای عالی آمایش سرزمین، شورای عالی شهرسازی و معماری، شورای عالی صنایع دریایی کشور و شورای عالی اقیانوس‌شناسی اشاره کرد که هر کدام از آنها بر اساس قوانین مصوب، وظایف و کارکردهایی را در زمینه توسعه دریامحور بر عهده دارند.

همانگونه که اشاره شد، اهمیت و ضرورت استفاده از ظرفیت‌های بالقوه مناطق ساحلی و دریایی باعث شده است تا موضوع توسعه دریامحور در عالی‌ترین سطوح سیاست‌گذاری، تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی مورد توجه قرار گیرد که بازتاب آن را می‌توان در بیانات مقام معظم رهبری، سیاست‌های کلی آمایش سرزمین، سیاست‌های کلی جمعیت، سیاست‌های کلی برنامه پنج‌ساله ششم توسعه، مفاد مختلف برنامه ششم توسعه از جمله ماده (۲) و ماده ۶۸ احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، جهت‌گیری‌های آمایش سرزمین، سند ملی و استانی آمایش سرزمین و سایر قوانین مشاهده کرد که بر جنبه‌های مختلفی از توسعه دریامحور و استفاده کارآمدتر از ظرفیت‌های مناطق ساحلی و دریایی تأکید شده است.

در اسناد بین‌المللی از جمله سند ریو و دستور کار ۲۱ در سال ۱۹۹۲، سند ریو+ ۲۰ در سال ۲۰۱۲ و اهداف توسعه پایدار (SDGs) و همچنین کنوانسیون‌های بین‌المللی متعدد در زمینه محیط‌زیست دریایی نیز بر استفاده و بهره‌برداری پایدار از محیط‌های دریایی و سواحل تأکید شده است و توصیه‌های متعددی در این اسناد برای حفظ پایداری توسعه در این زیست‌بوم‌های با ارزش ارائه شده است.

بر اساس مطالعات مدیریت یکپارچه سواحل کشور<sup>۱</sup>، طول کل سواحل کشور حدود ۴۷۰۰ کیلومتر است که طول سواحل جنوب ۳۸۲۱ کیلومتر و طول سواحل شمالی نیز حدود ۸۸۹ کیلومتر اعلام شده است. در مجموع حدود ۲۸،۴ درصد از مرزهای کشور را خطوط ساحلی و دریایی تشکیل می‌دهند که این ویژگی‌ها، ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی منحصر به فردی را برای توسعه کشور فراهم کرده است که در صورت استفاده از این ظرفیت‌ها می‌تواند توسعه اقتصادی مبتنی بر ظرفیت‌های دریایی را تضمین کرد.

مناطق ساحلی ایران نیز مانند بسیاری از کشورهای در حال توسعه طی چند دهه گذشته در نتیجه ازدیاد شهرنشینی، انتشار انواع آلاینده‌های ناشی از اکتشاف و بهره‌برداری از منابع نفت و گاز، انتشار حجم زیادی از زباله‌های جامد و فاضلاب‌های صنعتی در این سواحل معضلات زیست‌محیطی گسترده‌ای را در این مناطق به وجود آورده است. نبود ضوابط و مقررات کاربری اراضی و ابهام و نارسایی قوانین و مقررات موجود و فقدان قوانین و مقررات جدید و متناسب با شرایط جدید کشور، شرایط طبیعی دریای خزر و نوسان‌های ادواری سطح آب آن در شمال کشور، بهره‌برداری‌های خصوصی از سواحل و محدود بودن فرصت‌های استفاده عمومی، به‌ویژه در سواحل شمالی کشور، تخریب و تغییر اکوسیستم‌های طبیعی، تغییر کاربری حاصلخیزترین اراضی جلگه‌ای و جنگلی به سایر کاربری‌ها با معضلات اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی متعددی دست به گریبان است.

مقایسه جمعیت و فعالیت در نواحی ساحلی ایران با وضعیت جمعیت و فعالیت سایر کشورها، به‌ویژه پراکنش و جغرافیای کلان‌شهرهای جهان نکات قابل توجهی را در این زمینه آشکار می‌سازد؛ زیرا بسیاری از این کلان‌شهرهای فراملی، شهرهای ساحلی و بندری قلمداد می‌شوند که در حال حاضر نقش بسیار مهمی در اقتصاد جهانی ایفا می‌کنند. به همین دلیل نیز بیشترین بارگذاری‌های جمعیت و فعالیت در نواحی ساحلی در بسیاری از این کشورها انجام شده است. برعکس، در تحلیل سازمان فضایی کشور و الگوی پراکنش جمعیت و فعالیت در پهنه سرزمین در ایران کمتر از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های دریاها و سواحل استفاده شده و الگوی توسعه فضایی و مکانی کشور خشکی‌محور و دریاگریز بوده و از این رو عدم تعادل‌های منطقه‌ای زیادی در پهنه سرزمین بین مناطق مختلف کشور مشاهده می‌شود و در نتیجه آن میزان جمعیت و فعالیت در نواحی ساحلی در مقایسه با سایر کشورها در سطح محدودی قرار دارد.

با وجود اینکه میزان جمعیت و فعالیت در نواحی ساحلی کشور در مقایسه با سایر کشورها در سطح محدودی قرار دارد، اما معضلات زیست‌محیطی و اجتماعی این نواحی بیش از مناطق ساحلی بسیاری از کشورهای در حال توسعه و در حال گذار بوده که بیانگر ناپایداری توسعه در نواحی ساحلی کشور است.

از مجموع مباحث مطرح شده می‌توان نتیجه گرفت یکی از مهم‌ترین ارکان توسعه کشور در راستای بهره‌برداری‌های هرچه بیشتر از ظرفیت‌های سرزمینی و ژئوپلیتیکی، توجه به ظرفیت‌های سواحل جنوبی و شمالی است. اما از

---

1. Integrated Coastal Zone Management (ICZM)

آنجایی که برای توسعه دریامحور و حکمرانی سواحل، حفظ یکپارچگی و سازماندهی فرابخشی مبتنی بر اصول توسعه پایدار برای جلوگیری از موازی‌کاری و عدم هماهنگی نهادها و دستگاه‌های اجرایی مختلف یک ضرورت است، لذا لازم است تا سازوکارهای مناسب برای اجرای پروگرام توسعه دریامحور مناطق ساحلی تهیه و تدوین شود. بر این اساس، اتخاذ رویکردی ترکیبی از سه رویکرد حفاظتی (حفاظت از محیط‌زیست منطقه ساحلی در خشکی و دریا)، توسعه‌ای (توجه به رشد اقتصادی و اجتماعی در مناطق ساحلی و تسهیل فرایند کسب منافع اقتصادی از طریق ارتقای ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی و سازگاری فعالیت‌ها با محیط‌زیست)؛ و مدیریتی (برقراری استراتژی فرابخشی و کاهش تضاد منافع میان فعالیت‌ها و ذی‌نفعان مختلف برای بهره‌برداری مناسب از منابع ساحلی) در جهت اعمال پروگرام‌های توسعه دریامحور مناطق ساحلی در زمره «الزامات تحقق توسعه دریامحور» قلمداد می‌شوند.



## مقدمه

استفاده از موقعیت ژئوپلیتیکی و موقعیت جغرافیایی، به‌ویژه دریاها و سواحل در زمره مهم‌ترین راهبردهای توسعه اقتصادی به طور عام و آمایش سرزمین به طور خاص در بسیاری از کشورها قلمداد می‌شود که از گذشته‌های دور استفاده از این موقعیت و منابع موجود در آنها در کانون توجه دولت‌ها قرار داشته است و بر این اساس نیز سازمان فضایی کشورهای مبتنی بر توسعه دریامحور شکل گرفته و به دنبال آن بارگذاری‌های جمعیتی و فعالیت‌ها در نواحی ساحلی تکوین و تکامل یافته است. به طوری که در حال حاضر مهم‌ترین و متراکم‌ترین کلان‌شهرهای فراملی در جهان را شهری‌های بندری و ساحلی تشکیل می‌دهند.

از سوی دیگر پیوند تنگاتنگ اقتصاد جهانی و دریا و درهم تنیدگی اقتصاد و توسعه دریامحور با زندگی امروز بشر مبین اهمیت استفاده از قابلیت‌های سواحل و دریاها بوده و در طول تاریخ، اقتصاد هر کشور بیانگر توانایی آن در اداره و حکمرانی‌اش در زمینه‌های مختلف بوده است. به همین دلیل امروزه کشورهایی دارای اقتصاد برتر و پایدارتری هستند که از تمام ظرفیت خود به‌ویژه دریاها و سواحل به نحو مطلوبی استفاده کنند. یکی از مهم‌ترین این ظرفیت‌ها، دریاها و سواحل هستند که می‌توانند از یک‌سو اقتصاد کشورها را دگرگون کنند و از سوی دیگر وابستگی متقابلی را برای دیگر کشورها به وجود آورند، به طوری که توسعه اقتصادی سایر کشورها و سیستم حمل و نقل و سرانجام تجارت آنان تا حدود زیادی به کارکرد بنادر و سیستم‌های حمل و نقل دریایی این کشورها وابسته می‌شود.

از منظر بررسی‌های تاریخی، اجتماعی و توسعه سکونتگاه‌های انسانی، مناطق ساحلی در زمره مهم‌ترین و پرجاذبه‌ترین مناطق دنیا برای اسکان جمعیت، همچنین بستر و شالوده فعالیت‌های اقتصادی و گسترش تجارت بین‌المللی به شمار می‌روند، به‌گونه‌ای که در حال حاضر حدود دوسوم جمعیت جهان در محدوده ۶۰ کیلومتری پیرامون دریاها سکونت دارند و بیش از ۸۰ درصد از شهرهای بزرگ جهان که امروزه به‌عنوان قطب‌های تجاری و شهرهای فراملی و جهان‌شهری شناخته می‌شوند، در مناطق ساحلی شکل گرفته‌اند که این موضوع بیانگر جایگاه توسعه اقتصادی مبتنی بر ظرفیت‌های مناطق ساحلی و دریایی است.

جمهوری اسلامی ایران به دلیل موقعیت و ویژگی‌های جغرافیایی و ژئوپلیتیکی از ظرفیت‌های بسیار زیادی برای شکل‌دهی اقتصادی مبتنی بر توسعه دریامحور برخوردار است. ایران با قرار گرفتن در جنوب غربی آسیا، دارای یک موقعیت ممتاز استراتژیک برای تأمین انرژی و مطرح شدن به عنوان هاب حمل و نقل دریایی است. به همین دلیل ایران همواره در کانون توجه جهانی قرار داشته و این قابلیت نقش و کارکرد ویژه‌ای را در جغرافیای جهان و

آسیا به او بخشیده است. از سوی دیگر ایران به دلیل برخورداری از منابع فراوان نفت و گاز، نزدیکی جغرافیایی به دریاهای آزاد و تنگه استراتژیک هرمز، سواحل مناسب برای تأسیس بندر و تأسیسات نفتی، دارای جایگاه انحصاری در تأمین نفت و گاز برای بسیاری از کشورهای آسیایی است. با وجود این و علیرغم ظرفیت‌های بسیار بالقوه فراوان مناطق ساحلی و دریایی کشور، آن‌گونه که باید از این ظرفیت استفاده نشده و ظرفیت‌سازی‌های لازم برای توسعه دریامحور در مقایسه با سایر کشورها از جمله شیخ‌نشین‌های پیرامون خلیج فارس به وجود نیامده است. به همین دلیل بازنگری در سیاست‌های توسعه سرزمینی در چارچوب آمایش سرزمین در زمره موضوعاتی است که در سال‌های اخیر، به‌ویژه برنامه ششم توسعه مورد توجه قرار گرفته است.

## ۱- روش‌شناسی

این مطالعه از نوع تحقیقات کاربردی بوده و به لحاظ روش تجزیه و تحلیل از نوع تحقیقات تحلیلی-توصیفی است. آمار و اطلاعات به روش کتابخانه‌ای و اسنادی، جمع‌آوری و تجزیه و تحلیل شده‌اند. برای تبیین دقیق مسئله این پژوهش، تحقیق حاضر با استفاده از روش توصیفی-تحلیلی و بررسی مهم‌ترین اسناد فرادست و نهادهای ناظر بر توسعه دریامحور مورد بررسی قرار گرفته‌اند. در ادامه مهم‌ترین پیشران‌های مؤثر بر محیط‌های دریایی از جمله تحولات جمعیت و برخی از فعالیت‌ها مورد بررسی قرار گرفت و مهم‌ترین مسائل و چالش‌های فراروی توسعه دریامحور و همچنین برخی از مهم‌ترین ظرفیت‌ها و قابلیت‌های مناطق ساحلی و دریایی کشور تحلیل گردیده و در پایان نیز توصیه‌ها و مضامین سیاستی برای توسعه دریامحور ارائه شده است.

### ۱-۱- دیدگاه‌ها و نگرش‌های حاکم بر توسعه دریامحور

در سال‌های اخیر اصطلاح توسعه دریامحور بیش از پیش وارد ادبیات توسعه منطقه‌ای و آمایش سرزمین شده است و این رویکرد به عنوان یکی از اصلی‌ترین سیاست‌های توسعه منطقه‌ای و آمایش در کانون توجه بسیاری از کشورها از جمله جمهوری اسلامی ایران قرار گرفته است. بر این اساس نیز طی دهه‌های اخیر تعاریف متعددی از رویکرد توسعه، بسط و گسترش یافته است و نهادها و سازمان‌های ملی و بین‌المللی بسته به مسئولیت و کارکردهای خود، تعاریفی از رویکرد توسعه ارائه کرده‌اند. با بسط و توسعه این مفهوم، توسعه دریامحور به عنوان یکی از ارکان توسعه پایدار کشورها شناخته شده و اغلب کشورهای دریایی و ساحلی در راستای دستیابی به اهداف این رویکرد از توسعه، سیاست‌ها و برنامه‌هایی را تدوین و اجرا کرده‌اند (رستگاری، ۱۳۹۱).<sup>۱</sup>

### ۱-۲- توسعه دریامحور از دیدگاه سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)

سازمان بین‌المللی دریانوردی،<sup>۲</sup> یکی از سازمان‌های تخصصی وابسته به سازمان ملل متحد است که مسئولیت ایمنی و امنیت در کشتیرانی و جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از کشتی‌ها را بر عهده دارد. این سازمان بین‌المللی توسعه دریامحور پایدار را به عنوان یکی از اهداف عالی خود برگزیده و برای تحقق اقتصاد سبز و توسعه پایدار، ۱۶۷ کشور عضو خود (که ۹۸ درصد از ناوگان جهانی صنعت کشتیرانی را تحت تملک یا نظارت خود دارند) توسعه دریامحور پایدار را در گرو پیشبرد اهداف زیر تبیین کرده است (رستگاری، ۱۳۹۱).

۱. رستگاری، مهدی (۱۳۹۱). توسعه دریامحور پایدار: از ضرورت تا تحقق، بندر و دریا، ویژه‌نامه تخصصی به مناسبت اولین نمایشگاه بین‌المللی دریایی.

2. International Maritime Organization (IMO)

- توسعه و به اجرا گذاشتن استانداردهای جهانی کشتیرانی سبز و پایدار که بتواند صرفه‌های اقتصادی، صیانت از محیط‌زیست، امنیت و ایمنی را در حمل و نقل دریایی به همراه داشته باشد.
- اقدامات فنی و عملیاتی برای ارتقای کارایی در مصرف انرژی و سوخت‌های فسیلی با توجه به محدود و تجدیدنپذیر بودن منابع سوخت‌های فسیلی جهان و ضرورت اقدامات عاجل در زمینه ذخیره منابع انرژی، کاهش و کنترل انتشار گازهای گلخانه‌ای در کشتی‌ها در راستای کاهش گرمایش جهانی.
- توسعه فناوری‌های نوین برای ارتقای ایمنی، حفاظت محیط‌زیست، دستیابی به انرژی‌های پاک در راستای پاسخ به چالش‌های کنونی و آتی صنعت حمل و نقل دریایی و سایر صنایع مستقر مناطق ساحلی و فراساحلی.
- حمایت و پشتیبانی از تحصیلات و آموزش برای حصول اطمینان از تأمین نیروی انسانی کیفی در همه بخش‌های عملیاتی و کارشناسی صنایع دریایی (از جمله کشتیرانی، کشتی‌سازی و صنایع تجهیزات دریایی).
- بهبود امنیت دریانوردی با اجرای برنامه‌های بین‌المللی امنیت دریانوردی، مقابله با دزدی دریایی و مکانیسم‌های اعمال قوانین مناطق امنیتی دریانوردی و امنیت زنجیره تأمین.
- بهبود مدیریت ترافیک دریانوردی در تنگه‌ها و نواحی دریایی حائز اهمیت از منظر ناوبری دریایی.
- بهبود زیرساخت‌های دریانوردی شامل تسهیلات کمک ناوبری، تجسس و نجات، تسهیلات بندری و همکاری‌های فنی در زمینه زیرساخت‌های دریانوردی در کلیه بخش‌های جهان.

### ۱-۳- توسعه دریا محور از دیدگاه سایر نهادهای بین‌المللی

در حقوق بین‌الملل، کنوانسیون سازمان ملل متحد در زمینه حقوق دریاها (UNCLOS)<sup>۱</sup>، مصوب سال ۱۹۸۲ بالاترین سند مرجع در خصوص ضابطه‌مند کردن بهره‌برداری از دریاها محسوب می‌شود که بسیاری از اصول مندرج در آن ناظر بر بهره‌برداری و حفاظت از منابع موجود در دریاها و اقیانوس‌ها است. این کنوانسیون مناطقی همچون آب‌های سرزمینی (۱۲ مایل دریایی یا ۲۲ کیلومتر از ساحل)، منطقه مجاور دریای سرزمینی (۱۲ مایل دریایی یا ۲۲ کیلومتر بعد از آب‌های سرزمینی)، منطقه انحصاری اقتصادی (۲۰۰ مایل دریایی یا ۳۶۰ کیلومتر از ساحل) و فلات قاره را تعریف کرده و مقررات حاکم بر آن از جمله حقوق و تکالیف دولت‌ها در آن‌ها را ارائه می‌کند. تعریف تنگه‌های بین‌المللی و صلاحیت دولت‌های ساحلی در تنگه‌های بین‌المللی و به رسمیت شناختن اصل آزادی دریاها از دیگر مقررات این کنوانسیون است. در مقدمه این کنوانسیون عنوان شده است که مشکلات محیط دریاها و اقیانوس‌ها دارای ارتباط متقابل با یکدیگر بوده و باید به صورت جامع مورد توجه قرار گیرند. این کنوانسیون بر ارتقای بهره‌برداری عادلانه و مؤثر از منابع و حفاظت و صیانت از منابع زنده و حفاظت از محیط‌زیست دریایی

1. United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982- Overview and full text ,available at: [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)



تأکید دارد. این کنوانسیون مبنایی برای تدوین و اجرای سیاست‌های بهره‌برداری از دریاها و اقیانوس‌ها در سطوح ملی و منطقه‌ای است (رستگاری، ۱۳۹۱).

از جمله مراجع بین‌المللی دیگری که در اتخاذ سیاست‌های توسعه دریایی می‌توان به توافقنامه و قوانین سازمان خواروبار کشاورزی (FAO) در زمینه صیادی و ماهیگیری پایدار اشاره کرد که در اسناد و موافقت‌نامه‌های آن، توسعه دریامحور بیشتر از منظر بهره‌برداری پایدار از ذخایر شیلاتی مورد توجه قرار گرفته است. سایر نهادهای بین‌المللی که در اسناد و موافقت‌نامه‌های آنها بر جنبه‌های مختلفی از توسعه دریامحور تأکید شده است می‌توان به اسناد سازمان تجارت جهانی (WTO)، سازمان بین‌المللی کار (ILO) اشاره کرد. البته در مصوبات و معاهدات منطقه‌ای نیز تعاریفی از توسعه دریامحور و رویکردهای حاکم بر آنها ارائه شده است.

#### ۱-۴- توسعه دریا محور از دیدگاه ملی

توسعه دریا محور از منظر جهانی و منطقه‌ای بیشتر درصدد تعیین وظایف و مسئولیت‌ها، تقسیم کار، کاهش تعارضات بین کاربری‌های مختلف، کاهش آثار و پیامدهای ناشی از بهره‌برداری از منابع مناطق ساحلی و دریایی و ایجاد هماهنگی و هم‌افزایی درون منطقه‌ای و برون منطقه‌ای و تضمین پایداری اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی است؛ اما ترجمان ملی از توسعه پایدار گرچه منبعث از سیاست‌ها و رویکردهای حاکم بر راهبردها و سیاست‌های منطقه‌ای و جهانی و در چارچوب معاهدات منطقه‌ای و بین‌المللی مرتبط با حفاظت و بهره‌برداری پایدار از منابع سواحل و دریاها است، اما در نگاه ملی درصدد ایجاد و خلق استفاده، حفاظت و بهره‌برداری پایدار از تمامی منابع موجود و ظرفیت‌های بالقوه از سواحل و دریاها بر اساس اصول و مبانی پایدار است. اما باید توجه کرد که به دلیل وجود تعارضات و تضاد منافع بین بخش‌های مختلف از جمله صنایع دریامحور، صنایع اکتشاف و بهره‌برداری از منابع نفت و گاز، شیلات، فعالیت‌های کشتیرانی و حمل و نقل در بین کشورها و داخل کشورها با یکدیگر و همچنین تعارض آنها با محیط‌زیست، توسعه دریامحور پایدار در تلاش است تا حد ممکن این تعارضات را کاهش داده و سازگاری بیشتری بین آنها برقرار کند. لذا تنظیم روابط بین این کاربری‌های مختلف و سازگاری آنها با یکدیگر و محیط‌زیست در زمره مهم‌ترین وظایف برنامه‌ریزان توسعه دریامحور پایدار هر کشوری قلمداد می‌شود.

نخستین گام در مسیر توسعه دریامحور، ایجاد باور و درک مشترک در سیاست‌گذاران، برنامه‌ریزان و سایر ذی‌نفعان از ضرورت‌های توسعه دریامحور مبتنی بر اصول و مبانی توسعه پایدار است. پس از ایجاد درک مشترک از ارکان توسعه دریامحور پایدار و تبیین ارکان و مؤلفه‌های این نگرش از توسعه، باید نقشه راهی جامع و فراگیر با مشارکت همه ذی‌نفعان دولتی و خصوصی تهیه کرد که در آن منافع همه گروه‌های ذی‌نفع و دغدغه‌های آنان مورد توجه

قرار گیرد. برای مثال، در سند توسعه دریامحور کشور آلمان، مؤلفه‌ها و کاربری‌های زیر به عنوان محورهای راهبردی مورد توجه قرار گرفته‌اند (رستگاری، ۱۳۹۱):

- کشتی‌سازی
- بنادر و پیوند آنها با پسرانه
- مسیرهای کشتیرانی
- انرژی‌های تجدیدپذیر
- شبکه‌های انتقال انرژی و پیوند آنها
- حفاظت از محیط‌زیست (از جمله مناطق حفاظت شده)
- حفاظت از نوار ساحلی و تضمین حق دسترسی عموم به سواحل و دریاها
- کنترل آلودگی‌ها
- شیلات
- کشاورزی
- استخراج مواد خام (چاه‌های نفتی، خطوط انتقال نفت و گاز، منابع زیردریایی)
- دفاع و امنیت دریایی (مناطق مانور، آموزش، حفظ آمادگی و توانمندی کشور در برابر تعرضات خارجی، پایگاه‌های و حوضچه‌های ناوگان دریایی)
- گردشگری
- اسکان و سکونتگاه‌های شهری با رعایت ملاحظات پایداری سرزمین
- ارزیابی ریسک مخاطرات طبیعی و سایر مخاطرات
- پدافند غیرعامل

به این ترتیب می‌توان نتیجه گرفت که برای تدوین و اجرای توسعه دریا محور باید نگاهی همه‌جانبه و فراگیر به بارگذاری جمعیت و فعالیت داشت و با اتخاذ مجموعه‌ای از راهبردها و سیاست‌ها و با استفاده از سازوکارهای مختلف از جمله سازماندهی، تخصیص بهینه منابع، تعریف نقش‌ها، مسئولیت‌ها و کارکردها، تدوین برنامه‌ها در بازه‌های زمانی مشخص، ایجاد هماهنگی بین بخش‌ها و ذی‌نفعان مختلف، رعایت اصول پایداری محیط‌زیست، استفاده از ظرفیت‌های بخش‌های غیردولتی و همچنین تقویت همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی و اتصال به کریدورهای حمل و نقلی و زنجیره‌های ارزش جهانی در مناطق ساحلی و دریایی و سایر ملاحظات در سطح ملی لازم است حاکم گردد.

## ۱-۵- نهادهای تصمیم‌گیر و سیاست‌گذار در زمینه توسعه دریا محور

در حال حاضر نهادهای عالی متعددی در خصوص برنامه‌ریزی، سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری در زمینه توسعه دریا محور دخالت دارند که از مهم‌ترین آنها می‌توان به شورای عالی آمایش سرزمین، شورای عالی معماری و شهرسازی و شورای عالی اقیانوس‌شناسی کشور اشاره کرد.

## ۱-۶- شورای عالی آمایش سرزمین مصوب ۱۳۹۵/۱۱/۱۰

این شورا بر اساس ماده (۳۲) قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور در تاریخ ۱۳۹۵/۱۱/۱۰ به منظور استقرار نظام راهبری توسعه سرزمین و نظارت بر اجرای آنها با مسئولیت رئیس سازمان برنامه و بودجه کشور به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده است. در بند (الف) این ماده وظایف شورا به شرح زیر اعلام شده است:

- ۱- بررسی و نظارت بر اجرای نظام راهبری توسعه سرزمین و تنظیم روابط ارکان و اجزای آن.
- ۲- بررسی، تصویب، هماهنگی و نظارت مستمر بر تهیه برنامه‌ها و طرح‌های توسعه سرزمین در سطوح ملی، منطقه‌ای و استانی.
- ۳- بررسی برنامه‌های اجرائی آمایش سرزمین و اسناد آمایش ملی، منطقه‌ای و استانی.
- ۴- نظارت بر اجرای اصول و ضوابط ملی آمایش سرزمین در سطوح ملی، منطقه‌ای و استانی و ارزیابی عملکرد دستگاه‌های اجرائی ذی‌ربط.

ترکیب اعضای شورا شامل وزیران کشور، اطلاعات، جهاد کشاورزی، امور اقتصادی و دارایی، راه و شهرسازی، دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح و رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست و سه نفر صاحب‌نظر شاغل در دستگاه‌های اجرائی به انتخاب رئیس‌جمهور است. ریاست و مسئولیت این شورا نیز بر عهده ریاست سازمان برنامه و بودجه و دبیرخانه آن نیز در سازمان یاد شده قرار دارد.

## ۱-۷- شورای عالی شهرسازی و معماری ایران مصوب ۱۳۵۱/۱۲/۲۲

این شورا بر اساس قانون تأسیس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در تاریخ ۱۳۵۱/۱۲/۲۲ تشکیل شد. در ماده (۱) این قانون تصریح گردیده است تا برای هماهنگ کردن برنامه‌های شهرسازی به منظور ایجاد محیط‌زیست بهتر برای مردم همچنین به منظور اعتلای هنر معماری ایران و رعایت سبک‌های مختلف معماری سنتی و ملی و ارائه ضوابط و جنبه‌های اصیل آن با در نظر گرفتن روش‌های نوین علمی و فنی و در نتیجه یافتن شیوه‌های اصولی و مناسب ساختمانی در مناطق مختلف کشور با توجه به شرایط اقلیمی، طرز زندگی و مقتضیات محلی، شورای عالی شهرسازی و معماری ایران تأسیس می‌شود.

در ماده (۲) این قانون نیز وظایف این شورا به شرح زیر اعلام شده است:

- ۱- بررسی پیشنهادهای لازم در مورد سیاست کلی شهرسازی برای طرح در هیئت وزیران.
  - ۲- اظهارنظر نسبت به پیشنهادهای و لوایح شهرسازی و مقررات مربوط به طرح‌های جامع شهری که شامل منطقه‌بندی- نحوه استفاده از زمین- تعیین مناطق صنعتی- بازرگانی- اداری- مسکونی- تأسیسات عمومی- فضای سبز و سایر نیازمندی‌های عمومی شهر است.
  - ۳- بررسی و تصویب نهایی طرح‌های جامع شهری و تغییرات آنها خارج از نقشه‌های تفصیلی.
  - ۴- تصویب معیارها و ضوابط و آیین‌نامه‌های شهرسازی.
- در ماد (۳) نیز اعضای شورا به شرح زیر اعلام شده است:

وزارت راه و شهرسازی، وزارت جهاد کشاورزی، وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، وزارت صنعت، معدن و تجارت، سازمان حفاظت محیط‌زیست، وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، وزارت کشور، وزارت میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، وزارت نیرو، سازمان برنامه و بودجه، بنیاد مسکن انقلاب اسلامی، سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور، سازمان پدافند غیرعامل یک نفر از اعضای کمیسیون مسکن و شهرسازی و راه و ترابری مجلس شورای اسلامی به پیشنهاد کمیسیون و تصویب مجلس به عنوان ناظر در جلسات شورایعالی شهرسازی و معماری شرکت خواهد کرد. ریاست این شورا بر عهده وزیر راه و شهرسازی و دبیرخانه آن نیز در وزارت راه شهرسازی قرار دارد.

#### ۱-۸- شورای عالی اقیانوس‌شناسی مصوب ۱۳۷۰/۵/۲۷

این شورا بر اساس قانون تشکیل شورای عالی اقیانوس‌شناسی کشور مصوب ۱۳۷۰/۵/۲۷ تشکیل شد. در ماده واحده این قانون عنوان شده است به منظور اعتلای سطح علمی و دستیابی به یک سیاست و خط‌مشی اصولی و ایجاد هماهنگی فعالیت‌های ملی و تخصصی و بین‌المللی در زمینه اقیانوس‌شناسی، شناسایی و داشتن اطلاعات و بینش صحیح از دریاها و تحقیق و بهره‌برداری از منابع ارزنده خلیج فارس، دریای عمان و بحر خزر شورایی بنام شورای عالی اقیانوس‌شناسی کشور مرکب از افراد زیر تشکیل می‌گردد (مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۹):<sup>۱</sup>

- ۱- وزیر راه و ترابری
- ۲- رئیس سازمان هواشناسی کشور
- ۳- مدیرعامل سازمان بنادر و کشتیرانی
- ۴- رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست.
- ۵- مدیرعامل شرکت شیلات و امور آبزیان

1. <https://rc.majlis.ir/fa/law/show/91917>

- ۶- رئیس سازمان زمین‌شناسی کشور
- ۷- مدیرعامل شرکت نفت فلات قاره
- ۸- معاون وزارت فرهنگ و آموزش عالی به انتخاب وزیر
- ۹- فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی
- ۱۰- فرمانده نیروی دریایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی
- ۱۱- رئیس سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح
- ۱۲- سه نفر از خبرگان و متخصصان این رشته به انتخاب رئیس شورای عالی اقیانوس‌شناسی کشور که بدون حق رأی در جلسات شرکت خواهند کرد.
- ۱۳- معاون امور بین‌المللی وزارت پست و تلگراف و تلفن.

#### ۹-۱- شورای عالی صنایع دریایی مصوب ۱۳۸۷/۲/۲۵

این شورا بر اساس ماده (۹) قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی تشکیل شده است. در این ماده عنوان شده است با توجه به گستردگی صنایع و امور مختلف دریایی کشور در وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های مختلف و به منظور تمرکز سیاستگذاری و ایجاد هماهنگی لازم در جهت بهره‌گیری کامل از ظرفیت‌های کشور در این بخش، شورای عالی صنایع دریایی کشور با ریاست رئیس جمهور (و در غیاب وی معاون اول رئیس جمهور) و عضویت وزرا صنعت، معدن و تجارت به‌عنوان دبیر شورا، راه و شهرسازی، نفت، امور اقتصادی و دارایی، دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، جهاد کشاورزی، رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور و رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست کشور تشکیل می‌شود. تصمیمات شورای عالی صنایع دریایی کشور پس از تأیید رئیس جمهور لازم‌الاجرا خواهد بود (مرکز پژوهش‌های مجلس، ۱۳۹۹).<sup>۱</sup>

بر اساس ماده (۲) آئین‌نامه اجرایی قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی، وظایف شورای عالی صنایع دریایی کشور به شرح زیر اعلام شده است (دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور، ۱۳۹۹):<sup>۲</sup>

سیاستگذاری و ایجاد هماهنگی: سیاستگذاری و ایجاد هماهنگی لازم در جهت بهره‌گیری کامل از ظرفیت‌های کشور در بخش صنایع و امور دریایی، اتخاذ تصمیمات راهبردی و نظارت بر اجرای مصوبات در جهت رفع مشکلات و موانع فعالیت‌های امور دریایی و صنایع مربوط، متناسب با نقش و جایگاه این صنعت در توسعه اقتصادی، اجتماعی، دفاعی و امنیتی کشور.

1. <http://iransea.ir/userfiles/law/la-13.pdf>

2. <http://iransea.ir/shora/page1/lang/Fa>

- تقسیم کار و نظارت بر حسن انجام وظایف هر یک از دستگاه‌های اجرایی و نهادسازی در صورت لزوم: هماهنگی بین دستگاه‌های اجرایی به منظور حسن انجام وظایف مرتبط با صنایع و امور دریایی کشور در جهت سیاست‌ها، برنامه‌ها و تصمیمات متخذه.
- تهیه اسناد بالادست توسعه دریایی کشور: تصویب سند راهبردی و نقشه راه و برنامه عملیاتی و نظام نوآوری بخشی صنایع دریایی کشور و ارائه آن به مراجع ذی‌ربط در صورت لزوم.
- بهبود فضای کسب و کار و تسهیل سرمایه‌گذاری‌ها: بررسی راهکارهای جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی در صنایع و امور دریایی با رعایت قوانین و مقررات مربوط.
- رفع تعارضات و خلأهای قانونی: بازنگری قوانین و مقررات مربوط به حوزه امور دریایی کشور و ارائه پیشنهاد به مراجع ذی‌ربط.

## ۲- ضرورت توسعه دریامحور

در آستانه سومین دهه هزاره سوم، جامعه جهانی با مجموعه‌ای از معضلات اقتصادی، اجتماعی، زیست‌محیطی و بهداشتی از جمله شیوع همه‌گیری کووید-۱۹ دست به گریبان است. از یک سو عدم توجه به ملاحظات و محدودیت‌های محیط‌زیستی و نگاه سوداگرانه صرف اقتصادی در قرن بیستم میلادی باعث افزایش آلودگی‌ها و کاهش روزافزون بسیاری از منابع تجدیدپذیر و تجدیدناپذیر شده و از سوی دیگر این فرایند متکی بر سوخت‌های فسیلی باعث نابودی بسیاری از زیست‌بوم‌های حیات‌بخش کره زمین گردیده و جامعه جهانی را در آستانه مواجهه با انواع مخاطرات طبیعی ناشی از دخالت‌های گسترده در طبیعت قرار داده است. با بروز این مخاطرات زیست‌محیطی در چند دهه گذشته بازنگری در الگوهای توسعه رعایت ملاحظات پایداری در تمامی سیاست‌ها در برنامه‌های توسعه بیش از پیش مورد توجه بسیاری از دولتمردان و نهادهای بین‌المللی و پژوهشی در سراسر دنیا قرار گرفته است.

تحولات شدید شهرنشینی و توسعه صنعتی از یک سو، به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه و کمتر توسعه یافته و بروز معضلات گوناگون ناشی از وقوع قحطی و گرسنگی، تشدید نابرابری‌های درون منطقه‌ای (داخل کشورها) و برون منطقه (بین کشورها)، انواع بحران‌های اقتصادی و مالی و غیره باعث شده است تا نگاه بشر بیش از پیش به دریاها، اقیانوس‌ها و قابلیت‌های آنها معطوف شود.

سطح گسترده‌ای از کره زمین حدود سه چهارم کره زمین که در عین ناشناختگی بخش مهم و غیر قابل تصویری از منابع، قابلیت‌ها و فرصت‌ها (مانند سوخت‌های فسیلی، انرژی‌های تجدیدپذیر، مسیرهای حمل و نقل، مواد معدنی، تأمین آب شرب، محصولات شیلاتی، زمینه توسعه کسب و کارهای درآمدزا و ثروت‌آفرین مانند گردشگری و پرورش انواع محصولات آبی) را در خود جای داده است؛ اما بهره‌برداری پایدار از منابع، ثروت‌ها و قابلیت‌های دریا به خودی خود یک مسئله چالشی و دغدغه‌برانگیز است. از یک سو گروهی قائل به ضرورت افزایش تسری هر چه بیشتر فعالیت‌های اقتصادی به دریاها برای بهره‌برداری از ذخایر و قابلیت‌های دریا بوده و بر این باور هستند که با توجه به افزایش روزافزون بشر به منابع مختلف، روی آوردن به منابع و ذخایر موجود در دریاها و بهره‌برداری هرچه بیشتر از این منابع برای پاسخگویی به نیازهای فزاینده جامعه جهانی اجتناب‌ناپذیر است.

