

بررسی قابلیت‌های منطقه‌ای مبتنی بر اقتصاد دریامحور ۴. تجارت، بنادر و کشتیرانی

گزارش حاضر جلد چهارم از مجموعه ۵ جلد گزارشاتی است که در قالب نتایج حاصل از طرح پژوهشی با عنوان: «اقتصاد دریامحور» در دفتر مطالعات زیربنایی به انجام رسیده است. طرح مزبور با اعتقاد به وجود ظرفیت‌های بالقوه و فرصت‌های ذیقیمیت در قلمرو بحری سرزمین پهناور ایران، افزون بر قابلیت‌های بری موجود و با رویکرد آمایش منطقه‌ای و اهمیت آن در اقتصاد مقاومتی تعریف شده و عناوین مجلدات آن به شرح زیر می‌باشد.

۱. کشاورزی و استحصال آب، ۲. بخش شیلات و آبزیان، ۳. بخش‌های صنعت و انرژی، ۴. تجارت، بنادر و کشتیرانی، ۵. بخش گردشگری.

کد موضوعی: ۲۵۰

شماره مسلسل: ۱۴۲۵۹

اردیبهشت‌ماه ۱۳۹۴

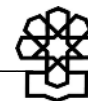
معاونت پژوهش‌های زیربنایی و امور تولیدی

دفتر: مطالعات زیربنایی

به نام خدا

فهرست مطالب

چکیده	۱
مقدمه	۱
۱. تجارت و کشتیرانی در خلیج فارس	۲
۲. وضعیت بنادر و کشتیرانی دریای عمان	۱۱
۳. وضعیت بنادر دریای خزر	۱۴
۴. عوامل مؤثر در تقسیم کار میان بنادر شمالی کشور و پیش‌بینی نقش آتی بندرانزلی	۲۲
۵. ملاحظات زیست‌محیطی	۳۴
۶. جمع‌بندی و نتایج	۳۷
۷. تحلیل SWOT	۴۳
۸. مسائل و راهکارها	۴۸
منابع و مأخذ	۵۳



بررسی قابلیت‌های منطقه‌ای مبتنی بر اقتصاد دریامحور ۴. تجارت، بنادر و کشتیرانی

چکیده

حدود یک‌سوم مرزهای کشور را مرزهای آبی دریایی تشکیل می‌دهد. لذا نمی‌توان به امر فعالیت‌های بندری و کشتیرانی بی‌توجه بود، زیرا برای کشوری که مرزهای طولانی آبی دارد و دسترسی به آب‌های آزاد امکانپذیر است، رونق کشتیرانی و تجارت دریایی ضروری است. از این رو باید به نقاط ضعف و قوت این بخش توجه کامل شود و با برنامه‌ریزی صحیح بتوان از جایگاه واقعی دریاهای خلیج فارس، عمان و خزر بهترین استفاده را کرد. لزوم افزایش سهم دریا از تولید ناخالص داخلی با توجه به سیاست دریامحوری از مهمترین دلمشغولی‌های مسئولان نظام باید باشد که با برنامه‌ریزی می‌توان به اهداف آن دست یافت. در حالی که سهم دریا از تولید ناخالص داخلی در کشورهای ساحلی پیشرفته مثل اتحادیه اروپا ۵۰ درصد است، اما این رقم در کشور ایران با وجود بیش از سه هزار کیلومتر نوار ساحلی فقط ۲ درصد است. این در حالی است که ظرفیت‌های عظیمی برای ترانزیت کالای کشورهای آسیای میانه از بنادر ایران وجود دارند که این ظرفیت‌ها به‌طور کامل استفاده نمی‌شوند. در این بخش از گزارش سعی شده است به موضوع فعالیت‌های بندری کشور و مقایسه آنها با بنادر کشورهای حوزه خلیج فارس، دریای عمان و خزر مقایسه شود و برای بهبود فعالیت‌های بندری و کشتیرانی معضلات، فرصت‌ها، تهدیدها و راهکارهای برون‌رفت از آن مورد بررسی قرار گیرند.

مقدمه

در حال حاضر در کشورها بیش از ۹۳ درصد جابجایی کالا از طریق دریاها و راه‌های آبی صورت می‌گیرد. با توجه به ماهیت داخلی و بین‌المللی این نوع از حمل‌ونقل و قرار گرفتن کشتی، مسافر و کالا در معرض حوادث قهری (طبیعی و خطاهای انسانی) بدون شک خسارات گوناگون بر افراد، کشتی و کالا محتمل است با این حال خسارات آن بسیار کمتر از حمل‌ونقل زمینی و هوایی است. البته این خطرات در حال مرتفع شدن هستند. همچنین امروزه صنعت حمل‌ونقل دریایی موضوع توسعه پایدار (توسعه دریامحور) شمرده می‌شود. به همین علت است که حدود یک‌میلیون و پانصد هزار دریانورد در جهان به فعالیت اشتغال دارند که ۲۹۰ هزار نفر آنان در ایران فعالیت دارند. هرچند فعالان بخش دریانوردی در ایران، تنها ۹۳ هزار نفرشان از گواهینامه‌های بین‌المللی برای انجام

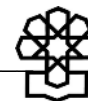
سفرهای دور دریایی برخوردارند که نشان از ضعف این بخش است. اما در برنامه پنجم توسعه مقرر شده در مجموع ۵ هزار دریانورد متخصص در کشور تربیت شوند و تاکنون حدود ۱۵۰۰ نفر دریانورد تربیت شده‌اند. لازم به ذکر است برای توسعه فرهنگ دریانوردی به برنامه‌های انگیزشی در بین جوانان و مسائل زیست‌محیطی دریایی بیش از پیش باید توجه شود. باید خاطر نشان ساخت که بزرگ‌ترین مشکل بخش تجارت و کشتیرانی ایران در حال حاضر تحریم‌های بین‌المللی به رهبری آمریکا است. این بخش شاهد ششمین سال تحریم‌هاست و این امر موجب شده که برخی از کشورها از حضور دریانوردان ایرانی در خشکی جلوگیری کنند. از آنجا که ایران در همه استان‌های ساحلی شمال و جنوب دارای بنادر یا قابلیت توسعه بندری است، بنابراین توجه به فعالیت‌های بندری - تجاری باید با شتاب بیش از پیش مورد توجه باشد که برای این منظور در ادامه به وضعیت تجارت و کشتیرانی و وضعیت بنادر کشور در استان‌های ساحلی پرداخته می‌شود سپس به راهکارهای توسعه‌ای آن اشاره خواهد شد.

۱. تجارت و کشتیرانی در خلیج فارس

تجارت دریایی و کشتیرانی در کشورهایی که نعمت دسترسی به آب‌های آزاد را دارند برکسی پوشیده نیست. خلیج فارس هم از این منظر برای کشورهای منطقه و ابرقدرت‌ها به‌ویژه آمریکا از دیرباز مشخص بوده و حضور پررنگ این ابرقدرت از سال ۱۹۴۸ صحنه بر این ادعا دارد.

از طرف دیگر، افزایش حجم تجارت خارجی غیرنفتی و گسترش زیرساخت‌های بنادر خلیج فارس به همراه توسعه ظرفیت، نقش حیاتی را در رشد و چشم‌انداز اقتصادی کشورهای حاشیه خلیج فارس بازی می‌کند. گزارش‌های ارائه شده از حجم تجارت در بنادر خلیج فارس نشان می‌دهد که این منطقه از قدرت‌های برتر تجارت دریایی محسوب می‌شود. بر اساس گزارش گمرک امارات متحده عربی، صادرات خارجی غیرنفتی این امارات شیخ‌نشین در ۸ ماه اول سال ۲۰۱۲ تقریباً ۱۸۴/۶ میلیارد دلار بوده که ۱۹ میلیارد دلار نسبت به مدت مشابه در سال ۲۰۱۱ افزایش داشته است. رشد ۴۲ درصدی صادرات در کنار افزایش ۱۱ درصدی واردات غیرنفتی با ۱۱/۸ میلیارد دلار معادل ۸۵/۱ میلیون تن کالا در مدت زمان ماه ژانویه تا آگوست ۲۰۱۲، قرار می‌گیرد.

کریس هیمن رئیس نشست تجارت دریایی^۱ که در روزهای ۱۹ و ۲۰ مارس ۲۰۱۲ در ابوظبی برگزار شد، اذعان داشت امارات متحده عربی در تلاش است با همراهی همسایگان خود شرایط تبدیل شدن به یک قدرت تجارت دریایی منسجم را برای پیوند حیاتی بین خاور دور و استرالیا ایجاد کند.



سرمایه‌گذاری ۳۶ میلیارد دلاری با حضور آمریکا و اتحادیه اروپا، بر حمل‌ونقل بندری در برخی از مقاصد مهم خلیج فارس، پتانسیل رشد تجارت نامحدود را برای امارات در پی خواهد داشت. این امر ممکن باعث انفعال کشتیرانی ایران در سطح بین‌المللی شود.

از سوی دیگر گزارش‌های گمرک‌های آسیا، استرالیا و اقیانوس آرام به‌عنوان شرکای تجاری غیرنفتی امارات در ۸ ماه اول سال ۲۰۱۲، خبر از حجم تجارت بالای امارات متحده نسبت به دیگر کشورهای خلیج فارس را می‌دهد. طبق این آمار ۷۷/۵ میلیارد دلار توسط تجارت با اروپا، ۵۱/۵ میلیارد دلار در خاورمیانه و ۲۶ میلیارد دلار با آمریکا، درآمد تجاری بنادر امارات است. همین گزارش ادامه می‌دهد با اجرایی شدن پیشنهاد شورای همکاری خلیج فارس برای ایجاد شبکه راه‌آهن منطقه‌ای، وارد مرحله اول توسعه در امارات متحده و عربستان سعودی می‌شود. نقشه راه امارات برای اتصال از زمین، دریا و هوا به سایر مراکز تجاری جهانی است که در آنها مسیرهای جدید درون منطقه‌ای را به همراه توسعه امکانات ترمینال‌ها برای نسل آینده پیش‌بینی می‌کند. در این میان مذاکرات با بزرگ‌ترین انجمن صاحبان کشتی در جهان،^۱ حاکی از آن است که عرضه بیش از حد کشتی به پایین آمدن نرخ حمل‌ونقل دریایی منجر شده و این فرصت را به تاجران می‌دهد که با وجود نوسان در نرخ بازار، انگیزه‌ای برای گسترش افق تجارت خود داشته باشند.

در سال‌های اخیر توسعه بندر جبل علی در امارات، جایگاه ویژه‌ای برای این شیخ‌نشین ایجاد کرده است. این بندر دارای سه ظرفیت ۱۹ میلیون تن در سال است و ابوظبی درصدد است با گسترش ترمینال خلیفه بیش از ۱۵ میلیون تن ظرفیت جدید تا سال ۲۰۳۰ برای خود ایجاد کند.

عربستان سعودی نیز با توسعه زیرساخت بنادر خود با سرمایه ۷۵۰ میلیون دلاری به تأمین انرژی برای بندر شاه عبدالعزیز می‌پردازد که شامل راه‌اندازی یک پایانه کانتینری با فناوری‌های روز تا سال ۲۰۱۵ است. همچنین دو پایانه اضافی نیز در بندر صنعتی شاه فهد و جبیل به ارزش ۳۸/۴ میلیون دلار ساخته خواهد شد. درحالی که پیش‌بینی می‌شود بندر جده رشد ۱۰/۹ درصدی را تا سال ۲۰۱۶ شاهد باشد.

عمان نیز در حال گسترش امکانات موجود در بندر سلاله است که برای آن ۱۴۳ میلیون دلار سرمایه‌گذاری کرده است. این گسترش امکانات در بخش دریایی و هوایی است که به همراه انجام فاز یک سیستم راه‌آهن به طول ۱۰۶۱ کیلومتر است که با اتصال بندر سوهر^۲ به المیسفه‌الموسکت^۳ و اضافه شدن بندر الدکیوم^۴ انجام می‌شود و به مرز امارات نیز متصل خواهد شد.

قطر نیز ۷/۱ میلیارد دلار برای پروژه بندر مگا در نزدیکی منطقه صنعتی المسعید^۵ سرمایه‌گذاری

1. Bimco
2. Sohar
3. Al Misfah Muscat
4. Duqm
5. Messaeid

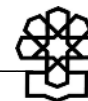
کرده که قرار است در سال ۲۰۱۶ به بهره‌برداری برسد. ظرفیت نهایی آن در سال ۲۰۰۸ به ۶ میلیون TEU (واحد شمارش کانتینر) خواهد رسید که فرصت‌های جدیدی به‌عنوان چشم‌انداز اقتصادی ۲۰۳۰ را به ارمغان می‌آورد.

این در حالی است که حداقل ۳۰ درصد از کالاهای ایرانی برای تخلیه و بارگیری دوباره راهی بنادر امارات می‌شوند که بیانگر ظرفیت بالای بنادر امارات در منطقه خلیج فارس و بیش از بنادر ایران است.

۱-۱. وضعیت بنادر استان هرمزگان

هرچند ظرفیت بنادر استان هرمزگان با افتتاح فاز اول طرح توسعه بندر شهیدرجایی از ۱/۶۳ میلیون تن در سال به ۲/۸ میلیون تن در سال ۲۰۱۱ (۱۳۹۰) رسید، ولی این امر توان رقابت با بنادر جنوبی خلیج فارس (بنادر کشورهای قطر و امارات) را ندارد. البته محمدرضا اشکرریز (مدیرکل وقت اداره بنادر و کشتیرانی استان هرمزگان) در این مورد معتقد است که وضعیت بنادر جنوبی کشور به‌خصوص بنادر استان هرمزگان در برابر بنادر مهم منطقه از جمله ابوظبی و دوبی، به‌گونه‌ای است که بنادر ایران در شرایط رقابت نیستند و در حال حاضر هم دیگر رقابت میان بنادر به شکل گذشته مطرح نیست. اشکرریز معتقد است این بنادر (بنادر قطر و ابوظبی) از ظرفیت بالایی برخوردارند و همیشه چند قدم از بنادر ایران جلوترند و هم‌اکنون حدود ۳۰ درصد از کالاهای ایرانی راهی بندر دوبی می‌شوند. اما می‌افزاید: در صورتی که بنادر ایران بتوانند همین ۳۰ درصد را جذب کنند ما چند گام بزرگ برداشته‌ایم. در حال حاضر هم ساخت یک اسکله ۲۰ هزار تنی در منطقه ویژه اقتصادی خلیج فارس به‌منظور انجام ترانزیت و صادرات مواد نفتی و معدنی توسط کارشناسان در حال مطالعه است که احتمالاً در آینده نزدیک این طرح به مناقصه گذاشته می‌شود. با وجود این بندر شهیدرجایی که مهمترین بندر تجاری کشور در خلیج فارس است در حال گسترش و توسعه است. بندر شهیدرجایی که حرف اول فعالیت‌های کشتیرانی و تجاری ایران را در خلیج فارس می‌زند، سهم ۶۰ درصدی از کل ظرفیت بنادر کشور را به خود اختصاص داده و با الحاق اراضی پشتیبانی و توسعه ترمینال کانتینری و همچنین بهره‌برداری از طرح توسعه، ظرفیت کانتینری بندر شهیدرجایی از ۳ میلیون TEU کانتینر به ۶ میلیون TEU کانتینر در حال توسعه است.

ذکر این مطلب مهم است که هم‌اکنون حدود ۹۳ درصد صادرات کشور از طریق دریا انجام می‌شود که عمده آنها از بندر شهیدرجایی است. از این‌رو این بندر به‌عنوان حمل‌ونقل دریایی وجهه بین‌المللی دارد و از سایر خطوط حمل‌ونقلی دریایی کشور متمایز است. رشد سالانه بندر شهیدرجایی حدود ۱۰ درصد عنوان می‌شود که البته سهم ایران از جابجایی ۶۰۰ میلیون TEU کانتینر در جهان تنها ۳ میلیون TEU کانتینر معادل نیم درصد است. درحالی که کشورهای دارای دریا با جذب بخش



خصوصی و ارائه خدمات مناسب به سرمایه‌گذاران در حال توسعه بنادر خودشانند تا سهم بیشتری از جابجایی کانتینر را در دنیا عاید خود کنند.

از سوی دیگر ظرفیت ترانزیت کشور نیز ۲۰ میلیون تن در سال اعلام می‌شود. عنوانی که تنها ۱۰ درصد آن مورد استفاده قرار می‌گیرد. ولی ایران از موقعیت مناسب جغرافیایی در اتصال کشورهای آسیایی به اروپا قرار دارد و می‌تواند به‌عنوان متصل‌کننده دریایی مدیترانه به خلیج فارس باشد. کوتاهی مسیر و فراهم بودن زیرساخت‌های حمل‌ونقلی، ایران را می‌تواند به‌عنوان بارانداز منطقه معرفی کند. از این رو اگر بخواهیم بدون نفت، اقتصاد کشور اداره شود باید از منابع مردمی و مشارکت‌های بخش خصوصی در توسعه بنادر و کشتیرانی استفاده شود. یکی از راه‌های جذب سرمایه‌گذاری و افزایش سوددهی، آزادی قوانین و اصلاح قوانین مالیاتی در بخش سرمایه‌گذاری است، زیرا بسیاری از پروژه‌ها را نمی‌توان با اعتبارات و بودجه‌های دولتی انجام داد، باید فضای مناسبی برای تشویق بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری فراهم شود.

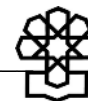
از سوی دیگر راه‌های مواصلاتی که به تنها بندر مهم خلیج فارس ایران ختم می‌شود، از شرایط مطلوبی برخوردار نیستند. در اغلب کشورهای دارای بنادر و کشتیرانی، بهترین و زیباترین راه‌های ارتباطی، محورهای منتهی به بنادرند. با توجه به نامساعد بودن راه‌های ارتباطی منتهی به بندر شهیدرجایی، بهسازی و رفع این مشکل باید در اولویت کاری باشد که وزارت راه و شهرسازی با هماهنگی اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان اقداماتی در این زمینه انجام داده و احداث آزادراه شهیدرجایی از آن جمله است. احداث این آزادراه با مشارکت بندر شهیدرجایی از سوی وزارت راه و شهرسازی که کار مطالعاتی احداث این پروژه از سوی وزارت راه و ترابری سابق به اداره کل بنادر و دریانوردی هرمزگان محول شده است از ۱۵ کیلومتری بندر شهیدرجایی آغاز و تا سه‌راه تازیان ادامه خواهد داشت. با توجه به توسعه بندر شهیدرجایی و ظرفیت‌های ایجاد شده برای ۶ میلیون TEU کانتینر در این بندر، پیش‌بینی می‌شود روزانه بیش از ۸ هزار دستگاه کامیون و تریلر از این مسیر عبور کنند که می‌تواند به توسعه این بندر کمک شایسته‌ای کند.

۱-۲. وضعیت بنادر و کشتیرانی استان خوزستان

در استان خوزستان وضعیت بنادر و کشتیرانی هرچند قابل مقایسه با بنادر استان هرمزگان نیست، اما وضعیت بندری و کشتیرانی آن بهتر از کشور عراق است. به‌طوری‌که از بندر امام خمینی (ره) در بهار سال ۱۳۹۲، حدود ۴۶ هزار تن مازوت کشور عراق بارگیری و به مقصد امارات متحده عربی ترانزیت شده است. این در حالی است که ظرفیت پهلوگیری کشتی در این بندر در قبل از انقلاب و قبل از جنگ عراق علیه ایران کمتر از ۲۰ هزار تن بوده است. از سال ۱۳۸۵ کشتی‌هایی با ظرفیت ۵۵ هزار

تن در این بندر جهت بارگیری پهلو گرفته‌اند. قابلیت و ظرفیت‌های بالای آب‌خور اسکله‌ها و تجهیزات توانمند این مجتمع بندری در پذیرش و پهلوگیری کشتی‌هایی با ابعاد و تناژ بزرگ، امکان پهلوگیری و بارگیری کشتی‌های بالای ۵۰ هزار تن، موجب ترانزیت کالاهای کشورهای هم‌جوار (به‌ویژه عراق) را فراهم کرده است. این امر موجب شده منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در جایگاه نخست مرز ترانزیتی کشور در سطح استان خوزستان قرار گیرد. از این رو هم‌اکنون بخش مهمی از فرآورده‌های نفتی کشور عراق با کامیون‌های نفت‌کش به بندر امام (ره) انتقال و سپس به دیگر کشورها ترانزیت می‌شود. به طوری که ترانزیت هر تن مواد نفتی عراق، ۱۵۰ دلار برای کشور ارزآوری به همراه دارد. همچنین ساخت و راه‌اندازی پایانه غلات در بندر امام خمینی (ره) با سرمایه‌گذاری کشور آفریقای کنیا که بهمن‌ماه ۱۳۹۰ عملیات اجرایی آن شروع شده، در مراحل پایانی بوده و قرار است غلات کشورهای آسیای میانه از طریق این بندر به کشورهای آسیایی و آفریقای ترانزیت شود. این بندر با راه‌اندازی پایانه غلات به‌عنوان دومین بندر بزرگ عملیاتی جمهوری اسلامی ایران، سالیانه حدود ۳۳ میلیون تن کالای نفتی و غیرنفتی را تخلیه و بارگیری می‌کند. در واقع بنادر خرمشهر و آبادان با بندر امام خمینی (ره) ماهشهر از بنداری محسوب می‌شوند که پایگاه صادراتی کشور عراق محسوب شده و از این طریق درآمدی را برای کشور حاصل می‌سازند که البته با ظرفیت‌سازی سایر بنادر استان (بنادر اروندکنار، شادگان، چوئبده، هندیجان) می‌توان نقش بندری این استان را بالا برد. زیرا بنداری همچون بندر اروندکنار در امر صادرات کالا به کشور عراق نقش بسزایی دارد که باید به این بندر اهمیت داده شود. این امر با تشویق بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری بندر و کشتیرانی، می‌تواند تسریع در توسعه بندری استان را همراه سازد.

سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در بنادر استان خوزستان بنا به گزارش اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان طی دهه ۱۳۸۰، بیش از ۱۱۰۰۰ میلیارد ریال عنوان می‌شود که سرمایه‌گذاری آن توسط بخش خصوصی صورت گرفته است. در سال ۱۳۹۱ هم تعداد پنج فقره قرارداد به ارزش ۴۳۰ میلیارد ریال با بخش خصوصی منعقد شده است که قرار بود میزان آن تا پایان سال ۱۳۹۱ به ۳۵۰۰ میلیارد ریال برسد. این امر موجب شده که بخش خصوصی از سرمایه‌گذاری در بندر امام (ره) و دیگر بنادر استان خوزستان استقبال کند. استقبال بخش خصوصی در راستای اهداف کلان سازمانی مبنی بر استفاده از پتانسیل‌های بخش خصوصی در توسعه بنادر و همچنین با اعمال سیاست‌های تشویقی و تسهیل فرآیندها و همکاری گام‌به‌گام با سرمایه‌گذاران، از سوی دولت است. به طوری که در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، اداره بازرگانی و سرمایه‌گذاری، امور مربوط به سرمایه‌گذاری به صورت متمرکز و توسط کارشناسان متخصص امر صورت می‌پذیرد و از ابتدای ورود سرمایه‌گذاران، حتی در دوران اجرای پروژه‌ها نیز همکاری لازم با سرمایه‌گذاران صورت می‌دهند. همچنین اداره‌ای مستقل نیز



در بخش عمرانی اداره کل بنادر و کشتیرانی خوزستان ایجاد شده که نظارت و همکاری لازم را با سرمایه‌گذاران در جریان اجرای پروژه‌های سرمایه‌گذاری به عمل می‌آورد. این امر با ابلاغ جاری شدن قوانین منطقه ویژه اقتصادی در شهریورماه ۱۳۹۰ و تعیین محدوده گمرکی انجام شده که تمامی سرمایه‌گذاران می‌توانند از تسهیلات و معافیت‌های قوانین مناطق ویژه اقتصادی بهره‌مند شوند.

