

Determining a Macro-Level Strategy in the Maritime Transportation Industry of the Islamic Republic of Iran Based on Strategic Position and Action Assessment (SPACE) Case Study: From the Strait of Hormuz to Gwadar Port

Mohsen Sherafatinia  *

Master's degree in Islamic Sciences and Economics, Imam Sadiq University, Tehran, Iran

Mohammad Hossein Khodadousti 

Master's degree student in Islamic Sciences and Law, Imam Sadiq University, Tehran, Iran

Abstract

The maritime transportation industry, as the backbone of the economy of the Islamic Republic of Iran, plays a pivotal role in developing international trade and strengthening global communications. Given the challenges posed by economic sanctions and the declining trend in the performance indicators of this industry, the need for strategic review is more than ever apparent. This research, using the Strategic Position and Action Assessment (SPACE) method and the Friedman test, has formulated a macro-level strategy for the Iranian maritime transportation industry and examined the strategic route from the Strait of Hormuz to Gwadar Port as a case study. Key internal (competitive advantage and financial stability) and external (environmental stability and industry attractiveness) factors were assessed through questionnaires and interviews with experts, researchers and business activists, and the results were categorized into four strategies: aggressive, competitive, conservative and

*Corresponding Author: m.sharafatinia1999@gmail.com

How to Cite: Sherafatinia, M., Khodadousti, M. H. (2025). Determining a Macro-Level Strategy in the Maritime Transportation Industry of the Islamic Republic of Iran Based on Strategic Position and Action Assessment (SPACE) Case Study: From the Strait of Hormuz to Gwadar Port. *Marine and Port Services*, 2(6), 151-178.

defensive. The findings show that the current position of the Iranian shipping industry in the international arena is defensive. Therefore, policymaking should focus on strengthening financial stability, reducing costs, improving productivity, improving internal process management and formulating supportive laws. This study aims to contribute to the sustainable development of the maritime transport industry and to enhance the position of this industry in the national and regional economy.

Keywords: Sea-based Trade, Maritime Transport, Strategic Planning, Economic Diplomacy, Strategic Management.

تعیین استراتژی سطح کلان در صنعت حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران بر اساس ارزیابی اقدام و موقعیت استراتژیک (SPACE) مطالعه موردی: از تنگه هرمز تا بندر گوادر

کارشناسی ارشد رشته معارف اسلامی و اقتصاد، دانشگاه امام صادق(ع)،
تهران، ایران

محسن شرافتی نیا * ID

دانشجوی کارشناسی ارشد پیوسته رشته معارف اسلامی و حقوق، دانشگاه
امام صادق(ع)، تهران، ایران

محمدحسین خدادوستی ID

چکیده

صنعت حمل و نقل دریایی به عنوان ستون فقرات اقتصاد جمهوری اسلامی ایران، نقشی محوری در توسعه تجارت بین‌المللی و تقویت ارتباطات جهانی ایفا می‌کند. با توجه به چالش‌های ناشی از تحریم‌های اقتصادی و روند نزولی شاخص‌های عملکرد این صنعت، ضرورت بازنگری استراتژیک بیش‌ازپیش آشکار است. این پژوهش با بهره‌گیری از روش ارزیابی اقدام و موقعیت استراتژیک (SPACE) و آزمون فریدمن، به تدوین استراتژی سطح کلان برای صنعت حمل و نقل دریایی ایران پرداخته و مسیر استراتژیک تنگه هرمز تا بندر گوادر را به عنوان مطالعه موردی بررسی کرده است. عوامل کلیدی داخلی (مزیت رقابتی و ثبات مالی) و خارجی (ثبات محیطی و جذابیت صنعت) از طریق پرسشنامه و مصاحبه با کارشناسان، پژوهشگران و فعالان حوزه بازرگانی ارزیابی شده و نتایج از چهار راهبرد تهاجمی، رقابتی، محافظه کارانه و تدافعی دسته‌بندی گردیده است. یافته‌ها نشان می‌دهد که موقعیت کنونی صنعت کشتیرانی ایران در عرصه بین‌المللی تدافعی است. از این رو، سیاست‌گذاری‌ها باید بر تقویت ثبات مالی، کاهش هزینه‌ها، ارتقای بهره‌وری، بهبود مدیریت فرآیندهای داخلی و تدوین قوانین حمایتی متمرکز شود. این مطالعه باهدف کمک به توسعه پایدار صنعت حمل و نقل دریایی، درصدد است جایگاه این صنعت را در اقتصاد ملی و منطقه‌ای ارتقا دهد.

کلیدواژه‌ها: تجارت دریامحور، حمل و نقل دریایی، برنامه‌ریزی استراتژیک، دیپلماسی اقتصادی، مدیریت راهبردی.

مقدمه

صنعت حمل و نقل دریایی به دلیل مزایای اقتصادی برجسته، از جمله هزینه‌های پایین تر نسبت به سایر روش‌های حمل و نقل، پتانسیل بالایی برای جذب درآمدهای ارزی، ایجاد اشتغال و تحریک تولید داخلی دارد. بر اساس گزارش کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (UNCTAD) در سال ۲۰۲۱، بیش از ۸۰ درصد تجارت جهانی (معادل ۱۱ میلیارد تن کالا) از طریق دریا انجام می‌شود. همچنین، بانک جهانی در سال ۲۰۲۲ اعلام کرد که تجارت دریایی از دهه ۱۹۶۰ با سرعتی بیشتر از رشد اقتصاد جهانی توسعه یافته است. این امر باعث شده کشورهای پیشرو مانند چین، با ۷۳۱۸ کشتی و سهمی ۱۳,۵۵ درصدی از حمل و نقل دریایی جهان، سرمایه‌گذاری گسترده‌ای در این صنعت انجام دهند. ایران با پیشینه تاریخی و تمدنی غنی در بهره‌گیری از دریا، از پتانسیل بالایی برخوردار است، اما در سال‌های اخیر، جایگاه جهانی این صنعت در کشور به دلیل چالش‌های متعدد تضعیف شده است. با توجه به تأکید اسناد بالادستی بر اقتصاد دریامحور، این پژوهش با استفاده از روش SPACE و تحلیل عوامل داخلی (نقاط قوت و ضعف) و خارجی (فرصت‌ها و تهدیدها) از طریق پرسشنامه و مصاحبه با خبرگان، به تدوین استراتژی‌های مناسب برای احیای جایگاه صنعت حمل و نقل دریایی ایران در سطح بین‌المللی می‌پردازد. انتظار می‌رود با کاهش هزینه‌ها، بهره‌گیری از فناوری‌های نوین و تقویت دیپلماسی اقتصادی، بهره‌وری و سودآوری این صنعت افزایش یافته و زمینه جذب سرمایه‌گذاری خارجی و توسعه قوانین حمایتی فراهم گردد.

۱ مبانی نظری

۱-۱ صنعت حمل و نقل دریایی

بر اساس تعریف سازمان تجارت جهانی، لجستیک شامل بخشی از فرآیند مدیریت زنجیره تأمین است که نقش برنامه‌ریزی، به‌کارگیری و کنترل مؤثر بر توزیع کالا، خدمات و اطلاعات مرتبط با آن را در طول فرآیند تولید تا مصرف محصولات ایفا می‌کند (WTO,)

34: 2016). صنعت حمل و نقل دریایی به‌عنوان یکی از انواع لجستیک، با متصل ساختن بازارها در سطح جهان و حمل ۹۶ درصد از محموله‌های تجاری با هزینه پایین در مقایسه با ارزش کالا، یکی از پرکاربردترین انواع حمل و نقل است (ملکی و همکاران، ۱۳۹۴: ۵۵-۴۶). پیشرفت سال‌های اخیر در صنعت کشتی‌سازی، کاربرد تجهیزات پیشرفته لجستیکی در بنادر، بهره‌گیری از مزایایی چون حمل کالا در مقیاس بالا و همچنین استفاده از کانتینرها جهت سهولت حمل و نگهداری کالا، کاربرد حمل و نقل دریایی را مورد توجه قرار داده است. در عصر جهانی‌شدن، سیستم‌های حمل و نقل کم‌هزینه که زنجیره‌های تأمین جهانی را متصل می‌سازد، سبب رشد و شکوفایی اقتصاد جهانی شده است. پس از گسترش آزادسازی تجارت جهانی در سالیان اخیر، نقش هزینه‌های مرتبط با حمل و نقل دریایی در قیمت تمام‌شده محصولات حائز اهمیت است (UNCTAD, 2020: 19).