در مقابل گروه دوم که عمدتاً بوم‌شناسان و محیط‌زیست‌گرایان تشکیل شده است بر این باورند که بهره‌برداری انسان از دریا در چارچوب توسعه دریامحور و صنعتی‌سازی دریاها، به افزایش معضلات زیست‌محیطی و ناپایداری ایجاد ناپایداری در دریاها و زیست‌بوم‌های دریایی منتهی می‌شود که این پدیده می‌تواند پیامدهای شدیدی را برای جامعه جهانی به همراه داشته باشد. پرواضح است که در آستانه سومین دهه هزاره سوم، جامعه جهانی در رویارویی با طیف گسترده‌ای از بحران‌های اقتصادی، معیشتی و اجتماعی نه می‌تواند خود را از این قابلیت‌ها محروم کند و

نه می‌تواند چشم خود را از این قابلیت‌های گسترده و فراوان دریاها، بسته نگاه دارد بلکه باید در حین بهره‌برداری و توسعه فعالیت‌های مبتنی بر ظرفیت‌های دریایی و مناطق ساحلی، ملاحظات محیط‌زیست را به جدی‌ترین شکل در فرایندهای توسعه دریامحور در کانون توجه قرار دهد.

از جمله مهم‌ترین الزامات، ضرورت‌ها و استدلال‌های این دو گروه در زمینه توسعه دریامحور می‌توان به موارد زیر اشاره کرد (رستگاری، ۱۳۹۱):<sup>۱</sup>

- دریاها و اقیانوس‌ها در زمره عوامل بنیادین تعیین‌کننده شرایط اقلیمی در کره زمین قلمداد می‌شوند.
- دریاها در بردارنده بخش عمده‌ای از ذخایر سوخت‌های فسیلی (نفت، گاز، زغال سنگ) و اورانیوم هستند که بخش قابل توجهی از آنها کشف نشده یا از نظر اقتصادی قابل بهره‌برداری نیستند.
- دریاها می‌توانند در صورت بهبود کارایی سیستم‌های تولید انرژی و توسعه فناوری‌های نوین به عنوان منشأ انرژی پاک و ارزان عمل کنند.
- صنایع شیلاتی در صورت رعایت ملاحظات پایداری در استحصال و بهره‌برداری از منابع شیلاتی تا حدود زیادی نیازهای غذایی بشر را تأمین کنند.
- دریاها و جانداران موجود در آن می‌توانند تأمین‌کننده انواع فرآورده‌های غذایی سالم باشند (آنچه در حال حاضر به عنوان زیست‌فناوری آبی شناخته می‌شود).
- به دلیل فراهم بودن بسترها و عوامل تولید در کناره‌های ساحلی، این نواحی معمولاً محل شکل‌گیری خوشه‌های صنعتی و مراکز تولید هستند. به عنوان مثال، برآوردها نشان می‌دهد که حدود ۴۰ درصد تولید اقتصادی اتحادیه اروپا در نواحی ساحلی آن انجام می‌شود.
- مناطق ساحلی کانون تمرکز زنجیره‌های تأمین و تجارت ناشی از آن و مهم‌ترین گره‌گاه اتصال به زنجیره‌های ارزش جهانی قلمداد می‌شوند.
- توسعه فعالیت‌های اقتصادی و بارگذاری بیش از ظرفیت تحمل جمعیت و فعالیت در نواحی ساحلی و دریاها و اقیانوس‌ها می‌تواند به نابودی زیست‌بوم‌های ساحلی و دریایی و حیات موجود در آنها منجر شود.
- در حال حاضر بخش قابل توجهی از حدود ۶۰ درصد جمعیت جهان که در نواحی ساحلی زندگی می‌کنند کاملاً به دریاها وابسته هستند.
- با وجود قابلیت‌های فراوان مناطق ساحلی برای جذب جمعیت و تأمین نیازهای آنان، این پدیده در صورت عدم توجه به ضوابط و معیارهای پایداری محیط‌زیست و قابلیت‌های اکولوژیک آنها می‌تواند به مشکلات زیست‌محیطی، امنیتی و بحران‌های اجتماعی عدیده‌ای منتهی گردند.

۱. رستگاری. مهدی (۱۳۹۱). توسعه دریامحور پایدار: از ضرورت تا تحقق، بندر و دریا، ویژه‌نامه تخصصی به مناسبت اولین نمایشگاه بین‌المللی دریایی.



- نیاز قطعی انسان و جامعه بشری به شناسایی و بهره‌برداری پایدار از ذخایر، قابلیت‌ها و فرصت‌های موجود در دریاها و اقیانوس‌ها برای به گردش درآوردن اقتصاد اجتناب‌ناپذیر است. لذا در بهره‌برداری از این منابع باید تمامی اصول توسعه پایدار رعایت شود.

## ۲-۱- اسناد فرادست ملی

حدود دو سوم کره زمین را آب تشکیل می‌دهد، بنابراین از راه آب می‌توان بدون داشتن هرگونه محدودیتی، به اقصی نقاط جهان دسترسی پیدا کرد. همچنین جوامعی که از دریا دور هستند، فاقد یکی از مهم‌ترین مبادی ارتباطی با دنیای خارج خود هستند. به همین دلیل نظام حمل و نقل جهانی به شدت به راه‌های آبی و گذرگاه‌های دریایی وابسته‌اند. لذا کشورها بر اساس قابلیت‌های خود باید از قدرت دریایی مناسبی برخوردار باشند که پیش شرط آن توسعه دریامحور است.

در حال حاضر حمل و نقل دریایی کالاها نقش کلیدی در تجارت خارجی به‌ویژه تجارت فراقاره‌ای جهانی دارد. وابستگی تنگاتنگ و در هم تنیده اقتصاد جهانی و دریا و درهم تنیدگی اقتصاد دریامحور با زندگی امروز جامعه جهانی مبین اهمیت و ضرورت توسعه دریامحور در جهان است. اقتصاد و بنیان‌های اجتماعی و نهادی هر کشوری در طول تاریخ نمایانگر توانایی آن کشور در اداره وضعیت خود در عرصه‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی، سیاسی، فرهنگی، محیط زیستی و تجاری است. امروزه کشورهای دارای نظام اقتصاد و اجتماعی پایدارتری هستند که از تمامی ظرفیت‌ها و قابلیت‌های اجتماعی، اقتصادی و به‌ویژه ژئوپلیتیکی خود به صورت کامل و پایدار استفاده می‌کنند. یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌های هر کشور، قابلیت‌های توسعه اقتصاد دریامحور است که می‌تواند نقش بسیار مهمی در توسعه کشور و قرار گرفتن آن در مدار توسعه پایدار ملی ایفاء نماید. جمهوری اسلامی ایران نیز از این قاعده مستثنا نبود و به دلیل موقعیت جغرافیایی و ژئوپلیتیکی خود از ظرفیت‌های بسیار زیادی برای توسعه اقتصاد دریا محور برخوردار است. با این همه به دلایل مختلف رویکردهای توسعه در کشور دریاگریز و خشکی محور است که بازتاب آن در نقشه سازمان فضایی کشور کاملاً مشهود است.

بررسی ویژگی‌های ژئوپلیتیکی و جغرافیایی ایران نشان می‌دهد که جمهوری اسلامی ایران از همه مؤلفه‌های یک کشور دریایی برخوردار بوده و این آبراهه‌های بین‌المللی دسترسی، مزیت تجارت و ترانزیتی بالقوه زیادی برای حمل و نقل کالاها برخوردار برای کشور پدید آورده و وجود کشورهای همسایه محصور در خشکی در همسایگی کشور این اهمیت را دوچندان می‌کند. همچنین مجاورت ایران با آب‌های آزاد جهان به‌ویژه اقیانوس هند یک مزیت راهبردی است که به دلایل مختلف استفاده لازم از آن نشده است.

خوشبختانه در سال‌های اخیر به‌ویژه برنامه ششم توسعه موضوع توسعه اقتصاد دریامحور استفاده از این مزیت‌ها بیش از گذشته به‌ویژه سواحل جنوب شرق کشور مورد توجه قرار گرفته است که بازتاب آن را می‌توان در اسناد متعدد از جمله سیاست‌های کلی نظام، احکام برنامه ششم، احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور و اسناد آمایش و خصوصاً بیانات مقام معظم رهبری مشاهده کرد (پیرابند ۱) که در آن بر ضرورت توسعه دریامحور در سخنرانی‌های متعدد خود اشاره کرده است.

**بند ۵-۳** سیاست‌های کلی آمایش سرزمین (ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری در آذرماه سال ۱۳۹۰) در این بند بر فراهم آوردن زمینه‌های مناسب برای افزایش سهم جمعیت و فعالیت در مناطق کم تراکم با اولویت مناطق شرقی و جنوبی کشور تأکید شده است.

**بند ۱۰** سیاست‌های کلی جمعیت (ابلاغی از سوی مقام معظم رهبری در اردیبهشت‌ماه سال ۱۳۹۳) در این بند بر حفظ و جذب جمعیت در روستاها و مناطق مرزی و کم تراکم و ایجاد مراکز جدید جمعیتی به‌ویژه در جزایر و سواحل خلیج فارس و دریای عمان از طریق توسعه شبکه‌های زیربنایی، حمایت و تشویق سرمایه‌گذاری و ایجاد فضای کسب‌وکار با درآمد کافی تأکید شده است.

## **۲-۲- سیاست‌های کلی برنامه پنج ساله ششم توسعه (۱۴۰۰-۱۳۹۶)**

در بند ۱۹ بر تقسیم کار و تعیین نقش ملی در مناطق، استان‌ها، نواحی و سواحل و جزایر کشور با رعایت الزامات آن در چارچوب سیاست‌های کلی مربوط، به‌منظور افزایش تولید ثروت ملی و حمایت دولت از سرمایه‌گذاری در مناطق کمتر توسعه یافته و روستایی تأکید شده است. در بند ۲۱ بر توسعه اقتصاد دریایی جنوب کشور در محور چابهار- خرمشهر با تأکید بر سواحل مکران و در بند ۲۳ نیز بر توسعه بازارهای دریایی و ایجاد مناطق مهم اقتصادی در زمینه‌های دارای مزیت تأکید شده است.

**بند (ب) ماده (۲) قانون برنامه ششم توسعه:** در این بند به موضوعات خاص مکان‌محور در مورد توسعه سواحل مکران، اروند و بازآفرینی بافت‌های ناکارآمد شهری (حاشیه شهرها و بافت‌های فرسوده)، بافت‌های تاریخی و مناطق روستایی تأکید شده و دولت موظف شده است تا طرح‌های (پروژه‌های) مرتبط با آنها و همچنین مصوبات ستاد فرماندهی اقتصاد مقاومتی صرفاً در حوزه‌های یاد شده را در بودجه سالانه اعمال نماید.

**ماده ۶۸ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور مصوب ۱۳۹۵/۱۱/۱۰:** در این ماده مقرر شده است تا در اجرای سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی موضوع افزایش توان مقاومت و کاهش آسیب‌پذیری اقتصاد کشور و اجرای سیاست‌های کلی برنامه ششم توسعه موضوع تقسیم کار و تعیین نقش ملی در مناطق، استان‌ها، نواحی و سواحل و جزایر کشور و حمایت دولت از سرمایه‌گذاری در مناطق کمتر توسعه یافته، توسعه اقتصاد دریایی جنوب کشور و ایجاد مناطق مهم اقتصادی در زمینه‌های دارای مزیت به‌منظور بهره‌برداری از استعدادها و سواحل جنوب شرقی

کشور، بهره‌مندی جامعه محلی، استفاده از سرمایه‌ها و فرصت‌های بین‌المللی و کاهش عدم تعادل‌های مناطق کشور، سازمان توسعه سواحل مکران به‌عنوان سازمان توسعه‌ای با شخصیت شرکتی برای برنامه‌ریزی، اجرا و نظارت بر برنامه‌های توسعه در سواحل مکران در صورت تأمین اعتبار در بودجه سنواتی در محدوده شهرستان‌های میناب، سیریک، جاسک، چابهار و کنارک ایجاد می‌شود. اساسنامه این سازمان ظرف مدت چهار ماه پس از تصویب هیئت وزیران به مجلس جهت تصویب نهائی ارائه گردد.

### جهت‌گیری‌های ملی آمایش سرزمین (مصوب سال ۱۳۹۶ شورای عالی آمایش سرزمین)

در بند (۵) این سند بر بهره‌گیری از ظرفیت‌های زیر تأکید شده است:

- بندر چابهار؛ به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مراکز جمعیتی سواحل دریای عمان، بندر اقیانوسی بین‌المللی و برخوردار از عملکردهای مرتبط با صنایع دریایی، بازرگانی، انرژی، آموزش عالی و تحقیقات، گردشگری و شیلات؛
- بندر جاسک؛ به‌عنوان یک مرکز جمعیتی فعال در حوزه صادرات نفت، گاز و پتروشیمی، بازرگانی و گردشگری؛
- سایر قلمروهای اولویت‌دار سواحل مکران از جمله پسابندر، کنارک، زرآباد و سیریک و پسران‌های آن‌ها.

در بند (۲۰) نیز بر توسعه، تجهیز، تقویت و سطح‌بندی بنادر کشور در سواحل دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان متناسب با ارتباطات بین‌المللی با کشورهای همسایه و هدف و استفاده بهینه از مزیت‌های ساحلی کشور؛ و در بند (۲۱) بر تقویت و ساماندهی بنادر و اسکله‌های صیادی در سواحل کشور باهدف ارتقای بهره‌وری و حفاظت فعال از ذخایر ارزشمند دریایی؛ در (۳۲) بر تأمین آب موردنیاز توسعه فعالیت‌های جدید در قلمروهای راهبردی با استفاده از روش‌های جدید از جمله از طریق نمک‌زدایی از آب دریا با اولویت سواحل دریای عمان (سواحل مکران) و نقاط واقع در پسران‌های سواحل جنوبی کشور با در نظرگیری ملاحظات اکولوژیکی لازم و حفاظت از اکوسیستم دریا و در بند (۵۶) نیز بر توسعه صنایع دریایی و تعمیر و خدمات وسایط حمل‌ونقل دریایی در جوار بنادر اصلی با رعایت ملاحظات زیست‌محیطی تأکید شده است.

پیرابند ۱: برخی از مهم‌ترین بیانات مقام معظم رهبری در خصوص اهمیت و ضرورت توسعه دریامحور

مقام معظم رهبری نخستین دیدگاه خویش را در خصوص اهمیت نقش دریا را در سال ۱۳۶۳ یعنی بیش از سه دهه پیش در دیدار از دانشگاه علوم دریایی امام خمینی و مراسم اعطای سردوشی بیان کردند «چه دلیل موجهی می‌توان یافت برای اینکه ناوگان آمریکایی یا انگلیسی یا فرانسوی یا روسی، از هزاران کیلومتر فاصله، ... ادعا می‌کنند که ما برای حفظ منافع اساسی خود در مناطق حساس دنیا؛ در تنگه‌ها و گذرگاه‌های دریایی، حضور می‌یابیم! من سؤال می‌کنم شما چه منافی در این مناطق دارید که از منافع مردم این مناطق بالاتر و مهم‌تر است».

رهبری در همین سال (۱۳۶۳) در دیدار با مسئولان عقیدتی-سیاسی و فرماندهان نیروی دریایی با اشاره به اینکه «ما یک ساحل طولانی در دریا داریم. دریا مال ماست. دریا جولانگاه ماست. دریا محل استفاده و تغذیه ماست. دریا محل عبور و مرور ماست. دریا محل حفاظت ما از مرزهایمان است». همچنین تصریح کردند: «مگر ما می‌توانیم قبول کنیم که در این دریا انگلیس، آمریکا، فرانسه، روس یا دیگری و خود را صاحبخانه و سلطه‌گر بدانند؟ مگر چنین چیزی ممکن است؟ پس ما اینجا چکاره‌ایم؟ پس این ملت که در خشکی‌های کنار این دریا زندگی می‌کند، چکاره است. چگونه است که مردمی که در خود این خشکی‌ها دارند زندگی می‌کنند، در اینجا هیچ کاره‌اند؛ بعد، از آن طرف دنیا، یک گردن کلفت سرگردنه بگیر به اینجا آمده است و می‌گوید بنده اینجا منافی دارم؟! ما که بیشتر از شما اینجا منافع داریم».

حضرت آیت‌الله خامنه‌ای در سال ۱۳۶۸ در مراسم معارفه دریادار علی شمخانی، فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران اظهار کردند: «همان‌طور که می‌دانید، امروز حساس‌تر از همه مناطق مرزی کشور، منطقه مرزی جنوب و کرانه‌های طولانی و ممتد دریایی کشور عزیزمان در آن منطقه است که از لحاظ حساسیت بین‌المللی و موقعیت سوق‌الجیشی و از نظر اقتصادی و سیاسی و دیگر جنبه‌ها، برای سرنوشت کشور کمال اهمیت را داراست. نیروی دریایی کارآمد و زنده و فعال و میدان‌دار ما، ان‌شاءالله خواهد توانست تأثیرات مثبتی بر سیاست‌های کلی کشور بگذارد».

در سال ۱۳۷۶ نیز بیانات مهمی به شرح زیر در خصوص توسعه و توجه به دریاها و سواحل مطرح کردند: «البته شماها خوب می‌دانید که در کشور ما در طول سالیان دراز، به مسئله دریانوردی بسیار بی‌احترامی و بی‌اهتمامی شده است؛ یعنی ما مردمی هستیم که وقتی در یک طرف مرزمان به آب رسیدیم، متوقف شدیم. برخلاف ملت‌هایی که وقتی به آب رسیدند، آب برایشان با خشکی یکی بود مثل انگلیسی‌ها، خیلی از اروپایی‌ها وقتی به آب (دریاهایشان) رسیدند، پاهایشان را در قایق گذاشتند و مثلاً تا هندوستان آمدند، یعنی برایشان آب و خاک هیچ فرقی نداشته است، شما ببینید چه تفاوتی ایجاد می‌کند، یعنی وقتی که آب و خاک برای ملتی تفاوت نکند، پنج قرن، شش قرن، هفت قرن از ملت‌های دیگر جلوتر خواهد افتاد، یعنی به دریا که رسید، پایش را به دریا می‌گذارد و حرکت می‌کند. اما ما وقتی به دریا رسیدیم، همان‌جا متوقف شدیم، ماندیم تا آنهایی که

دریاها را تصرف کردند، بیایند و دریای ما را هم تصرف کنند و وارد خشکی ما بشوند، این طوری شده دیگر، جزیره هرمز، در بندرعباس و بوشهرمان - در طول همین مرزهایی که الآن در دست شماست، مدت‌ها در دست بیگانه بود».

ایشان در دیدار فرماندهان و مسئولان آجا در سال ۱۳۸۸ نیز فرمودند: «در مسئله نیروی دریایی، مسئله دریای عمان و این ساحل طولانی خیلی امکان عظیمی است، ... این ساحل طولانی و بسیار مهم مغفول عنه واقع شده، ... در زمینه حضور در دریای عمان، حضور در اقیانوس، حضور در منطقه باب‌المندب و دریای سرخ و آنجایی که حساس و مهم است، ... انشاءالله بتواند تأمین شود».

مقام معظم رهبری در سومین مراسم تحلیف و دانش‌آموختگی دانشجویان آجا، دانشگاه علوم دریایی امام خمینی در سال ۱۳۸۸ تأکید کردند: «سواحل جنوب شرقی کشور که در اختیار نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران است، مناطق بسیار مهمی است و ظرفیت‌های بسیار خوبی برای پیشرفت است؛ به آنجاها اهمیت و اهمیت بدهید».

ایشان در سال ۱۳۸۹ نیز در دیدار فرماندهان و کارکنان نداجا به مناسبت سالروز نیروی دریایی فرمودند: «آن منطقه‌ای که شما مستقر هستید یعنی منطقه سواحل دریای عمان منطقه بکری است، عمق این سواحل منطقه وسیع بلوچستان و بخشی از آن منطقه غربی‌تر آن یعنی هرمزگان، مناطق بسیار مهمی است، بسیار حائز اهمیت است».

«وجود شما در آنجا ممکن است این مناطق را زنده کند، یعنی حضور نیروی دریایی ارتش ممکن است منتهی بشود به اینکه ان‌شاءالله ما بتوانیم از توانائی‌های منطقه استان بزرگ سیستان و بلوچستان و منطقه عظیم حساس دریای عمان استفاده کنیم؛ این برای کشور مهم است».

فرمانده کل قوا در سال ۱۳۹۰ در بازدید از ناوگان جنوب نداجا، کارخانه‌های بندرعباس بیان کردند: «منافع دریا مال همه است؛ امکانات این دریای پربرکت متعلق به این ملت‌هاست. چگونه می‌شود از این برکات به نفع منافع ملی استفاده کرد و کشور را از آن بهره‌مند کرد؟ با داشتن اقتدار. این اقتدار را شما نیروهای مسلحی که با معنای جهاد و مفهوم از خودگذشتگی خو گرفته‌اید، می‌توانید تأمین کنید» ( پایگاه فرهنگی و اطلاع‌رسانی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۹۹).

در خصوص توسعه سواحل مکران نیز در چند دیدار با مسئولین بیاناتی مطرح کردند که از مهم‌ترین آن می‌توان به بیانات زیر در سال ۱۳۸۷ اشاره کرد که زمینه‌ساز توسعه مکران در سال‌های اخیر شده است (خانزادی، ۱۳۸۸).

این ساحل عظیم و طولانی بسیار حساس که ما در دریای عمان داریم در واقع یک گنج است و باید این را اعتراف کنیم که این را کشف نکرده بودیم. دریای عمان، ساحل دریای عمان و حضور در دریای عمان یک گنج است، یک ذخیره است. ما همه حواسمان را بردیم متوجه خلیج فارس کردیم که البته خلیج فارس هم خیلی حساس است، شکی نداریم، اما توجه نکردیم به این ثروت عظیمی که ما در دریای عمان داریم. دریای عمان عقبه اساسی و تعیین‌کننده سرنوشت خلیج فارس است.

### ۳- اسناد بین‌المللی

#### دستور کار ۲۱ (ریودوژانیرو ۱۹۹۲)

در طی سال‌های گذشته به‌ویژه از اواخر دهه ۸۰ میلادی نشست‌ها و کنفرانس‌های متعددی در زمینه حفاظت و بهره‌برداری از مناطق ساحلی و دریایی و منابع موجود در آنها برگزار شده است که از مهم‌ترین آنها می‌توان به دستور کار ۲۱ در سال ۱۹۹۲ در ریودوژانیرو برزیل اشاره کرد. در این بیانیه که در ۴۰ فصل تهیه و تصویب شده است، توصیه‌ها و راهکارهای متعددی در حوزه‌های اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی ارائه گردیده است. در فصل ۱۷ دستور کار ۲۱ بر توسعه پایدار اقیانوس‌ها و مناطق ساحلی تأکید دارد. مدیریت یکپارچه، توسعه پایدار مناطق ساحلی، مناطق انحصاری اقتصادی، حفاظت از محیط‌زیست دریایی، حفاظت از منابع زنده دریایی، توجه به تغییرهای آب و هوایی، تقویت همکاری و هماهنگی بین‌المللی، توسعه پایدار جزیره‌های کوچک از مهم‌ترین محور مطرح شده در این فصل است (پورا صغر سنگاچین و همکاران، ۱۳۹۴).

#### سند ریو + ۲۰ موسوم به «آینده‌ای که ما می‌خواهیم» (ریودوژانیرو ۲۰۱۲)

در بندهای ۱۵۸ تا ۱۷۷ این سند در خصوص اقیانوس‌ها و دریاها موارد زیر مورد تأکید قرار گرفته‌اند (پورا صغر سنگاچین، ۱۳۹۷):<sup>۱</sup>

۱۵۸- ما می‌دانیم که اقیانوس‌ها، دریاها و نواحی ساحلی از اجزاء یکپارچه و ضروری اکوسیستم زمین بوده و برای حفظ زمین، حیاتی هستند و اینکه حقوق بین‌المللی، همان‌گونه که در کنوانسیون حقوق دریای ملل متحد منعکس شده، چارچوبی قانونی برای حفاظت و استفاده پایدار از اقیانوس‌ها و منابع آن‌ها ارائه می‌نماید. ما بر اهمیت حفاظت و استفاده پایدار از اقیانوس‌ها و دریاها و منابع آن‌ها برای توسعه پایدار از طریق کمک آن‌ها به ریشه‌کنی فقر، رشد اقتصادی پایدار، امنیت غذایی و ایجاد معیشت و کار مناسب پایدار و هم‌زمان با حفاظت از تنوع زیستی و محیط‌زیست دریایی و مقابله با اثرات تغییرات آب و هوایی، تأکید داریم. بنابراین ما به حفاظت، احیا، سلامت، بهره‌وری و آمادگی اقیانوس‌ها و اکوسیستم‌های دریایی و همچنین حفظ تنوع زیستی آن‌ها، توانایی حفاظت و استفاده پایدار از آن‌ها برای نسل‌های حال و آینده و به کاربرد مؤثر رویکرد اکوسیستمی و رویکرد پیشگیرانه در مدیریت فعالیت‌های مؤثر بر محیط‌زیست دریایی، مطابق با حقوق بین‌المللی، به منظور فراهم‌آوری ابعاد سه‌گانه توسعه پایدار، متعهد می‌شویم.

۱. پورا صغر سنگاچین. فرزام (۱۳۹۷). آرمان‌ها و شاخص‌های توسعه پایدار، امور برنامه‌ریزی، نظارت و آمایش سرزمین

۱۵۹- ما اهمیت کنوانسیون ملل متحد در خصوص حقوق دریا به منظور پیشبرد توسعه پایدار و نزدیکی آن به پذیرش جهانی توسط کشورها را درک می‌کنیم و در این راستا ما تمام اعضای این کنوانسیون را به اجرای کامل تعهدات خود در این کنوانسیون فرامی‌خوانیم.

۱۶۰- ما اهمیت ظرفیت‌سازی کشورهای در حال توسعه را به منظور قابلیت بهره‌برداری از فواید حفاظت و استفاده پایدار از اقیانوس‌ها و دریاها و منابع آن‌ها می‌شناسیم و در این خصوص، ما به ضرورت همکاری در تحقیقات عملی دریایی به منظور اجرای قوانین کنوانسیون حقوق دریای ملل متحد و نتایج نشست‌های اصلی توسعه پایدار و همچنین برای انتقال فناوری، با در نظر گرفتن «معیارها و دستورالعمل‌های کمیسیون بین‌الدولی اقیانوس‌شناسی در خصوص انتقال فناوری دریایی»، تأکید می‌کنیم.

۱۶۱- ما از فرایند منظم گزارش‌دهی و ارزیابی جهانی وضعیت محیط‌زیست دریایی، شامل جنبه‌های اقتصادی اجتماعی آن که تحت نظارت مجمع عمومی سازمان ملل تشکیل شده، حمایت می‌کنیم و چشم‌انتظار تکمیل اولین ارزیابی یکپارچه جهانی از وضعیت محیط‌زیست دریایی تا سال ۲۰۱۴ برای بررسی در مجمع عمومی بعدی هستیم. ما دولت‌ها را به توجه به یافته‌های ناشی از ارزیابی در سطوح مقتضی، ترغیب می‌نماییم.

۱۶۲- ما اهمیت حفاظت و استفاده پایدار از تنوع زیستی دریایی فراتر از نواحی تحت قلمرو ملی را درک می‌کنیم. ما به تلاش کنونی گروه کاری غیررسمی موقت، تحت نظر مجمع عمومی به منظور مطالعه موضوعات مرتبط با حفاظت و استفاده پایدار از تنوع زیستی دریایی فراتر از قلمرو ملی، توجه داریم. با تکیه بر تلاش این گروه کاری و پیش از پایان شصت و نهمین نشست مجمع عمومی، ما به پرداختن فوری، به موضوع حفاظت و استفاده پایدار از تنوع زیستی دریایی مناطق فراتر از قلمرو ملی، از جمله با تصویب تصمیمی برای ایجاد ابزار بین‌المللی تحت نظارت کنوانسیون حقوق دریای ملل متحد، متعهد می‌شویم.

۱۶۳- ما نگران سلامت اقیانوس‌ها و تنوع زیستی دریاها که تحت اثرات منفی آلودگی دریایی از جمله بقایای دریایی به‌ویژه پلاستیک، آلاینده‌های آلی پایدار، فلزات سنگین و ترکیبات نیتروژنی، از تعدادی منابع دریایی و خشکی شامل کشتیرانی و زهکشی‌های خشکی هستیم. ما اقدام به کاهش آلودگی اکوسیستم‌های دریایی ناشی از سوانح و تأثیرات آن، از جمله با اجرای مؤثر کنوانسیون‌های مرتبط مصوب در چارچوب سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)<sup>۱</sup> و پیگیری طرح‌های ابتکاری برنامه حفاظت جهانی از محیط‌زیست دریایی ناشی از فعالیت‌های با منشأ خشکی و همچنین اتخاذ راهبردهای هماهنگ برای این منظور را متعهد می‌شویم. ما همچنین بر اساس داده‌های جمع‌آوری شده تا سال ۲۰۲۵، دستیابی به کاهش قابل توجهی از بقایای دریایی به منظور جلوگیری از آسیب به محیط‌زیست ساحلی و دریایی را متعهد می‌شویم.

1. International Maritime Organization



۱۶۴- ما به تهدید جدی که گونه‌های مهاجم بیگانه، به اکوسیستم‌ها و منابع دریایی وارد می‌نمایند، اهمیت می‌دهیم و به اجرای اقدامات لازم در جهت مدیریت اثرات سوء زیست‌محیطی و جلوگیری از معرفی گونه‌های مهاجم بیگانه شامل آن‌هایی که مصوب چارچوب IMO، متعهد می‌شویم.

۱۶۵- ما توجه داریم که افزایش سطح آب دریا و فرسایش ساحلی، تهدیدی جدی برای بسیاری از مناطق ساحلی و جزایر، به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه بوده و در این راستا، ما جامعه بین‌المللی را به افزایش تلاش‌های خود برای مقابله با این چالش‌ها فرامی‌خوانیم.

۱۶۶- ما پشتیبانی از اقداماتی که به اسیدی شدن اقیانوس و اثرات تغییرات اقلیم بر منابع و اکوسیستم‌های دریایی و ساحلی می‌پردازد را خواستاریم. در این راستا، ما نیاز به کار جمعی به منظور جلوگیری از اسیدی شدن بیشتر اقیانوس و همچنین ارتقای آمادگی اکوسیستم‌های دریایی و جوامعی که معیشت آن‌ها به این اکوسیستم‌ها وابسته است و حمایت از تحقیقات علمی دریایی، پایش و نظارت اسیدی شدن اقیانوس و به‌ویژه اکوسیستم‌های آسیب‌پذیر، از طریق افزایش همکاری‌های بین‌المللی در این زمینه، را تصریح می‌کنیم.

۱۶۷- ما به نگرانی‌مان در مورد اثرات بالقوه زیست‌محیطی باروری اقیانوس تأکید می‌کنیم. در این خصوص، ما تصمیمات مرتبط با باروری اقیانوس که توسط ارکان بین‌الدولی مرتبط به تصویب رسیده را فرامی‌خوانیم و به ادامه مقابله با باروری اقیانوس، مطابق با رویکردی پیشگیرانه، تأکید می‌کنیم.

۱۶۸- ما به تشدید تلاش‌هایمان در نیل به اهداف توافق شده تا سال ۲۰۱۵، طی برنامه اجرایی ژوهانسبورگ برای حفظ یا احیای ذخایر، برای سطوحی که می‌توانند حداکثر بازده پایدار را به فوریت تولید نمایند، متعهد می‌شویم. در این راستا، ما به فوریت اقدامات لازم برای حفظ یا احیای تمامی ذخایر در حداقل سطوحی که می‌تواند حداکثر بازدهی پایدار را داشته باشد، با هدف دستیابی به اهداف آن در کوتاه‌ترین زمان ممکن، با تعیین ویژگی‌های زیستی آن‌ها، متعهد می‌شویم. برای دستیابی به این هدف، ما به فوریت توسعه و اجرای برنامه‌های مدیریتی دانش‌محور، شامل کاهش یا تعلیق ماهیگیری و تلاش مناسب با وضعیت ذخایر را متعهد می‌شویم. ما همچنین افزایش عملیاتی مدیریت صید، دورریزی و دیگر اثرات نامطلوب اکوسیستمی شیلات، شامل از بین بردن شیوه‌های مخرب ماهیگیری را متعهد می‌شویم. ما همچنین به افزایش اقدامات برای حفاظت از اکوسیستم‌های آسیب‌پذیر دریایی از اثرات نامطلوب قابل توجه، از جمله با استفاده مؤثر از ارزیابی اثرات، متعهد می‌شویم. چنین اقداماتی، شامل آن دسته که از طریق سازمان‌های ذیصلاح هستند، بایستی طبق حقوق بین‌المللی، ابزارهای قانونی مرتبط بین‌المللی و قطعنامه‌های مربوط به مجمع عمومی سازمان ملل و خطوط راهنمای FAO (فائو) انجام پذیرد.

۱۶۹- ما از کشورهای عضو توافقنامه ۱۹۹۵ برای اجرای مفاد کنوانسیون حقوق دریای ملل متحد مرتبط با حفاظت و مدیریت ذخایر ماهی و ذخایر بالای ماهیان مهاجر، اجرای کامل توافقنامه و مطابق با بخش هفتم توافقنامه،

شناسایی کامل نیازهای خاص کشورهای در حال توسعه را خواستاریم. علاوه بر این، ما از همه کشورها، اجرای «اثنین‌نامه رفتاری: ماهیگیری مسئولانه و برنامه‌های عمل بین‌المللی و خطوط راهنمای فنی FAO (فائو) را خواستاریم».

۱۷۰- ما اذعان می‌داریم که ماهیگیری غیرقانونی، گزارش و کنترل نشده، بسیاری از کشورها را از منابع حیاتی طبیعی محروم نموده و برای آن‌ها تهدیدی پایا برای توسعه پایدار باقی می‌ماند. ما مجدد به از بین بردن ماهیگیری غیرقانونی، گزارش و کنترل نشده مطابق با آنچه در برنامه اجرایی ژوهانسبورگ آمده و جلوگیری و مبارزه با این شیوه‌ها، از جمله از طریق موارد زیر متعهد می‌شویم: توسعه و اجرای برنامه‌های عمل ملی و منطقه‌ای مطابق با برنامه عمل بین‌المللی FAO (فائو)، برای جلوگیری، منع و از بین بردن ماهیگیری غیرقانونی، گزارش و کنترل نشده؛ اجرای اقدامات مؤثر و هماهنگ با قوانین بین‌المللی توسط کشورهای ساحلی، کشورهای دارای پرچم، کشورهای بندری، ملل هم‌سنخ و کشورهای که ملیت آن‌ها با مالکین ذینفع آن‌ها (اشاره به مستعمرات) و دیگران که از ماهیگیری غیرقانونی، گزارش و کنترل نشده حمایت می‌کنند، با شناسایی شناورهای که درگیر این گونه ماهیگیری‌ها هستند و توسط متخلفین از منافع آن‌ها بازمی‌داریم و همچنین همکاری با کشورهای در حال توسعه به منظور شناسایی نظام‌مند نیازها و ظرفیت‌سازی، شامل پشتیبانی از پایش، کنترل، نظارت، تطبیق و سیستم‌های اعمال قوانین را مدنظر قرار خواهیم داد.

۱۷۱- ما دولت‌هایی که توافق‌نامه FAO (فائو)، در خصوص اقدامات دولتی بندری برای پیگیری، منع و حذف ماهیگیری غیرقانونی، گزارش نشده و کنترل نشده را امضا کرده‌اند، جهت شتاب به روند تصویب این توافق‌نامه با نگاهی به لازم‌الاجرا شدن سریع آن، فرامی‌خوانیم.

۱۷۲- ما نیاز به شفافیت و پاسخگویی در مدیریت ماهیگیری توسط سازمان‌های منطقه‌ای مدیریت شیلات را می‌دانیم. ما تلاش‌هایی که توسط سازمان‌های منطقه‌ای مدیریت شیلات به منظور بررسی عملکرد مستقل صورت می‌گیرد را درک می‌کنیم و تمامی سازمان‌های منطقه‌ای مدیریت شیلات را به انجام منظم بررسی‌ها و قابل دسترس نمودن نتایج برای عموم، فرامی‌خوانیم. ما اجرای پیشنهادهای چنین بررسی‌هایی را تشویق و توصیه می‌کنیم که جامعیت این بررسی‌ها در طول زمان، در صورت لزوم، تقویت شود.

۱۷۳- ما به تعهداتمان مندرج در برنامه اجرایی ژوهانسبورگ به منظور حذف یارانه‌هایی که به ماهیگیری غیرقانونی، گزارش نشده و کنترل نشده و بیش از ظرفیت اعطا می‌شود، با لحاظ اهمیت این بخش برای کشورهای در حال توسعه، تأکید می‌کنیم و ما به تعهداتمان برای پذیرش اصول چندجانبه در خصوص یارانه‌های شیلاتی که بر دستور کار توسعه دوحه و تعهدات بیانیه وزیران هنگ‌کنگ مرتبط با WTO، برای تقویت اصول یارانه‌ها که بر بخش شیلات اثر خواهد گذاشت، تصریح می‌نماییم، از جمله از طریق ممانعت از اشکال خاصی از یارانه‌های ماهیگیری که به بیش از ظرفیت و صید بی‌رویه اعطا می‌شود، شناسایی اقدامات مناسب و مؤثر خاص و متمایز

برای کشورهای در حال توسعه و کمتر توسعه یافته که بایستی بخش جدایی‌ناپذیری از مذاکرات یارانه‌های ماهیگیری WTO باشد، در نظر گرفتن اهمیت این بخش در اولویت‌های توسعه‌ای، کاهش فقر، نگرانی‌های معیشت و امنیت غذایی را شامل می‌گردد. ما دولت‌ها را به بهبود بیشتر شفافیت و گزارش دهی برنامه‌های موجود یارانه ماهیگیری از طریق سازمان تجارت جهانی ترغیب می‌نماییم. با توجه به وضعیت منابع شیلاتی و بدون تعصب نسبت به تکالیف وزیران هنگ کنگ و دوحه مرتبط با WTO در خصوص یارانه‌های ماهیگیری یا نیاز به جمع‌بندی و خاتمه مذاکرات، ما دولت‌ها را به حذف یارانه‌های اعطایی منجر به صید بیش از ظرفیت یا صید بی‌رویه و همچنین ممانعت از معرفی یارانه‌های جدید یا گسترش یا افزایش یارانه‌های موجود، تشویق می‌نماییم.

