

## Development of the Maritime Economy of the Islamic Republic of Iran Based on the Role of the Geopolitical Agent of Ports

Seyyed Masoud  
Kamal Alavi 

Master's graduate in Geopolitics, University of Tehran, Tehran, Iran

Mohammad Hossein  
Ahmadi  \*

Master's graduate in Political Geography, University of Tehran, Tehran, Iran

### Abstract

The maritime economy, as one of the key pillars of the global economy, plays an irreplaceable role in sustainable development and strengthening the geoeconomic position of countries. With its privileged geopolitical position and access to open waters, Iran has the potential to become a regional transit and trade hub. This study aims to explain the strategies for developing the maritime economy of the Islamic Republic of Iran based on the strategic role of ports, and examines the factors affecting the promotion of the position of the country's ports in geopolitical and economic competitions. This study is qualitative and conducted with a descriptive-analytical method, and the data were collected through the analysis of written documents (books, scientific articles, specialized reports) and semi-structured interviews with 6 experts in the field of ports and maritime economy. Using the theory of port power and the approach of interpretive analysis and grounded theory, this study answers the question: What are the strategies for developing Iranian ports to realize a maritime economy? The findings show that developing Iran's ports requires a multifaceted approach that includes strengthening physical and logistical infrastructure, smartening port operations, attracting foreign


\*Corresponding Author: moh.hosein.ahmadi@gmail.com


**How to Cite:** Raazit, T., Gholami, S., Nejatipour, M. (2025). Development of the Maritime Economy of the Islamic Republic of Iran Based on the Role of the Geopolitical Agent of Ports. *Marine and Port Services*, 2(6), 111-150.

investment, expanding international cooperation, protecting the environment, and developing human capital. These strategies will not only help increase port efficiency, but will also strengthen Iran's position as a key player in the global supply chain and regional geopolitical competition.

**Keywords:** Sea-oriented Economy, Port Geopolitics, Transportation, Development, Persian Gulf.

## توسعه اقتصاد دریامحور جمهوری اسلامی ایران مبتنی بر نقش عامل ژئوپلیتیک بنادر

سید مسعود کمال علوی  دانش آموخته کارشناسی ارشد ژئوپولوتیک دانشگاه تهران، تهران، ایران

محمدحسین احمدی  \* دانش آموخته کارشناسی ارشد آمایش سیاسی فضا، دانشگاه تهران، تهران، ایران

### چکیده

اقتصاد دریامحور به عنوان یکی از ارکان کلیدی اقتصاد جهانی، نقش بی‌بدیلی در توسعه پایدار و تقویت جایگاه ژئواکونومیک کشورها ایفا می‌کند. ایران با برخورداری از موقعیت ژئوپلیتیک ممتاز و دسترسی به آب‌های آزاد، از ظرفیت‌های بالقوه‌ای برای تبدیل شدن به هاب ترانزیتی و تجاری منطقه‌ای برخوردار است. این پژوهش باهدف تبیین راهکارهای توسعه اقتصاد دریامحور جمهوری اسلامی ایران مبتنی بر نقش استراتژیک بنادر، به بررسی عوامل مؤثر بر ارتقاء جایگاه بنادر کشور در رقابت‌های ژئوپلیتیکی و اقتصادی پرداخته است. این مطالعه از نوع کیفی و با روش توصیفی-تحلیلی انجام شده و داده‌ها از طریق تحلیل اسناد مکتوب (کتاب، مقالات علمی، گزارش‌های تخصصی) و مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته با ۶ نفر از خبرگان حوزه بنادر و اقتصاد دریایی گردآوری شده‌اند. با بهره‌گیری از نظریه قدرت بندری و رویکرد تحلیل تفسیری و نظریه زمینه‌ای، این پژوهش به این پرسش پاسخ می‌دهد که راهکارهای توسعه بنادر ایران برای تحقق اقتصاد دریامحور چیست؟ یافته‌ها نشان می‌دهند که توسعه بنادر ایران نیازمند رویکردی چندوجهی است که شامل تقویت زیرساخت‌های فیزیکی و لجستیکی، هوشمندسازی عملیات بندری، جذب سرمایه‌گذاری خارجی، گسترش همکاری‌های بین‌المللی، حفاظت از محیط‌زیست و توسعه سرمایه انسانی می‌شود. این راهکارها نه تنها به افزایش کارایی بنادر کمک می‌کنند، بلکه جایگاه ایران را به‌عنوان یک بازیگر کلیدی در زنجیره تأمین جهانی و رقابت‌های ژئوپلیتیکی منطقه‌ای تقویت خواهند کرد.

**کلیدواژه‌ها:** اقتصاد دریامحور، ژئوپلیتیک بنادر، حمل‌ونقل دریایی، توسعه پایدار، خلیج فارس.

## مقدمه

بر کسی پوشیده نیست که اقتصاد دریایی سهم بزرگی از کیک اقتصاد جهانی دارد. آمارها نشان می‌دهد فقط در سال ۲۰۲۱ میلادی بیش از ۱۱ میلیارد تُن کالا از مسیر دریایی تجارت شده است. بر اساس آمار سال ۲۰۲۳ میلادی بخش تجارت و توسعه سازمان ملل (آنکتاد) نیز بیش از ۸۰ درصد تجارت جهانی از مسیر دریایی جابه‌جا شده است تا این شکل از حمل، مهم‌ترین و اثرگذارترین شیوه حمل در لجستیک بین‌المللی باشد و صنایع مرتبط با این بخش از جمله بنادر، نظام‌های نرم‌افزاری، سخت‌افزاری و مغزافزاری پشتیبان و در یک کلام سبب درآمدهای منبعث از آن به یک برگ برنده برای کشورهای توانمند در این مزیت، در قیاس با کشورهای دیگر، تبدیل شده است. این کشورها همچنین با به‌کارگیری ظرفیت موهبت جغرافیایی دریا و تبدیل آن به منابع درآمدی نه تنها در ایجاد فرصت اشتغال از موقعیت بهتری برخوردار هستند بلکه در عرصه بین‌المللی نیز نقش تعیین‌کننده‌ای در حوزه امنیت (از منظر درگاه‌های تأمین نیاز کشورها) دارند؛ اما بی‌شک چنین موهبت جغرافیایی را مدیریت صحیح متبلور می‌سازد.

بنا به گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس (۱۴۰۲/۰۱/۱۹)، متناسب با حجم تجارت دریایی، بنادر تجاری در جنوب و شمال کشور به لحاظ وزنی درگاه ورود و خروج حدود ۹۰ درصد تجارت ایران هستند و شیوه‌های جاده‌ای، ریلی و هوایی به ترتیب حدود ۸، ۱٫۸ و ۰٫۲ درصد از تناژ صادرات و واردات کشور را انجام می‌دهند. از سوی دیگر بررسی موقعیت جغرافیایی ایران نشان می‌دهد که با توجه به قرارگیری در موقعیت ممتاز اتصال قاره‌ای، در عین ایجاد نقطه ارتباط بین خشکی و اقیانوس، کشور ما دارای ظرفیت کم‌نظیر بالقوه‌ای برای عبور بار ترانزیتی است. برخی برآوردها گویای این است که حداکثر ظرفیت پوشش تقاضای ترانزیت ایران پس از ایجاد زیرساخت‌های لازم در بلندمدت می‌تواند به حدود ۳۰۰ میلیون تُن کالا در سال برسد.

لذا کمتر کسی منکر این مسئله است که برای به دست آوردن کارایی و اثربخشی در اقتصاد دریایی و استفاده از مزیت سرزمینی در اتصال به آب‌های آزاد و توسعه

کسب و کارهای حوزه دریایی، کشور نیازمند رویکردی جامع، فراگیر و درعین حال قابل اتکا است؛ اما این نکته را نباید از نظر دور داشت که حمل و نقل دریایی بخشی از زنجیره تأمین و درعین حال نیازمند توجه ویژه سیاست گذاران است؛ به طور هم‌زمان نیز باید از منظر واقعیت به موضوع نگرست و تأکید کرد که این حلقه از زنجیره تأمین بر اساس نقاط ضعف و قوت، چارچوب‌ها و توانمندی‌های کل زنجیره لجستیک، تقویت یا تضعیف می‌شود. در همین راستا، در آخرین فصل الخطاب، رهبر انقلاب در جهت اجرای بند یک از اصل یکصد و دهم قانون اساسی و پس از مشورت با مجمع تشخیص مصلحت نظام، «سیاست‌های کلی توسعه دریامحور» را برای اقدام به رؤسای قوای سه‌گانه و رئیس مجمع تشخیص مصلحت نظام ابلاغ کردند. اولین نکته‌ای که در متن سیاست‌های کلی توسعه دریامحور به طور برجسته‌ای خودنمایی می‌کند، تأکید بر «بهره‌گیری از آن به‌عنوان یک پیشران و محور توسعه» است. تبدیل دریا به یک «پیشران» برای توسعه از همه جوانب، چه از دریچه اقتصادی و چه در ابعاد اجتماعی و حتی امنیتی نیازمند هماهنگی همه‌جانبه بین تمام ارکان سیاسی کشور و درک درست این نیاز از طرف آنهاست.

بنابر آنچه گفته شد و با توجه به موضوع پژوهش، نباید از نظر دور داشت که بخش مهم در بهره‌گیری و بهینه‌سازی منافع اقتصاد دریامحور در گرو توسعه سواحل، جزایر و پس‌کرانه‌ها بوده و از این حیث نیز نیازمند توسعه همه‌جانبه این بخش‌هاست. به اذعان کارشناسان، ایران از درصد کمی از ظرفیت ساحلی و دریایی خود استفاده کرده و این به معنای وجود ظرفیتی بی‌نظیر برای توسعه و ایجاد یک اهرم برای رشد اقتصادی است. همان‌گونه که بند چهارم ابلاغیه سیاست‌گذاری در حالی به ضرورت توسعه پس‌کرانه اشاره دارد که برنامه هفتم نیز ایجاد (تبدیل) حداقل سه بندر کشور به بنادر نسل سوم را در اهداف خود قرار داده است.

لذا برای دستیابی به این اهداف بديهي است که بنادر باید به گونه‌ای توسعه یابند تا بتوانند در عین حفظ انعطاف‌پذیری در برابر تغییرات و تحولات جهانی در ابعاد زیرساختی-عمرانی، سخت‌افزاری و نرم‌افزاری حوزه فناوری اطلاعات، رقابت‌پذیر باشند و

به صورت کارآمد در خدمت تسهیل جریان کالا عمل کنند. به عبارتی بنادر دقیقاً باید منطبق با دانش و فناوری به روز لجستیکی تجهیز شوند. چیزی که دقیقاً بازمی گردد به همان لزوم سرمایه گذاری مداوم و از آن جهت اهمیت دوچندان می یابد که به خود یادآوری کنیم در چه منطقه ای قرار داریم و رقبای منطقه ای ما چه کشورهایی هستند.

باید خاطر نشان کرد که موقعیت ژئوپلیتیک ایران به گونه ای است که علاوه بر قرار گرفتن در کانون بسیاری از بحران های سیاسی و نظامی منطقه ای و حساسیت راه رفتن بر روی شیشه نازک ثبات، رقبای مشتاق توسعه در همسایگی خود کم ندارد. کافی است نگاهی به مناقشات فعلی جهان بیندازیم تا ببینیم شرایط نااطمینانی چطور بر شعاع نزدیک ایران سایه افکنده است. تأثیرات مستقیم یا غیرمستقیم، اما بدون شک متقابل ایران از کانون های بحران نظیر جنگ روسیه-اوکراین در شمال، بحران غزه، وضعیت سوریه، عراق و یمن، نااطمینانی حاصل از حاکمیت طالبان در شرق، شرایط را برای برآوردها و برنامه ریزی های مبتنی بر «ثبات» غیرممکن ساخته و وضعیت پیچیده ای را پدید آورده است (فیروزی، ۱۴۰۳).