صنعت دریایی پتانسیل تحقق نقش حیاتی در افزایش رقابت‌پذیری در سطح جهانی، تنوع بخشیدن به شرکای تجاری - به‌ویژه از طریق تأمین و دستیابی به بازارهای نوین، توسعه مشارکت‌های استراتژیک، افزایش سطح درآمد حاصل از صادرات نفت و گاز با یافتن مشتریان راهبردی جدید، افزایش سطح صادرات پتروشیمی و افزایش صادرات فرآورده‌های نفتی را دارا می‌باشد (UNCTAD, 2022: 28). بررسی صنعت دریانوردی در ایران نشان می‌دهد که این کشور یکی از بزرگ‌ترین ناوگان‌های خلیج فارس را در اختیار دارد. با این حال، از نظر شاخص‌های ارتباطات دریایی، رتبه جهانی در میان کشورهای دارای مرزهای ساحلی) و همچنین داده‌های ستانده بانک مرکزی در سال‌های ۱۳۷۸، ۱۳۸۳ و ۱۳۸۹ نشان می‌دهد که این بخش می‌تواند نقش پیش‌رونده‌ای در روند توسعه کشور داشته باشد (کافیلی، مطلبی، ۱۳۹۹: ۱۱۷-۱۴۰).

۲-۱ بنادر

بنادر یک تأسیسات دریایی است که شامل یک یا چند اسکله یا منطقه بارگیری است که کشتی‌ها در آن بار و مسافران را بارگیری و تخلیه می‌کنند (Caves, 2004: 17). بنادر تأسیسات حیاتی هستند که به‌موجب رشد و توسعه اقتصادی کشور می‌شوند. علاوه بر

ایفای نقش کلیدی در تجارت بین‌المللی، موجب ایجاد اشتغال، مولد ثروت و تولید ناخالص داخلی جهت یک کشور می‌شوند. بنادر به‌عنوان یک رابط دریایی-زمینی و نقطه همگرایی بین حالت‌های مختلف حمل‌ونقل، به‌عنوان دروازه‌هایی جهت تجارت عمل کرده و دسترسی به بازارهای جهانی را جهت همه کشورها را فراهم می‌کنند (Asariotis & et, 2017: 4-23). بنادر با بیش از ۸۰ درصد از تجارت کالای جهانی بر اساس حجم و بیش از ۷۰ درصد با ارزش در دریا بودن (UNCTAD: 77, ۲۰۱۷)، نقاط کلیدی در زنجیره تأمین جهانی را تشکیل داده که به‌شدت به تولید، برون‌سپاری و حمل‌ونقل کم‌هزینه تکیه می‌کنند (UNCTAD, ۲۰۱۱: ۳۹).

۱-۳ اهمیت استراتژیک بنادر جنوبی ایران در عرصه بین‌الملل

ایران به‌عنوان یک بازیگر مهم منطقه‌ای، ابتکار عمل را جهت تعامل با همه کشورهای همسایه و ارتقای پتانسیل ترانزیتی چابهار در دست گرفته است. این کشور با کشورهای عمان، قطر، ترکمنستان و ازبکستان جهت ایجاد کریدور حمل‌ونقل بین این کشورها قراردادی منعقد کرده است. این کشور همچنین یک شریک کلیدی در کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب به همراه روسیه، اوکراین، ترکیه، عمان، سوریه، هند و کشورهای آسیای مرکزی است به‌نحوی که هدف آن اتصال کشورهای آسیای جنوبی و مرکزی به شمال اروپا از طریق ایران و روسیه است (GICA, 2017: 77). ایران بندر چابهار را به‌عنوان بندری کلیدی در ارتباط هند با افغانستان و کشورهای آسیای مرکزی در نظر گرفته است. ابتکارات در این زمینه شامل جاده چابهار به میلک در مرز افغانستان، راه آهن چابهار-فرج-بم، راه آهن چابهار-زاهدان-مشهد است که به هرات و مزارشریف در افغانستان و ترمز در ازبکستان گسترش خواهد یافت (Bhatnagar & John, 2013: 3-16).

شکل ۱. کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب



منبع: سند چشم‌انداز کریدور شمال-جنوب (INSTC, 2017)

برخی از تحلیلگران از یک سو، سرمایه‌گذاری هند در چابهار و سرمایه‌گذاری چینی در بندر گوادر را به اصطلاح «محاصره استراتژیک» تعبیر می‌کنند؛ زیرا هند از محاصره اقتصادی چین و پاکستان نگران است. لذا راهبرد توسعه و سرمایه‌گذاری در بندر چابهار برای هند به عنوان «استراتژی‌های مهار» تلقی می‌شود (Daniels & Rorry, 2013: 93-100). هند به دسترسی آهن معدن افغانستان و سایر منابع طبیعی کشورهای آسیای میانه نظیر قزاقستان، ترکمنستان و ازبکستان نیازمند است و این امر اهمیت راهبردی بندر چابهار برای هند را بیشتر می‌کند؛ به نحوی که درازمدت، هزینه‌های حمل و نقل خط لوله به جاده و راه آهن به دریا از طریق بندر چابهار، با ترانزیت مستقیم از طریق پاکستان دور زده می‌شود (Padukone & Neil, 2014: 129).

۲ پیشینه پژوهش

مطالعات صورت گرفته در موضوع صنعت حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران نشان می‌دهد که این حوزه پژوهشی کمتر مورد توجه مراکز تحقیقاتی و سیاست‌گذاری کشور قرار گرفته است. جستجو در منابع بیانگر آن است که آثار خارجی عموماً متوجه

موضوعات نظری و مفهوم شناسی صنعت حمل و نقل دریایی یا کاربست آن در تجربه کشورهای همچون چین، ژاپن و اتحادیه اروپا هستند. براین اساس در نگاهی کلی فقط چند عنوان مقاله با این موضوع منتشر شده است:

شیرافکن لمسو و خاندانی رفسنجانی (۱۳۹۱) در مقاله «نقش مناطق و آب‌های آزاد بر حمل و نقل، ترانزیت و توسعه تجارت خارجی کشور»، با اشاره به نقش ژئواستراتژیک بندر چابهار به عنوان تنها بندر و منطقه آزاد کشور که به آب‌های آزاد و مرزهای زمینی دسترسی دارد، به عواملی چون سرمایه‌گذاری، توسعه صادرات و کسب درآمدهای ارزی جهت بهبود و ارتقاء سطح ترانزیت، حمل و نقل و تجارت خارجی پرداخته‌اند.

مهیر کجوری و آذرآباد (۱۳۹۳) در مقاله «بررسی و ارزیابی بهره‌برداری زمانی از اسکله‌ها به منظور تخلیه و بارگیری شناورها در بندر امیرآباد» با اشاره به افزایش رقابت میان پایانه‌ها به منظور تخلیه و بارگیری با استفاده از روش پژوهش توصیفی - تحلیلی با بررسی وضع موجود به تحلیل وضعیت کارکرد زمانی اسکله‌های بندر امیرآباد پرداخته‌اند.

سعیدی، درساوی بهمنشیر و عبودزاده (۱۳۹۴) در مقاله «به کارگیری تکنیک فرایند تحلیل سلسله مراتبی (AHP) در بررسی نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید بنادر جنوب کشور ایران» با استفاده از روش دلفی، طرح پرسش و مصاحبه حضوری به بررسی و استخراج نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهای بنادر جنوب کشور پرداخته و در نهایت استراتژی بهینه در بنادر جنوبی کشور را بیان کرده‌اند.

احسانی‌فر (۱۳۹۴) نیز در پژوهش «تأثیر اجرای استراتژی افزایش ترانزیت از طریق بندر چابهار بر توسعه محلی» به رویکردهای حاکم بر افزایش ترانزیت از طریق بندر چابهار با استفاده از روش تحقیق طیف لیکرت و ارزیابی میدانی پرداخته و نتایج حاصل از بررسی نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهای بندر چابهار در امر ترانزیت کالا را استخراج کرده است.

جعفری و قربانی (۱۳۹۵) در مقاله «صنعت حمل و نقل دریایی: از پنجاه سال قبل تا پنجاه سال بعد» با گریزی به صنعت حمل و نقل دریایی جهانی در پنجاه سال گذشته و با در

نظر گرفتن وضعیت حال حاضر تجارت دریابرد جهانی به اهمیت تقویت صنعت حمل و نقل دریایی در عرصه بین‌المللی پرداخته‌اند. نویسندگان در این پژوهش از روش کتابخانه‌ای و تحلیل اسنادی بهره برده و تا سال ۲۰۶۵ میلادی سناریوهای محتمل بر جایگاه نهادها و سازمان‌های بین‌المللی در حوزه اقتصاد و صنعت حمل و نقل دریایی و هم‌چنین اثر متغیرهای مختلف را بر صنعت حمل و نقل دریایی مورد بررسی قرار داده‌اند. نتایج این پژوهش حاکی از آن است که آینده‌ی حمل و نقل دریایی همچون وضعیت موجود سایر شیوه‌های حمل و نقل از فناوری‌های هوشمند بهره‌مند می‌گردد.