۱۷۴- ما شناسایی و جاری‌سازی راهبردها تا سال ۲۰۱۴ را به منظور کمک بیشتر به کشورهای در حال توسعه، به‌ویژه کشورهای کمتر توسعه یافته و کشورهای جزیره‌ای کوچک، در توسعه ظرفیت‌های ملی برای حفاظت، مدیریت پایدار و تحقق مزایای ماهیگیری پایدار از جمله از طریق بهبود دسترسی به بازار برای محصولات شیلاتی در کشورهای در حال توسعه را خواستاریم.

۱۷۵- ما رعایت نیاز به حصول اطمینان از دسترسی به شیلات و اهمیت دسترسی به بازارها، برای معیشت ماهیگیران خرده‌پا و ماهر و ماهیگیران زن و همچنین مردم بومی و دیگر جوامع، به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه، به‌خصوص کشورهای جزیره‌ای کوچک در حال توسعه، را متعهد می‌شویم.

۱۷۶- ما همچنین کمک عمده اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی مرجان‌های ساحلی، به‌ویژه جزیره‌ها و سایر کشورهای ساحلی و همچنین آسیب‌پذیری گسترده مرجان‌های ساحلی و جنگل‌های حرا را نسبت به تأثیراتی از قبیل تغییرات اقلیم، اسیدی شدن اقیانوس، صید بی‌رویه، اقدامات و آلودگی مخرب ناشی از ماهیگیری را می‌شناسیم. ما از همکاری‌های بین‌المللی با رویکرد حفظ مرجان‌های ساحلی و اکوسیستم جنگل‌های حرا و تحقق فواید اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی آن‌ها و همچنین تسهیل کمک‌های فنی و به اشتراک‌گذاری داوطلبانه اطلاعات، حمایت می‌کنیم.

۱۷۷- ما به اهمیت اقدامات حفاظتی ناحیه محور، شامل مناطق حفاظت‌شده دریایی، مطابق با حقوق بین‌المللی و مبتنی بر بهترین اطلاعات علمی قابل دسترس، به‌عنوان ابزاری برای حفاظت از تنوع زیستی و استفاده پایدار از اجزای آن، تأکید می‌کنیم. ما مصوبه X/2 دهمین کنفرانس اعضای متعهد کنوانسیون تنوع زیستی که طی آن تا سال ۲۰۲۰، معادل ۱۰ درصد از نواحی دریایی و ساحلی، به‌ویژه نواحی که دارای اهمیت خاص برای تنوع زیستی و خدمات اکوسیستمی هستند، از طریق مدیریت مؤثر و عادلانه سیستم‌های اکولوژیکی مرتبط با مناطق حفاظت‌شده و تا با انجام اقدامات حفاظتی مؤثر مبتنی بر آن مناطق حفاظت می‌شود را مدنظر قرار می‌دهیم.

## سند دگرگون ساختن جهان و اهداف توسعه پایدار (SDGs) - (سازمان ملل متحد ۲۰۱۵)

در بندهای ۹، ۱۴ و ۳۳ سند دگرگون ساختن جهان بر جنبه‌های مختلفی از حفاظت و بهره‌برداری پایدار از مناطق ساحلی، دریایی و اقیانوس‌ها به شرح زیر تأکید شده است (پورا صغر سنگاچین، ۱۳۹۷):

۹- ما به دنیایی می‌اندیشیم که در آن، همه کشورهای از توسعه اقتصادی پایدار، فراگیر و امکان اشتغال مناسب برای همه بهره‌مند خواهند بود. جهانی که به آن می‌اندیشیم، جهانی است که در آن الگوهای تولید و مصرف و استفاده از همه منابع طبیعی، اهم از هوا تا زمین، رودخانه‌ها، دریاچه‌ها و سفره‌های آب زیرزمینی تا دریاها و اقیانوس‌ها همگی پایدار هستند. جهان موردنظر ما جهانی است که در آن مردم‌سالاری، حکمرانی خوب و حاکمیت قانون و وجود فضاهای ملی و بین‌المللی مناسب، لازمه توسعه پایدار و فراگیر اقتصادی، توسعه اجتماعی و حفظ محیط‌زیست و ریشه‌کنی فقر و گرسنگی شناخته شود. جهانی که به آن می‌اندیشیم، جهانی است که در آن توسعه و کاربرد فناوری، با توجه به شرایط اقلیمی و حفظ تنوع زیستی توسعه پیدا کرده و پیشرفت‌های به‌دست‌آمده در زمینه فناوری، پیشرفت‌های ماندگار و پایداری هستند. جهان مورد نظر ما جهانی است که در آن انسان در هماهنگی و سازگاری کامل با محیط‌زیست زندگی می‌کند و از حیات وحش و سایر گونه‌های زنده حفاظت می‌شود.

۱۴- ما در زمانی گرد هم آمده‌ایم که توسعه پایدار با چالش‌های فراوانی روبه‌رو شده است. میلیاردها نفر از شهروندان ما همچنان در فقر زندگی می‌کنند و از زندگی که در آن کرامت انسانی آن‌ها رعایت شود، محروم هستند. نابرابری درون و در میان کشورها رو به افزایش است. نابرابری فرصت‌ها، ثروت و قدرت، بسیار زیاد است. نابرابری جنسیتی همچنان چالش عظیمی است. بیکاری، به‌ویژه بیکاری جوانان مشکل بزرگی است. تهدید سلامت و بهداشت در جهان، تشدید بلایای طبیعی، افزایش جنگ، افراط‌گرایی خشونت‌آمیز، تروریسم و بحران‌های متعدد و مهاجرت‌های اجباری انسان‌ها، تهدیدی برای پیشرفت و توسعه حاصل شده در سال‌های اخیر به شمار می‌آیند. کاهش منابع طبیعی و آثار سوء تخریب محیط‌زیست، مانند پدیده بیابان‌زایی، خشک‌سالی، تخریب سرزمین، کمبود آب شیرین و تخریب تنوع زیستی، چالش‌های پیش روی بشریت را تشدید می‌کنند. تغییر اقلیم، از مهم‌ترین مسائل دوران معاصر است و آثار مخرب آن، توان کشورها را برای تحقق توسعه پایدار تضعیف می‌کند. افزایش دما، بالا آمدن سطح آب دریاها، اسیدی شدن اقیانوس‌ها و سایر آثار و پیامدهای تغییر اقلیم، بر نواحی ساحلی و کشورهای ساحلی پایین‌تر از سطح دریا، از جمله بر بیشتر کشورهای کمتر توسعه‌یافته و کشورهای کوچک جزیره‌ای در حال توسعه تأثیر مهمی دارند. بقای بسیاری از جوامع و نظام‌های حیات‌بخش کره زمین، در معرض خطر قرار گرفته است.

۳۳- ما به این درک و آگاهی رسیده‌ایم که توسعه اقتصادی و اجتماعی، به مدیریت پایدار منابع طبیعی کره زمین وابسته است؛ بنابراین ما مصمم هستیم تا از اقیانوس‌ها و دریاها، منابع آب شیرین، جنگل‌ها، کوهستان‌ها و مناطق

خشک، تنوع زیستی، زیست بومها و حیات وحش حفاظت نماییم و به شیوه‌های پایدار از این منابع استفاده کنیم. علاوه بر این، ما به ترویج گردشگری پایدار، رفع مشکل کمبود و آلودگی آب، تقویت همکاری‌ها برای مبارزه با بیابان‌زایی، طوفان‌های شن، تخریب سرزمین و خشک‌سالی و ارتقای پایداری در برابر بلایای طبیعی و کاهش آن مصمم هستیم. در این راستا، مشتاقانه در انتظار برگزاری سیزدهمین نشست کنفرانس کشورهای عضو کنوانسیون تنوع زیستی، در مکزیک هستیم.

در آرمان ۱۴ (حفاظت و استفاده پایدار از اقیانوس‌ها، دریاها و منابع دریایی باهدف توسعه پایدار) اهداف توسعه پایدار نیز بر جنبه‌های مختلفی از حفاظت و بهره‌برداری پایدار از منابع مناطق، ساحلی، دریایی و اقیانوس‌ها تأکید شده است (جدول ۱).

جدول ۱: اهداف و شاخص‌های آرمان ۱۴ اهداف توسعه پایدار

اهداف	شاخص
۱-۱۴ پیشگیری و کاهش معنی‌دار همه انواع آلودگی‌های دریایی به‌ویژه از فعالیت‌های آلوده‌کننده مستقر در خشکی، از جمله زباله‌های دریایی و آلودگی ناشی از مواد مغذی تا سال ۲۰۲۵.	۱-۱۴ شاخص تغذیه‌گرایی (یوتریفیکاسیون) سواحل و تراکم پسماندهای پلاستیکی شناور در مناطق ساحلی
۲-۱۴ مدیریت پایدار و حفاظت زیست‌بوم‌های دریایی و ساحلی برای جلوگیری از اثرات و پیامدهای نامطلوب از طریق تقویت ظرفیت تاب‌آوری و انجام اقدامات لازم برای احیاء و بازسازی این زیست‌بوم‌ها، برای دستیابی به اقیانوس‌های سالم و مولد تا سال ۲۰۲۰.	۱-۲-۱۴ نسبت مناطق انحصاری اقتصادی (EEZ) <sup>۱</sup> ملی کشورها که بر اساس رویکردهای مبتنی بر اکوسیستم مدیریت می‌شوند.
۳-۱۴ به حداقل رساندن و مقابله با اثرات و پیامدهای اسیدی شدن اقیانوس‌ها، از طریق گسترش همکاری‌های علمی در همه سطوح.	۱-۳-۱۴ میانگین اسیدیته دریایی (PH) که بر اساس دستورالعمل‌های تفاهم شده در ایستگاه‌های نمونه‌برداری معرف اندازه‌گیری می‌شوند.
۴-۱۴ ضابطه‌مند کردن مؤثر برداشت آبزیان و پایان دادن به صید بی‌رویه، صید غیرقانونی، گزارش نشده و بی‌ضابطه (IUU) <sup>۲</sup> و شیوه‌های صید مخرب و اجرای طرح‌های مدیریت علمی، برای احیای ذخایر شیلاتی در کوتاه‌ترین زمان ممکن، حداقل در حدی که بتوانند بیشترین بازده پایدار را بر اساس ویژگی‌های زیستی را تا سال ۲۰۲۰، تولید کنند.	۱-۴-۱۴ نسبت ذخایر ماهی در سطوح پایدار از نظر زیستی (بیولوژیک)
۵-۱۴ حفاظت حداقل ۱۰ درصد از مناطق ساحلی و دریایی، بر اساس قوانین و مقررات ملی و بین‌المللی و مبتنی بر بهترین اطلاعات علمی موجود تا سال ۲۰۲۰.	۱-۵-۱۴ پوشش مناطق حفاظت‌شده مرتبط با مناطق دریایی
۶-۱۴ ممنوعیت آن دسته از یارانه‌های شیلاتی که به صید بی‌رویه و بیش از ظرفیت منتهی می‌شود و همچنین حذف	۱-۶-۱۴ پیشرفت کشورها در اجرای اسناد بین‌المللی باهدف مبارزه با صید غیرقانونی، گزارش نشده و بی‌ضابطه آبزیان

1. Exclusive Economic Zone
2. Unreported and Unregulated Fishing

اهداف	شاخص
یارانه‌هایی که به صید غیرقانونی، گزارش نشده و بی‌ضابطه (IUU) منجر می‌شوند و جلوگیری از اعطای یارانه‌های جدید و شناسایی سازوکارها مختلف و مؤثر برای کشورهای در حال توسعه و کشورهای کمتر توسعه یافته به عنوان یک بخش مکمل مذاکرات یارانه‌های شیلات در سازمان تجارت جهانی (WTO) تا سال ۲۰۲۰.	
۷-۱۴. افزایش منافع اقتصادی کشورهای کوچک جزیره‌ای در حال توسعه (SIDS) و کشورهای کمتر توسعه یافته (LDCs) از استفاده پایدار از منابع دریایی، از طریق مدیریت پایدار شیلات، آبرزی‌پروری و گردشگری تا سال ۲۰۳۰.	۱۴-۷-۱۴ شیلات پایدار به عنوان درصدی از تولید ناخالص داخلی (GDP) در کشورهای جزیره‌ای کوچک در حال توسعه، کشورهای کمتر توسعه یافته و تمامی کشورها
۱۴-الف. ارتقای دانش علمی، توسعه ظرفیت‌های پژوهشی و انتقال فناوری‌های دریایی با تأکید بر معیارها و دستورالعمل‌های کمیسیون اقیانوس‌شناسی بین دولتی در خصوص انتقال فناوری‌های دریایی <sup>۱</sup> به منظور بهبود سلامت اقیانوس‌ها و افزایش سهم تنوع زیستی دریایی برای توسعه کشورهای در حال توسعه، به‌ویژه کشورهای کوچک جزیره‌ای در حال توسعه (SIDS) و کشورهای کمتر توسعه یافته (LDCs).	۱۴-الف-۱ نسبت کل بودجه تحقیقاتی تخصیص یافته به پژوهش در حوزه فناوری دریایی
۱۴-ب. تسهیل دسترسی صیادان و ماهیگیران خرد به منابع دریایی و بازار.	۱۴-ب-۱ پیشرفت کشورها در استفاده از چارچوب‌های قانونی/تنظیمی/سیاسی/نهادی که حق دسترسی به شیلات خرد به رسمیت شناخته شده و مورد حمایت قرار دارند.
۱۴-ج. ارتقای حفاظت و بهره‌برداری پایدار از اقیانوس‌ها و منابع موجود در آن‌ها از طریق اجرای قوانین بین‌المللی مطرح شده در کنوانسیون سازمان ملل متحد در خصوص حقوق دریاها (UNCLOS) <sup>۲</sup> که چارچوبی قانونی را برای حفاظت و بهره‌برداری پایدار از اقیانوس‌ها و منابع موجود در آن‌ها ارائه می‌دهد که این موضوع در پاراگراف ۱۵۸ سند «آینده‌ای که ما می‌خواهیم» نیز تصریح شده است.	۱۴-ج-۱ تعداد کشورهایی که در زمینه تصویب، تأیید و اجرای اسناد مرتبط با اقیانوس‌ها از طریق چارچوب‌های قانونی، سیاسی و نهادی، بر اساس مفاد کنوانسیون سازمان ملل متحد در خصوص حقوق دریاها (UNCLOS) برای حفاظت و بهره‌برداری پایدار از دریاها و منابع آن‌ها پیشرفت داشته‌اند

مأخذ: پورا صفر سنگاچین، ۱۳۹۷

## کنوانسیون‌ها و معاهدات ناظر بر حفاظت و بهره‌برداری پایدار از مناطق ساحلی و دریایی

در نتیجه بروز رخدادهای متعدد ناشی از فعالیت‌های انسانی در مناطق ساحلی و دریایی از جمله غرق شدن کشتی‌ها و نشت حجم زیادی از مواد نفتی و سایر آلودگی‌ها و همچنین ضابطه‌مند کردن فعالیت‌های حمل و نقل دریایی جهت افزایش ایمنی کشتی‌ها و دریانوردان، قوانین و مقررات بین‌المللی متعددی در چارچوب کنوانسیون‌ها و معاهدات بین‌المللی و منطقه‌ای در سال‌های پس از جنگ جهانی دوم به تصویب رسیده است. برای مثال، آلودگی و دیگر صدمات زیست‌محیطی قطع نظر از حاکمیت دولت‌ها و حدود و ثغور آن پدید می‌آید و مفید این معناست

1. Intergovernmental Oceanographic Commission Criteria and Guidelines on the Transfer of Marine Technology
2. United Nations Convention on the Law of the Sea

که حمایت از محیط‌زیست باید لزوماً بین‌المللی باشد. در سال ۱۹۲۶ میلادی، کنفرانس بین‌المللی به دعوت ایالات متحد آمریکا تشکیل شد تا کنوانسیون‌های را برای محدود کردن تخلیه نفت و گاز در دریا تشکیل دهد؛ اما این کنفرانس راه به جایی نبرد. چند سال بعد در سال ۱۹۳۵، تحت توجهات جامعه ملل، پیش‌نویس دیگری در همان مورد تهیه شد که با استقبال دولت‌ها مواجه نشد. در واقع، حوادث فاجعه‌بار زیست‌محیطی محرک اصلی نهضت حفاظت و بهره‌برداری پایدار از محیط‌زیست دریایی بوده‌اند. این کنوانسیون‌ها و پروتکل‌ها که به تصویب بیشتر کشورها رسیده‌اند، ناظر بر فعالیت‌های کشورهای عضو در این زمینه بوده و کشورهای عضو باید فعالیت‌های خود را در چارچوب این کنوانسیون‌ها تنظیم کنند.

بر این اساس، سازمان بین‌المللی دریانوردی<sup>۱</sup> کنوانسیون‌های متعددی را در زمینه‌های آلودگی، ایمنی و مسئولیت و جبران تصویب کرده و ایران نیز به بسیاری از این کنوانسیون‌ها پیوسته است. با توجه به اینکه، موضوع دریاها و فعالیت‌های انجام شده در آن از جمله صنعت کشتیرانی و دریانوردی، صنعتی بین‌المللی است، به همین دلیل باید چارچوب‌ها و قواعد یکسانی در سراسر دنیا در بخش‌های مختلف این صنعت، در دسترس باشد که سازمان بین‌المللی دریانوردی از ابتدا در همین راستا فعالیت کرده است.

کنوانسیون‌های مصوب سازمان بین‌المللی دریانوردی در بخش‌های کنوانسیون‌های ایمنی، کنوانسیون‌های آلودگی، کنوانسیون‌های مسئولیت و جبران خسارت و سایر کنوانسیون‌ها دسته‌بندی می‌شوند (جدول ۲).

جدول ۲: مهم‌ترین کنوانسیون‌های مرتبط با دریاها و دریانوردی

کنوانسیون‌های ایمنی	
کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا، از مهم‌ترین مقاله‌نامه‌های بین‌المللی در ارتباط با ایمنی کشتی‌های تجاری است که آخرین نسخه آن، اول نوامبر سال ۱۹۷۴ به تصویب رسید و در سال ۱۹۸۰ لازم‌الاجرا شد.	کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS)
این کنوانسیون، با توجه به تمایل به استقرار اصول و مقررات یکسان درباره میزان باری که کشتی‌ها در مسافت‌های بین‌المللی می‌توانند بارگیری کنند و با توجه به اهمیت حفظ جان افراد و اموال در دریا، با ۳۴ ماده و دو ضمیمه، در آوریل ۱۹۶۶ در لندن به تصویب سازمان بین‌المللی دریانوردی رسید. بر اساس این کنوانسیون کشتی‌های کشورهای متعهد نباید به مسافت دریایی مبادرت کنند؛ مگر اینکه مورد بازبینی قرار گرفته و علامت‌گذاری شده یا در صورت اقتضا گواهینامه معافیت از خط بارگیری بین‌المللی برایشان صادر شده باشد. ایران در سال ۱۳۵۲ به این کنوانسیون پیوست.	کنوانسیون خطوط بارگیری (LOADLINE)
با تمایل به ایجاد اصول و قوانین واحد برای تعیین ظرفیت کشتی‌هایی که سفرهای بین‌المللی انجام می‌دهند، این کنوانسیون مشتمل بر یک مقدمه و ۲۲ ماده و دو ضمیمه و یک فرم	کنوانسیون اندازه‌گیری ظرفیت کشتی‌ها (TONNAGE MEASUREMENT)

1. International Maritime Organization (IMO)

<p>گواهینامه در تاریخ بیست و سوم ژوئن ۱۹۶۹ در لندن به تصویب سازمان بین‌المللی دریانوردی رسید. ایران در سال ۱۳۵۲ به این کنوانسیون پیوست.</p>	
<p><b>کنوانسیون‌های ایمنی</b></p>	
<p>به منظور تأمین حداکثر ایمنی در دریا و با آگاهی به لزوم تجدیدنظر و به روز کردن مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا که ضمیمه سند نهایی کنوانسیون بین‌المللی حفظ جان اشخاص در دریا (مصوب ۱۹۶۰) پس از بررسی مقررات مذکور و با عنایت به پیشرفت‌هایی که از زمان تصویب آن به عمل آمده است، کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا، مشتمل بر یک مقدمه و ۹ ماده تهیه شد و مقررات مذکور مشتمل بر ۳۸ ماده و ۴ ضمیمه در ۲۰ اکتبر ۱۹۷۲ در لندن به تصویب سازمان بین‌المللی دریانوردی رسید. ایران بر اساس ماده واحده مصوب مهر ۱۳۵۲ مجلس شورای ملی (سابق) به این کنوانسیون ملحق شده است.</p>	<p>کنوانسیون مربوط به مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا (COLREG)</p>
<p>این کنوانسیون مشتمل بر یک مقدمه و ۳۵ ماده موافقت‌نامه اجرایی آن در تاریخ ۳ سپتامبر ۱۹۷۶ مطابق با ۱۲ شهریور ۱۳۵۵ به زبان‌های انگلیسی، فرانسه، روسی و اسپانیولی که همه یکسان معتبر هستند، به تصویب رسید. بر اساس این کنوانسیون، سازمان بین‌المللی ماهواره‌های دریایی تأسیس شد که هدف آن، فراهم آوردن بخش فضایی لازم به منظور بهبود ارتباطات دریایی و در نتیجه کمک به بهبود کمک‌رسانی به کشتی‌های آسیب‌دیده و نجات زندگی در ارتباطات دریایی، کارایی و مدیریت کشتی‌ها، خدمات مکاتباتی عمومی دریایی و امکانات تعیین محل وسیله بی‌سیم است و سازمان تلاش می‌کند که در همه مناطقی که به ارتباطات دریایی نیاز باشد خدمات خود را ارائه کند. ایران بر اساس ماده واحده مصوب ۱۵ تیر ۱۳۶۲ مجلس شورای اسلامی به این کنوانسیون ملحق شده است.</p>	<p>کنوانسیون ایجاد سازمان بین‌المللی ماهواره‌های دریایی (INMARSAT)</p>
<p>این کنوانسیون با تمایل به افزایش ایمنی جان و مال اشخاص در دریا و حفاظت محیط‌زیست دریایی با ایجاد استانداردهای آموزش و صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان از طریق توافق مشترک، مشتمل بر یک مقدمه و ۱۷ ماده و یک ضمیمه در ۶ فصل در تاریخ ۱۷ جولای ۱۹۷۸ مطابق با ۲۶ تیرماه ۱۳۵۷ در لندن به تصویب سازمان بین‌المللی دریانوردی رسید. این کنوانسیون در مورد دریانوردانی اعمال می‌شود که در کشتی‌های دریایمایی خدمت می‌کنند که مجاز به برافراشتن پرچم یک کشور عضو هستند. ایران بر اساس ماده واحده مصوب ۷ مرداد ۱۳۷۵ به این کنوانسیون ملحق شد.</p>	<p>کنوانسیون استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان (STCW)</p>
<p><b>کنوانسیون‌های ایمنی</b></p>	
<p>این کنوانسیون با درک نیاز به حفظ ایمنی کامل جان افراد در هنگام کار، روی هم چینی و حمل و نقل کانتینرها و با توجه به نیاز به تسهیل حمل و نقل بین‌المللی کانتینری و با تشخیص مزایای رسمی کردن الزامات ایمنی مشترک بین‌المللی در این زمینه، مشتمل بر یک مقدمه و ۱۶ ماده و دو ضمیمه در تاریخ ۲ سپتامبر ۱۹۷۲ میلادی در ژنو تنظیم و امضا شد. کاربرد این کنوانسیون در مورد کانتینرهای جدید و موجود مورد استفاده در حمل و نقل بین‌المللی به استثنای کانتینرهایی که برای حمل و نقل هوایی به گونه خاصی طراحی شده‌اند، اعمال می‌شود. ایران در آبان ماه ۱۳۷۹ به این کنوانسیون ملحق شده است.</p>	<p>کنوانسیون کانتینرهای ایمن (CSC)</p>
<p>این کنوانسیون در سال ۱۹۷۹ در آیمو، مشتمل بر یک مقدمه و ۸ ماده و یک ضمیمه به تصویب رسید و در سال ۱۹۸۵ لازم‌الاجرا شد. هدف این کنوانسیون به وجود آوردن یک سیستم هماهنگ بین‌المللی در زمینه تجسس و شیوه‌های نجات کشتی‌ها و اشخاص در معرض خطر در دریاست.</p>	<p>کنوانسیون تجسس و نجات دریایی (SAR)</p>



<p>این کنوانسیون سازماندهی مراکز تجسس و نجات عملیات تجسس و نجات در یک منطقه مشترک پیش‌بینی کرده است. علاوه بر این مقدماتی در رابطه با اقدامات آمادگی، ایجاد نقشه‌ها و تعیین منطقه‌های عملیاتی، ایجاد مراکز اصلی و فرعی تجسس و نجات و همچنین در صورت بروز سانحه، روش‌های عملیاتی مؤثر را به طور کامل مورد پیش‌بینی قرار داده است. ایران بر اساس ماده واحده مصوب ۲۱ اردیبهشت ۱۳۷۳ مجلس شورای اسلامی به این کنوانسیون ملحق شده است.</p>	
<p>این کنوانسیون در سال ۱۹۷۷ در کنفرانسی که در شهر تورمولینوس اسپانیا تشکیل شد، به تصویب رسید و اولین کنوانسیون بین‌المللی تصویب شده درباره ایمنی شناورهای صیادی است. ایمنی شناورهای صیادی یکی از موضوعات مورد توجه سازمان بین‌المللی دریانوردی از زمان تأسیس آن بوده اما تفاوت‌های فاحشی در طراحی و عملیات بین شناورهای صیادی و دیگر انواع کشتی‌ها، همواره مانع بزرگی در درج موارد مربوطه در کنوانسیون‌های ایمنی جان افراد در دریا (SOLAS) و خط شاهین (LL) بوده است. کنوانسیون ۱۹۷۷ دارای الزاماتی ایمنی برای ساخت و تجهیزات شناور جدید، شناورهای صیادی اقیانوس‌پیما با طول ۲۴ متر و بالاتر و نیز شامل شناورهای صیادی است که در حال عمل‌آوری صیدهای گرفته شده خود است. کنوانسیون استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهداری دریانوردان در مورد کشتی‌های ماهیگیری/STCW_F ۱۹۹۵ و موافقت‌نامه کشتی‌های تجاری مسافری ویژه/STP ۱۹۷۱ برخی دیگر از کنوانسیون‌های دریایی تصویب شده در حوزه ایمنی هستند.</p>	<p>کنوانسیون تورمولینوس در زمینه ایمنی کشتی‌های ماهیگیری (SFV)</p>
<p><b>کنوانسیون‌های مرتبط با آلودگی</b></p>	
<p>این کنوانسیون، سند قانونی است که کشورهای حوزه خلیج فارس و دریای عمان یعنی جمهوری اسلامی ایران، بحرین، عراق، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی در آن متعهد شده‌اند کوشش‌های خود را برای حفاظت از محیط‌زیست دریایی مشترکشان به کار ببندند. این کنوانسیون در سال ۱۹۷۸ با هدف جلوگیری و کاهش آلودگی محیط‌زیست دریایی و مبارزه با آلودگی در منطقه دریایی (خلیج فارس و دریای عمان) تصویب شد. کنوانسیون مذکور دارای ۳۰ ماده بوده و با هدف تعیین وظایف اعضا برای حفاظت و حمایت از محیط‌زیست دریایی خلیج فارس و دریای عمان تدوین شده که همواره در معرض تهدید آلودگی ناشی از دریا و حمل و نقل دریایی است.</p> <p>در این کنوانسیون از کشورهای عضو خواسته شده که فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی را در سرزمین‌های خود طوری تنظیم کنند که موجبات آلودگی محیط‌زیست دریایی حوزه را فراهم نکنند.</p> <p>این کنوانسیون دارای ۵ پروتکل به شرح ذیل است:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- پروتکل همکاری منطقه‌ای برای مبارزه با آلودگی ناشی از نفت و سایر مواد مضر در موارد اضطراری</li> <li>- پروتکل راجع به آلودگی دریایی ناشی از اکتشاف و استخراج از فلات قاره</li> <li>- پروتکل راجع به حمایت محیط‌زیست دریایی در برابر منابع آلودگی مستقر در خشکی</li> <li>- پروتکل کنترل انتقالات برون‌مرزی مواد زائد خطرناک و دیگر ضایعات در دریا</li> <li>- پروتکل حفاظت از تنوع زیستی و ایجاد منطقه حفاظت شده دریایی</li> </ul>	<p>کنوانسیون منطقه‌ای کویت برای همکاری درباره حمایت و توسعه محیط‌زیست دریایی و نواحی ساحلی در برابر آلودگی (ROPME)<sup>۱</sup></p>

<p>اهداف اصلی این کنوانسیون شامل، ۱) همکاری در زمینه حمایت از محیط‌زیست دریایی در برابر آلودگی نفتی و سایر مواد مضر ناشی از فعالیت‌های انسان در خشکی یا دریا؛ ۲) حصول اطمینان از اینکه جریانات توسعه صنعتی به هیچ وجه به محیط‌زیست دریایی منطقه آسیب نرسانند و منابع زنده آن و سلامت انسانی را به خطر نیندازند؛ ۳) لزوم اتخاذ یک روش مدیریت جامع در مورد استفاده از محیط‌زیست دریایی و نواحی ساحلی؛ و ۴) توسعه همکاری‌های منطقه‌ای با هدف حمایت از محیط‌زیست دریایی اعلام شده است.</p>	
<p>این کنوانسیون با آگاهی از نیاز به حمایت از منافع ملت‌ها در مقابل پیامدهای شدید سانحه دریایی ناشی از خطر آلودگی نفتی در دریا و خطوط ساحلی و با اعتماد به اینکه تحت شرایطی ممکن است اقداماتی با خصوصیت استثنایی برای حمایت از چنین منافعی در دریاهای آزاد ضروری باشد و اینکه این‌گونه اقدامات تأثیری بر اصل آزادی دریاهای آزاد نخواهد داشت، مشتمل بر یک مقدمه و ۱۷ ماده یک ضمیمه در ۹ نوامبر ۱۹۶۹ در بروکسل به تصویب سازمان بین‌المللی دریانوردی رسید. بر اساس این کنوانسیون اعضا می‌توانند در صورت لزوم به دنبال بروز سانحه دریایی و یا عملیات متعاقب آن به منظور جلوگیری، کاهش یا رفع خطرات شدید و قریب‌الوقوع از خطوط ساحلی یا منافع ذی‌ربط خود در اثر آلودگی یا تهدید آلودگی دریا به وسیله نفت که منطقیاً منجر شدن آن به پیامدهای زیان‌بار بزرگ قابل انتظار است، اقداماتی را در دریاهای آزاد به عمل آورند. با این حال هیچ‌گونه اقدامی علیه کشتی‌هایی که تحت مالکیت یا بهره‌برداری یک کشور قرار داشته و در آن زمان تنها در ارتباط با ارائه خدمات غیرتجاری دولتی به کار گرفته شده‌اند، نباید انجام پذیرد. ایران بر اساس ماده واحده مصوب بهمن ۱۳۷۵ مجلس شورای اسلامی به آن ملحق شده است.</p>	<p>کنوانسیون مربوط به مداخله در دریای آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی (INTERVENTION)</p>
<p>این کنوانسیون موسوم به کنوانسیون لندن، با اعتقاد به اینکه اقدام بین‌المللی جهت کنترل آلودگی دریا به واسطه دفع مواد زائد می‌تواند و باید بدون تأخیر صورت پذیرد، اما این عمل نباید خدشه‌ای بر بحث اقداماتی جهت کنترل دیگر منابع آلوده‌کننده دریا، در آینده نزدیک وارد کند، مشتمل بر یک مقدمه و ۲۲ ماده و ۳ ضمیمه در تاریخ ۸ دی ماه ۱۳۵۱ هجری شمسی مطابق با ۲۹ دسامبر ۱۹۷۲ میلادی در چهار نسخه در لندن، مکزیکوسیتی، مسکو و واشنگتن تنظیم شد. بر اساس این کنوانسیون، اعضا باید به صورت فردی و جمعی کنترل مؤثر همه منابع آلودگی محیط‌زیست دریایی را ترغیب کنند و به‌ویژه خود متعهد شوند تا به منظور جلوگیری از آلودگی دریاها، از طریق دفع مواد زائد و سایر موادی که برای سلامت بشر ایجاد خطر می‌کنند و منابع زیستی و حیات موجودات دریایی را مخاطره‌آمیز می‌کنند و به امکانات رفاهی دریا آسیب می‌رسانند و یا با دیگر استفاده‌های قانونی از دریا تداخل پیدا می‌کنند، همه روش‌های عملی را به کار بندند. ایران بر اساس ماده واحده مصوب شهریور ۱۳۷۵ به این کنوانسیون ملحق شده است.</p>	<p>کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد و دیگر مواد (LONDON OR DUMPING)</p>
<p><b>کنوانسیون‌های مرتبط با آلودگی</b></p>	
<p>در پی حادثه‌ای که در مارس ۱۹۸۹ برای کشتی اکسون والدز (EXONVALDEZ) در سواحل آلاسکا اتفاق افتاد و منجر به ریزش ۲۶۰ هزار بشکه نفت در دریا و آلودگی وسیع شد، لزوم همکاری بین‌المللی در امر آلودگی و مقابله و همکاری در مقابل آلودگی نفتی به وضوح احساس شد. در همین راستا، کنوانسیون مشتمل بر یک مقدمه و ۱۹ ماده و یک الحاقیه در ۳۰ نوامبر ۱۹۹۰ با شرکت ۹۰ کشور عضو از جمله جمهوری اسلامی در لندن به تصویب رسید. ایران بر اساس ماده واحده مورخ ۲۹ تیرماه ۱۳۷۶ به این کنوانسیون ملحق شده است.</p>	<p>کنوانسیون آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی (OPRC)</p>

<p>بر اساس کنوانسیون بین‌المللی کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها، کشورها باید کلیه اقدامات لازم را جهت جلوگیری، کاهش و کنترل آلودگی محیط‌زیست دریایی ناشی از استفاده از فناوری‌های تحت حاکمیت یا تحت کنترل خود یا ورود عمدی یا اتفاقی گونه‌های خارجی یا جدید به بخش خاصی از محیط‌زیست دریایی که ممکن است تغییرات عمده و مضر را در آن ایجاد کند، به عمل آورند. این سند در ۱۳ فوریه سال ۲۰۰۴ میلادی پس از برگزاری کنفرانس دیپلماتیک به تصویب دولت‌های عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی رسید. ایران از سال ۱۳۹۰ به این کنوانسیون پیوست.</p>	<p>کنوانسیون کنترل و مدیریت آب توازن و رسوبات کشتی‌ها (BALLAST WATER)</p>
<p>این کنوانسیون در سال ۱۹۷۳ با برگزاری کنفرانس بین‌المللی آلودگی دریا توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی به تصویب رسید و متعاقباً توسط پروتکل ۱۹۷۸ اصلاح شد. این مقررات دربرگیرنده منابع گوناگون آلودگی ناشی از کشتی‌ها بوده و هدف اصلی آن، حذف آلودگی عمدی محیط‌زیست دریا به وسیله نفت و سایر مواد مضر و کاهش تخلیه چنین موادی به صورت عمدی یا غیرعمدی، از طریق اعمال قوانین و مقررات بر کشتی‌ها و بنادر است، ضمائم ۵ و ۶ کنوانسیون مارپل در سال ۲۰۱۱ مورد بازبینی قرار گرفت. ایران در سال ۱۹۷۳ به این کنوانسیون ملحق شد.</p>	<p>کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها (MARPOL)</p>
<p>این کنوانسیون معاهده‌ای منطقه‌ای میان کشورهای حوزه دریای خزر است که به منظور حفاظت از محیط‌زیست و اکوسیستم دریای خزر توسط کشورهای پیرامون دریای خزر شامل جمهوری اسلامی ایران، جمهوری آذربایجان، ترکمنستان، قزاقستان و فدراسیون روسیه در تاریخ ۱۳ آبان ۱۳۸۲ در تهران به امضا رسیده و در مرداد ماه ۱۳۸۵ لازم‌الاجرا شده است. هدف این کنوانسیون حفاظت از محیط‌زیست دریای خزر از کلیه منابع آلوده‌کننده از جمله حفاظت، بهره‌برداری، احیاء و استفاده منطقی و پایدار از منابع بیولوژیکی دریای خزر اعلام شده است. طی سالیان گذشته زیرمجموعه کنوانسیون تهران ۴ پروتکل با عنوان ۱) پروتکل آمادگی، واکنش و همکاری منطقه‌ای در مبارزه با سوانح آلودگی نفتی؛ ۲) پروتکل حفاظت از دریای خزر در برابر آلودگی‌های ناشی از منابع و فعالیت‌های مستقر در خشکی؛ ۳) پروتکل حفاظت تنوع زیستی؛ و ۴) پروتکل ارزیابی اثرات زیست‌محیطی فرامرزی توسط دبیرخانه موقت کنوانسیون، برنامه محیط‌زیست سازمان ملل و کشورهای عضو کنوانسیون تهیه و طی جلسات متعدد کارشناسی مورد بررسی و بازبینی قرار گرفته است.</p>	<p>کنوانسیون تهران یا کنوانسیون منطقه‌ای حفاظت از محیط‌زیست دریای خزر</p>
<p><b>کنوانسیون‌های مسئولیت و جبران</b></p>	
<p>تانکر نفتی توری کانپون در سال ۱۹۶۷ در خارج از قلمرو دریای سرزمینی انگلستان به صخره برخورد کرد و پس از دو نیمه شدن آلودگی نفتی عظیمی را ایجاد کرد، بعد از این ماجرا، نیاز به ایجاد یک راه‌حل بین‌المللی برای جبران خسارت قربانیان در صورت بروز آلودگی نفتی ضروری به نظر می‌رسید.</p> <p>به همین دلیل برخی از کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی در کنفرانسی که سازمان مذکور در ۲۹ نوامبر ۱۹۶۹ در بروکسل برگزار کرده بود، با آگاهی از خطرات آلودگی ناشی از حمل جهانی نفت از طریق دریا به صورت فله و با اعتقاد به ضرورت حصول اطمینان از وجود غرامت کافی برای اشخاصی که از آلودگی ناشی از نشت یا تخلیه نفت از کشتی زبان می‌بینند و با میل به تنظیم قواعد و رویه‌های بین‌المللی متحدالشکل به منظور حل مسائل مسئولیت و ارائه غرامت کافی در چنین مواردی، کنوانسیونی مشتمل بر یک مقدمه و ۲۱ ماده و یک ضمیمه تحت عنوان «کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی خسارت ناشی از آلودگی نفتی» را تصویب کردند.</p>	<p>کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از آلودگی نفتی (CLC)</p>

