



شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا
واحد پژوهش و فصلنامه
صاحب امتیاز: سید جعفر سجادی پارسا
مدیر مسئول: سید جعفر سجادی پارسا
سرمدیر: علی آدمی

فصلنامه خدمات دریایی و بندری (علمی-تخصصی)

سال دوم - شماره ۵ - پاییز ۱۴۰۳

مدل سازی پویای ریسک در صنعت حمل و نقل دریایی: تحلیل جامع ریسک بدنه، ماشین آلات کشتی و بار

درآمدی بر بررسی حقوقی قرارداد لجستیک به معنای خاص و سیر تطور متصدیان ارائه دهنده خدمات لجستیک

مطالعه نظری حکمرانی صنعت دریایی از منظر سرمایه انسانی و دلالت های آن

بررسی تئوریک مدل های توسعه ای بنادر (مطالعه ای موردی بنادر منتخب)

تقابل جمهوری اسلامی ایران با پروژه کریدور عرب-مد (با تأکید بر نقش سازنده طرح پروژه چابهار در حوزه خلیج فارس)

نقش حمل و نقل چندوجهی (ترکیبی) در توسعه اقتصاد دریامحور

بررسی آیین نامه بین المللی امنیت کشتی ها و تسهیلات بنادر و نحوه اجرای آن در بنادر ایران





شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا
واحد پژوهش و فصلنامه

فصلنامه «خدمات دریایی و بندری» (علمی-تخصصی)

سال دوم، شماره ۵، پاییز ۱۴۰۳

صاحب امتیاز: سید جعفر سجادی پارسا

مدیر مسئول: سید جعفر سجادی پارسا

سر دبیر: علی آدمی

شورای سیاستگذاری: سعید جعفری، غلامرضا ایلاتی، محسن سنایی

دبیر تخصصی: رامین بخشی

مدیر داخلی: محمدعلی رحیمی نژاد

ویراستار انگلیسی: سجاد عطارزاده

طرح جلد و نامواره: اکبر علیزاده

ویراستار، حروفچینی و صفحه آرایی: فردین دارابی

این فصلنامه توسط شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا منتشر می شود.

په فصلنامه «خدمات دریایی و بندری» از کلیه پژوهشگران، استادان و صاحب نظران در زمینه های علوم دریایی و بندری (اقتصاد دریا، حمل و نقل دریایی، جغرافیای سیاسی، حقوق دریا و بندر، ترانزیت و حمل و نقل، فناوری های روز و هوش مصنوعی، ساخت و مهندسی تجهیزات دریایی و بندری، تعالی و بهره وری، اقتصاد سیاسی دریا و بندر، آینده پژوهی تحولات دریایی و بندری و...) برای ار سال مقالات علمی- پژوهشی دعوت می نماید.

په مشاوران علمی فصلنامه، مقالات را بررسی کرده و تصمیم گیری در خصوص چاپ آن ها بر عهده هیئت تحریریه می باشد. په فصلنامه در قبول، رد یا ویرایش مقالات دریافتی آزاد است.

په مسئولیت آراء و نظرات ابراز شده در مقالات بر عهده نویسندگان بوده و چاپ آن ها به معنی تأیید مطالب نیست.

نشانی: تهران، خیابان گاندی جنوبی، کوچه سیزدهم، شرکت توسعه خدمات دریایی و بندری سینا، طبقه دوم،

تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۰۸ تا ۸۴۳۰۸ * دورنگار: ۸۷۷۷۹۲۳ * فضای مجازی: ۰۹۱۷۰۶۵۷۲۱۸۶

درگاه اینترنتی: journalspmco.ir

قیمت: ۴۰۰,۰۰۰ تومان

شمارگان: ۱۰۰۰

اعضای هیئت تحریریه (به ترتیب حروف الفبا):

دانشیار دانشگاه علامه طباطبائی	علی آدمی
دانشیار دانشکده وزارت خارجه	بهادر امینیان جزی
استادیار دانشگاه علامه طباطبائی	لطیفه پور محمدباقر
استادیار دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار	سید جعفر سجادی پارسا
دانشیار گروه علوم سیاسی و روابط بین الملل دانشگاه رازی کرمانشاه	فرهاد دانش نیا
دانشیار دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر	سید ناصر سعیدی
استاد تمام دانشگاه امیرکبیر	حسن قاسمی
استادیار دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار	حسین عسکری پور گلوبک
دانشیار دانشگاه علامه طباطبائی	مجیدرضا مومنی
استادیار دانشگاه شهید چمران اهواز	علی مهرابی
دانشیار دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره)	عبدالله مطلبی