از طرفی وجود بندری، چون جبل علی و ابوظبی (امارات متحده عربی)، صلاله (عمان)، جدّه (عربستان) و حتی گوادر (پاکستان) می توانند تهدیدی برای درآمد بنادر ایران از مسیر ترانزیت دریایی محسوب شوند. تبدیل بنادر ایران به بنادر نسل سوم (که البته سال هاست آرزوی روی کاغذ سازمان های ذی ربط شده و در برنامه هفتم نیز بر آن به صورت مستقیم تأکید شده است) می تواند پیوند محکمی بین اقتصاد دریایی با سایر بخش های اقتصادی ایجاد کند و این بدان معنی است که اگرچه در طرح جامع فعلی از بین سه بندر نسل دومی شهید رجایی، امام خمینی<sup>(ره)</sup> و امیرآباد فقط مورد اول برای تبدیل به نسل سوم هدف گذاری شده؛ اما برنامه هفتم ذیل سایه سند جامع سیاست گذاری اقتصاد دریامحور برای دو بندر دیگر نیز می تواند چنین مسیری را در نظر گیرد. اگرچه تأکید مؤکد است که روند و فرایند ارتقاء نسلی بنادر بسیار سخت و فراتر از آرزومحوری است. این فرایند نه تنها نیازمند توسعه متوازن و هماهنگ ابعاد نرم و سخت به طور مثال

به کارگیری فناوری روز، هوشمندسازی بنادر، بهبود و توسعه زیرساخت‌های بندر و پس کرانه است که اصلاحات در ساختار سازمانی، عملیاتی، مدیریتی و همچنین استفاده بهینه از سرمایه انسانی را طلب می‌کند (فیروزی، ۱۴۰۳).

لازم به ذکر است، اگر امروز تصمیم گرفته شود ۱۰۰ موضوع و اقدام اساسی در فرایند توسعه کشور فهرست گردد و از بین آن‌ها ۵۰ موضوع مهم‌تر انتخاب شده و در نهایت پنج موضوع کلیدی و جدی برگزیده شود، بدون شک موضوع توجه به اقتصاد دریامحور در سبد انتخاب نهایی قرار می‌گیرد.

لذا پژوهش پیش رو باهدف، تبیین توسعه اقتصاد دریامحور جمهوری اسلامی ایران مبتنی بر نقش عامل ژئوپلیتیک بنادر به نگارش در آمده است. این پژوهش از نوع کیفی بوده و روش آن توصیفی-تحلیلی است. اطلاعات موردنیاز از اسناد و مدارک مکتوب (کتاب، مجلات تخصصی، مقالات و...)، داده‌های حاصل از مصاحبه نیمه ساختاریافته با خبرگان حوزه مربوط به موضوع پژوهش با جامعه آماری ۶ نفر، جمع‌آوری و در دستیابی به نتایج با تاسی از نظریه قدرت بندری، از روش تجزیه و تحلیل تفسیری و رویکرد نظریه زمینه‌ای بهره گرفته شده است؛ بنابراین این پژوهش به دنبال پاسخ به این سؤال است که راهکارهای توسعه بنادر ایران در راستای تحقق اقتصاد دریامحور کدام‌اند؟

## ۲- پیشینه پژوهش

۱- محمدرضا حافظ‌نیا و همکاران (۱۴۰۲) در مقاله‌ای با عنوان «مفهوم‌سازی ژئوپلیتیکی رقابت بنادر» به این نتیجه دست یافته‌اند که بنادر در معرض رقابت ژئوپلیتیکی قرار دارند که این رقابت‌ها بر شبکه قدرت جهانی اثرگذار هستند؛ به عبارت دیگر نقش ژئوپلیتیکی بنادر در ساختار قدرت جهانی با کارکردهای رقابت‌آمیز منعکس می‌شود. در نتیجه بنادر به‌طور پیوسته با پس کرانه‌های سرزمینی خود ارتباط متقابل دارند و در صورت امکان اثرگذاری بر فرآیند رقابت و تداوم مثبت این تأثیر، منجر به ارتقاء جایگاه بندر و گسترش حوزه نفوذ کشور دارنده بنادر می‌شوند.

۲- حسن نورعلی و سحرالسادات موسوی نسب (۱۴۰۱) در مقاله‌ای با عنوان «ژئوپلیتیک

اتصال، شکل جدید رقابت قدرت در قرن بیست و یکم» به این نتیجه دست یافته‌اند که پروژه‌های سرزمینی اتصال، جزء لاینفک کدهای ژئوپلیتیکی سیاست خارجی قدرت‌های بزرگ را تشکیل می‌دهند که اقتصاد سیاسی را در لایه‌های سرزمینی تزیق می‌کنند. نظم جهانی قرن بیست و یکم، متأثر از راهروهای حمل‌ونقل و شبکه‌های اتصال بندری و زیرساختی از طریق تعریف پروژه‌های ژئوپلیتیکی است. لذا کدهای ژئوپلیتیک اتصال، از سطوح محلی تا جهانی امتداد می‌یابند تا رقابت نوین را در گذار ژئوپلیتیکی قرن بیست و یکم به سمت یک نظم نوین شکل دهند.

۳- سیامک علمی و همکاران (۱۴۰۲) در مقاله‌ای با عنوان «بررسی تأثیر توسعه بنادر بر رشد اقتصادی مناطق میزبان» به این نتیجه دست یافته‌اند که ظرفیت عملیات در بنادر، توسعه انسانی، نرخ رشد اقتصادی در ابتدای دوره، اشتغال، سرمایه‌گذاری دولت در بنادر، بودجه جاری دولت، دستمزد، فناوری، ساختار تولید و شهرنشینی اثر مثبت و معنادار و هزینه حمل‌ونقل تأثیر منفی و معناداری بر تولید اقتصادی استان‌ها داشته‌اند.

۴- سیدمحمدهادی سبحانیان و همکاران (۱۴۰۲) در مقاله‌ای با عنوان «اقتصاد دریا محور؛ تولید، اشتغال و صادرات: رویکرد تعادل عمومی قابل محاسبه‌ی چند منطقه‌ای» به این نتیجه دست یافته‌اند که مهم‌ترین توصیه سیاستی برای کشور این است که، تمرکز بر اقتصاد دریامحور به‌ویژه توجه به بخش حمل‌ونقل دریایی می‌تواند به‌عنوان یک گزینه‌ی سیاست‌گذاری مطلوب مدنظر قرار گیرد. آموزش و بهره‌وری نیروی کار شاغل در بخش‌های دریامحور می‌تواند منجر به افزایش تولید شود. یکی از متغیرهایی که می‌تواند بر بهره‌وری مؤثر باشد، سرمایه‌گذاری در بخش‌های دریا محور است، مزیت دریایی ایران بی‌نظیر است و صرفاً با استفاده از سرمایه‌گذاری دولت نمی‌توان فعالیت‌های اقتصادی را پیش برد و باید با سرمایه‌گذاری داخلی و نیز ایجاد جذابیت برای سرمایه‌گذاران خارجی، از ظرفیت بخش خصوصی به بهترین شکل در حوزه دریایی و بندری بهره‌مند شد.

۵- محمدعلی مطلبی کربکنندی و علی زارع زردینی (۱۴۰۰) در مقاله‌ای با عنوان «راهکارهای توسعه اقتصاد دریامحور در راستای نیل به اهداف اقتصاد مقاومتی» به این

نتیجه دست یافته‌اند که مهم‌ترین راهکارهای کلی توسعه اقتصاد دریامحور عبارت‌اند از: ارائه آموزش‌های مرتبط با فعالیت‌های دریایی در مقاطع تحصیلی مختلف به دانش‌آموزان و دانشجویان؛ ایجاد یک مدیریت متمرکز در دولت جهت سیاست‌گذاری متمرکز برای بخش‌های مختلف دریایی؛ افزایش تعامل با کشورهای منطقه جهت استفاده از ظرفیت‌های آنان در بخش‌های مختلف مرتبط با دریا؛ ایجاد و توسعه فعالیت‌های انجمن‌های علمی-تخصصی مرتبط با حوزه دریا؛ تقویت ارتباط مستمر صنایع دریایی با دانشگاه‌ها جهت انتقال نیازمندی‌های تحقیقاتی و آموزش صنعت به دانشگاه‌ها.

### ۳- مبانی نظری

#### ۳-۱- جغرافیای سیاسی بندر

بندر مکانی است که در آن خدمات پایانه‌ای به حاملان حمل و نقل مانند خطوط کشتیرانی، راه‌آهن و حمل بار ارائه می‌شود، نمونه‌هایی از خدمات حمل بندر عبارت‌اند از «پهلوگیری» و «پهلودهی» کشتی و بارگیری و تخلیه محموله «به» کشتی‌ها و وسایل نقلیه و متقابلاً «از» آن‌ها (Talley, 2009). بنادر به‌عنوان نقاط همگرایی بین دو حوزه جغرافیایی آب و خشکی مطرح شده‌اند درحالی‌که دامنه دریایی می‌تواند شامل پوشش جغرافیایی قابل توجهی در ارتباط با تجارت جهانی باشد، دامنه زمینی مربوط به منطقه و مکان بندر است.

نقش ویژه جغرافیایی بنادر در تعریف داسگوپتا کاملاً مشهود است. وی بنادر را مکان‌های جغرافیایی استراتژیکی می‌داند که در لبه‌های اقیانوس، دریاها، رودخانه‌ها یا دریاچه‌ها واقع شده‌اند. این مناطق برای تلقیح امکانات برای بارگیری و تخلیه بارهای کشتی ساخته شده‌اند (Dasgupta, 2019).

جغرافیدانان سیاسی در متن آثار خود برای بنادر اهمیت ویژه‌ای قائل شده‌اند، جغرافیای سیاسی بنادر عبارت است از مطالعه سیاست‌گذاری‌های حکومت برای به‌کارگیری مطلوب بنادر به‌عنوان قلب ژئواکونومیک کشور ساحلی و مهم‌ترین حلقه پیونددهنده اقتصاد بین‌الملل، برای دستیابی به توسعه و پیشبرد اهداف سیاسی اقتصادی

کشور (احمدی و نورعلی، ۱۳۹۹) که از اثر متقابل مؤلفه‌های سه‌گانه استیت (بازیگر اصلی بنادر)، سیاست و بندر (یک فضای جغرافیایی) پدید می‌آید.

### ۳-۲- نظریه قدرت بندری

بنادر با قرارگیری در موقعیت جغرافیایی ویژه با عملکرد دروازه‌ای، به‌عنوان هات اسپات‌های تجارت جهانی، از اهمیت فوق‌العاده‌ای در سیاست خارجی کشورهای جهان، به‌ویژه قدرت‌های نوظهور در آرزوی ابرقدرتی در قرن بیست و یکم برخوردارند. از این رو از یک دیدگاه تخصصی، بندر را می‌توان گلوگاه حیاتی استراتژیک واقع در سرزمین‌های پیونددهنده میان دریا و خشکی دانست که از یک سو، کشور دارای بندر را از پیش رفتن به سوی آنروپی (میرائی) در نظام جهانی نجات می‌دهد و از سوی دیگر، دارایی ژئوپلیتیکی این کشور محسوب می‌شود که کشورهای خشکی‌بست همسایه، به آن وابستگی ژئوپلیتیکی دارند.

ژئوپلیتیک بندر از روابط متقابل سه مؤلفه قدرت، بازیگران جهانی و بندر (به‌عنوان یک مؤلفه جغرافیایی) پدید می‌آید و عبارت است از مطالعه اثرگذاری و اثرپذیری بنادر - به‌عنوان منابع جغرافیایی قدرت با موقعیت ژئواستراتژیک دروازه‌ای میان قدرت‌های بری و بحری - بر استراتژی‌های ژئوپلیتیکی، دکترین‌های سیاسی-اقتصادی و تصمیم‌گیرندگان سیاست خارجی حکومت‌های ملت پایه و متقابلاً از آن‌ها (احمدی و نورعلی، ۱۳۹۹). از این رو قرارداد بنادر به‌عنوان کدهای ژئوپلیتیکی در دستور کار سیاست خارجی کشورها می‌تواند توزیع جغرافیایی قدرت میان واحدهای سیاسی مستقل بر روی نقشه سیاسی جهان را به سود قدرت بندری که بر بنادر ژئواستراتژیک و دروازه‌ای جهان، هژمونی دارد و خود نیز دارای بنادر برتر جهانی است دگرگون سازد.