<p>اساس این کنوانسیون که در سال ۱۹۷۱ مصوب شد، یک صندوق بین‌المللی جهت جبران خسارت آلودگی با عنوان صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی نفتی (۱۹۹۲) با اهداف ذیل تأسیس شد:</p> <p>الف - پرداخت غرامت در ازای خسارت آلودگی به میزانی که پوشش حمایتی ارائه شده توسط کنوانسیون مسئولیت (۱۹۹۲) کافی نیست.</p> <p>ب - به اجرا درآوردن مقاصد مذکور در این کنوانسیون.</p> <p>صندوق در هر یک از دولت‌های متعاقد به عنوان یک شخص حقوقی است که بر طبق قوانین آن دولت قادر به داشتن حقوق و تکالیف است و می‌تواند مقابل دادگاه‌های آن دولت، طرف جریان دادرسی واقع شود. هر دولت متعاقد باید مدیر صندوق را به عنوان نماینده قانونی صندوق بشناسد. ایران در سال ۱۳۸۵ به این کنوانسیون ملحق شده است.</p>	<p>کنوانسیون تأسیس یک صندوق بین‌المللی برای جبران غرامت ناشی از آلودگی نفتی (FUND)</p>
---	--

مأخذ: ۱: سازمان حفاظت محیط‌زیست، ۱۳۸۲، ۲. پایگاه اطلاعاتی خبرگزاری تین نیوز قابل دسترس از: <https://www.tinn.ir/fa/tiny/news-22519>

از دیگر کنوانسیون‌های تصویب شده در سازمان بین‌المللی دریایی (IMO) در حوزه مسئولیت و جبران، می‌توان به کنوانسیون‌های زیر اشاره کرد:

- کنوانسیون مربوط به مسئولیت مدنی در مورد حمل دریایی مواد هسته‌ای / ۱۹۷۱ / NUCLEAR
  - کنوانسیون مربوط به حمل مسافران و بار آنها از طریق دریا / ۱۹۷۴ / PAL OR ATEN
  - کنوانسیون مسئولیت و جبران غرامت، در مورد خسارات مربوط به حمل مواد خطرناک و مضر از طریق دریا / ۱۹۹۶ / HNS
  - کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی سوخت کشتی / ۲۰۰۱ / BUNKER
  - کنوانسیون تهدید مسئولیت دعاوی دریایی / ۱۹۷۶ / LLMC
  - سایر کنوانسیون‌های تصویب شده در سازمان بین‌المللی دریانوردی که در گروه‌های مندرج در جدول (۲) دسته‌بندی نمی‌شوند، می‌توان به کنوانسیون‌های زیر اشاره کرد.
  - کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی / ۱۹۶۵ / FAL
  - کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی / ۱۹۸۸ / SUA
  - کنوانسیون نجات دریایی / ۱۹۸۹ / SALVAGE
  - کنوانسیون لایروبی در مورد انتقال لاشه کشتی‌ها / ۲۰۰۷ / REMOVALWRECK
- سازمان جهانی دریانوردی (IMO) به منظور ضابطه‌مند کردن فعالیت‌های دریایی در چند دهه گذشته حدود ۳۰ کنوانسیون و پروتکل در رابطه با ایمنی دریانوردی و جلوگیری از آلودگی و موضوعات مرتبط تهیه و به پیشنهاد

کشورهای عضو رسانده است. انتخاب شعار «اجرای مؤثر کنوانسیون‌های دریایی» توسط سازمان جهانی دریانوردی (IMO) در سال ۲۰۱۳ مبین اهمیت ویژه کنوانسیون‌های دریایی به عنوان یک ضرورت و عامل اثرگذار در برقراری نظم و ضابطه‌مند کردن فعالیت‌های دریایی بین‌المللی است. به همین دلیل هر گونه توسعه مبتنی بر دریا و استفاده از ظرفیت‌های بالقوه مناطق ساحلی و دریایی در گرو همکاری و هم‌افزایی همه نهادها و بازیگران دریایی کشور با یکدیگر و نهادهای بین‌المللی است تا بتوان در چارچوب الزامات این کنوانسیون‌ها و انطباق فعالیت‌های دریایی فعالیت کرد (کریمی‌پور و همکاران، ۱۳۹۳).<sup>۱</sup>

### ۳-۱- حق دسترسی به دریاها و سواحل

به حق عموم مردم یک کشور جهت دسترسی به اماکن طبیعی چه خصوصی چه عمومی، از جمله سواحل و دریاها برای تفریح و تفرج و تأمین معیشت، حق دسترسی به طبیعت و محیط‌زیست می‌گویند. اهمیت این موضوع باعث شده است تا حق دسترسی به طبیعت و محیط‌زیست از جمله دریاها و سواحل به عنوان یکی از مهم‌ترین حقوق اساسی در سطح بین‌المللی و در سطح ملی مطرح شود. با مطرح شدن مسائل مربوط به حقوق بشر که با انتشار اعلامیه جهانی حقوق بشر سال ۱۹۴۸ و میثاق‌های بین‌المللی ۱۹۶۶ موضوع حقوق بشر و به دنبال آن، حق بر محیط‌زیست و منابع طبیعی در کانون توجه قرار گرفت و موضوع حفاظت محیط‌زیست و برخورداری از محیط‌زیست سالم و دسترسی عادلانه به آن در نظام بین‌المللی، مرحله نوینی از سیر تکامل خود را آغاز کرد که بازتاب آن در سال ۱۹۷۲ در اعلامیه استکهلم متبلور شد.

در بند (۱) یک این اعلامیه عنوان شده است انسان از حقوقی بنیادین برای داشتن آزادی، برابری و شرایط مناسب زندگی در محیطی که به او اجازه زندگی با حیثیت و سعادت‌مندانانه را بدهد، برخوردار است. او رسماً حفاظت و بهبود محیط‌زیست بر نسل‌های حاضر و آینده را بر عهده دارد. از آن تاریخ به بعد، حق بر محیط‌زیست و منابع طبیعی به طور مستمر، در اسناد بین‌المللی مورد تأیید و تأکید قرار گرفته است.

در سطح ملی نیز در بسیاری از کشورها حق بر محیط‌زیست و منابع طبیعی از جمله سواحل و دریاها در بسیاری از کشورها به رسمیت شناخته شد. برای مثال، ساخت و ساز در حریم ۱۰۰ متری از خط ساحل دریاها در نروژ ممنوع است. کسی حق ندارد مردم را از دسترسی به قسمتی از ساحل دریا (به عنوان اینکه آنجا ملک شخصی است) محروم سازد. ایجاد نرده و فنس با جریمه سنگینی ممکن است مواجه شود. در ایران نیز

۱. کریمی‌پور، اسماعیل، معصومه جهان پناه و نادر حمودی (۱۳۹۳). نقش و جایگاه نیروی دریایی راهبردی در اجرای مؤثر کنوانسیون‌های دریایی، شانزدهمین همایش صنایع دریایی.

حق دسترسی به محیط‌زیست و منابع به طور عام و حق دسترسی به دریاها و سواحل در قوانین و مقررات کشور مورد تأکید قرار گرفته است.

دریاها و سواحل نقش بسیاری مهمی در ایجاد اشتغال و تأمین درآمد و در مجموع توسعه کشورها دارند. به همین دلیل دسترسی عادلانه به سواحل و دریاها و قائل شدن حق دسترسی به این زیست‌بوم‌های با ارزش در زمره مهم‌ترین حقوق شهروندان در بسیاری از کشورها قلمداد می‌شود. خط ساحلی و پسرانه‌های دریایی محل تلاقی آب دریا با خشکی، تنها مکانی روی کره زمین است که در آن هیدروسفر (آب کره) اتمسفر (هوا کره) و لیتوسفر (سنگ کره) با هم تلاقی کرده که این تلاقی زیست‌بوم‌ها و منابع ارزشمندی را فراهم می‌کنند که بهره‌برداری عادلانه از آنها در زمره مهم‌ترین شاخص‌های توسعه قلمداد می‌شوند. به همین دلیل، در بسیاری از کشورهای جهان بارگذاری جمعیت و فعالیت به گونه‌ای سازگار با محیط انجام می‌شود تا حق دسترسی به این منابع ارزشمند تضمین گردد.

به همین دلیل در طی سال‌های گذشته قوانین و مقرراتی برای دسترسی مردم به سواحل و دریا یا به عبارتی حق دسترسی به سواحل و دریاها در بسیاری از کشورها از جمله جمهوری اسلامی ایران به تصویب رسید و حریم‌هایی برای دسترسی به دریاها و سواحل و همچنین حقوقی برای بهره‌برداری از منابع موجود در دریاها از جمله بهره‌برداری از منابع آبی به رسمیت شناخته شده است.

یکی از مهم‌ترین قوانین و مقررات در این زمینه قانون اراضی مستحدث و ساحلی مصوب ۱۳۵۴/۴/۲۹ است. بر اساس ماده (۲) این قانون حریم‌های زیر برای اراضی ساحلی و مستحدث کشور تعیین شده است:

الف - عرض اراضی مستحدث دریای خزر خط ترازوی به ارتفاع یک‌صد و پنجاه سانتیمتر از سطح آب در آخرین نقطه پیشرفت آب دریا در سال ۱۳۴۲ است، ولی در نقاطی که این خط به جاده سراسری عمومی ساحلی فعلی برخورد می‌کند حد اراضی مستحدث جاده مزبور است.

ب - عرض اراضی ساحلی خلیج فارس و دریای عمان دو کیلومتر از آخرین حد پیشرفت آب دریا بالاترین نقطه مد خواهد بود.

ج - عرض اراضی ساحلی دریاچه رضاییه (ارومیه) یک هزار متر از آخرین حد پیشرفت آب در سال ۱۳۵۳ بوده و لجنزارهای متصل به این عرض و نمکزارها تا آخرین حد آنها جزء اراضی ساحلی مزبور محسوب می‌شود.

د - عرض حریم دریای خزر شصت متر از آخرین نقطه پیشرفتگی آب در سال ۱۳۴۲ و عرض حریم دریاچه رضاییه شصت متر از آخرین نقطه پیشرفتگی آب در سال ۱۳۵۳ و عرض حریم خلیج فارس و دریای عمان شصت متر از آخرین نقطه مد است.

در تبصره (۱) این ماده وزارت کشاورزی و منابع طبیعی وقت مکلف شده بود تا حداکثر ظرف پنج سال از تاریخ تصویب این قانون حدود آن قسمت از حریم و اراضی مستحدث دریای خزر را که تاکنون علامت‌گذاری نشده و نیز حریم و اراضی ساحلی خلیج فارس و دریای عمان و دریاچه رضاییه را شناسایی و نقشه‌برداری و با نصب علائم مشخص نماید. در ادامه این تبصره مقرر شد این حد پس از تشخیص از لحاظ حریم با اراضی مستحدث یا ساحلی قطعی است، اراضی مستحدثی که بعد از تصویب این قانون ایجاد می‌شود به عرض حریم مذکور اضافه گردد.

در تبصره (۲) این ماده نیز مقرر شد تا عرض حریم و حدود اراضی مستحدث سایر دریاچه‌ها و تالاب‌های کشور و مدت لازم برای نصب علائم مشخصه آنها بنا به پیشنهاد وزارت کشاورزی و منابع طبیعی و تصویب هیئت وزیران تعیین گردد.

آیین‌نامه اجرایی تبصره (۲) این ماده با تأخیر ۳۳ ساله و در تاریخ ۱۳۸۷/۱/۱۹ در شش ماده تصویب هیئت دولت رسید. در ماده (۱) در این مصوبه تالاب، دریاچه، حریم، حدود اراضی مستحدث، حد بستر برای تعیین حریم سواحل به شرح زیر تعریف شده است:

الف - تالاب: مطابق بند «۱» ماده (۱) کنوانسیون رامسر شامل باتلاق، لجن‌زارها و آب‌های طبیعی و مصنوعی اعم از دائمی یا موقت که آب‌های شور یا شیرین یا تلخ در آن به صورت راکد یا جاری یافت می‌شود و از جمله شامل آبگیرهای دریایی است که عمق آنها در پایین‌ترین حد جزر از شش متر تجاوز نکند.

ب - دریاچه: نوعی تالاب است اعم از شور یا شیرین که به آب‌های آزاد راه ندارد.

ج - حریم: قسمتی از اراضی ساحلی یا مستحدث است که یک طرف آن متصل به آب دریاچه یا تالاب باشد.

د - حدود اراضی مستحدث: زمین‌هایی پایین‌تر از حد بستر که در نتیجه پایین رفتن سطح آب یا هر نوع جریان آب در کرانه‌های دریا و دریاچه‌ها (به‌استثنای دریاچه ارومیه) و یا در نتیجه پایین رفتن آب یا خشک شدن تالاب‌ها (به‌استثنای مرداب و برکه طبیعی) ظاهر و ایجاد شده یا خواهد شد.

ه - حد بستر: آخرین نقطه پیشرفتگی آب تالاب‌ها و دریاچه‌های موضوع این آیین‌نامه که در یک دوره زمانی معین (بر اساس داده‌های ثبت شده موجود) ظرف سه سال از تاریخ ابلاغ این آیین‌نامه توسط وزارت نیرو تعیین می‌گردد.

در ماده (۲) این آیین‌نامه عرض حریم تالاب‌ها (به‌استثناء مرداب و برکه طبیعی) عرصه‌ای به عرض ۱۵۰ متر است که بلافاصله بعد از حد بستر تعیین شده است.

در تبصره ذیل این ماده نیز وزارت نیرو مکلف شده است ظرف سه سال بعد از ابلاغ این آیین‌نامه، با هماهنگی سازمان حفاظت محیط‌زیست و وزارت جهاد کشاورزی عرض حریم تالاب‌ها و دریاچه‌های موضوع این آیین‌نامه را بر اساس شاخص‌های زیست‌محیطی، اقتصادی، اجتماعی و هیدرولوژیکی با اولویت تالاب‌های ثبت شده در کنوانسیون رامسر تعیین نماید.

در ماده (۳) این آیین‌نامه وزارت نیرو موظف شده است ظرف سه سال بعد از ابلاغ این آیین‌نامه نسبت به تهیه نقشه حد بستر و حریم اقدام نماید همچنین وزارت جهاد کشاورزی و وزارت نیرو موظفند به ترتیب نسبت به علامت‌گذاری حد بستر و حدود اراضی مستحدث و علامت‌گذاری حد حریم ظرف سه ماه اقدام نمایند.

همان‌گونه که در بند (ه) ماده (۱) عنوان شده است، حد بستر آخرین نقطه پیشرفتگی آب تالاب‌ها و دریاچه‌های موضوع این آیین‌نامه که در یک دوره زمانی معین (بر اساس داده‌های ثبت شده موجود) اعلام شده است. این تعریف چندان شفاف و رسا نیست، به‌ویژه این موضوع در مورد دریای خزر که بازه‌های زمانی مختلف پیشروی‌ها و پسروی‌های زیادی دارد، بیشتر صادق است و در اجرا با مشکلات زیادی همراه است.

همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، برای این قانون تا بیش از سی سال، آیین‌نامه اجرایی نوشته نشد و در نتیجه طی این بازه زمانی بسیار طولانی بارگذاری‌های بسیار زیادی، به‌ویژه تغییر کاربری برای توسعه امکان تفریحی و مسکونی در بسیاری از سواحل کشور، به‌ویژه سواحل شمالی کشور انجام شده و عملاً حق دسترسی اقشار مختلف جامعه را به سواحل و دریاها با مشکلات عدیده‌ای مواجه کرده است.

با وجود این، این قانون که در جهت ساماندهی اراضی ساحلی کشور، به‌ویژه اراضی ساحلی شمال کشور و حق دسترسی مردم به دریاها و سواحل به تصویب رسید و در آن به نکات مهمی توجه شد که اگرچه با توجه به گذر زمان و شرایط حادِ امروزی، مستلزم بازنگری است، اما رعایت همین قانون علیرغم قدمت طولانی آن و همچنین تحولات اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی نیز اگر عزم جدی برای اجرای آن وجود داشته باشد در مقطع فعلی نیز از کارایی برخوردار است و می‌تواند در میان‌مدت حق دسترسی مردم به دریاها و سواحل را تا حدودی پاسخگو باشد. همچنین باید توجه کرد که این قانون تنها قانون نسبتاً جامعی است که برای ساماندهی اراضی ساحلی و تضمین حق دسترسی مردم به سواحل تاکنون وضع شده و هم‌اکنون نیز به قوت خود باقی است.



در خصوص حفاظت، بهره‌برداری و مدیریت منابع موجود در دریاها نیز به رسمیت شناختن حقوق مردم و ساحل‌نشینان از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است. برای مثال ماهیگیری و صید آبزیان نخستین فعالیت انسان‌هایی بوده است که در دوره جمع‌آوری و مصرف در دوران پیش از تاریخ زندگی به سر می‌بردند و برای تأمین غذای خود مبادرت به صید و شکار می‌کردند. بهره‌برداری از آبزیان جزء یکی از نظام‌های تولید غذا در جهان است که سریع‌ترین رشد را داشته و امروزه انبوهی از فراورده‌های آن در کشورهای در حال توسعه و توسعه یافته تولید می‌شود. به طوری که انتظار می‌رود نقش مثبت خود را در تأمین امنیت غذایی و کاهش فقر ایفا کند (محمدی، ۱۳۹۸).

ماهیگیری و شیلات منبع بزرگ تأمین غذا برای انسان و تأمین اشتغال و درآمد اقتصادی بسیار زیادی برای بسیاری جوامع از جمله جمهوری اسلامی ایران بوده و حفاظت و بهره‌برداری پایدار از این منابع توسط مردم نقش بسیار مهمی در تأمین معیشت پایدار جوامع ایفاء می‌کند. با افزایش دانش و پویایی شیلات، این واقعیت روشن گردید که ذخایر موجود علی‌رغم قابلیت توسعه و احیاء، نامحدود نیستند و اگر قرار است سهم آنها در تغذیه اقتصاد و رفاه اجتماعی جمعیت روزافزون جهان تثبیت شود، باید مدیریت‌های اصولی بر آنها حاکم گردد که در آن نقش مردم و قائل شدن حق برای آنان در مدیریت این عرصه‌ها از جمله برنامه‌ریزی، سیاست‌گذاری، بهره‌برداری، نظارت و پایش از اهمیت بسیار زیادی در برنامه‌های توسعه دریامحور برخوردار بوده و چنین مشارکت‌هایی نباید صرفاً معطوف به سواحل باشد.

از این رو کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد در زمینه حقوق دریاها، چارچوب جدیدی را برای مدیریت بهتر ذخایر دریاها با مشارکت جوامع محلی فراهم ساخته و بر نقش و حقوق آنان برای مدیریت و بهره‌برداری تأکید شده است. این رژیم جدید حقوقی دریاها، به دولت‌های ساحلی حقوق و مسئولیت‌هایی را برای مدیریت و استفاده از ذخایر شیلاتی در محدوده انحصاری اقتصادی با مشارکت جوامع واگذار کرده است (سازمان حفاظت محیط‌زیست، ۱۳۸۳).<sup>۱</sup>

شاید نخستین قوانین و مقرراتی که حقوق شهروندان ساحل از منابع آبی در ایران را به رسمیت شناخته است بتوان به آیین‌نامه صید در دریای خزر و در جنوب کشور به ترتیب در سال‌های ۱۳۳۲ و ۱۳۴۳ اشاره کرد که در آنها عمدتاً بر تعیین فصول مجاز و ممنوعه صید و تعیین مناطق مجاز صیادی تأکید شده و پس از انقلاب با ادغام شرکت‌های شمال و جنوب و تشکیل شرکت سهامی شیلات ایران تحت پوشش وزارت کشاورزی درآمد.

۱. سازمان حفاظت محیط‌زیست (۱۳۸۲) مجموعه قوانین و مقررات حفاظت محیط‌زیست، جلد دوم، تعهدات بین‌المللی.

همچنین پس از انقلاب، یکی از قوانینی که بر حق بهره‌برداری از منابع آبی ساحل‌نشینان را به رسمیت شناخت می‌توان به قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۷۴ اشاره کرد. آیین‌نامه اجرای این قانون نیز در سال ۱۳۷۸ در هیئت وزیران به تصویب رسید که در مفاد مختلف آن سازوکارهای مختلف حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی در دریاها مشخص شده است.

باید یادآور شد، حریم دریاها و سازوکارهای حاکم بر بهره‌برداری از منابع آبی در همه جای جهان از طرف دولت‌ها تعیین و حفاظت می‌شوند؛ زیرا این حریم‌های سواحل و منابع موجود در دریاها به مثابه یک عرصه عمومی نه فقط برای شهروندان یک کشور بلکه «حقی بر ساحل دریاها و منابع آبی موجود دریاها» به وجود می‌آورد، که به عنوان میراث اکولوژیکی برای نسل‌های آینده و همچنین مأمّن و پناهگاه آبیان برای تجدید نسل و زادآوری نقش تعیین‌کننده‌ای در پایداری و تأمین معیشت جوامع دارند. لذا به رسمیت شناختن حق دسترسی مردم به سواحل و دریاها و مشارکت دادن آنان در فرایندهای توسعه در نواحی ساحلی و دریایی به عنوان یکی از مهم‌ترین ارکان دستیابی به اهداف توسعه پایدار در تمامی برنامه‌های توسعه از جمله مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM)، آمایش مناطق ساحلی و دریایی، طرح‌های کالبدی و در مجموع توسعه دریامحور از اهمیت حیاتی برخوردار است، که در غیر این صورت دستیابی به توسعه دریامحور و استفاده از قابلیت‌های ساحلی و دریایی کشور غیرممکن خواهد بود.

بنابراین تعیین نقش و کارکرد برای نهادهای مردمی و ساحل‌نشینان به عنوان یکی از مهم‌ترین ذی‌نفع در تمامی سطوح برنامه‌ریزی توسعه دریامحور و تهیه و تدوین تمامی اسناد توسعه مناطق ساحلی و دریایی از جمله مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی آمایش سرزمین، برنامه‌ریزی‌های کالبدی و غیره از اهمیت زیادی برخوردار بوده در صورت عدم رعایت آن بسیاری از برنامه‌ها ضمانت اجرایی پیدا نخواهد کرد.

همچنین باید یادآور شد که آزادسازی خطوط ساحلی و سواحل کشور جهت افزایش حق دسترسی مردم به مناطق ساحلی در برنامه‌های گذشته از جمله در برنامه چهارم توسعه برای مناطق ساحلی شمال کشور مورد توجه قرار گرفت. برای مثال در بند (ه) قانون برنامه سوم توسعه (۱۳۸۳-۱۳۷۹) دولت مکلف شد به منظور جلوگیری از آلودگی و ساماندهی سواحل دریای خزر نسبت به آزادسازی حریم سواحل خزر اقدام کند. در ماده ۶۳ قانون برنامه چهارم توسعه (۸۸-۱۳۸۴) نیز دولت موظف شد تا پایان سال اول برنامه، به منظور ساماندهی و جلوگیری از آلودگی و تخریب سواحل با اولویت دریای خزر، طرح جامع ساماندهی سواحل را که متضمن اقدام‌های ضروری از جمله تعیین و آزادسازی حریم سواحل، تدوین مدیریت یکپارچه سواحل، تهیه ضوابط و استانداردهای زیست‌محیطی و دریانوردی، صیادی و آبی‌پروری، بازبینی، اصلاح و تکمیل قوانین و مقررات، همراه تعیین

مسئولیت دستگاه‌های مربوط در زمینه سیاست‌گذاری، اجرا و نظارت اقدام نماید. در تبصره ذیل این ماده نیز دولت موظف شد تا همه وزارتخانه‌ها و مؤسسه‌های دولتی را به گونه‌ای ساماندهی کند که تا پایان برنامه چهارم، عقب‌نشینی ۶۰ متری حریم دریا، صد درصد انجام شود (قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۴).<sup>۱</sup>

با وجود قوانین و مقررات متعدد برای تضمین حق دسترسی به مناطق ساحلی و دریایی کماکان مشکلات متعددی در این زمینه، به‌ویژه در استان‌های شمالی مشاهده می‌شود، به طوری که بسیاری از این مناطق ساحلی و دریایی توسط نهادهای دولتی و خصوصی اشغال شده و عملاً مانع از دسترسی بسیاری از شهروندان و جوامع محلی به این مناطق می‌شوند.

---

۱. قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۸۴)، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور

#### ۴- مفاهیم پایه مناطق ساحلی و دریایی

برای بهره‌برداری عادلانه از منابع دریایی و شناسایی حق حاکمیت دولت‌ها بر آب‌های سرزمینی منطقه بندی‌هایی بر اساس کنوانسیون در خصوص مناطق ساحلی و دریایی انجام می‌شود. یکی از مهم‌ترین کنوانسیون‌ها در این زمینه کنوانسیون حقوق دریاها در سال ۱۹۸۲ است که در آن بر نظام حقوقی حاکم بر قلمرو دریایی یعنی آب‌های داخلی، دریایی سرزمینی، منطقه انحصاری اقتصادی (EEZ)،<sup>۱</sup> فلات قاره و دریاها آزاد در خصوص بهره‌برداری از منابع تأکید شده و بر اساس این قواعد مرزها و دامنه‌ای برای اعمال حاکمیت کشورها و منطقه بندی انجام می‌شود. بر اساس قواعد موجود، آب‌های داخلی شامل آب‌های محصور در قلمرو خشکی دولت‌ها مانند آب دریاچه‌ها و رودخانه‌های داخلی و همچنین در مجاورت سواحل دولت‌ها و پشت خطوط مبدأ و در سوی قلمرو خشکی هستند. بدیهی است دولت‌ها بر این آب‌ها حاکمیت تام داشته و نظام حقوقی آنها توسط دولت سرزمینی تعیین می‌شود (رضایی، ۱۳۹۵).

دریای سرزمینی اولین منطقه دریایی دولت ساحلی بوده که از خطوط مبدأ شروع و حداکثر تا ۱۲ مایل دریایی ادامه می‌یابد (ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها) ماده (۲) قانون مناطق دریایی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب ۱۳۷۲ نیز، محدوده ۱۲ مایل دریایی را برای دریایی سرزمینی پذیرفته است.

آب‌های سرزمینی یا دریای سرزمینی به حاشیه‌ای از دریا که مجاور ساحل است گفته می‌شود. این قسمت از دریا به همراه فضای بالا، بستر دریا و زیربستر آن تحت حاکمیت کشور ساحلی قرار دارد. به آب‌های آن سوی آب‌های سرزمینی معمولاً آب‌های بین‌المللی گفته می‌شود.

در ماده (۱) قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان مصوب سال ۱۳۷۲ مجلس شورای اسلامی حاکمیت جمهوری اسلامی ایران خارج از قلمرو خشکی و آب‌های داخلی و جزایر خود در خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان بر منطقه‌ای از آب‌های متصل به خط مبنا که دریای سرزمینی نامیده می‌شود نیز حاکمیت دارد. این حاکمیت همچنین شامل فضای فوقانی، بستر و زیر بستر دریای سرزمینی است. در ماده (۲) این قانون حد خارجی برابر عرض دریای سرزمینی از خط مبنا ۱۲ (دوازده) مایل دریایی اعلام شده است. به این ترتیب محدوده دریای سرزمینی بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها حداکثر دوازده مایل دریایی (هر مایل دریایی حدود ۱۸۵۲ متر است) از خط مبنا دریا است. خط مبنا پایین‌ترین حد جزر دریا است. قاعده تعیین حداکثر دوازده مایل به عنوان دریای سرزمینی در حال حاضر به عنوان قاعده حقوق بین‌الملل عرفی پذیرفته شده است.

1. Exclusive Economic Zone

دولت ساحلی<sup>۱</sup> به آن دسته از دولت‌هایی اطلاق می‌شود که به طور مستقیم به دریاهای آزاد راه دارند. در مقابل دولت‌های ساحلی، دولت‌هایی وجود دارند که به دریا راه ندارند و از آنها به عنوان دولت‌های محصور در خشکی<sup>۲</sup> یاد می‌شود. برخی از دولت‌های ساحلی به دلیل گستره کمی که به دریاهای آزاد راه دارند به دولت‌های ساحلی از نظر جغرافیایی در وضعیت نامناسب قرار گرفته<sup>۳</sup> مشهور شده‌اند. همچنین باید توجه داشت دولت‌هایی که در اطراف دریاچه‌های بسته یا رودخانه‌ها قرار دارند، اما به طور مستقیم به دریاهای آزاد راه ندارند، به مفهوم کامل دولت‌های ساحلی در نظر گرفته نمی‌شوند و به عنوان یک اصل کلی قواعد حقوق بین‌الملل دریاهای نسبت به آنها و این گونه آب‌ها به کار برده نمی‌شوند، هرچند که ممکن است از آنها به دولت‌های ساحلی نیز یاد شود (طلائی، ۱۳۹۰).<sup>۴</sup>

بر طبق ماده ۵۵ سال ۱۹۸۲ کنوانسیون حقوق دریاهای منطقه انحصاری اقتصادی در ماوراء و مجاور دریای سرزمینی واقع شده و حد این منطقه از خط مبنا ۲۰۰ مایل تعیین شده است؛ به عبارت دیگر، یک منطقه اقیانوسی میانه است بین دریای آزاد و دریای بسته که در ماده ۵۶ کنوانسیون ۱۹۸۲ به خوبی هر دو جنبه حق حاکمیت و حق صلاحیت را در نظر می‌گیرد. منطقه‌ای است متضمن منافع دولت ساحلی و دولت ثالث و یا به تعبیر دکتر موسی‌زاده منطقه‌ای که متضمن منافع دولت ساحلی و دولت ثالث با ماهیت دوجوهی است (رضایی، ۱۳۹۵).<sup>۵</sup>

در مجموع مناطق دریایی بر اساس قواعد بین‌المللی و ملی به پنج منطقه آب‌های داخلی، دریاهای سرزمینی یا آب‌های ساحلی، منطقه مجاور/ نظارت، منطقه انحصاری و اقتصادی و دریای آزاد طبقه‌بندی می‌شوند. ویژگی‌ها و ضوابط حاکم بر هر یک از این مناطق پنج‌گانه و منطقه‌بندی آنها در جدول (۳) و شکل (۱) ارائه شده است.

جدول ۳: منطقه‌بندی مناطق دریایی

مناطق پنج‌گانه دریایی		
۱	آب‌های داخلی	کلیه دریاچه‌ها، رودها و آب‌هایی که داخل مرزهای زمینی با خط مبنا ساحلی یک کشور قرار دارند، آب‌های داخلی آن کشور محسوب می‌شوند.
۲	دریاهای سرزمینی یا آب‌های ساحلی	دریای سرزمینی، اولین منطقه بعد از خط مبنا است که عرض آن حداکثر ۱۲ مایل دریایی تعیین شده است.
۳	منطقه مجاور/ نظارت	این منطقه، بلافاصله بعد از آب‌های ساحلی قرار دارد و عرض آن در مقاله نامه جدید، ۱۲ مایل دریایی تعیین شده است.
۴	منطقه انحصاری و اقتصادی	این منطقه، بعد از منطقه نظارت قرار دارد و حد این منطقه از خط مبنا ۲۰۰ مایل دریایی است که با در نظر گرفتن عرض دریایی سرزمینی، عرض منطقه انحصاری و اقتصادی همراه با منطقه نظارت ۱۸۸ مایل و بدون منطقه نظارت، ۱۷۶ مایل است.

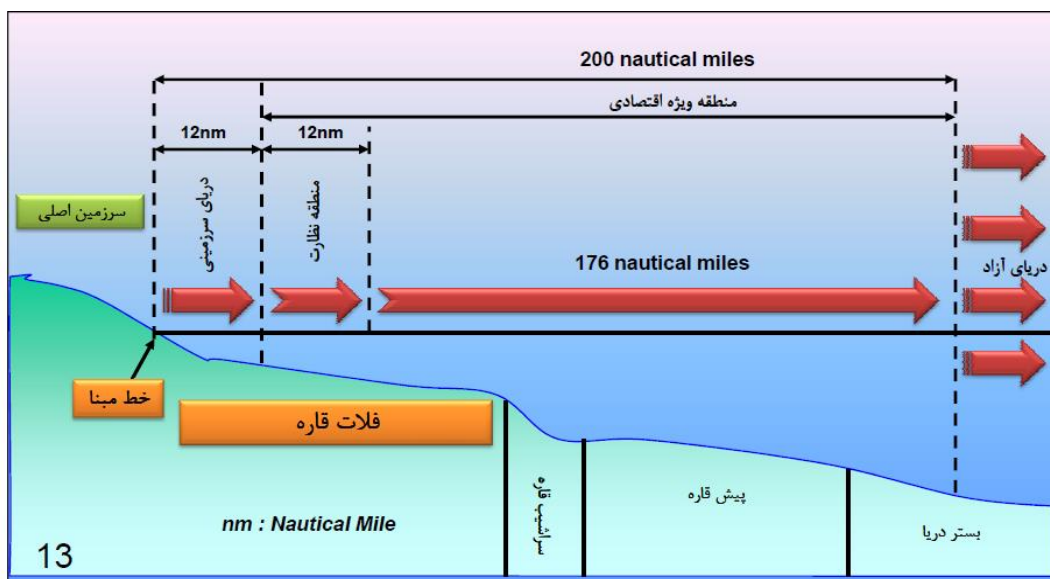
1. Coastal State
2. The Land-Locked States
3. Geographically Disadvantaged States

۴. طلائی، فرهاد (۱۳۹۰). حقوق بین‌الملل دریاهای تهران: جنگل.

۵. رضایی، علی (۱۳۹۵). حقوق و تعهدات کشورها در بهره‌برداری از انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی، حقوق عمومی، سال هجدهم، شماره ۵۴.

مناطق پنج گانه دریایی		
۵	دریای آزاد	کلیه قسمت‌های دریا که به جزء آب‌های داخلی، آب‌های سرزمینی، منطقه نظارت و منطقه انحصاری و اقتصادی یا بخشی از آب‌های مجمع‌الجزایری نباشد، آب آزاد محسوب می‌شوند.

مأخذ: سازمان بنادر و دریانوردی (۱۳۹۸)، کاربرد حقوق و بیمه دریایی، پودمان ۱، قابل دسترس در:  
<http://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2>



### Nm: مایل دریایی

شکل ۱: مناطق پنج‌گانه دریایی

علاوه بر منطقه‌بندی یاد شده که بیشتر ناشی از ضوابط و مقررات بین‌المللی حاکم بر حقوق دریاها، به‌ویژه کنوانسیون سال ۱۹۸۲ حقوق دریاها است، منطقه‌بندی‌های دیگری نیز بر اساس نحوه مدیریت بر مناطق ساحلی و دریایی از سوی دستگاه‌های متولی از جمله سازمان بنادر و دریانوردی انجام می‌شود. معمولاً نحوه منطقه‌بندی برای اهداف مدیریتی بر اساس اهداف مدیریت و دستورالعمل‌های بین‌المللی در این زمینه انجام می‌شود. در ایران نحوه تقسیمات ناحیه ساحلی طبق نظریه مانگور<sup>۱</sup> (۱۹۹۴) برگرفته از کتاب راهنمای مدیریت نوار ساحلی است. مرزهای تقریبی ناحیه ساحلی در خشکی محدود به عوارض طبیعی مانند تپه‌های ماسه‌ای یا صخره‌ها بوده و در دریا نیز به مرز ناحیه رانه ساحلی (littoral drift)، محدود می‌گردد. بنابراین این ناحیه تأثیرپذیرترین ناحیه از پدیده‌های دریایی قلمداد شده و نقل و انتقال رسوبات آن به صورت موازی و عمود بر ساحل است. همچنین آثار آن‌ها که به صورت فرسایش و رسوب‌گذاری ساحلی خواهند بود، به عنوان بارزترین نشانه‌های این پدیده‌ها در ناحیه ساحلی می‌باشند.