داوران این شماره:

عضو هیئت علمی دانشگاه شیراز	فریبرز ارغوانی پیرسلامی
عضو هیئت علمی دانشگاه شاهد	محمد افکانه
عضو هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبائی	سید جلال دهقانی فیروز آبادی
دانشیار دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر	سید ناصر سعیدی
عضو هیئت علمی دانشگاه امیرکبیر	حسن قاسمی
عضو هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبائی	مجید عباسی
عضو هیئت علمی دانشگاه دربانوردی و علوم دریایی چابهار	حسین عسگری پور گلوپیک
عضو هیئت علمی دانشگاه تاسمانیا	غلامرضا عماد
عضو هیئت علمی دانشگاه تربیت مدرس	سید مسعود موسوی شنائی
دانشیار دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره)	عبدالله مطلبی
عضو هیئت علمی علمی دانشگاه سولنت	محمد رضا میرمیران
عضو هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبائی	مرتضی نورمحمدی

درباره نشریه

فصلنامه «توسعه خدمات دریایی و بندری»، فعالیت خود را به عنوان یک نشریه علمی و با هدف توسعه دانش تخصصی جهت استفاده بهینه و شکوفایی ظرفیت‌های مرتبط با صنعت دریانوردی، فعالیت خود را از ۱۴۰۱/۰۱/۰۱ آغاز کرده و در تاریخ ۲۲/۰۳/۱۴۰۲ موفق به کسب امتیاز «علمی-تخصصی» از وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی گردید. این فصلنامه در تلاش است تا ضمن برخورداری از امتیاز علمی-پژوهشی، خود را به عنوان یک نشریه مهم بین‌المللی در عرصه خدمات دریایی و بندری مطرح نماید.

فصلنامه «توسعه خدمات دریایی و بندری»، فعالیت خود را به عنوان یک نشریه علمی با هدف تبیین نیازمندی‌های روز در زمینه خدمات دریایی و بندری و انتشار دستاوردهای شرکت «توسعه» توسعه خدمات دریایی و بندری» ایجاد گردیده و تلاش دارد با استفاده از ظرفیت نخبگان دانشگاهی به پیشرفت بیشتر در زمینه خدمات دریامحور کمک نماید.

لذا از کلیه علاقه‌مندان درخواست می‌شود مقالات علمی خود را تحت محورهای زیر ارسال فرمایند:

الف) بندری: تخلیه و بارگیری، حمل، باربری، خن کاری، ارزیابی، مانیتورینگ، استریپ و استپ (پر و خالی کردن)، استانداردها

ب) دریایی: سوخت‌رسانی، آب‌رسانی، رفع آلودگی، سالویج، اسکراپینگ، قطعه‌رسانی، هدایت کشتی، لایروبی

ج) لجستیک: حمل‌ونقل ریلی، هوایی، جاده‌ای، فروردی، 3PL، 4PL، 5PL، 6PL و کانتینر خالی

د) تجارت: صادرات، واردات، ترانزیت، کاپوتاژ، ترانشیپ، گمرک، بازاریابی، تجارت خارجی و سرمایه‌گذاری

ه) دیجیتال و الکترونیک: هوشمندسازی سیستم‌های خبره، OCR، PLC، سیستم‌های توزین، اتوماسیون، گیت،

برنامه‌ریزی عملیات، RFID و مکان‌یابی، سامانه عملیات بندری، امنیت و ارتباطات

و) ساخت و مهندسی: بومی سازی قطعات، ساخت اسکله، ساخت مخازن، ساخت انبار، محوطه‌سازی و ساخت

تجهیزات

ز) نت (نگهداری و تعمیرات): نت پیشگیرانه، نت تجهیزات، نت راهبردی و عملیاتی، آنالیز روغن، ارتعاشات، نت