بنابراین، قدرت بندری کشوری است که ۷ فاکتور اصلی جغرافیایی-سیاسی و ژئوپلیتیکی مرتبط با بنادر را در اختیار دارد. این ۷ فاکتور عبارت‌اند از ۱- بنادر برتر، ۲- اپراتورهای برتر بندری، ۳- کنترل و هژمونی بر بندر، ۴- شبکه‌های حمل‌ونقل دریایی، ۵- دسترسی به هارتلند، ۶- سیاست خارجی، ژئوپلیتیک و استراتژی‌های بندری و ۷-

ابرشهرهای بندری و جهان‌شهرهای بندری (احمدی و نورعلی، ۱۳۹۹).

### ۳-۳- توسعه و اقتصاد دریامحور

به مجموعه فعالیت‌های اقتصادی که در یک منطقه ساحلی رخ می‌دهد و به صورت مستقیم یا غیرمستقیم به دریا و منابع ناشی از آن وابسته است، اقتصاد دریامحور می‌گویند (کیلدو، ۲۰۰۸). فعالیت‌های اقتصادی که به صورت مستقیم یا غیرمستقیم از دریا به عنوان داده یا مواد اولیه استفاده می‌کنند و به دریا متکی هستند یا از نظر جغرافیایی در سطح دریا یا زیردریا قرار دارند، جزء اقتصاد دریامحور محسوب می‌شوند (کلگان، ۲۰۰۳).

بنابر گزارش منتشرشده توسط مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در شهریور ۱۴۰۰، توسعه دریامحور و اقتصاد دریا، موضوعی بسیار کلی است و لازم است تا تصویر روشنی از آن ترسیم گردد. تعریف اقتصاد دریامحور که در ادبیات جهانی عموماً با عنوان اقتصاد آبی یا Blue Economy از آن یاد می‌شود، استفاده پایدار از ظرفیت منابع و گستره‌های آبی اعم از اقیانوس‌ها، دریاها، دریاچه‌ها و جزایر برای رشد اقتصادی، بهبود وضعیت معیشت و ایجاد اشتغال و درنهایت افزایش تولید ناخالص داخلی تعریف می‌گردد؛ بنابراین، حوزه اقتصاد دریا، فراتر از مواردی از قبیل شیلات و گردشگری دریایی است و مستلزم ظهور و حمایت از صنایع مرتبط با آب و دریا و از جمله حمل‌ونقل دریایی، گردشگری دریایی، انرژی‌های تجدیدپذیر، آبریز پروری و شیلات، بیوتکنولوژی دریایی، زیست‌هواشناسی و معدنکاری دریایی است.

بنابراین اقتصاد دریامحور؛ راهبردی اساسی، توسعه‌ای و کنشگر و درنهایت،

تحول‌آفرین است، چراکه:

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

#### ۴- یافته‌های پژوهش

##### ۴-۱- تجارب دنیا در حکمرانی اقتصاد دریامحور

در دنیا طرح موضوع «اقتصاد دریامحور» یا به تعبیر دیگر «اقتصاد آبی» بیش از ۷۰ سال سابقه دارد. اتحادیه اروپا از سال ۲۰۰۶ تغییر چشمگیری در مفهوم و رویکرد خود به سیاست‌های توسعه دریایی ایجاد کرد و با استفاده از آنچه «سیاست‌های یکپارچه دریایی» نامیده شد، تلاش زیادی در جهت هماهنگ‌کردن بخش‌های مختلف برای ایجاد ارزش افزوده انجام داد. استراتژی توسعه اقتصاد مبتنی بر دریا که توسط اتحادیه اروپا راه‌اندازی شد بر اساس آنچه در بیانیه اجلاس لیما سول یونان آمده «توسعه اقتصادی است که در آن از دریا و پتانسیل‌های آن برای رشد اقتصادی و ایجاد اشتغال استفاده می‌شود».

این اتحادیه پنج بخش آبرزی‌پروری، انرژی‌های تجدیدپذیر، بیوتکنولوژی آبی، استخراج معادن در اعماق دریا و گردشگری دریایی را به‌عنوان بخش‌های پیشرو و با پتانسیل بالا شناسایی کرده است که در واقع به‌طور هم‌زمان نقاط استراتژیک اقتصاد دریا نیز محسوب می‌شوند و به ایجاد اشتغال و رشد اقتصادی در مناطق دریایی کمک می‌کنند. این روند به سرعت به سایر قاره‌ها گسترش یافت و مفهوم اقتصاد دریایی را به یک الگوی توسعه جهانی تبدیل کرد. باین حال، رقابت فزاینده شکل گرفته برای بهره‌برداری از منابع و ظرفیت‌های متنوع و متعدد قلمروهای دریایی، موجب شد که در کنار نیاز به ثبات اقتصاد کلان و سرمایه‌گذاری قابل توجه در توسعه و تکمیل زیرساخت‌ها، به نقشه راه و برنامه بلندمدت مشخص و مورد اجماع و نیز ساختار نهادی کارآمد و اثربخش برای سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و مدیریت توسعه دریامحور نیاز مبرم وجود داشته باشد (ثامنی، ۱۴۰۲).

بنابراین دولت‌های کشورهای پیشرو به تدریج به این درک رسیدند که تغییر نگاه به دریا و بهره‌برداری بهینه از پتانسیل اقتصادی و اجتماعی متنوع و متعدد آن نیازمند چارچوب نهادی جدید و به تعبیر بهتر «حکمرانی دریایی» جدید است. این تحولات در یک دهه گذشته به تغییر مفهوم حکمرانی قلمروهای دریایی منجر شده و کشورهای

توسعه اقتصاد دریامحور جمهوری اسلامی ایران مبتنی بر نقش عامل ...؛ کمال علوی و احمدی | ۱۲۳

مختلف حسب ظرفیت‌ها، نیازمندی‌ها و ایده‌آل‌های خویش به دنبال طراحی چارچوب‌های جدید سیاسی، حقوقی، نهادی و دولتی بودند که مدل جدیدی از حکمرانی دریایی را در مقیاس جهانی طراحی و پیاده‌سازی کند. از همین رو به‌مرور تجارب چند کشور به‌طور نمونه پرداخته می‌شود:

۱- انگلستان: رویکرد انگلستان به دریا از طریق معرفی یک‌رویکرد جامع مانند «سیاست یکپارچه دریایی» اتحادیه اروپا و تصویب قانون دسترسی دریایی و ساحلی در سال ۲۰۰۹ آغاز شد که این قانون به ایجاد نهاد جدیدی با نام سازمان «مدیریت دریایی» انجامید و این سازمان را مسئول توسعه سیاست‌های دریایی کرد. در سال ۲۰۱۹ نیز «استراتژی دریا ۲۰۵۰ - مسیریابی در آینده» با مسئولیت وزارت حمل‌ونقل این کشور تصویب شده و در حال پیگیری است.

۲- فرانسه: این کشور که سنت طولانی و محکمی در آمایش سرزمین و برنامه‌ریزی فضایی دارد در راستای مدیریت توسعه سواحل و دریا قانون جامعی تحت عنوان «استراتژی ملی دریا و ساحل» را تصویب کرده است. در سال ۲۰۲۰ نیز دولت فرانسه «وزارت دریا» را با مأموریت روشن برای افزایش اقتصاد دریایی و رشد آبی و همچنین مدیریت اقیانوس‌ها و سواحل ایجاد کرد.

۳- آلمان: این کشور قانون برنامه‌ریزی فضایی فدرال را در سال ۲۰۰۴ تدوین کرد که بر اساس آن برنامه‌های فضایی دریایی برای دریای بالتیک و دریای شمال ارائه شده است. در ادامه با توجه به رشد اقتصاد دریایی، آلمان در سال ۲۰۱۱ یک استراتژی ملی را تحت عنوان «طرح توسعه دریایی» تصویب کرد. این استراتژی باهدف تقویت رقابت‌پذیری صنعت دریایی آلمان و درعین حال توجه به اهداف رشد اقتصادی برای دو دریای شمال و بالتیک و مناطق اولویت‌دار کشتیرانی و مناطق فراساحلی آن‌ها در دستور کار است.

۴- هلند: این کشور از طریق «استراتژی ملی دریایی» اهداف استراتژیک اقتصاد دریایی و رشد آبی خود را به رهبری وزارت امور اقتصادی پیگیری می‌کند. هلند، اقتصادی وابسته به خوشه‌های دریایی متشکل از کشتیرانی و بنادر و انرژی‌های تجدیدپذیر و مناطق

فراساحلی دارد. از آنجا که دریای شمال یکی از شلوغ‌ترین دریاها در جهان بوده و هلند و چند کشور دیگر را احاطه کرده است، برخی از سیاست‌های اقتصاد دریایی این کشور از طریق کمیسیون دریای شمال تعیین می‌شود.

۵- نروژ: این کشور یکی از رهبران جهانی اقتصاد دریایی است که در بخش‌های نفت و گاز، شیلات، کشتیرانی، کشتی‌سازی و تعمیر و صنایع دریایی فعال و پیشرو است. این کشور هم‌اکنون استراتژی جدید اقتصاد دریایی خود را در چارچوب حاکمیت دریایی پیگیری کرده و غذای دریایی، آبی‌پروری، فناوری زیردریایی و بهره‌برداری از منابع معدنی به‌عنوان بخش‌هایی پیشران استراتژی اقتصاد دریایی نروژ در نظر گرفته شده‌اند که سه وزارتخانه تجارت، صنعت و شیلات و وزارت نفت و انرژی درگیر آن هستند.

۶- برزیل: در این کشور مانند دیگر کشورهای آمریکای جنوبی (به‌عنوان مثال آرژانتین) وزارت دریا ایجاد نشده و مسئولیت‌های مرتبط با فعالیت‌های دریایی در قالب هفت وزارتخانه مختلف تقسیم شده که وزن بیشتری به وزارت دفاع اختصاص دارد. این کشور برای هماهنگ‌کردن سیاست‌های بخشی-دریایی خود، کمیسیون بین‌وزارتی تشکیل داده که اخیراً قانون برنامه‌ریزی فضایی دریایی در این کمیسیون در حال تدوین است.

۷- سنگال: طبق گزارش بانک جهانی، سنگال یکی از ۱۰ اقتصاد در حال رشد جهان است که عمدتاً توسط اقتصاد دریایی یعنی بهره‌برداری نفت، شیلات و گردشگری ساحلی محقق شده است. این کشور با استقبال از اقتصاد دریایی از سال ۲۰۱۹ وزارت شیلات و توسعه دریایی را تأسیس و این وزارتخانه برنامه ملی میان‌مدت و بلندمدت در حوزه‌های شیلات، آبی‌پروری و گردشگری را تدوین کرده است.

۸- چین: مفهوم دریا نزد مسئولان کشور چین همواره از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بوده است و بخش‌های ساحل شرقی در طول تاریخ توسعه این کشور در اولویت قرار داشته‌اند. تعدد ذینفعان و تکثر فعالیت‌ها در بخش‌های مختلف دریایی همواره به‌عنوان یکی از چالش‌های اصلی دولت چین در طراحی ساختار مدیریتی اقتصاد دریا مطرح بوده و ساختار

دریایی دولت با تغییراتی مستمر در طول زمان مواجه بوده است. اداره دولتی امور اقیانوسی چین که به‌عنوان زیرمجموعه «وزارت سرزمین و منابع» در سال ۱۹۶۴ تأسیس شد، متولی اصلی مدیریت و توسعه اقتصاد دریا محسوب می‌شود. وظایف اداره دولتی امور اقیانوسی چین طی سال‌ها بارها تغییر یافته و در نهایت، این نهاد مطابق با طرح اصلاحیه ساختار دولت چین در مارس ۲۰۱۸ حذف و بخش عمده وظایف آن به وزارت تازه تأسیس منابع طبیعی محول شد. از این رو، نحوه تحقق اهداف ارائه شده در سند توسعه اقتصاد دریا که در سیزدهمین برنامه توسعه اقتصاد ملی توسط اداره دولتی امور اقیانوسی چین تهیه شده است، هنوز مشخص نیست.