سیاره و عیدانی (۱۳۹۵) در پژوهش «تحلیل محیط درونی و بیرونی بندر چابهار از دیدگاه مشتریان» با استفاده از روش تحقیق (SW OT)، اولویت‌دارترین نقاط قوت و ضعف در محیط داخلی و فرصت‌ها و تهدیدات محیط خارجی برای شهر چابهار دسته‌بندی نموده است. بر این اساس، گویه «کمترین زمان انتظار کشتی‌ها برای پهلوگیری و تخفیف در هزینه‌های تخلیه و بارگیری و انبارداری» اولویت‌دارترین نقطه قوت، «ضعف، عقب‌ماندگی و تأخیر در اجرای برنامه‌های توسعه‌ای بندر و عدم تأمین به موقع منابع مالی و بودجه مورد نیاز طرح‌ها» برجسته‌ترین نقطه ضعف، گویه «روابط پرتنش کشورهای هند و پاکستان، پاکستان و افغانستان» مهم‌ترین فرصت و همچنین «جذب سرمایه‌گذاری خارجی در بنادر صلاله عمان و گوادر پاکستان» را اصلی‌ترین تهدید شناسایی کرده است.

عباسی و نهاوندی (۱۳۹۵) در پژوهش «ارائه مدل جدید برنامه‌ریزی حمل و نقل کانتینری در شبکه بنادر دریایی ایران» با اشاره به جایگاه حمل و نقل کانتینری در صنعت حمل و نقل دریایی، با استفاده از روش برنامه‌نویسی خطی، در محیط نرم‌افزار (Gam s) راهکارهایی را جهت پاسخ به مسئله تغییر موقعیت کانتینر خالی در بنادر صادراتی بیان کرده‌اند.

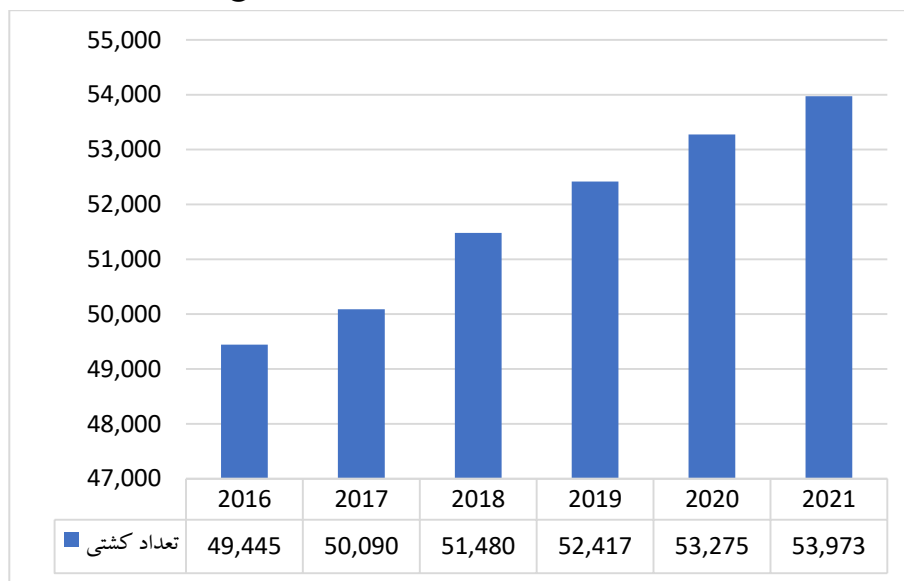
اعظمی و موسوی زارع (۱۳۹۵) نیز در مقاله «بررسی و تبیین اهمیت دریا از منظر موقعیت ژئوپلیتیکی ایران» در پی یافتن اهمیت و مزایای دریا و آب‌های آزاد با استفاده از روش پژوهش توصیفی-تحلیلی، یافته‌های پژوهش خود را در دو محور مؤلفه‌های

قدرت‌افزایی دریایی و کارکردهای قدرت دریایی بیان کرده است.

۳ وضعیت حمل‌ونقل دریایی در سطح جهان

با رشد روزافزون وابستگی اقتصادی متقابل کشورها در عصر جهانی شدن، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل کالا جز عوامل مهم در رشد اقتصادی دولت‌ها محسوب می‌شود. با توجه به رتبه‌بندی تعداد ناوگان تجاری جهانی که در نمودار شماره (۲) آمده است، حمل‌ونقل دریایی در سطح جهانی، روند صعودی را داشته و در نهایت تعداد ناوگان تجاری در سال ۲۰۲۲ میلادی به اوج خود در چند دهه اخیر (۵۳۹۷۳ فروند کشتی) رسیده است.

نمودار ۱. تعداد ناوگان حمل‌ونقل دریایی کانتینری در سطح جهانی



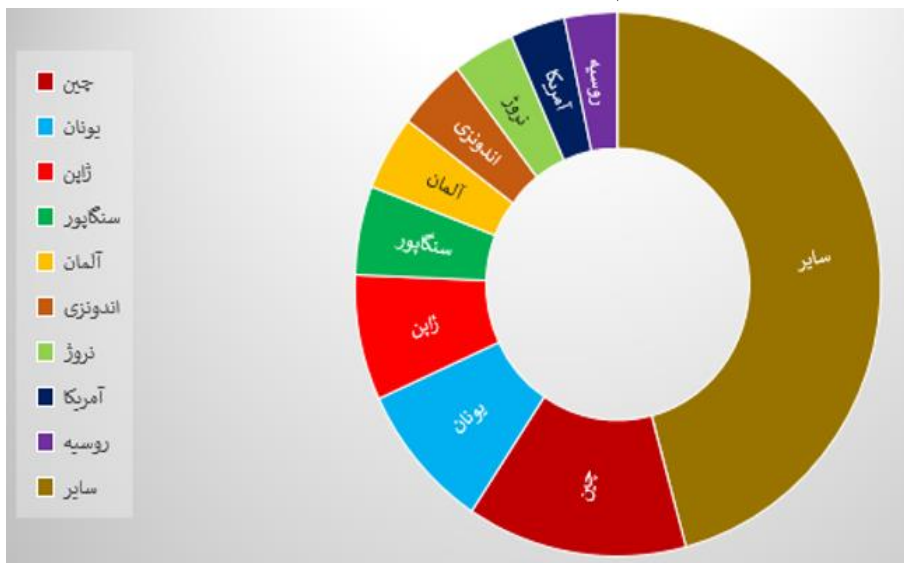
منبع: Ocean shipping worldwide - statistics & facts, 2021

با توجه به فهرست تعداد ناوگان تجاری جهانی در نمودار شماره (۲)، صنعت حمل‌ونقل دریایی در طی ۶ سال اخیر از سال (۲۰۲۱-۲۰۱۶م)، ۱۵.۹ درصد رشد داشته است. با توجه به نمودار شماره (۳) کشور چین با ۷۳۱۸ فروند کشتی کانتینر بر، ۱۳.۵۵ درصد از

تعیین استراتژی سطح کلان در صنعت حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران...؛ شرافتی‌نیا و خدادوستی | ۱۶۱

میانگین ناوگان حمل و نقل دریایی کانتینری در سطح جهانی را به خود اختصاص داده است. پس از چین، کشورهای یونان با ۸,۷۱ درصد و ژاپن با ۷,۴۶ درصد، به ترتیب بیشترین تعداد ناوگان دریایی را به خود اختصاص داده‌اند.

نمودار ۲. سهم ناوگان جهانی متعلق به ۹ کشور در سال ۲۰۲۱



منبع: Ocean shipping worldwide - statistics & facts

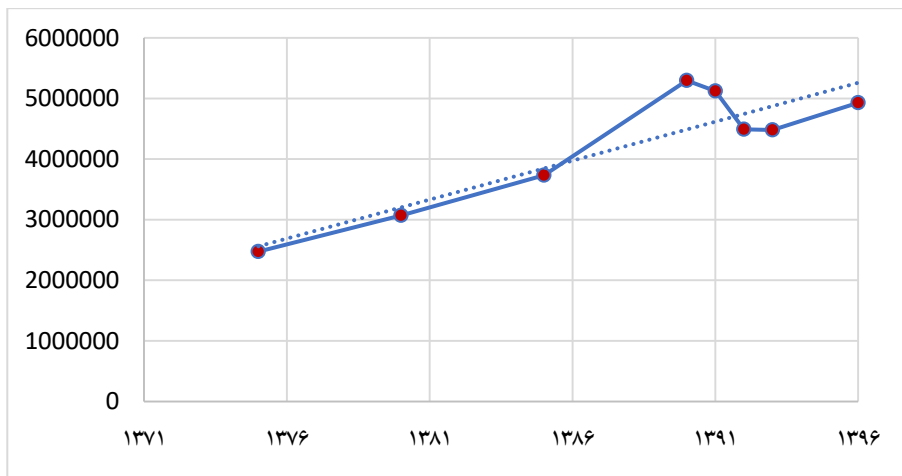
دسترسی به دریا از جمله مزیت‌های اقتصادی و تجاری یک سرزمین محسوب می‌شود و تمامی کشورها از این ظرفیت به نحوی یکسان برخوردار نیستند، به طوری که ۴۴ کشور در دسته سرزمین‌های محصور در خشکی به حساب می‌آیند.