برنامه‌ریزی، نت نظارت، آزمون جوش و ترک‌خوردگی

ح) تعالی و بهره‌وری: سرآمد در مدیریت هزینه‌ها، مدیریت نیروی انسانی، راندمان تجهیزات، طرح‌های راهبردی و

آینده پژوهی

فصلنامه «خدمات دریایی و بندری» از کلیه پژوهشگران، استادان و صاحب نظران در زمینه‌های علوم دریایی و بندری (اقتصاد دریا، حمل و نقل دریایی، جغرافیای سیاسی، حقوق دریا و بندر، ترانزیت و حمل و نقل، فناوری‌های روز و هوش مصنوعی، ساخت و مهندسی تجهیزات دریایی و بندری، تعالی و بهره‌وری، اقتصاد سیاسی دریا و بندر، آینده پژوهی تحولات دریایی و بندری و...) برای ارسال مقالات علمی - پژوهشی دعوت می‌نماید. مشاوران علمی فصلنامه، مقالات را بررسی کرده و تصمیم‌گیری در خصوص چاپ آن‌ها بر عهده هیئت تحریریه می‌باشد.

فصلنامه در قبول، رد یا ویرایش مقالات دریافتی آزاد است.

مسئولیت آراء و نظرات ابراز شده در مقالات بر عهده نویسندگان بوده و چاپ آن‌ها به معنی تأیید مطالب نیست.

* این نشریه تابع قوانین کمیته اخلاق در انتشار (COPE) می‌باشد و از آیین نامه اجرایی قانون پیشگیری و مقابله با تقلب در آثار علمی پیروی می‌نماید.

* داوری اولیه مقالات رایگان بوده و به پژوهش‌های برتر هدایایی از طرف شرکت «توسعه خدمات دریایی و بندری» به نویسندگان محترم تقدیم می‌شود.

**فصلنامه «خدمات دریایی و بندری» یک نشریه علمی با داوری بسته و
دوسو ناشناس و با دسترسی آزاد است.**

* از پژوهشگران، استادان و صاحب نظران دعوت می‌شود برای ارسال مقاله‌های پژوهشی خود فقط از طریق سامانه نشریات دانشگاه (journalspmco.ir) اقدام فرمایند.

* مشاوران علمی فصلنامه، مقاله‌ها را بررسی کرده و هیئت تحریریه درباره چاپ آن‌ها تصمیم‌گیری می‌کند.

* فصلنامه در قبول، رد یا ویرایش مقالات آزاد است.

* مسئولیت آراء و نظرات ابراز شده در مقاله‌ها به عهده نویسندگان آن‌ها است.

راهنمای نویسندگان

مقالات قابل پذیرش

لطفاً پیش از تدوین و ارسال مقاله به نکات ذیل توجه فرمایید

ضمن آرزوی موفقیت برای شما نویسنده گرامی و با تشکر از اینکه فصلنامه «توسعه خدمات دریایی و بندری» را برای ارائه دستاورد پژوهشی خود برگزیده‌اید، به اطلاع می‌رساند رعایت کامل و دقیق مفاد زیر، شرط ورود مقاله به روند ارزیابی خواهد بود.




رعایت ابعاد علمی-پژوهشی

- عمده‌ترین ابعاد از ویژگی علمی پژوهشی به شرح زیر تعریف شده است:
- رعایت مراحل عمده روش پژوهش (چکیده، مقدمه و طرح مسئله، بحث و تحلیل یافته‌ها، نتیجه‌گیری)
- تناسب با نیازهای علمی-فکری جامعه اسلامی (کاربردی بودن)
- خلاقیت و نوآوری در خصوص موضوع و محتوا
- به کارگیری مفاهیم و اصطلاحات علمی و تخصصی
- ارتباط منطقی، انسجام و هماهنگی مطالب
- برخورداری از چهارچوب نظری
- استفاده از منابع معتبر و اصلی (با ذکر منابع)
- مقاله باید حاصل مطالعات، تجربه‌ها و پژوهش‌های نویسنده/نویسندگان مقاله باشد.
- در صورت اقتباس از متن آثار و منابع دیگر، ارجاع دقیق به منبع اصلی رعایت شود.
- مقاله نباید هم‌زمان به سایر نشریات، اعم از مجموعه‌های چاپی یا الکترونیکی (با هر درجه علمی) ارسال شود، یا در همایش‌ها و کنفرانس‌ها ارائه شود.
- مقاله پیش‌ازاین و یا پس از ارائه به فصلنامه، نباید از سوی هیچ‌یک از نشریات داخلی یا خارجی (به زبان فارسی یا غیرفارسی) پذیرش یا منتشر شده باشد.
- فصلنامه از مقاله‌های نظری که به ابداع یا ارائه نظریه‌های علمی (با رعایت موازین علمی) و نیز نقد و بررسی علمی، دقیق و مستدل نظریه‌های موجود می‌پردازند، استقبال می‌کند.