1. Mangor

باید توجه کرد زیست‌بوم‌های ساحلی و دریایی نقش بسیار مهمی در تأمین مواد غذایی، تفریح و کاهش اثرات مخرب پدیده‌های دریایی دارند و بسیاری از فعالیت‌های اقتصادی نیز در این ناحیه واقع شده‌اند. به همین دلیل برای اجرای طرح‌های مدیریت از جمله مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM)<sup>۱</sup> منطقه‌بندی‌هایی به شرح زیر انجام می‌شود (شکل ۲):<sup>۲</sup>

**الف) نواحی ساحلی (Coastal area):** مناطقی از خشکی و دریا که در مجاورت خط ساحلی قرار دارند.

**ب) ساحل (Coast):** نواری از خشکی که از خط ساحلی (Coastline) تا اولین تغییر اساسی در شکل عوارض در خشکی، گسترده شده است. انواع اصلی اشکال ساحلی شامل مناطق تله ماسه‌ای (Dune area) مناطق صخره‌ای (Cliff area) و مناطق کم ارتفاع که ممکن است به وسیله خاکریزها یا دیواره‌های ساحلی محافظت شوند.

با توجه به اهداف و مأموریت‌های مدیریتی سواحل که عمدتاً بر اساس طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) تعیین می‌شود در طول سواحل مناطق شمالی و جنوبی کشور، محدوده یا منطقه (zone) ساحلی (در دو بخش خشکی و دریا) تعیین می‌گردد تا بر مبنای آن، راهکارهای مدیریتی برای آن ارائه گردد. مطابق نتایج مطالعات ۴ مرز و ۵ پهنه فرعی و ۲ پهنه اصلی در مناطق ساحلی شمال و جنوب کشور به شرح زیر قابل تفکیک و تمایز هستند:

**مرز منطقه ساحلی:**<sup>۳</sup> این مرز در پهنه آبی دریای خزر در خط هم فاصله ۱۰ مایل دریایی قرار دارد و در آب‌های خلیج فارس و دریای عمان در هم فاصله ۱۲ مایل دریایی از خط مبنا قرار دارد. مرز خشکی آن منطبق با تدقیق منطقه ساحلی در فاصله متوسط ۶ کیلومتر (حداکثر در فاصله ۱۰ کیلومتری) از آب دریا است.

**مرز ناحیه کرانه:**<sup>۴</sup> این مرز در پهنه آبی دریای خزر بر خط هم عمق ۱۰- و ۲۰- و در خلیج فارس بر خط هم عمق ۱۰- و ۱۵- متر و در دریای عمان بر خط هم عمق ۲۰- قرار دارد. در خشکی مرز آن منطبق با موقعیت فعلی خط تماس آب و خشکی است.

۱. Integrated Coastal Zone Management

۲. سازمان بنادر و دریانوردی (۱۳۹۸) مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی و دریایی قابل دسترس در:

<https://iraniczmm.pmo.ir/fa/coastalzone/introduction>

3. Coastal Zone Boundary

4. Shore Area

مرز نوسان آب در دریای خزر<sup>۱</sup> با توجه به مطالعات انجام شده در خصوص احتمال بالاروی یا پایین آمدن آب دریای خزر در دهه آینده، این مرز بر روی خط هم‌ارتفاع ۲۵- متر در خشکی قرار دارد. این مرز برای خطه جنوب مستقیماً در محاسبات خط خطر منظور شده است.

خط خطر<sup>۲</sup>: این خط در سواحل شمال و جنوب بر اساس کد ارتفاعی ناشی از وقوع پدیده‌های دریایی مؤثر تعیین شده است.

بر اساس مرزهای فوق، ۷ محدوده مستقل برای سواحل کشور به شرح زیر تعیین می‌شود:

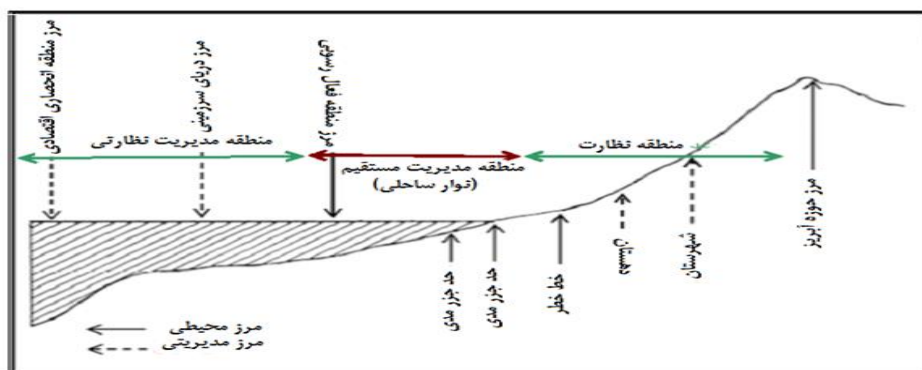
- پهنه آب‌های ساحلی<sup>۳</sup>: این پهنه حدفاصل هم عمق ۲۰- و یا ۱۰- متر و ۱۰ مایل دریایی، در خطه شمالی؛ حدفاصل هم عمق ۱۵- و یا ۱۰- متر و مرز آب‌های سرزمینی در خطه خلیج فارس؛ حدفاصل هم عمق ۲۰- و مرز آب‌های سرزمینی در خطه دریای عمان قرار دارد.
- پهنه آب‌های کرانه‌ای<sup>۴</sup>: این پهنه حدفاصل موقعیت فعلی آب تا خط هم عمق ۲۰- متر یا ۱۰- متر، در آب‌های دریای خزر؛ حدفاصل موقعیت فعلی آب (متوسط تراز آب جزرومد) تا خط هم عمق ۱۵- متر یا ۱۰- متر، در آب‌های خلیج فارس؛ حدفاصل موقعیت فعلی آب (متوسط تراز آب جزرومد) تا خط هم عمق ۲۰- متر، در آب‌های دریای عمان قرار دارد. در این پهنه آبی تالاب‌های ساحلی و بسیاری از زیستگاه‌های آبی مناطق ساحلی قرار گرفته است.
- پهنه نوسان آب<sup>۵</sup>: این پهنه تنها در سواحل دریای خزر و حدفاصل موقعیت فعلی آب تا خط هم‌ارتفاع ۲۵- متر قرار دارد. در این پهنه پیشروی آب دریای خزر با نوسانات بطئی بلندمدت صورت می‌گیرد.
- پهنه خطر<sup>۶</sup>: این پهنه حدفاصل خط هم‌ارتفاع ۲۵- متر تا خط خطر، در خطه خزر؛ حدفاصل موقعیت فعلی آب (متوسط تراز آب جزرومد) تا خط خطر، در خطه خلیج فارس و دریای عمان قرار دارد. این پهنه در معرض برخی پدیده‌های کوتاه‌مدت دریایی مانند طوفان‌ها یا هجوم امواج قرار دارد. البته بر اساس تقسیم‌بندی جدید پهنه خطر به پهنه احتیاطی تغییر نام یافته است.
- پهنه ناحیه ساحلی<sup>۷</sup>: این پهنه حدفاصل خط خطر تا منتهی‌الیه مرز خشکی منطقه ساحلی واقع شده است و کاربری‌ها منطقه ساحلی اغلب بر روی این پهنه استقرار دارد.

---

1. Sea Level Fluctuation in Caspian Sea  
 2. Hazard Line  
 3. Coastal Water Zone  
 4. Near Shore Zone  
 5. Sea Level Fluctuation Zone  
 6. HZ: Hazard Zone  
 7. Coastal Area



- ناحیه کرانه‌ای<sup>۱</sup> این پهنه حدفاصل خط خطر تا هم عمق ۲۰- متر و یا ۱۰- متر، در خطه خزر؛ حدفاصل خط خطر تا هم عمق ۱۵- متر و یا ۱۰- متر، در خطه خلیج فارس؛ حدفاصل خط خطر تا هم عمق ۲۰- متر در خطه دریای عمان است. این پهنه که دربرگیرنده تعدادی از پهنه‌های پیشین است، از نظر مدیریت نوار ساحلی، مدیریت زیستگاه‌های ساحلی و مسائل مرتبط با مهندسی سواحل اهمیت دارد.
- منطقه ساحلی<sup>۲</sup>: این پهنه که پهنه‌های اصلی در مدیریت منطقه ساحلی است، حدفاصل ۱۰ مایل دریایی تا منتهی‌الیه مرز خشکی ناحیه ساحلی در خطه خزر؛ حدفاصل مرز آب‌های سرزمینی تا منتهی‌الیه مرز خشکی ناحیه ساحلی، در خطه خلیج فارس و دریای عمان را فرامی‌گیرد. در واقع این پهنه دربرگیرنده تمام پهنه‌های یادشده و محدوده مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور است.



(الف)



(ب)

شکل ۲: الف) پروفیل طولی مرزهای مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی (ICZM) ب) تصویر پروفیل طولی

مأخذ: ۱) سازمان بنادر و دریانوردی (۱۳۹۸) مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی و دریایی قابل دسترس در:

<https://iraniczmm.pmo.ir/fa/coastalzone/introduction>

۲: معرفی طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی - تاریخچه؛ ۱ دستاوردها (۱۳۹۷)، سازمان بنادر و دریانوردی، معاونت توسعه و تجهیز

1. Shore Area
2. Coastal Zone

## ۵- ظرفیت‌ها و قابلیت‌ها، مشکلات و تنگناهای توسعه مناطق ساحلی و دریایی ایران

موقعیت ژئوپلیتیکی و جغرافیایی هر کشوری در زمره مهم‌ترین ویژگی‌های آن سرزمین محسوب می‌شود. به‌ویژه زمانی که کشورها به دریاها دسترسی داشته باشند، اهمیت راهبردی کشورها در تقسیم کار جهانی افزایش می‌یابد. به همین دلیل کشورهایی که در خشکی محصور هستند و دسترسی به دریاهای آزاد ندارند، از نظر راهبردی در تقسیم کار جهانی از اهمیت کمتری در مقایسه با کشورهای دیگر برخوردار هستند. از سوی دیگر برخورداری از سواحل و دریاها، امکان ابتکار عمل برای کشورهای دارای این ویژگی در سطح بین‌الملل را افزایش می‌دهد؛ زیرا امروزه دریاها از جنبه‌های گوناگون اقتصادی، ارتباطی و حمل و نقل، نظامی و ژئوپلیتیک از اهمیت زیادی برخوردار شده‌اند و کشورهایی که دسترسی بیشتری به سواحل دریاها داشته باشند، از قدرت بیشتری در نظام بین‌المللی برخوردار خواهند شد.

از سوی دیگر وفور منابع انرژی و دسترسی گسترده به منابع انرژی نیز باعث شده است تا استقرار صنایع دریایی مختلف به عنوان موتور محرکه، جهش اقتصادی کشورها را امکان‌پذیر سازند؛ زیرا منافع کشورهای صاحب دریا ارتباطی مستقیم با نیازمندی‌ها، قابلیت‌ها و فرهنگ کشورها دارد و در واقع سیاست دریایی کشورها بر اساس این مؤلفه‌ها تنظیم و اجرا می‌شوند. این سیاست‌ها در قالب راهبرد دریایی کشورها تبیین می‌شوند و اهداف اقتصادی، سیاسی و نظامی را به دنبال دارد. دستیابی به هریک از اهداف مذکور به میزان به کارگیری صحیح و مؤثر نیروی انسانی، ابزار و تجهیزات و زیرساخت‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری بستگی دارد. به طور کلی توسعه دریامحور به طور عام و صنایع دریایی به طور خاص حوزه‌های متنوعی از حمل و نقل دریایی، ساخت و تعمیر کشتی، صنایع فراساحل، توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر، صنایع دریایی نظامی، تأمین مواد و تجهیزات، گردشگری ساحلی و دریایی، شیلات و صنایع وابسته به آنها را شامل می‌شود که تمامی این ظرفیت‌ها هم در سواحل جنوب و هم سواحل شمال کشور وجود دارند (شکل ۳).



شکل ۳: حوزه‌های مختلف صنایع دریایی

مأخذ: نانکلی، محمود (۱۳۹۷). تلخیص گزارش پژوهشی، نقش و جایگاه صنایع دریایی در اقتصاد (با تأکید بر ظرفیت سواحل مکران)، صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران، معاونت سیاسی، اداره پژوهش‌های سیاسی قابل دسترس از: [https://www.iribnews.ir/files/fa/news/1397/7/3/2653931\\_949.pdf](https://www.iribnews.ir/files/fa/news/1397/7/3/2653931_949.pdf)

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

به این ترتیب مشاهده می‌شود که سواحل نقش بسیار مهمی در تأمین معیشت و همچنین اسکان جمعیت دارا بوده و به دلیل وفور منابع در این نواحی بیش از ۵۰ درصد از جمعیت جهان در فاصله ۶۰ کیلومتری از سواحل و دریاها سکونت دارند. بر اساس مطالعات مدیریت یکپارچه سواحل کشور (ICZM)<sup>۱</sup> طول کل سواحل کشور حدود ۴۷۰۰ کیلومتر است که طول سواحل جنوب ۳۸۲۱ کیلومتر و طول سواحل شمالی نیز حدود ۸۸۹ کیلومتر اعلام شده است. در مجموع حدود ۲۸,۴ درصد از مرزهای کشور را خطوط ساحلی و دریایی تشکیل می‌دهند که این پدیده ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی منحصر به فردی را برای کشور ایجاد کرده است (جدول ۴ و جدول ۵ و شکل ۳).

1. Integrated Coastal Zone Management

جدول ۴: طول سواحل شمال کشور

کل سواحل شمال		گلستان		مازندران		گیلان	
با جزایر	بدون جزایر	جزایر	سرزمین اصلی	جزایر	سرزمین اصلی	جزایر	سرزمین اصلی
۸۸۹.۴	۸۷۳.۵	۱۵.۹	۱۱۴.۵	۰	۴۸۷	۰	۲۷۲

مأخذ: موسوی. سید ابوالفضل، جلال کریمی، عباس محمدی، فریدون وفايي (۱۳۹۲). تعیین طول سواحل شمال و جنوب، سازمان بنادر و دریانوردی

جدول ۵: طول سواحل جنوب کشور

کل سواحل جنوب		سیستان و بلوچستان		هرمزگان		بوشهر		خوزستان	
با جزایر	بدون جزایر	با جزایر	بدون جزایر	جزایر	سرزمین اصلی	جزایر	سرزمین اصلی	جزایر	سرزمین اصلی
۵۳۱۵.۸	۳۸۲۱.۶	۰	۵۴۰.۹	۶۵۸	۱۵۷۹.۶	۷۴.۷	۸۷۰	۷۶۱	۸۳۱.۱

مأخذ: موسوی. سید ابوالفضل، جلال کریمی، عباس محمدی و فریدون وفايي (۱۳۹۲). تعیین طول سواحل شمال و جنوب، سازمان بنادر و دریانوردی



شکل ۴: مناطق ساحلی و دریایی ایران

در مجموع ۷ استان کشور، استان‌های ساحلی محسوب می‌شوند که حدود ۱۵,۹ میلیون نفر از جمعیت کشور (۱۹,۳ درصد جمعیت کشور) را در خود جای داده‌اند. از مجموع این استان‌ها، سه استان در سواحل جنوبی خزر و چهار استان نیز در سواحل جنوبی کشور قرار دارند. استان‌های گلستان، مازندران و گیلان در ساحل جنوبی دریای خزر قرار دارند (شکل ۴).



شکل ۵: استان‌های سواحل شمالی کشور

مأخذ: سازمان برنامه و بودجه (۱۳۹۸)، امور برنامه‌ریزی، نظارت و آمایش سرزمین

بر اساس آخرین اطلاعات سرشماری عمومی نفوس و مسکن، جمعیت این سه استان در سال ۱۳۸۵ معادل ۶,۹۴ میلیون نفر بوده است که با رشد سالانه ۱,۰۲ درصد به حدود ۷,۶۸ میلیون نفر رسیده است که این تعداد حدود ۹,۶ درصد از کل جمعیت کشور را در سال ۱۳۹۵ شامل می‌شده است (جدول ۶).

جدول ۶: تحولات جمعیت استان‌های ساحلی شمالی طی دوره ۹۵-۱۳۸۵

نام استان	۱۳۸۵	۱۳۹۵	نرخ رشد سالانه
گیلان	۲۴۰۴۸۶۱	۲۵۳۰۶۹۶	۰,۵۱
مازندران	۲۹۲۲۴۳۲	۳۲۸۳۵۸۲	۱,۱۷
گلستان	۱۶۱۷۰۸۷	۱۸۶۸۸۱۹	۱,۴۵
جمع کل	۶۹۴۵۷۶۵	۷۶۸۴۴۹۲	۱,۰۲

مأخذ: سالنامه آماری سال ۱۳۹۶، مرکز آمار ایران

استان‌های ساحلی شمال کشور نیز مانند سایر مناطق کشور، افزایش شهرنشینی قابل توجهی را طی چند دهه اخیر شاهد بوده است. بر اساس آخرین اطلاعات سرشماری نفوس مسکن در سال ۱۳۹۵، تعداد شهرهای استان‌های ساحلی کشور ۱۴۰ شهر اعلام شده است که استان مازندران با ۵۸ شهر در رتبه اول و استان‌های گیلان و گلستان

نیز به ترتیب با ۵۲ و ۳۰ شهر در رتبه‌های بعدی قرار داشته‌اند. همچنین طی دوره ۷۵-۱۳۹۵ نرخ شهرنشینی در استان‌های یاد شده افزایش قابل توجهی یافته و از ۴۴,۶ درصد به حدود ۵۸,۱ درصد طی سال‌های اخیر رسیده است. بیشترین نرخ شهرنشینی طی این دوره مربوط به استان گیلان بوده که نرخ آن از ۴۶,۸ درصد به ۶۳,۳ درصد رسیده است و کمترین نیز مربوط به استان گلستان بوده که نرخ آن از حدود ۴۱,۳ درصد به ۵۳,۳ درصد رسیده است. نرخ شهرنشینی استان مازندران نیز طی این دوره از حدود ۴۵,۹ درصد به ۵۷,۷ درصد بالغ شده است (جدول ۷).

جدول ۷: تعداد شهرها و نرخ رشد شهرنشینی در استان‌های ساحلی شمال طی دوره ۹۵-۱۳۷۵

نرخ شهرنشینی				تعداد شهرها در سال ۱۳۹۵	استان
۱۳۹۵	۱۳۹۰	۱۳۸۵	۱۳۷۵		
۵۳,۳	۵۱	۴۹,۲	۴۱,۳	۳۰	گلستان
۶۳,۳	۶۰,۳	۵۳,۹	۴۶,۸	۵۲	گیلان
۵۷,۸	۵۴,۷	۵۳,۲	۴۵,۹	۵۸	مازندران

مأخذ: سالنامه آماری سال ۱۳۹۵، مرکز آمار ایران

به تبع افزایش جمعیت، تراکم جمعیت استان‌های یاد شده نیز افزایش قابل توجهی یافته است. بر این اساس تراکم جمعیت استان گلستان از ۷۱ نفر در کیلومتر مربع در سال ۱۳۷۵ به حدود ۹۲ نفر در کیلومتر مربع در سال ۱۳۹۵ افزایش یافته است. همچنین طی این دوره تراکم جمعیت گیلان از ۱۶۰ نفر به ۱۸۰ نفر در کیلومتر مربع و تراکم جمعیت مازندران نیز از ۱۱۰ نفر به ۱۳۸ نفر در کیلومتر مربع طی سال‌های ۱۳۷۵-۱۳۹۵ افزایش یافته که این میزان بسیار بیش از میانگین کشور (۴۹ نفر در کیلومتر مربع در سال ۱۳۹۵) بوده است (جدول ۸).

جدول ۸: روند تغییرات تراکم نسبی جمعیت استان‌های شمالی طی دوره ۷۵-۱۳۹۵

تراکم نسبی جمعیت (نفر در کیلومتر مربع)				استان
۱۳۹۵	۱۳۹۰	۱۳۸۵	۱۳۷۵	
۹۲	۸۷	۸۰	۷۱	گلستان
۱۸۰	۱۷۷	۱۷۱	۱۶۰	گیلان
۱۳۸	۱۲۹	۱۲۳	۱۱۰	مازندران
۴۹	۴۶	۴۳	۳۷	کشور

مأخذ: سالنامه آماری سال ۱۳۹۵، مرکز آمار ایران

دریای خزر بزرگ‌ترین پیکره آب‌های داخلی جهان محسوب می‌شود که در حال حاضر دارای سطحی معادل حدود ۲۷ متر پایین‌تر از تراز دریا‌های آزاد است. طول آن بین ۱۰۳۰ تا ۱۲۰۰ کیلومتر و عرض آن بین ۲۰۸ تا ۴۸۰ کیلومتر (متوسط ۳۴۴ کیلومتر) بوده و مساحت آن با توجه به تغییرات سطح آب متفاوت است که در حال حاضر

حدود ۳۷۸ هزار کیلومتر مربع برآورد می‌شود. عمق متوسط این دریا حدود ۱۸۰ متر است که در قسمت‌های جنوبی به حدود ۱۰۰۰ متر و در قسمت‌های شمالی تنها به چندین متر می‌رسد. طول خط ساحلی این دریا حدود ۶۴۴۰ کیلومتر است که از این مقدار بیش از ۵۳۰۰ کیلومتر آن در کشورهای همسایه شمالی و حدود ۸۸۹ کیلومتر آن، خط ساحلی ایران است.

وسعت حوضه آبریز دریای خزر ۳,۵ میلیون کیلومتر مربع و وسعت دریای خزر از کل وسعت حوضه آبریز آن ۱۲ درصد است. سواحل دریای خزر به پنج کشور ساحلی روسیه، آذربایجان، ترکمنستان و قزاقستان و حوضه آبریز آن به ۹ کشور گرجستان، ارمنستان، ازبکستان، ترکیه و پنج کشور حاشیه آن تعلق دارد.<sup>۱</sup> بیش از ۱۳۰ رودخانه به این دریا منتهی می‌شوند که رودخانه‌های بزرگ آن عمدتاً در سواحل شمالی و رودخانه‌های کوچک در سواحل غربی و جنوبی پراکنده‌اند. در میان آنها رودخانه ولگا در روسیه از نظر رژیم آبدهی مهم‌ترین رودخانه خزر بوده و رودخانه کورا در آذربایجان در رتبه بعدی قرار دارد. در جدول (۹) مهم‌ترین رودخانه‌های حوضه آبریز خزر به ترتیب آبدهی و کشورها ارائه شده است. آب وارد شده به دریای خزر حدود ۲۶۰ تا ۳۴۰ کیلومتر مکعب در سال است که تنها ۵ درصد آن از طریق رودخانه‌های ایران تأمین می‌شود.

جدول ۹: مهم‌ترین رودخانه‌های تأمین‌کننده آب دریای خزر

کشور	روسیه	آذربایجان	روسیه	قزاقستان	ایران	روسیه	ایران
رودخانه	ولگا	کورا	ترک	اورال	سفیدرود	سولاک	سمر
میانگین آبدهی سال ۱۳۹۵ (کیلومتر مکعب)	۲۵۱-۲۵۴	۱۳	۸,۵-۱۱,۴	۸,۱	۴,۳	۳,۶-۴	۲,۷
							۲,۵

مأخذ: وزارت نیرو. مؤسسه مطالعات تحقیقات آب، ۱۳۹۶

رودخانه‌های شمالی ۸۵ درصد آب خزر را تأمین می‌کنند. سواحل شرقی دریای خزر تقریباً فاقد شبکه هیدرولوژی است. در ترکمنستان تنها رودخانه‌ای که دارای جریان آب دائمی، رودخانه اترک است که بخشی از حوضه آبریز آن در خاک ایران قرار دارد. حوضه آبریز خزر در بخش جنوبی و در کشور ایران دارای وسعت ۱۷۴ هزار کیلومتر مربع (۱۲ درصد از کل حوضه‌های آبریز ایران) است که آبدهی آن به دریای خزر حدود ۴ کیلومتر مکعب در سال است. نوسانات و فراز و فرودهای سریع سطح آب دریای خزر یکی مهم‌ترین ویژگی آب‌شناختی این دریا است. مقایسه سرعت تغییرات سطح تراز آب دریای خزر با اقیانوس‌ها نمایانگر شتاب بسیار تند نرخ نوسانات سطح تراز آب دریای خزر است که گاهی تحت شرایط خاص، سطح تراز آن بیش از ۱۰۰ برابر سطح آب اقیانوس‌ها دچار تغییر می‌شود.

۱. وزارت نیرو. مؤسسه مطالعات تحقیقات آب (۱۳۹۶). نوسان تراز آب دریای خزر، مرکز مطالعات و تحقیقات دریای خزر، شماره ۲۴ و ۲۵ قابل دسترس در: [http://wri.ac.ir/\\_DouranPortal/documents/CSNRC/bultan%20caspien/No.24-25.pdf](http://wri.ac.ir/_DouranPortal/documents/CSNRC/bultan%20caspien/No.24-25.pdf)

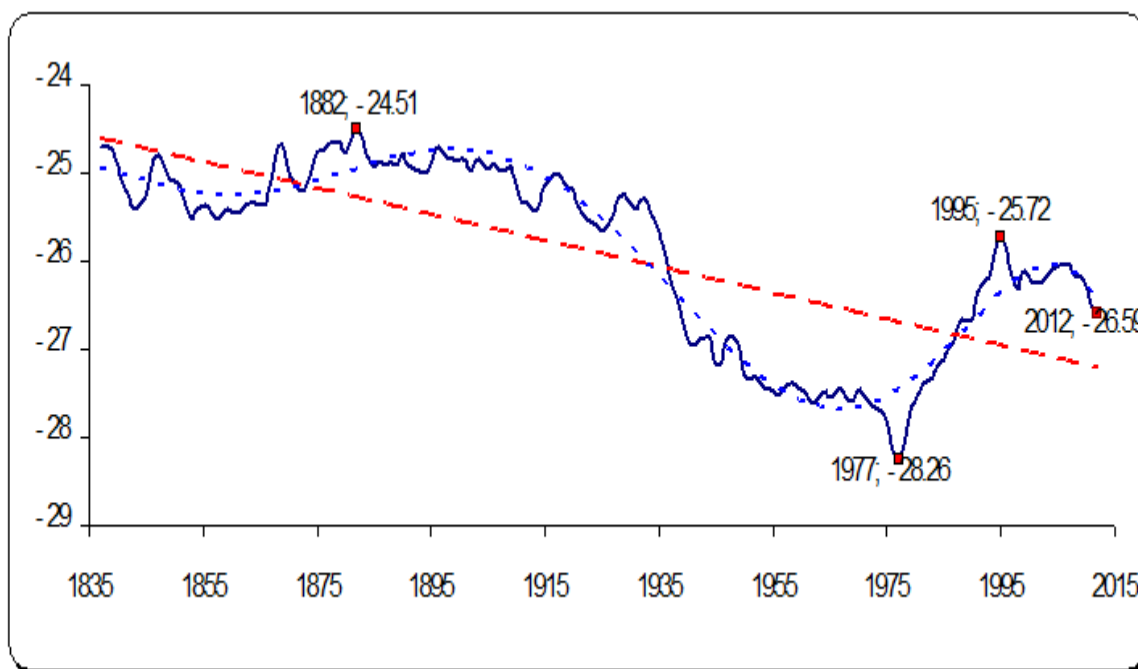
ورود آب رودخانه‌ای به خزر، ورود آب زیرزمینی، بارش بر روی دریا و تبخیر از سطح دریا و خروج آب به خلیج قره‌بغار و تغییرات اقلیمی از مهم‌ترین مؤلفه‌های بیلان آب خزر هستند.

ورود آب رودخانه‌ها خصوصاً ولگا در مقایسه با سایر عوامل بیلان آب خزر چون دبی آب‌های زیرزمینی و میزان آب ورودی به خلیج قره‌بغاز نقش مهم‌تری را ایفا می‌نماید. مهم‌ترین پارامتر منفی در معادله بیلان آبی خزر تبخیر سطحی است. فرایند تبخیر تحت تأثیر عوامل گوناگونی چون دمای سطحی آب، شوری، ابرناکی، رطوبت هوا، وزش باد است. در میان این پارامترها دمای سطحی آب نقش مهم‌تری را ایفا می‌کند. هر چه این مقدار کمتر باشد تبخیر سطحی کمتر می‌شود.

مطالعه آماری نتایج مشاهدات سطح تراز آب دریای خزر از سال ۱۸۳۰ تاکنون نمایانگر وقوع سیکل کاملی از یک دوره نوسانی ۶۵ ساله تا انتهای قرن بیستم است. به طوری که از سال ۱۹۳۰ تا ۱۹۹۵ میلادی دریای خزر یک دوره پسروری و یک دوره پیشروی با دامنه نوسانی حدود ۵,۵ متر را تجربه کرده است؛ یعنی از سال ۱۹۳۰ تا ۱۹۷۸ سطح تراز آب دریای خزر به میزان سه متر افت کرد و از کد ۲۵,۵- متر به ۲۸,۵- متر رسید (شکل ۵). سپس از سال ۱۹۷۸ تا ۱۹۹۵ میلادی سطح تراز آن به میزان ۲,۵ متر افزایش یافت و مجدداً از سال ۱۹۹۵ تا ۲۰۱۵ تراز سطح آب دریا رو به کاهش گذاشته است. بنابراین، رعایت حریم سواحل دریای خزر در بارگذاری‌های فعالیت‌ها و جمعیت در حاشیه دریای خزر در سیاست‌ها و برنامه‌های آمایش سرزمین بسیار ضروری است، در غیر این صورت مانند سال‌های گذشته خسارات هنگفتی به تأسیسات و سرمایه‌گذاری‌های انجام شده تحمیل خواهد شد.

تخریب کاربری‌های مسکونی و از بین رفتن پوشش طبیعی زمین، آسیب‌دیدگی چاه‌های بهره‌برداری نفتی، مشکل تردد کشتی‌های باربری در سطح بنادر و از بین رفتن زیستگاه‌های ساحلی و نابودی اکوسیستم‌های ساحلی را می‌توان تبعات ناشی از افزایش سطح تراز آب دریای خزر دانست.





شکل ۶: منحنی نوسانات سطح تراز آب دریای خزر از سال ۱۹۳۵-۲۰۱۵

مأخذ: پژوهشگاه اقیانوس‌شناسی و علوم جوی، ۱۳۹۸

حساسیت و شکنندگی محیط‌زیست دریای خزر با توجه به بسته بودن محیط و انباشته شدن انواع آلاینده‌های مختلف در چند سال گذشته، این دریا را با بحران‌های زیست‌محیطی جدی مواجه کرده است. به‌ویژه پس از فروپاشی شوروی و شتاب برخی از کشورهای ساحلی این دریا برای بهره‌برداری از منابع نفت و گاز این منطقه معضلات زیست‌محیطی را تشدید کرده است. علاوه بر این، ورود حجم زیادی از انواع آلاینده به این دریا در نتیجه فعالیت‌های انسانی و توسعه بی‌رویه شهری و صنعتی، سالانه حجم زیادی از انواع آلاینده‌ها را وارد این دریا می‌کند که این پدیده به شدت بر حیات آبزیان، به‌ویژه گونه‌هایی مانند ماهیان خاویاری تأثیر گذاشته و این گونه‌ها را در آستانه انقراض قرار داده است.

علاوه بر این ورود گونه‌های مهاجم از جمله ورود گونه شانه‌دار دریای خزر با نام علمی *Mnemiopsis leidyi* که نوعی شانه‌دار بومی اقیانوس اطلس در سواحل قاره آمریکا است، به دریای خزر از طریق آب توازن کشتی‌ها از دریای سیاه به دریای خزر مشکلات زیست‌محیطی این دریا را بسیار پیچیده‌تر کرده است که بازتاب آن را می‌توان به کاهش قابل ملاحظه صید آبزیان در این دریا مشاهده کرد.

۱. پژوهشگاه اقیانوس‌شناسی و علوم جوی (۱۳۹۸). وزارت علوم، تحقیقات و فناوری قابل دسترس در: <http://www.inio.ac.ir/Default.aspx?tabid=2019>

کاهش صید طی دهه مزبور در سواحل شمال از یک سو به دلیل محدودیت‌های اعمال شده از سوی سازمان شیلات برای صید قاچاق و از سوی دیگر آلودگی شدید آب، صید بی‌رویه و همچنین ورود گونه مهاجم شانه‌دار دریای خزر از عمده‌ترین دلایل کاهش صید آبزیان در آب‌های شمالی کشور بوده که این امر باعث کاهش قابل ملاحظه صید ماهی کیلکا و ماهیان خاویاری شده است.

سواحل جنوب کشور شامل سواحل خلیج فارس و دریای عمان است. خلیج فارس با حدود ۱۰۰۰ کیلومتر طول و ۲۰۰-۳۰۰ کیلومتر عرض، مساحتی بیش از ۲۳۹ هزار کیلومتر مربع دارد. این سواحل شامل استان‌های خوزستان، بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان است (شکل ۷).



شکل ۷: استان‌های سواحل جنوبی کشور

مأخذ: سازمان برنامه و بودجه (۱۳۹۸)، امور برنامه‌ریزی، نظارت و آمایش سرزمین

بر اساس اطلاعات موجود جمعیت این چهار استان در سال ۱۳۸۵ معادل ۸,۹۷ میلیون نفر بوده است که با رشد سالانه ۱,۵۱ درصد به حدود ۱۰,۴۲ میلیون نفر رسیده که این تعداد حدود ۱۳,۰۴ درصد از کل جمعیت کشور را در سال ۱۳۹۵ شامل می‌شده است (جدول ۱۰).

جدول ۱۰: جمعیت استان‌های ساحلی جنوب کشور به تفکیک استان در دوره ۹۵-۱۳۸۵

استان	۱۳۸۵	۱۳۹۵	نرخ رشد سالانه
خوزستان	۴۲۷۴۹۷۹	۴۷۱۰۵۰۹	۰,۹۷
هرمزگان	۱۴۰۳۶۷۴	۱۷۷۶۴۱۵	۲,۳۸
سیستان و بلوچستان	۲۴۰۵۷۴۲	۲۷۷۵۰۱۴	۱,۴۴
بوشهر	۸۸۶۲۴۷	۱۱۶۳۴۰۰	۲,۷۶
جمع کل	۸۹۷۰۶۶۲	۱۰۴۲۵۳۳۸	۱,۵۱

مأخذ: سالنامه آماری سال ۱۳۹۶، مرکز آمار ایران

استان‌های ساحلی جنوب کشور نیز مانند دیگر مناطق کشور، طی سال‌های اخیر نرخ شهرنشینی قابل توجهی را شاهد بوده است؛ با وجود این، هنوز این نرخ شهرنشینی در مقایسه با سایر مناطق در سطح پایین‌تری قرار دارد. مضافاً پراکنش جمعیت نیز در سواحل جنوب بسیار ناموزون است و بیشتر جمعیت آن، برخلاف استان‌های شمالی که در سطح گسترده‌ای از استان پراکنده‌اند، در مراکز استان متمرکز هستند. بر اساس آخرین اطلاعات سرشماری نفوس مسکن در سال ۱۳۹۵ تعداد شهرهای استان‌های ساحلی کشور ۱۹۰ شهر اعلام شده که استان خوزستان با ۷۷ شهر در رتبه اول و استان‌های هرمزگان، بوشهر و سیستان و بلوچستان به ترتیب با ۳۹ و ۳۷ شهر در رتبه‌های بعدی قرار داشته‌اند. همچنین طی دوره ۷۵-۱۳۹۵ نرخ شهرنشینی در استان‌های یاد شده در مقایسه با استان‌های ساحلی شمال از شتاب کمتری برخوردار بوده و از ۵,۸۵ به ۶۲,۶ درصد رسیده است. بیشترین نرخ شهرنشینی طی این دوره مربوط به استان‌های خوزستان و بوشهر بوده که نرخ شهرنشینی آنها به ترتیب از ۶۲,۵ و ۵۳ درصد به حدود ۷۵,۵ و ۷۱,۹ درصد افزایش یافته است. کمترین نرخ رشد شهرنشینی نیز مربوط به استان سیستان و بلوچستان بوده که از ۴۶,۱ درصد به ۴۸,۵ درصد طی این دوره رسیده است (جدول ۱۱).

جدول ۱۱: تعداد شهرها و نرخ رشد شهرنشینی در استان‌های ساحلی جنوبی در سال‌های ۹۵-۱۳۷۵

استان	تعداد شهرها در سال ۱۳۹۵	نرخ شهرنشینی (درصد)			
		۱۳۷۵	۱۳۸۵	۱۳۹۰	۱۳۹۵
بوشهر	۳۷	۵۳	۶۵,۲	۶۸,۲	۷۱,۹
خوزستان	۷۷	۶۲,۵	۶۷,۲	۷۱	۷۵,۵
سیستان و بلوچستان	۳۷	۴۶,۱	۴۹,۶	۴۹	۴۸,۵
هرمزگان	۳۹	۴۱,۸	۴۷,۱	۵۰	۵۴,۷

مأخذ: سالنامه آماری سال ۱۳۹۶، مرکز آمار ایران

به تبع افزایش جمعیت، تراکم جمعیت استان‌های یاد شده نیز طی سال‌های اخیر افزایش یافته است. بر این اساس تراکم جمعیت استان بوشهر از ۲۷ نفر در کیلومتر مربع در سال ۱۳۷۵ به حدود ۵۱ نفر در کیلومتر مربع در سال ۱۳۹۵ افزایش یافته است. تراکم جمعیت استان خوزستان نیز از ۴۲ به ۷۴ نفر در کیلومتر مربع و تراکم جمعیت استان سیستان و بلوچستان نیز از ۷ به ۱۵ نفر در کیلومتر مربع و استان هرمزگان نیز از ۱۱ نفر به ۲۵ نفر در کیلومتر مربع طی دوره ۱۳۷۵-۱۳۹۵ افزایش یافته‌اند. هرچند طی این دوره تراکم جمعیت در استان‌های یاد شده افزایش قابل توجهی یافته است، اما هنوز این تراکم جمعیت از میانگین تراکم نسبی جمعیت کشور (۴۹ نفر در کیلومتر مربع) کمتر است. به‌ویژه استان سیستان و بلوچستان با تراکم نسبی جمعیت ۱۵ نفر در کیلومتر مربع در کشور در زمره استان‌های کم تراکم در مقایسه با تراکم نسبی جمعیت کشور می‌باشد. مناطق شرقی این استان و سواحل مکران در زمره نواحی با تراکم جمعیت کم شناخته می‌شود که بیانگر عدم استفاده از ظرفیت‌های این نواحی از کشور است (جدول ۱۲).