۹- آمریکا: تقریباً ۱۲۷ میلیون نفر یا ۴۰ درصد از جمعیت آمریکا در شهرهای ساحلی این کشور زندگی می‌کنند و اقتصاد آبی نقش ویژه‌ای در این کشور دارد. «اداره ملی اقیانوسی» این کشور که ذیل وزارت بازرگانی مشغول فعالیت است، مسئولیت برنامه‌ریزی، نظارت و رصد و انتشار برنامه‌ها و داده‌های دریایی و اقیانوسی ایالات متحده آمریکا را بر عهده داشته و پیرو این مسئولیت در ژانویه ۲۰۲۱ برنامه استراتژیک اقتصاد آبی خود را برای سال ۲۰۲۱-۲۰۲۵ منتشر و راهبردهای جدیدی را برای پیشبرد اقتصاد آبی آمریکا ارائه کرده است (ثامنی، ۱۴۰۲).

#### ۴-۲- جایگاه و اهمیت بخش حمل‌ونقل دریایی کشور

مهم‌ترین چالش پیش‌روی کشور طی سال‌های اخیر در حوزه اقتصاد رخ‌نمایی می‌کند، حال این که یکی از کانون‌های اصلی فرصت‌آفرین برای کشور که در اصل دروازه تجارت و توسعه اقتصادی نیز بشمار می‌روند، بنادر هستند. بنادر ایران به‌خصوص بنادر اقیانوسی در سواحل مکران، می‌توانند کانون اصلی تجارت با جهان باشند که نیاز است نقش فزاینده‌ای در توسعه اقتصاد ملی کسب نمایند. این نقش‌آفرینی بنادر در اقتصاد کشورها نه فقط در ایران که در بسیاری از کشورهای جهان از جمله کشورهای پیرامونی خلیج فارس و دریای عمان نیز درک شده و هرکدام از این کشورها همگام با توسعه در زمینه‌های مختلف از تولید انرژی گرفته و توسعه حمل‌ونقل تا بهره‌برداری از میادین نفتی و توسعه

زیرساخت‌های گردشگری، گام در توسعه بنادر خویش نیز نهاده‌اند تا سهم خود را از این حوزه نیز افزایش دهند.

از سوی دیگر، بنادر کشورها، پیشانی اقتصادی و تجاری آن‌ها نیز به شمار می‌روند و به همین دلیل است که عمده شهرهای بزرگ جهان در کنار دریاها بنا شده‌اند تا تصویری شایسته از حرکت عمومی ملت‌ها برای بسط و گسترش ارتباط با جهان و بهره‌مندی از ظرفیت دریاها باشند تا هم سرعت توسعه خویش را افزایش دهند و هم فرصت صدور تولیدات خود را با هزینه‌های کمتر فراهم کنند. نگاهی به وضعیت موجود کشورهای حاشیه خلیج فارس در بهره‌مندی از بنادر و سواحلشان در کسب سهم از تجارت منطقه‌ای در حوزه بندر و دریا، نشان‌گر مجموعه آمارهایی است که لزوم جدیت هر چه بیشتر ایران را برای جلوگیری از عقب‌ماندگی در این عرصه طلب می‌کند.

بنابراین می‌توان گفت حمل‌ونقل دریایی با تکیه بر دو رکن اصلی ناوگان شناورهای دریایی و بنادر بازرگانی، بخشی جدانشدنی از تجارت بین‌الملل است و به‌عنوان ایمن‌ترین و باصرفه‌ترین شیوه حمل‌ونقل انبوه کالا نسبت به سایر شیوه‌های حمل‌ونقل، از جایگاهی کلیدی در رشد و توسعه اقتصادی کشورها و تسهیل و گسترش تجارت بین‌الملل برخوردار است؛ به‌طوری‌که در حال حاضر بیش از ۹۰ درصد حمل‌ونقل بین‌المللی کالا توسط نظام حمل‌ونقل دریایی انجام می‌گیرد. در ایران به‌طور متوسط سالانه بین ۸۵ تا ۹۵ درصد از تجارت خارجی کشور (صادرات و واردات) و عملیات کرانبری کالا (کابوتاژ) توسط نظام حمل‌ونقل دریایی و از طریق بنادر بازرگانی، به‌عنوان دروازه‌های اصلی تجارت خارجی و اقتصاد ملی صورت می‌گیرد و از آنجایی که اقتصاد ملی کشور کاملاً به نظام تجارت خارجی وابسته است، از این‌رو، این بخش و به‌ویژه بنادر بازرگانی نقش، جایگاه، اهمیت و تأثیر بی‌بدیلی در همه شئون زندگی مردم و تمامی جنبه‌های اقتصادی کشور دارد. این در حالی است که طی سال ۱۴۰۰، بالغ بر ۹۶ درصد از صادرات و واردات کشور توسط نظام حمل‌ونقل دریایی و از طریق بنادر بازرگانی انجام شد (سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۴۰۱). مزیت‌ها و فرصت‌های بخش

حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران به شرح زیر می باشد:

- قرار گرفتن بنادر ایران در یکی از مهم ترین و راهبردی ترین مناطق تجاری- اقتصادی و ژئوپلیتیک جهان
- واقع شدن بنادر جنوب و شمال کشور در مسیر کریدور ترانزیت بین المللی شمال- جنوب
- امکان حمل و نقل ترکیبی کالا در بنادر کشور و توسعه ترانزیت از قلمرو سرزمینی ایران
- قابلیت پذیرش کشتی های پهن پیکر و اقیانوس پیما در بنادر کشور
- دارا بودن تعداد قابل توجهی از انواع شناورهای ناوگان ملکی تجاری و نفتی دریایما و اقیانوس پیما در سطح جهان و انبوه شناورهای کوچک و سنتی دریایما در عرصه آب های پیرامونی، در کنار ناوگان مدرن مسافری
- برخورداری کشور از ذخایر سرشار نفت و گاز نیازمند به حمل دریایی
- مجاورت با مهم ترین و پرترددترین مسیر دریایی کشتی های نفتکش جهان در خلیج فارس و دریای عمان

جدول ۱: ظرفیت ها و قابلیت های بخش حمل و نقل دریایی کشور

ردیف	عنوان	مقدار	واحد متعارف
۱	مساحت آب های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران	۱۹۰۰۰۰	کیلومتر مربع
۲	طول سواحل کشور	۵۸۰۰	کیلومتر
۳	خط ساحلی جزایر کشور	۱۰۹۵	کیلومتر
۴	ظرفیت اسمی بنادر تجاری سازمان	۲۷۰	میلیون تن
۵	ظرفیت کانتینری بنادر تجاری سازمان	۸/۲	میلیون TEU
۶	ظرفیت جابه جایی مسافر دریایی بنادر تجاری سازمان	۲۵	میلیون نفر
۷	ظرفیت ناوگان تجاری دریایی کشور	۶,۱۴	میلیون تن
۸	ظرفیت ناوگان دریایی نفتی کشور	۱۶,۵	میلیون تن
۹	ظرفیت ناوگان مسافری دریایی کشور	۷۲۰۰	صندلی
۱۰	طول اسکله های بنادر تابعه سازمان	۳۹,۵	کیلومتر

ردیف	عنوان	مقدار	واحد متعارف
۱۱	مساحت اراضی بنادر تابعه سازمان	۱۹۴۰۰	هکتار
۱۲	مساحت محوطه‌ها، باراندازها و انبارهای روباز بنادر تابعه سازمان	۱۲۱۲	هکتار
۱۳	مساحت انبارهای سرپوشیده بنادر تابعه سازمان	۱۷۳۷	هزار متر مربع
۱۴	شرکت‌های فعال در زمینه کارگزاری ترابری دریایی-بندری	۱۵۸۰	شرکت

منبع: سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۴۰۱

#### ۴-۳- بندر بازرگانی تحت حاکمیت سازمان بنادر و دریانوردی کشور

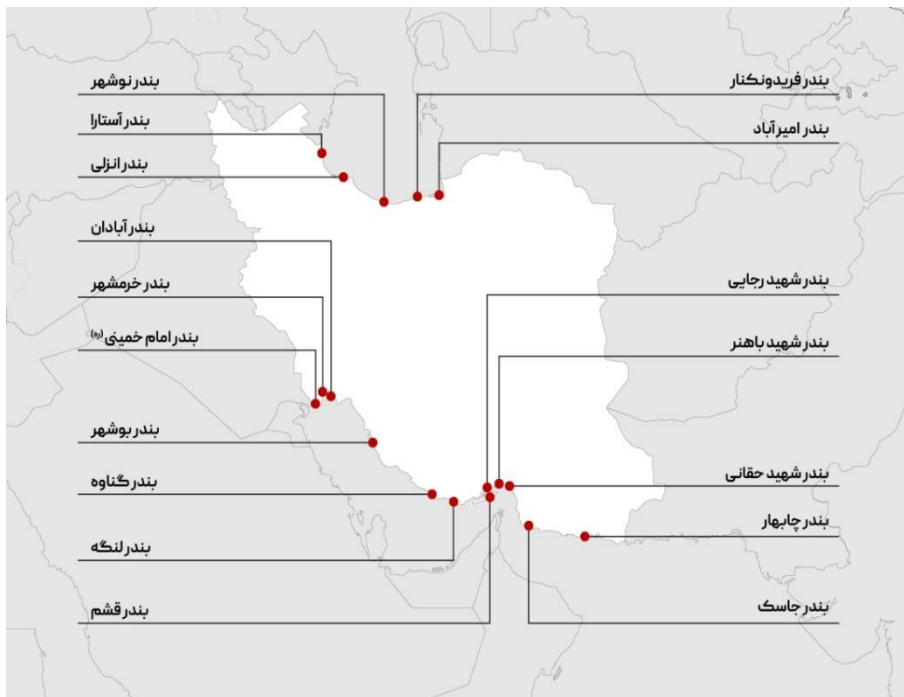
بنادر تجاری سازمان بنادر و دریانوردی در شمال و جنوب کشور بر اساس قوانین و مقررات حاکم و برخورداری از مزایا و تسهیلات قانونی، در سه دسته مناطق ویژه اقتصادی بندری، مناطق آزاد بندری و مناطق عادی بندری به شرح جدول قرار گرفته‌اند:

جدول ۲: اسامی بنادر ایران

مناطق ویژه اقتصادی بندری	مناطق آزاد بندری	مناطق عادی بندری
شهید رجایی	چابهار	شهید باهنر
امام خمینی (ره)	انزلی	شهید حقانی
بوشهر	خرمشهر	لنگه
امیرآباد	آبادان	جاسک
نوشهر	قشم	گناوه
آستارا	فریدونکنار	

منبع: سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۴۰۱

نقشه ۱: موقعیت بنادر ایران



ترسیم: کمال علوی، ۱۴۰۲

#### ۴-۴- رقابت بنادر در شمال اقیانوس هند

آبراه‌های عمده متصل به اقیانوس هند شامل کانل سوئز، دریای سرخ، تنگه باب‌المندب، خلیج عدن، دریای عرب، دریای عمان و خلیج فارس، همچنان محل رقابت‌های سرنوشت‌ساز بین‌المللی هستند. در شرایط کنونی شمال اقیانوس هند، میدان نبرد جدید قدرت‌های خلیج فارس محسوب می‌شود. ایران، عربستان سعودی، امارات متحده عربی، عراق، عمان، کویت و همچنین ترکیه برای به دست آوردن اهرم‌های ژئوپلیتیکی در شمال اقیانوس هند تلاش می‌کنند. باید توجه داشت که در این آبراه‌ها، بازیگران منطقه‌ای و بین‌المللی نیز منافع امنیتی و اقتصادی قابل توجهی دارند و در این میان چین و هند در حال طراحی گره‌های نفوذ خود هستند؛ ابتکار چینی «یک کمربند، یک جاده» نیز در همین راستاست. لذا در نظام چندقطبی آتی، ارتباط ژئواستراتژیک در تقاطع میان آفریقای شرقی،

خلیج فارس و شمال اقیانوس هند به حداکثر خواهد رسید (عابدینی و همکاران، ۱۴۰۱). تازه‌ترین تحلیل‌ها نشان می‌دهد از دست رفتن جایگاه ایران در زنجیره ارزش اقتصاد جهانی، علاوه بر کاهش منافع اقتصادی کشور، تداوم تحریم‌ها را نیز توجیه‌پذیر کرده است. در این راستا، یکی از راهبردهای مغفول، بازیابی جایگاه ایران در منطقه در قالب هاب ترانزیتی است که البته به تازگی و در قالب توافق ایران و روسیه برای تکمیل خط ریلی رشت-آستارا شاهد تغییرات مثبت نسبت به گذشته هستیم. باین حال، به نظر می‌رسد تنها ایران نیست که به مزیت‌های ترانزیتی شمال اقیانوس هند چشم دوخته است. در این راستا، کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس به شدت در زیرساخت‌های دریایی و بنادر سرمایه‌گذاری می‌کنند؛ در همسایگی ایران، امارات روند توسعه و مدرن کردن بنادر خود را از سال‌های پیش آغاز کرده است و عربستان، قطر، کویت، عمان و به تازگی عراق تلاش‌های خود را در این راستا افزایش داده‌اند و در واقع به دنبال گذار از اقتصاد نفتی به عصر بنادر هستند.