فهرست مطالب

- ۴۱-۱۱ مدل سازی پویای ریسک در صنعت حمل و نقل دریایی: تحلیل جامع ریسک بدنه، ماشین آلات کشتی و بار
محسن قره خانی، مرجان قره خانی، فریال فراکش
- ۷۵-۴۳ درآمدی بر بررسی حقوقی قرارداد لجستیک به معنای خاص و سیر تطور متصدیان ارائه دهنده خدمات لجستیک
محمدصادق اسلامی گیلانی، نیما نایب آقا
- ۱۱۵-۷۷ مطالعه نظری حکمرانی صنعت دریایی از منظر سرمایه انسانی و دلالت های آن
هادی خان محمدی، سحر ملک محمدی
- ۱۳۲-۱۱۷ بررسی تئوریک مدل های توسعه ای بنادر (مطالعه ای موردی بنادر منتخب)
حسین عسکری پور گلوپیک، مهدیه میرزایی بهمنی، انسیه صادقی فرد
- ۱۷۸-۱۳۳ تقابل جمهوری اسلامی ایران با پروژه کریدور عرب-مد (با تأکید بر نقش سازنده طرح پروژه چابهار در حوزه خلیج فارس)
طاهره ریاضی، سعید غلامی، مهدی نجاتی پور
- ۲۱۵-۱۷۹ نقش حمل و نقل چندوجهی (ترکیبی) در توسعه اقتصاد دریامحور
سید رضا میرعسکری، عطا صفائی
- ۲۴۴-۲۱۷ بررسی آیین نامه بین المللی امنیت کشتی ها و تسهیلات بنادر و نحوه اجرای آن در بنادر ایران
داریوش اشرافی، زینب حسنی، داوود حسینی

Dynamic Risk Modeling in the Maritime Transport Industry: A Comprehensive Analysis of Hull, Machinery, and Cargo Risks

- Mohsen Gharakhani**  * Faculty Member of Iranian University, Tehran, Iran
- Marjan Gharakhani**  PhD Student in Industrial Engineering, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran
- Feriyal Farakesh**  M.A. of MBA, Amirkabir University, Tehran, Iran

Abstract

Risk management in the maritime transport industry is of particular importance due to the complexity and multiplicity of factors influencing safety and efficiency. These factors include hull risk, maritime cargo risk, human risk, and operational risk, which mutually and non-linearly affect each other. Identifying the interactions and simultaneous effects of hull, cargo, human, and operational risks is crucial, as these risks interact in a complex and dynamic system. These interactions can lead to an increased probability of accidents, higher costs, reduced productivity, and diminished safety. In this study, an integrated maritime risk management model is developed using dynamic systems analysis and visual tools such as causal-loop diagrams and flowcharts. The causal-loop diagram serves as a key tool for identifying and analyzing causal relationships and feedback loops between key variables such as ship age, crew experience, equipment quality, cargo type, and environmental conditions. This diagram helps in understanding the structure and behavior of the complex system by displaying the interactions among various factors. Moreover, the use of flowcharts for more precise modeling of system dynamics and


*Corresponding Author: gharakhani@gmail.com


How to Cite: Gharakhani, M., Gharakhani, M., Farakesh, F. (2024). Dynamic Risk Modeling in the Maritime Transport Industry: A Comprehensive Analysis of Hull, Machinery, and Cargo Risks. *Marine and Port Services*, 2(5), 11-41.


simulating various maritime risk management scenarios has been emphasized. The findings of this study indicate that the proposed approach can help in more accurately identifying critical points and providing effective solutions to mitigate risks and improve decision-making in maritime transport. This model provides an efficient tool for managers and decision-makers to enhance safety and productivity in this industry by reducing risks.