جدول ۱۲: روند تغییرات تراکم نسبی جمعیت استان‌های جنوبی کشور سال‌های ۷۵-۱۳۹۵

تراکم نسبی جمعیت (نفر در کیلومتر مربع)				استان
۱۳۹۵	۱۳۹۰	۱۳۸۵	۱۳۷۵	
۵۱	۴۵	۳۹	۳۳	بوشهر
۷۴	۷۱	۶۷	۵۸	خوزستان
۱۵	۱۴	۱۳	۹	سیستان و بلوچستان
۲۵	۲۲	۲۰	۱۵	هرمزگان
۴۹	۴۶	۴۳	۳۷	کشور

مأخذ: سالنامه آماری سال ۱۳۹۶، مرکز آمار ایران

اروند رود، کارون، دجله و فرات از مهم‌ترین و پرآب‌ترین رودخانه‌هایی هستند که به خلیج فارس می‌ریزند. عمق متوسط خلیج فارس در قسمت‌های شرقی، ۵۰ تا ۸۰ متر و در قسمت‌های غربی حدود ۱۰ تا ۳۰ متر است. عمیق‌ترین نقطه آن گودالی با ۹۲ متر عمق و در ۱۵ کیلومتری جنوب جزیره تنب بزرگ قرار دارد. محدود بودن نزولات جوی و رودخانه‌های ورودی به آن و بالا بودن درجه حرارت سبب شده است که خلیج فارس تقریباً به صورت دریای نیمه بسته عمل کند. وضعیت جوی خلیج فارس به علت توده‌های مرتفع زاگرس و کویرهای ایران و عربستان در شمال مدار رأس‌السرطان دارای سیستم جوی مخصوص است که به ندرت تحت تأثیر سیستم بادهای متغیر فصلی موسوم به مانسون اقیانوس هند قرار می‌گیرد. برعکس تبخیر شدیدی که به‌ویژه فصل تابستان

از روی دریای عمان و مناطق مجاور آن رخ می‌دهد می‌تواند یک عامل دینامیکی برای ایجاد پدیده مانسون در دریای عمان باشد (سازمان برنامه و بودجه، ۱۳۹۸).<sup>۱</sup>

سواحل خلیج فارس و دریای عمان در ایران در چهار استان خوزستان، بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان قرار دارد. این چهار استان با مساحتی بالغ بر ۳۳۹،۲ هزار کیلومتر مربع (۲۵،۵ درصد مساحت کشور) در اقلیمی با آب و هوای خشک و فراخشک قرار گرفته‌اند. در تابستان، حرارت سطح آب ۳۲ تا ۳۴ درجه سانتی‌گراد و حرارت آن در عمق ۲۰ تا ۴۰ متری گاهی به ۲۱ درجه کاهش می‌یابد. در فصل زمستان در حوالی تنگه هرمز، حرارت آب ۲۲ درجه سانتی‌گراد و در قسمت شمالی به ۱۵ درجه سانتی‌گراد می‌رسد.

خلیج فارس تقریباً به صورت دریای نیمه بسته عمل می‌کند. از لحاظ ساختار زمین‌شناسی و تاریخچه پیدایش و شکل‌گیری، خلیج فارس به دریا‌های پیرامون خود شباهتی ندارد. در حقیقت فلات قاره‌ای است که در امتداد جلگه بین‌النهرین و سواحل ایران واقع شده و زیر قشر نازک آب به عمق ۲۵ متر قرار گرفته و تا زمان بسیار نزدیک از آب بیرون بوده است. در حال حاضر اگر سطح آب خلیج فارس ۳۰ متر پایین‌تر برود، وسعت آن نصف می‌شود. سواحل شمالی آن در طول زمان تغییرات زیادی داشته و شاید هیچ دریایی به این سرعت تغییر شکل نداده است. بستر و کرانه‌های خلیج فارس همچنان از نظر تکتونیکی فعال بوده به طوری که بالآآمدگی این نقاط بین ۲ تا ۷ میلی‌متر در سال برآورد شده است که حداکثر نرخ بالآآمدگی در حاشیه گنبد‌های نمکی به ثبت رسیده است. آب و هوای سواحل جنوب کشور در مجموع خشک است. به علت وجود رطوبت نسبی در این مناطق و به موازات دور شدن از ساحل، مقدار ضریب خشکی افزایش پیدا می‌کند. بر اساس روش دومارتن، سواحل خوزستان و دریای عمان از اقلیمی فراخشک و سواحل شرقی خلیج فارس از اقلیم خشک و بیابانی برخوردار است. سواحل جنوب کشور دارای ویژگی‌های هیدرودینامیکی ویژه‌ای است. جزر و مد در سواحل جنوبی کشور به دو صورت روزانه و نیم‌روزی اتفاق می‌افتد.

از نظر زیستگاه‌های فیزیکی در منطقه جنوب حدود ۸ هزار کیلومتر پهنه گلی، ۹۰۰ کیلومتر سواحل شنی و ماسه‌ای، حدود ۱۰۰ کیلومتر زیستگاه سنگی و صخره‌ای وجود دارد. آبسنگ‌های مرجانی از مهم‌ترین واحدهای محیط زیستی سواحل جنوب هستند که بیش از ۹۰ درصد تولید خالص اولیه خلیج فارس را تشکیل می‌دهند. منابع اکولوژیکی سواحل جنوب عمدتاً شامل پوشش‌های گیاهی جنگلی و مرتعی است. به علت کمبود نزولات جوی و عدم وجود خاک حاصلخیز و همچنین عوامل انسانی پوشش گیاهی این سواحل تنک است و منابع جنگلی و مرتعی آن به صورت پراکنده مشاهده می‌شوند، اما تنوع زیستی آبی آن بسیار زیاد است.

۱. سازمان برنامه و بودجه (۱۳۹۸)، مطالعات محیط‌زیست و منابع طبیعی، سند ملی آمایش سرزمین، مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری.

سواحل ایرانی خلیج فارس و دریای عمان دارای منابع زیستی ارزشمندی مانند جنگل‌های مانگرو، آبسنگ‌های مرجانی، زیستگاه لاک‌پشت‌های دریایی، زیستگاه پرندگان آبی هستند که به علت شرایط رسوب‌گذاری و هیدرولوژیکی ایجاد شده‌اند. هر یک از این منابع زیستی از اهمیت بوم‌شناختی در سطح ملی و بین‌المللی زیادی برخوردارند که باید در تمامی سیاست‌ها و برنامه‌های توسعه، به‌ویژه طرح‌های آمایش سرزمین مورد توجه قرار گیرند.

وجود سواحل طولانی در جنوب کشور و ارتباط گسترده کشور با آب‌های منطقه‌ای مرزهای ساحلی باعث شده است تا این منطقه در زمره مهم‌ترین کریدورهای رفت و آمد تجاری در منطقه قلمداد شود. این منطقه به دلیل وجود ذخایر عظیم نفت و گاز و همچنین فعالیت‌های مختلف اکتشاف، بهره‌برداری و حمل و نقل نفت خام در زمره مهم‌ترین مناطق جهان برای تأمین انرژی محسوب می‌شود.

بر اساس اطلاعات موجود سالانه حدود ۱۲ هزار شناور اقیانوس‌پیما و ۶ هزار لنج در آب‌های خلیج فارس تردد می‌کنند که مواد زائد این شناورها شامل محموله آب توازن ناشی از شستشوی مخازن، ضایعات موتورخانه‌ها، زباله و پساب شناور و فاضلاب به صورت مستقیم در این دریاها تخلیه می‌شوند. علاوه بر این تخلیه و انتشار مواد نفتی حاصل از فعالیت‌های اکتشاف، بهره‌برداری و بعضاً تصادم‌های دریایی و همچنین تخلیه حجم زیادی از تلخاب‌های حاصل از تصفیه‌خانه‌های نمک‌زدایی آب در منطقه به همراه فاضلاب‌های حاصل از کانون‌های جمعیتی و صنعتی مستقر در خشکی، سالانه باعث تخلیه حجم بسیاری از ضایعات و پسماندهای جامد و مایع در این نواحی ساحلی و دریایی می‌شود که در نتیجه بر اساس گزارش سازمان حفاظت محیط‌زیست، خلیج فارس حدود ۴۰ درصد آلوده‌تر از سایر دریاهای جهان است.

آمار نشان می‌دهد که کشورهای حاشیه خلیج فارس، در مجموع ۴۰ درصد ذخایر اثبات شده نفت جهان را در اختیار دارند که آنان را در جایگاه پیش‌قراولان تولیدکنندگان نفت جهان با تولیدی حدود ۲۳ درصد نفت خام تولید شده جهان قرار می‌دهد. علاوه بر این، کشورهای منطقه، ۲۳ درصد ذخایر گاز طبیعی جهان و ۸ درصد تولید گاز طبیعی جهان را در اختیار دارند. وجود این ذخایر عظیم و بهره‌برداری از آنها و عدم توجه لازم به ملاحظات زیست‌محیطی در چند سال اخیر به عنوان یکی از مهم‌ترین چالش‌های زیست‌محیطی مطرح شده است.

صنایع کلیدی مستقر در سواحل جنوبی کشور شامل پالایشگاه‌های نفت، مجتمع‌های پتروشیمی و نیز واحدهای نمک‌زدا (آب شیرین کن)، نیروگاه‌ها به‌علاوه صنایع سبکی مانند تولیدات زراعی و دامی و فراورده‌های غذایی و آشامیدنی در زمره مهم‌ترین عوامل انتشار انواع آلاینده‌ها به مناطق ساحلی و دریایی در این منطقه محسوب می‌شوند. پسماندهای این صنایع به طور عمده از مواد زائد حفاری، لجن عملیاتی و مایعات چرب حاصل از اسیده‌های شکسته نشده، مواد زائد حاصل از تمیزکاری برج‌های خنک‌کننده، زائدات رنگ، حلال‌ها و روغن سوخته تشکیل

شده‌اند که انواع آلاینده‌های نفتی، فلزات سنگین، نمک‌ها و سولفیدها و اسیدها و بازها را به اکوسیستم‌های ساحلی و دریایی وارد می‌کنند و موجبات آسیب‌های جدی به منابع آبی و زیستگاه‌های آنها وارد می‌آورند. همچنین یکی از مهم‌ترین بخش اقتصادی در سواحل جنوب، فعالیت‌های شیلاتی و صید آبزیان است که در زمره مهم‌ترین بخش تأمین اشتغال و درآمد در سواحل جنوبی قلمداد شده و سالانه حجم زیادی از پروتئین کشور از این دریاها تأمین می‌شود.

باید توجه کرد که مناطق ساحلی ایران مانند دیگر مناطق ساحلی در سراسر جهان از جنبه‌های تاریخی در زمره مناطقی قرار می‌گیرند که به دلیل وجود منابع غنی، همواره در معرض بیشترین بهره‌برداری‌ها قرار دارند. طی دهه‌های گذشته به دلایل گوناگون از ظرفیت‌های بالقوه مناطق ساحلی کشور بهره‌برداری نشده و بسیاری از این ظرفیت‌ها همچنان بلااستفاده مانده‌اند؛ با وجود این بهره‌برداری‌های ناپایدار و بی‌ضابطه انجام شده، فشارهای مضاعفی را بر منابع طبیعی و محیط‌زیستی این مناطق تحمیل کرده و محیط‌زیست این مناطق را به شدت تحت تأثیر قرار داده است.

توسعه بی‌رویه شهرنشینی، بهره‌برداری بی‌رویه از منابع، آلوده‌سازی مناطق ساحلی، توسعه فعالیت‌های ناسازگار با محیط و عدم هماهنگی بین فعالیت‌ها در نوار ساحلی از مهم‌ترین دلایل ایجاد فشار بر این مناطق و در بسیاری از مناطق ساحلی جهان هستند. سواحل ایران در طی سال‌های گذشته در معرض انواع آلودگی و توسعه کاربری‌های فراتر از توان تحمل و انتشار حجم زیادی از انواع آلاینده‌ها و پسماندهای مایع و جامد قرار گرفته‌اند.

همچنین بسیاری از افراد فقیر جهان، به‌ویژه در کشورهای کمتر توسعه یافته در نواحی ساحلی زندگی می‌کنند و کاملاً به ذخایر آبزیان وابسته هستند. با وجود تلاش‌های ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی، روش‌های فعلی در جهت کنترل و اداره منابع دریایی و ساحلی تا حدی که بتوان به توسعه پایدار دست یافت، بهبود نیافته و تثبیت نشده است. به همین دلیل بسیاری از این مناطق ساحلی خصوصاً در کشورهای در حال توسعه در معرض انواع فشارهای ناشی از فعالیت‌های انسانی قرار گرفته و خسارت غیر قابل جبرانی را متحمل شده‌اند.

مناطق ساحلی کشور ایران نیز مانند بسیاری از کشورهای در حال توسعه طی چند دهه گذشته در نتیجه ازدیاد شهرنشینی، انتشار انواع آلاینده‌های ناشی از اکتشاف و بهره‌برداری از منابع نفت و گاز، انتشار حجم زیادی از زباله‌های جامد و فاضلاب‌های صنعتی در این سواحل معضلات زیست‌محیطی گسترده‌ای را در این مناطق به وجود آورده است. نبود ضوابط و مقررات کاربری اراضی و ابهام و نارسایی قوانین و مقررات موجود و فقدان قوانین و مقررات جدید و متناسب با شرایط جدید کشور، شرایط طبیعی دریای خزر و نوسان‌های ادواری سطح آب آن در شمال کشور، بهره‌برداری‌های خصوصی از سواحل و محدود بودن فرصت‌های استفاده عمومی به‌ویژه در سواحل شمالی کشور، تخریب و تغییر اکوسیستم‌های طبیعی، تغییر کاربری حاصلخیزترین اراضی جلگه‌ای و جنگلی به

سایر کاربری‌ها از جمله مناطق مسکونی در استان‌های شمالی، بهره‌برداری بی‌رویه از منابع آب زیرزمینی و پیشروی آب‌های شور به داخل آبخوان‌های شیرین، آلودگی روزافزون منابع آب سطحی و آلودگی زیست‌محیطی ناشی از دفع نامناسب فاضلاب و انتقال زه آب کشاورزی، فعالیت‌ها و بهره‌برداری از نفت و دیگر ذخایر زیرزمینی در ساحل و بستر دریاها، حوادث و رخداد‌های نشت نفت از کشتی‌ها در نتیجه تصادف و حوادث، تخلیه زباله‌ها و آب توازن کشتی‌ها، انتشار شورابه‌ها و پسماندهای حاصل از تصفیه‌خانه‌های نمک‌زدایی آب به‌ویژه در خلیج فارس، افزایش شمار گردشگران و فقدان و نارسایی ظرفیت‌های لازم برای جذب و ساماندهی گردشگران و پسماندهای حاصل از آنها، مکان‌یابی نامناسب شهرک‌ها و نواحی صنعتی، پایین بودن سطح خدمات برتر در شهرهای میانی و متوسط و نابرابری شدید فضایی در نظام خدماتی، دفن غیربهداشتی پسماندهای شهری و روستایی در حاشیه مناطق ساحلی به‌ویژه استان‌های شمالی، نبود تصفیه‌خانه‌های جمع‌آوری و تصفیه فاضلاب‌های شهری و صنعتی و ناکارآمدی سیستم‌های تصفیه فاضلاب، تخلیه و انتقال پساب‌های کشاورزی، قرار گرفتن در منطقه لرزه‌خیزی به‌ویژه در سواحل جنوبی و شمالی، نزدیکی به منطقه فرورانش<sup>۱</sup> و احتمال وقوع سونامی به‌ویژه در سواحل مکران، ورود گونه‌های مهاجم و غیربومی به‌ویژه در دریای خزر در زمره مهم‌ترین مشکلات زیست‌محیطی در استان‌های ساحلی قلمداد می‌شوند که باید در سیاست‌ها و برنامه‌های آمایش سرزمین مورد توجه قرار گیرند.

به طور خلاصه اهم مشکلات کلان سواحل کشور را می‌توان در چهار گروه مشکلات طبیعی و محیط زیستی، اقتصادی، کاربری اراضی و مشکلات اقتصادی در سواحل جنوب و شمال طبقه‌بندی کرد (جدول ۱۳).

جدول ۱۳: مهم‌ترین مسائل و مشکلات سواحل جنوب و شمال کشور

مشکلات کلان	سواحل شمال	سواحل خلیج فارس و دریای عمان
مشکلات طبیعی و محیط زیستی	- تخلیه مواد زائد جامد و پساب‌های شهری، صنعتی و کشاورزی	- آلودگی‌های شدید ناشی از اکتشاف، استخراج و حمل و نقل نفت و گاز
	- بهره‌برداری بی‌رویه از منابع طبیعی به‌ویژه آبزیان	- آلودگی شدید منابع آب‌های ساحلی ناشی از تخلیه ضایعات و پسماندهای جامد مایع ناشی از تأسیسات فرآوری نفت و گاز و پتروشیمی مستقر در خشکی
	- برداشت شن و ماسه و نابودی زیستگاه زادآوری آبزیان	- تخلیه پساب‌های شهری، صنعتی و کشاورزی
	- آلودگی نواحی ساحلی ناشی از انتشار انواع آلاینده‌ها	- تخلیه پساب‌های حاصل از تأسیسات نمک‌زدایی از سوی کشورهای همسایه
	- آلودگی‌های فرامرزی ناشی از فعالیت‌های اکتشاف و بهره‌برداری از ذخایر نفت و گاز کشورهای همسایه	
	- تغییرات تراز سطح آب دریا	
مشکلات اقتصادی	- کاهش تنوع زیستی	
	- آلودگی‌های ناشی از شناورها به‌ویژه در بنادر	
	- بهره‌وری پایین فعالیت‌های کشاورزی و استفاده نامناسب از اراضی	- کشاورزی معیشتی ناشی از نامناسب بودن شرایط اقلیمی و کمبود آب به‌ویژه در سواحل شرقی

## 1. Subduction



<ul style="list-style-type: none"> <li>- کاهش منابع شیلاتی و کاهش روزافزون درآمدهای حاصل از فعالیت‌های شیلاتی</li> <li>- عدم وجود صنایع مادر سازگار با محیط‌زیست</li> <li>- ضعف سیستم بازرگانی و عدم استفاده از ظرفیت‌های موجود</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ضعف بخش بازرگانی غیررغم ایجاد ظرفیت‌های قابل توجه در مقایسه با کشورهای همسایه</li> <li>- ضعف و نارسایی امکانات و زیرساخت‌های گردشگری</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- ساخت و سازهای غیرقانونی در حریم سواحل و رودخانه‌ها</li> <li>- اشغال بخش زیادی از حاشیه سواحل توسط دستگاه‌ها و نهادهای دولتی و نظامی و کاهش دسترسی مردم</li> <li>- تبدیل کاربری اراضی طبیعی به سایر کاربری‌ها</li> <li>- مشکلات مالکیت حقوقی اراضی ساحلی</li> <li>- ضعف زیرساخت‌ها به‌ویژه در سواحل شرقی</li> <li>- ضعف زیرساخت‌های برای گردآوری و دفع اصولی پسماندهای شهری و صنعتی</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ساخت و سازهای بی‌ضابطه و بعضاً غیرقانونی در حریم سواحل</li> <li>- تغییر کاربری اراضی حساس و آسیب‌پذیر به دیگر کاربری‌ها</li> <li>- ضعف زیرساخت‌ها، به‌ویژه در بخش حمل و نقل</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- افزایش رشد جمعیت در نتیجه تشدید مهاجرت‌ها در چند سال اخیر</li> <li>- تعارضات فرهنگی ناشی از مهاجرت از سایر مناطق</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ضعف هم‌پیوندی مناطق ساحلی با سایر مناطق کشور</li> <li>- احساس تبعیض به‌ویژه در مناطق شرقی</li> <li>- شیوع فقر و نابرابری</li> <li>- قاچاق و انتقال غیرقانونی کالاها</li> </ul>

مأخذ: لطفی و همکاران، ۱۳۹۵

مناطق ساحلی، دریایی و عدم استفاده از ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی و موقعیت جغرافیایی آن در ایران را از منظر توسعه و آمایش سرزمین، به‌ویژه سازمان فضایی و پراکنش جمعیت و فعالیت در این نواحی را می‌توان تحلیل کرد؛ زیرا بررسی پراکنش جمعیت و فعالیت در ایران با وضعیت جمعیت و فعالیت دیگر کشورها، به‌ویژه پراکنش و جغرافیای کلان‌شهرهای جهان نکات قابل توجهی را در این زمینه آشکار می‌سازد؛ زیرا بسیاری از این کلان‌شهرهای فراملی شهرهای ساحلی و بندری قلمداد می‌شوند و در حال حاضر نقش بسیار مهمی در اقتصاد جهانی ایفا می‌کنند، شهرهای بندری و ساحلی هستند (جدول ۱۴ و شکل ۸).

جدول ۱۴: پرجمعیت‌ترین شهرهای جهان در سال ۲۰۱۹

رتبه	شهر	جمعیت	مساحت (کیلومتر مربع)	تخمین تولید ناخالص داخلی در سال ۲۰۲۰ (میلیارد دلار)	ساحلی / بندری
۱	توکیو	۳۸۵۰۵۰۰۰	۸۲۲۳	۱۶۰۲	✓

۱. لطفی، حیدر، هاشم منفرد، فرامرز نصری و بازرگان امیری (۱۳۹۵). نقش مدیریت یکپارچه مناطق (ICZM) در ارتقای امنیت ملی کشور ایران، جغرافیا (برنامه‌ریزی منطقه‌ای)، سال هفتم، شماره ۱ (۳۲-۱۷).

رتبه	شهر	جمعیت	مساحت (کیلومتر مربع)	تخمین تولید ناخالص داخلی در سال ۲۰۲۰ (میلیارد دلار)	ساحلی / بندری
۲	جاکارتا	۳۴۳۶۵۰۰۰	۳۳۶۷	۲۵۳	✓
۳	دهلی	۲۸۱۲۵۰۰۰	۲۲۴۰	۲۲۹	
۴	بمبئی	۲۳۶۴۵۰۰۰	۸۸۱	۳۰۰	✓
۵	شانگهای	۲۲۱۲۵۰۰۰	۴۰۱۵	۳۶۰	✓
۶	نیویورک	۲۱۰۴۵۰۰۰	۱۱۸۷۵	۱۵۶۱	✓
۷	مکزیکوسیتی	۲۰۳۹۵۰۰۰	۲۳۷۰	۶۰۸	
۸	سائوپائولو	۲۰۱۳۵۰۰۰	۳۰۴۳	۴۱۱	✓
۹	داکا	۱۸۵۹۵۰۰۰	۴۵۳	۱۲۶	✓
۱۰	لس آنجلس	۱۵۴۴۰۰۰۰	۶۲۹۹	۸۸۶	✓
۱۱	کلکته	۱۵۲۱۵۰۰۰	۱۳۴۷	۲۲۴	✓
۱۲	بوئنوس آیرس	۱۵۱۳۰۰۰۰	۳۲۱۲	۴۱۶	✓
۱۳	لاگوس	۱۴۶۳۰۰۰۰	۱۹۴۳	۷۶	✓
۱۴	کراچی	۱۳۴۷۰۰۰۰	۱۰۳۶	۱۲۷	✓
۱۵	ریودوژانیرو	۱۲۰۷۰۰۰۰	۱۹۱۷	۲۵۶	✓

Source: DEMOGRAPHIA WORLD URBAN AREAS 15th ANNUAL EDITION April 2019 (Built Up Urban Areas or World Agglomerations), United Nations, available at: <http://demographia.com/db-worldua.pdf>



شکل ۸: بزرگ‌ترین کلانشهرهای ساحلی و دریایی در جهان

Source: Coastal megacities: risks and opportunities (2019). available at: <http://www.igbp.net/news/features/features/coastalmegacitiesrisksandopportunities>

همان‌گونه که در جدول ۱۴ مشاهده می‌شود ۱۳ کلان‌شهر از ۱۵ شهر با بیشترین جمعیت جهان در سال ۲۰۱۹ کلان‌شهرهای بندری / ساحلی هستند که این موضوع بیانگر درک و شناخت این کشورها از اهمیت راهبردی و

اقتصادی مناطق ساحلی و دریایی جهان است. از مهم‌ترین شهرهای ساحلی و بندری در قاره‌های مختلف می‌توان به شهرهای زیر اشاره کرد که همه آنها در مجاورت دریا شکل گرفته‌اند:

قاره اروپا: استکهلم، اسلو، هلسینکی و کپنهاگ (حوزه اسکاندیناوی)- ماری، نانت (فرانسه)- گلاسکو، نیوکاسل، لندن و منچستر (انگلستان)- هامبورگ (آلمان)- بارسلونا (اسپانیا)- بروکسل (بلژیک)- آمستردام (هلند)- آتن (یونان).

آمریکا: نیویورک، واشنگتن، شیکاگو، سان‌فرانسیسکو، هوستون، سان دیگو و لس‌آنجلس (آمریکا)- ونکوور (کانادا) آسیا و اقیانوسیه: ملبورن، سیدنی، آدلاید و پرت (استرالیا)- ولینگتون (نیوزلند)- توکیو (ژاپن)- سئول (کره جنوبی)- هنگ‌کنگ و شانگهای (چین)- کوالالامپور (مالزی)- سنگاپور (سنگاپور)- بمبئی و چنای (هند)- تایپه (تایوان).

قاره آفریقا: کیپ‌تاون (آفریقای جنوبی).

به نظر می‌رسد مهم‌ترین و بارزترین ویژگی مشترک شهرهای ذکر شده که هریک جزء پررونق‌ترین شهرهای کشورشان بوده و متعلق به قاره‌ها و مناطق آب و هوایی مختلف، نژادها و فرهنگ‌های گوناگون و درجات مختلف توسعه یافتگی هستند، در مجاورت با آب (به‌ویژه آب‌های آزاد) شکل گرفته‌اند و توانسته‌اند به بهترین شکل از قابلیت‌های دریایی و ساحلی خود بهره ببرند. نتیجه منطقی این گزاره این است مجاورت با آب، مزیت مهمی برای حرکت به سوی توسعه یافتگی محسوب می‌شود که باید در سیاست‌های توسعه و آمایش سرزمین مورد توجه قرار گیرند.

برعکس، در تحلیل سازمان فضایی کشور و الگوی پراکنش جمعیت و فعالیت در پهنه سرزمین در ایران کمتر از ظرفیت‌ها و قابلیت‌های دریاها و سواحل استفاده شده، به همین دلیل الگوی توسعه فضایی و مکانی کشور خشکی محور و دریاگریز بوده و عدم تعادل‌های منطقه‌ای زیادی در پهنه سرزمین بین مناطق مختلف کشور مشاهده می‌شود.

هرچند بخشی از عدم تعادل و توزیع ناموزون جمعیت و فعالیت در پهنه کشور ناشی از عوامل طبیعی، به‌ویژه شرایط آب و هوایی و طبیعی که می‌توان از آنها به عنوان عوامل غیرارادی یاد کرد، اما بخش زیادی از این عدم تعادل‌های موجود ناشی از سیاست‌ها و برنامه‌های گذشته است که می‌توان به عنوان عوامل ارادی نام برد که از مهم‌ترین آنها می‌توان به اتخاذ استراتژی‌های ایجاد قطب‌های رشد و اولویت دادن تخصیص منابع به مناطقی خاص در سنوات گذشته اشاره کرد که باعث شده‌اند تا سیمای ساختار فضایی کشور با عدم تعادل‌های شدیدی مواجه گردد.

حاشیه‌های سلسله جبال زاگرس، دامنه‌های البرز، دشت‌های ساحلی و مرکزی که دربرگیرنده کلانشهر تهران نیز هستند، سهم عمده‌ای از فعالیت‌های تولیدی، خدماتی و جمعیتی را به خود اختصاص داده‌اند و تقریباً همه شهرهای بزرگ و مجموعه‌های متراکم و توانمند روستایی و بخش مهم مراکز تولید و قابلیت‌های بالفعل کشور، در این پهنه جغرافیایی قرار داشته و اختلاف فاحشی را در برخورداری از امکانات با سایر مناطق خصوصاً مناطق شرقی را نمایان می‌سازند. در مجموع ساختار فضایی کشور فاقد پیوندهای مناسب و کافی در راستای وحدت و یکپارچگی است. هرچند بخشی از گسستگی‌ها در پیوند مراکز فعالیت‌ها و سکونتگاه‌ها ناشی از عوارض طبیعی مانند وجود سلسله جبال البرز و زاگرس و کویرهای مرکزی، کمبود آب در مناطق ساحلی، به‌ویژه سواحل جنوب شرق و در مجموع شرایط طبیعی و محدودیت آب ناشی می‌شود، اما با توجه به پیشرفت‌های شگرف در فناوری‌های نوین و ضرورت‌های استراتژیک شرایط رو به تحول دهه آخر قرن بیستم و در آستانه هزاره سوم، ارتباط فضایی کشور از بسط توسعه و پوشش کافی برخوردار نبوده و بخش زیادی از کشور و جمعیت نسبت قابل ملاحظه‌ای خصوصاً در بخش‌های شرقی، جنوب شرقی و مناطق ساحلی کشور در انزوا و دورافتاده از فضای توسعه کشور بسر می‌برند. مجموعه این عوامل باعث شده‌اند تا الگوی توسعه فضایی کشور بیشتر خشکی‌محور و دریاگریز باشد و با وجود ظرفیت‌های بسیار زیاد مناطق ساحلی، به‌ویژه سواحل جنوب شرق کشور که از موقعیت ژئوپلیتیکی ممتازی برخوردار است، استفاده مؤثری نشود. در مجموع این رویکرد توسعه خشکی‌محور در دهه‌های گذشته باعث شده است تا در جمهوری اسلامی ایران شهرهای بندری با کارکردهای بین‌المللی مانند کلان‌شهرهای سایر کشورهای توسعه یافته و حتی شهرهای بندری کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس مانند شهرهای بندری امارات متحده عربی شکل نگیرد. برای مثال، از مجموع ۲۰ شهر پرجمعیت کشور تنها بندرعباس شهر بندری محسوب می‌شود و در عمل هیچ شهر بندری با کارکردهای بین‌المللی و جمعیت زیاد در کشور وجود نداشته است (جدول ۱۵).

جدول ۱۵: فهرست پرجمعیت‌ترین شهرهای کشور

رتبه	شهر	استان	جمعیت
۱	تهران	تهران	۸,۶۹۳,۷۰۶
۲	مشهد	خراسان رضوی	۳,۰۰۱,۱۸۴
۳	اصفهان	اصفهان	۱,۹۶۱,۲۶۰
۴	کرج	البرز	۱,۵۹۲,۴۹۲
۵	شیراز	فارس	۱,۵۶۵,۵۷۲
۶	تبریز	آذربایجان شرقی	۱,۵۵۸,۶۹۳
۷	قم	قم	۱,۰۲۰,۱۵۸

رتبه	شهر	استان	جمعیت
۸	اهواز	خوزستان	۱۰۱۸۴۰۷۸۸
۹	کرمانشاه	کرمانشاه	۹۴۶۰۶۵۱
۱۰	ارومیه	آذربایجان غربی	۷۳۶۰۲۲۴
۱۱	رشت	گیلان	۶۷۹۰۹۹۵
۱۲	زاهدان	سیستان و بلوچستان	۵۸۷۰۷۳۰
۱۳	همدان	همدان	۵۵۴۰۴۰۶
۱۴	کرمان	کرمان	۵۳۷۰۷۱۸
۱۵	یزد	یزد	۵۲۹۰۶۷۳
۱۶	اردبیل	اردبیل	۵۲۹۰۳۷۴
۱۷	بندرعباس	هرمزگان	۵۲۶۰۶۴۸
۱۸	اراک	مرکزی	۵۲۰۰۹۴۴
۱۹	اسلام‌شهر	تهران	۴۴۸۰۱۲۹
۲۰	زنجان	زنجان	۴۳۰۰۸۷۱

مأخذ: سرشماری نفوس و مسکن ۱۳۹۵، مرکز آمار ایران

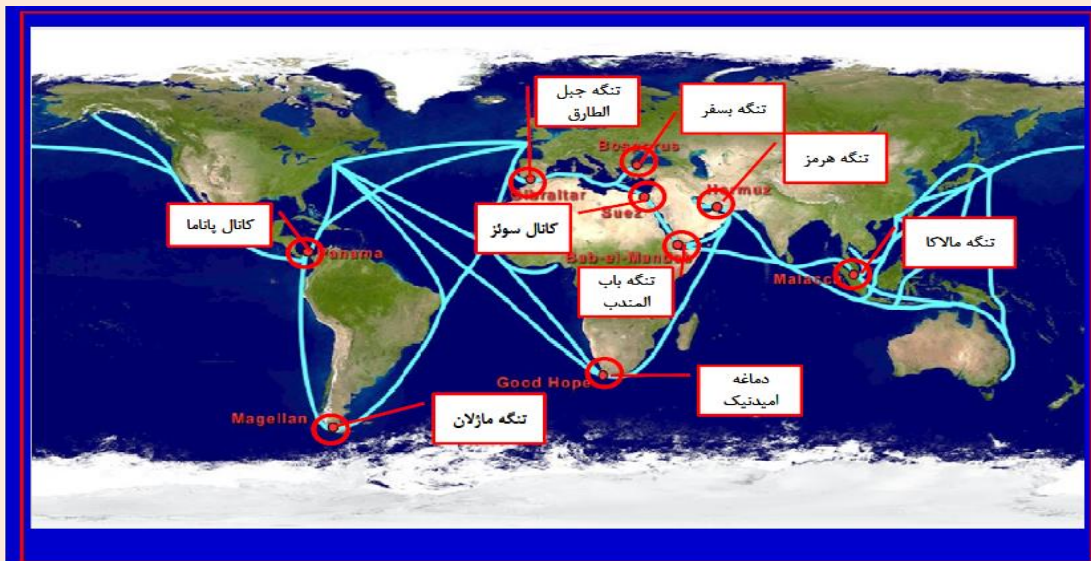
به این ترتیب مشاهده می‌شود در فرایند توسعه آمایشی- فضایی کشور از بسیاری از ظرفیت‌های دریایی و ساحلی غفلت شده و آن‌گونه که باید از آنها استفاده نشده است. البته عوامل دیگری مانند نقش دولت‌های استعمارگر در عدم بهره‌برداری از این ظرفیت‌ها در بسیاری از کشورها را نیز نمی‌توان نادیده گرفت؛ زیرا استراتژی مشترک همه استعمارگران و ابرقدرت‌های جهان؛ محدود نمودن دسترسی ملت‌ها و دولت‌ها به دریا؛ تسلط بر تنگه‌ها و گذرگاه‌های مهم دنیا برای کنترل و نیازمند نمودن کشورها؛ محصور ساختن کشورها در خشکی و محروم کردن از دریا برای عقب نگه‌داشتن از کاروان تمدن جهان؛ کاهش سواحل دریایی برای بعضی دیگر به منظور کاهش ارزش راهبردی و سایر عوامل برون‌زا نیز با شدت و ضعف‌هایی در این غفلت تاریخی از توسعه سواحل و دریاها در ایران و بسیاری از کشورهای در حال توسعه نقش داشته است. در حالی که از مهم‌ترین تنگه‌ها و گذرگاه‌های جهان که یکی از مسیرهای اصلی حمل و نقل نفت و سایر فرآورده‌های نفتی است در ایران قرار دارد که این ویژگی در زمره یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌های ژئوپلیتیک ایران قلمداد می‌شود (پیرابند ۲).

پیرابند ۲: اهمیت ژئوپلیتیک تنگه هرمز

در طول تاریخ تنگه هرمز عامل ارتباط بین جنوب و جنوب شرق آسیا با منطقه فلات ایران و بین‌النهرین و مدیترانه و اروپا بوده، مراکز تمدن‌های مستقر در مناطق یادشده را به هم پیوند داده است و در انتقال و پخش کالاهای تجاری و بازرگانی و ارزش‌های فرهنگی و اجتماعی نقش مؤثری داشته و در حال حاضر نیز در زمره گذرگاه‌های استراتژیک در جهان قلمداد می‌شود.

تنگه استراتژیک هرمز در دهانه خلیج فارس و میان آب‌های سرزمینی دو کشور ایران و عمان قرار گرفته است. طول این آبراه ۱۵۸ کیلومتر است. باریک‌ترین نقطه این تنگه عرضی برابر ۳۸ کیلومتر و وسیع‌ترین نقطه آن ۹۶ کیلومتر عرض دارد. از هر جهت عرض مسیر کشتیرانی در هر جهت تنها سه کیلومتر است و تمامی کشتی‌های عبوری باید از آب‌های سرزمینی ایران عبور کنند.