۱- هم‌اینک عراق پروژه ۱۷ میلیارد دلاری خود به نام «جاده توسعه» را کلید زده که رقیب جدی راهگذر شمال- جنوب کشور ما در اتصال آسیا به اروپاست. بر اساس این پروژه، هم‌زمان با توسعه خطوط آهن و جاده‌های ترانزیتی، بندر بزرگ فاو در جنوب این کشور به زیرساخت‌های ترانزیتی ترکیه و در نهایت به بندر مرسین ترکیه در حاشیه دریای مدیترانه (و در ادامه از آنجا به اروپا) متصل خواهد شد و به‌طور متقابل، زمینه دستیابی ترکیه به سواحل خلیج فارس نیز از مسیری غیر از ایران فراهم می‌شود. هدف اصلی عراق این است که این پروژه را با طرح یک کمر بند یک جاده چین مرتبط و آن را به‌عنوان بخشی از مسیر جایگزین کانال سوئز و راهگذر شمال- جنوب معرفی کند.

بنابراین به نظر می‌رسد سرعت اقدامات داخل برای بهره‌گیری از این مزیت رقابتی باید افزایش یابد. این موضوع می‌تواند تهدیدی جدی برای توسعه بندر چابهار و البته همکاری با هند باشد. به تازگی نیز آمریکا در تلاش برای ایجاد شکاف در این رابطه است و با طرح اتصال دریای مدیترانه به خلیج فارس (کریدور عرب-مدیترانه) یعنی اتصال رژیم

صهیونیستی به هند به وسیله کشورهای عربی به ویژه امارات سعی در به حاشیه بردن بندر چابهار برای هند و تضعیف روسیه و ایران با شکست کریدور شمال- جنوب دارد (جعفری‌نیا و همکاران، ۱۴۰۲).

۲- عمان بر زیرساخت‌های لجستیکی برای صادرات کانتینری تمرکز کرده که «طرح لجستیک عمان ۲۰۲۰» و «راهبرد لجستیک عمان» نمونه‌ای از این روند است. عمان یکی از کشورهای منطقه است که می‌تواند بدون استفاده از تنگه هرمز به آب‌های آزاد دسترسی داشته باشد، به همین دلیل هر سه بندر اصلی این کشور یعنی صحار، صلاله و دقم خارج از خلیج فارس و در آب‌های دریای عمان واقع شده‌اند. عمان در حال توسعه بندر صلاله است تا ظرفیت بار فله این بندر را از ۶ میلیون تن در سال به ۲۶ میلیون تن برساند. عمان بندر صحار را با همکاری اداره بندر روتردام هلند توسعه می‌دهد. سال ۲۰۲۱ با توسعه تأسیسات سوخت‌رسانی بندر صحار، عمان توانایی رقابت با بندر جبل‌علی برای سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری منطقه را پیدا کرد. بر اساس آمار بانک جهانی، عمان در طول سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۹ مجموعاً ترافیک کانتینری معادل ۶۴ میلیون کانتینر ۲۰ فوتی داشته است. بندر دقم جدیدترین بندر تأسیس شده در عمان است که سال ۲۰۱۲ تأسیس شد و ظرفیت یک میلیون و ۵۰۰ هزار کانتینر ۲۰ فوتی دارد. علاوه بر این سه بندر اصلی تجاری، بندر سلطان قابوس در مسقط هم توانایی استفاده برای تخلیه بار دارد، اما از آن به‌عنوان بندر گردشگری و مسافری استفاده می‌شود. ترمینال قلعات، بندر دیگر عمان است که بعد از ترمینال‌های ال ان جی در قطر، بزرگ‌ترین ترمینال ال ان جی منطقه محسوب می‌شود.

نقشه ۱: بنادر عمده شورای همکاری خلیج فارس



منبع: marinepress.ir

۳- عربستان سعودی تنها کشور منطقه خلیج فارس است که به دریای سرخ نیز دسترسی دارد. عربستان به عنوان بزرگ‌ترین صادرکننده نفت جهان با نوار بلند ساحلی با خلیج فارس و دریای سرخ نزدیک به ۲۰ بندر تجاری و ترمینال نفتی دارد. اصلی‌ترین بندر عربستان سعودی، بندر اسلامی جده است که در دریای سرخ واقع شده است. جده به عنوان پایتخت اقتصادی عربستان سعودی شناخته می‌شود و نزدیک به ۷۵ درصد از کل تجارت دریایی غیرنفتی عربستان سعودی از طریق این بندر انجام می‌شود. بندر ملک عبدالعزیز در استان دمام در سواحل خلیج فارس، وسیع‌ترین بندر خلیج فارس و بعد از جبل علی، پرتراфик‌ترین بندر منطقه محسوب می‌شود. این بندر علاوه بر تجارت کانتینری و فله یکی از فعال‌ترین ترمینال‌های نفتی و گازی منطقه است که تحت مدیریت شرکت نفت عربستان، آرامکو اداره می‌شود. بندر بزرگ نفتی دیگر عربستان، بندر ملک فهد در دریای سرخ است که در کنار بندر تجاری ینبع، دو بندر مهم استان مدینه محسوب می‌شوند. بندر تجاری جبیل و بندر صنعتی ملک فهد در جبیل در سواحل خلیج فارس و بندر جازان در دریای سرخ، سه

توسعه اقتصاد دریامحور جمهوری اسلامی ایران مبتنی بر نقش عامل ...؛ کمال علوی و احمدی | ۱۳۳

بندر مهم دیگر عربستان سعودی محسوب می‌شوند. از طرفی، سرمایه‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل و لجستیک دریایی یکی از اصلی‌ترین ستون‌های برنامه چشم‌انداز توسعه ۲۰۳۰ محمد بن سلمان، ولیعهد و حاکم بالفعل عربستان سعودی است. جایگاه عربستان سعودی در دریای سرخ، موقعیت ویژه‌ای به این کشور در کریدورهای تجارت بین‌المللی داده است. عربستان سعودی قصد دارد مجموع ظرفیت تجارت کانتینری بنادر خود را تا سال ۲۰۳۰ به ۴۰ میلیون کانتینر ۲۰ فوتی برساند.

۴- کویت بازسازی تمامی بنادر خود را در سال‌های اخیر آغاز کرده است. کویت با در اختیار داشتن ۴۹۹ کیلومتر ساحل در خلیج فارس، یکی از مهم‌ترین کشورهای ساحلی این آب‌راه محسوب می‌شود و برخلاف همسایه شمالی‌اش عراق، موقعیت خوبی برای بهره‌مندی از تجارت دریایی در خلیج فارس دارد. دولت کویت میلیاردها دلار سرمایه‌گذاری جدید برای ساخت بنادر، فرودگاه‌ها و راه‌های جدید انجام داده است تا در قالب برنامه بلندمدت چشم‌انداز «کویت جدید ۲۰۳۵» به اقتصاد نفت‌محور این کشور تنوع بیشتری بدهد.

۵- امارات متحده عربی در طول دو دهه گذشته توانسته است جایگاه خود را به‌عنوان مرکز تجارت دریایی منطقه تثبیت کند. بندر جبل‌علی در دوبی، در حال حاضر پرترافیک‌ترین بندر منطقه و یکی از ۱۰ بندر کانتینری پرترافیک جهان محسوب می‌شود. موفقیت بندر جبل‌علی یکی از عواملی بود که به رقابت در منطقه برای توسعه بنادر تجاری دامن زد. شرکت دی‌پی‌ورلد، بهره‌بردار چندملیتی بندر جبل‌علی در دوبی قصد دارد با توسعه این بندر، آن را به بزرگ‌ترین بندر کانتینری جهان بدل کند و از بنادر شانگهای و سنگاپور هم جلو بزند. قرار است این بندر با رساندن اسکله‌ها به ۶۷ اسکله، ظرفیت خود را به ۵۰ میلیون کانتینر ۲۰ فوتی در سال افزایش دهد؛ اما جبل‌علی چه در میان کشورهای منطقه و چه حتی درون امارات متحده عربی با رقابت سنگینی مواجه است. امارات متحده عربی در امارت شارجه، بندر خورفکان را دارد که تنها بندر این کشور آن‌سوی تنگه هرمز محسوب می‌شود. خورفکان با ظرفیت ۳,۵ میلیون کانتینر ۲۰ فوتی در سال از جمله بنادر مهم امارات

است. امارت ابوظبی در حال توسعه زیرساخت‌های بندری خود برای رقابت با امارت دبی است. این امارت که بندر چندمنظوره زاید را در اختیار داشت، با تأسیس بندر کانتینری خلیفه در سال ۲۰۱۲ کلیه کشتی‌های کانتینری را به بندر جدید منتقل کرد. هرچند ظرفیت کنونی بندر خلیفه در حال حاضر با بندر جبل علی قابل مقایسه نیست، اما با تکمیل این پروژه قرار است تا سال ۲۰۳۰ ظرفیت این بندر به ۱۵ میلیون کانتینر ۲۰ فوتی و ۳۵ میلیون تن بار فله در سال برسد. بر اساس آمار بانک جهانی ترافیک کانتینری بنادر امارات متحده عربی در طول سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۱۹ مجموعاً به معادل ۲۸۰ میلیون کانتینر ۲۰ فوتی رسیده است که نزدیک به ۳ برابر نزدیک‌ترین رقیب در منطقه، یعنی عربستان سعودی است.

۶- بندر «الحمد» قطر دیگر لنگرگاه مهم در جریان جنگ بندرها در خلیج فارس است. ساخت این بندر جدید از سال ۲۰۰۷ به ارزش ۷٫۴ میلیارد دلار در مساحت ۵۳ هکتاری آغاز شد. تا سال ۲۰۲۵ قرار است فاز دوم این بندر نیز به پایان رسیده و ظرفیت پذیرش آن تا ۱۲ میلیون کانتینر در سال افزایش یابد. این بندر جدید از طریق شبکه ریلی به عمان، امارات عربی متحده، پادشاهی سعودی، کویت و بحرین مرتبط است. با توجه به روابط راهبردی دوحه-آنکارا به نظر می‌رسد بندر حمد در کنار بنادر امارات بدل به نقطه اتصال خلیج فارس به ترکیه و سپس اتحادیه اروپا شود.

۷- پادشاهی بحرین نیز به دنبال توسعه بنادر و ظرفیت مناطق آزاد است. «بندر الخلیفه» مهم‌ترین نماد تغییر رویکرد حکام منامه و اولویت دادن به توسعه اقتصادی برای پوشش ضعف مشروعیت و مقبولیت مردمی ارزیابی می‌شود. این بندر راهبردی ۹۰ درصد نیازهای این کشور را تأمین می‌نماید و امتیاز بهره‌برداری و مدیریت آن به مدت بیست و پنج سال به شرکت «ای.پی.ام ترمینال» واگذار شده است. مساحت بندر خلیفه ۱۱۰ هکتار و ظرفیت پذیرش قریب به ۳۲ هزار هکتار کانتینر در سال را دارد.