Keywords: Maritime risk management, Dynamic Systems Analysis, Hull Risk, Maritime Cargo Risk, Operational Risk.

مدل سازی پویای ریسک در صنعت حمل و نقل دریایی: تحلیل جامع ریسک بدنه، ماشین آلات کشتی و بار

محسن قره خانی *  هیئت علمی دانشگاه ایرانیان، تهران، ایران

مرجان قره خانی  دانشجوی دکتری مهندسی صنایع، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران

فریال فراکش  کارشناسی ارشد رشته MBA، دانشگاه امیرکبیر، تهران، ایران

چکیده

مدیریت ریسک در صنعت حمل و نقل دریایی به دلیل پیچیدگی و تعدد عوامل تأثیرگذار بر ایمنی و کارایی، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. این عوامل شامل ریسک بدنه کشتی، باربری دریایی، ریسک انسانی و ریسک عملیاتی هستند که به طور متقابل و غیرخطی بر یکدیگر تأثیر می‌گذارند. شناسایی ارتباط متقابل و هم‌زمان اثرات ریسک بدنه کشتی، باربری دریایی، ریسک انسانی و ریسک عملیاتی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است زیرا این ریسک‌ها در یک سیستم پیچیده و پویا بر یکدیگر تأثیرگذارند. این تأثیرات می‌توانند منجر به افزایش احتمال وقوع حوادث، افزایش هزینه‌ها، کاهش بهره‌وری و کاهش ایمنی شوند. در این پژوهش، یک مدل یکپارچه مدیریت ریسک دریایی توسعه یافته است که با استفاده از تحلیل سیستم‌های پویا و ابزارهای بصری مانند نمودارهای علت و معلولی و نمودارهای جریان طراحی شده است. نمودار علت و معلولی به‌عنوان ابزاری کلیدی برای شناسایی و تحلیل روابط علی و حلقه‌های بازخورد میان متغیرهای کلیدی همچون سن کشتی، تجربه خدمه، کیفیت تجهیزات، نوع بار و شرایط محیطی به کار گرفته شده است. این نمودار با نمایش تعاملات بین عوامل مختلف، امکان درک ساختار و رفتارهای پیچیده سیستم را فراهم می‌آورد. علاوه بر آن، استفاده از نمودارهای جریان برای مدل‌سازی دقیق‌تر تغییرات دینامیک سیستم و شبیه‌سازی سناریوهای مختلف مدیریت ریسک دریایی مورد توجه قرار گرفته است. یافته‌های این مطالعه نشان می‌دهد که رویکرد پیشنهادی می‌تواند به شناسایی دقیق‌تر نقاط بحرانی و ارائه راه‌حل‌های مؤثر برای

مدلسازی پویای ریسک در صنعت حمل و نقل دریایی...؛ قره خانی و همکاران | ۱۳

کاهش مخاطرات و بهبود تصمیم‌گیری در حمل و نقل دریایی کمک کند. این مدل یک ابزار کارآمد برای مدیران و تصمیم‌گیران فراهم می‌کند تا با کاهش ریسک‌ها، ایمنی و بهره‌وری را در این صنعت افزایش دهند.

کلیدواژه‌ها: مدیریت ریسک دریایی، تحلیل سیستم‌های پویا، ریسک بدنه کشتی، ریسک باربری دریایی، ریسک عملیات.

مقدمه

صنعت حمل و نقل دریایی به عنوان یکی از ارکان حیاتی تجارت جهانی، همواره با چالش‌ها و ریسک‌های متعددی روبه‌رو است که می‌توانند تأثیرات عمیقی بر ایمنی، بهره‌وری و هزینه‌های عملیاتی داشته باشند. ریسک‌های موجود در این صنعت شامل عوامل مختلفی همچون ریسک بدنه کشتی، ریسک باربری دریایی، ریسک انسانی و ریسک عملیاتی هستند که به‌طور پیچیده و غیرخطی بر یکدیگر تأثیر می‌گذارند. شناسایی و تحلیل این ریسک‌ها در یک سیستم پویا و به‌هم‌پیوندیده، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است؛ چراکه هر تغییری در یک بخش می‌تواند به‌طور قابل توجهی بر سایر بخش‌ها تأثیر بگذارد.