در مورد وضعیت بنادر استان خوزستان در شرایط کنونی باید اذعان داشت نظر به اینکه بنادر استان خوزستان در موقعیت جغرافیایی منحصربه‌فرد در شمال خلیج فارس قرار گرفته‌اند و در حال حاضر و به گواه رشد عملکرد سال‌های اخیر، اقتصادی‌ترین و کوتاه‌ترین مسیر ترانزیت کالا از آب‌های جنوب به سمت کشورهای اروپای شرقی از طریق گذر از کشور ترکیه و حوزه قفقاز به شمار می‌رود به نحوی که سهم بنادر استان خوزستان از ترانزیت کالا در بین بنادر کشور در سال ۱۳۸۵ به میزان ۰/۵ درصد بوده که این میزان در پایان سال ۱۳۹۰ به ۵۰/۵ درصد افزایش یافت و این حاکی از رشد فوق‌العاده این بخش بندر کشوری است. لذا در صنعت حمل‌ونقل که یکی از مهمترین حلقه‌های زنجیره تأمین کالا و محوری‌ترین اهرم‌های رشد اقتصادی کشورها در جهان امروز به شمار می‌رود، کاهش هزینه‌های تمام شده کالا درگرو کاهش هزینه‌های حمل به‌ویژه در بخش جاده‌ای است که لازم است به آن توجه شود. مثال بارز این موضوع، رشد چشمگیر ترانزیت انواع فرآورده‌های نفتی طی چند سال اخیر از طریق منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) است که از سال ۱۳۸۷ تا سال ۱۳۹۰ بیش از ۴/۵ میلیون تن فرآورده نفتی از این بندر ترانزیت شده است که بخش قابل توجهی از نفت و فرآورده‌های نفتی عراق را نیز شامل می‌شود. در این زمینه باید به کشور عراق به‌عنوان شریک استراتژیک نگریسته شود.

اگرچه جمهوری اسلامی ایران و جمهوری عراق از موقعیت بسیار مهم جغرافیایی و ژئواکونومیکی در منطقه خاورمیانه برخوردارند و علت عمده این را هم باید در اختیار داشتن ذخایر عظیم نفتی این دو کشور دانست، اما باید به این مهم هم توجه کرد که ایران از نظر ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی در خلیج فارس به مراتب از عراق در موقعیت برتری قرار دارد. همچنین دو کشور به لحاظ مشترکات تاریخی، مذهبی و فرهنگی، پتانسیل‌های بسیار بالایی در زمینه توسعه روابط و همکاری‌های سیاسی و اقتصادی دارند.

در این راستا، همواره سفرهای هیئت عالی‌رتبه سیاسی و بازرگانی طرفین در جهت هدف‌گذاری برای افزایش سقف مبادلات تجاری بین دو کشور به حجم ۲۰ میلیارد دلار، همواره مد نظر بوده و برای تحقق بخشی از هدف‌گذاری مذکور، ارزیابی پتانسیل‌های بخش بندری - دریایی کشور در راستای توسعه همکاری‌های اقتصادی دوجانبه ایران و عراق مد نظر قرار می‌گیرد که محوریت آنها شامل موارد زیر است:

الف) همکاری‌های ترانزیتی از طریق بنادر ایران: جمهوری اسلامی ایران سرمایه‌گذاری‌های

مناسبی را در راستای توسعه زیرساخت‌های بندری و دریایی خویش به‌عمل آورده و ظرفیت‌های قابل توجهی را برای ارائه خدمات بندری - دریایی به مشتریان داخلی و خارجی کشور (به‌ویژه عراق) فراهم کرده است. به‌طوری که در حال حاضر بیش از ۲۰ میلیون ظرفیت ترانزیتی در بنادر کشور فراهم است. بر این اساس بخش زیادی از ظرفیت‌های مذکور در بنادر جنوب غربی کشور واقع در استان خوزستان از جمله بنادر امام خمینی (ره)، خرمشهر، آبادان و ماهشهر آماده ارائه خدمات بندری به‌منظور ترانزیت کالاهای سایر کشورها و بازارهای هدف ترانزیتی به‌ویژه برای کشور عراق محسوب می‌شوند.

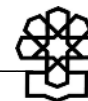
زیرساخت‌های بندری کشور عراق در جنگ خلیج فارس و حملات کشورهای غربی به‌شدت آسیب‌دیده و تاکنون نیز اقدام چشمگیری در زمینه بازسازی زیرساخت‌های بندری این کشور به‌عمل نیامده و به ناچار بخش زیادی از کالاهای مورد نیاز این کشور از طریق بنادر کشورهای همجوار نظیر بنادر کویت، اردن، ترکیه و سوریه و بخشی نیز از طریق بنادر جمهوری اسلامی ایران تأمین می‌شود.

باتوجه به این مسئله و برای مثال طی سال ۱۳۸۹، بیش از ۲ میلیون تن کالاهای بازرگانی خارجی عراق از طریق قلمرو ایران ترانزیت شد که حدود ۶۰ درصد این کالاها یعنی بیش از ۱/۲ میلیون تن از طریق بنادر استان خوزستان ترانزیت شده است که بخش اعظم آن مواد نفتی بوده است. البته باید در نظر داشت که بنادر ایران با در اختیار داشتن زیرساخت‌های مدرن بندری و اعطای تخفیفات قابل ملاحظه تعرفه‌ای برای کالاهای ترانزیتی عراقی می‌توانند سهم شایسته‌ای را در ترانزیت به عراق بر عهده گیرند.

همچنین در زمینه ترانشیپ کالاهای عراقی نیز وضعیت مشابهی وجود دارد. زیرا در حال حاضر به‌دلیل لایروبی نشدن اروندرود و مشکلات مربوط به کشتیرانی ایمن در این رودخانه، امکان تردد کشتی‌های اقیانوس‌پیما به‌ویژه جهت دسترسی به بندر بصره وجود ندارد. البته در این زمینه با توجه به ظرفیت و آبخور مناسب بنادر ایران، شرایط ارائه خدمات کشتیرانی برای ترانشیپ کالاهای عراقی از طریق بنادر ایران بخصوص بندر امام خمینی (ره) وجود دارد.

ب) بهره‌گیری از پتانسیل‌های بخش خصوصی ایران به‌منظور بازسازی و توسعه زیرساخت‌های بندری عراق: پس از اجرای سیاست خصوصی‌سازی در بخش بندری - دریایی کشور، در حال حاضر بخش خصوصی با بیش از ۲ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بندری ایران، نقش شایسته‌ای را در زمینه ارائه خدمات بندری و دریایی عهده‌دار شده، به‌طوری که سهم قابل توجهی را در زمینه توسعه زیرساخت‌ها و خدمات بندری کشور به خود اختصاص داده است.

بر این اساس بخش خصوصی آمادگی مطلوب و پتانسیل‌های لازم برای سرمایه‌گذاری، فعالیت در توسعه زیرساخت‌ها و ارائه خدمات بندری در بنادر کشور عراق را دارد. همچنین در این زمینه سازمان بنادر و دریانوردی نیز ضمن تسهیل همکاری‌های دوجانبه فی‌مابین (ایران - عراق) در بخش بندری،



زمینه‌های لازم جهت سرمایه‌گذاری و فعالیت شرکت‌ها و سازندگان بخش خصوصی در بنادر عراق را فراهم می‌کند.

ج) توسعه همکاری‌های فنی در زمینه بندری - دریایی: در این ارتباط مقوله‌های مهمی چون همکاری مشترک در زمینه تأسیس شرکت کشتیرانی مشترک و لایروبی اروندرود را می‌توان مورد توجه قرار داد. این رودخانه از قابلیت نقش‌آفرینی ممتازی در زمینه توسعه حمل‌ونقل دریایی بین دو کشور ایران و عراق برخوردار است. البته در صورت لایروبی اروندر، سهم بنادر دو کشور در زمینه فعالیت‌های بندری و کشتیرانی به میزان قابل توجهی افزایش می‌یابد. همچنین از طرف دیگر، دو کشور می‌توانند از طریق تأسیس شرکت مشترک کشتیرانی، همکاری‌های دوجانبه در زمینه حمل‌ونقل دریایی را افزایش داده و ضمن کسب سهم مناسبی در حمل‌ونقل دریایی منطقه، عملکرد بازرگانی بنادر خود را در زمینه توسعه همکاری‌های اقتصادی دوجانبه افزایش دهند که ۳ میلیارد دلار برآورد اولیه همکاری آن است. در صورت ترانزیت سالیانه ۵ میلیون تن کالای عراقی از طریق بنادر ایران می‌توان تحقق درآمد حدود ۱ میلیارد دلار را متصور شد. همچنین عملیاتی شدن لایروبی اروندر، درآمدی حدود ۱ میلیارد دلار را برای ایران ایجاد خواهد کرد. البته درخصوص ایجاد کشتیرانی مشترک ایران-عراق نیز همین میزان درآمد را می‌توان پیش‌بینی کرد. ناگفته نماند در زمینه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی ایران برای مشارکت در ساماندهی امور بنادر عراق، در صورت ایجاد خط اعتباری توسط عراق می‌توان کسب درآمدهای قابل توجهی را مد نظر قرار داد.

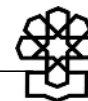
در حاشیه شمال غربی خلیج فارس کشور کوچک کویت که ۶ بندر تجاری - نفتی دارد، در حدی نیست که بتواند از این نظر با ایران رقابتی داشته باشد. اما وجود بنداری چون بندر الاحمدی (بزرگ‌ترین بندر نفتی کویت)، بندر الزور (چهارمین بندر نفتی کویت) که صادرات نفت منطقه بی‌طرف یا مقسومه را انجام می‌دهد، بندر دوحه و بندر عبدا... که فقط می‌توانند نیازهای کنونی این کشور را برآورده سازند نقش منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای ندارند.

۳-۱. وضعیت بنادر و کشتیرانی استان بوشهر

استان بوشهر یکی از استان‌های بسیار مهم و استراتژیک کشور تاکنون توانسته است گام‌های بلندی را در مسیر توسعه بردارد. توسعه صنعتی شامل صنایع مختلف نفت و گاز و پتروشیمی، صنایع دریایی، صنایع سیمان، صنایع انرژی‌بر و صنایع مختلف تولیدی در قالب ۸ شهرک صنعتی و منطقه ویژه اقتصادی تجاری و صنعتی بوشهر و رونق تجارت و بازرگانی از طریق گمرکات استان، رشد سرمایه‌گذاری و افزایش چشمگیر تعداد واحدهای صنعتی و تولیدی، تولید و صادرات ۶۰ درصد میگو و ۱۴ درصد خرماي کشور، اجرای بزرگ‌ترین و طولانی‌ترین پروژه انتقال آب از سد کوثر و عبور آن از سرتاسر استان، احداث پست‌های مختلف برق و ایجاد نیروگاه‌های متعدد در نقاط مختلف استان،

بهسازی و توسعه خطوط انتقال برق فشارقوی و متوسط در همه نقاط استان، اجرای خطوط ۲۰ و ۵۶ اینچ انتقال گاز برای مصارف خانگی و صنعتی، توسعه و بهسازی راه‌ها به‌ویژه ایجاد آزادراه بوشهر - عسلویه و بوشهر - کنار تخته و شروع بخش‌هایی از مسیر بوشهر - خوزستان، ایجاد و توسعه شبکه ارتباطی و مخابراتی، ایجاد زیرساخت‌های لازم برای سرمایه‌گذاری در شهرک‌های صنعتی و منطقه ویژه اقتصادی، تجاری و صنعتی بوشهر، غنی‌سازی ذخایر دریایی و توسعه و کیفی‌سازی نیروی انسانی استان، همه حاکی از اراده قاطع دولت و مدیران استانند که تاکنون در کنار زیرساخت‌های گوناگون فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و زیربنایی استان صورت پذیرفته یا در حال انجامند. در این میان توسعه بنادر و کشتیرانی به دلیل داشتن ۶۰۰ کیلومتر مرز آبی با خلیج فارس از مهمترین برنامه‌های مسئولین این استان در برنامه پنج‌ساله پنجم است. در حال حاضر مهمترین بنادر استان شامل بندر بوشهر، بندر گناوه، بندر دیلم، بندر ریگ، بندر خارک، بندر دیر، بندر کنگان، بندر نخل تقی، بندر عسلویه و بندر عامری می‌شوند که نقش مهمی در اقتصاد استانی و کشوری دارند. این بنادر توسط فرودگاه بین‌المللی بوشهر، فرودگاه بین‌المللی خارک، فرودگاه بین‌المللی پارس در شرق شهر عسلویه، فرودگاه بین‌المللی خلیج فارس که جدیدالتأسیس بوده و با دارا بودن امکانات بسیار مطلوب ناوبری ترابری با بهره‌گیری از تأسیسات و امکانات رفاهی و خدماتی در سطح بین‌المللی، در حال حمایت و بهره‌برداری است. همچنین با ایجاد شبکه راه‌های زمینی که عمده‌ترین آنها شبکه راه‌های زمینی بوشهر - گناوه - دیلم - اهواز - تهران - بوشهر - گناوه - دیلم - آبادان - خرمشهر - بوشهر - برازجان - شیراز - آبادان - بوشهر - کنگان - لنگه - بندرعباس که به‌منظور تسهیل ارتباطات زمینی استان با بنادر فوق در حال بهره‌برداری است. همچنین احداث بزرگراه گچساران به گناوه و دیلم می‌تواند ظرفیت بنادر استان بوشهر را بالا ببرد. در حال حاضر هم پروژه‌های بزرگراه جم - فیروزآباد، بزرگراه بوشهر - شیراز از محور برازجان و جاده اهرم - فراشبند و بزرگراه درون استان چغادک - عسلویه در حال انجام است که در راستای توسعه بنادر استان مورد توجه قرار گرفته‌ست.

بندر بوشهر با دارا بودن ۷ پست اسکله به طول بیش از ۱۱۷۰ متر، ظرفیت پذیرش کشتی‌های پانزده هزار تنی و تخلیه و بارگیری بیش از ۳ میلیون تن کالا در سال را دارد. همچنین این بندر دارای فضایی بالغ بر ۳۷ هزار مترمربع انبار سرپوشیده است. همین‌طور اسکله مسافرتی والفجر نیز به جابجایی بار و مسافر میان این استان و کشورهای حاشیه خلیج فارس می‌پردازد که نقش بندری آن را بالا برده است. اما با وجود این نقش بین‌المللی بندر بوشهر نسبت به بندر شهیدرجایی هرمزگان بسیار کمتر است و قابل رقابت با بنادر کشورهای قطر، بحرین و کویت نیست. با اینکه شیخ‌نشین لم‌بزرع بحرین میانگین بارش سالیانه‌اش کمتر از ۸۰ میلیمتر و میانگین دمای هوا، ۳۲ درجه سانتیگراد است، اما فعالیت‌های بندری آن برای صادرات نفت، فرآورده‌های نفتی، آلومینیم و منسوجات بسیار فعال است.



واردات آن را نفت خام، ماشین‌آلات و مواد شیمیایی تشکیل می‌دهد. در واقع اقتصاد این کشور بر مبنای فعالیت بندری است. جالب‌تر اینکه بحرین اولین کشور حوزه خلیج فارس است که اکتشافات نفت و گاز در آن صورت گرفته است اما میزان ذخایر آن بسیار محدود است. لذا اقتصاد این کشور مانند سایر کشورهای عربی از طریق چاه‌های نفت تأمین نمی‌شود، بلکه به لحاظ اقتصادی بنادر مجهز بحرین محل بسیار مناسبی برای ترانزیت کالا و واردات از اروپا و دیگر مناطق جهان است. بنادر بحرین نیز به سبب ایجاد کارگاه‌های ساخت و تعمیر کشتی‌های باری از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. بنادر بحرین آنقدر ظرفیت بالایی دارند که توانسته‌اند ناوگان پنجم آمریکا را در خود جای دهند. این ناوگان که وظیفه حفظ و حراست از منافع آمریکا در خلیج فارس - دریای عمان - دریای سرخ - خلیج عدن و بخشی از دریای سرخ را بر عهده دارد در اسکله بندری منامه (در بخش غربی شهر منامه پایتخت بحرین) استقرار یافته است که این بندر به‌طور معمول پذیرای ۲ الی ۴ ناوشکن در آن واحد است و حدود ۱۰ ناوچه نیز در آن پهلو می‌گیرند. تعدادی شناور تندرو هم در آن حضور دارند. در جوار آن نیز یک فرودگاه نظامی برای فرود هلیکوپترها و هواپیماهای نیروی دریایی آمریکا وجود دارد.

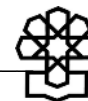
۲. وضعیت بنادر و کشتیرانی دریای عمان

کشورهای ایران و پاکستان در شمال و کشورهای عمان و امارات در جنوب دریای عمان قرار دارند. طول ساحل ایران در امتداد دریای عمان، از خلیج گواتر تا بندرعباس، ۷۸۴ کیلومتر است. سواحل جنوبی ایران از تنگه هرمز تا بندر گواتر است و این مسافت نیمی از سواحل جنوبی ایران را تشکیل می‌دهد. عمق این دریا در اطراف چابهار حدود ۳۳۹۸ متر است. هرچه به‌سوی غرب پیش برویم، عمق آن به سرعت کم می‌شود تا جایی که در نزدیکی تنگه هرمز به ۷۳ متر می‌رسد. بنداری چون جاسک، چابهار، گواتر در کنار این دریا دیده می‌شوند که بیانگر بازرگانی و دریانوردی آن است. اما توسعه بندر چابهار در حاشیه آن از اهمیت خاصی برخوردار است. این بندر به‌علت موقعیت استراتژیک و دستیابی به آب‌های آزاد بین‌المللی جایگاه ویژه‌ای در مبادلات ایران با سایر کشورهای منطقه دارد. از سوی دیگر این بندر به‌علت نزدیکی به کشورهای نظیر افغانستان، پاکستان و آسیای میانه، در آینده‌ای نزدیک با اتصال به شبکه ریلی کشور اهمیت ویژه‌ای در ترانزیت کالا خواهد داشت. همچنین این بندر به‌عنوان تنها بندر اقیانوسی ایران، یکی از نقاط کلیدی در حاشیه خلیج فارس و دریای عمان بوده و در کریدور شمال - جنوب نقش مهمی ایفا خواهد کرد. ضمناً این بندر در مسیر ترانزیتی شرق - غرب قرار گرفته و فوریت‌های مختلف اقتصادی و جغرافیایی در زمینه ترانزیت و ترانشیب است. بندر چابهار که در جنوب استان سیستان و بلوچستان واقع شده، به‌دلیل استقرار در کنار دریای عمان از دیرباز کانون دادوستد و تجارت و دریانوردی بوده است. ویرانه قلعه پرتغالی‌ها در یکی از روستاهای این بندر

(تیس) در ۵ کیلومتری چابهار، گواه رونق دریانوردی و اهمیت استراتژیک این خطه از بلوچستان در روزگارانی است که دول استعمارگر و تجارت‌پیشه اروپا، بازارهای چین، هندوستان و به‌طور کلی شرق را جایگاه مناسب عرضه کالا و مصنوعات خود دانسته و حفظ و تسلط بر آنها را جزئی از سیاست‌های استعماری و سلطه‌جویانه خود قلمداد می‌کردند. در سال ۱۳۵۲ طرح جامع تأسیس بندر چابهار مطرح و قراردادهای تأسیس با پیمانکاران مربوطه منعقد شد. پس از انقلاب اسلامی به‌دلیل کمبود منابع مالی بخشی از طرح به تعویق افتاد و بخشی از طرح شامل اسکله نصب سریع و موج‌شکن آغاز و به انجام رسید. عملیات اجرایی بندر شهیدکلانتری که یکی از دو بندر مهم چابهار است، از سال ۱۳۶۲ به‌طور جدی آغاز و با تکمیل ۴ پست اسکله فلزی در سال ۱۳۶۲ عملاً به بهره‌برداری رسید و بندر شهیدبهبشتی نیز به‌عنوان دومین بندر مهم چابهار در سال ۱۳۶۱ با توجه به شرایط خاص حاکم بر خلیج فارس (جنگ تحمیلی عراق علیه ایران) و با تأکید دولت بر لزوم داشتن بندر در خارج از تنگه هرمز و خلیج فارس احداث شد. شایان ذکر است که این بندر در زمان جنگ تحمیلی به‌دلیل واقع شدن در کرانه دریای عمان و دوری از مرکز بحران، نقش مهمی در صادرات ایفا کرد. در حال حاضر توسعه بندر شهیدبهبشتی چابهار در دستور کار است که می‌تواند تغییرات مهمی را در چابهار و در سطحی ملی و منطقه‌ای به‌وجود آورد.

بنا به گزارش معاونت فنی و مهندسی سازمان بنادر و دریانوردی، پایان اجرای فاز نخست طرح توسعه بندر شهیدبهبشتی چابهار در هفته دولت سال ۱۳۹۲ است که حدود ۳۴۲ میلیون دلار برای آن بودجه اعلام کرده است که نیازمند هزینه‌کرد است. بر اساس گزارش این معاونت، این بندر که در منتهی علیه شرق کشور واقع و اولین بندر تجاری بزرگ ایرانی در دریای عمان و اقیانوس هند است، بالاتر از سطح بندر شهیدرجایی قرار دارد. بندر شهیدرجایی چابهار که در موقعیت استراتژیک و نزدیک مسیرهای عمده کشتیرانی به آفریقا و آسیاست، در مقابل بندر شهیدبهبشتی دروازه کشورهای آسیای میانه و افغانستان برای ورود به دیگر نقاط جهان محسوب می‌شود که از طریق ایران می‌توان به آن راه یافت. امید می‌رود با انجام کامل فاز یک طرح توسعه بندر شهیدبهبشتی چابهار شاهد رونق جدی اقتصاد منطقه باشد. باید خاطر نشان ساخت که طرح توسعه بندر شهیدبهبشتی به‌صورت EPC (طرح و اجرا) در قراردادی بین قرارگاه خاتم‌الانبیا و سازمان بنادر پیش می‌رود. در حال حاضر هم ظرفیت بندر شهیدبهبشتی چابهار ۲ میلیون تن است و در فاز اول توسعه ظرفیت این بندر به ۶ میلیون تن افزایش پیش‌بینی شده است. همچنان که بر حسب نیاز قابلیت و افزایش ظرفیت این بندر به ۲۸ میلیون تن نیز وجود دارد.

مشخصات فنی این طرح شامل ۱۶۵۰ متر موج‌شکن، ۵ هزار متر دایک سنگی در محدوده طرح است و باید ۱۷/۵ میلیون مترمکعب لایروبی برای تردد شناورهای بسیار بزرگ در این بخش انجام شود.



همین‌طور ۱۹۱ هزار هکتار از اراضی اطراف بندر نیز برای پس‌کرانه استحصال شده است. احداث اسکله چندمنظوره به طول ۶۰۰ متر برای پهلوهدی شناورها تا ۶۰ هزار تن و آب‌خور ۱۲ متر و نیز ۲ اسکله کانتینری به طول ۳۴۰ متر تا ظرفیت ۸ هزار و ۶۰۰ TEU و ۱۰۰ هزار تن ظرفیت شناور با آب‌خور ۱۶ متر از جمله بخش‌های احداثی توسعه بندر شهیدبهبشتی چابهار است. از سوی دیگر احداث پایانه‌های کانتینری و چندمنظوره در اراضی پس‌کرانه و نیز تسهیلات آب، برق، آتش‌نشانی و ساختمان‌های پشتیبانی همچون دروازه‌های ورودی، بازرسی گمرک و پایانه‌های کانتینری که مجموعاً ۳۳ هکتار را شامل می‌شود از دیگر بخش‌های فاز یک طرح توسعه بندر شهیدبهبشتی چابهار است. این بندر می‌تواند با ایجاد ارتباط با سایر بنادر داخلی و بنادر کشورهای خلیج فارس در آینده محوریت تعیین‌کننده‌ای برای کشورهای آسیای میانه و افغانستان داشته باشد. به‌طوری‌که فاصله مکانی این بندر با سایر نقاط در جداول (۱ تا ۶) درج شده است، نقش این بندر و بندر شهیدرجایی را به‌خوبی تبیین می‌کند.