#### ۴-۵- رقابت بندر چابهار و بندر گوادر

باید خاطر نشان کرد که سواحل مکران و به‌ویژه بندر چابهار یکی از ۵ نقطه‌ی جهان است که قابلیت تبدیل شدن به مگاپورت را دارد (مدینه‌بناب و همکاران، ۱۴۰۰). با توجه به

موقعیت این بندر در صادرات و واردات و رفع نیاز کشورهای آسیای جنوبی و ۱۱ کشور دیگر، بندر چابهار نقطه‌ی استراتژیک، ارزان، مطمئن و سهل‌الوصول در مقایسه با دیگر بندرهای ترانزیتی جهان به شمار می‌رود. لذا سواحل مکران می‌تواند فرصت طلایی را در اختیار کشورهای محصور در خشکی در منطقه آسیای مرکزی و همچنین قفقاز قرار دهد. در واقع سواحل مکران در قالب محور شمال-جنوب، مهم‌ترین مسیر اتصال کشورهای آسیای مرکزی به آب‌های آزاد جهان است و همچنین این سواحل می‌تواند در قالب محور شرقی-غربی، مسیر بسیار مناسبی را برای اتصال کشورهای جنوب شرق آسیا به اروپا فراهم کند. سواحل مکران این قابلیت را دارد که با ایجاد و گسترش بنادر و اسکله‌های وسیع، امکان انتقال کالا از مسیر ایران به اروپا را فراهم کند. در مقایسه بین دو مسیر، یعنی مسیر دریایی از هند و جنوب شرق آسیا به دریای سرخ مدیترانه و اقیانوس اطلس، مسیر مکران، آذربایجان، روسیه، اروپا، ۴۰ درصد کوتاه‌تر است، حدود ۵۰ درصد در وقت صرفه‌جویی می‌شود و علی‌رغم ارزان بودن حمل‌ونقل آبی، این مسیر حدود ۳۰ درصد ارزان‌تر از مسیر آبی است. در این بین، بندر چابهار با داشتن موقعیت ممتاز دریایی و خشکی، می‌تواند تأمین‌کننده‌ی کالاهای موردنیاز کشورهای محاط در خشکی همچون افغانستان، قفقاز و آسیای مرکزی باشد (خلیلی، ۱۳۹۰).

اما رقیب مهم بندر چابهار، بندر گوادر پاکستان است. با سفر رئیس‌جمهوری چین به پاکستان و اعلام سرمایه‌گذاری ۴۶ میلیارد دلاری این کشور در پاکستان و همچنین حجم عظیم سرمایه‌گذاری محلی و ملی پاکستان در بندر گوادر، صدای ناقوس مرگ زود هنگام فرصت‌های طلایی سواحل مکران و کریدورهای شمال و جنوب و غرب به شرق در ایران به صدا درآمده است. عملاً با بهره‌برداری چین از بندر گوادر باهدف تبدیل آن به مگاپورتی بی‌نظیر و با عمق بسیار زیاد و بی‌بدیل در اقیانوس هند، تمامی فرصت‌های ترانزیتی، ترانشیپی، گمرکی، دریایی در حوزه‌های مختلف را از ایران خواهد ربود. دولت چین قصد دارد در قرن ۲۱، دریانوردی راه ابریشم را با تسلط بر نقطه‌ای راهبردی خارج از تنگه هرمز و خارج از سیطره‌ی هند به‌عنوان نقطه‌ای تعیین‌کننده در موازنه‌ی قدرت مورد

بهره‌برداری قرار دهد (مدینه‌بناب و همکاران، ۱۴۰۰).

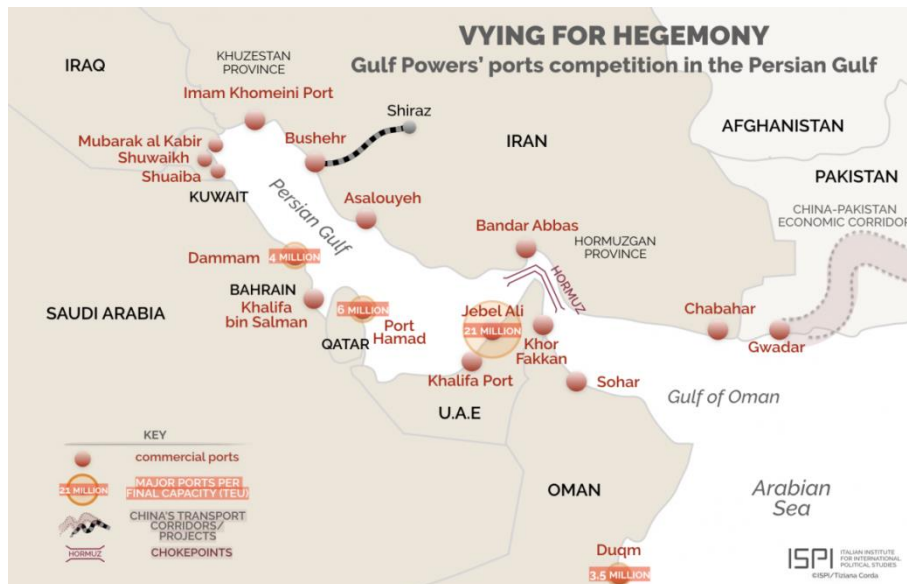
توسعه و تجهیز گوادر با توجه به سرعت عمل در اجرای طرح‌ها و وجود تأسیسات سنگین زیرساختی، چابهار را در معرض رقابتی سخت در زمینه‌ی ترانزیت کالا به کشورهای آسیای مرکزی و افغانستان و همچنین مرکزیت تجاری و اقتصادی در دریای عمان قرار می‌دهد. مسیر گوادر درواقع افغانستان و آسیای میانه را بدون نیاز به راه‌های ایران با ریسک کم برای چینی‌ها نزدیک می‌کند، بنابراین موقعیت راهبردی ایران را از بین می‌برد و از طرفی موجب انتقال انرژی دریای خزر به چین با عبور از افغانستان و پاکستان می‌شود؛ از طرفی ایجاد پایگاه نظامی و تجهیز نیروهای دریایی و هوایی پاکستان و چین در کنار مرزهای آبی و خاکی ایران حساسیت‌ها و آسیب‌پذیری‌های خاص خود را به همراه دارد (علمی و همکاران، ۱۴۰۲).

در خصوص نقش آفرینی کشورهای مختلف در این میدان نیز می‌توان گفت؛ در این رقابت پر از بازیگر، کشورهای حاشیه منطقه خلیج فارس نیز دخیل هستند. در طرح سی‌پک که چین می‌خواهد از استان کاشغر خود به گوادر پاکستان راهی وصل کند، عربستان و امارات نیز سرمایه‌گذاری می‌کنند. همچنین این دو کشور در گوادر در حال تأسیس یک پالایشگاه نفت هستند. برای مثال امارات قصد دارد بین ۵ تا ۸ میلیارد در کریدور گوادر-کاشغر چین سرمایه‌گذاری کند. از طرف دیگر قرار است ۱۵ میلیارد دلار نیز در بندر کراچی پاکستان سرمایه‌گذاری کند تا چابهارهاب ترانزیت منطقه نشود و موقعیت ترانزیتی دویی مانند بندر فجیره از دست نرود.

از سوی دیگر، بین چین و هند در رسیدن به قدرت اول اقتصادی جنوب آسیا، رقابت وجود دارد و این رقابت، در بازی‌های منطقه‌ای خودنمایی خواهد کرد؛ اما در این میان روسیه حامی توسعه بندر چابهار است. روس‌ها به دنبال آن هستند که برای منافع خودشان با کشورهای آسیای مرکزی، چابهار توسعه پیدا کند. رژیم صهیونیستی نیز قطعاً بین چابهار و گوادر حامی گوادر است و همین حمایت آن‌ها از آذربایجان نیز در راستای همین هدف است.

توسعه اقتصاد دریامحور جمهوری اسلامی ایران مبتنی بر نقش عامل ...؛ کمال علوی و احمدی | ۱۳۷

نقشه ۳: رقابت بنادر قدرتمند در خلیج فارس



منبع: ISPI

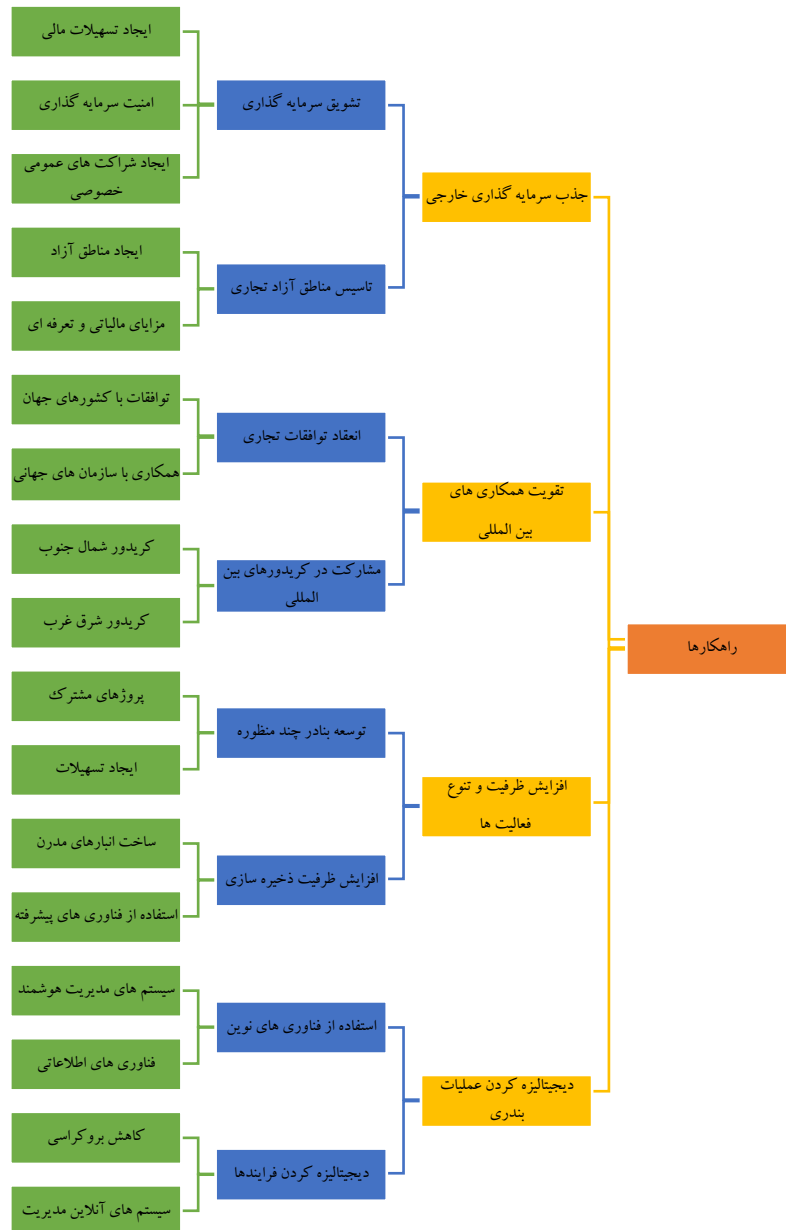
بنابراین، رقابت استراتژیک چین و هند در اقیانوس هند یک منطقه رقابتی بزرگ را در دهه‌های بعدی نوید می‌دهد، در همین راستا بندر گوادر و بندر چابهار به‌عنوان مناطق اصلی باید همواره مورد رصد قرار بگیرند. با توجه به ماهیت حیاتی ژئواستراتژیک منطقه از نظر ساختار ملی و منابع طبیعی؛ رقابت چین، هند، یا شاید دیگر بازیگران نوظهور برای به دست آوردن برتری استراتژیک در اقیانوس هند، پیامدهای جهانی مهمی خواهد داشت.