۴ حمل و نقل دریایی در ایران

در طی دهه اخیر صنعت حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران، بیش از گذشته مورد توجه واقع شده است که نشان‌دهنده موقعیت استراتژیک و شرایط تجاری خاص حمل و نقل دریایی نسبت به سایر روش‌های حمل و نقل اعم از جاده‌ای، ریلی و هوایی است. از سال ۱۳۷۵ مطابق با داده‌های مرکز آمار ایران، ظرفیت بارگیری شرکت کشتیرانی

جمهوری اسلامی ایران روند صعودی داشته است که در نمودار شماره (۱) به تفصیل بین سال‌های ۱۳۷۵ تا ۱۳۹۶ بیان شده است:

نمودار ۳. ظرفیت باری کشتی‌های شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های وابسته (۱۳۷۵ - ۱۳۹۶)



منبع: درگاه ملی آمار جمهوری اسلامی ایران - حمل‌ونقل دریایی

در نمودار شماره (۱)، روند توسعه صنعت حمل‌ونقل دریایی جمهوری اسلامی ایران قابل مشاهده است که به روند رشد ظرفیت حمل‌ونقل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های وابسته در بازه زمانی (۱۳۷۵-۱۳۹۶) پرداخته شده است. بررسی این نمودار حاکی از آن است که در طی سال‌های ۱۳۷۵-۱۳۹۶، مجموع ظرفیت‌های حمل‌ونقل باری کشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران، روند صعودی داشته است و از ۲۴۷۲۴۳۴ تن در سال ۱۳۷۵ به ۴۹۲۷۷۹۲ تن در سال ۱۳۹۶ رسیده است. البته در طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۳ این روند نزولی بوده است که مهم‌ترین دلایل آن را می‌توان به وضع تحریم‌های جدید علیه جمهوری اسلامی ایران و تأثیر آن بر صنعت حمل‌ونقل دریایی عنوان کرد.

سواحل و بنادر کشورمان از جمله مقاصد گردشگری در ایران محسوب می‌شوند که

تعیین استراتژی سطح کلان در صنعت حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران...؛ شرافتی‌نیا و خدادوستی | ۱۶۳

علاوه بر دارا بودن ذخایر نفت و گاز، سبب تسهیل تجارت جهانی از طریق آب‌های آزاد می‌شوند (نامی و عباسی، ۱۳۸۸: ۴۷).

قرار گرفتن ایران بین دو حوزه بسیار مهم دریای خزر و خلیج فارس، اهمیت ژئوپلیتیکی، استراتژیکی و ژئواکونومیکی خاصی به ایران بخشیده است. حال آنکه به‌رغم داشتن توانایی‌های ساختاری ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی، ایران از نفوذ ژئوپلیتیکی مناسبی در تعاملات منطقه‌ای و جهانی برخوردار نمی‌باشد (نامی و عباسی؛ ۱۳۸۸: ۵۱).

به‌صورت کلی، در سواحل شمالی و جنوبی ایران ۵۸ بندر اعم از تجاری و غیرتجاری وجود دارد که مهم‌ترین بنادر تجاری آن به ترتیب تعداد و طول اسکله در جدول شماره (۲) به شرح ذیل می‌باشد:

جدول ۳. فهرست مهم‌ترین بنادر تجاری در سواحل شمالی و جنوبی ایران

نام بندر	شهرستان	طول اسکله (مجموع) (متر)	تعداد اسکله (پست)
بندر امام خمینی	ماهشهر	۷۷۶۵	۳۷
بندر شهید رجایی	بندرعباس	۸۲۴۵	۳۵
بندر خرمشهر	خرمشهر	۲۴۷۱	۱۹
بندر بوشهر	بوشهر	۲۲۷۲	۱۵
شهید باهنر	بندرعباس	۱۴۴۷	۱۲
بندر انزلی	بندر انزلی	۱۵۷۸	۱۰
بندر شهید بهشتی	چابهار	۱۲۸۰	۱۰
بندر امیرآباد	بهشهر	۱۸۰۰	۱۰
آبادان	آبادان	۴۱۶	۸
بندر نوشهر	نوشهر	۱۴۳۰	۸
بندر چابهار	چابهار	۱۲۲۰	۵
بندر لنگه	بندر لنگه	۴۷۵	۲
بندر آستارا	آستارا	۲۸۵	۲

منبع: درگاه ملی آمار جمهوری اسلامی ایران - حمل و نقل دریایی

با توجه به فهرست مهم‌ترین بنادر تجاری در سواحل شمالی و جنوبی ایران که در جدول شماره (۲) آمده است این چنین می‌توان بیان نمود که بندر شهید رجایی در شهرستان

بندرعباس و بندر امام خمینی (ره) در شهرستان ماهشهر با مجموع ۷۲ اسکله و ۱۶۰۱۰ متر مجموع طول اسکله، بزرگ‌ترین بنادر تجاری ایران را تشکیل می‌دهند. این درحالی است که سایر بنادر ایران کم‌تر از ۲۰ عدد اسکله را به‌منظور پهلوگیری و مهار کشتی جهت بارگیری و باراندازی کالا دارا می‌باشند.

بندر شهید رجایی هاب کانتینری و بندر امام خمینی (ره) هاب غلات در کشور به شمار می‌روند و به‌عنوان دو بندر بزرگ کشور مطرح هستند که همواره توجه به آن‌ها در اولویت قرار دارد. از سوی دیگر با توجه به اقدامات انجام‌شده در خصوص تأسیسات زیربنایی، سیاست‌ها و برنامه‌های توسعه‌ای مدنظر نظام در مورد سواحل مکران، در بندر شهید بهشتی چابهار اقدامات مناسبی در زمینه ورود تجهیزات، احداث اسکله‌ها و قرارداد اپراتوری شرکت‌های هندی صورت گرفته است (ایدنی، ۱۳۹۱: ۷۳).

کشور ما دارای سیزده بندر مهم شامل بنادر انزلی، نوشهر و امیرآباد در شمال و بنادر عباس، امام، بوشهر، چابهار و شهید رجایی، شهید بهشتی، لنگه، شهید باهنر، آبادان و خرمشهر در جنوب هستند. با این حال به نظر می‌رسد هنوز تا رسیدن به شرایط بایسته برای رقابت با بنادر نوین جهانی برای مثال بنادر حاشیه جنوبی خلیج فارس چون جبل علی و دبی فاصله بسیار وجود دارد. در کشور ما بنادر در مرحله انتقال از حالت سنتی یعنی از محلی برای باراندازی کالا به سمت بنادر نسل دوم یعنی ایفای نقش توزیع و پردازش کالا هستند. هنوز تعدادی از بنادر کشور درگیر کارکردهای سنتی خود هستند و در زمره بنادر نسل اول محسوب می‌شوند. از طرفی تمام بنادر از نظر جغرافیایی شرایط تبدیل شدن به بازار یا قطب توزیع منطقه‌ای را ندارند، لذا ممکن است امکان تبدیل شدن آن‌ها به بنادر نسل سوم به علت محدودیت‌های طبیعی وجود نداشته باشد. معیارهای مقایسه‌ای ویژگی‌های بنادر نسل اول تا سوم را موقعیت جغرافیایی بندر، حجم تردد، میزان اشتغال‌زایی، توان توسعه منطقه‌ای، بازدهی سرمایه‌گذاری‌ها، خودکفایی و تأمین مالی رقم می‌زنند و لذا توسعه مراکز لجستیک بندری تنها راهکار برون‌رفت بنادر از وضعیت عقب‌ماندگی و کم‌حرکی تخمین زده می‌شود. این امر نیازمند تسهیلات فیزیکی یا تسهیلات زیربنایی و روبنایی بنادر و

تسهیلات قانونی (مقرراتی) یا آزادی عمل مناطق آزاد تجاری است. فعالیت‌های اصلی مراکز لجستیک انبارداری، توزیع و تهیه کردن کالا، محلی‌سازی و مشتری‌پسند کردن، اضافه کردن اجزا، مونتاژ، تعمیرات، کنترل کیفیت و آموزش است (جعفری و همکاران، ۱۳۹۱: ۹۱).

۵ روش تحقیق

قلمرو مکانی پژوهش حاضر از تنگه هرمز تا بندر گوادر (سواحل دریای عمان) را شامل می‌شود که بندر شهید باهنر، بندر شهید رجایی و چابهار با توجه به مطالعات میدانی صورت گرفته، در پژوهش حاضر نسبت به سایر مناطق در این محدوده از اهمیت بیشتری برخوردار هستند.

جامعه آماری تحقیق متشکل از خبرگان، مدیران ارشد و کادر متخصص بنادر جنوبی کشور است و ابزار پژوهش به صورت میدانی و پرسشنامه‌ای بر اساس نظرات خبرگان به روش دلفی، مطالعه اکتشافی و مطالعات مشابه توسط محققین ساخته شد که در ۴ شاخص محیطی داخلی: مزیت رقابتی (CA) و قوت مالی (FS) و عوامل محیطی خارجی: ثبات محیطی (ES) و جذابیت صنعت (IA) را بر اساس موقعیت استراتژیک حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران تعیین می‌کند. ماتریس به چهار موقعیت تقسیم می‌شود: تهاجمی، محافظه کارانه، رقابتی و تدافعی.