جدول ۱. فاصله بنادر منطقه تا بندر چابهار (مایل)

نام بندر	بندرعباس	بندر امام	خارک	جاسک	کیش	قشم	بوشهر	خرمشهر
کشور	ایران	ایران	ایران	ایران	ایران	ایران	ایران	ایران
فاصله	۳۰۵	۸۰۵	۶۸۰	۱۶۵	۴۲۰	۲۹۵	۶۸۰	۸۲۵

جدول ۲. فاصله دریایی بندر چابهار با بنادر عمده کشورهای منطقه (مایل)

نام بندر	خرمشهر	آبادان	دبی	مسقط	شویخ	شارجه	دوحه	منامه
کشور	ایران	ایران	امارات	عمان	کویت	امارات	قطر	بحرین
فاصله	۸۲۵	۷۹۰	۳۶۴	۱۵۱	۸۹۵	۳۷۵	۵۶۰	۶۲۵

جدول ۳. فاصله دریایی بندر چابهار با سایر بنادر جهان (مایل)

نام بندر	کراچی	بمبئی	کلمبو	سیدنی	شانگهای	پوسان
کشور	پاکستان	هند	سريلانكا	استرالیا	چین	کره جنوبی
فاصله	۳۳۱	۷۶۸	۱۵۳۰	۶۶۵۵	۵۲۶۸	۵۵۷۹
نام بندر	لندن	سنگاپور	هنگ‌کنگ	یوکوهاما	کیپ‌تاون	هامبورگ
کشور	انگلیس	سنگاپور	چین	ژاپن	آفریقای جنوبی	آلمان
فاصله	۵۶۸۶	۳۰۷۶	۴۵۳۱	۵۹۷۱	۴۴۰۰	۶۰۰۱

جدول ۴. مشخصات اسکله‌های بنادر شهید بهشتی و شهید کلانتری چابهار

نام بندر	نوع اسکله	تعداد پست	طول (متر)	آبخور (متر)	ظرفیت پذیرش (تن)
شهید بهشتی	عمومی	۳	۱۵۰	۵/۹	۲۵۰۰۰
	نفتی	۱	۱۵۰	۹-۸	۲۰۰۰۰
	عمومی	۱	۲۶۸	۱۶ (پس از لایروبی)	۱۰۰۰۰۰
شهید کلانتری	عمومی سنتی	۴	۱۲۰	۴-۵/۱	۵۰-۵۰۰۰
	عمومی با عرشه بتونی	۱	۱۸۶	۵/۱۲	۴۵۰۰۰

جدول ۵. وضعیت موج‌شکن‌های بنادر شهید بهشتی و شهید کلانتری چابهار

موج‌شکن	طول (متر)	لایه آمو		لایه فیلتر		لایه مغزی و مقرس	
		نوع	وزن واحد (تن)	نوع	وزن واحد (تن)	نوع	وزن واحد (تن)
بندر شهید بهشتی	۱۵۵۰	سنگی	۱۲-۳	سنگی	۱-۰/۳	سنگی	۵۰-۰/۱
بندر شهید کلانتری	۱۱۴۰	سنگی	۸-۵	سنگی	۱-۰/۵	سنگی	۵۰-۰/۱

لازم به توضیح است که کشورهای عمان و امارات، رقبای جدی در امر فعالیت‌های بندری و کشتیرانی با ایران محسوب می‌شوند به طوری که روزنامه الاخبار در بخشی از گزارش خود در می سال ۲۰۱۱ می‌نویسد عمان هم‌اکنون در حال ساخت بندر بزرگی به نام «الدقم» در ساحل اقیانوس هند است. هدف از ساخت این بندر اتصال شرق و جنوب شرق آسیا به آسیای مرکزی و قفقاز از راه ایران است.

۳. وضعیت بنادر دریای خزر

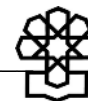
در سواحل دریای خزر بنادر فراوانی وجود دارند. مهمترین و معروفترین بنادر ایرانی دریای خزر عبارتند از:

۳-۱. بندر انزلی

بندر انزلی بزرگترین و اولین بندر شمالی ایران، در حاشیه دریای خزر است. از این بندر با نام انزلی بارها در تاریخ یاد شده و طی قرون متمادی راه مهم ارتباط اقتصادی با تمدن مشرق و مغرب زمین محسوب می‌شد.

۳-۲. بندر نوشهر

این بندر نزدیکترین بندر به پایتخت کشور است و مجهز به خطوط هوایی است. ساخت بندر نوشهر در سال ۱۳۰۹ شمسی آغاز شد و در سال ۱۳۱۸ به بهره‌برداری رسید. اولین محموله‌ای که در این بندر تخلیه شده است قطعات و ماشین‌آلات کارخانه ذوب‌آهن کرج بود. سالیانه حداقل ۵۰۰ فروند کشتی در این بندر تردد می‌کنند.



۳-۳. بندر ترکمن

در غربی‌ترین نقطه استان گلستان و در ساحل دریای خزر قرار دارد. این بندر در ۱۰ کیلومتری بیابان‌های ترکمنستان و در ساحل دریا قرار دارد و جزیره زیبای آشوراده و اسکله تاریخی آن از جلوه‌های گردشگری این شهرستان به‌شمار می‌آیند.

۳-۴. بندر امیرآباد

یکی از بزرگ‌ترین بندرهای در حال توسعه شمال ایران در کرانه جنوبی دریای خزر است که در ۵۱ کیلومتری شمال شرقی شهرستان ساری قرار دارد.

۳-۵. بندر گز

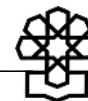
در غرب استان گلستان و در ۴۲ کیلومتری شهرستان گرگان و در سواحل دریای خزر قرار دارد. این بندر از شمال به خلیج گرگان و جزیره میانکاله، از شرق به کردکوی، از غرب به گلوگاه و بهشهر و از جنوب به نواحی جنگلی کوه‌های جهان مورای رشته کوه البرز محدود شده است.

۳-۶. بندر فریدون کنار

بندر فریدون کنار علاوه بر آنکه به‌عنوان یک بندر پشتیبان در کنار سایر بنادر فعالیت دارد، از محوطه مناسبی برای توسعه انبارداری کالا نیز برخوردار است. بندر امیرآباد، به‌عنوان یک منطقه ویژه اقتصادی، مهمترین بندر حاشیه دریای خزر در بخش ایران است که ظرفیت بالایی برای سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی را فراهم کرده است. بنا به گزارش مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کشور، بندر امیرآباد به‌عنوان بزرگ‌ترین و مهمترین بندر حاشیه دریای خزر، حلقه اصلی کریدور شمال - جنوب است. کریدوری که از حوزه اقیانوس هند (بندر بمبئی) آغاز و از طریق دریا به بندرعباس در جنوب ایران متصل می‌شود. این بندر که در شهرستان بهشهر استان مازندران واقع است، ۳۳۰ کیلومتر تا پایتخت فاصله دارد. دارای مساحت ۱۰۶۰ هکتاری است که این وسعت در حال ارتقا است. سیلوی غلات موجود در این بندر دارای ظرفیت ۷۸ هزار تن است. همچنین اسکله‌های موجود در این بندر حدود ۴/۷ متر آب‌خور داشته و ظرفیتی ۶۵۰۰ تنی دارند. این بندر تنها بندر شمالی کشور است که به راه‌آهن سراسری دسترسی مستقیم دارد. دسترسی به بازارهای بزرگ کشورهای آسیای مرکزی و ظرفیت اقتصادی بالا از ویژگی‌های مهم این بندر است که جایگاه ممتازی در عرصه اقتصادی بین‌المللی و ملی به آن بخشیده است. منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد، با تصویب شورای عالی مناطق آزاد در سال ۱۳۷۶ در شرق مازندران ایجاد و مقرر شد این منطقه در ۳ مرحله با ۳۴ پست

اسکله راه‌اندازی شود. فاز یک منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد در آبان‌ماه ۱۳۸۷ و همزمان با سفر رئیس‌جمهوری به استان مازندران افتتاح شد.

موقعیت مناسب بندر امیرآباد، تعداد اسکله‌های پیش‌بینی شده، اتصال به شبکه سراسری راه‌آهن، احداث پالایشگاه نفت، وسعت محوطه‌های پشتیبانی از مزیت‌های مهم این منطقه‌اند که باعث می‌شوند بندر امیرآباد به‌عنوان منطقه ویژه اقتصادی به‌مهمترین بندر در شمال کشور و بندری استراتژیک برای انجام مبادلات کالا بین جمهوری اسلامی ایران با کشورهای حاشیه دریای خزر و آسیای میانه و قفقاز تبدیل شود. البته باید خاطرنشان ساخت که توسعه بندر امیرآباد ۲۲ هزار فرصت شغلی ایجاد می‌کند. به عقیده کارشناسان بندری، این منطقه آمادگی جذب سرمایه‌گذاران، به‌ویژه سرمایه‌گذاران خارجی و بخش خصوصی را دارد. از این‌رو راه‌اندازی کامل این منطقه علاوه بر ۲۲ هزار فرصت شغلی، برای جابجایی ۱۵ میلیون تن کالا در سال ظرفیت خواهد داشت. این نظری است که سیدعلی نعیم (مدیر وقت منطقه ویژه اقتصادی بندر امیرآباد) به آن معتقد است و از امضای قراردادهای سرمایه‌گذاری ۱۰۰ میلیون دلاری با سرمایه‌گذار روسی، ۱۵۰ میلیون دلاری با سرمایه‌گذار کنیایی و ۳۰ میلیارد تومانی بخش دولتی برای گسترش فعالیت‌های حوزه نفت و پتروشیمی، سیلوی ۲۵۰ هزار تنی غلات و امور زیربنایی بندر اعلام می‌کند. در همین راستا بنا به گزارش دفتر مدیریت منطقه ویژه بندر امیرآباد، از ابتدای سال ۱۳۹۰ با پهلوگیری ۷۲۶ فروند کشتی در مجموع ۲/۸۶۹ میلیون تن عملیات تخلیه و بارگیری انجام شده است که در ۱/۳۹۹ تن آن صادرات و ۱۰۳۲۲۳ تن آن ترانزیت انواع کالا بوده است. همچنین یادآوری می‌شود که در سال ۱۳۹۰ حدود ۵۰۶۴۵ تن کالا از طریق شبکه ریلی از این بندر جابجا شده است که انتظار می‌رود با شروع مرحله دوم طرح توسعه بندر امیرآباد سه کارخانه تولید میلگرد، گچ صادراتی و سیلوی غلات ۵۳ هزار تنی توسط بخش خصوصی در این بندر به بهره‌برداری برسد که موجب جبران عقب‌ماندگی بندر ایران در مقابل کشورهای حاشیه‌ای از جمله روسیه را تا حدی جبران خواهد کرد. این عملیات نیاز به ارتقای مساحت بندر امیرآباد به ۲ هزار هکتار دارد که در فاز توسعه جدید از سال ۱۳۹۲ مورد توجه مسئولین قرار گرفته است. این توسعه شامل ساخت مسیرهای مواصلاتی رستمکلا، زاغمرز و بهشهر به بندر امیرآباد با بودجه‌های سازمان بنادر و دریانوردی را نیز شامل می‌شود که با ساخت آنها، وضعیت راه‌های دسترسی به بندر قابل قبول خواهد شد. باید خاطر نشان ساخت که منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد تنها بندر نسل سوم شمال کشور است که بخش دولتی و خصوصی داخلی و خارجی تاکنون بیش از ۵ هزار میلیارد ریال در آن سرمایه‌گذاری کرده‌اند. راه‌اندازی بخش‌های تولیدی، احداث ترمینال‌های تخلیه کالاهای تجاری، احداث مخازن نفتی برای ترانزیت مواد نفتی، احداث سیلو به منظور واردات یا ترانزیت کالاهای فله، سوخت‌رسانی به کشتی‌ها، احداث مجتمع‌های خدماتی، اداری، رفاهی، برخی از مهمترین زمینه‌های موجود برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در این بندر را شامل می‌شود.



از طرف دیگر قرار است تا سال ۲۰۱۵ ترانزیت نفت از دریای خزر به ۴ میلیون بشکه در سال افزایش یابد که این امر مستلزم برنامه‌ریزی است و حمایت‌های همه‌جانبه قوه اجرائیه و مقننه را می‌طلبد. بنا به گزارش اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان، افزایش ترانزیت نفت به ۴ میلیون بشکه در سال از طریق بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر به‌نظر می‌رسد که خط لوله‌های نفتی موجود پاسخگوی این افزایش ظرفیت ترانزیت نفت از دریای خزر نخواهد بود و باید خط لوله‌های جدیدی ایجاد شوند. به گزارش پایگاه اطلاع‌رسانی شرکت ملی نفت ایران به نقل از اداره کل بنادر و دریانوردی استان گیلان گزارش می‌دهد امروزه یکی از مهمترین مسائل مطرح توسعه‌ای در کشورها، توسعه دریامحور است که در مسیر دستیابی به آن اکتشاف و استخراج نفت از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است. از این‌رو در حال حاضر که ۲ میلیون بشکه نفت در سال از طریق بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر و خط لوله‌های موجود ترانزیت می‌شود که براساس پیش‌بینی‌های به‌عمل‌آمده این میزان تا سال ۲۰۱۵ به ۴ میلیون بشکه نفت در سال افزایش خواهد یافت که بنادر شمال ایران گزینه‌ای مناسب برای ایجاد خط لوله‌های نفتی جدید در دریای خزر هستند که از این طریق می‌توان بازار خوبی در شمال کشور ایجاد کرد. زیرا استقرار سکوه‌های اکتشافی، استخراج نفت و گاز و ذخایر سرشار هیدروکربن در کشورهای حاشیه دریای خزر و ارتباط اقتصادی این کشورها به نفت، موجب شده تا کشتی‌هایی با کاربری متفاوت میان بنادر حاشیه خزر تردد کنند. لازم به ذکر است، بر اساس آمارهای سازمان بنادر و دریانوردی ایران هر ساله ۴ هزار فرزند کشتی در جنوب دریای خزر تردد می‌کنند که نشان از جایگاه اقتصادی این دریا برای کشورهای حاشیه‌ای آن دارد. لذا توجه به نقش دریایی ایران و نقش ترانزیت آن از اهمیت بالایی در برنامه‌ریزی و توسعه بنادر برخوردار است. با توجه به این مطالب، داشتن سواحل دریایی در شمال و جنوب می‌تواند توجه به اقتصاد دریامحور ایران را بیش از پیش برای مسئولین ضروری سازد. هرچند شرایط تحریم، فعالیت‌های کشتیرانی ایران را در دریای خزر برای ترانزیت کالاهای کشورهای آذربایجان، ترکمنستان و سایر کشورهای حاشیه خزر را با مشکل روبرو ساخته است، اما در آینده باید ایران با تعدیل تحریم‌ها از طریق دیپلماسی فعال، وارد مشارکت ترانزیتی به‌ویژه در بخش انرژی در دریای خزر شود. برای آنکه لزوم توجه ویژه ایران علی‌الخصوص چشم‌اندازی به کشورهای واقع در حوزه آسیای مرکزی، قفقاز و حاشیه دریای خزر داشته باشد تا بتواند نقش ترانزیتی برای این کانون‌ها ایجاد کند، لازم است ابتدا به مؤلفه‌های خاص منطقه (از ابعاد مختلف اقتصادی، سیاسی، فرهنگی و ...) توجه شود، که این مؤلفه‌ها عبارتند از:

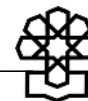
۱. آسیای مرکزی: این منطقه ۳ درصد از ذخایر ثابت شده نفت خام جهان و ۵ درصد از ذخایر ثابت شده گاز جهان را داراست. اهمیت ذخایر نفت و گاز آسیای میانه (ترکمنستان و قزاقستان و تا حدودی ازبکستان) به حدی است که علیرغم گذشت مدت کوتاهی از استقلال آنها، کشورهای غربی

بیش از ۲ میلیارد دلار در این منطقه که تا ۴۰ میلیارد دلار افزایش خواهد یافت سرمایه‌گذاری خواهند کرد. برآوردهای انجام گرفته حجم ذخایر نفت و گاز این منطقه را قابل مقایسه با ذخایر نفت و گاز عربستان سعودی نشان می‌دهد. در بین کشورهای آسیای میانه، قزاقستان، ازبکستان و ترکمنستان به ترتیب بیشترین سهم تجارت آسیای میانه را به خود اختصاص داده‌اند و در آینده نیز این کشورها به ویژه قزاقستان و ترکمنستان که از پتانسیل قابل توجهی برای صدور نفت و گاز برخوردارند سهم خود را در مبادلات حفظ خواهند کرد. پنج کشور آسیای میانه در مرکز سرزمین وسیع روسیه، فاقد راه‌های دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد بوده و جزء معدود کشورهای محصور در خشکی‌اند. متوسط فاصله پایتخت‌های این ۵ کشور به استثنای ترکمنستان از نزدیک‌ترین بندر حدود ۳۰۰۰ کیلومتر است. ۴ کشور از این ۵ کشور برای رسیدن به آب‌های آزاد باید از قلمرو یک کشور دیگر عبور کنند و در این میان فقط ازبکستان برای دستیابی به دریا باید حداقل از دو کشور عبور کند. از آنجا که توسعه و رفاه اقتصادی در آسیای میانه به گسترش تجارت خارجی مستقیم با بقیه کشورهای جهان بستگی دارد و از طرف دیگر پس از تحولات اتحاد جماهیر شوروی، سهم تجارت هر یک از این ۵ کشور با کشورهای مشترک‌المنافع کاهش یافته که این روند با عدم دسترسی به آب‌های آزاد ادامه خواهد یافت. لذا آسیای میانه برای توسعه تجارت خارجی خود با جهان ناچار به استفاده از مسیرهای ترانزیت دریایی از قلمرو سایر کشورهاست. علاوه بر مسیر سنتی روسیه، ایران هم در موقعیت خوبی برای این کشورها مهیا ساخته که باید به این مهم توجه کنند و تقویت بنادر شمالی کشور (حاشیه جنوبی خزر) و توسعه راه‌های مواصلاتی به بنادر آن (از قبیل راه‌آهن و جاده) در ایران هم باید مورد توجه ویژه قرار گیرد.

۲. علاوه بر موضوع قسمت اول، منابع انرژی در آسیای مرکزی از لحاظ دیگری دارای اهمیت است و آن اینکه جهان به دنبال متنوع‌سازی مبادی ورودی انرژی است. یعنی اگر کشورهای غربی و شرقی اتکای بیش از اندازه‌ای به تنگه هرمز یا منطقه خلیج فارس یا خاورمیانه داشته باشند، این امر از لحاظ امنیت انرژی برای آنان دارای تبعات منفی است. لذا محور دریای خزر و بنادر دریای عمان می‌تواند نقش استراتژیک در این زمینه ایفا کند.

۳. ایران ضمن تولیدکننده بودن، یک کشور مصرف‌کننده در زمینه نفت خام و گاز است. یعنی هر میزان که کشورهای منطقه، مثل قزاقستان و ترکمنستان، مبادرت به تولید گاز کنند، ایران توانایی خرید آنها را داشته و در شمال کشور با ایجاد پالایشگاه یا در پالایشگاه‌های تهران، اراک، اصفهان و تبریز به مصرف برساند.

۴. ایران با ۹۸۰ کیلومتر مرز استراتژیک و قرار داشتن در مسیر انتقال ۷۵ درصد مخازن نفت و گاز جهان کوتاه‌ترین مسیر را در انتقال نفت و گاز داراست. از این رو در راستای حمل و صادرات نفت و گاز این مناطق نیز می‌تواند سوخت آنها را از شمال وارد سیستم خطوط لوله خود کرده و در خلیج



فارس به مشتریان تحویل دهد (سوآپ).

۵. قرار گرفتن کشورهای حاشیه دریای خزر و منطقه در چهارراه مسیر فراقاره‌ای کریدورهای حمل‌ونقل بین‌المللی نوستراک و تراسیکا، انتظارات جهانیان و نقش و اهمیت کشورهای متعامل را مضاعف کرده است که ایران می‌تواند به این مهم توجه کند.

۶. بروز بحران اخیر اقتصادی در جهان که دامنه و نفوذ فزاینده‌ای را طی می‌کند، تبعات سیاسی، اقتصادی و اجتماعی را به دنبال خواهد داشت که می‌تواند زمینه را برای برهم خوردن مناسبات و معادلات کنونی و شکل‌گیری روابط جدید یا توسعه روابط قبلی، فراهم سازد. از این‌رو قرابت فرهنگی و جغرافیایی کشورهای منطقه می‌تواند بسیاری از تهدیدهای موجود را به فرصت تبدیل کند و نتیجه برد- برد را برای آنها رقم زند. بسیاری سرمایه‌داران خارجی که در گریز از کانون‌های بحران، به دنبال مأمنی برای سرمایه‌گذاری معتبرند و از این منظر منطقه خزر، شرایط بالفعل و بالقوه مساعدی را برای ایران دارد.

۷. توان ارائه و ارتقای خدمات پیشرفته بندری، گمرکی و حمل‌ونقل دریایی، ریلی، جاده‌ای و هوایی از جمله توانمندی‌های زیربنایی است که شرایط منطقه را از حیث کاربست روش‌های جایگزین حمل‌ونقل ممتاز می‌کند که نیازمند بازنگری و توسعه این زیرساخت‌ها با محوریت اقتصاد دریامحور در کشور است.

۸. وجود جاذبه‌های گردشگری طبیعی، تاریخی، فرهنگی و تجاری منطقه، موقعیت کم‌نظیری را برای سرمایه‌گذاران بخش گردشگری و همچنین گردشگران حوزه‌های مختلف در کشور فراهم کرده است که با توسعه بنادر و راه‌های متصل به آن ارتباط مستقیمی دارد.

۹. برخورداری از قابلیت‌های خاص ژئواکونومیک، ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیک به منزله تبدیل منطقه به کانون تعاملات فراقاره‌ای محسوب می‌شود که باید ایران در این زمینه قابلیت‌های جدیدی را کشف کند و با دید اقتصاد دریا محور ممکن است.

۱۰. وجود مؤلفه‌های فرهنگی مشترک، مثلاً در قزاقستان شهری به نام جمبول وجود دارد که همان اترار است و بخشی از امپراتوری خوارزمشاهیان بوده و مرز ایران و مغولستان را تشکیل می‌داده است. در جنوب قرقیزستان مردم شهر اوش به زبان فارسی صحبت می‌کنند. مردم دره فرغانه در کنار رودخانه زرافشان و سمرقند و بخارا در ازبکستان نیز مشابهت‌های فرهنگی با مردم ایران دارند. در تاجیکستان زندگی مردم مثل ایرانی‌هاست. فرهنگ شهرهای مرو و عشق‌آباد نیز در ترکمنستان به فرهنگ ایران نزدیک است. این موارد می‌توانند در نقش صادرات کالاهای ایرانی و تجارت متقابل نقش اساسی داشته باشند.

بنابراین ظرفیت‌های خالی بنادر و کشتیرانی ایران در بخش‌هایی نظیر تأسیس شرکت‌های

کشتیرانی مشترک، تأسیس انجمن شرکت‌های کشتیرانی کشورهای حوزه دریای خزر، ارتباطات دریایی و بندر بین دول منطقه، عملیات دریایی نظیر کنترل و بازرسی کشتی‌ها، تجسس، نجات دریایی، مقابله با آلودگی‌های نفتی و ایمنی و آتش‌نشانی از مهمترین مواردی است که ایران می‌تواند رهبری مذاکرات و مدیریت بندری و کشتیرانی را در حاشیه خزر رهبری کند. تا با این رهبری خواسته‌های خود را در بین کشورهای منطقه از جمله ترکمنستان، روسیه و قزاقستان به پیش ببرد. البته در مقابل ایران برخی از کشورهای حاشیه ایران از ظرفیت و موقعیت بندری و کشتیرانی بهتری برخوردارند که برای مثال می‌توان روسیه را در این زمینه مقدم بر همه کشورهای منطقه شمرد. ظرفیت حمل‌ونقل دریایی در کشورهای ساحلی دریای خزر (آذربایجان، قزاقستان، روسیه، ترکمنستان و ایران) به تفکیک فرودگاه، راه‌آهن، جاده زمینی، راه‌های آبی، کشتی‌های تجاری و بندار، در سال ۲۰۱۰ از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی آی‌م‌و^۱ متفاوت ارائه شده است که در ادامه به این امکانات به تفکیک اشاره می‌شود:

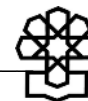
فرودگاه: روسیه با ۱۲۶۰ فرودگاه که ۶۰۱ مورد آن با باند آسفالت و ۶۵۹ مورد نیز خاکی است، فاصله بسیار زیادی با کشورهای حاشیه خزر دارد. این در حالی است که ایران از این نظر رتبه دوم را دارد (ایران با ۳۳۱ فرودگاه که ۱۲۹ مورد آسفالت و ۲۰۲ مورد آن خاکی است) قزاقستان، آذربایجان و ترکمنستان به ترتیب دارای ۶۵، ۲۷ و ۲۲ فرودگاه با باند آسفالت‌اند.

راه‌آهن: روسیه با ۱۰۲ هزار کیلومتر راه‌آهن فاصله بسیار زیادی با سایر کشورها دارد. قزاقستان و ایران به‌عنوان کشورهای بعدی به ترتیب ۷۳۷۰۰ و ۸۳۶۷ کیلومتر راه‌آهن دارند.

جاده زمینی: روسیه با ۷۸۳۰۰۰ کیلومتر جاده آسفالت‌ه که ۲۹۰۰۰ کیلومتر آن اتوبان است در صدر کشورهای مورد بررسی قرار دارد. ایران با ۱۲۰۷۸۲ کیلومتر جاده آسفالت‌ه که ۸۷۸ کیلومتر آن اتوبان است در رده دوم قرار دارد.