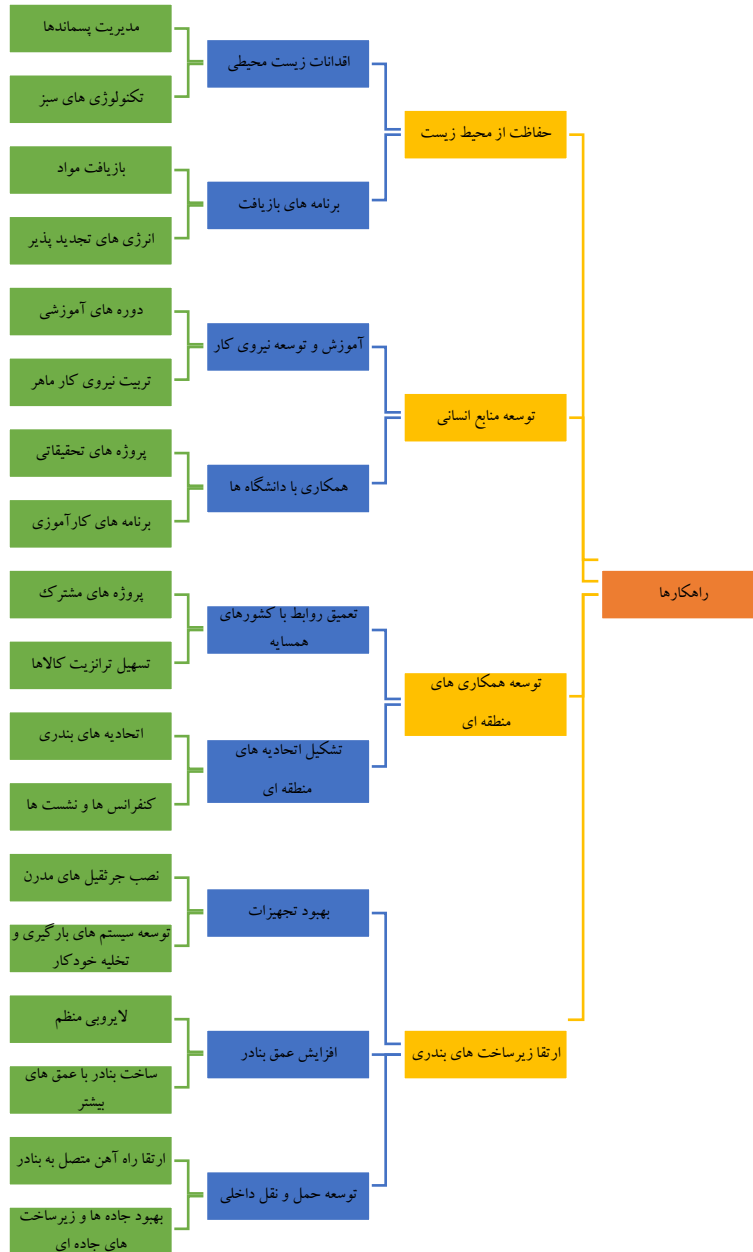
## ۵- راهکارها

ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی خاص خود که به‌عنوان یک پل ارتباطی بین آسیا و اروپا به شمار می‌رود، می‌بایست، بنادر و اقتصاد دریایی خود را توسعه داده و به بهبود روابط تجاری و اقتصادی خود بپردازد. این موقعیت منحصر به فرد ایران، این کشور را به یکی از پتانسیل‌های مهم در حوزه تجارت و حمل‌ونقل دریایی تبدیل می‌کند. بنابر آنچه گفته شد و نتایج حاصل از مصاحبه با خبرگان، راهکارهای پیشنهادی برای توسعه بنادر و

اقتصاد دریایی ایران به شرح زیر می‌باشد:

نمودار ۱: راهکارهای مستخرج از مطالعه منابع و مصاحبه با خبرگان





## ۱- ارتقاء زیرساخت‌های بندری

### الف- بهبود تجهیزات

- نصب جرثقیل‌های مدرن: نصب جرثقیل‌هایی که قادر به جابجایی سریع‌تر و دقیق‌تر کانتینرها هستند مانند STS (Ship-to-Shore) و RTG (Rubber-Tyred Gantry)، می‌تواند بهره‌وری بنادر را به شدت افزایش دهد. همچنین، استفاده از جرثقیل‌های خودکار و کنترل از راه دور، هزینه‌های نیروی انسانی را کاهش و ایمنی را افزایش می‌دهد.
- توسعه سیستم‌های بارگیری و تخلیه خودکار: استفاده از AGV (Automated Guided Vehicles) و ASC (Automated Stacking Cranes)، نه تنها باعث کاهش هزینه‌های عملیاتی می‌شود، بلکه دقت و کارایی را نیز افزایش می‌دهد. این سیستم‌ها می‌توانند بدون نیاز به دخالت انسانی، عملیات را به‌طور مداوم و با حداقل خطا انجام و ترافیک در محوطه بندری را کاهش دهند.

### ب- افزایش عمق بنادر

- لایروبی منظم: این عملیات باید با برنامه‌ریزی دقیق و استفاده از تکنولوژی‌های مدرن برای کاهش هزینه‌ها و افزایش کارایی انجام شود. برای حفظ عمق کانال‌های ورود و خروج کشتی‌ها دستگاه‌های پیشرفته لایروبی مانند Trailing Suction Hopper Dredgers (TSHDs) و Cutter Suction Dredgers (CSDs) مورد نیاز است.
- ساخت بنادر جدید با عمق‌های بیشتر: ایجاد بنادر جدید با عمق‌های بیشتر می‌تواند به افزایش ظرفیت پذیرش کشتی‌های بزرگ‌تر کمک کند و نقش ایران را به‌عنوان یک هاب ترانزیتی تقویت کند. احداث بنادر جدید با عمق‌های بیش از ۱۵ متر برای پذیرش کشتی‌های فوق‌العاده بزرگ (ULCVs) و نفت‌کش‌های بسیار بزرگ (VLCCs) که امکان گسترش در آینده را داشته باشند، مورد نیاز است.

### ج- توسعه شبکه‌های حمل و نقل داخلی

- ارتقاء راه‌آهن متصل به بنادر: توسعه شبکه‌های ریلی اختصاصی که بنادر را به شبکه

ریلی ملی و بین‌المللی متصل می‌کند، موردنیاز است. این موضوع، شامل ساخت خطوط ریلی جدید، بهبود خطوط موجود و ایجاد ایستگاه‌های بارگیری و تخلیه اختصاصی در بنادر است.

- بهبود جاده‌ها و زیرساخت‌های جاده‌ای: احداث جاده‌های چند بانده و بزرگراه‌های مدرن برای تسهیل حمل‌ونقل زمینی کالاها به و از بنادر، مدنظر می‌باشد. البته توسعه شبکه‌های جاده‌ای باید با توجه به کاهش ترافیک و افزایش ایمنی انجام شود.

## ۲- تقویت همکاری‌های بین‌المللی

### الف- انعقاد توافقات تجاری

- توافقات با کشورهای منطقه‌ای و جهانی: امضای توافقات تجاری و ترانزیتی با کشورهای همسایه نظیر ترکیه، عراق، پاکستان، کشورهای حاشیه خلیج فارس، آسیای مرکزی، قفقاز و اروپا می‌تواند به افزایش حجم تجارت و تسهیل عبور و مرور کالاها کمک کند. این توافقات باید شامل تعرفه‌های ترجیحی، تسهیلات گمرکی و ایجاد کریدورهای ترانزیتی باشند.
- همکاری با سازمان‌های بین‌المللی: مشارکت فعال در سازمان‌های دریایی و تجاری بین‌المللی نظیر سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و سازمان تجارت جهانی (WTO) به بهبود و بهره‌مندی از بهترین شیوه‌ها و استانداردهای جهانی و افزایش دسترسی به بازارهای جهانی کمک می‌کند.

### ب- مشارکت در کریدورهای بین‌المللی

- کریدور شمال-جنوب: توسعه مسیر ترانزیتی شمال-جنوب که خلیج فارس را به روسیه و شمال اروپا متصل می‌کند، می‌تواند به افزایش حجم ترانزیت و کاهش زمان حمل‌ونقل کمک کند. این موضوع شامل احداث خطوط ریلی، جاده‌ها و بنادر خشک در مسیر است.
- کریدور شرق-غرب: همکاری در پروژه‌های ترانزیتی شرق-غرب که آسیا را به

اروپا متصل می‌کند، نقش ایران را در زنجیره تأمین جهانی تقویت می‌کند و فرصت‌های تجاری جدیدی را ایجاد می‌کند. این مسیرها باید با زیرساخت‌های مدرن و تسهیلات گمرکی و تجاری مجهز شوند.

### ۳- جذب سرمایه‌گذاری خارجی

#### الف- تشویق سرمایه‌گذاری

- ایجاد تسهیلات مالی: ارائه وام‌های با بهره کم، معافیت‌های مالیاتی، تسهیلات بیمه‌ای و سایر مشوق‌های مالی برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی در بخش بندری و لجستیک موردنیاز است.
- امنیت سرمایه‌گذاری: ایجاد بسترهای قانونی و حمایتی برای تضمین امنیت سرمایه‌گذاری و حفظ حقوق سرمایه‌گذاران خارجی باید مدنظر قرار گیرد.
- ایجاد شراکت‌های عمومی-خصوصی (PPP): تشویق به ایجاد پروژه‌های مشترک بین دولت و بخش خصوصی برای توسعه زیرساخت‌های بندری و لجستیک، می‌تواند منابع مالی و تخصصی بیشتری را برای پروژه‌ها فراهم کند.

#### ب- تأسیس مناطق آزاد تجاری

- ایجاد مناطق آزاد: احداث مناطق آزاد تجاری در اطراف بنادر، با ارائه تسهیلات و معافیت‌های مالیاتی، شرکت‌های بین‌المللی را برای سرمایه‌گذاری جذب می‌کند. این مناطق باید دارای زیرساخت‌های مدرن، نظیر انبارهای سردخانه‌ای، دفاتر اداری و امکانات لجستیکی پیشرفته باشند.
- مزایای مالیاتی و تعرفه‌ای: ارائه معافیت‌های مالیاتی و کاهش تعرفه‌ها در این مناطق برای تشویق تجارت و افزایش حجم واردات، صادرات و ترانزیت کالاها باید مدنظر باشد.

#### ۴- افزایش ظرفیت و تنوع فعالیت‌ها

##### الف- توسعه بنادر چندمنظوره

- پروژه‌های مشترک: همکاری با شرکت‌های بین‌المللی برای توسعه بنادر چندمنظوره که قابلیت انجام فعالیت‌های تجاری، نفتی، مسافری و ماهیگیری را دارند، باید مورد توجه قرار گیرد.
- ایجاد تسهیلات برای فعالیت‌های متنوع: ایجاد زیرساخت‌های مناسب برای پذیرش و مدیریت انواع مختلف کالاها و فعالیت‌ها، از جمله ترمینال‌های نفتی، کانتینری، مسافری و شیلات مدنظر قرار گیرد.

##### ب- افزایش ظرفیت ذخیره‌سازی

- ساخت انبارهای مدرن: ایجاد انبارهای بزرگ و مدرن با امکانات کنترل دما و رطوبت برای ذخیره‌سازی کالاهای حساس مانند مواد غذایی، داروها و محصولات کشاورزی مورد نیاز است که این انبارها باید دارای سیستم‌های امنیتی و مدیریت خودکار باشند.
- استفاده از فناوری‌های پیشرفته: بهره‌گیری از فناوری‌های نوین برای مدیریت انبارها، نظیر سیستم‌های مدیریت موجودی و اتوماسیون انبارها، ضروری است.

#### ۵- ارتقاء فناوری و دیجیتالیزه کردن عملیات بندری

##### الف- استفاده از فناوری‌های نوین

- سیستم‌های مدیریت هوشمند: پیاده‌سازی سیستم‌های مدیریت هوشمند (Port Community Systems) برای بهبود کارایی، کاهش هزینه‌ها و افزایش دقت در عملیات بندری که تمامی فعالیت‌های بندری را هماهنگ و بهینه‌سازی می‌کنند، ضروری است. این سیستم‌ها می‌توانند اطلاعات را به صورت بلادرنگ (real-time) جمع‌آوری و تحلیل کنند.
- فناوری‌های اطلاعاتی: استفاده از فناوری‌های اطلاعاتی پیشرفته نظیر اینترنت اشیا

(IOT)، بلاکچین و هوش مصنوعی برای تسهیل فرآیندهای مدیریتی و عملیاتی، باید در دستور کار قرار گیرد، از جمله سیستم‌های ردیابی کالا و مدیریت زنجیره تأمین.

#### ب- دیجیتالیزه کردن فرایندها

- کاهش بروکراسی: پیاده‌سازی سیستم‌های دیجیتال برای تسهیل فرآیندهای گمرکی، تجاری و ترانزیتی مدنظر قرار گیرد که می‌تواند زمان و هزینه‌های مربوط به ترخیص کالاها را به شدت کاهش دهند.
- سیستم‌های آنلاین برای مدیریت و پیگیری: ایجاد پلتفرم‌های آنلاین برای مدیریت و پیگیری فعالیت‌های بندری، از جمله سیستم‌های رزرو اسکله، مدیریت بار و پیگیری محموله‌ها ضروری است که می‌تواند شفافیت و کارایی را افزایش دهند.