متغیرهای شاخص ثبات مالی و جذابیت صنعت نمراتی از ۱+ (بدترین) تا ۶+ (بهترین) و به متغیرهای مشخصه مزیت رقابتی و ثبات محیطی نیز به ترتیب نمراتی از ۱- (بهترین) تا ۶- (بدترین) داده می‌شود. برای تحلیل داده‌ها از آمار توصیفی همچون میانگین حداقل، حداکثر، فراوانی، درصد و انحراف معیار برای توصیف متغیرهای جمعیت شناختی در جامعه تحقیق و برای رتبه‌بندی شاخص‌های داخلی و خارجی از آزمون فریدمن استفاده شد. سپس با استفاده از ماتریس ارزیابی اقدام و موقعیت استراتژیک (SPACE) موضع را مشخص و با توجه به اینکه در کدام یک از موقعیت‌های تعیین شده قرار دارد، استراتژی متناسب با آن در نظر گرفته می‌شود.

همچنین معیارها و زیرمعیارهای تحقیق با اندیس عددی نام گذاری شده‌اند تا در جریان تحقیق به سادگی قابل ردیابی و مطالعه باشند. برای زیرمعیارهای تحقیق، ۴۱ شاخص شناسایی شده است. هر یک از معیارها و زیرمعیارهای مربوط در جداول (۲) و (۳) و نتایج پرسشنامه در نمودارهای (۷-۴) ارائه شده است. همچنین معیارها و زیرمعیار نمادهایی در نظر گرفته شده است تا طراحی مدل و ارائه مطالب تسهیل شود. همچنین معیارها و زیرمعیارهای تحقیق با اندیس عددی نام گذاری شدند تا در جریان تحقیق به سادگی قابل ردیابی و مطالعه باشد. برای به دست آوردن داده‌های مورد نیاز جهت تحلیل (SPACE)، از ابزار مصاحبه استفاده شده و نمره دهی به محورهای مختلف تعیین شده در هر بعد توسط نخبگان، در بازه ۱ تا ۶ صورت گرفته است؛ این شاخص به نحوی است که تمایل و جهت گیری مقادیر به سمت مقادیر مثبت تر، نشانگر نقطه قوت و تمایل به سمت مقادیر منفی تر، بیانگر نقطه ضعف در آن بعد است. فلذا فرض بالقوه منفی بودن ۲ بعد از ابعاد چهارگانه، صرفاً با منفی بودن محورشان نمایش داده می‌شود و اعداد نزدیک به صفر برای آن‌ها نشان‌دهنده نقطه قوت آن ابعاد در سازمان است.

برآیند دو به دوی اعداد محورها، تعیین کننده‌ی نوع استراتژی خواهد بود. استراتژی‌های تهاجمی به‌طور کلی به دنبال تقویت فرصت‌های پیش روی سازمان، با روش‌هایی نظیر کسب بیشتر از بازار، سرمایه‌گذاری‌های تهاجمی، نوآوری، رشد سریع و حذف رقبا است. استراتژی‌های رقابتی در جهت نیل به اهدافی نظیر بهبود وضعیت تراز مالی و سودآوری سازمان است. در یک بازار رقابتی اقداماتی نظیر کاهش هزینه‌ها، افزایش بهره‌وری، حفظ مزیت‌های رقابتی موجود، اکتساب مزایای رقابتی بیشتر، ورود به حوزه‌های دیگر و شراکت با سازمان‌های دیگر می‌توانند مفید واقع شوند.

استراتژی‌های محافظه کارانه عمدتاً در راستای تحقق اقداماتی مانند بهبود مزایای رقابتی سازمان، ایجاد جذابیت، انتظار برای فرصتی مناسب در بازار برای رشد و ایجاد بسترهای لازم جهت توسعه سازمان است. استراتژی‌های تدافعی غالباً به دنبال ایجاد ثبات در شرایط خود به‌عنوان بخشی کوچک از بازار می‌باشد. در راستای نیل به این مهم،

کاهش هزینه‌ها، افزایش تولید (جهت کاهش هزینه‌های تولید)، برون‌سپاری فعالیت‌های جانبی و تمرکز بر فعالیت‌های کلیدی سازمان می‌توانند اقداماتی مؤثر تلقی شوند. پس از تکمیل پرسشنامه توسط خبرگان، بررسی داده‌ها و پالایش آن، نتایجی به شرح ذیل در جدول شماره (۳) به دست آمد. داده‌های مرتبط با سؤالات پرسشنامه به وسیله فنون آمار توصیفی و آمار استنباطی با استفاده از نرم‌افزار (SPSS) و آزمون تی تک نمونه‌ای، روش تحلیل عاملی و آلفای کرونباخ مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است و با استفاده از آزمون فریدمن اولویت‌بندی شدند.

۶ یافته‌های پژوهش

جدول ۴. مهم‌ترین عوامل داخلی

نماد	محیط داخلی
محورهای مرتبط با مزیت رقابتی (CA)^۱	
(CA) ₁	مزیت ژئو ژئوپلیتیکی بنادر ایران در عرصه بین‌الملل
(CA) ₂	مزیت ژئواکونومیک بنادر ایران در عرصه بین‌الملل
(CA) ₃	کیفیت بازاریابی بین‌المللی در برابر رقبای خارجی
(CA) ₄	سطح ماشین‌آلات و تجهیزات در قیاس با رقبای خارجی
(CA) ₅	ارائه محصولات متمایز و جدید به بازارهای بین‌المللی
(CA) ₆	توان شرکت‌های ایرانی در به‌کارگیری ظرفیت‌های رقابتی
(CA) ₇	میزان تبلیغات و اطلاع‌رسانی مؤثر در برابر با رقبای خارجی در زمینه سرمایه‌گذاری
(CA) ₈	کیفیت خدمات لجستیکی، بیمه و پشتیبانی و....
(CA) ₉	برند شرکت‌های صنعت حمل و نقل دریایی ایرانی و میزان تأثیرگذاری در عرصه بین‌الملل
(CA) ₁₀	سهم بازار شرکت‌های تجاری و صادرکننده ایرانی در قیاس با رقبای خارجی
محورهای مرتبط با ثبات مالی (FS)^۲	
(FS) ₁	میزان سهولت برای دریافت سرمایه و مبالغ از سرمایه‌گذاران خارجی
(FS) ₂	روند سودآوری در صنعت
(FS) ₃	پشتوانه مالی تجار و شرکت‌های ایرانی فعال در صنعت حمل و نقل دریایی
(FS) ₄	میزان سهولت شرکت‌ها برای خروج از بازار

1. Competitive Advantage

2. Financial Stability

نماد	محیط داخلی
(FS) ₅	میزان تعهدهای مالی کنونی تجار و شرکت‌های ایرانی به بانک‌ها و....
(FS) ₆	ریسک موجود در فرآیندهای مالی
(FS) ₇	توان شرکت‌های ایرانی به منظور تحقق بازده سرمایه
(FS) ₈	میزان موجودی امکانات لجستیکی، منابع و مواد اولیه جهت توسعه بنادر
(FS) ₉	میزان صرفه‌جویی در منابع اداری و تولید
(FS) ₁₀	رضایت تجار و پرسنل شرکت‌های فعال داخلی و خارجی از وضعیت مالی صنعت حمل‌ونقل دریایی

منبع: یافته‌های پژوهش

جدول ۵. مهم‌ترین عوامل خارجی

نماد	محیط خارجی
محورهای مرتبط با جذابیت صنعت (IA)^۱	
(IA) ₁	پتانسیل رشد بازار بر مبنای تخمین صادرات و واردات
(IA) ₂	پتانسیل رشد بازار بر مبنای تخمین توسعه و فعالیت رقبای خارجی
(IA) ₃	پتانسیل سودآوری بر مبنای روندهای گذشته و قیمت‌ها
(IA) ₄	قدرت خریداران موجود در صنعت
(IA) ₅	سطح دانش فنی و تکنولوژیک صنعت
(IA) ₆	میزان سهولت سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی برای ورود به بازار و صنعت حمل‌ونقل دریایی
(IA) ₇	میزان سهولت سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی برای خروج از بازار و صنعت حمل‌ونقل دریایی
(IA) ₈	میزان بهره‌وری از ظرفیت‌های موجود در صنعت
(IA) ₉	انعطاف صنعت حمل‌ونقل دریایی ایران جهت توسعه
(IA) ₁₀	قدرت سودآوری کوتاه‌مدت صنعت حمل‌ونقل دریایی
(IA) ₁₁	ثبات مالی فعالین صنعت حمل‌ونقل دریایی متناسب با بدقولی یا خوش‌قولی سرمایه‌گذاران و ارائه‌دهندگان خدمات اعم از لجستیکی، بیمه و پشتیبانی و...
محورهای مرتبط با ثبات محیطی (ES)^۲	
(ES) ₁	میزان ثبات اقتصادی در کشور
(ES) ₂	میزان ثبات قانونی در صنعت و تجارت
(ES) ₃	میزان ثبات سیاسی و نوسان‌های ناشی از آن
(ES) ₄	نوسان‌های تقاضا در بازار بین‌الملل توسعه صنعت حمل‌ونقل دریایی
(ES) ₅	نوسان قیمت تمام‌شده سرمایه‌گذاری و حجم سودآوری