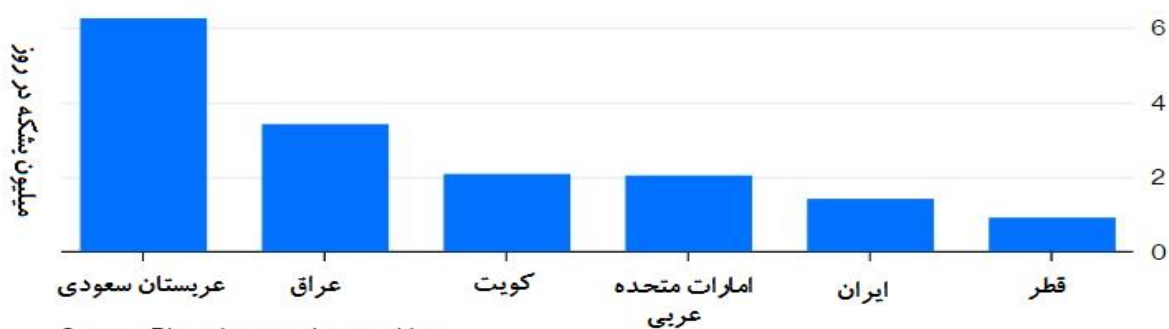
این تنگه ارتباط دریایی را میان خلیج فارس با دریای عمان و اقیانوس هند میسر می‌کند و به همین سبب در ترانزیت منابع انرژی نفت خام و گاز اهمیت به سزایی دارد و در زمره یکی از نقاط ژئواستراتژیک و تنگه‌های با اهمیت زیاد برای جامعه جهانی شناخته می‌شود. در شکل ۹ مهم‌ترین تنگه‌های دریایی جهان نشان داده شده است.



شکل ۹: مهم‌ترین گذرگاه‌ها و تنگه‌های ژئواستراتژیک جهان

مأخذ: خانزادی، حسین (۱۳۸۸). قدرت دریایی و چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران

بر اساس گزارش بلومبرگ در چهارماهه اول سال ۲۰۱۹ حدود ۱۶ میلیون بشکه نفت خام توسط تانکرهای نفت‌کش از طریق تنگه هرمز به سایر نقاط جهان صادر شده که بیشتر صادرات مربوط به عربستان حدود ۸ میلیون بشکه در روز در سال ۲۰۱۹ بوده است (شکل ۱۰).<sup>۱</sup>



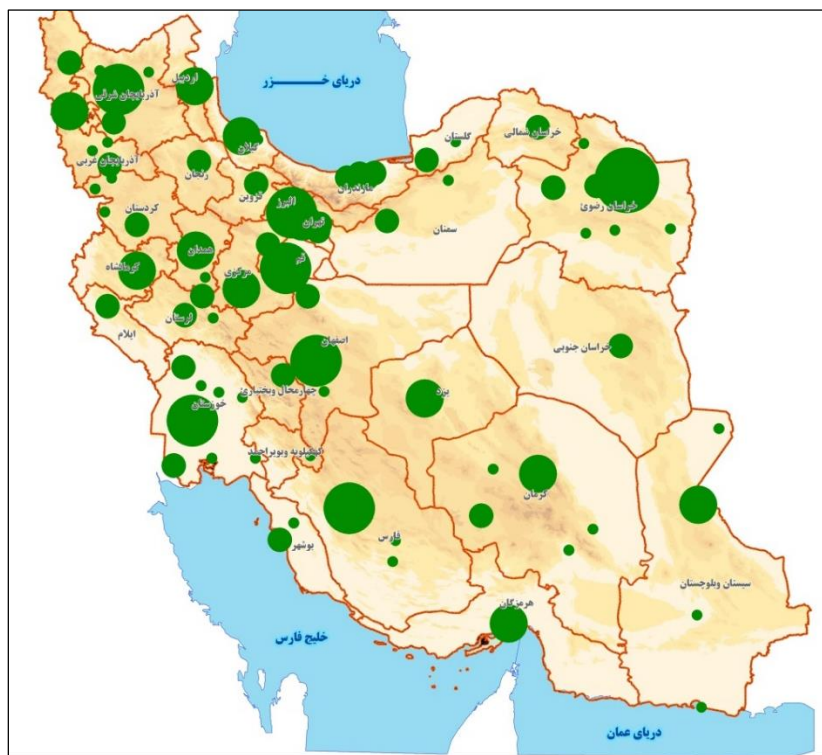
Source: Bloomberg tanker tracking

شکل ۱۰: صادرات نفت از تنگه هرمز (از ژانویه تا آوریل سال ۲۰۱۹)

تنگه هرمز که نقطه اتصال کشورهای نفت‌خیز حوزه خلیج فارس با دریای عمان و اقیانوس هند است در مرزهای جنوبی فدراسیون روسیه و کشورهای آسیای مرکزی یکی از نزدیک‌ترین مسیرهای دسترسی به آب‌های آزاد و جریان‌های اقتصادی جهان را فراهم می‌کند و به همین دلیل نیز همواره مورد توجه کشورهای آسیای میانه و روسیه بوده است. همچنین اعتبار و اهمیت خلیج فارس به عنوان یک آبراه گرم و آزاد به وجود و امنیت تنگه هرمز بستگی دارد و خلیج فارس بدون وجود تنگه هرمز، فاقد اعتبار در استراتژی جهانی است. از آنجاکه روزانه ۴۰ درصد نفت مصرفی جهان از این تنگه عبور می‌کند، احاطه و سلطه بر این گذرگاه، امکان عبور و مرور نفت‌کش‌ها را در منطقه فراهم می‌آورد.

ایجاد کشورهای کوچکی مانند بحرین، قطر، کویت، شمار زیادی از کشورهای آفریقایی و محروم کردن از امکانات راهبردی وسعت و جمعیت از نمونه‌های بارز این راهبردها از سوی دولت‌های استعمارگر بوده است. به این ترتیب مجموعه عوامل یاد شده باعث شده‌اند تا بارگذاری جمعیت و فعالیت بیش‌ازپیش در بخش‌های خاصی از کشور، به‌ویژه مناطق دور از ساحل و دریاها انجام شود که پیامدهای آن به‌صورت انواع مخاطرات زیست‌محیطی، ناهنجاری‌های اجتماعی، مشکلات اقتصادی، حاشیه‌نشینی و سایر معضلات در کشور نمایان شده است (شکل ۱۱).

۱. persol (2019), An Overview of Oil Flow through the Strait of Hormuz available at: <http://persol.ir/news/an-overview-of-oil-flow-through-the-strait-of-hormuz>



شکل ۱۱: الگوی پراکنش جمعیت شهرهای بالای صد هزار نفر در سال ۱۳۹۵ (الگوی فضایی خشکی محور)

مأخذ: سازمان برنامه و بودجه (۱۳۹۸) امور برنامه‌ریزی، نظارت و آمایش سرزمین

این نقشه ساده نشان‌دهنده رویکردها و سیاست‌های نادرست آمایش در سنوات گذشته در کشور بوده است که تمرکز حاکمیت بر نقاط خشک مرکزی و دور از دریاها را باعث شد که البته ریشه تاریخی داشته و مربوط و محدود به چند دهه اخیر نمی‌شود. بی‌تردید، عدم آگاهی از مزیت‌های دریا و فعالیت‌های مرتبط با آن باعث گردیده جایگاه مناسبی در نظام برنامه‌ریزی و مدیریت کشور، به طور عام و برنامه‌های آمایش سرزمین به طور اخص در سال‌های گذشته برای آن تعریف نشود.

یکی از شاخص‌هایی که می‌تواند میزان وابستگی و همچنین ظرفیت اقتصادی کشورها را در بهره‌برداری از دریاها تبیین نماید، عامل وابستگی دریایی<sup>۱</sup> است که میزان وابستگی هر کشور به حمل و نقل دریایی را نشان می‌دهد. برای محاسبه این وابستگی باید ارزش کالاهای بین‌المللی یک کشور که از طریق دریا حمل می‌شود را با تولید ناخالص داخلی (GDP) مقایسه کرد. هرچه مقدار این فاکتور بیشتر باشد مبین وابستگی بیشتر اقتصاد کشور به تجارت دریایی و هرچه کمتر باشد، بیانگر وابستگی کمتر اقتصاد کشور به تجارت دریایی است. از سوی دیگر این شاخص به نحوی ناظر بر استفاده از ظرفیت‌های بالقوه دریایی و توجه به ظرفیت‌های دریا برای تجارت

1. Maritime Dependency Factor (MDF)



بین‌المللی نیز است. بررسی تطبیقی این شاخص با کشورهای منتخب جهان بیانگر عامل وابستگی دریایی کمتر ایران در مقایسه با دیگر کشورها است. بر اساس گزارش‌های موجود، میزان این فاکتور که برای ۳۸ کشور محاسبه شد، کشورهای سنگاپور، مالزی، تایلند و امارات متحده عربی و تونس در رتبه‌های اول تا پنجم و کشورهای آرژانتین، برزیل در رتبه‌های آخر قرار گرفته‌اند. ایران نیز با میزان وابستگی ۳۵ درصد در رتبه ۲۲ پس از کشورهای مراکش و چین قرار گرفته است (جدول ۱۶).

جدول ۱۶: فاکتور میزان وابستگی دریایی ایران و کشورهای منتخب جهان

ردیف	کشور	MDF	ردیف	کشور	MDF
۱	سنگاپور	٪۱۷۹	۲۰	مراکش	٪۳۷
۲	مالزی	٪۱۳۱	۲۱	چین	٪۳۶
۳	تایلند	٪۹۵	۲۲	ایران	٪۳۵
۴	امارات	٪۹۰	۲۳	ترکیه	٪۳۲
۵	تونس	٪۷۰	۲۴	استرالیا	٪۳۲
۶	فیلیپین	٪۶۲	۲۵	بنین	٪۲۹
۷	ویتنام	٪۶۱	۲۶	لیبریا	٪۲۹
۸	کره	٪۶۰	۲۷	سنگال	٪۲۹
۹	عربستان سعودی	٪۵۸	۲۸	کلمبیا	٪۲۷
۱۰	تانزانیا	٪۵۴	۲۹	پاکستان	٪۲۷
۱۱	کنیا	٪۵۲	۳۰	نیجریه	٪۲۵
۱۲	عنا	٪۴۷	۳۱	پرو	٪۲۴
۱۳	نیوزیلند	٪۴۶	۳۲	مصر	٪۲۴
۱۴	الجزایر	٪۴۴	۳۳	هند	٪۱۸
۱۵	اندونزی	٪۴۳	۳۴	مکزیک	٪۱۵
۱۶	شیلی	٪۴۳	۳۵	ژاپن	٪۱۵
۱۷	آفریقای جنوبی	٪۴۰	۳۶	اروپای غربی	٪۱۲
۱۸	ونزوئلا	٪۳۸	۳۷	برزیل	٪۱۱
۱۹	کامرون	٪۳۸	۳۸	آرژانتین	٪۱۱

مأخذ: خانزادی، حسین (۱۳۸۸). قدرت دریایی و چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران

باید یادآور شد که در هزاره سوم و در هنگامه در هم تنیده شدن اقتصاد کشورها به یکدیگر، جهانی شدن بسیاری از بنادر مهم جهان (که فصل مشترک میان دریاها و خشکی‌ها هستند و از آنها به عنوان گره‌های مواصلاتی یاد می‌شود)، مهم‌ترین ارائه‌دهندگان لجستیک حمل و نقل دریایی در بسیاری از کشورها مطرح شده‌اند. علاوه بر این،

کانتینری شدن حمل و نقل دریایی باعث شده است تا کشتی‌های کانتینری بسیار بزرگ امکان حمل کالاها را از یک بندر به بندر دیگر را تا رسیدن به مقصد نهایی داشته باشند که در این میان نقش بنادر هاب بسیار حائز اهمیت است. این نوع از بنادر به دلیل قابلیت‌های خود برای پذیرش آخرین نسل کشتی‌های کانتینری از ویژگی‌های خاصی برخوردار بوده و متمایز از سایر بنادر هستند. ارائه خدمات لجستیکی کامل توسط این نوع از بنادر به این معنا است که نخست، این بنادر به بالاترین از حد توسعه دست یافته‌اند؛ و دوم، زیرساخت‌ها و بسترهای حمل و نقل دریایی و حمل و نقل را در پسکرانه‌های خود ایجاد کرده‌اند؛ و از سوی دیگر نیز زیرساخت‌های نرم‌افزاری از جمله زیرساخت‌های قانونی و عرفی مورد نیاز را در کشورهای خود ایجاد کرده‌اند. این دگرگونی‌ها بیانگر این واقعیت است که در آینده تجارت پرحجم جهانی فقط در چند ابربندر متمرکز خواهد شد و این بنادر به عنوان هاب‌های حیاتی تجارت دریایی جهان تبدیل خواهند شد.

به این ترتیب می‌توان نتیجه گرفت که برخورداری از بنادر مهم که در اقتصاد جهانی نقش حیاتی ایفاء می‌کنند، به دنبال خود امنیت جهانی را نیز به همراه می‌آورند و سرنوشت کشورها را به هم گره می‌زند. این بنادر که به هاب (HUB) موسومند، متناسب با رشد و توسعه تجارت جهانی و جریان عرضه و تقاضای کالا در بستر تاریخی در بازارهای تولید و مصرف شکل گرفته و بسط و توسعه یافته‌اند یا در حال تکوین، تکامل و توسعه هستند (شکل ۱۲). امروزه نقش و اهمیت ۲۰۰۰ بندر بزرگ جهان را می‌توان در سه گروه اصلی به شرح زیر تقسیم‌بندی کرد (خانزادی، ۱۳۸۸):

**گروه اول:** بنداری که در سطح جهانی عمل کرده و کارکردهای جهانی دارند و محل تردد خطوط اصلی کشتیرانی جهان به‌ویژه کانتینری هستند. این بنادر به شبکه‌های متنوع و گسترده سیستم‌های حمل و نقل در پسکرانه خود مجهز بوده به نحوی که امکان دسترسی کارآمد به مراکز اصلی تولید و مصرف را دارند. بنداری مانند هنگ‌کنگ در شرق آسیا و روتردام هلند در غرب اروپا در این گروه قرار دارند و با عنوان بنادر هاب جهانی<sup>۱</sup> طبقه‌بندی می‌شوند.

**گروه دوم:** بنداری که در سطح منطقه‌ای عمل کرده و کارکرد منطقه‌ای دارند و مکمل بنادر هاب جهانی هستند و به بنادر هاب منطقه‌ای<sup>۲</sup> موسومند.

**گروه سوم:** بنداری که در سطح کوچکتری از منطقه عمل می‌کنند و مکمل بنادر هاب منطقه‌ای هستند که به آنها بنادر هاب زیرمنطقه‌ای<sup>۳</sup> گفته می‌شود.

1. Global Main HUB Ports
2. Regional HUB Ports
3. Subregional HUB Ports

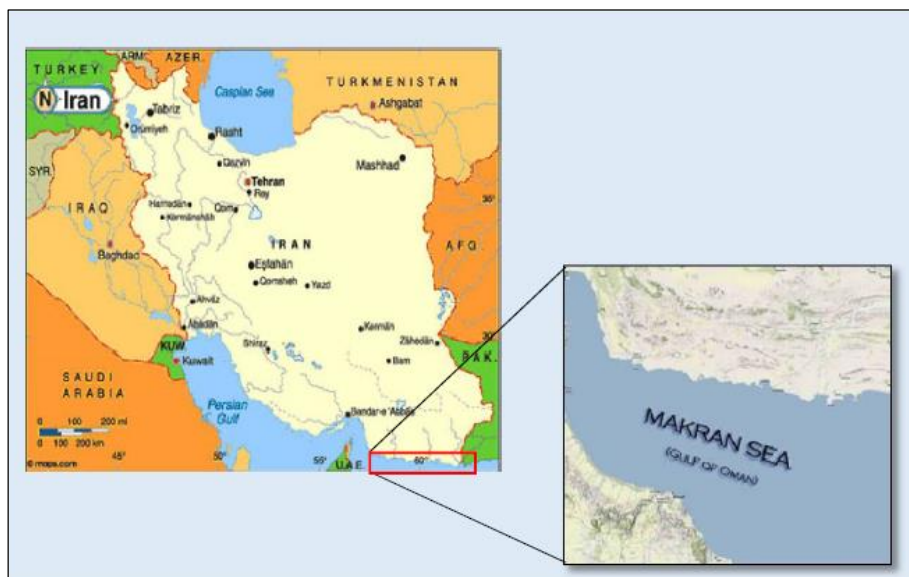
نزدیکی به خطوط اصلی کشتیرانی کانتینری و وجود شبکه‌ای گسترده و کارآمد از شیوه‌های مختلف حمل و نقل (ترکیبی) در پسرکرانه بنادر هاب به نحوی که دسترسی به مراکز تولید و مصرف منطقه‌ای را فراهم کند از پیش‌شرط‌های تبدیل بندر به بندر هاب است. این در حالی است ویژگی اول به‌ویژه در سواحل جنوب کشور، سواحل مکران به طور عام و بندر چابهار به طور خاص کاملاً مهیا است، اما ویژگی دوم هنوز وجود ندارد و مستلزم توجه هرچه بیشتر برای ایجاد زیرساخت‌های لازم در پسرکرانه است. در حال حاضر حدود ۳۰ هاب اصلی تجارت دریایی آسیا-اروپا را پوشش می‌دهند (شکل ۱۲) که تقریباً نیمی از آنها در آسیا و عمدتاً در جنوب شرق آسیا قرار دارند که هیچ‌یک از آنها در ایران قرار ندارند.



شکل ۱۲: توزیع مکانی مهم‌ترین بنادر هاب جهانی

از اواسط دهه ۸۰ خورشیدی، به‌ویژه برنامه ششم توسعه موضوع توسعه دریامحور بیش از گذشته مورد توجه قرار گرفته است که بازتاب آن را می‌توان در بند (ب) ماده ۲ قانون برنامه ششم توسعه مشاهده کرد. لذا با توجه به تغییر رویکرد کشور در سیاست‌ها و برنامه آمایش سرزمین مبنی بر توسعه دریامحور، به‌ویژه در سواحل مکران پیش‌بینی می‌شود که سازمان فضایی کشور متحول شود و بخش سرریز جمعیت و فعالیت کشور در مناطق ساحلی و دریایی، به‌ویژه در سواحل جنوب شرق کشور مستقر گردند که به این ترتیب الگوی مطلوب فضایی جمعیت و فعالیت می‌تواند به شکل ۱۳ فرض شود.





شکل ۱۴: موقعیت جغرافیایی سواحل مکران

بندر چابهار از مهم‌ترین بنادر موجود در این منطقه است که یکی از چهارراه‌های اصلی کریدور جنوبی تجارت جهانی نیز محسوب می‌شود و این قابلیت را دارد که به عنوان هاب منطقه عمل نماید. این بندر به علت موقعیت استراتژیک خود و دستیابی به آب‌های آزاد بین‌المللی، جایگاه ویژه‌ای در مبادلات بین ایران و دیگر نقاط منطقه دارد. چابهار نسبت به سایر نقاط ساحلی ایران، مزیت‌های خاص خود را دارد. موقعیت خلیج در این بندر، وجود آب‌های عمیق و بریدگی‌های طبیعی فضایی مناسب را برای اسکله‌های با عمق زیاد و مختصات لنگرگاهی مطلوب جهت پهلوگیری کشتی‌های عظیم اقیانوس‌پیما فراهم ساخته است، به طوری که این بندر را از قابلیت تبدیل شدن به مگاپورت برخوردار می‌سازد. به بیان دیگر چابهار دروازه ترانزیت شرق ایران و یک منطقه استراتژیک برای توسعه صنعت و همچنین مهم‌ترین بندر تجاری خارج از حوضچه خلیج فارس است. به همین دلیل توسعه سواحل مکران می‌تواند نقش به‌سزایی در سواحل جنوب کشور که در حال حاضر در زمره مناطق نسبتاً محروم کشور ایران محسوب می‌شود، داشته باشد.

همان‌گونه که عنوان شد، موقعیت ژئوپلیتیکی کشورها و قرار گرفتن آن در محور و کریدور اصلی حمل و نقل زمینی و دریایی، ظرفیت‌های بالقوه‌ای را به کشور بخشیده است. این موضوع در مورد کریدورهای اصلی دریایی نیز صادق است که بازتاب آن را در نقشه فضایی کریدورهای اصلی حمل و نقل زمینی و به‌ویژه دریایی می‌توان مشاهده کرد (شکل ۱۵).

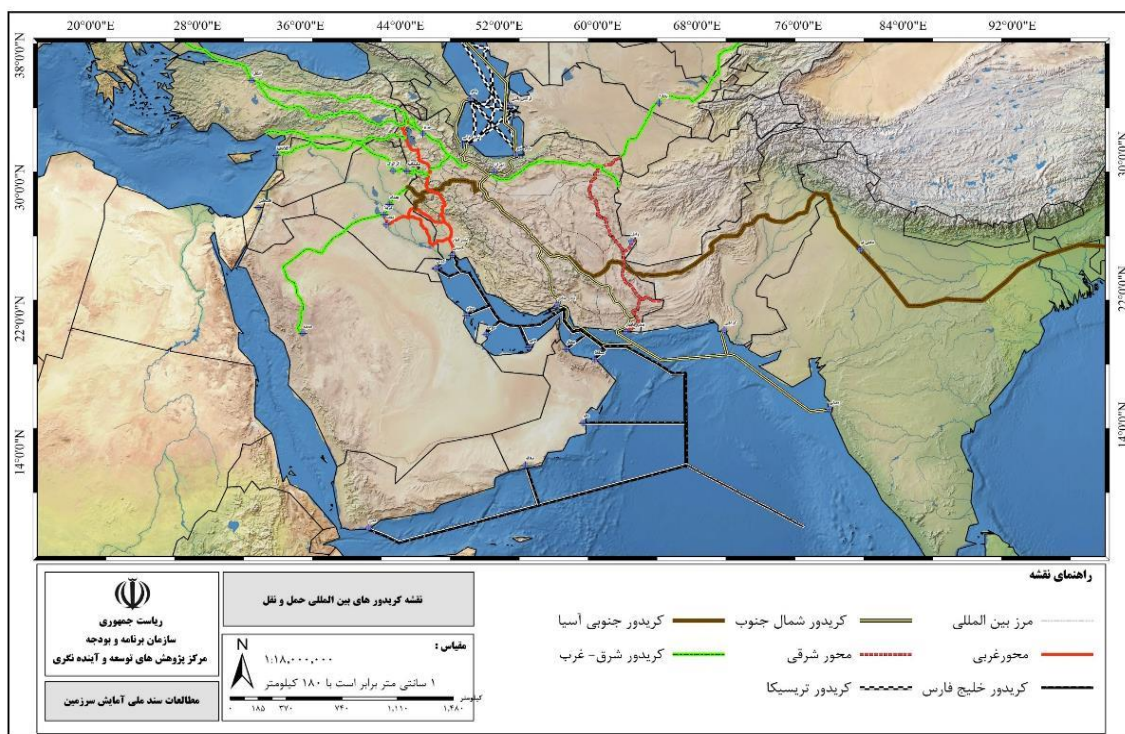
کریدورها اصولاً به راهرو یا دالانی گفته می‌شود که برای حمل و نقل مورد استفاده قرار می‌گیرد، در هر کریدوری می‌توان از شیوه‌های مختلف حمل و نقل (ریلی، جاده‌ای، هوایی و دریایی) آبراه‌ها و خطوط انتقال انرژی، نفت و

گاز استفاده کرد. از نقطه نظر سازمان همکاری راه‌آهن‌ها<sup>۱</sup>، یک کریدور بین‌المللی به شبکه حمل و نقل بین‌المللی گفته می‌شود که از خطوط راه‌آهن، آبراه‌ها و جاده‌ها به منظور حمل و نقل و ترانزیت بین‌المللی کالا و مسافر در حداقل زمان ممکن همراه با صرفه اقتصادی استفاده می‌کند و همچنین حداقل فاصله را با مراکز اقتصادی و صنعتی متناسب با نوع حمل و نقل کالا داشته باشد و از قلمرو چندین کشور عبور نماید (نوروزی و همکاران، ۱۳۹۷).<sup>۲</sup>

موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب جمهوری اسلامی ایران، مزایای ترانزیتی قابل توجهی را برای کشور به ارمغان آورده است، به طوری که بهره‌برداری از آن از طریق گسترش مناسب زیرساختی و نرم‌افزاری شبکه حمل و نقل با هدف ایجاد ارتباط مطمئن و کارآمد، افزایش درآمدهای ارزی و ارتقای موقعیت استراتژیک در منطقه را به دنبال خواهد داشت. ایران با ۱۵ کشور جهان از طریق مرزهای آبی و خاکی ارتباط دارد. این کشورها جمعیت بزرگی را در خود جای داده که بازار مصرف قابل توجهی برای تولیدکنندگان محسوب می‌شود و به دلیل در اختیار داشتن منابع بزرگ ملی، از درآمد بالایی نیز برخوردارند. این موضوع نیاز رو به رشد توسعه تجارت و ترانزیت را در منطقه روشن می‌سازد. در چنین شرایطی، خلیج فارس در جنوب ایران و اتصال به کشورهای عمده تولیدکننده نفت جهان از یکسو و دریای خزر در شمال ایران و ارتباط با کشورهای روسیه، قزاقستان، ترکمنستان و آذربایجان از سوی دیگر، ایران را به پل ارتباط تجاری میان این کشورها و همچنین کشورهای این منطقه با سایر مناطق جهان تبدیل کرده است (شکل ۱۵).

#### 1. Organisation for Co-Operation between Railways

۲. نوروزی. علیرضا و سیده معصومه تقی‌زاده (۱۳۹۷). چالش‌ها و چشم‌انداز کریدورهای حمل و نقل بین‌المللی و عبوری از ایران (با تأکید بر کریدور شمال و جنوب)، وزارت امور اقتصادی و دارایی، معاونت اقتصادی اداره کل اقتصاد و دارایی استان گیلان.



**شکل ۱۵:** کریدورهای اصلی حمل و نقل زمینی و دریایی جنوب آسیا

مأخذ: سازمان برنامه و بودجه (۱۳۹۸)، مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری

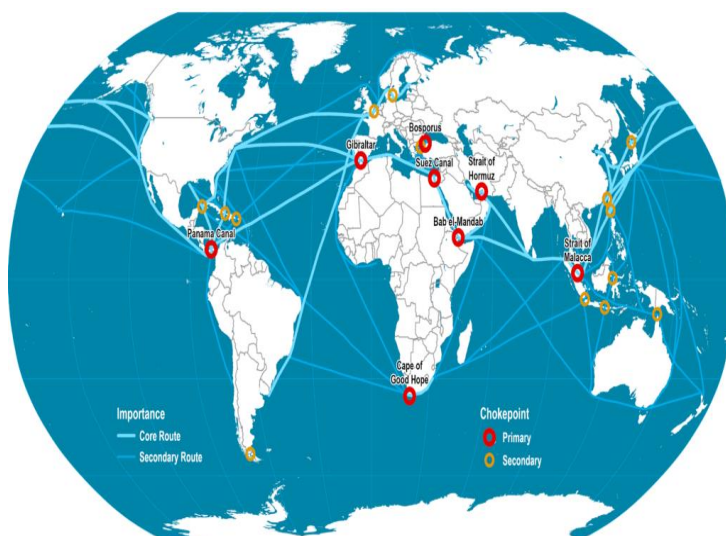
از مهم‌ترین مسیرهای مواصلاتی اصلی در سطح بین‌المللی می‌توان به کریدور شمال جنوب، کریدور جنوبی آسیا، کریدور شرق و غرب، کریدور تریسیکا<sup>۱</sup>، به‌ویژه کریدور آبی خلیج فارس اشاره کرد که موقعیت ممتازی را به کشور بخشیده است. در این میان استفاده از ظرفیت‌های بندری و توسعه صنایع دریایی و به‌طور کلی توسعه دریامحور از اهمیت حیاتی برای پاسخگویی به نیازهای روزافزون جامعه برخوردار است. به‌ویژه توسعه منطقه مکران در افزایش نقش ایران در ترانزیت کالا در سطح بین‌المللی، افزایش سهم مشارکت ایران در بازرگانی داخلی و خارجی و ترانزیت کالا، تقویت پیوندهای اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و امنیتی با کشورهای همسایه شرقی و شمال شرق این منطقه می‌تواند به توسعه اهداف و شاخص‌های توسعه پایدار نه‌تنها ایران بلکه کشورهای منطقه نیز تأثیر گذاشته و بر ارتقای مشارکت و افزایش ثبات و پایداری کشورهای منطقه بیفزاید.

۱. برنامه کریدور تراسیکا در ماه می ۱۹۹۳ میلادی در نشست وزرای حمل و نقل و تجارت هشت کشور عضو (پنج کشور جمهوری آسیای میانه و سه جمهوری قفقاز) در بروکسل ارائه شد که طی آن یک کریدور حمل و نقل شرق-غرب از طریق دریای سیاه-جمهوری قفقاز-دریای خزر و آسیای میانه، میان اروپا و آسیای میانه تعریف گردید.

به این ترتیب ایران به عنوان پلی بین دو منطقه استراتژیک یعنی «آسیای مرکزی- خزر» و «دریای عمان و خلیج فارس» نقش و امکان بسیار مهمی در ایجاد پیوندهای متعادل استراتژیک در این منطقه دارد. به‌ویژه اینکه تمامی کشورهای آسیای مرکزی، کشورهای محصور در خشکی هستند و دسترسی به آب‌های بین‌المللی از دیرباز همواره مهم‌ترین مسئله این کشورها برای خارج شدن از انزوای اقتصادی و پیوند با جامعه جهانی برای این کشورها از ایران بوده است. قرارگیری در مرکزیت سه قاره اروپا، آفریقا و آسیا و تعدد همسایگان محصور در خشکی که برای برقراری ارتباطات بین‌المللی و بین قاره ناگزیر به عبور از خاک ایران و استفاده از مرزهای آبی آن هستند و حدود ۳۸۰۰ کیلومتر سواحل خلیج فارس و دریای عمان و حدود ۷۰۰ کیلومتر سواحل دریای خزر موقعیت ممتاز و یگانه جغرافیایی برای کشور در سطح منطقه و جهان فراهم ساخته است.

ایران همراه کشورهای مرکزی و قفقاز و حاشیه خلیج فارس و همسایگان شرقی و غربی خود منطقه‌ایی را تشکیل می‌دهد که در حال حاضر حدود ۵۰۰ میلیون نفر جمعیت را در خود جای داده است. این منطقه، همان‌گونه که عنوان شد در مرکزیت بخش وسیعی از جهان قرار دارد که از شرق آسیا تا غرب اروپا و از شمال آسیا تا غرب اروپا و از شمال آسیا تا جنوب آفریقا را شامل می‌شود.

این منطقه مرکزی در فرایند توسعه جهانی از اهمیت روزافزون برخوردار است که حدود ۷۰ درصد از ذخایر نفت و ۴۰ درصد از منابع گاز جهان را در خود جای داده و مهم‌ترین و یکی از اصلی‌ترین کریدور آبی جهان در این منطقه، دریای عمان و خلیج فارس قرار دارد که ظرفیت‌های بالقوه استراتژیکی به این منطقه، به‌ویژه مناطق ساحلی و دریایی ایران در دریای عمان و خلیج فارس به ایران بخشیده است (شکل ۱۶).



شکل ۱۶: اصلی‌ترین راه‌های آبی جهان

Source: The Geography of Transport Systems (2020), available at: [https://transportgeography.org/?page\\_id=2067](https://transportgeography.org/?page_id=2067)



قطعاً استفاده و بهره‌برداری از ترکیب مناسبی از این مزیت‌ها با تکیه بر توسعه دریامحور می‌تواند مناسب‌ترین جهت‌گیری برای تعیین نقش و جایگاه کشور در اقتصاد جهانی باشد. به عنوان مثال تبدیل انرژی به برق و استفاده از آن در طیف گسترده‌ای از فلزات متناسب با ترکیب مواد معدنی موجود در سرزمین، توسعه صنایع وابسته به نفت مانند صنایع پتروشیمی در مناطق ساحلی و دریایی جنوب کشور و استفاده از موقعیت مرکزی جغرافیایی کشور با مزیت دسترسی به آب‌های آزاد و شاهراه‌های حمل و نقل بین‌قاره‌ای و بازارهای گسترده در پیرامون منطقه، بیانگر ظرفیت‌های بالقوه سواحل کشور به‌ویژه سواحل جنوب شرق کشور است که بسیاری از آنها بلااستفاده مانده‌اند. این ترکیب به معنای تعامل بیشتر مرکزیت‌های نسبی کشور و افزایش بهره‌وری از منابع، موقعیت‌ها و ظرفیت‌های بالقوه کشور است که می‌تواند به عنوان نیروی محرکه و جهش کشور برای قرار گرفتن در مدار توسعه پایدار ملی عمل کند.

هرگونه غفلت در استفاده از این ظرفیت‌ها، به‌ویژه استفاده از ظرفیت‌های بالقوه مناطق ساحلی و دریایی در چارچوب توسعه دریامحور، می‌تواند آثار و پیامدهای غیر قابل جبرانی را بر اقتصاد کشور تحمیل کند. از سوی دیگر، عدم استفاده به‌موقع از ظرفیت‌ها و کارکردهای مناطق دریایی و ساحلی کشور ممکن است، این کارکردها توسط سایر کشورها مورد استفاده قرار گیرد و چنین کارکردهایی برای همیشه از دسترس خارج شود.

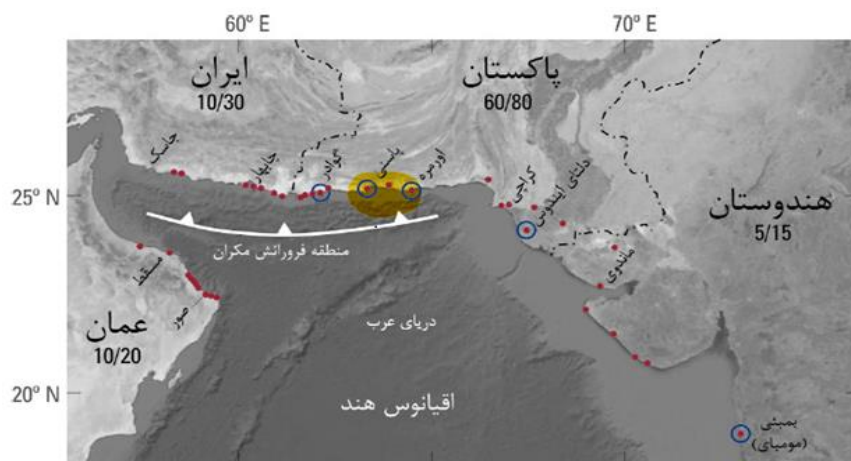
البته در توسعه و بارگذاری فعالیت‌ها در چارچوب توسعه دریامحور باید اصول و ملاحظات آمایشی، زیست‌محیطی، توسعه پایدار، به‌ویژه ارزیابی ریسک مخاطرات زلزله و سونامی مورد توجه قرار گیرند. در غیر این صورت توسعه دریامحور بدون رعایت این اصول می‌تواند به اتلاف سرمایه‌گذاری‌ها و بروز طیف گسترده‌ای از معضلات زیست‌محیطی و ناهنجاری‌های اجتماعی و فرهنگی شود که در حال حاضر استان بوشهر به‌ویژه منطقه پارس جنوبی با آنها مواجه است.

برای مثال، عدم توجه به ارزیابی ریسک مخاطرات طبیعی در توسعه و بارگذاری فعالیت‌ها در سواحل جنوبی کشور، به‌ویژه منطقه مکران می‌تواند مشکلات بسیاری از سرمایه‌گذاری‌ها را در معرض ریسک مخاطرات طبیعی قرار دهد؛ زیرا منطقه مکران در زمره مناطق نزدیک منطقه فرورانش<sup>۱</sup> قرار دارد (شکل ۱۷) که همواره احتمال زلزله‌های زیردریایی و به دنبال آن سونامی در آن وجود دارد (شکل ۱۸) و درواقع منطقه مکران به عنوان یکی از مناطق مستعد وقوع سونامی است. اگرچه اطلاعات تاریخی در مورد سونامی در منطقه مکران بسیار اندک است،

#### 1. suction zone

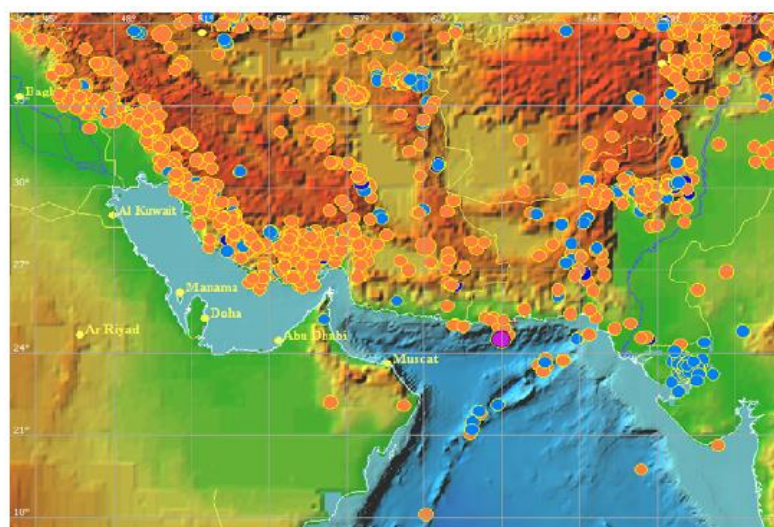
در زمین‌شناسی به منطقه‌ای از زمین که دو پوسته از سطح کره زمین به سمت یکدیگر حرکت کرده و یکی از این پوسته‌ها به زیرپوسته دیگر می‌لغزد منطقه فرورانش می‌گویند.