کشتی تجاری: روسیه با ۱۱۳۰ کشتی تجاری فاصله بسیار زیادی با کشور دوم یعنی ایران دارد. ایران ۱۳۱ فروند کشتی تجاری دارد. مقایسه آذربایجان با ۸۶ فروند کشتی تجاری و ایران و روسیه نشان می‌دهد که ظرفیت ایران در این مورد تناسبی با قدرت اقتصادی آن ندارد. قزاقستان و ترکمنستان در این حوزه قدرت رقابتی ندارند.

با توجه به تغییر شیوه تولید و افزایش اهمیت زنجیر تأمین در فرآیند تولید کالاها و خدمات، نقش فعالیت‌های پشتیبانی از قبیل انبارداری، توزیع منطقه‌ای و داخلی و پردازش کالا، بسته‌بندی، افزایش یافته و سهم بیشتری به خود اختصاص می‌دهند. چنین تغییر کارکردی در نقش‌ها و وظایف بندار، طبعاً آرایش فضایی و کالبدی بندار و پسرانه‌های آنها را تحت تأثیر قرار می‌دهد. تأمین خطوط



ارتباطی قوی و مدرن، نیروی انسانی ماهر، چارچوب سازمانی و مدیریتی قوی، زیرساخت‌ها به‌ویژه فناوری اطلاعات، شبکه بنادر و ... از جمله الزامات موفقیت بنادر در شرایط نوین اقتصادی جهانی است. جدول ۶ ظرفیت حمل‌ونقل را در کشورهای آذربایجان، قزاقستان، روسیه، ترکمنستان و ایران می‌کند.

جدول ۶. ظرفیت حمل‌ونقل در کشورهای آذربایجان، قزاقستان، روسیه، ترکمنستان و ایران

آذربایجان	
فرودگاه	۳۵
فرودگاه با باند آسفالت	۲۷
فرودگاه خاکی	۸
خط لوله	گاز ۳۱۹۰ کیلومتر؛ نفت ۲۴۳۶ کیلومتر
راه‌آهن	جمع: ۲۱۲۲ کیلومتر (۱۲۷۸ کیلومتر ریل برقی) (با عرض ۱۵۲۰ میلیمتر)
جاده زمینی	۵۹۱۴۱ کیلومتر، آسفالته ۲۹۲۱۰ کیلومتر، خاکی ۲۹۹۳۱ کیلومتر
کشتی تجاری	جمع: ۸۶ فروند: کارگو ۲۶، مسافری ۲، مسافری - باری ۹، تانکر نفت کش ۴۵، تانکر ویژه ۳،
بندر	باکو
قزاقستان	
فرودگاه	۹۷
فرودگاه با باند آسفالت	۶۵
فرودگاه خاکی	۳۲
راه‌آهن	جمع: ۱۳۷۰۰ کیلومتر (با عرض ۱۵۲۰ میلیمتر)، ۳۷۰۰ کیلومتر ریل برقی
جاده زمینی	۹۰۰۱۸ کیلومتر، آسفالته ۸۴۱۰۴ کیلومتر، خاکی ۵۹۱۴ کیلومتر
راه‌های آبی	۴۰۰۰ کیلومتر در رودخانه‌های ایرتیش و سیردریا
کشتی تجاری	جمع: ۵ فروند: تانکر نفت کش ۴ فروند، باری سردخانه دار ۱ فروند
بندر	آکتائو (شفچنکو)، آتیرائو (گوری یف)، اوسکه من (اوست کامنوگورسک)، پاولودار، سمی (سمی پالاتینسک)،
روسیه	
فرودگاه	۱۲۶۰
فرودگاه با باند آسفالت	۶۰۱
فرودگاه خاکی	۶۵۹
راه‌آهن	جمع: ۸۷۱۵۷ کیلومتر، با عرض ۱۵۲۰ میلیمتر (ریل الکتریکی ۴۰۳۰۰ کیلومتر)
جاده زمینی	۸۷۱۰۰۰ کیلومتر، آسفالت ۷۳۸۰۰۰ کیلومتر (شامل ۲۹۰۰۰ اتوبان)،
راه‌آبی	۱۰۲۰۰۰ کیلومتر: ۷۲۰۰۰ کیلومتر ارتباط بخش اروپایی روسیه با دریای بالتیک، دریای سفید، دریای خزر، دریای آزوف، دریای سیاه
کشتی تجاری	جمع ۱۱۳۰ فروند: فله‌بر ۲۸، کارگو ۷۱۸، کریر ۲، تانکر شیمیایی ۲۷، نفت و سنگ‌آهن بر مخلوط ۳۵، کانتینر ۱۰، مسافری ۱۵، باری - مسافری ۸، تانکر نفت خام ۲۱۵، یخچال‌دار ۵۱
بندر	آناپا، کالی نینگراد، مورمانسک، ناخودکا، نووروسییسک، رستوف نا دونا، سنت پترزبورگ، تاگانروگ، وانینو، وستوچنی

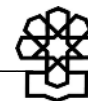
ترکمنستان	
۲۸	فرودگاه
۲۲	فرودگاه با باند آسفالت
۶	فرودگاه خاکی
۲۴۴۰ کیلومتر با عرض ۱۵۲۰ میلیمتر	راه‌آهن
جمع ۲۴۰۰۰ کیلومتر، آسفالت ۱۹۴۸۸، خاکی ۴۵۱۲ کیلومتر	جاده زمینی
۱۳۰۰ کیلومتر (آمودریا و کانال قراقوم)	راه‌های آبی
۸ کشتی: باری ۴، نفت و سنگ معدن ۱ فروند، تانکر نفت کش ۲ فروند، باری یخچال‌دار ۱ فروند	کشتی تجاری
ترکمن باشی (کراسنوودسک سابق)	بندر
ایران	
۳۳۱	فرودگاه
۱۲۹	فرودگاه با باند آسفالت
۲۰۲	فرودگاه خاکی
۸۳۶۷ کیلومتر: با عرض ۱۶۷۶ میلی‌متر ۹۴ کیلومتر، با عرض ۱۴۳۵ میلیمتر ۸۷۲۳ کیلومتر (۱۴۶ کیلومتر برقی)	راه‌آهن
۱۷۹۳۸۸ کیلومتر، آسفالت ۱۲۰۷۸۲ کیلومتر (شامل ۸۷۸ کیلومتر اتوبان)، خاکی ۵۸۶۰۶ کیلومتر	جاده زمینی
۸۵۰ کیلومتر (دررود کارون و خدمات اضافی در دریاچه ارومیه)	راه‌های آبی
۱۳۱ فروند، فله بر ۳۵، باری ۴۵، تانکر شیمیایی ۴، کانتینربر ۹، گاز مایع ۱، باری مسافری ۴، تانکر نفت ۲۹	کشتی تجاری
دریای خزر: انزلی، نوشهر، امیرآباد، نکا خلیج فارس: خرمشهر، امام خمینی، بوشهر، بندرعباس دریای عمان: چاه‌بهار	بندر

Source: www.cia fact book gov-sep, 2013.

۴. عوامل مؤثر در تقسیم کار میان بنادر شمالی کشور و پیش‌بینی نقش آتی بندرانزلی

در جلد اول گزارش نهایی طرح جامع بنادر ایران تهیه شده توسط جامائیکا، ضمن بر شمردن استراتژی کلی برای تمام بنادر، خصیصه‌های استراتژیک توسعه بندرانزلی نیز قید شده است. نخست آنکه از نظر تخصیص وظایف عملکردی، بندرانزلی را بندر اصلی دریای خزر دانسته و بنادر نوشهر، امیرآباد و نکا را نسبت به آن فرعی محسوب کرده‌اند. در بررسی‌های جامائیکا، بندرانزلی به استثنای سه مورد (تجارت داخلی، صنعتی و کالای فله) در تمام موارد دیگر وظایف بندری خود شامل تجارت خارجی، بازرگانی، کالای کانتینری، کالای سنگین، کالای رو، رو- کالای ترانزیت، کالای مایع، ماهیگیری، مسافر و پناهگاه از رده متوسط بالا برخوردار است. با توجه به رده بندی‌های مذکور بندرانزلی در چارچوب یک استراتژی توسعه به شرح زیر بررسی شده است:

کالای فله: در بندرانزلی و بندرنوشهر تخلیه و بارگیری غلات، کالای فله و مایع انجام می‌شود. حجم کالاها از جمهوری‌های مشترک‌المنافع در آینده نیز افزایش خواهد یافت. تجهیزات لازم باید در



اسرع وقت در این دو بندر و بندر امیرآباد کامل شود. هم‌اکنون در بندرانزلی بخش خصوصی (شرکت اقیانوس آبی) دو سیلو هر یک به ظرفیت ۲۵۰۰ تن را ایجاد کرده است. ضمناً با پیش‌بینی کانال و لوله‌کشی انتقال فله مایع (نفت) در اسکله برگشتی در مورد تخلیه و انتقال نفت به انبارهایی که قرار است در اراضی شرق نیروی دریایی در آینده احداث شود، مخازن نفت مزبور (۶ مخزن هر یک به ظرفیت ۱۵۰۰۰ تن) در طرح جامع مشاور آتک پیش‌بینی شده است.

محموله‌های سنگین: کالاهای سنگین از جمله مواد اولیه لازم برای پروژه‌ها در بندرانزلی تخلیه می‌شود. لازم است ظرفیت تخلیه و بارگیری کالاهای سنگین در این موارد افزایش یابد. با توجه به میزان آهن‌آلات و خودروهایی سنگین تخلیه شده در بندرانزلی طی سال‌های اخیر و نیاز به انبار تجهیزات تخلیه و بارگیری و جابجایی آنها، بندرانزلی به جرثقیل‌های سنگین ریلی مجهز شده است و برای انبار کردن این نوع کالاها تا زمان احداث بندرگاه جدید از پسرکانه منطقه آزاد اقتصادی «ب» در حسن رود برای این منظور استفاده می‌شود.

کالای یکسره رو-رو: در آینده به گزارش سازمان بنادر و کشتیرانی، تردد کشتی‌های رو-رو در دریای خزر افزایش خواهد یافت. در دریای خزر یک خط دریایی بین باکو و کرانوستک فعالیت می‌کند. کشتی‌ها و تجهیزات رو-رو برای بنادری مناسبند که از تأسیسات مکفی برخوردار نیستند. از آنجا که جمهوری‌های مشترک‌المنافع نیاز به تخلیه و بارگیری کالا با اروپا از طریق دریای خزر و توسط جاده و خط راه‌آهن را دارند و همچنین کالای آسیایی آنها باید از خشکی عبور کند، پیشنهاد شده است سیستم کانتینری در حد وسیع فراهم شود، زیرا کانتینر بهترین وسیله برای حمل کالای ترانزیت است. بنابراین تجهیزات بندری برای کشتی‌های رو-رو باید برای بندرانزلی پیش‌بینی شود. با توجه به پیش‌بینی ازدیاد استفاده از کشتی‌های رو-رو و روش‌های استفاده از کفی‌هایی برای سیستم حمل‌ونقل در این‌گونه کشتی‌ها در طرح جامع مشاور آتک یک اسکله (در جوار شمال بندرگاه مسافری) برای کشتی‌های رو-رو اختصاص داده شده است.

کالاهای ترانزیت: کالاهای بازرگانی جمهوری‌های مشترک‌المنافع که توسط جاده و راه‌آهن از ایران می‌گذرد عمدتاً از بندرانزلی، بندر امیرآباد و بندر نوشهر (در دریای خزر) و بندر امام خمینی (ره) و بندرعباس (در خلیج فارس) عبور می‌کند. دقیقاً نمی‌توان حجم کالاهای ترانزیت را برآورد کرد، زیرا اطلاعات کافی در دست نیست. اما تجهیزات بندری باید برای تخلیه و بارگیری حدود ۲/۵ میلیون تن آمادگی داشته باشد. همچنین احداث راه‌آهن شمال (تهران - رشت - بندر انزلی) باید تسریع شود.

بحث فوق‌الذکر در زمانی توسط جامائیکا مطرح شده است که هنوز مبحث کریدور شمال-جنوب (نوستراک) تحقق نیافته بود. در زمان حاضر با توجه به امضای معاهده استفاده حمل‌ونقل کالای ترانزیت از این مسیر بین کشورهای هند-ایران-روسیه و تخصیص بندر امیرآباد که متصل به راه‌آهن

است برای این منظور حجم ترانزیت برای سال ۱۳۸۵ میزان ۵/۶ میلیون تن کالای ترانزیت برای کشور تعیین شده بود که در سال ۱۳۹۰ به ۵/۷ میلیون رسیده است (بدون ۶ میلیون تن سوپ). طی بررسی‌های به عمل آمده، چنانچه طبق برنامه‌ریزی و پیش‌بینی مقامات دولتی محاسبه شود حجم کالای ترانزیت با فرض عبور ۱۰ میلیون تن کالای ترانزیتی از طریق دریای خزر در سال افق ۱۴۰۰ و سهم بندرانزلی به میزان ۳۰ درصد، میزان ترانزیت این بندر در سال افق طرح، ۳ میلیون تن پیش‌بینی می‌شود.

کالای کانتینری: باتوجه به وضعیت‌هایی که در رابطه با نوع کالاها در دریای خزر وجود دارد، کالای کانتینری افزایش خواهد یافت. بندرانزلی تخلیه و بارگیری اصلی کالاهای کانتینری را بر عهده خواهد داشت. با در نظر گرفتن روند به رو گسترش کالاهای کانتینری در سال‌های اخیر در جهان خصوصاً با توسعه این روند در کشورهای جنوب شرقی آسیا، چین و حاشیه خلیج فارس و همچنین آماده‌سازی بندرهای باکو و آستراخان برای پذیرش کالاهای کانتینری سال‌های اخیر و انجام ساخت‌وسازهای لازم توسط شرکت‌های آمریکایی سرمایه‌گذار، مشاور آتک سهم کالای کانتینری بندرانزلی را نسبت به حجم کل ظرفیت بندر در سال افق ۱۴۰۰، ۳۰ درصد مفروض داشته است که حدود ۱/۸ میلیون تن برآورد شده است که با توجه به ظرفیت پیش‌بینی شده ۱۰ میلیون تن برای این بندر، این سهم حدود ۳ میلیون تن برآورد می‌شود.

۴-۱. منطقه آزاد تجاری - صنعتی انزلی

منطقه آزاد تجاری - صنعتی انزلی در دو قسمت جداگانه در شرق و غرب شهرستان بندرانزلی ایجاد شده است و هر یک از مناطق پتانسیل خاص خود را دارد که در ذیل به آن اشاره شده است:

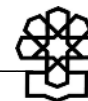
- پتانسیل قسمت شرقی شامل تأسیسات بندری و گمرک، شهرک صنعتی، اراضی منابع طبیعی و مجاورت با تالاب انزلی است.

- پتانسیل قسمت غربی شامل اراضی مناسب طبیعی، تراکم کم جمعیت و مناطق، غالب زمین‌های زیرکشت برای صیفی‌کاری و باغات و کمترین مقدار زمین برای شالی‌کاری، دسترسی به ساحل مناسب و وجود اماکن و تأسیسات تفریحی و توریستی در منطقه.

۴-۱-۱. مزیت‌ها و فرصت‌های منطقه آزاد تجاری - صنعتی بندرانزلی

- وجود امکانات و تأسیسات بندری و حمل‌ونقل دریایی (امتیاز مهم منطقه).
- وجود راه‌های ترانزیتی و ارتباطی مناسب با شهرها و مناطق داخلی کشور و کشورهای همجوار شامل روسیه، آسیای میانه و قفقاز.

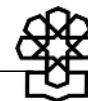
- ارتباط با بازارهای منطقه‌ای و دسترسی به بازار مصرف بالای ۳۰۰ میلیونی کشورهای تازه استقلال



یافته شوروی سابق.

- وجود نیروی کار متخصص و فراوان.
- برخورداری از شرایط آب و هوایی معتدل استان گیلان.
- نزدیکی به بزرگ‌ترین ذخایر نفت و گاز دریای خزر.
- دسترسی به معادن سرب، روی و آهن.
- تولید مرغوب‌ترین خاویار جهان.
- جنگل‌های وسیع و پهناور به وسعت ۵۶۰۰۰۰ هکتار.
- نزدیکی به ۵ نیروگاه برق.
- نزدیکی به فرودگاه بین‌المللی با برخورداری از تجهیزات کامل ناوبری و دستگاه‌های LIS/MOE (۲۵ کیلومتر).
- نزدیکی به مرکز کشور (۳۶۰ کیلومتر).
- نزدیکی به بنادر اروپا و قرار گرفتن در مسیر کریدور بین‌المللی شمال- جنوب، نسترک^۱ که از آن به‌عنوان کریدور حمل‌ونقل قرن بیست‌ویکم آسیا - اروپا یاد شده و سه برابر از مسیر کنونی کوتاه‌تر و ارزان‌تر است. این کریدور بندر هلسینکی در شمال اروپا را از طریق روسیه به بنادر شمال و جنوب دریای خزر، بنادر خلیج فارس و سپس به کشورهای جنوب و شرق آسیا متصل می‌کند.
- ارتباط و تبادلات تجاری با بنادر شمال و جنوب اروپا از طریق رود ولگا و ولگا- دن همجواری با بنادر آستراخان و لاگان در روسیه، کراسنودسک در ترکمنستان، آکتانو در قزاقستان و باکو در آذربایجان.
- از امتیازات مهم منطقه آزاد انزلی، وجود بندرانزلی در محدوده آن است که دارای امکانات، تجهیزات و تأسیسات پیشرفته‌ای برای تخلیه و بارگیری و انبارداری است. از مهمترین آنان می‌توان به وجود ده پست اسکله به طول ۱۵۸۱ متر با ظرفیت حداکثر ۸۰۰۰۰ تن با کاربری تجاری، رو - رو، غلات، خدماتی و نفتی و سیستم کنترل ترافیک دریایی (TS) و همچنین سیستم رایانه‌ای مشترک با گمرک برای سهولت ترخیص کالا، اشاره کرد.
- دستیابی به آزادراه انزلی- رشت - قزوین.
- امکان بهره‌مندی از راه‌آهن قزوین- انزلی - آستارا که با احداث آن، ظرفیت حمل بار از منطقه آزاد به نقاط مختلف کشور و مبادی ذیربط به‌طور چشمگیری افزایش می‌یابد.
- طرح‌ها و برنامه‌های آتی این بندر به شرح ذیل است:
 - افزایش تعداد اسکله‌ها از ۱۰ پست کنونی به ۲۴ پست.
 - احیای اراضی خریداری شده.

- خرید اراضی و توسعه بندر از مساحت ۶۵ هکتار کنونی به ۱۰۰ هکتار.
- احداث اسکله دولفین مواد نفتی.
- نصب ۲ دستگاه باسکول موبایل ۶۰ تنی.
- احداث مخازن سوخت.
- احداث ترمینال کانتینری.
- احداث موج‌شکن.
- احداث دیوار ساحلی.
- احداث انبار مسقف.
- خرید تجهیزات استراتژیک خشکی و دریایی.
- ارتقای توان و ظرفیت عملیاتی بندر.
- اجرای راه‌آهن داخل بندر و اتصال آن به راه‌آهن سراسری قزوین - رشت - انزلی.
- احداث انبار CFS.
- الکترونیکی کردن اسناد تجاری در منطقه.
- احداث حوضچه خدماتی انواع شناورها.
- ایجاد مرکز تجسس و نجات دریایی و ایمنی.
- احداث Helipad لازم با امکانات.
- پیش‌بینی افزایش آبخور اسکله‌ها.
- پیش‌بینی خرید اراضی پشتیبانی در منطقه آزاد برای واگذاری به پیمانکاران طرف قرارداد به مساحت ۳۰۰ هکتار و پردازش کالا.
- ارتقای ایمنی در بندر به‌منظور کاهش رسوب کالا.
- با اجرای طرح‌های توسعه و بهره‌برداری از امکانات جدید، ظرفیت بندرانزلی به ۶ میلیون تن کالا در سال ۱۳۹۳ بالغ خواهد شد.
- سازمان بنادر و کشتیرانی در راستای توسعه بندر یاد شده نسبت به خریداری اراضی نیروی دریایی، به مساحت تقریبی ۴۲ هکتار مبادرت کرده که در حال حاضر بیش از ۳۴ هکتار از این اراضی در اختیار بندر قرار گرفته و زیرسازی و روسازی ۳۰ هکتار آن پایان یافته است.
- همچنین سازمان بنادر و کشتیرانی طی سال‌های گذشته نسبت به احداث ۶ پست اسکله اقدام و تعداد ۴ پست اسکله را مورد بازسازی و ترفیع قرار داده است.
- از دیگر اقدامات به عمل آمده در این بندر، علاوه بر جذب سرمایه‌گذاران بخش داخلی و خارجی در زمینه احداث سیلوی غلات به ظرفیت ۶ هزار تن و محوطه‌های اقتصادی، می‌توان به ساخت برج



کنترل، خرید و نصب تجهیزات مورد نیاز آن و بهره‌برداری از ترانزیت سوخت اشاره کرد.

۴-۲. فعالیت و عملکرد بنادر شمال کشور

در سال ۱۳۸۵ در مجموع ۹۱۶۹ فروند شناور بالای هزار تن در بنادر تجاری کشور به منظور انجام عملیات تخلیه و بارگیری پهلو گرفته‌اند که ۳۲۸۰ فروند آن (۳۶ درصد) مربوط به بنادر شمالی شامل انزلی (۱۵ درصد)، نوشهر و نکا (۱۹ درصد) و امیرآباد (۲ درصد) بوده است.

در حال حاضر بنادر شمال کشور ایران ظرفیت سالیانه ۷ میلیون تن را دارند که بندرانزلی با ۵ میلیون تن ۴/۵ میلیون تن کالای تجاری و ۰/۵ میلیون تن مواد نفتی؛ بندرنوشهر با ۱/۵ میلیون تن کالای تجاری و مواد نفتی؛ بندرامیرآباد با یک میلیون تن مواد غیرنفتی، مبادلات بازرگانی جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر را انجام داده و توانایی ارائه خدمات ترانزیت کشور را دارند.

بندرانزلی به تنهایی ۷۳ درصد عملیات تخلیه و بارگیری غیرنفتی بنادر شمالی کشور را به خود اختصاص می‌دهد. ۸۷ درصد فعالیت نفتی در نکا و ۵ درصد فعالیت نفتی در بندرانزلی انجام می‌گیرد. اداره کل بنادر و کشتیرانی استان گیلان در زمینه عملکرد عملیاتی در سال ۱۳۸۵ رکورد جدیدی را به ثبت رساند که در تاریخ بندرانزلی بی‌سابقه بوده است. به نحوی که تعداد کشتی‌های وارده ۱۴۲۵ فروند و مقدار کالای تخلیه و بارگیری شده ۴۴۷۹۴۴۲ تن بوده است و نسبت به سال ۱۳۸۴ به ترتیب ۳۴/۲ و ۳۱/۱ درصد رشد داشته است. افزایش تخلیه مواد نفتی ترانزیتی با رشد ۶۷/۶ درصد با تناژ ۳۹۴۸۹۳ و همچنین رونق گرفتن صادرات کالا با تناژ ۱۳۸۲۳۱ و رشد ۳۵/۳ درصدی از دیگر موفقیت‌های عملکردی این اداره کل بوده و در مجموع ۱۹۱۰۷۴ دستگاه کامیون با رشد ۱۰ درصد نسبت به سال ۸۴ از بندرانزلی کالا به مقاصد مختلف کشور بارگیری شده است. ضمناً رکورد به ثبت رسیده عملکرد ماهیانه در سال ۱۳۸۵ به میزان ۵۱۲ هزار تن بوده است که این تناژ در پیدایش انزلی بی‌سابقه بوده است.

۴-۳. سایر بنادر مهم حوزه دریای خزر در کشورهای همسایه از نظر اسکله‌ها و امکانات

حمل و نقل دریایی

۴-۳-۱. بندر باکو در آذربایجان

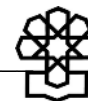
باکو یا بادکوبه سابق بزرگ‌ترین بندر دریای خزر در ساحل جمهوری آذربایجان است که بیشتر کشتی‌های فعال این دریا در اختیار آن است. این ناوگان شامل ۷۵ کشتی از نوع رو-رو، تانکر، مسافری، رودخانه‌ای پهن با آب‌خور کم و فله‌بر برای فله خشک و حمل‌کننده جنرال کارگو یا کالای عمومی است. مهمترین فعالیت در آن کارهای نفتی و تبادل مواد چوب و کاغذی و آهن‌آلات است.