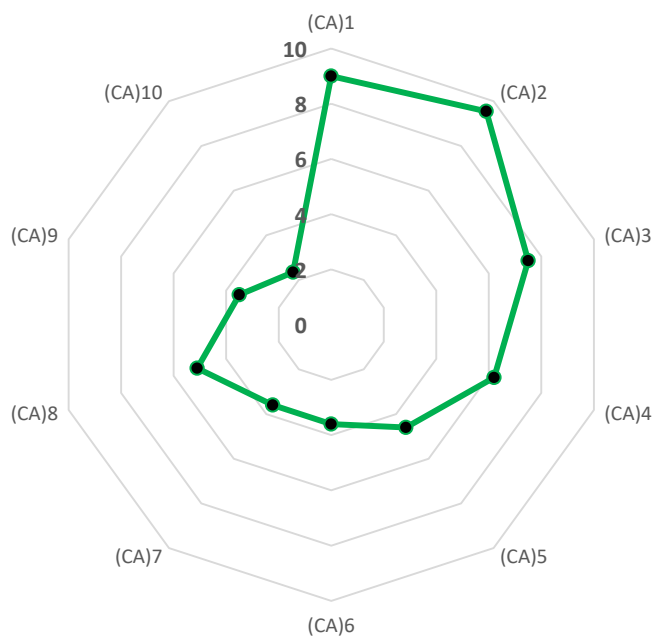
1. Industry Attractiveness
2. Environmental Stability

نماد	محیط خارجی
(ES) ₆	نوسان‌های قیمت تجهیزات و ماشین‌آلات مرتبط با صنعت
(ES) ₇	نوسان‌های نشات گرفته از شتاب تغییرات و رشد تکنولوژی در صنعت حمل و نقل دریایی
(ES) ₈	ریسک موجود در صنعت و بازارهای بین‌الملل حمل و نقل دریایی
(ES) ₉	نرخ تورم موجود در کشور و تأثیر آن بر صنعت حمل و نقل دریایی
(ES) ₁₀	شدت فضای رقابتی موجود در صنعت و عرصه بین‌الملل

منبع: یافته‌های پژوهش

نتایج صورت حاصل از آزمون فریدمن در نرم‌افزار (SPSS) به صورت زیر می‌باشد:

نمودار ۴. اولویت‌بندی مزیت‌های رقابتی بر اساس آزمون فریدمن

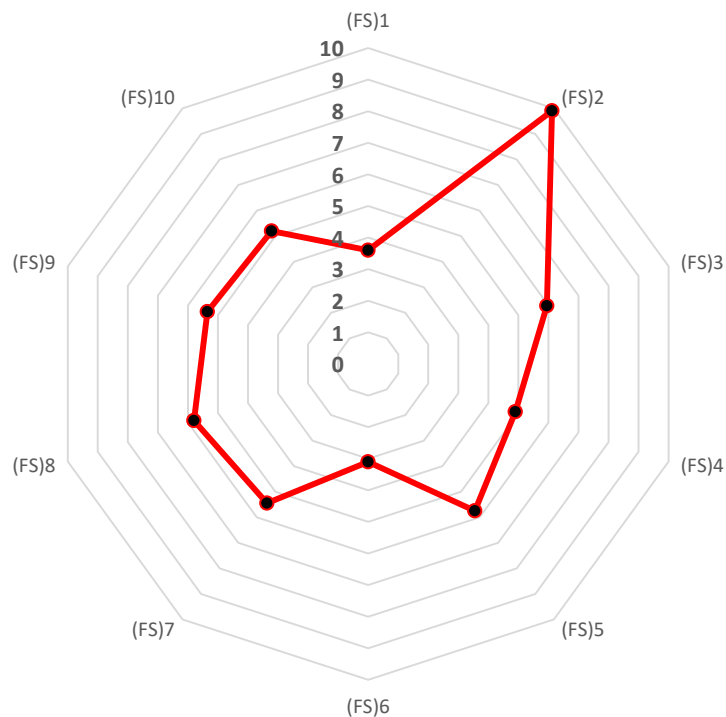


منبع: یافته‌های پژوهش

با توجه به فهرست اولویت‌بندی نقاط قوت بر اساس آزمون فریدمن که در نمودار شماره (۴) آمده است این چنین می‌توان بیان نمود که مهم‌ترین مزیت‌های رقابتی صنعت حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران در طی سال‌های اخیر به ترتیب شامل «مزیت

ژئواکونومیک بنادر ایران در عرصه بین‌الملل» (CA)2، «مزیت ژئوپلیتیکی بنادر ایران در عرصه بین‌الملل» (CA)1 و «کیفیت بازاریابی بین‌المللی در برابر رقبای خارجی» (CA)3 می‌باشد.

نمودار ۵. اولویت‌بندی ثبات مالی بر اساس آزمون فریدمن

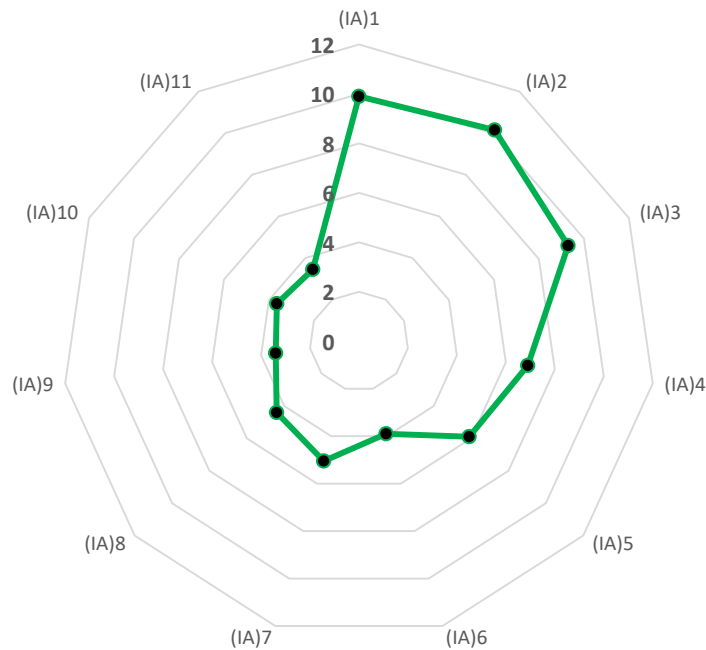


منبع: یافته‌های پژوهش

مطابق با نتایج ذکر شده و با توجه به فهرست اولویت‌بندی نقاط ضعف بر اساس آزمون فریدمن که در نمودار شماره (۵) آمده است این چنین می‌توان بیان نمود که «روند سودآوری در صنعت» (FS)2، «پشتوانه مالی تجار و شرکت‌های ایرانی فعال در صنعت حمل‌ونقل دریایی» (FS)3 و «میزان موجودی امکانات لجستیکی، منابع و مواد اولیه جهت توسعه بنادر» (FS)8 به ترتیب از مهم‌ترین اولویت‌بندی‌های ثبات مالی صنعت حمل‌ونقل دریایی جمهوری اسلامی ایران می‌باشد. ضعف در ثبات مالی جمهوری اسلامی ایران

موجب کاهش رغبت سرمایه‌گذاران خارجی جهت سرمایه‌گذاری در این صنعت می‌شود.