اما آخرین زمین‌لرزه اخیر ثبت شده در بخش شرقی مکران در ساعت ۲۱:۱۶ دقیقه ۲۸ نوامبر سال ۱۹۴۵ (۱۳۲۴ شمسی) در فاصله ۸۷ کیلومتری جنوب باختری منطقه چوری (بلوچستان) پاکستان اتفاق افتاد. این زمین‌لرزه در طول جغرافیایی ۲۴٫۵ درجه شمالی و عرض جغرافیایی ۶۳ درجه با بزرگای ۸٫۱ رخ داد (شکل ۱۸). این زمین‌لرزه با گسیختگی حدود تقریباً یک پنجم کل پهنه فرورانش همراه بود. اثرات تخریبی زمین‌لرزه و سونامی مربوطه حاکی از آن است که این رویداد سبب کشته شدن حدود ۴ هزار نفر در سواحل مکران و عمان شد.



شکل ۱۷: منطقه فرورانش منطقه مکران

منبع: یادبود سونامی ۱۳۲۴ مکران - گزارش گفت و گو با بازماندگان سونامی در کشورهای اطراف دریای عرب (۱۳۹۴). کمیسیون اقتصادی و اجتماعی منطقه آسیا و اقیانوسیه (اسکاپ) و یونسکو



شکل ۱۸: لرزه‌خیزی منطقه مکران بین سال‌های ۲۰۰۵-۱۹۰۰ با بزرگی بیش از ۴ مرکالی

منبع: مختاری، محمد (۱۳۸۹). مکران ناحیه مستعد سونامی در سواحل جنوب شرقی ایران، پژوهش‌های دانش زمین، سال اول، شماره ۲، ۴۹-۳۹

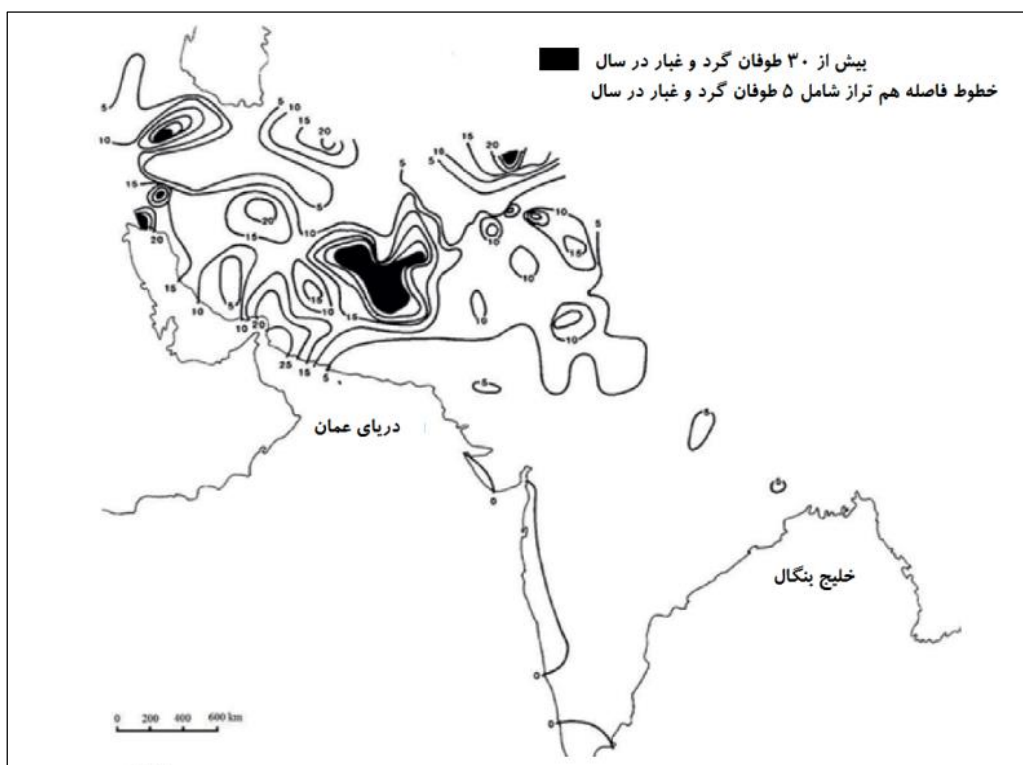
این منطقه مرز فعال میان ورقه‌های همگرای زمین‌ساختی است که یکی از این ورقه‌ها با شییبی ملایم به سمت شمال در امتداد خط ساحلی ایران و پاکستان در دریای عمان به زیر ورقه دیگر فرورانده می‌شود. حاشیه دیگر این منطقه که رو به دریاست، با طول ۸۰۰ کیلومتر در امتداد پایینی شیب قاره‌ای قرار دارد. در امتداد این منطقه، هر جا که دچار گسیختگی شود، می‌تواند زمین‌لرزه‌هایی به بزرگی ۸/۷ تا ۹/۲ ایجاد کند و سونامی متعاقب آن در طول سواحل شمالی کشور عمان، جنوب شرق ایران، پاکستان و شمال غرب هندوستان می‌تواند تا ارتفاع ۱۰ متر رخ دهد.

به همین دلیل در مکان‌یابی تأسیسات و سکونتگاه‌های انسانی باید این مخاطرات مورد ارزیابی قرار گیرند تا از آسیب‌های آینده جلوگیری به عمل آید. همچنین با توجه به ویژگی‌های مناطق ساحلی و دریایی کشور، به‌ویژه کمبود آب در سواحل جنوبی کشور، تأمین آب همواره به عنوان یک چالش مطرح است. هرچند با توسعه فناوری‌های نمک‌زدایی از آب دریایی امکان تأمین آب در مناطق ساحلی، به‌ویژه سواحل جنوبی کشور میسر است، اما تأمین منابع مالی و همچنین آثار و پیامدهای ناشی از نمک‌زدایی بر محیط‌زیست به عنوان چالش‌هایی هستند که باید در توسعه دریامحور به آنها توجه کرد.

از دیگر عوامل محدودکننده توسعه دریامحور، به‌ویژه در سواحل جنوبی کشور تغییرات اقلیمی، افزایش بلایای طبیعی مانند خشکسالی‌ها، سیلاب‌ها و همچنین افزایش قابل توجه طوفان‌های گردوغبار در آینده است که می‌توانند به عنوان موانع اساسی فراروی توسعه این مناطق عمل کنند.

برای مثال، طوفان‌های گردوغبار به شدت مناطق جنوب و جنوب غرب آسیا را تحت تأثیر قرار می‌دهند. کانون‌های طوفان‌های متعددی در این منطقه قدیمی و همچنین کانون‌های حاد در آسیای غربی و شمال افریقا وجود دارند که در نتیجه فعالیت این کانون، همه این مناطق به‌ویژه سواحل جنوبی و جنوب شرق ایران را تحت تأثیر قرار می‌دهند.

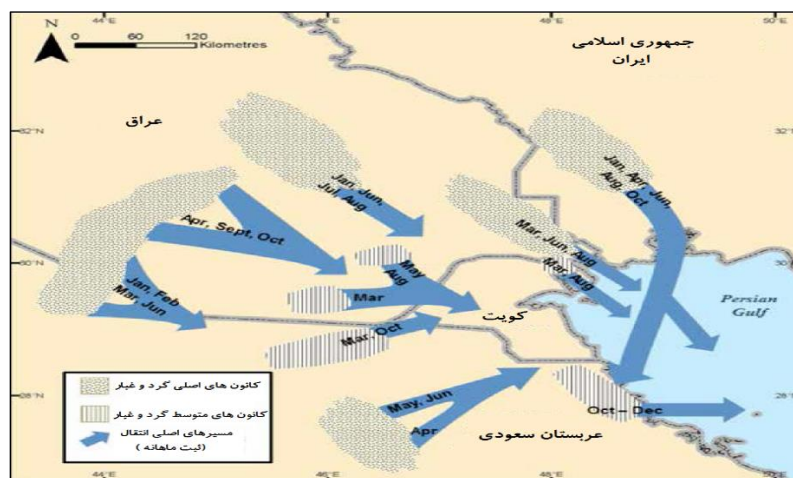
طوفان‌های گردوغبار پدیده‌هایی متداول در جنوب و جنوب غرب آسیا هستند. فراوان‌ترین طوفان‌های گردوغبار در حوزه آبریز سیستان در جنوب شرق ایران و جنوب غرب افغانستان، نواحی از جنوب شرق کشور، شمال غرب بلوچستان در پاکستان، صحرای تار<sup>۱</sup> راجستان در شمال غربی هند، دشت‌های افغانستان، ترکمنستان و نواحی ریگستان ازبکستان روی می‌دهند. گردوغبار حاصل از این مناطق به شمال آسیا و آسیای مرکزی، جنوب دریای عمان و بخش‌های شرقی در آسیای جنوب شرقی منتقل می‌شود (شکل ۱۹).



شکل ۱۹: توزیع طوفان‌های گردوغبار (میدان دید کمتر از ۱۰۰۰ متر) در جنوب و جنوب غرب آسیا

مأخذ: گزارش کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه (۱۴۰۰). ارزیابی خطر طوفان‌های گردوغبار در آسیا و اقیانوسیه، ترجمه فرزام پوراصغر سنگاچین و حبیب جباری، سازمان برنامه و بودجه

همچنین سواحل جنوبی و جنوب غرب کشور نیز در نتیجه تغییرات اقلیمی و افزایش خشکسالی‌ها و همچنین بهره‌برداری‌های ناپایدار در معرض طوفان‌های گرمسیری قرار دارند. به همین دلیل، احتمال بروز طوفان‌های گردوغبار در سراسر سال وجود دارد. در شکل ۱۹ توزیع مکانی و زمانی کانون‌های گردوغبار در قسمت‌هایی از آسیای جنوب غربی و در نزدیک خلیج فارس نشان داده شده که در سال‌های اخیر به شدت مناطق ساحلی جنوبی و به‌ویژه سواحل جنوب غربی کشور را تحت تأثیر قرار داده است.



شکل ۲۰: منشأ فصلی کانون‌های گردوغبار در جمهوری اسلامی ایران، عراق، عربستان سعودی و آسیای مرکزی

مأخذ: گزارش کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه، ارزیابی خطر توفان‌های گردوغبار در آسیا و اقیانوسیه، ترجمه فرزام پوراصغر سنگاچین و حبیب جباری، سازمان برنامه و بودجه

به این ترتیب تغییر اقلیم به عنوان یک تهدید جهانی مطرح است. میانگین دمای زمین در سال ۲۰۱۷، حدود ۱/۱ درجه سانتی‌گراد بالاتر از دمای میانگین زمین قبل از انقلاب صنعتی و حدود ۰/۴۶ درجه سانتی‌گراد بالاتر از میانگین بلندمدت ۱۴/۳ درجه سانتی‌گراد دوره ۲۰۱۰-۱۹۸۱ بوده است. اطلاعات ثبت شده نشان داده است که سه سال گذشته (۲۰۱۵، ۲۰۱۶ و ۲۰۱۷) گرم‌ترین سال‌های ثبت شده بوده‌اند. تغییر اقلیم اثرات شدیدی بر افزایش شدت و فراوانی توفان‌های گردوغبار دارد. این پدیده تحت تأثیر متغیرهای اقلیمی متعدد از جمله سرعت و جهت باد، دمای هوا، نزولات جوی و تبخیر قرار دارد. با توجه به تغییر اقلیم و اثرات آن بر محیط‌زیست، اقتصاد و سلامت مردم، درک و شناسایی روابط بین تغییر اقلیم و شدت و فراوانی طوفان‌های گردوغبار در سطوح محلی و منطقه‌ای بسیار حائز اهمیت است. لذا این ملاحظات باید در توسعه دریامحور کشور مورد توجه قرار گیرند و بارگذاری‌ها برای توسعه در مناطق ساحلی، به‌ویژه سواحل جنوبی با توجه به این ملاحظات انجام شود.

با توجه به موارد عنوان شده، برای اینکه توسعه دریا محور در کشور بتواند از پایداری لازم برخوردار باشد، باید در تمامی سیاست‌های آمایش سرزمین و طرح‌های کالبدی ملاحظات زیست‌محیطی، پدافند غیرعامل و ریسک مخاطرات طبیعی از جمله ارزیابی ریسک زلزله و سونامی مورد توجه قرار گیرند تا تجربه توسعه مناطق ساحلی و دریایی در برخی از مناطق از جمله توسعه صنایع نفت و گاز در استان بوشهر جلوگیری شود که پیش‌شرط کاهش این مشکلات ارزیابی راهبردی محیط‌زیست<sup>۱</sup> و ریسک مخاطرات طبیعی است تا بارگذاری‌های زیست‌متناسب با توان بوم‌شناختی صورت گیرد.

## ۶- جمع‌بندی

مناطق ساحلی کشور از منظر ژئوپلیتیکی و جغرافیایی در زمره مناطق استراتژیک قلمداد می‌شوند که می‌توانند به عنوان پل ارتباط و تعامل با سایر کشورهای جهان و همچنین تسهیل‌کننده روابط درونی و بیرونی اقتصاد کشور عمل کنند و ضمن کمک به ایجاد تعادل‌های منطقه‌ای، استفاده از موقعیت جغرافیایی و منطقه‌ای کشور، استفاده پایدار از منابع و قابلیت‌ها و حفظ محیط‌زیست و توسعه فعالیت‌های گردشگری و توسعه قطب‌های تولید فرآورده‌های نفتی، امنیت مناطق داخلی از طریق مرزهای آبی را تضمین کرده و در مجموع به عنوان نمادی از توسعه یافتگی و موتور محرکه اقتصاد و جاذب سرریز جمعیت سایر مناطق عمل نمایند، به شرط آنکه در فرایند توسعه دریامحور تمامی ملاحظات زیست‌محیطی، پدافند غیرعامل، ارزیابی ریسک بلایای طبیعی، ارزیابی تأثیرات اجتماعی و سایر ملاحظات مرتبط با فرایند توسعه مورد توجه قرار گیرند.

با توجه به موقعیت منطقه‌ای خاص کشور، وجود کشورهای محصور در خشکی در ماورای مرزهای شمالی و شمال شرقی کشور و همچنین در نظر گرفتن چشم‌انداز گسترش مناسبات اقتصاد بین‌المللی در زمینه توسعه به طور عام و توسعه و سازماندهی فضایی و آمایشی کشور صرفاً نباید در مرزهای کشور محدود شود، بلکه توسعه درونزا و برون‌گرا به عنوان یک راهبرد مسلط در سیاست‌ها و برنامه‌های توسعه، به‌ویژه توسعه دریامحور در کانون توجه برنامه‌ریزان توسعه سرزمینی قرار گیرد.

در این میان تقویت گروه‌بندی‌های منطقه‌ای<sup>۱</sup> در چارچوب همکاری‌های جنوب- جنوب<sup>۲</sup> بسیار حائز اهمیت است و می‌تواند به هم‌افزایی و منافع دو سر برد برای کشورهای عضو گروه‌بندی‌های منطقه‌ای منتهی شود.

### 1. Regional grouping

### 2. South-South cooperation

اندیشه همکاری بین کشورهای در حال توسعه از کنفرانس آفریقایی- آسیایی در ۱۹۵۵ در باندونگ (اندونزی) آغاز شد. همکاری جنوب- جنوب عنصر مهمی از همکاری‌های بین‌المللی برای توسعه است که موقعیت رشد برای کشورهای در حال توسعه را در پیگیری‌های فردی و جمعی آنها از تداوم رشد اقتصادی و توسعه پایدار ارائه می‌کند. همکاری‌های جنوب- جنوب و تقویت گروه‌بندی‌های منطقه راهبردی است که مورد توجه بسیاری از کشورها برای تقویت اتحادیه‌های منطقه‌ای به منظور رویارویی و چانه‌زنی با دولت‌های شمال قرار گرفته است. همکاری جنوب- جنوب جلوه‌ای از همبستگی در بین مردم و کشورهای جنوب است که به رفاه ملی آنها، اعتماد به نفس ملی و جمعی آنها و دستیابی به اهداف توسعه بین‌المللی توافق شده از جمله اهداف ۱۷ گانه توسعه پایدار کمک می‌کند. برنامه همکاری جنوب- جنوب و ابتکارات آن باید توسط کشورهای جنوب و با رعایت اصول احترام به حاکمیت ملی، مالکیت ملی و استقلال، برابری، عدم مشروط بودن، عدم دخالت در امور داخلی و منافع مشترک تبیین گردد. به همین دلیل نیز در بند ۲۶۰، دستور کار ریو+۲۰ موسوم به «آینده‌ای که ما می‌خواهیم» عنوان شده است. ما می‌دانیم که معماری (ساختار) به طور قابل ملاحظه‌ای در دهه اخیر تغییر کرده است. کمک‌کنندگان جدید و رویکردهای مشارکتی نوین که روش‌های جدید همکاری را به کار می‌گیرند، به افزایش جریان منابع مالی کمک کرده است. علاوه بر این، واکنش کمک‌های توسعه‌ای به سرمایه‌گذاری خصوصی، تجارت و نقش‌آفرینان جدید توسعه، فرصت‌های جدیدی را برای کمک به جریان منابع مالی بخش خصوصی، تأمین می‌نماید. ما بر حمایت از همکاری‌های جنوب- جنوب و همچنین همکاری‌های مثلی که منابع مورد نیاز مضاعفی را برای اجرای برنامه‌های توسعه‌ای تأمین می‌نماید، تصریح می‌کنیم. ما اهمیت و تفاوت تاریخی و خصوصیات همکاری‌های جنوب- جنوب را درک می‌کنیم و به اینکه این همکاری‌ها باید بر مبنای تسهیم تجربیات و اهداف، به‌عنوان سیمای همبستگی و همکاری میان کشورها دیده شود، تأکید می‌کنیم. هر دو شکل همکاری از یک دستور کار توسعه‌ای که به

عوامل متعددی در ایجاد توسعه دریامحور دخالت دارند که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به موقعیت جغرافیایی و دسترسی به دریا، ویژگی‌های مردم و جامعه، مشخصه‌های فیزیکی کشور، جمعیت و سرمایه اجتماعی، وسعت سرزمین و رویکردها و درک سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان توسعه اشاره کرد.

بر این اساس در این تحقیق ابتدا مهم‌ترین اسناد فرادست در خصوص توسعه دریا مورد بررسی قرار گرفت. در ادامه مفاهیم پایه و برخی از تقسیم‌بندی‌های مناطق ساحلی ارائه شد. پس از ارائه مفاهیم پایه ویژگی‌های جمعیتی، جغرافیایی و اکولوژیکی مناطق ساحلی شمال و جنوب به تفکیک مورد بررسی قرار گرفته و در ادامه این بخش به برخی از ظرفیت‌های بالقوه کشور در این زمینه با سایر کشورها مقایسه شد. در این بررسی نشان داده شد که الگوی مکانی- فضایی توسعه ایران الگویی دریاگریز و خشکی‌محور است، در حالی که این الگو در بسیاری از کشورها دریامحور است و این کشورها توانسته‌اند به بهترین نحو از ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی دریایی خود بهره ببرند و به همین دلیل مهم‌ترین شهرهای جهان مانند نیویورک و توکیو از کلان‌شهرهای جهان، شهرهای ساحلی دریایی هستند که این موضوع از اهمیت توسعه دریامحور در جهان حکایت دارد.

در ادامه، مهم‌ترین مسائل و مشکلات سواحل جنوب و شمال کشور به تفکیک در چهار حوزه طبیعی و محیط زیستی، اقتصادی، کاربری اراضی و مشکلات اجتماعی و فرهنگی ارائه شد. آلودگی‌های شدید ناشی از اکتشاف، استخراج و حمل و نقل نفت و گاز، آلودگی شدید منابع آب‌های ساحلی ناشی از تخلیه ضایعات و پسماندهای جامد مایع ناشی از تأسیسات فرآوری نفت و گاز و پتروشیمی مستقر در خشکی، تخلیه پساب‌های شهری، صنعتی و کشاورزی، تخلیه پساب‌های حاصل از تأسیسات نمک‌زدایی از سوی کشورهای همسایه، ضعف هم‌پیوندی مناطق ساحلی با سایر مناطق کشور، احساس تبعیض به‌ویژه در مناطق شرقی، فقر و نابرابری، قاچاق و انتقال غیرقانونی کالاها، به‌ویژه در سواحل جنوبی و ضعف زیرساخت‌ها از جمله مسائل و مشکلات مناطق ساحلی و دریایی قلمداد می‌شوند.

در بخش آخر، به‌صورت خلاصه به برخی از ملاحظات زیست‌محیطی و همچنین مخاطرات طبیعی از جمله ارزیابی ریسک مخاطرات زلزله و سونامی، خشکسالی‌ها، سیل و توفان‌های گردوغبار در توسعه دریامحور اشاره شد که باید در برنامه‌های آمایش توسعه دریامحور مورد توجه قرار گیرند.

---

نیازهای خاص و انتظارات کشورهای در حال توسعه می‌پردازد، حمایت می‌کند. ما همچنین می‌دانیم، همکاری‌های جنوب- جنوب مکمل همکاری‌های شمال- جنوب بوده و یک جایگزین نیست. ما به نقش ایفا شده توسط کشورهای در حال توسعه در درآمد متوسط را به‌عنوان ارائه‌دهندگان و دریافت‌کنندگان همکاری‌های توسعه‌ای، اذعان داریم.

در این راستا سواحل شمالی کشور باید به عنوان الگویی برای استفاده مناسب از توان‌های محیطی، حفظ و ارتقای مناظر و چشم‌اندازهای طبیعی و ذخایر ارزشمند اکولوژیکی، قابلیت‌های گردشگری و گذران اوقات فراغت برای مردم کشور و سایر کشورهای منطقه در کنار استفاده پایدار از سایر قابلیت‌ها و مزیت‌های کشاورزی، صنعتی، خدماتی و فرهنگی در جهت تأمین نیازهای ملی و توسعه صادرات عمل نمایند.

سواحل جنوبی کشور نیز به عنوان نمادی از اقتدار ملی با استفاده مناسب از منابع آب‌های آزاد و ظرفیت‌های کشور در زمینه منابع انرژی و معدنی، قابلیت‌های صنعتی، بازرگانی، حمل و نقل و ترانزیت و همچنین قابلیت‌های علمی و منابع انسانی به عنوان خط مقدم تعامل کشور با جهان به حساب می‌آیند.

به این ترتیب در این گزارش مشخص شد که ایران از همه مؤلفه‌های یک کشور دریایی برخوردار است و دارای ظرفیت بالقوه برای تجارت و ترانزیت کالا بوده و از مزیت‌های بسیار زیادی برای حمایت‌های لجستیکی سایر کشورها، به‌ویژه کشورهای محصور در خشکی برخوردار است. لذا این مجاورت و برخورداری از موهبت دریا یک مزیت راهبردی قلمداد می‌شود که باید از ظرفیت‌های آن استفاده شود.

بر این اساس، تهیه «پروگرام توسعه دریامحور مناطق ساحلی» به لحاظ راهبردی و چگونگی ساماندهی، به لحاظ فیزیکی و کالبدی و به لحاظ مدیریتی نیازمند برخورداری از سه سطح همکاری و تعامل میان مطالعات آمایش سرزمین (سازمان برنامه و بودجه) برای ترسیم اهداف بلندمدت توسعه مناطق ساحلی، مطالعات طرح کالبدی و توسعه سواحل مکران (وزارت راه و شهرسازی)، برای تهیه طرح‌های کالبدی منطقه‌ای سواحل و طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی<sup>۱</sup> (تهیه شده توسط سازمان بنادر و دریانوردی) است. همچنین طرح و مطالعات توسعه‌ای که توسط نهادهای نظامی تهیه شده و طرح‌های توسعه‌ای سایر دستگاه‌های اجرایی باید به صورت یکپارچه و در تعامل با یکدیگر به اجرا درآیند تا بتوان از هم‌افزایی آنها بسترهای لازم را برای دگرگون‌سازی سازمان فضایی کشور با محوریت توسعه دریامحور را فراهم ساخت.

از مجموع می‌توان به این جمع‌بندی رسید که یکی از مهم‌ترین ارکان توسعه برای کشور، بهره‌برداری هرچه بیشتر از ظرفیت‌های سرزمینی و ژئوپلیتیکی و توجه به ظرفیت‌های سواحل جنوبی و شمالی است. اما از آنجایی برای توسعه دریامحور و حکمرانی سواحل، حفظ یکپارچگی و ساماندهی فرابخشی مبتنی بر اصول توسعه پایدار برای جلوگیری از موازی‌کاری و عدم هماهنگی‌های نهادها و دستگاه‌های اجرایی مختلف یک ضرورت است باید سازوکارهای مناسب برای اجرای پروگرام توسعه دریامحور مناطق ساحلی تهیه و تدوین شود.

---

1. Integrated Coastal Zone Management (ICZM)



بر این اساس، اتخاذ رویکردی ترکیبی از سه رویکرد حفاظتی (حفاظت از محیط‌زیست منطقه ساحلی در خشکی و دریا)، توسعه‌ای (توجه به رشد اقتصادی و اجتماعی در مناطق ساحلی و تسهیل فرایند کسب منافع اقتصادی از طریق ارتقای ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی و سازگاری فعالیت‌ها با محیط‌زیست)؛ و مدیریتی (برقراری استراتژی فرابخشی و کاهش تضاد منافع میان فعالیت‌ها و ذی‌نفعان مختلف برای بهره‌برداری مناسب از منابع ساحلی) جهت اعمال پروگرام‌های توسعه دریامحور مناطق ساحلی در زمره «الزامات تحقق توسعه دریامحور» قلمداد می‌شود.

در ادامه در تکمیل مطالب ارائه شده مضامینی چند همراه با توصیه‌های سیاستی برای تحقق توسعه دریامحور ارائه خواهد شد.

## ۷- مضامین و توصیه‌های سیاستی

- ایجاد هماهنگی، همسویی و شفاف‌سازی قوانین و مقررات ناظر بر فعالیت‌های بخش‌های دولتی، تعاونی و خصوصی.
- برقراری نظام‌های حقوقی و مالی ویژه در مناطق ساحلی برای هدایت فعالیت‌های توسعه.
- تقویت زیرساخت‌های لازم در بنادر به عنوان دروازه‌های ارتباط و تعامل با سایر کشورها در راستای توسعه همه‌جانبه مناطق ساحلی و دریایی کشور مبتنی بر رویکرد درونزا و برونگرا.
- ارتقای مشارکت مردمی و بخش‌های خصوصی در برنامه‌ریزی، اجرا و نظارت و پایش سیاست‌ها و برنامه‌های توسعه دریامحور.
- تهیه و تدوین ضوابط و مقررات ساخت‌وساز و ضوابط زیست‌محیطی منطقه‌ای مختص مناطق ساحلی و دریایی.
- توزیع و بارگذاری فعالیت‌ها در مناطق ساحلی به‌ویژه سواحل جنوب شرق کشور بر اساس مبانی اقتصاد فضا از جمله «اقتصاد تجمیع» و «صرفه‌های ناشی از همجواری».
- استفاده مؤثر از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری نهادهای نظامی و انتظامی برای توسعه دریامحور.
- توجه به تدابیر امنیتی و دفاعی در استقرار و بارگذاری جمعیت و فعالیت در مناطق حساس و استراتژیک.
- تأمین امنیت مناطق ساحلی و دریایی دارای اهمیت حساس و استراتژیک.
- تجهیز شبکه انتقال انرژی در داخل کشور به همراه افزایش هرچه بیشتر ایفای نقش انتقال انرژی کشورهای منطقه از طریق معاوضه (SWAP)<sup>۱</sup> در راستای بهره‌برداری هر چه بیشتر از موقعیت ممتاز جغرافیایی کشور.
- ارزیابی منطقه‌ای ریسک مخاطرات طبیعی از جمله سیل و سونامی و رعایت اصول و مبانی پدافند غیرعامل در بارگذاری فعالیت‌ها و جمعیت در مناطق ساحلی و دریایی.
- توجه به ملاحظات تغییر اقلیم و بالا آمدن سطح آب دریاها در بارگذاری فعالیت‌ها و جمعیت.
- مقررات‌زدایی، بازنگری و به‌روزرسانی قوانین و مقررات گمرکی کشور.
- تقویت گروه‌بندی‌های منطقه‌ای (Regional groping) در چارچوب همکاری‌های جنوب- جنوب برای توسعه دریامحور.

۱. آنچه امروز به عنوان سوآپ در معاملات نفتی مطرح می‌شود به زبان ساده به این مفهوم است که دولت یا تجار بخش خصوصی، نفت یا گاز را در یک مرز کشور از همسایگان دریافت می‌کنند و در مرز دیگر به افراد مورد نظر آنان تحویل می‌دهند.

- تقویت مناسبات اقتصادی فراملی با بهره‌گیری از موقعیت جغرافیایی، سیاسی، اقتصادی دریایی در شمال و جنوب کشور.
- برقراری و تضمین امنیت سرمایه‌گذاری به منظور تسهیل فرایند توسعه و تسریع در استفاده از موقعیت ژئوپلیتیکی سواحل و دریاهای کشور.
- مشارکت با کشورهای محصور در خشکی برای تجهیز و توسعه زیرساخت‌های بندری و توسعه سیستم حمل و نقل پسرکانه در راستای وابستگی‌های متقابل و تضمین امنیت.
- حفاظت از تنوع زیستی و زیستگاه‌های حساس مناطق ساحلی با مشارکت کشورهای منطقه.
- ارزیابی راهبردی محیط‌زیست (SEA)<sup>۱</sup> برنامه‌ها، سیاست‌ها و پروگرام‌های توسعه دریامحور.
- تقویت و توانمندسازی همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی مرتبط با حفاظت از محیط‌زیست مناطق ساحلی و دریایی از جمله کنوانسیون کویت (راپمی) و کنوانسیون تهران.
- استقرار نظام یکپارچه و فرابخشی مدیریت در مناطق ساحلی.
- ایجاد نظام یکپارچه اطلاعات اقتصادی، اجتماعی و محیط زیستی دریاها و سواحل.
- ایجاد نظام ارزیابی راهبردی محیط‌زیست برای بارگذاری فعالیت‌ها و جمعیت در مناطق ساحلی و دریایی.
- ایجاد تعادل در توزیع جمعیت و فعالیت، متناسب با منابع، توان محیطی و ظرفیت تحمل زیست‌بوم‌ها در مناطق مستعد توسعه.
- حفاظت و بهره‌برداری پایدار از مناطق حساس و آسیب‌پذیر مناطق ساحلی و دریایی، به‌ویژه جنگل‌های مانگرو در سواحل جنوب.
- بازنگری و به‌روزرسانی قوانین و مقررات ناظر بر بارگذاری جمعیت و فعالیت در مناطق ساحلی و دریایی به‌ویژه حریم مناطق ساحلی و دریایی.
- اتخاذ ساز و کارهای لازم برای آزادسازی حریم سواحل دریاها، به‌ویژه در سواحل شمال و جلوگیری از آلودگی و حفظ محیط‌زیست و کنترل و نظارت مستمر بر حفاظت از این حریم.
- توسعه و تکمیل شبکه تصفیه فاضلاب‌های خانگی شهرهای ساحلی.
- تجهیز و تقویت مناطق مستعد و عرصه‌های مختلف گردشگری و ارتقاء سطح مدیریت در ابعاد ملی و فراملی با هماهنگی بین بخشی و درون بخشی با اولویت به‌کارگیری امکانات بخش خصوصی و تعاونی.

- 
- جلوگیری از گسترش بی‌رویه شهرهای نوار ساحلی و ساماندهی مراکز جدید اسکان جمعیت با توجه به محدودیت‌های نوارهای ساحلی و توجه به ظرفیت‌های جمعیت‌پذیری این مناطق.
  - توسعه و تجهیز مبادی ورود و خروج دریایی و افزایش ضریب بهره‌برداری از بنادر و ایجاد امکانات مناسب جهت استفاده بهینه از ظرفیت‌های موجود و پاسخگویی به تقاضای رو به رشد ترانزیت کالا.
  - تقویت و تجهیز سیستم حمل و نقل پسرکانه‌ها برای اتصال به کریدورهای بین‌المللی.
  - تخصیص کاربری اراضی متناسب با توان و قابلیت‌های محیط ساحلی.
  - استفاده از قابلیت‌های طبیعی منابع آب و خاک جهت توسعه و نوسازی فعالیت‌های کشاورزی با تأکید بر صادرات و دسترسی به بازارهای بین‌المللی.
  - تقویت و توسعه صنایع وابسته به صنایع تبدیلی و صنایع انرژی‌بر، به‌ویژه در سواحل جنوب مبتنی بر آخرین فناوری‌های سازگار با محیط‌زیست.
  - توسعه و تجهیز ارتباطات دریایی (کابوتاژ)، تقویت مبادی ورودی و خروجی دریایی و توسعه زیرساخت‌های بازرگانی به منظور استفاده مطلوب‌تر از ظرفیت‌های موجود جهت پاسخگویی به تقاضای رو به رشد ترانزیت کالا.
  - توجه به ملاحظات فرهنگی و اجتماعی در استقرار و بارگذاری فعالیت‌ها، جمعیت و ارزیابی تأثیرات اجتماعی.

## منابع

- پایگاه فرهنگی و اطلاع‌رسانی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران (۱۳۹۹). قابل دسترس در:  
<https://aja.ir/nedaja/portal/home>
- طلائی، فرهاد (۱۳۹۰). حقوق بین‌الملل دریاها، تهران: جنگل.
- رضایی، علی (۱۳۹۵). حقوق و تعهدات کشورها در بهره‌برداری از انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی، فصلنامه پژوهش حقوق عمومی، سال هجدهم، شماره ۵۴.
- سازمان بنادر و دریانوردی (۱۳۹۸). کاربرد حقوق و بیمه دریایی، پودمان ۱، قابل دسترس در:  
<http://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2>
- سازمان بنادر و دریانوردی (۱۳۹۸). مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی و دریایی قابل دسترس در:  
<https://iraniczmm.pmo.ir/fa/coastalzone/introduction>
- موسوی، سید ابوالفضل، جلال کریمی، عباس محمدی و فریدون وفايي (۱۳۹۲). تعیین طول سواحل شمال و جنوب، سازمان بنادر و دریانوردی.
- سازمان برنامه و بودجه (۱۳۹۸). امور برنامه‌ریزی، نظارت و آمایش سرزمین.
- خانزادی، حسین (۱۳۸۸). قدرت دریایی و چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران.
- سازمان برنامه و بودجه (۱۳۹۸). امور برنامه‌ریزی، نظارت و آمایش سرزمین.
- سازمان برنامه و بودجه (۱۳۹۸). مطالعات محیط‌زیست و منابع طبیعی، سند ملی آمایش سرزمین، مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری.
- سالنامه آماری سال ۱۳۹۶، مرکز آمار ایران.
- مؤسسه مطالعات تحقیقات آب (۱۳۹۶). نوسان تراز آب دریای خزر، مرکز مطالعات و تحقیقات دریای خزر، شماره ۲۴ و ۲۵، قابل دسترس در:  
[http://wri.ac.ir/\\_DouranPortal/documents/CSNRC/bultan%20caspien/No.24-25.pdf](http://wri.ac.ir/_DouranPortal/documents/CSNRC/bultan%20caspien/No.24-25.pdf)
- پژوهشگاه اقیانوس‌شناسی و علوم جوی (۱۳۹۸). وزارت علوم، تحقیقات و فناوری قابل دسترس در:  
<http://www.inio.ac.ir/Default.aspx?tabid=2019>
- لطفی، حیدر، هاشم منفرد، فرامرز نصری و بازرگان امیری (۱۳۹۵). نقش مدیریت یکپارچه مناطق (ICZM) در ارتقای امنیت ملی کشور ایران، جغرافیا (برنامه‌ریزی منطقه‌ای)، سال هفتم، شماره ۱، ۱۷-۳۲.
- نوروزی، علیرضا و سیده معصومه تقی‌زاده (۱۳۹۷). چالش‌ها و چشم‌انداز کریدورهای حمل و نقل بین‌المللی و عبوری از ایران (با تأکید بر کریدور شمال و جنوب)، وزارت امور اقتصادی و دارایی، معاونت اقتصادی اداره کل اقتصاد و دارایی استان گیلان.
- کمیسیون اقتصادی اجتماعی منطقه آسیا و اقیانوسیه (اسکاپ) و یونسکو (۱۳۹۴). یادبود سونامی ۱۳۲۴ مکران - گزارش گفت و گو با بازماندگان سونامی در کشورهای اطراف دریای عرب.
- گزارش کمیسیون اقتصادی و اجتماعی آسیا و اقیانوسیه (۱۴۰۰). ارزیابی خطر توفان‌های گردو غبار در آسیا و اقیانوسیه: فرصت‌ها برای اقدام و همکاری‌های منطقه‌ای، ترجمه فرزام پوراصغر سنگاچین و حبیب جباری، تهران: سازمان برنامه و بودجه.
- Blackburn, S., & Pelling, M. (2014). Coastal megacities: Risks and opportunities. *Global Change*, 82, 8-11. available at: <http://www.igbp.net/news/features/features/coastalmegacitiesrisksandopportunities>

---

Demographia World Urban Areas (2021), Built Up Urban Areas or World Agglomerations, 17th ANNUAL EDITION, available at: <http://www.demographia.com/db-worldua.pdf>.

Statista (2021). Oil flows through the Strait of Hormuz between 2014 and 2020 available at: <https://www.statista.com/statistics/277157/key-figures-for-the-strait-of-hormuz/>.

Shaw, J. (2020). The geography of transport systems. available at: [https://transportgeography.org/?page\\_id=2067](https://transportgeography.org/?page_id=2067).