ایجاد ارتباط با ساحل شرقی از طریق حمل قطار مسافری یا باری در کشتی‌های رو-رو از باکو به ترکمن‌باشی و برعکس است. این بندر با آب‌خور ۶ متر، ۳ اسکله برای پهلو‌دهی تانکرهای حمل فله مایع و انواع سوخت دارد که حداکثر ۸ کشتی همزمان در آن می‌تواند پهلو بگیرند. این بندر همچنین ۶ اسکله و سکوی اختصاصی برای کالای عمومی، فله خشک و کانتینر و ۲ اسکله رو-رو و مسافری و در کل ۱۱ اسکله دارد. ۴ جرثقیل شناور بزرگ، ۱۴ جرثقیل ۵ تا ۴۰ تن که بیشتر ۱۶ تنی زرافه‌ای نظیر بندر انزلی‌اند و این بندر از امکانات خوب آن است. با این همه معمولاً در این بندر اسکله‌های خالی وجود دارد. تنها مرکز گزارش‌های هواشناسی در دریای خزر نیز در باکو مستقر است. بارانداز بندر در فاصله ۴۰ کیلومتری شهر باکو قرار دارد و به راه‌آهن و فرودگاه باکو متصل است. ترانزیت کالاهای کشورهای شرق دریای خزر و آسیای میانه به غرب و دریای سیاه یا شمال اروپا از طریق این بندر، اهمیت مضاعف به باکو داده است.

۲-۳-۴. آستاراخان در روسیه

آستاراخان مرکز اداری منطقه آستاراخان است که شامل ۱۲ منطقه و شهرهایی است که در بخش جنوب شرقی در ۱۵۳۴ کیلومتری مسکو قرار دارد. این شهر در اراضی هموار خزر در رود ولگا و در بلندترین نقطه واقع شده است. در غرب، منطقه آستاراخان با جمهوری کالمیکیا، در شمال با منطقه ولگاگرد، در شرق با قزاقستان هم مرز است و در جنوب به دریای خزر محدود می‌شود. شهر آستاراخان در ۱۱ جزیره مستقر است و ۵۰۰ کیلومتر مربع وسعت دارد و به ۴ ناحیه تقسیم می‌شود. اقلیم آستاراخان قاره‌ای و خشک است. میانگین درجه حرارت در ژانویه منهای ۱۰ درجه سانتیگراد و در جولای ۲۵ درجه است. میانگین بارش سالیانه ۲۳۰ میلیمتر است. در اینجا می‌توان بندر رودخانه‌ای و دریایی حوزه ولگا - خزر، نقطه تلاقی خطوط راه‌آهن (به سوی ساراتف، کیزلار، گوری یف) و آزاد راه‌ها (به سوی ولگا گرد، استاوروپل، و دیگر شهرها)، و فرودگاه بین‌المللی را مشاهده کرد.

آستاراخان شهر سرحدی است یعنی دروازه جنوبی روسیه محسوب می‌شود. این شهر در محل تلاقی اروپا و آسیا قرار دارد که آن را به مرکز بازرگانی و حمل‌ونقل کشور تبدیل می‌کند. آستاراخان یک بندر بزرگ رودخانه‌ای است. اصلی‌ترین آبراه کشور روسیه (رودخانه ولگا)، از میان آستاراخان جریان دارد و آن را با دریای سیاه، بالتیک، شمال و مدیترانه پیوند می‌دهد. همه این مزیت‌ها شهر آستاراخان را به نقطه پیوند برای کالاهایی می‌سازد که از هندوستان و ایران به اروپا فرستاده می‌شوند. در میان مزیت‌های دیگر آستاراخان که شهر را جذاب می‌سازد، وجود عرضه غنی منابع طبیعی است (گاز، نفت، نمک، ماسه، خاک رس، شن، گچ، ماهی و خاک حاصلخیز). صنایع آستاراخان با ساختار متنوع با تمرکز زیاد توان‌های منطقه (۵۶ درصد) شامل صنایع غذایی، صنایع سبک، شیمیایی، تولیدات چوبی، آردسازی، ماشین‌سازی و صنایع فلزی، مصالح ساختمانی، حمل‌ونقل آبی و صنایع



تولید برق، ساختارهای متنوعی را ارائه می‌دهد.

یکی از بزرگ‌ترین صنایع، صنایع شیمیایی است که بر اساس ذخایر عظیم گاز و نفت شکل گرفته‌اند. طبق آخرین تحقیقات، منطقه آستاراخان، پنجمین ذخایر نفت جهان را داراست. مهمترین شاخه اقتصادی ملی در منطقه، کشتی‌سازی و تعمیرات کشتی است که نیازهای صنایع ماهی، گاز و صنایع نفت را تأمین می‌کند. کارخانه آستاراخان کشتی‌های باری، سکوه‌های نفتی و انواع تجهیزات کشتی را تولید می‌کند.

یکی از قدیمی‌ترین صنایع، صنایع ماهی است. آستاراخان یکی از بزرگ‌ترین صادرکنندگان انواع خویار و ماهیان خاویاری است. کشاورزی نیز قابل توجه است. آستاراخان به دلیل محصول گوجه فرنگی و هندوانه که به سراسر کشور صادر می‌کند، از شهرت بالایی برخوردار است. در منطقه آستاراخان ۱۵۴ مؤسسه کشاورزی، ۱۷۳۲ مزرعه دولتی و ۱۲۵ هزار مزرعه خصوصی وجود دارد که به فعالیت‌های کشاورزی اشتغال دارند. آستاراخان همچنین یک مرکز فرهنگی است. در این شهر ۵ دانشگاه وجود دارد (دانشگاه دولتی فنی آستاراخان، دانشگاه تربیت معلم آستاراخان، آکادمی پزشکی آستاراخان، مؤسسه مهندسی آستاراخان و کنسرواتوار آستاراخان) و بیش از ۳۰ شعبه از مؤسسات و دانشگاه‌های متفاوت. در آستاراخان همچنین ۵ مکان تئاتر و موزه‌های متعدد فرهنگ مردم و سنت‌های بومی و گالری عکس وجود دارد.

اما یکی از نخستین فرآورده‌های که مردم در ارتباط با آستاراخان دوست دارند، گل لوتوس است که زیباترین و شگفت‌انگیزترین گلی است که در دلتای ولگا و اراضی هموار می‌روید. مزارع لوتوس (نیلوفر مرداب) حدود ۵ هزار هکتار را در دلتا می‌پوشاند. پوشش گیاهی و جانوری منطقه آستاراخان بی‌همتاست. گونه‌های متفاوت ماهی‌ها، پرندگان و جانوران در اینجا یافت می‌شود. در میان آنها پلیکان دالماتیا، قوی خاموش، قرقاول و استروژن وجود دارند.

امروزه بندر آستاراخان با بسیاری از شرکت‌های روسی و شرکت‌های بسیار معروف خارجی همچون DSB آلمان، وایکینگ دانمارک، روکسل اتریش، سی‌سورتا لیمیتد بریتانیا، کشتیرانی خزر ایران و دیگران همکاری دارد. زیرا این بندر اصلی‌ترین بندر روسیه در دریای خزر است. در نتیجه نقطه گره‌ای مهمی برای ترافیک رودخانه‌ای به علیای ولگاستو انتقال بار به دیگر بنادر دریای خزر محسوب می‌شود. بیشتر تجارت این بندر در دریای خزر قسم با ایران است. مرکزیت حمل‌ونقل آستاراخان موقعیت مهمی در کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال - جنوب دارد. اینجا نقطه‌ای ترانزیتی برای حدود ۳ میلیون تن بار برای بنادر ایرانی دریای خزر است. بندر ماخاج کالا برای تخلیه و بارگیری نفت و محصولات نفتی اختصاص داده شده است. مسئولان بندری ظرفیت‌هایی را برای تخلیه و بارگیری بارهای عمومی افزایش داده‌اند، تسهیلات غلات را برای انتقال ۰/۵ میلیون غله و تسهیلات بارانداز را

برای جابجایی قطار از ماخاج کالا به بندر ترکمن باشی (ترکمنستان) و بندر آکتائو (قزاقستان) تدارک دیده‌اند. در آینده، جابجایی قطارهای باری، بارهایی را برای بندر امیرآباد خواهد پذیرفت. احداث یک ترمینال کانتینری در ماخاج کالا در ۲۰۰۲ آغاز شد و در پایان این سال ظرفیت آن به ۳۰۵۲۰ teu (تی ئی یو) در سال رسید. ترمینال با دو جرثقیل حمل کانتینر با ظرفیت حمل هرکدام ۳۵ تن و یک جرثقیل متحرک لیبر^۱ آلمانی با ظرفیت ۶۴ تن تجهیز شده است. برنامه‌ریزی شده است که ظرفیت ترمینال به ۶۱۰۰۰ تی ئی یو در سال، در آینده‌ای نزدیک افزایش یابد. در حال حاضر، جابجایی کانتینری از طریق بندر ماخاج کالا بیشتر بین خط کشتیرانی روسیه - ایران صورت می‌گیرد.

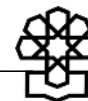
۳-۴. بندر اولیا روسیه

با ملاحظه موقعیت ژئوپلیتیکی منطقه آستاراخان، این بندر از موقعیت کلیدی در کوتاه‌ترین و اقتصادی‌ترین و باصرفه‌ترین راه ارتباطی ترانزیتی اوراسیا قرار دارد. به‌علت موقعیت رود ولگا و دریای خزر، آستاراخان یکی از کوتاه‌ترین و دسترس‌ترین راه‌های ارتباطی بخش اروپایی روسیه با کشورهای آسیای مرکزی، هندوستان و پاکستان است. این کریدور ترانزیتی دارای مزیت‌های آشکاری است، یعنی زمان و هزینه تحویل بار در مقایسه با دیگر راه‌های حمل بار به اروپا (عمدتاً کشورهای بالتیک و دریای شمال) از کشورهای آسیای مرکزی و مناطق جنوب شرقی و مسیرهای بالعکس سریع‌تر و کم‌هزینه‌تر است.

توسعه بندر دریایی اولیا، با به‌کارگیری آخرین فناوری‌ها و ملاحظه وضعیت منطقه به‌عنوان بندر مرکزی استراتژیک تجاری روسیه در منطقه خزر آستاراخان، جهتی آینده‌نگر از وضعیت خدمات حمل‌ونقل در حوزه دریای خزر است. به‌عنوان بخشی از توسعه بندر اولیا راه‌اندازی ایستگاه راه‌آهن بندر در سال ۲۰۰۴ و توسعه راه‌آهن داخلی، بندر اولیا را به‌عنوان یک مرکز حمل‌ونقل شمال - جنوب و تسهیل‌کننده تکنولوژی تحویل بار به داخل کشور با به‌کارگیری حمل‌ونقل ارزان‌تر (یعنی راه‌آهن) تبدیل می‌کند. همچنین این بندر زمان تحویل بار، تعداد عملیات انتقال را کاهش داده و حداکثرسازی ظرفیت را در پی داشته است. در بلندمدت این مورد سبب ثبات اجرای زنجیره پشتیبانی جابجایی بار از طریق کریدور ترانزیتی شمال - جنوب خواهد شد.

۴-۳-۴. بندر اولیا

بندر بین‌المللی اولیا که در منطقه آستاراخان واقع شده در میان ۶ بندری ذکر شده است که می‌تواند به منطقه ویژه اقتصادی تبدیل شود. بندر اولیا برای تبدیل شدن به یک منطقه بندر آزاد باید با بنادر کالینین گراد، نوروسیسک و مورمانسک رقابت کند. در این راستا به گفته مسئولان آستاراخان ظرفیت بندر باید تا حد ۳۰ میلیون تن بار افزایش یابد.



توسعه فعال کریدور ترانزیتی شمال-جنوب به معنی توسعه پیشرفته بندر است. بنا بر پیشنهاد مسئولان منطقه آستاراخان به وزارت توسعه اقتصادی و بازرگانی روسیه اصلاحیه‌ای برای قانون فدرال و مفهوم «بندر آزاد» تهیه و تصویب شده است؛ این اصلاحیه تقدیم دومای دولتی فدراسیون روسیه شده و اکنون پیش‌نویس آن برای طرح در جلسه دوما آماده است.

۵-۳-۴. ترکمن باشی

ترکمن باشی یا کراسنوودسک در کشور ترکمنستان است. این بندر دارای آب‌خور ۵ متر، ۳ اسکله تجاری، ۲ اسکله رو-رو و مسافری و یک اسکله نفتی با گنجایش ۲ کشتی است. لذا با وجود ۶ اسکله، ۷ کشتی با ظرفیت ۵۰۰۰ تا ۳۰۰۰۰ تن همزمان می‌توانند پهلو بگیرند. البته ۵ اسکله نیز برای ماهیگیری استفاده می‌شوند. بندر انباری به مساحت ۶۰۰۰ مترمربعی و محوطه‌ای ۵۹۴۰۰ مترمربعی دارد. با این همه، کهنه و قدیمی بودن تجهیزات بندر نظیر جرثقیل‌های شناور و زرافه‌ای بزرگ، علی‌رغم کافی و زیاد بودن آنها، از کارآیی و بازدهی بندر بسیار کاسته است. ارتباطی قوی و مسیری مخصوص بین این بندر و باکو، آستاراخان و ماخاج قلعه برقرار است. این بندر مثل سایر بنادر شوروی سابق با راه‌آهن به بقیه بنادر غیرایرانی در ساحل خزر متصل است. مهمترین صادرات آن عبارتند از سوخت ۳۸ درصد، پنبه و روغن ۲۲ درصد، گاز ۳۰ درصد و مواد پتروشیمی، فسفات‌ها، نمک طبیعی و گراول ۶ درصد. ترکمنستان دارای ۴ کشتی در دریای خزر است و بیشتر از کشتی‌های روسیه و آذربایجان برای حمل‌ونقل استفاده می‌کنند.

ترکمنستان ۳ بندر کوچک در حال تجهیز به نام‌های آلاجو، پریچال و بکداهش دارد، ولی تنها بندری که اهمیتی بسزا در ترانزیت کالا برای سایر کشورهای بدون دسترسی به دریا و آسیای میانه دارد ترکمن باشی است.

۶-۳-۴. اوکتائو

اوکتائو با نام قبلی شفچنگو بندر اصلی قزاقستان است و کوچک‌تر از ترکمن باشی است. ولی همه تجهیزات برای انواع بار و خدمت‌دهی به کشتی‌ها را داراست. این بندر ارتباطی قوی با بندر باکو دارد و کشتی‌های تا ۱۰۰۰۰ تن بین آنها رفت‌وآمد می‌کنند. تبادل ۲۵۰۰۰۰ تن مواد غیرنفتی و ۵ میلیون تن مواد نفتی ثمره این ارتباط است. دارا بودن ۲ اسکله عمومی، ۳ اسکله تجاری و ۴ اسکله سوختی و ۵ اسکله ماهیگیری (جمعاً ۱۲ اسکله با آب‌خور ۴/۴ تا ۶ متر)، ۵ جرثقیل زرافه‌ای بزرگ، ۲۵۰۰۰ مترمربع محوطه بندری و یک حوضچه عظیم بر اهمیت آن افزوده است. همچنین عمق دهانه ورودی کانال ۶/۶ متر است. قزاقستان دارای کشتی نیست و از روسیه در این مورد کمک می‌گیرد. همچنین دارای بندر دیگری به نام آیتراو است که امکانات چندانی ندارد. خروجی‌های عمده بندر اوکتائو مواد معدنی، نفتی، گاز، دام زنده و کالای ترانزیتی از سایر کشورهای آسیای میانه است.

۷-۳-۴. ماخاج قلعه

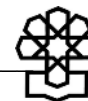
این بندر در سال ۱۹۸۳ به بیشترین ظرفیت تخلیه و بارگیری خود رسید. در آن هنگام تقریباً ۱۲ میلیون تن نفت و فرآورده‌های نفتی جابجا شد و بیش از ۱/۲ میلیون تن کالاهای عمومی و نفت از جمهوری آذربایجان به پایگاه نفتی حمل و از آنجا از طریق راه‌آهن به نقاط دیگر منتقل شد.

احداث خط لوله از جمهوری آذربایجان به بندر نوروسیسک از طریق گذر از گروزنی، سبب افت ناگهانی جابجایی بار کشتی‌ها به ۵ میلیون تن شد. جابجایی بار کشتی‌ها در این بندر بین ۶ - ۷ میلیون تن در سال، ادامه یافت. بعد از فروپاشی اتحاد شوروی، روابط اقتصادی بین جمهوری‌های سابق اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی درهم شکست و از آغاز سال‌های دهه ۱۹۹۰ جریان بار کشتی در بندر به تنزل گرایید.

در بندر دریایی ماخاج کالا به دو بخش تقسیم می‌شود. بندر نفتی و بندر کالاهای خشک. حدود ۳۵۰ متر اسکله و ۸ جرثقیل ریلی در بندر برای کالاهای خشک وجود دارد. عمق آب اسکله ۸ - ۷ متر است. توانایی پهلوگیری شناورهایی با ظرفیت ۵۰۰۰ تن را دارد و می‌تواند سالیانه حدود ۶۰۰ هزار تن کالای عمومی را جابجا کند. بندر امیدهای خود را به توسعه حمل‌ونقل عبوری گره زده است که برای حمل‌ونقل منظم کامیون‌های عبوری بین ماخاج کالا و ایران آماده است. البته بخش اصلی بندر، بندر نفتی است. عمق آب اسکله در اینجا ۹ متر است. در بندر تانکرهای نفت کش با ظرفیت ۵ - ۷ هزار تن می‌توانند پهلوگیری کنند. حتی بزرگ‌ترین کشتی‌های دریای خزر با ظرفیت ۱۰ هزار تن هم می‌توانند پهلو بگیرند. تقریباً همه کشتی‌هایی که در بندر پهلو می‌گیرند به شرکت روسی ولگو تانکر یا شرکت آذربایجانی کاسپار تعلق دارند. نفت و فرآورده‌های نفتی از ترکمنستان (بندر ترکمن باشی) یا قزاقستان (بندر آکتائو) به ماخاج کالا حمل می‌شود.

واردات کالاهای پروژه‌ای - ساختمانی جهت بازسازی بندرگاه نفتی ماخاج به منظور ارتقای ظرفیت بندری آن به ۸/۵۳ میلیون تن در سال مورد نظر مسئولین آن است. همچنین در نظر است توسعه طرح ساختمان کالاهای عبوری و ۱۲ اسکله اضافی در لنگرگاه خشک آن تأسیس شود که جابجایی ۱/۵ تا ۲ میلیون تن کالای عمومی امکان می‌دهد. همچنین ساخت یک بندرگاه نفتی در برنامه آن می‌باشد. این بندر، برخلاف اکثریت قریب به اتفاق بنادر روسی، کماکان تأسیسات متعلق به دولت است که هنوز هم خصوصی نشده است.

بندر ماخاج کالا به جریان حمل‌ونقل نفت خزر ادامه می‌دهد. این بندر تنها بندر عملیاتی در میان بنادر روسی واقع در دریای خزر است. موقعیت ارزشمند جغرافیایی آن فرصت‌هایی را برای جابجایی نفت ترکمنستان و قزاقستان فراهم می‌آورد. علاوه بر آن بندر چشم‌اندازی مناسب برای توسعه در آینده دارد.



با توجه به مطالبی که تشریح شد، لازم است به موارد زیر در توسعه بنادر کشور توجه شود:

۱. با توجه به اصل سودآوری فعالیت اقتصادی مبتنی بر دریا، بدیهی است که ترانزیت چند میلیون تن کالا از قلمرو یک کشور، منافع اقتصادی و سیاسی قابل توجهی را برای آن کشور خاص به ارمغان می‌آورد. لذا هر یک از کشورهای جدید واقع در مسیر ترانزیت سعی در افزایش سهم خود در انتقال کالاهای مورد مبادله آسیای میانه خواهند داشت. متقابلاً کشورهای آسیای میانه نیز حق انتخاب فزاینده‌ای برای ترانزیت کالاهای مورد مبادله خود می‌یابند. در این میان طرح کریدور شمال - جنوب در مقایسه با طرح شرق - غرب تراسیکا یکی از طرح‌های مطرح در منطقه است. این کریدور در سال ۱۹۹۳ توسط وزرای حمل‌ونقل اروپا در کنفرانس هلسینکی به تصویب رسیده است و هزینه حمل کالا را بین دبی - هلسینکی ۱۰ درصد کاهش می‌دهد. حال در کنار موارد فوق باید توجه کرد که در جمهوری‌های تازه استقلال یافته شوروی سابق، با توجه به بروز بحران اقتصاد جهانی و وابستگی اقتصاد جمهوری‌های صادرکننده نفت خصوصاً به روسیه، به صادرات مواد نفتی فرصت تقویت ترانزیت نفت و گاز برای منطقه سیر فزاینده طی می‌کند و جایگاه ایران باید چگونه در این زمینه تقویت شود. البته یکی از راه‌های تقویت جایگاه ایران بالا بردن ظرفیت‌های بندر و راه‌های مواصلاتی آن است.

۲. حضور ایران در بلوک اقتصادی اکو موقعیت و اهمیت ترانزیت ایران را طی دهه جاری بسیار متمایز از گذشته کرده است. در کنار این مهم، همزمان با رشد اقتصادی در کشورهای در حال توسعه، انتظار می‌رود که سیستم حمل‌ونقل نسبتاً ناکارآمد در بیشتر کشورهای در حال توسعه به‌عنوان یک مانع تلقی شود. نهایتاً در این میان کشورهای منطقه خزر که توانایی تسهیل و توسعه ترانزیت را بیابند برنده میدان خواهند بود. بدیهی است سیستم حمل‌ونقل بین‌المللی و فراقاره‌ای، در مسیر کریدورهای نوستراک و تراسیکا، ایجاب می‌کند تا امکانات و تأسیسات سخت‌افزاری و نرم‌افزاری کشورهای منطقه خزر با رویکرد یکپارچگی زنجیره خدمات، رشد و توسعه متعادل داشته باشند. در غیراین صورت ضعف و توسعه نیافتگی تأسیسات حمل‌ونقل و تجارت یک ناحیه، می‌تواند کل زنجیره یکپارچه را مختل سازد و در نهایت ضرر را متوجه کل منطقه کند.

۳. وجود قرابت فرهنگی، اقتصادی، طبیعی و برخورداری از جاذبه‌های متعدد، کشورهای حوزه دریای خزر را به یک منطقه چند کاربر گردشگری، تبدیل کرده است. به طوری که به واسطه ارزش‌ها و هنجارهای متعارف هر کشور، امکان حضور گردشگران با سلايق و تمایلات متفاوت وجود دارد.

۴. اقتصاد جهانی از دهه ۱۹۶۰ میلادی به واسطه کاهش تعرفه و سایر موانع و نیز افزایش انواع موافقتنامه‌های بین‌المللی با رشد و توسعه چشمگیر مواجه شده است. علاوه بر آن ساختار صنعت به‌ویژه در کشورهای توسعه یافته به‌گونه‌ای است که منجر به عدم محلی شدن فعالیت‌ها و استفاده بیشتر از منابع مختلف در نقاط مختلف جهان شده است. از این رو امروزه این صنعت یکی از پرسودترین

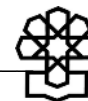
تجارت‌های دنیا به شمار می‌رود و طبیعتاً کشورهای که در مسیر کریدورهای ترانزیتی قرار می‌گیرند می‌توانند بیشترین بهره را از این تجارت ببرند. در حال حاضر حجم گردش پول، انتقال کالا و انرژی بین آسیا و اروپا در حدود ۱۵۰۰ میلیارد دلار در سال است که ۱۲۰ میلیارد دلار از آن به حمل‌ونقل مربوط می‌شود. مسیرهای شرقی- غربی هم یکی دیگر از پتانسیل‌های ترانزیتی کشور است که می‌تواند در آینده نقش مثبتی در زمینه ورود ترانزیت به کشور ایفا کند.