نمودار ۶. اولویت‌بندی جذابیت صنعت بر اساس آزمون فریدمن

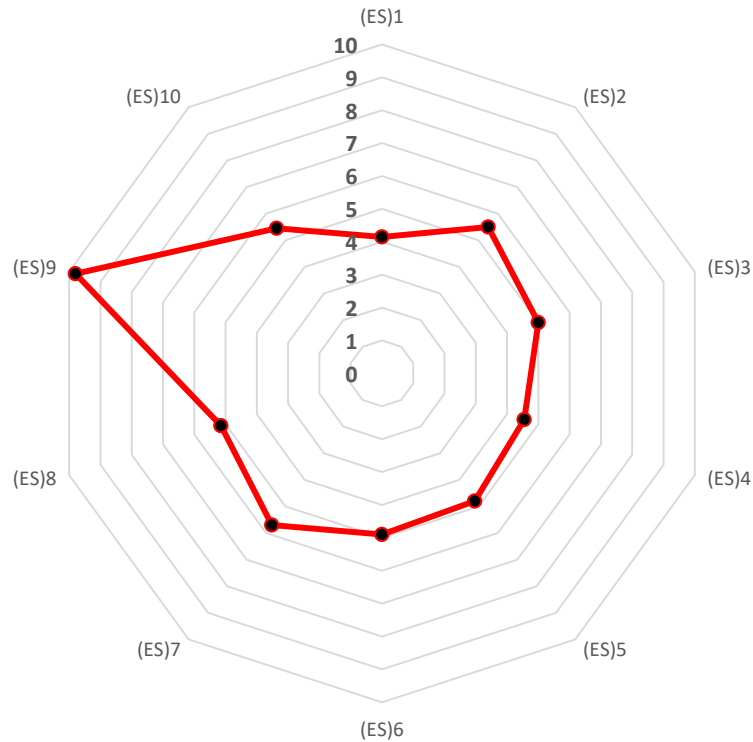


منبع: یافته‌های پژوهش

با توجه به فهرست اولویت‌بندی جذابیت‌ها و ظرفیت‌های حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران در حوزه جذب سرمایه‌گذاری خارجی که بر اساس آزمون فریدمن که در نمودار شماره (۶) آمده است؛ این چنین می‌توان بیان نمود که «پتانسیل رشد بازار بر مبنای تخمین توسعه و فعالیت رقبای خارجی» (IA)2، «پتانسیل رشد بازار بر مبنای تخمین صادرات و واردات» (IA)1 و «پتانسیل سودآوری بر مبنای روندهای گذشته و قیمت‌ها» (IA)3 در طی سال‌های اخیر به ترتیب از مهم‌ترین فرصت‌های صنعت حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران در حوزه جذب سرمایه‌گذاری می‌باشند. فلذا دیپلماسی اقتصادی قوی لازم است که هم زمینه جذب سرمایه‌گذاری خارجی را به داخل فراهم نماید و هم اینکه با ورود سرمایه به داخل بتواند زمینه‌های رشد جایگاه خود را نیز هرچه بهتر و بیشتر

فراهم نماید.

نمودار ۷. اولویت‌بندی ثبات محیطی بر اساس آزمون فریدمن



منبع: یافته‌های پژوهش

مطابق با نتایج ذکر شده و با توجه به فهرست اولویت‌بندی تهدیدها بر اساس آزمون فریدمن که در نمودار شماره (۷) آمده است این چنین می‌توان بیان نمود که «نرخ تورم موجود در کشور و تأثیر آن بر صنعت حمل‌ونقل دریایی» (ES)9، «نوسان‌های نشات گرفته از شتاب تغییرات و رشد تکنولوژی در صنعت حمل‌ونقل دریایی» (ES)7 و «میران ثبات قانونی در صنعت و تجارت» (ES)2 به ترتیب از مهم‌ترین تهدیدهای پیشروی صنعت حمل‌ونقل دریایی جمهوری اسلامی ایران می‌باشد که موجب کاهش رغبت سرمایه‌گذاران خارجی جهت سرمایه‌گذاری در این صنعت می‌شود.

تعیین استراتژی سطح کلان در صنعت حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران...؛ شرافتی‌نیا و خدادوستی | ۱۷۳

نمودار ۸. فهرست نتایج بررسی داده‌های پرسشنامه و پالایش آن با استفاده از نرم‌افزار IBM

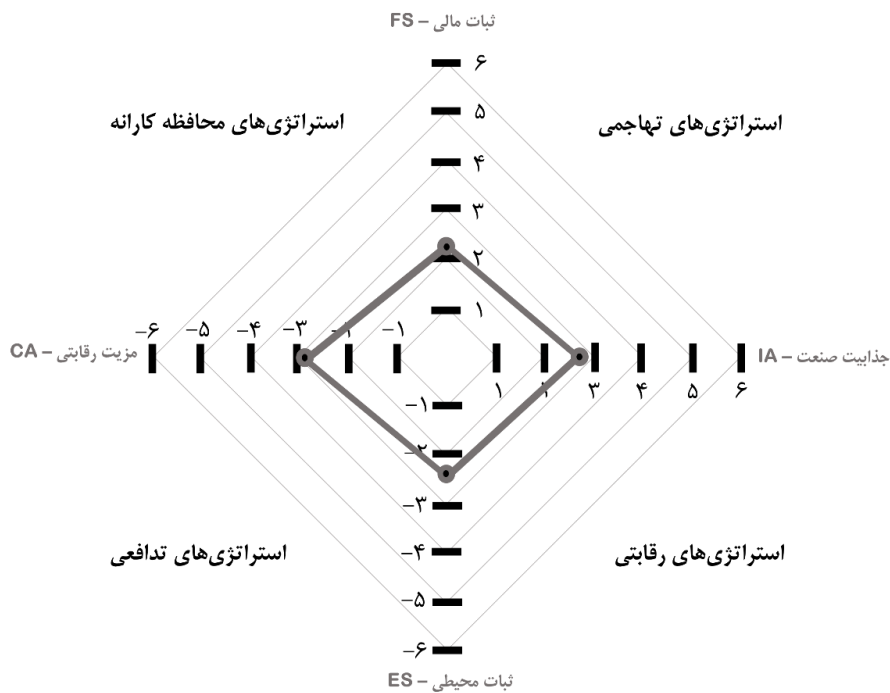
SPSS

FS = 2.33	IA = 2.88
ES = - 2.46	CA = - 2.91

منبع: یافته‌های پژوهش

مطابق با نتایج ذکر شده، استراتژی‌های انتخابی بایستی در قالب استراتژی‌های تدافعی تبیین شوند. این عدد در قالب نمودار نمودار شماره (۵) نیز به تصویر کشیده شده‌اند؛ که جهت‌گیری کلی چهارضلعی به سمت استراتژی‌های تدافعی بصورت مناسبی مشهود است.

نمودار ۹. نتایج متناسب با نمرات به دست آمده از خبرگان در تعیین استراتژی سطح کلان



منبع: یافته‌های پژوهش

همان‌طور که در نمودار شماره (۸) مشخص است؛ استراتژی تدافعی بین ثبات محیطی و مزیت رقابتی واقع شده است. در اینجا شرکت‌هایی هستند که اگر اقدامی نکنند، با رقابت

کنار گذاشته می‌شوند. با توجه به مقادیر به‌دست آمده برای محورهای مختلف، واضح است که اختلاف بین مقادیر محور عمودی (ثبات مالی و ثبات محیطی) کم‌تر از اختلاف بین مقادیر محور افقی (مزیت رقابتی و جذابیت صنعت) است؛ بنابراین در نگاه اول این گونه به نظر می‌رسد که برای بهبود وضعیت در جهت حرکت به سمت موقعیت‌های تهاجمی، می‌توان بر روی تقویت ثبات مالی در عرصه جهانی، با اولویت بیشتری تمرکز کرد؛ چراکه ثبات مالی عاملی درونی است و می‌توان با برنامه‌ریزی، مدیریت و کنترل استراتژیک، آن را تحکیم بخشید.

نتیجه‌گیری و ارائه راهکار

یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که استراتژی تدافعی، راهبرد غالب صنعت حمل‌ونقل دریایی جمهوری اسلامی ایران در شرایط کنونی است. مزیت‌های ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک بنادر ایران به‌عنوان نقاط قوت کلیدی شناسایی شده‌اند که نیازمند بهره‌گیری از فناوری‌های پیشرفته و کاهش هزینه‌ها برای ارتقای بهره‌وری هستند. برای بهبود موقعیت صنعت، تحلیل رقبا و الگوبرداری از مدل‌های کسب‌وکار موفق آن‌ها ضروری است تا تأمین کنندگان، صادرکنندگان و فرآیندهای داخلی بنادر بهینه شوند. پیشنهاد می‌شود سیاست‌گذاران سطح عالی، تدوین سند جامع اقتصاد دریامحور را در اولویت قرار دهند که هم‌راستا با اسناد بالادستی نظیر سند چشم‌انداز ۱۴۰۴، برنامه‌های پنج‌ساله توسعه و سیاست‌های اقتصاد مقاومتی باشد. این سند باید نقش نهادها را در تقویت هویت ملی، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و توسعه منطقه‌ای مشخص کند. همچنین، متصدیان دیپلماسی اقتصادی باید با معرفی ظرفیت‌های بنادر، جذب دانش فنی و سرمایه خارجی را تسهیل کنند. از سوی دیگر، قانون‌گذاران می‌توانند با ارائه معافیت‌های گمرکی، تخفیفات بندری، اعطای وام‌های کم‌بهره برای تعمیر و بیمه کشتی‌ها و حمایت از حضور تولیدکنندگان و صادرکنندگان در نمایشگاه‌های بین‌المللی، زمینه احیای این صنعت را فراهم آورند. درنهایت، امید است این اقدامات به توسعه پایدار صنعت حمل‌ونقل دریایی و تقویت نقش آن در اقتصاد ملی و تمدن نوین اسلامی در منطقه غرب آسیا منجر شود.