#### ۶- حفاظت از محیط‌زیست

##### الف- اقدامات زیست‌محیطی

- مدیریت پسماندها: اجرای برنامه‌های مدیریت پسماندهای بندری به‌منظور کاهش آلودگی دریایی و ساحلی که شامل استفاده از سیستم‌های تصفیه آب، بازیافت زباله‌ها و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای است، ضروری می‌باشد.
- تکنولوژی‌های سبز: استفاده از تکنولوژی‌های سبز و پاک، نظیر انرژی‌های تجدیدپذیر (خورشیدی، بادی) و سوخت‌های پاک (LNG, Hydrogen) برای کاهش تأثیرات زیست‌محیطی بنادر، باید مدنظر قرار گیرد.

##### ب- برنامه‌های بازیافت

- بازیافت مواد: ایجاد برنامه‌های بازیافت مواد و پسماندها در بنادر، به‌منظور کاهش زباله‌ها و حفظ منابع طبیعی.
- استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر: بهره‌گیری از انرژی‌های تجدیدپذیر برای تأمین انرژی بنادر و کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی که می‌تواند شامل نصب پنل‌های

خورشیدی، توربین‌های بادی و سیستم‌های تولید انرژی از زیاله‌ها باشد.

## ۷- توسعه منابع انسانی

### الف- آموزش و توسعه نیروی کار

- دوره‌های آموزشی: برگزاری دوره‌های آموزشی و تخصصی برای کارکنان بنادر در زمینه‌های مختلف، از جمله مدیریت بندری، ایمنی و بهداشت حرفه‌ای.
- تربیت نیروی کار ماهر: سرمایه‌گذاری در آموزش و تربیت نیروی کار ماهر و تخصصی در زمینه‌های مرتبط با فعالیت‌های بندری و حمل‌ونقل دریایی که شامل ایجاد برنامه‌های آموزشی عملی و کارآموزی در بنادر و شرکت‌های مرتبط است.

### ب- همکاری با دانشگاه‌ها و مؤسسات آموزشی

- پروژه‌های تحقیقاتی: همکاری با دانشگاه‌ها و مؤسسات آموزشی برای انجام پروژه‌های تحقیقاتی در زمینه بنادر و حمل‌ونقل دریایی.
- برنامه‌های کارآموزی: ایجاد برنامه‌های کارآموزی برای دانشجویان و فارغ‌التحصیلان رشته‌های مرتبط، به منظور جذب نیروی کار جوان و متخصص.

## ۸- توسعه همکاری‌های منطقه‌ای

### الف- تعمیق روابط با کشورهای همسایه

- پروژه‌های مشترک: اجرای پروژه‌های مشترک با کشورهای همسایه برای توسعه بنادر و شبکه‌های حمل‌ونقل منطقه‌ای.
- تسهیل ترانزیت کالاها: ایجاد توافقات و تسهیلات برای تسهیل ترانزیت کالاها بین کشورهای منطقه، از جمله توافقات گمرکی و حمل‌ونقل.

### ب- تشکیل اتحادیه‌های منطقه‌ای

- اتحادیه‌های بندری: تشکیل اتحادیه‌های بندری و همکاری‌های منطقه‌ای برای هماهنگی و بهبود فعالیت‌های بندری.

- کنفرانس‌ها و نشست‌ها: برگزاری کنفرانس‌ها و نشست‌های منطقه‌ای به منظور تبادل اطلاعات و تجارب و ایجاد هماهنگی‌های بیشتر بین کشورها که به ایجاد شبکه‌های همکاری و تقویت روابط بین کشورهای منطقه کمک کنند.

### نتیجه‌گیری

موقعیت ژئوپلیتیکی منحصربه‌فرد ایران، به‌عنوان حلقه اتصال قاره‌های آسیا و اروپا و دروازه‌ای به آب‌های آزاد، فرصتی بی‌نظیر برای توسعه اقتصاد دریامحور فراهم کرده است. با این حال، بهره‌برداری از این مزیت‌ها در گرو اتخاذ رویکردی جامع، هماهنگ و آینده‌نگر در توسعه بنادر و زیرساخت‌های مرتبط است. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که تحقق اقتصاد دریامحور در ایران مستلزم تمرکز هم‌زمان بر چندین محور کلیدی است: ارتقاء زیرساخت‌های فیزیکی و لجستیکی بنادر، هوشمندسازی و دیجیتالیزه کردن عملیات بندری، جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، تقویت همکاری‌های بین‌المللی، حفاظت از محیط‌زیست و توسعه منابع انسانی متخصص. این راهکارها نه تنها به افزایش کارایی و رقابت‌پذیری بنادر ایران کمک می‌کنند، بلکه جایگاه کشور را در زنجیره تأمین جهانی و رقابت‌های ژئوپلیتیکی منطقه‌ای تقویت خواهند کرد.

در عین حال، رقابت فزاینده منطقه‌ای و جهانی، به‌ویژه از سوی بنادری نظیر جبل علی، صلاله و گوادر، همراه با تحولات ژئوپلیتیکی نظیر پروژه‌های ترانزیتی رقیب (مانند جاده توسعه عراق)، تهدیدی جدی برای موقعیت استراتژیک ایران به شمار می‌روند. بی‌توجهی به این تحولات و عدم سرمایه‌گذاری کافی در زیرساخت‌ها و فناوری‌های نوین می‌تواند منجر به از دست رفتن فرصت‌های ترانزیتی و کاهش نفوذ ایران در اقتصاد منطقه‌ای شود. از سوی دیگر، تمرکز بر ژئواکونومی به‌جای منازعات ژئوپلیتیکی و ایدئولوژیکی، می‌تواند ایران را به‌عنوان هاب ترانزیتی و تجاری منطقه‌ای تثبیت کند.

بنابراین، توسعه بنادر ایران به‌عنوان پیشران اقتصاد دریامحور، نیازمند هماهنگی بین نهادهای دولتی، بخش خصوصی و شرکای بین‌المللی است. اجرای سیاست‌های

توسعه اقتصاد دریامحور جمهوری اسلامی ایران مبتنی بر نقش عامل ...؛ کمال علوی و احمدی | ۱۴۷

ابلاغی توسعه دریامحور، همراه با سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین و تقویت دیپلماسی اقتصادی، می‌تواند ایران را به یکی از مراکز کلیدی تجارت دریایی در منطقه تبدیل کند. این تحول نه تنها به افزایش درآمدهای اقتصادی و ایجاد اشتغال منجر خواهد شد، بلکه جایگاه ژئوپلیتیکی ایران را در نظام جهانی ارتقاء داده و به تقویت روابط اقتصادی و سیاسی با سایر کشورها کمک خواهد کرد.

## منابع

۱. ثامنی، امیر، ۱۴۰۲، مصاحبه [www.magiran.com/article/4482759](http://www.magiran.com/article/4482759)
۲. جعفری‌نیا، عباس، سهرابی، صداقت و فغانی، سعید. (۱۴۰۲)، بندر بزرگ فاو، کدی جدید در ژئوپلیتیک کشور عراق، فصلنامه ژئوپلیتیک، سال نوزدهم، شماره سوم، ص ۳۵۸-۳۸۱.
۳. حافظ‌نیا، محمدرضا و همکاران. (۱۴۰۲). مفهوم‌سازی ژئوپلیتیکی رقابت بنادر، دومین همایش بین‌المللی و چهارمین همایش ملی توسعه پایدار دریامحور، خرمشهر.
۴. خزایی، عباس، الهی، سعید و محمدی، علی. (۱۴۰۲). سنجش کارایی نسبی بنادر ایران با استفاده از رویکرد AHP-DEA، فصلنامه علمی آموزش علوم دریایی، دوره ۱۰، شماره ۳۵.
۵. خلیلی، محسن. (۱۳۹۰). بایستگی‌های ژئواکونومیک توسعه منطقه جنوب شرق ایران، فصلنامه روابط خارجی، دوره ۳، شماره ۴.
۶. سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۴۰۱، گزارش سالانه.
۷. سبحانیان، سیدمحمد هادی و همکاران. (۱۴۰۲)، اقتصاد دریا محور؛ تولید، اشتغال و صادرات: رویکرد تعادل عمومی قابل محاسبه‌ی چند منطقه‌ای، فصلنامه اقیانوس‌شناسی، جلد ۱۴، شماره ۵۶.
۸. عابدینی، محسن و همکاران. (۱۴۰۱)، رقابت استراتژیک و ژئوپلیتیکی مسیر دریایی طرح یک کمربند یک جاده چین در اقیانوس هند، فصلنامه اقیانوس‌شناسی، جلد ۱۳، شماره ۴۹.
۹. علمی، سیامک و همکاران. (۱۴۰۲)، بررسی تأثیر توسعه بنادر بر رشد اقتصادی مناطق میزبان، فصلنامه اقتصاد مالی، دوره ۱۷، شماره ۱، ص ۱-۱۴.
۱۰. فیروزی، پویا. (۱۴۰۲)، توسعه دریامحور در گرو مدیریت یکپارچه، نشریه پیام دریا، دوره ۳۲، شماره ۲۷۰.
۱۱. کمال‌علوی، سیدمسعود. (۱۴۰۲). تبیین راهبردهای افزایش عمق ژئوپلیتیک دریایی

توسعه اقتصاد دریامحور جمهوری اسلامی ایران مبتنی بر نقش عامل ...؛ کمال علوی و احمدی | ۱۴۹

ایران در آب‌های آزاد، کارشناسی ارشد، محمود واثق، دانشکده جغرافیا دانشگاه تهران.

۱۲. مدینه‌بناب، سیدامیر و همکاران. (۱۴۰۰)، بررسی رقابت‌های ژئوپولیتیکی در منطقه جنوب آسیا با تأکید بر سواحل چابهار ایران و گوادر پاکستان، فصلنامه جغرافیا و برنامه‌ریزی منطقه‌ای، سال دوازدهم، شماره ۲، ص ۱۶۸-۲۰۰.

۱۳. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی. (۱۴۰۰)، توسعه دریامحور و اقتصاد دریا، ضرورتی بی‌بدیل در تحقق اقتصاد پویا و مقاومتی کشور.

۱۴. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی. (۱۴۰۲)، نگاهی به روند طرح‌های جامع بنادر کشور: نقاط قوت و ضعف و راهکارهای ارتقای مطالعات جامع آتی.

۱۵. مطلبی کربکندی، محمدعلی و زارع زردینی، علی. (۱۴۰۰)، راهکارهای توسعه اقتصاد دریامحور در راستای نیل به اهداف اقتصاد مقاومتی، فصلنامه اقتصاد دفاع، دوره ۶، شماره ۲۲.

۱۶. نورعلی، حسن و سیدعباس، احمدی. (۱۳۹۹)، بررسی نقش بنادر در نظریه‌های جغرافیای سیاسی و ارائه نظریه قدرت بندری، مجله پژوهش‌های جغرافیای سیاسی، سال پنجم، شماره چهارم، پیاپی ۲۰.

۱۷. نورعلی، حسن و سیدعباس، احمدی. (۱۴۰۰)، پردازش مفهوم جغرافیای سیاسی شهرهای بندری، فصلنامه جغرافیا و آمایش شهری منطقه‌ای، سال یازدهم، شماره ۴۰، ص ۲۱۳-۲۳۶.

۱۸. نورعلی، حسن و موسوی نسب، سحرالسادات. (۱۴۰۲)، ژئوپلیتیک اتصال، شکل جدید رقابت قدرت در قرن بیست و یکم، فصلنامه روابط خارجی، سال پانزدهم، شماره چهارم، ص ۲۰۱-۲۳۸.

## References

19. Dasgupta, S. (2019). What Are Different Types of Ports For Ships? *Marine Ports*.
20. Colgan, C. S. (2003). *Measurement of the Ocean and Coastal Economy: Theory and Methods*. National Ocean Economics Project, USA.

21. Kildow, J. T. (2008). Phase II Florida's Ocean and Coastal Economies Report. Center for the Blue Economy, *National Ocean Economics Program*, Publication No. 14.

**استناد به این مقاله:** کمال علوی، سید مسعود، احمدی، محمدحسین. (۱۴۰۳). توسعه اقتصاد دریامحور جمهوری اسلامی ایران مبتنی بر نقش عامل ژئوپلیتیک بنادر، فصلنامه خدمات دریایی و بندری، ۲ (۶)، ۱۱۱-۱۵۰.



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