۵. خط راه‌آهن ایران و بنادر شمالی و جنوبی نقش اساسی در تحقق موافقتنامه هلسینکی (۱۹۹۳) و رسیدن به اهداف کریدور دارند. در این زمینه استفاده از بندر امیرآباد در استان مازندران و توسعه آن به علت دسترسی به راه‌آهن سراسری ایران از اهمیت خاصی برخوردار است و به‌عنوان یک بندر ترانزیتی برای نقل‌وانتقال کالای ترانزیتی کریدور شمال- جنوب نقش عمده‌ای ایفا می‌کند. البته با توجه به موجودیت و عملکرد بندرانزلی و توسعه آن در آینده نزدیک، بخش مهمی از کالای ترانزیت نیز در این بندر تخلیه و حمل خواهد شد. به‌ویژه اینکه در آینده راه‌آهن تهران- رشت- آستارا با انشعاب در اتصال خطی به منطقه آزاد اقتصادی بندر انزلی، فرصت حمل‌ونقل با راه‌آهن را برای کالای ترانزیتی بندرانزلی فراهم می‌آورد. بنابراین با در نظر گرفتن مراتب فوق دو بندر مقصد در ایران به‌منظور کالای ترانزیت کریدور شمال- جنوب (نوستراک) برای این مقصد در نظر گرفته می‌شوند. بندرانزلی و بندر امیرآباد، در مورد بندر مبدأ چنان‌که اشاره شد از هلسینکی تا بندر لاگان مسیر ترانزیت کریدور مزبور طی می‌شود. قابل ذکر است که در حال حاضر در بندر لاوان در جنوب روسیه اسکله ویژه ترانزیت کالای ایران با هدف انتقال کالای ترانزیت وجود دارد.

۶. در زمان حاضر از محورهای آستارا- رشت- تهران و همچنین محور بندرانزلی - رشت- تهران و همین‌طور محور بندرانزلی، نوشهر، ساری - مشهد و مرزهای سرخس و دوغارون برای حمل‌ونقل کالا استفاده می‌شود. در این محورها از مسیرهای اصلی موجود استفاده می‌شود که به شبکه سراسری حمل‌ونقل کشور متصل‌اند. در این ارتباط محور تهران- آستارا سهم عمده‌ای را در این شبکه که از طریق جلفا به باکو، رستوف و مسکو متصل می‌شود بر عهده خواهد داشت. واضح است که با در نظر گرفتن محور رشت- بندرانزلی- آستارا و نقش بندرانزلی در تخلیه و بارگیری کالاهای ترانزیت می‌توان محور بندرانزلی - آستارا و از جهت دیگر بندرانزلی- رشت- تهران را در این محور مهم دانست.

۵. ملاحظات زیست‌محیطی

باید خاطر نشان ساخت که در مورد آلودگی‌های دریایی در بخش‌های دیگر به اندازه کافی بحث شده است. در اینجا یادآوری می‌شود که بنادر، حمل‌ونقل دریایی، اکتشاف، استخراج نفت و گاز، ورود فاضلاب‌های شهری و صنعتی از طریق رودخانه‌ها و همچنین استفاده از کودهای شیمیایی در کشاورزی از جمله



مهمترین تهدیدات زیست‌محیطی دریایی به حساب می‌آیند. بسته بودن محیط دریایی خزر از لحاظ زیستی بیشترین خطرات زیست‌محیطی را تحمل می‌کند. آلودگی از طریق تجهیز بنادر کشورهای حاشیه‌ای و مقابله با آلودگی دریا در خزر برای ایران به ارزش ۱۰۰ میلیارد تومان برآورد می‌شود. در حال حاضر جهت پایش آب‌های کشور از سه فروند بالگرد ویژه استفاده می‌شود که با شناسایی منابع آلاینده و پیشگیری آلودگی دریایی در بنادر و جمع‌آوری مواد زائد کشتی‌ها کاربرد دارند.

امروزه مدیریت و حاکمیت بر پهنه دریا به معنی مجموعه‌ای از برنامه‌ها، طرح‌ها و اقدامات است که بتوان توسط آنها بهره‌برداری پایدار و حفاظت از منابع دریایی را محقق ساخت و منافع نسل حاضر و آینده را تضمین کرد. بنابراین ضروری است که حفاظت از محیط زیست دریایی با جدیت بیشتری پیگیری شود. بهره‌برداری از منابع دریایی علاوه بر دانش فنی، نیازمند نگرش جامع‌تری درخصوص چگونگی حفاظت از منابع و ذخایر طبیعی دریایی، ایجاد ایمنی و افزایش سرعت حمل‌ونقل دریایی و برقراری امنیت بر پهنه آنهاست.

دریای خزر به‌عنوان بزرگ‌ترین دریاچه کره زمین، محیط بسته‌ای است که با این ویژگی و ابعاد، توجه به مسائل زیست‌محیطی آن را دوچندان می‌کند. حمل‌ونقل دریایی، اکتشاف، استخراج و انتقال نفت و گاز، ورود فاضلاب شهری و صنعتی از طریق رودخانه‌ها و نیز شیوه‌های استفاده از کود شیمیایی در کشاورزی منطقه از عوامل مهم تهدید و بروز آلودگی در دریای خزر و خلیج فارس‌اند که نیازمند مطالعه بیشتر است. از طرف دیگر حساسیت منطقه خلیج فارس و دریای عمان از لحاظ زیست‌محیطی دریایی و با توجه به تردد سالانه بیش از ۵۰ هزار فروند کشتی از تنگه هرمز و صادرات روزانه ۱۷ میلیون بشکه نفت از طریق تنگه هرمز، وجود بیش از ۱۶۰ سکوی فراساحلی و ترمینال نفتی و انجام عملیات اکتشاف که همگی پتانسیل آلودگی دریایی منطقه را به همراه دارد، نیاز به پایش زیست‌محیطی است. به‌طوری که سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۲۰۰۸ میلادی بر اساس کنوانسیون مارپل، منطقه خلیج فارس و دریای عمان را به‌عنوان منطقه ویژه دریایی از لحاظ زیستی اعلام کرد. تمام کشتی‌هایی که وارد منطقه ویژه دریایی می‌شوند، ملزم به رعایت کلیه الزامات کنوانسیون مارپل‌اند و باید گواهینامه‌های فنی و گواهینامه‌های مارپل را اخذ کرده باشند که این گواهینامه‌ها توسط بازرسان سازمان مورد کنترل و بازرسی قرار می‌گیرند. بر اساس این مقررات هیچ کشتی حق تخلیه مواد نفتی و زباله‌های خود را در آب‌های منطقه ندارد. اکنون در سایه این تلاش‌ها و در تحقق اهداف کلان برنامه‌های توسعه ملی در ارتباط با ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی، ایران به تعداد زیادی از معاهدات بین‌المللی در این زمینه ملحق شده که نیازمند است ابعاد نظارتی آن در خلیج فارس و دریای عمان نیز تسریع یابد.

از جمله مهم‌ترین کنوانسیون‌هایی که جمهوری اسلامی ایران به‌گونه‌ای ملحق شده است، می‌توان

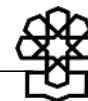
به کنوانسیون‌های بین‌المللی زیست‌محیطی همانند کلیه ضوابط کنوانسیون پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها،^۱ آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی،^۲ پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری در برابر سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی،^۳ مدیریت آب توازن کشتی‌ها و رسوبات،^۴ کنوانسیون سیستم‌های مضر ضد خزه،^۵ مسئولیت ناشی از سوخت کشتی‌ها^۶ و کنوانسیون لندن^۷ اشاره کرد. از جهت الحاق به کنوانسیون‌ها، وضعیت ایران در مقایسه با دیگر کشورهای همسایه در شمال و جنوب کشور مطلوب‌تر است.

این در صورتی است که کشورهای حاشیه دریای خزر مانند کشورهای روسیه و آذربایجان تنها به کنوانسیون‌های OPRC، پنج ضمیمه اول از کنوانسیون مارپل،^۸ کنوانسیون BUNKERS و کنوانسیون لندن LC72 و کشورهای قزاقستان و ترکمنستان تنها به پنج ضمیمه اول کنوانسیون مارپل ملحق‌اند.

از سوی دیگر کشورهای حاشیه خلیج فارس مانند کشورهای کویت و عربستان به کنوانسیون مارپل، بحرین به پنج ضمیمه اول کنوانسیون مارپل، قطر به پنج ضمیمه اول کنوانسیون مارپل و OPRC، کشورهای امارات متحده عربی و عمان به کنوانسیون‌های OPRC، پنج ضمیمه اول کنوانسیون مارپل و کنوانسیون لندن ملحق‌اند. کشور عراق به هیچ کدام از این کنوانسیون‌ها ملحق نیست.

بر اساس مفاد پروتکل مقابله با آلودگی کنوانسیون تهران^۹ و نیز انجام عملیات اکتشاف نفت و گاز و وجود فعالیت‌های حمل‌ونقل دریایی مواد نفتی، آمادگی ملی جهت مدیریت سوانح منجر به آلودگی در دریای خزر از حساسیت بسیار زیادی برخوردار است. در خصوص آلودگی آب دریاهای سرزمینی، قانون حفاظت دریا و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در برابر آلودگی به مواد نفتی مورد بازنگری و در مردادماه ۱۳۸۹ به تصویب رسید که بر اساس آن آلوده کردن رودخانه‌ها و آب‌های داخلی و دریای سرزمینی ایرانی به نفت یا هر نوع مخلوط نفتی توسط کشتی‌ها، سکوها، نفتی، لوله‌ها و تأسیسات و مخازن نفتی واقع در خشکی یا دریا ممنوع شده است. همین‌طور براساس ماده (۱۴) این قانون، مسببین آلودگی مکلف‌اند، کلیه هزینه‌هایی مربوط به خسارات زیست‌محیطی و پاک‌سازی را بپردازند. رویکرد برنامه‌ها و اهداف کلان سازمان بنادر و دریانوردی به‌عنوان مرجع دریایی جمهوری اسلامی ایران، ایجاد بستر مناسب برای استفاده حداکثر از پتانسیل‌های عملیاتی دستگاه‌های بهره‌بردار از دریا برای بهبود کیفیت

-
1. MARPOL
 2. OPRC
 3. OPRC-HNS
 4. BWM
 5. AFS
 6. BUNKERS
 7. LC72
 8. MARPOL
 9. ER



خدمات مربوط به ایمنی دریانوردی و حفاظت محیط زیست دریایی بر اساس کنوانسیون‌های بین‌المللی پیشگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها، آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی، پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری در برابر سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی، مدیریت آب توازن کشتی‌ها و رسوبات، مسئولیت ناشی از سوخت کشتی‌ها، جستجو و نجات دریایی و سایر کنوانسیون‌ها و قوانین مرتبط است. ماده (۶) کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی (OPRC) مقرر می‌دارد، طرفین متعهد به کنوانسیون، در چارچوب توانایی‌ها و یا از طریق همکاری دوجانبه یا چندجانبه و در صورت اقتضا با همکاری صنایع و سازمان‌های مختلف باید طرح‌های مدیریت سوانح آلودگی نفتی، حداقل تجهیزات لازم جهت مقابله با آلودگی نفتی، مکانیسم‌ها و ترتیبات لازم برای هماهنگی مقابله با یک سانحه را آماده کرده و به‌کار گیرند.

همچنین بر اساس پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری در برابر سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی، هر متعهد به کنوانسیون باید نظام ملی مقابله سریع و مؤثر با سوانح آلودگی را ایجاد کند. براساس این پروتکل باید طرح اقتضایی ملی آمادگی و مقابله شامل روابط سازمانی نهادهای مختلف دخیل اعم از عمومی یا خصوصی تهیه و تدوین شود.

خطرنشان می‌شود در راستای الزامات ملی و بین‌المللی، سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به مجهز کردن بنادر خود به تجهیزات پاک‌سازی و مقابله با آلودگی دریا به ارزش جمعاً حدود ۱۰۰ میلیارد تومان اقدام کرده است که قسمتی از آن‌هم اکنون در بنادر قابل بهره‌برداری بوده و بقیه در آینده تحویل بنادر خواهد شد. همچنین به‌منظور پیشگیری از آلودگی دریا و بنادر نسبت به جمع‌آوری و دریافت مواد زائد کشتی‌ها از سوی مسئولین بنادر کشوری اقدام می‌شود و در این خصوص همان‌طور که بیان شد ۳ فروند بالگرد را در جهت پایش و کنترل آب‌های کشور مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۶. جمع‌بندی و نتایج

نقش صنعت حمل‌ونقل دریایی در تبادلات تجاری بین‌المللی و پیشرفت سریع و روند رو به رشد این صنعت به جایگاهی رسیده که توسعه حمل‌ونقل به‌عنوان اصلی‌ترین سیستم توسعه همه‌جانبه در کشورها شناخته شده است. در حال حاضر بیش از ۹۰ درصد جابجایی کالای کشور از طریق دریاها و راه‌های آبی صورت می‌گیرد. نتایج به دست آمده این فصل را می‌توان به شرح زیر جمع‌بندی کرد.

- حدود یک‌میلیون و پانصد هزار دریانورد در جهان مشغول فعالیت‌اند. که ۲۹۰ هزار نفر آنان در ایران فعالیت دارند. هرچند که فعالین بخش دریانوردی در ایران، تنها ۹۳ هزار نفرشان از گواهینامه‌های بین‌المللی برای انجام سفرهای دور دریایی برخوردارند که این نشان از ضعف این بخش است. نظر به ضرورت و اهمیت رویکرد یکپارچه و متعادل به توسعه منطقه (با توجه به ضروریات اشاره

شده در مباحث قبلی)، بالاخص در تأسیسات و امکانات زیربنایی و حل و نقل و تجارت، لازم است به موارد زیر توجه شود:

- با تشکیل یک تشکل و سازمان بین‌المللی و منطقه‌ای با عضویت و حضور همه کشورهای منطقه، پیرامون زمینه‌های توسعه یکپارچه منطقه و نحوه تأمین اعتبار و مدیریت اجرای آن مطالعه و کار کارشناسی دقیقی انجام شود. خروجی مورد انتظار این تشکل تهیه سند مدیریت توسعه یکپارچه منطقه (با تأکید بر نواحی بندری مشرف به خزر) خواهد بود که قطعاً ضمانت اجرای آن در گرو توافق مسئولان کشورهای منطقه است.

- بحث ترانزیت و انتقال انرژی در حال حاضر بیشتر معطوف به نفت و گاز است. بدیهی است که انتقال انرژی برق نیز هم از بعد کشورهای دارای مزیت برای تولید و هم از بعد کشورهای متقاضی منطقه، می‌تواند مورد بحث و بررسی قرار گیرد

- در حال حاضر کشورهای منطقه به واسطه برخورداری از شرایط مرز آبی با دریای خزر، در راستای تشکیل مناطق ویژه و آزاد اقتصادی با یکدیگر در رقابت قرار دارند. بنابراین در راستای تعامل سازنده و توسعه یکپارچه، به جای حرکت‌های انفرادی، می‌توان نواحی حاشیه دریای خزر را با تقسیم کار بین‌المللی از قبل توافق شده، به صورت یک مجموعه واحد و کاربری‌های متنوع به یک منطقه آزاد خزری تبدیل کرد. این منطقه آزاد، تحت عنوان منطقه آزاد دریای دوستی، نویدبخش صلح و ثبات، سیاسی، اقتصادی و اجتماعی در منطقه خواهد بود.

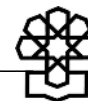
- در برنامه پنجم توسعه مقرر شده در مجموع ۵ هزار دریاورد متخصص در کشور تربیت شوند که تاکنون حدود ۱۵۰۰ نفر دریاورد تربیت شده است.

- باید خاطر نشان ساخت که بزرگ‌ترین مشکل بخش تجارت و کشتیرانی ایران در حال حاضر تحریم‌های بین‌المللی به رهبری آمریکا است.

- تجارت دریایی و کشتیرانی در کشورهایی که از نعمت دسترسی به آب‌های آزاد دارند برکسی پوشیده نیست. خلیج فارس هم از این منظر برای کشورهای منطقه و ابرقدرت‌ها به‌ویژه آمریکا از دیرباز مشخص بوده و حضور پررنگ این ابرقدرت از سال ۱۹۴۸ صحنه بر این دارد.

- افزایش حجم تجارت خارجی غیرنفتی و گسترش زیرساخت‌های بنادر خلیج فارس به همراه توسعه ظرفیت، نقش حیاتی را در رشد و چشم‌انداز اقتصادی کشورهای حاشیه خلیج فارس بازی می‌کند

گزارش‌های ارائه‌شده از حجم تجارت در بنادر خلیج فارس نشان می‌دهد که این منطقه از قدرت‌های برتر تجارت دریایی محسوب می‌شود. بر اساس گزارش گمرک امارات متحده عربی، صادرات خارجی غیرنفتی این امارات شیخ‌نشین در ۸ ماه اول سال ۲۰۱۲ تقریباً ۱۸۴/۶ میلیارد دلار بوده که ۱۹ میلیارد دلار نسبت به مدت مشابه در سال ۲۰۱۱ افزایش داشته است. رشد ۴۲ درصدی صادرات



در کنار افزایش ۱۱ درصدی واردات غیرنفتی با ۱۱/۸ میلیارد دلار معادل ۸۵/۱ میلیون تن کالا در مدت زمان ماه ژانویه تا آگوست ۲۰۱۲، قرار می‌گیرد.

- کریس هیمن رئیس نشست تجارت دریایی^۱ که در روزهای ۱۹ و ۲۰ مارس ۲۰۱۲ در ابوظبی برگزار شد، اذعان داشت امارات متحده عربی در تلاش است با همراهی همسایگان خود شرایط تبدیل شدن به یک قدرت تجارت دریایی منسجم را برای پیوند حیاتی بین خاوردور و استرالیا ایجاد کند. سرمایه‌گذاری ۳۶ میلیارد دلاری با حضور آمریکا و اتحادیه اروپا، روی حمل‌ونقل بندری در برخی از مقاصد مهم خلیج فارس، پتانسیل رشد تجارت نامحدود را برای امارات در پی خواهد داشت. این امر ممکن باعث انفعال کشتیرانی ایران در سطح بین‌المللی کند.

- شرکای تجاری غیرنفتی امارات در ۸ ماه اول سال ۲۰۱۲، خبر از حجم تجارت بالای امارات متحده نسبت به دیگر کشورهای خلیج فارس را می‌دهد. طبق این آمار ۷۷/۵ میلیارد دلار توسط تجارت با اروپا، ۵۱،۵ میلیارد دلار در خاورمیانه و ۲۶ میلیارد دلار با آمریکا، درآمد تجاری بنادر امارات است.

- اجرایی شدن پیشنهاد شورای همکاری خلیج فارس برای ایجاد شبکه راه‌آهن منطقه‌ای، وارد مرحله اول توسعه در امارات متحده و عربستان سعودی می‌شود. نقشه راه امارات برای اتصال از زمین، دریا و هوا به سایر مراکز تجاری جهانی است که در آنها مسیرهای جدید درون منطقه‌ای را به همراه توسعه امکانات ترمینال‌ها برای نسل آینده پیش‌بینی می‌کند.

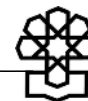
- در سال‌های اخیر توسعه بندر جبل علی در امارات، جایگاه ویژه‌ای برای این شیخ‌نشین ایجاد کرده است. این بندر دارای سه ظرفیت ۱۹ میلیونی در سال است و ابوظبی درصدد است با گسترش ترمینال خلیفه بیش از ۱۵ میلیون ظرفیت جدید تا سال ۲۰۳۰ برای خود ایجاد کند.

- عربستان سعودی نیز با توسعه زیرساخت بنادر خود با سرمایه ۷۵۰ میلیون دلاری به تأمین انرژی برای بندر شاه عبدالعزیز می‌پردازد که شامل راه‌اندازی یک پایانه کانتینری با فناوری‌های روز تا سال ۲۰۱۵ است. همچنین دو پایانه اضافی نیز در بندر صنعتی شاه فهد و جبیل به ارزش ۳۸/۴ میلیون دلار ساخته خواهد شد. درحالی‌که پیش‌بینی می‌شود بندر جده رشد ۱۰/۹ درصدی را تا سال ۲۰۱۶ شاهد باشد.

- عمان نیز در حال گسترش امکانات موجود در بندر سلاله است که برای آن ۱۴۳ میلیون دلار سرمایه‌گذاری کرده است. این گسترش امکانات در بخش دریایی و هوایی است که به همراه انجام فاز یک سیستم راه‌آهن به طول ۱۰۶۱ کیلومتر است که با اتصال بندر سوهر^۲ به المیسفه الموسکت^۳ و اضافه شدن بندر الدکیوم^۴ انجام می‌شود و به مرز امارات نیز متصل خواهد شد.

1. Seatrade
2. Sohar
3. Al Misfah Muscat
4. Duqm

- قطر نیز ۷/۱ میلیارد دلار برای پروژه بندر مگا در نزدیکی منطقه صنعتی المسعید^۱ سرمایه‌گذاری کرده است که قرار است در سال ۲۰۱۶ به بهره‌برداری برسد. ظرفیت نهایی آن در سال ۲۰۰۸ به ۶ میلیون TEU خواهد رسید که فرصت‌های جدیدی به‌عنوان چشم‌انداز اقتصادی ۲۰۳۰ را به ارمغان می‌آورد. این در حالی است که حداقل ۳۰ درصد از کالاهای ایرانی برای تخلیه و بارگیری دوباره راهی بنادر امارات می‌شوند که بیانگر ظرفیت بالای بنادر امارات در منطقه خلیج فارس و بیش از بنادر ایران است.
- ظرفیت بندر استان هرمزگان با افتتاح فاز اول طرح توسعه بندر شهیدرجایی از ۱/۶۳ میلیون تن در سال به ۲/۸ میلیون تن در سال ۲۰۱۱ (۱۳۹۰) رسید. ولی این امر توان رقابت با بنادر جنوبی خلیج فارس (بنادر کشورهای قطر و امارات) را ندارد.
- بندر قطر و ابوظبی از ظرفیت بالایی برخوردارند و همیشه چند قدم از بنادر ایران جلوترند و هم‌اکنون حدود ۳۰ درصد از کالاهای ایرانی راهی بندر دومی می‌شوند، در صورتی که بنادر ایران بتوانند همین ۳۰ درصد را جذب کنند در واقع ما چند گام بزرگ برداشته‌ایم.
- در حال حاضر هم‌ساخت یک اسکله ۲۰ هزار تنی در منطقه ویژه اقتصادی خلیج فارس به منظور انجام ترانزیت و صادرات مواد نفتی و معدنی توسط کارشناسان در حال مطالعه است که احتمالاً در آینده نزدیک این طرح به مناقصه می‌رود. با وجود این بندر شهیدرجایی که مهمترین بندر تجاری کشور در خلیج فارس است در حال گسترش و توسعه است.
- بندر شهیدرجایی که حرف اول فعالیت‌های کشتیرانی و تجاری ایران را در خلیج فارس می‌زند، سهم ۶۰ درصدی از کل ظرفیت بندر کشور را به خود اختصاص داده و با الحاق اراضی پشتیبانی و توسعه ترمینال کانتینری و همچنین بهره‌برداری از طرح توسعه، ظرفیت کانتینری بندر شهیدرجایی از ۳ میلیون TEU کانتینر به ۶ میلیون TEU کانتینر در حال توسعه است.
- ظرفیت ترانزیت کشور نیز ۲۰ میلیون تن در سال اعلام می‌شود. عنوانی که تنها ۱۰ درصد آن مورد استفاده قرار می‌گیرد، ولی ایران از موقعیت مناسب جغرافیایی در اتصال کشورهای آسیایی به اروپا دارد و می‌تواند به‌عنوان متصل‌کننده دریایی مدیترانه به خلیج فارس باشد. کوتاهی مسیر و فراهم بودن زیرساخت‌های حمل‌ونقلی، ایران را می‌تواند به‌عنوان بارانداز منطقه معرفی کند.
- راه‌های مواصلاتی که به تنها بندر مهم خلیج فارس ختم می‌شود، از شرایط مطلوبی برخوردار نیستند. در اغلب کشورهای دارای بندر و کشتیرانی، بهترین و زیباترین راه‌های ارتباطی، محورهای منتهی به بندارند. با توجه به نامساعد بودن راه‌های ارتباطی منتهی به بندر شهیدرجایی، بهسازی و رفع این مشکل باید در اولویت کاری باشد وزارت راه و شهرسازی با هماهنگی اداره کل بندر و



دریانوردی استان هرمزگان اقداماتی در این زمینه انجام داده است که احداث آزادراه شهیدرجایی از آن جمله است.

- در استان خوزستان وضعیت بنادر و کشتیرانی هرچند قابل مقایسه با بنادر استان هرمزگان نیست، اما وضعیت بندری و کشتیرانی آن بهتر از کشور عراق است. به طوری که از بندر امام خمینی (ره) در بهار سال ۱۳۹۲، حدود ۴۶ هزار تن مازوت کشور عراق بارگیری و به مقصد امارات متحده عربی ترانزیت شده است.