منابع

۱. - درگاه ملی آمار جمهوری اسلامی ایران؛ شامل گزارش‌های تعداد کشتی ترانزیتی، مسافربری و حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران از سال ۱۳۷۵ تا ۱۳۹۶، قابل دسترس در: <https://www.amar.org.ir>
۲. - پایگاه خبری وزارت راه و شهرسازی (۱۳۹۷)؛ «تشریح برنامه‌های توسعه بنادر و پس‌کرانه‌های بندری شمال و جنوب کشور/ تدوین دو بسته حمایتی از سرمایه‌گذاران در بنادر ایران در زمان تحریم»
۳. احسانی فر، یحیی. (۱۳۹۴). تأثیر اجرای استراتژی افزایش ترانزیت از طریق بندر چابهار بر توسعه محلی. *صنعت حمل و نقل دریایی*، ۱ (۳)، ۴۱-۴۹. DOI: 247-974-147-180
۴. اعظمی، هادی، موسوی زارع، جواد. (۱۳۹۵). بررسی و تبیین اهمیت دریا از منظر موقعیت ژئوپلیتیکی ایران. *همایش پژوهش ملل دوره اول تیر ۱۳۹۵ شماره ۷*.
۵. ایدنی، ابراهیم. (۱۳۹۱). نقش بندر امام خمینی (ره) در رقابت منطقه‌ای ترانزیت. *کنفرانس ملی بندر و دریا*، ۲۷ (۱۹۱)، ۱۲۰-۱۲۷.
۶. جعفری، حسن، سعیدی، سیدناصر، جعفری، حمید. (۱۳۹۱). توسعه بنادر کشور راهبردی مؤثر در توسعه دریا محور. *همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران*. دوره ۱.
۷. جعفری، نادر، قربانی، الهام. (۱۳۹۵). *صنعت حمل و نقل دریایی: از پنجاه سال قبل تا پنجاه سال بعد*، هجدهمین همایش صنایع دریایی، جزیره کیش.
۸. خبرگزاری تسنیم (۱۳۹۹)؛ «تجارت دریایی فرصت مناسبی برای تحقق اقتصاد مقاومتی است». قابل دسترس در: <https://www.tasnimnews.com/fa/news/1399/08/10/2379275>
۹. سامانه آماری وزارت راه و شهرسازی سازمان بنادر و دریا نوردی؛ گزارش و تحلیل وضعیت حجم صادرات و واردات بنادر جمهوری اسلامی ایران (ارزشی و وزنی) طی سال‌های ۱۳۷۵ تا ۱۳۹۶ قابل دسترس در <https://www.pmo.ir>

۱۰. سعیدی، سیدناصر، دریسای بهمنشیر، حسین، عبودزاده، جبار. (۱۳۹۴). به کارگیری تکنیک فرایند تحلیل سلسله مراتبی (AHP) در بررسی نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید بنادر جنوب کشور ایران. *صنعت حمل و نقل دریایی*، ۱ (۳)، ۵۷-۵۰.
۱۱. سیاره، جعفر، عیدانی، میلاد. (۱۳۹۵). تحلیل محیط درونی و بیرونی بندر چابهار از دیدگاه مشتریان. *صنعت حمل و نقل دریایی*، ۲ (۴)، ۶۴-۷۲.
۱۲. شیرافکن لمسو، مهدی، خاندانی رفسنجانی، حسین. (۱۳۹۱). نقش مناطق آب های آزاد بر حمل و نقل، ترانزیت و توسعه تجارت خارجی کشور. مقاله ارائه شده در همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران ۱۳۹۱ در سیستان و بلوچستان، کنارک، (ص ۱۱-۱۸).
۱۳. عباسی، مجید، نهاوندی، نسیم. (۱۳۹۵). ارائه مدل جدید برنامه ریزی حمل و نقل کانتینری در شبکه بنادر دریایی ایران. *صنعت حمل و نقل دریایی*، ۲ (۴)، ۹-۴.
۱۴. کافیلی، وحید، مطلبی، محمد. (۱۳۹۹). تحلیل جایگاه حمل و نقل دریایی ایران در اقتصاد ایران و صحنه جهانی. *اقتصاد دفاعی*، ۴ (۱۴)، ۱۱۷-۱۴۰.
۱۵. مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی. (۱۳۹۵). تهران، *سازمان بنادر و دریانوردی*، شماره ۴، ص ۶۲-۱. pdf.
۱۶. ملکی، مصطفی، عدالتیان شهریاری، جمشید، سهرابی، طهمورث. (۱۳۹۴). نشریه *صنعت حمل و نقل دریایی*، دوره ۱، شماره ۱، ص ۴۶ تا ۵۵.
۱۷. مهیر کجوری، محمد، آذرباد، علیرضا. (۱۳۹۵). بررسی و ارزیابی بهره برداری زمانی از اسکله ها به منظور تخلیه و بارگیری شناورها در بندر امیرآباد، سال ۱۳۹۳. *صنعت حمل و نقل دریایی*، ۲ (۴)، ۱۰-۱۷.
۱۸. نامی، محمدحسین، عباسی، علیرضا. (۱۳۸۸). تحلیل جایگاه ژئواکونومیک ایران در خاورمیانه. *فصلنامه ژئوپلیتیک*، شماره ۲ (پیاپی ۱۵).

References

19.Asariotis, Regina; Benamara, Hassiba; Mohos-Naray, Viktoria

- (December 2017). Port Industry Survey on Climate Change Impacts and Adaptation.
20. Benito, G. R., Berger, E., De la Forest, M., & Shum, J. (2003). A cluster analysis of the maritime sector in Norway. *International Journal of Transport Management*, 1(4), pp. 203-215.
 21. Bhatnagar, Aryaman; John, Divya (October 2013), Accessing Afghanistan and Central Asia: Importance of Chabahar to India.
 22. Caves, Roger W. (2004). *Encyclopedia of the City*. Routledge. pp. 528.
 23. Chang, Y. T., Shin, S. H., & Lee, P. T. W. (2014). Economic impact of port sectors on South African economy: An input–output analysis. *Transport Policy*, 35, pp. 333-340.
 24. Chiu, R. H., & Lin, Y. C. (2012). Applying input-output model to investigate the inter-industrial linkage of transportation industry in Taiwan. *Journal of Marine Science and Technology*, 20(2), pp. 173-173.
 25. Daniels, Rorry (2013), "Strategic Competition in South Asia: Gwadar, Chabahar, and the Risks of Infrastructure Development", *American Foreign Policy Interests*, 35 (2): 93–100
 26. Global Infrastructure Connectivity Alliance (GICA), International North South Transport Corridor (INSTC). (2017).
 27. Jun, W. K., Lee, M. K., & Choi, J. Y. (2018). Impact of the smart port industry on the Korean national economy using input-output analysis. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 118, pp. 480-493.
 28. Konstantakis, K. N., Papageorgiou, T., Christopoulos, A. G., Dokas, I. G., & Michaelides, P. G. (2017). Business cycles in Greek maritime transport: an econometric exploration (1998–2015). *Operational Research*, pp. 1-21.
 29. Kwak, S. J., Yoo, S. H., & Chang, J. I. (2005). The role of the maritime industry in the Korean national economy: an input–output analysis. *Marine Policy*, 29(4), pp. 371-383.
 30. Michaelowa, A., & Krause, K. (2000). International maritime transport and climate policy. *Intereconomics*, 35(3), pp. 127-136.
 31. Miller, R. E., & Blair, P. D. (2009). Input-output analysis: foundations and extensions. Cambridge university press.
 32. Morrissey, K., & O'Donoghue, C. (2013). The role of the marine sector in the Irish national economy: an input–output analysis. *Marine policy*, 37, pp. 230-238.
 33. Ocean shipping worldwide - statistics & facts. (2021). Reviewed from: <https://www.statista.com/topics/1367/container-shipping/#dossierKeyfigures>
 34. Padukone, Neil (2014), Beyond South Asia: India's Strategic Evolution

- and the Reintegration of the Subcontinent.
35. Sims D. (2013) China widens lead as world's largest manufacturer. *Industry Market Trends*, March 14
36. Sletmo, G. K. (2001). The end of national shipping policy? A historical perspective on shipping policy in a global economy. *International Journal of Maritime Economics*, 3(4), pp. 333-350.
37. UNCTAD (2020). Review of Maritime Transport 2020. Reviewed from: <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/review-of-maritime-transport>
38. UNCTAD (2020). Review of Maritime Transport 2021. Reviewed from: <https://www.worldbank.org/en/publication/global-economic-prospects>
39. Wang, Y., & Wang, N. (2019). The role of the marine industry in China's national economy: An input-output analysis. *Marine Policy*, 99, pp. 42-49

استناد به این مقاله: شرافتی‌نیا، محسن، خدادوستی، محمدحسین. (۱۴۰۳). تعیین استراتژی سطح کلان در صنعت حمل‌ونقل دریایی جمهوری اسلامی ایران بر اساس ارزیابی اقدام و موقعیت استراتژیک (SPACE) مطالعه موردی: از تنگه هرمز تا بندر گوادر، فصلنامه خدمات دریایی و بندری، ۲ (۶)، ۱۷۸-۱۵۱.



Marine and Port Services Journalis licensed under a Creative Commons Attribution-Noncommercial 4.0 International License.