- ظرفیت پهلوگیری کشتی در این بندر در قبل از انقلاب و قبل از جنگ عراق علیه ایران کمتر از ۲۰ هزار تن بوده است. در حالی که از سال ۱۳۸۵ کشتی‌هایی با ظرفیت ۵۵ هزار تن در این بندر برای بارگیری پهلو گرفته‌اند. قابلیت و ظرفیت‌های بالای آب‌خور اسکله‌ها و تجهیزات توانمند این مجتمع بندری در پذیرش و پهلوگیری کشتی‌هایی با ابعاد و تناژ بزرگ، امکان پهلوگیری و بارگیری کشتی‌های بالای ۵۰ هزار تن، موجب ترانزیت کالاهای کشورهای همجوار (به‌ویژه عراق) را فراهم کرده است. این امر موجب شده منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در جایگاه نخست مرز ترانزیتی کشور در سطح استان خوزستان قرار گیرد.

- ترانزیت هر تن مواد نفتی عراق، ۱۵۰ دلار برای کشور، ارزآوری به همراه دارد. همچنین ساخت و راه‌اندازی پایانه غلات در بندر امام خمینی (ره) با سرمایه‌گذاری کشور آفریقایی کنیا که بهمن‌ماه ۱۳۹۰ عملیات اجرایی آن شروع شده، در مراحل پایانی بوده و قرار است غلات کشورهای آسیای میانه از طریق این بندر به کشورهای آسیایی و آفریقایی ترانزیت شود. این بندر با راه‌اندازی پایانه غلات به‌عنوان دومین بندر بزرگ عملیاتی جمهوری اسلامی ایران، سالیانه حدود ۳۳ میلیون تن کالای نفتی و غیرنفتی را تخلیه و بارگیری می‌کند.

- در استان بوشهر توسعه بنادر و کشتیرانی به دلیل داشتن ۶۰۰ کیلومتر مرز آبی با خلیج فارس از مهمترین برنامه‌های مسئولین این استان در برنامه پنج‌ساله پنجم است.

- مهمترین بنادر استان شامل بندر بوشهر، بندر گناوه، بندر دیلم، بندر ریگ، بندر خارک، بندر دیر، بندر کنگان، بندر نخل تقی، بندر عسلویه و بندر عامری می‌شود که نقش مهمی در اقتصاد استانی و کشوری دارند. این بنادر توسط فرودگاه بین‌المللی بوشهر، فرودگاه بین‌المللی خارک، فرودگاه بین‌المللی پارس در شرق شهر عسلویه، فرودگاه بین‌المللی خلیج فارس که جدیدالتأسیس بوده و با دارا بودن امکانات بسیار مطلوب ناوبری ترابری با بهره‌گیری از تأسیسات و امکانات رفاهی و خدماتی در سطح بین‌المللی، در حال حمایت و بهره‌برداری است.

- وجود شبکه راه‌های زمینی که عمده‌ترین آنها شبکه راه‌های زمینی بوشهر - گناوه - دیلم - اهواز - تهران، بوشهر - گناوه - دیلم - آبادان - خرمشهر، بوشهر - برازجان - شیراز - آبادان و بوشهر -

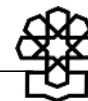
کنگان - لنگه - بندرعباس است که به‌منظور تسهیل ارتباطات زمینی استان با بنادر فوق در حال بهره‌برداری است.

- بندر بوشهر با دارا بودن ۷ پست اسکله به طول بیش از ۱۱۷۰ متر، ظرفیت پذیرش کشتی‌های پانزده هزار تنی و تخلیه و بارگیری بیش از ۳ میلیون تن کالا در سال را دارد. همچنین این بندر دارای فضایی بالغ بر ۳۷ هزار مترمربع انبار سرپوشیده است. همین‌طور اسکله مسافرتی والفجر نیز به جابجایی بار و مسافر میان این استان و کشورهای حاشیه خلیج فارس می‌پردازد که نقش بندری آن را بالا برده است. اما با وجود این نقش بین‌المللی بندر بوشهر نسبت به بندر شهیدرجایی هرمزگان بسیار کمتر است و قابل رقابت با بنادر کشورهای قطر، بحرین و کویت نیست

- با اینکه شیخ نشین لم‌یزرع بحرین میانگین بارش سالیانه‌اش کمتر از ۸۰ میلیمتر و میانگین دمای هوا، ۳۲ درجه سانتیگراد است، اما فعالیت‌های بندری آن برای صادرات نفت، فرآورده‌های نفتی، آلومینیم و منسوجات بسیار فراوان است. واردات آن را نفت خام، ماشین‌آلات و مواد شیمیایی تشکیل می‌دهد. در واقع اقتصاد این کشور بر مبنای فعالیت بندری است. جالب‌تر اینکه بحرین اولین کشور حوزه خلیج فارس است که اکتشافات نفت و گاز در آن صورت گرفته است، اما میزان ذخایر آن بسیار محدود است. لذا اقتصاد این کشور مانند سایر کشورهای عربی از طریق چاه‌های نفت تأمین نمی‌شود. بلکه به لحاظ اقتصادی، بنادر مجهز بحرین محل بسیار مناسبی برای ترانزیت کالا و واردات از اروپا و دیگر مناطق جهانند.

- بنادر بحرین نیز به سبب ایجاد کارگاه‌های ساخت و تعمیر کشتی‌های باری از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. بنادر بحرین آنقدر ظرفیت بالایی دارند که توانسته ناوگان پنجم آمریکا را در خود جای دهند. این ناوگان که وظیفه حفظ و حراست از منافع آمریکا در خلیج فارس - دریای عمان - دریای سرخ - خلیج عدن و بخشی از دریای سرخ را بر عهده دارد در اسکله بندری منامه (در بخش غربی شهر منامه پایتخت بحرین) استقرار یافته است که این بندر به‌طور معمول پذیرای ۲ الی ۴ ناوشکن در آن واحد است و حدود ۱۰ ناوچه نیز در آن پهلو می‌گیرند. تعدادی شناور تندرو هم در آن حضور دارند. در جوار آن نیز یک فرودگاه نظامی برای فرود هلیکوپترها و هواپیماهای نیروی دریایی آمریکا وجود دارد.

- بندر چابهار که در منتهی‌الیه شرق کشور واقع است و اولین بندر تجاری بزرگ ایرانی در دریای عمان و اقیانوس هند است، بالاتر از سطح بندر شهیدرجایی است. بندر شهیدرجایی چابهار که در موقعیت استراتژیک و نزدیک مسیرهای عمده کشتیرانی به آفریقا و آسیاست، در مقابل بندر شهیدبهبشتی آن دروازه کشورهای آسیای میانه و افغانستان برای ورود به دیگر نقاط جهان محسوب می‌شود که از طریق ایران می‌توان به آن راه یافت. امید می‌رود با انجام کامل فاز یک طرح توسعه بندر



شهیدبهشتی چاپهار شاهد رونق جدی اقتصاد منطقه باشیم.

- کشورهای عمان و امارات، رقابای جدی در امر فعالیت‌های بندری و کشتیرانی با ایران محسوب می‌شوند

- در سواحل دریای خزر بنادر فراوانی وجود دارند. مهمترین و معروف‌ترین بنادر ایرانی دریای خزر عبارتند از: بندرانزلی، بندرامیرآباد، بندرنوشهر و بندرترکمن.

- در این میان بندر امیرآباد، به‌عنوان یک منطقه ویژه اقتصادی، مهمترین بندر حاشیه دریای خزر در بخش ایران است که ظرفیت بالایی برای سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی را فراهم کرده است. بنا به گزارش مناطق آزاد و ویژه اقتصادی کشور، بندرامیرآباد به‌عنوان بزرگ‌ترین و مهمترین بندر حاشیه دریای خزر، حلقه اصلی کریدور شمال - جنوب است.

- ایران در بین کشورهای حاشیه دریای خزر از نظر امکانات بندری و فرودگاهی و راه‌های ارتباطی زمینی و راه‌آهن بعد از کشور روسیه مقام دوم را دارد.

- منطقه آزاد تجاری - صنعتی انزلی در دو قسمت جداگانه در شرق و غرب شهرستان بندرانزلی ایجاد شده است و هر یک از مناطق پتانسیل خاص خود را دارد که در آینده باعث دگرگون‌زایی منطقه‌ای می‌شود.

با توجه به مطالبی که تشریح شد، لازم است به این موارد در توسعه بنادر کشور نیز توجه شود.

- توجه به اصل سودآوری فعالیت اقتصادی مبتنی بر دریا،
- حضور ایران در بلوک اقتصادی اکو و موقعیت ترانزیتی ایران،
- وجود قرابت فرهنگی، اقتصادی، طبیعی و برخورداری از جاذبه‌های متعدد،
- توجه به اینکه اقتصاد جهانی از دهه ۱۳۶۰ به‌واسطه کاهش تعرفه و سایر موانع و نیز افزایش انواع موافقتنامه‌های بین‌المللی با رشد و توسعه چشمگیر مواجه شده است،
- خط راه‌آهن ایران و بنادر شمالی و جنوبی نقش اساسی در تحقق موافقتنامه هلسینکی (۱۹۹۳) و رسیدن به اهداف کریدور را دارند.

۷. تحلیل SWOT

روش SWOT که در فارسی با نام تحلیل سوات هم شناخته می‌شود یکی از ابزارهای برنامه‌ریزی استراتژیک است که برای ارزیابی وضعیت داخلی و خارجی یک فضا و محیط جغرافیایی یا سازمان استفاده می‌شود. SWOT در انگلیسی حروف اول کلمات قوت (Strength)، ضعف (Weakness)، فرصت (Opportunity) و تهدید (Threat) است. از این روش علاوه بر برنامه‌ریزی استراتژیک به‌طور کلی در تحلیل وضعیت فضای جغرافیایی یا سازمان‌ها استفاده می‌شود. در واقع تحلیل SWOT

را باید ابزاری کارآمد برای شناسایی شرایط محیطی و توانایی درونی محیطی یا سازمان بدانیم. این تحلیل را علاوه بر SWOT در برخی متون به صورت TOWS نیز آورده‌اند. در برنامه‌ریزی راهبردی، به ترتیب چشم‌انداز،^۱ رسالت،^۲ اهداف،^۳ راهبردها،^۴ عناوین برنامه‌ها^۵ و فعالیت‌ها^۶ برای فضای جغرافیایی، سازمان یا تشکل مورد نظر تعریف می‌گردد. چشم‌انداز و رسالت بر مبنای نظر بالاترین مرجع تصمیم‌گیر (که می‌توان اساسنامه مصوب مجمع عمومی در نظر گرفت) تعیین می‌شود. اهداف نیز بر اساس رسالت تعیین شده مشخص می‌شوند. در واقع رسالت یا مأموریت، وظایف کلی و دورنمای فعالیت‌های تشکل را مشخص می‌کند و اهداف، مسیرهای رسیدن به این رسالت است. برای تعیین راهبردها، ابتدا نقاط قوت، نقاط ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها^۷ با نگاهی به فضای داخلی و عوامل بیرونی بررسی می‌شود که بر مبنای آن و با استفاده از ماتریس SWOT، راهبردها استخراج می‌شوند (نمونه‌های جداول استفاده از ماتریس SWOT).

جدول ۷. SWOT (نمونه ۱)

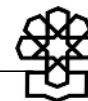
	فرصت‌ها O	تهدیدها T
نقاط قوت S	راهبردهای SO	راهبردهای ST
نقاط ضعف W	راهبردهای WO	راهبردهای WT

جدول ۸. تحلیل SWOT گزارش بررسی فعالیت‌های اقتصاد منطقه‌ای مبتنی بر اقتصاد دریامحور^۸

امتیاز	میزان تأثیرگذاری (۱-۵)	وزن	عنوان عامل	
			نقاط قوت	ردیف
۲۵	۵	۵	وجود بخش وسیعی از مشاع و آب‌های آزاد در دریای عمان و اقیانوس هند	۱
۲۰	۵	۴	سواحل وسیع و طولانی در حاشیه دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان	۲
۲۰	۵	۴	۴) افزایش ظرفیت ترانزیتی کشور و ایجاد راه ارتباطی استراتژیک با کشورهای شمالی و ایجاد قطب بازرگانی - اقتصادی در کشور	۳

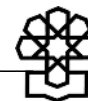
1. Vision
2. Mission
3. Objectives
4. Strategies
5. Projects
6. Activities
7. Strength, Weakness, Opportunity, Threats

۸. امتیازهای داده شده به هر یک از پارامترهای جدول که از عدد ۰ تا ۵ در نظر گرفته شده براساس کتاب مدیریت استراتژیک فرد دیوید (ترجمه علی پارسائیان ۱۳۸۶) انجام شده است. این امتیازها که از عدد ۰ (کم اهمیت) تا عدد ۵ (بسیار مهم) در نظر گرفته شده است توسط ۱۷ کارشناس خبره امتیازدهی به موضوعات مطروحه داده شده که میانگین امتیازات داده شده در این جدول آورده شده است.



۲۵	۵	۵ (نفت و گاز)	استحصال انرژی از دریا و مسیر انتقال انرژی سایر کشورها و مدیریت و اشراف به تنگه بین‌المللی هرمز	۴
۲۵	۵	۵ (در کلیه زمینه‌های اقتصادی)	استفاده بهینه از توان‌های محیط دریایی (ساحلی، فراساحلی و اقیانوسی) به‌منظور بالا بردن ظرفیت‌های اقتصادی - اجتماعی کشور و شناخت قابلیت‌ها و ظرفیت‌های موجود دریایی	۵
۱۱۵	-	-	جمع امتیاز	
امتیاز	میزان تأثیرگذاری (۱-۵)	وزن	عنوان عامل	
			نقاط ضعف	ردیف
۲۰	۴	۵	عدم توسعه بنادر کشور و توسعه بنادر روسیه، امارات، قطر، بحرین، عمان و عربستان	۱
۲۰	۵	۴	عدم اجرای طرح مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور	۲
۲۰	۵	۴	ضعف در بندرسازی	۶
۱۵	۵	۳	ابهام در رژیم حقوقی دریای خزر و بهره‌برداری از آن	۷
۲۰	۴	۵	چالش‌های پیش روی بازنگری متن قانون دریایی کشور	۱۱
۲۵	۵	۵	ضعف در دیپلماسی حقوقی و دریایی	۱۲
۲۵	۵	۵	عدم توسعه کافی زیرساخت‌های بنادر شمالی و جنوبی کشور از لحاظ بزرگراه‌ها، فرودگاه و راه‌آهن	۱۳
۲۵	۵	۵	کاهش چشمگیر فعالیت‌های صنایع فراساحلی در آب‌های عمیق	۱۴
۱۶	۴	۴	بالا بودن ریسک سرمایه‌گذاری در صنایع دریایی و فراساحلی	۱۵
۲۵	۵	۵	مشکلات زیست‌محیطی ناشی از فعالیت‌های بندری، کشتیرانی و سایر موارد	۱۹
۲۱۱	جمع			
عنوان عامل				
امتیاز	میزان تأثیرگذاری (۱-۵)	وزن	فرصت‌ها	ردیف
۲۵	۵	۵	۳۰ درصد مرزهای کشورهای آب‌ی است	۱
۲۵	۵	۵	موقعیت مناسب راه‌آبی برای ایجاد ترانزیت کالا در خلیج فارس و دریای عمان با آسیای مرکزی و همچنین کریدور شمال - جنوب	۲
۲۵	۵	۵	امکان مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور با مشارکت ۱۸ دستگاه اجرایی	۳
۲۵	۵	۵	تنگه هرمز، خلیج فارس و دریای عمان محور ارتباط بین اروپا، آفریقا، آسیای جنوبی و جنوب شرقی و مرکز صادرات انرژی (حدود ۳۰ درصد نفت جهان و گاز) به جهان	۴
۲۵	۵	۵	نبود مسیر اقتصادی برای جایگزینی صدور انرژی به‌جای تنگه هرمز	۵
۲۰	۵	۴	دریای خزر محل تلاقی آسیای مرکزی، قفقاز و ایران است و با توجه به مسائل حاشیه‌ای و سیاسی کشورهای اطراف آن برای ایران حائز اهمیت است	۸

۱۰	۴	۴	شناخته شدن ایران به‌عنوان بزرگ‌ترین و ثروتمندترین کشور حوزه خلیج فارس و به‌عنوان یکی از بازیگران اصلی و کلیدی در وقایع مهم منطقه‌ای در میان کشورهای منطقه و جهانی
۱۲	۴	۳	وجود ۲۹۰ هزار دریاورد در بنادر کشور
۱۳	۵	۵	افزایش حجم تجارت خارجی غیرنفتی و گسترش زیرساخت‌های بنادر خلیج فارس به همراه توسعه ظرفیت، نقش حیاتی را در رشد و چشم‌انداز اقتصادی کشورهای حاشیه خلیج فارس بازی می‌کند که این امر فرصت برای ایران است
۱۴	۵	۵	ظرفیت‌های مهم بندرسازی و توسعه آن در مناطق ساحلی خزر، خلیج فارس و دریای عمان
۱۵	۵	۵	امکان کوتاهی مسیر و فراهم بودن زیرساخت‌های حمل‌ونقلی، ایران را می‌تواند به‌عنوان بارانداز منطقه و فرمانطقه‌ای برای کشورهای آسیای مرزی و منطقه معرفی کند
۱۶	۵	۴	ایران در بین کشورهای حاشیه دریای خزر از نظر امکانات بندری و فرودگاهی و راه‌های ارتباطی زمینی و راه‌آهن بعد از کشور روسیه مقام دوم را دارد
۱۷	۵	۵	حضور ایران در بلوک اقتصادی اکو و موقعیت ترانزیتی و خط راه‌آهن ایران و بنادر شمالی و جنوبی نقش اساسی در تحقق موافقتنامه هلسینکی (۱۹۹۳) و فرصتی برای رسیدن به اهداف کردیدور
۲۴	۵	۴	وجود صنایع دریایی - فراساحل و امکان تقویت آن در داخل کشور
۲۵	۵	۵	صنعت بندر، ترمینال‌های مربوطه، حمل‌ونقل دریایی که زیرساخت تجارت بین‌المللی را تشکیل می‌دهند، به دنبال تغییرات از دهه ۱۹۹۰ به بعد، موجب دستخوش تحولاتی جدی شده است. این تغییر به‌ویژه در خطوط کشتیرانی منظم و بنادر به‌خوبی قابل ملاحظه است که فرصت‌های زیادی را برای حضور گسترده ایران در دریا را متحول می‌سازد
۲۶	۵	۵	فرصت‌های رسیدن به اهداف صنعت بندری و حمل‌ونقل دریایی کشور مواردی چون بارنگری و به‌روز کردن قوانین، آیین‌نامه‌ها و مقررات حوزه اقتصادی، سرعت در ارائه خدمات ایمن، پایدار و استاندارد تعمیر و ساخت کشتی، سهولت دسترسی و ایجاد ارتباط بین مسئولین و مشتریان دریافت‌کننده خدمات ایمن، قدرت ایجاد ارزش‌افزوده در زمینه‌های جدید، شناسایی برتری‌ها و عدم برتری‌ها در خدمات ایمن، پایدار و استاندارد تعمیر و ساخت کشتی، بارگیری، حمل، تخلیه، تحویل کالا، گردشگری است
۲۷	۴	۴	سالانه ۴۰ هزار فروند کشتی از تنگه هرمز عبور می‌کنند که ۱۴ هزار کشتی بزرگ اقیانوس پیما و نفت‌کش‌اند و همچنین سالانه ۱۱۰ میلیون تن کالا در بنادر تجاری و ۱۳۵ میلیون تن کالای نفتی در بنادر نفتی کشور جابجا می‌شود
۲۸	۵	۵	وجود خبرگان دریایی در کشور و استفاده از آنان برای تدوین قوانین و مقررات حقوقی و قضایی صحیح، فراگیر، کارآمد و به‌روز در حوزه دریا
۸۴۴			جمع
تهدیدها			
۱	۳	۴	پایین بودن خدمات سطح خدمات شهری - روستایی و میانی در مناطق ساحلی کشور.
۲	۳	۳	دفن غیربهداشتی پسماندهای شهری و روستایی در حاشیه سواحل دریایی
۳	۵	۵	آلودگی زیست‌محیطی ناشی از دفع فاضلاب به دریا، آلودگی‌های نفتی و گازی
۴	۵	۵	پدیده کشند قرمز در جنوب و شانه‌دار مهاجم در شمال
۵	۵	۵	معضلات اجتماعی از جمله پدیده قاچاق انسان و کالا



۱۵	۵	۳	خا‌لأ‌های قانونی در مورد رژیم حقوقی دریایی	۶
۲۵	۵	۵	متکی بودن به قدرت‌های خارجی کشورهای حاشیه‌ای خزر و خلیج فارس و کشاندن نیروهای خارجی به منطقه	۷
۲۵	۵	۵	دگرگونی‌های عمیق و جاری در سطح بین‌الملل در منطقه مانند جنگ‌ها و درگیری‌های دو دهه اخیر در خلیج فارس و باقی ماندن تنش‌های ناشی از آنها	۸
۲۵	۵	۵	مشکلات ساختاری در کشورهای خلیج فارس از قبیل عدم یکپارچگی و ضعف ساختاری آنها و وابستگی آنها به کشورهای قدرتمند خارج منطقه	۹
۲۵	۵	۵	ظهور افکار ناسیونالیستی مانند پان‌عرب‌سیم، پان‌ترکیسم و پان‌ایرانیسم	۱۰
۱۶	۴	۴	بحران‌های اجتماعی و مشروعیت‌خواهی در کشورهای عربی و موج بیداری تحت تأثیر دموکراسی‌خواهی	۱۱
۲۵	۵	۵	داغ شدن بازار کشیدن لوله‌های نفت از خلیج فارس به کناره‌های دریای سرخ که موجب کم رونق شدن آن می‌شود	۱۲
۲۵	۵	۵	اهمیت خلیج فارس برای آمریکا و متحدانش که باعث حضور طولانی و پرتنش شده است	۱۳
۲۵	۵	۵	عدم منافع مشترک دولت‌های خلیج فارس با ملت‌هایشان به دلیل صادرات نفت و دلارهای نفتی است که باعث ناپایداری در منطقه می‌شود	۱۴
۲۵	۵	۵	ایران در منطقه خلیج فارس با چند موضوع استراتژیک روبروست که از نیروها و عوامل تأثیرگذار در حوزه خلیج فارس به‌شمار می‌آیند. این عوامل عبارتند از: مسائل امنیت تحمیل‌شده، مسابقه تسلیحاتی، مقدرت‌های فرامنطقه‌ای و موضع‌گیری شورای همکاری خلیج فارس	۱۵
۲۵	۵	۵	تحریم‌های بین‌المللی به رهبری آمریکا	۱۶
۲۵	۵	۵	وجود پایگاه‌های نظامی متعدد اعم از دریایی، هوایی و زمینی در منطقه خلیج فارس که عمدتاً متعلق به کشورهای آمریکا و انگلیس می‌شوند	۱۷
۲۵	۵	۵	افزایش رفت‌وآمد مقامات کشورهای فرامنطقه‌ای به کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس، انعقاد قراردادهای تسلیحاتی بزرگ، برگزاری رزمایش‌های نظامی با کیفیت متفاوت نسبت به گذشته و غوغاسالاری در واژه‌های جعلی خلیج عربی	۱۸
۲۵	۵	۵	وجود تنش‌های نظامی - سیاسی در میان دول حاشیه خلیج فارس، گاهی تهدید بستن تنگه هرمز هم بر این تنش‌ها می‌افزاید	۱۹
۲۵	۵	۵	وجود مشکلات جدی در توسعه صنایع فراساحل به‌ویژه در صنایع نفت و گاز که موجب شده کشورهای رقیب مثل قطر منابع نفتی مشترک را به غارت ببرند	۲۰
۱۲	۴	۳	برداشت بی‌رویه ماهی و صید غیرمجاز در دریای شمال و جنوب	۲۱
۱۶	۴	۴	وجود خشک‌سالی‌های پی‌درپی در کشور و تحمیل هزینه‌های تأمین آب شیرین از دریا و آلودگی‌های زیست‌محیطی ناشی از آن	۲۲
۴۸۰			جمع	

مجموع امتیازهای نقاط ضعف و قوت، فرصت‌ها و تهدیدهای این پروژه به شرح زیر است:

- مجموع امتیازات نقاط قوت: ۱۱۵

- مجموع امتیازات نقاط ضعف: ۲۱۱

- مجموع امتیازات فرصت‌ها: ۸۴۴

- مجموع امتیازات تهدیدها: ۴۸۰

با توجه به امتیازهای ذکر شده، مشخص است که زمینه‌های کاری و بارگزاری اقتصادی تحت عنوان فرصت‌های اقتصادی دریامحور بسیار زیاد است. این فرصت‌ها از لحاظ امتیازی بر سایر عوامل نظیر تهدیدها غالب است. اما آنچه باعث شده تاکنون از این فرصت‌ها استفاده مطلوب به عمل نیاید نقاط ضعفی است که مهمترین آنها وجود تحریم‌ها، عدم مدیریت، عدم توسعه زیرساخت‌ها، ضعف تکنولوژی و مشکلات آلاینده‌های زیستی است. همچنین تهدیدها از جمله تحریم‌های یکجانبه، تنش‌های سیاسی و همسو نبودن سیاست‌های کشورهای منطقه‌ای با یکدیگر از عوامل مهم است که در تشدید ناکامی‌های اقتصاد دریامحور مؤثرند. بنابراین برای برداشت این موانع لازم است از نقاط قوت کشور نظیر استفاده بهینه از توان‌های محیطی ساحلی و فراساحلی، موقعیت و استراتژیک خاص کشور، مجموع دانش‌های فراگیر بومی، دیپلماسی و دانشگاهی استفاده شود تا با شکستن تحریم‌ها بتوان از ظرفیت‌های بی‌بدیل کشور استفاده بهینه کرد. این کار میسر نمی‌شود مگر با استفاده از کلیه فرصت‌ها، رفع تهدیدها و برطرف کردن نقاط ضعف که می‌توان به اهداف این طرح رسید.

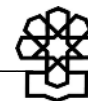
۸. مسائل و راهکارها

سازمان بنادر و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نقش حیاتی در اقتصاد دریامحور دارند. اما این صنعت هم دارای چالش‌ها و مسائلی است که به شرح زیر بوده و لازم است برای رفع این معضلات مسئولان، اقدامات پیشنهادی مشروحه را مورد توجه بیشتری قرار دهند.

- تحریم‌ها، مشکلاتی را برای فعالیت‌های دریایی و کشتیرانی کشور ایجاد کرده است، اما ازسوی دیگر فرصتی بود تا از توانبخش خصوصی در بخش‌هایی نظیر صنایع مرتبط با نفت، حمل کالا و توسعه بنادر که تا پیش از این در اختیار شرکت‌های خارجی بود، استفاده شود. همچنین لازم است برای توسعه بنادر کشور و صنایع فراساحل کنسرسیوم بخش خصوصی با شرکت‌های خارجی بیشتر مورد توجه قرار گیرد

- از آنجا که به دلیل تحریم‌ها و مشکلاتی که در تجارت ایران با برخی کشورها ایجاد شده بود و تردد خطوط کشتیرانی به کشورهایی نظیر اروپا متوقف شده است، لازم است که با تعدیل این تحریم‌ها به ایجاد ارتباط مجدد و احیای مجدد بیمه‌های کشتی‌ها اقدام عاجل به عمل آید.

- حقوق دریایی که نگاهی ویژه به قوانین و مقررات حمل‌ونقل و بیمه‌های دریایی، محیط زیست دریایی و غیره دارد و در جهان امروز از جایگاهی ویژه و بین‌المللی برخوردار است، اما این رشته مهم در کشور جمهوری اسلامی ایران، علیرغم الحاق به تعداد قابل توجهی از کنوانسیون‌های بین‌المللی مرتبط، جایگاه شاخص خود را در دستگاه قضایی کشور پیدا نکرده است که این امر باید مورد توجه مسئولین مربوطه و دستگاه قضایی قرار گیرد



- حقوق دریایی ایران که از سال ۱۳۴۲ تاکنون تغییری نکرده است، لزوم بازنگری قانون دریایی ایران لازم است. زیرا در زمینه نیازهای حقوقی و مرتبط با کشتیرانی که دارای خلأهای قانونی متعددی است به صورت لایحه به مجلس برای تصویب ارائه شود. این خلأهای قانونی به شرح زیر است:

توقیف کشتی: بخش مهمی است که در قانون دریایی ایران نیامده است. در حال حاضر در ایران برای توقیف کشتی بر اساس قانون آیین دادرسی مدنی و قوانین تجارت عمل می‌شود. ضمناً «ایران به کنوانسیون» توقیف کشتی «فعالاً» ملحق نگشته است.

تعریف بارنامه و انواع آن: در حال حاضر فقط تعریف کلی بارنامه موجود است.

• **متصدیان حمل و نقل دریایی:** متصدی اصلی و فرعی در قانون دریایی پیش‌بینی نشده است.

• **تصادم در دریا:** قانون دریایی ایران ناقص است و قانون موجود در این زمینه منفصل است. فقدان قانون بیمه دریایی.

• ماده (۱۹۴) که از کنوانسیون‌های بین‌المللی اخذ شده ناقص است و رعایت هم نمی‌شود.

• فقدان قضات متخصص در امور دریایی و همچنین کارشناسان تخصصی در دستگاه قضایی کشور.

• عدم آشنایی دادگاه تجدیدنظر، دیوان عالی کشور با مسائل دریایی.

• عدم حقوقدان کافی دریایی.

• عدم امکانات آموزشی در خصوص حقوق دریایی (به نظر می‌رسد که چند واحدی در مقطع

کارشناسی ارشد حقوق دریایی اجباری است، ولی در مقطع کارشناسی اختیاری است).

• نبود توجه دقیق و شایسته به قوانین کنوانسیون‌های مربوط به حمل و نقل دریایی در هنگام

رسیدگی به دعاوی دریایی و در نتیجه حاکم قرار دادن قوانین عام به جای قوانین خاص (در برخی از دعاوی مطروحه علیه متصدیان حمل ملاحظه می‌شود که قضات رسیدگی‌کننده در محاکم بدوی و

تجدیدنظر همچنان سعی در تعریف وظیفه متصدی حمل در چارچوب قانون تجارت به عنوان «قانون عام بدون توجه به مسئولیت‌های تعریف‌شده در قانون دریایی ایران یا قراردادهای تنظیمی دارند».

• قسمت آخر ماده (۲) قانون دریایی ایران به حق و به‌طور صحیح و منطقی پیش‌بینی می‌کند که

«مهندسين و افسران و کارکنان ایرانی کشتیرانی در مدتی که جزو کارکنان کشتی باشند از پرداخت

مالیات بر حقوق و مزایای دریافتی معاف خواهند بود» در مقام اجرا مجریان قانونی (در اینجا وزارت

امور اقتصادی و دارایی) به‌عللی که آن را ناشی از قوانین و مقررات مالیاتی مصوب بعد از انقلاب

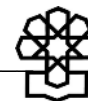
می‌دانند و قابل علاج هم باشد در عمل اجازه اجرای این ماده قانونی لازم‌الاجرا را نمی‌دهند.

• قوانین به خودی خود و لو آنکه شکل و محتوای آن هم خیلی خوب و به‌روز باشد، وقتی مجریان

خوب و محیط اجرایی مناسبی وجود نداشته باشد مفید و مؤثر نخواهد بود.

• محدوده مسئولیت‌های مالک کشتی اجرا نمی‌شود.

- مسئولیت‌های فرمانده، خدمه درست تعریف نشده است.
- قوانین و مقررات مربوط به کار دریایی (از جمله ساعت کار دریا، معاینات پزشکی گروه، تأمین اجتماعی، بازرسی کار روی دریا از لحاظ شرایط مطلوب زندگی و کار روی کشتی) که باید طبق کنوانسیون‌های IMO و ILO اصلاح شود، نشده است. چون ایران هنوز به این کنوانسیون‌ها ملحق نشده است و باید به صورت قانون داخلی اصلاح شود.
- چگونگی ثبت کشتی‌ها: در قانون دریایی ایران کشتی‌ها برای اینکه در ایران ثبت شوند و تابعیت ایرانی بگیرند شرایطی در نظر گرفته شده که اگر این شرایط نباشد نه می‌توان کشتی ثبت کرد و نه تابعیت به کشتی داد. از جمله موارد دیگر این است که کشتی‌های به صورت اجاره کامل نمی‌توانند ثبت شوند. اجازه ثبت کشتی‌ها به شرط تملیک داده نمی‌شود. ۵۱ درصد که باید متعلق به اتباع ایرانی باشد مسئله‌ساز است.
- قانون دریایی ایران فاقد قانون انتقال کشتی‌های مغروق از دریا و مسئولیت‌های آن است.
- مهمترین مشکل در بحث قانون دریایی ایران آن است که رشته حقوق دریایی جایگاه خود را در ایران پیدا نکرده و تا هنگامی که این قسمت از موضوع حل نشده اگر بهترین قانون دریایی هم وجود داشته باشد امید چندانی به اجرای صحیح و آثار مثبت آن نیست.
- قانون دریایی موجود در بین مراجع حقوقی و دادگاه‌های ایران یک قانون ناشناخته است و بعضی از قضات نمی‌دانند قانون دریایی مصوب سال ۱۳۴۳ وجود دارد. اساساً حقوق‌دان‌ها و قضات با حقوق دریایی آشنایی کافی ندارند
- در عرصه دادرسی هم عدم دادگاه‌ها در سطح استان‌های ساحلی مبین مشکلات و کمبودهای قاضی و دادگاه است. تاکنون در زمینه دادگاه‌های مرتبط با دریا و کشتیرانی فقط ۲ دادگاه در سال ۱۳۷۳ پس از گذشت سی سال (یک دادگاه ویژه دعاوی دریایی در مجتمع مرکزی امام خمینی، شعبه سوم دادگاه عمومی تهران، برای رسیدگی به تمام دعاوی دریایی مطرح در تهران تشکیل شد. همچنین در سال ۱۳۸۱ نیز دادگاهی در بندرعباس (دادگاه عمومی) برای رسیدگی به دعاوی دریایی تأسیس شده است).
- در سال ۱۳۸۰ پروژه اصلاح قانون دریایی ایران توسط یک حقوق‌دان و استاد دانشگاه ایرانی در دست اجرا قرار گرفت که چندین فصل آن تهیه و حدود سال ۱۳۸۴ نیمه‌کاره باقی‌مانده و از سال ۱۳۸۶ پروژه اصلاح قانون دریایی ایران به مؤسسه حقوق دانشگاه تهران به صورت پیمان داده شده است که گفته می‌شود در دست انجام است، ولی هنوز نتیجه‌ای قابل استناد اخذ نشده است. آخرین خبر آن است که در زمان تعیین شده چند فصلی تهیه شده و برای بقیه فصول قرارداد یا زمان تمدید شده است که باید به طور جد مورد پیگیری سازمان بنادر و کشتیرانی باشد تا به صورت لایحه به مجلس



شورای اسلامی ارائه شود.

- قوه قضائیه باید در راستای تحقق ماده (۱۸۸) قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ دادگاه‌های خاص دریایی را در تهران و استان‌های مرتبط احیا کند و با استفاده از افراد متخصص در وضعیت موجود که توانایی قضاوت دریایی دارند، قانون دریایی فوق را به صورت تخصصی اجرایی کند.
- آموزش حقوق دریایی توسط دانشگاه‌های معتبر داخلی و در صورت نیاز خارجی و غیره به صورت جدی پیگیری شود

- بحث بیمه دریایی توسط یک تیم متخصص و عالم به علم بیمه دریایی به سر انجام رسانده شود و این کار با پیگیری سازمان بنادر و کشتیرانی باید صورت پذیرد

- تعهدات و مشکلات قانون دریایی مصوب ۱۳۴۳ که اشکال داخلی دارد با هماهنگی و مساعدت ارگان‌های ذیربط داخلی و مجلس شورای اسلامی رفع شود.

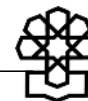
- ماده (۱۹۴) تا تدوین (یا بازنگری) قانون دریایی کاملاً اجرایی شود.

- کشور پهناور جمهوری اسلامی ایران با وجود داشتن موقعیتی استراتژیک در خاورمیانه و حدود ۲۵۰۰ کیلومتر نوار ساحلی در طول سواحل شمالی خلیج فارس و دریای عمان و محور ارتباطی ترانزیت میان دریای خزر در شمال یا خلیج فارس در جنوب، قرار گرفتن در قسمت جنوب غربی آسیا، نقش تعیین‌کننده‌ای در تجارت منطقه و در سطح بین‌الملل دارد و از طرفی دیگر مالک دو شرکت بزرگ کشتیرانی در زمینه حمل محمولات فله، کانتینر، کالای عمومی، نفت و غیره که برخوردار از کشتی‌های مدرن اقیانوس‌پیما به تعدادی مناسب است، که به ترتیب در خاورمیانه حرف اول و در دنیا از جایگاهی معتبر برخوردار است. کشورمان به لحاظ دریانوردی در سطح جهان سخن برای گفتن دارد. پس باید دارای قوانین دریایی جامع و کاملی باشد تا بتواند با جامعه جهانی و مسائل ملی و بین‌المللی منطبق عمل کند. اگرچه قانون دریایی یک کشور حقوقی داخلی به حساب می‌آید، ولی باید به گونه‌ای تدوین شود که توان تأثیرگذاری در سطح بین‌المللی و همگنی با قوانین دریایی بین‌المللی را که شعبه‌ای از حقوق بین‌المللی خصوصی و عمومی است داشته باشد. لذا این مهم بر عهده مجلس شورای اسلامی است.

- صنعت حمل‌ونقل دریایی در بخش‌های زیربنایی (بندسازی، صنایع کشتی‌سازی) که سرمایه کلان می‌خواهد، در این زمینه بانک‌ها فعال نبوده و پاسخگوی نیازهای سرمایه‌گذاری در این بخش نیستند و دلیل آن هم این است که سرمایه‌های زیربنایی دریایی نیاز به اعتبارات زیادی دارد و بازده آن زمان طولانی خواهد داشت. لذا باید دولت با کمک بخش خصوصی و جذب سرمایه‌های ایرانیان خارج کشور به این بخش روح تازه‌ای ببخشد

- از آنجا که در کشور بیش از ۵۰ نهاد دریایی وجود دارد، لازم است همه این نهادها در قالب یک سازمان یا وزارتخانه درآیند تا با هماهنگی بیشتری به فعالیت‌های دریایی بپردازند.

- به‌رغم اینکه مطابق قانون هدفمند کردن یارانه‌ها باید ۳۰ درصد یا حداقل ۲۰ درصد از درآمدهای حاصل از طرح برای جبران خسارت صنعت و تولید اختصاص داده شود، اما این موضوع در بخش صنعت کشتیرانی عملیاتی نشده است، زیرا مسئولین در این زمینه کوتاهی کرده‌اند.
- اجرای اصل چهل‌وچهارم قانون اساسی در بخش کشتیرانی و بنادر کشور اجرا نشده یا ناقص اجرا شده است. در صورتی که با توجه به روح قانون با دقت انجام گیرد و شرکت‌ها و مؤسسات دولتی به بخش خصوصی و غیردولتی واقعی واگذار شود، به تنهایی رشد اقتصادی و بهره‌وری قابل توجهی را برای کشور ایجاد می‌کند و برعکس انتقال شرکت‌ها به شرکت‌هایی با ماهیت دولتی، اما دور از دید دستگاه‌های نظارتی، مشکلات اقتصادی را افزایش می‌دهد و این امر بخش کشتیرانی و بنادر را تهدید می‌کند.
- دارا بودن کشتی‌های مجهز و به‌روزتر (که با ظرفیت بالاتر حمل هم معناست) باعث حفظ برتری کشور در این حوزه می‌شود که مسئولین باید به آن توجه کنند.
- در ایران سال‌هاست که ورود به صنعت کشتیرانی و بنادر آغاز شده، اما در عمل اتفاقی که افتاده است با اهداف همخوان نیست و صنعت کشتی‌سازی کشور با وجود حمایت‌های دولتی، هنوز هم نتوانسته نیاز داخلی را رفع کند یا به بازارهای جهانی راهی دائمی بیابد. هر چند که اکنون و در دورانی که بحران کاهش تقاضای حمل بار بر صنعت حمل‌ونقل دریایی سایه افکنده، برخی از کارشناسان توسعه این صنعت را در اولویت نمی‌دانند. اما به‌واقع بی‌تفاوتی به حال و روز این صنعت به معنی فرصت‌سوزی در دهه‌های بعدی به شمار می‌رود که باید مسئولین امر به آن توجه کنند.
- توجه به آموزش و تحقیقات، مونتاژ و تولید، تعمیر و نگهداری، اوراق، حمل‌ونقل، بهره‌برداری از منابع دریا، تفریحی و توریسم، مؤسسات استاندارد و رده‌بندی دریایی، از جمله صنایع جانبی‌اند که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم با صنعت کشتی‌سازی در ارتباطند و در برخی از آنها کوتاهی شده است.
- باید در بخش صنعت بنادر و کشتیرانی، تجارت موضوع توسعه پایدار (توسعه دریامحور) مورد توجه بیشتری قرار گیرد و بازنگری جدیدی به آن بشود
- در ایران استراتژی توسعه حمل‌ونقل تجارت تاکنون دریامحور بوده، اما از ظرفیت‌های آن به‌طور کامل استفاده نشده است. لذا توجه به آن باید با جدیت پیگیری شود.
- برنامه‌ریزان کشور باید بهترین شیوه توزیع جمعیت برای فعالیت‌های اقتصادی را در سواحل کشور پیدا کنند و این کار با آمایش سرزمین‌های ساحلی و جمعیت میسر است. زیرا متراکم‌ترین شهرهای دنیا از نظر جمعیت عبارتند از بمبئی، کلکته، کراچی، لاگوس، شینزن، سئول، تایپه و شانگهای که شهرهای بندری‌اند.
- روندی که در زمینه بنادر آزاد در ۲۵ سال اخیر بر کشور گذشته هنوز نتوانسته یکی از بنادر کشور را به مثابه بندر سنگاپور تبدیل کند یا به بنادر تفریحی توریستی بدل سازد. این امر حاکی از



نبود برنامه‌های دریامحور و هم ناکامی عملیاتی در نیل به آن است. این امر مبین آن است که فعالیت‌های بندری کشور براساس اقتصاد دریامحور نیست که اگر بود نیازی نبود برای جذب سرمایه‌گذار به التماس رو بیاوریم.

- با توسعه بنادر و کشتیرانی کشور، رشد کارآفرینی ملی، توسعه ملی و منطقه‌ای و ظرفیت‌های بی‌نظیر اشتغالزایی همراه دارد و باید برای آن برنامه جامع تهیه شود. زیرا دریا پایه بودن ایران و منابع عظیم دریاهای شمال و جنوب، با ارتقاع فناوری در برنامه‌ها و پروژه‌های دریایی و همچنین برطرف ساختن ضعف نیروی انسانی تربیت شده و متخصص کشور می‌تواند در مسیری قرار گیرد که با توجه و درک اهمیت دریا و تسلط بر آن، روزه‌روز بیشتر شده و با تمام توان از ظرفیت‌ها و منابع موجود بهره‌برداری شود.

منابع و مآخذ

۱. www.javanan.org، ۱۵ بهمن ۱۳۹۲، رویکرد حقوقی - سیاسی به دریای خزر.
۲. امیر احمدیان، بهرام. جغرافیای دریای خزر، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، سال پنجم، ش ۱۴، ۱۳۷۵.
۳. صادقیان، وجیهه. ترانزیت کالا از ایران، رقابت‌ها و چالش‌ها، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، سال هفتم، ش ۲۳، ۱۳۷۷.
۴. دبیری، محمدرضا. اشتراک و تضاد منافع روسیه، غرب و ایران در حوزه خزر، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، سال ششم، ش ۲۱، ۱۳۷۷.
۵. مقیمی، سعید. گزارش تحلیلی مجموعه قوانین مدیریت و حفاظت سواحل کشور، وزارت نیرو، معاونت حفاظت و بهره‌برداری دفتر حفاظت و مهندسی رودخانه و سواحل و کنترل سیلاب، ۱۳۷۸.
۶. شفیع کرجی، فریدون. بررسی نظام حقوق دریایی ایران (لزوم بازنگری و تحول)، ماهنامه پیام دریا، ش ۱۸۹، ۱۳۸۸.
۷. سریع القلم، محمود. شناخت خلیج فارس در قالب مبانی نظری، اطلاعات سیاسی - اقتصادی، سال دهم، ش ۱ و ۲، ۱۳۷۴.
۸. شریفیان، جمشید. حدود دریای خزر (گفتگویی از وضعیت آن)، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، سال ششم، ش ۱۷، ۱۳۷۶.
۹. سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان گیلان، اسناد توسعه استان گیلان، ش ۴۰۳، ۱۳۸۴.
۱۰. سازمان بنادر و دریانوردی، بازگشت بنادر ایرانی به جایگاه پیشین نیازمند نگاه سریع مسئولان، نشریه داخلی سازمان بنادر و کشتیرانی، ۱۳۸۷.
۱۱. مرادی، علی. تحول بنادر در دنیای رقابتی با بهره‌گیری از سرمایه‌های نامشهود، فصلنامه دیدگاه، ۱۳۹۲.
۱۲. سایت www.container.ru/englishsep.2013.
۱۳. مهندسین مشاور TNA و HPC، فاز دوم مطالعات طرح جامع بنادر بازرگانی ایران، طرح توسعه بندرانزلی، ۱۳۸۴.
۱۴. مهندسین مشاور سازه‌پردازی ایران، مطالعات مرحله اول طرح توسعه بخش دریایی بندرانزلی، ۱۳۸۷.
۱۵. حمیدی، حمید. مدیریت تجهیزات بندری، انتشارات اسرار دانش، ۱۳۸۹.

۱۶. قیصری، ثریا. راهکار اصلاحات در بنادر، انتشارات اسرار دانش، ۱۳۸۷.
۱۷. سلیمانی، مجتبی. فرصت‌ها و تهدیدات بندر شهید رجایی در رقابت با بنادر استراتژیک منطقه و جهان، مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، ۱۳۹۱.
۱۸. میرمطهری، سیداحمد. ارزیابی طرح‌های اقتصادی، نشر نیک نگار، ۱۳۸۰.
۱۹. شفقت، ابوطالب و همکاران. لزوم توجه به صنعت دریایی و ساخت و تعمیر شناور در دریای خزر بر پایه تهدیدها و فرصت‌های منطقه‌ای، نهمین همایش صنایع دریایی، ۱۳۸۶.
۲۰. بنادر و دریانوردی، سهم ایران از کشتیرانی در دریای خزر، نشریه داخلی، ش ۲۱۷، ۱۳۹۲.
۲۱. بیرانوند، لیلا. رویکرد جدید کشتیرانی دریای خزر در پتانسیل‌های منطقه، شبکه اطلاع‌رسانی مستقل جامعه دریایی، ۱۳۹۰.
۲۲. نیتی، فرید و همکاران. طرح جامع مدیریت مناطق ساحلی، سازمان بنادر و کشتیرانی، ۱۳۷۸.
۲۳. حفاظت و مدیریت سواحل - مشکلات و پیشنهادها، وزارت نیرو، ۱۳۸۱.
۲۴. سایت اینترنتی سازمان بنادر و کشتیرانی گیلان، ۱۳۹۲.
۲۵. یزدانی، عاطفه. چرا بنادر خلیج فارس، قدرت برتر تجارت دریایی هستند، پایگاه خبری تحلیلی صنعت حمل‌ونقل، ۱۳۹۱.
۲۶. براون، لستر. اقتصاد زیست‌محیطی، ترجمه حمید طراواتی، انتشارات نشر هوای تازه، ۱۳۷۹.



مرکز پژوهش‌ها
مجلس شورای اسلامی

شماره مسلسل: ۱۴۲۵۹

شناسنامه گزارش

عنوان گزارش: بررسی قابلیت‌های منطقه‌ای مبتنی بر اقتصاد دریامحور ۴. تجارت، بنادر و کشتیرانی

نام دفتر: مطالعات زیربنایی (گروه کشاورزی)

تهیه و تدوین کنندگان: مرحام رحمتی، فریبا حسینی رشید، رحیم رضازاده، مریم رحمتی

ناظران علمی: محمدرضا محمدخانی، محسن صمدی

مدیر مطالعه: محسن صمدی

منتقاضی: مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

ویراستار تخصصی: خسرو خسروی

ویراستار ادبی: قاسم میرخانی

واژه‌های کلیدی:

۱. بنادر، کشتیرانی

۲. حمل‌ونقل

۳. سیستان و بلوچستان

۴. بوشهر، خوزستان

۵. گیلان

۶. مازندران

۷. انگلستان

۸. خلیج فارس

۹. دریای خزر

۱۰. دریای عمان



تاریخ انتشار: ۱۳۹۴/۲/۲۹