مدیریت مؤثر این ریسک‌ها به‌ویژه در شرایط پیچیده و متغیر محیطی نیازمند استفاده از ابزارهای پیشرفته‌ای است که بتوانند روابط علت و معلولی و تأثیرات متقابل میان ریسک‌ها را شبیه‌سازی کنند. یکی از روش‌های مؤثر در این زمینه، استفاده از مدل‌سازی سیستم‌های پویا است که امکان تحلیل دینامیک پیچیده سیستم‌ها را فراهم می‌آورد. این مدل‌سازی به‌ویژه در شناسایی حلقه‌های بازخورد و نقاط بحرانی در فرآیندهای حمل و نقل دریایی نقش حیاتی دارد.

هدف این پژوهش، توسعه یک مدل یکپارچه برای مدیریت ریسک در صنعت حمل و نقل دریایی است که به‌وسیله آن بتوان ریسک‌های مختلف را شبیه‌سازی و تحلیل کرد. استفاده از نمودارهای علت و معلولی و نمودارهای جریان برای مدل‌سازی تأثیرات متقابل این ریسک‌ها در شرایط مختلف، از ویژگی‌های برجسته این تحقیق است. این مطالعه باهدف بهبود فرآیند تصمیم‌گیری در مدیریت ریسک دریایی و ارائه راهکارهای مؤثر برای کاهش مخاطرات و بهبود ایمنی و بهره‌وری در این صنعت، انجام شده است.

بیان مسئله

شناسایی ریسک فاکتورها در مدیریت ریسک دریایی اهمیت بسیاری دارد، چراکه این فاکتورها نقش اساسی در مدیریت و کاهش ریسک‌ها ایفا می‌کنند. از سویی دیگر، مدیریت ریسک دریایی به دلیل پیچیدگی‌ها و تعاملات پویا میان عوامل مختلف از جمله

شرایط آب‌وهوایی، وضعیت تجهیزات کشتی، مهارت خدمه و مسیرهای حمل‌ونقل با چالش‌های متعددی مواجه است. عدم قطعیت‌های ذاتی و تغییرات زمانی در این سیستم‌ها، پیش‌بینی و کنترل ریسک‌ها را دشوار کرده و موجب افزایش احتمال حوادث و خسارات می‌شود؛ بنابراین، استفاده از روش‌های تحلیل و مدل‌سازی که بتوانند این پیچیدگی‌ها، تعاملات پویا و ریسک فاکتورهای کلیدی را به صورت جامع بررسی کنند، ضروری به نظر می‌رسد. بر این اساس سؤالات و اهداف تحقیق به شرح زیر است.

سؤالات تحقیق

- چه ریسک فاکتورهای کلیدی در مدیریت ریسک دریایی اهمیت دارد و چگونه می‌توان آن‌ها را تحلیل و دسته‌بندی کرد؟
- چگونه می‌توان از مدل‌سازی پویا برای بررسی تعاملات پیچیده میان عوامل مختلف در مدیریت ریسک دریایی استفاده کرد؟
- چگونه تغییرات زمانی و عدم قطعیت‌های ذاتی در ریسک‌های دریایی را می‌توان در مدل‌سازی پویا شبیه‌سازی کرد؟
- چگونه می‌توان با استفاده از مدل‌سازی پویا حلقه‌های بازخورد و تعاملات پویا را در سیستم مدیریت ریسک دریایی شبیه‌سازی کرد؟

اهداف تحقیق

- شناسایی ریسک فاکتورهای کلیدی مرتبط با مدیریت ریسک دریایی، تحلیل و دسته‌بندی آن
- توسعه مدل پویای جامع شامل تعاملات پیچیده میان عوامل مؤثر بر مدیریت ریسک دریایی
- شبیه‌سازی تغییرات زمانی و پیش‌بینی ریسک‌ها به منظور ارائه راهکارهایی برای بهبود ایمنی دریایی
- طراحی مدل‌های بازخورد و حلقه‌های کنترل برای شبیه‌سازی و کاهش عوامل خطرزا

در مدیریت ریسک دریایی

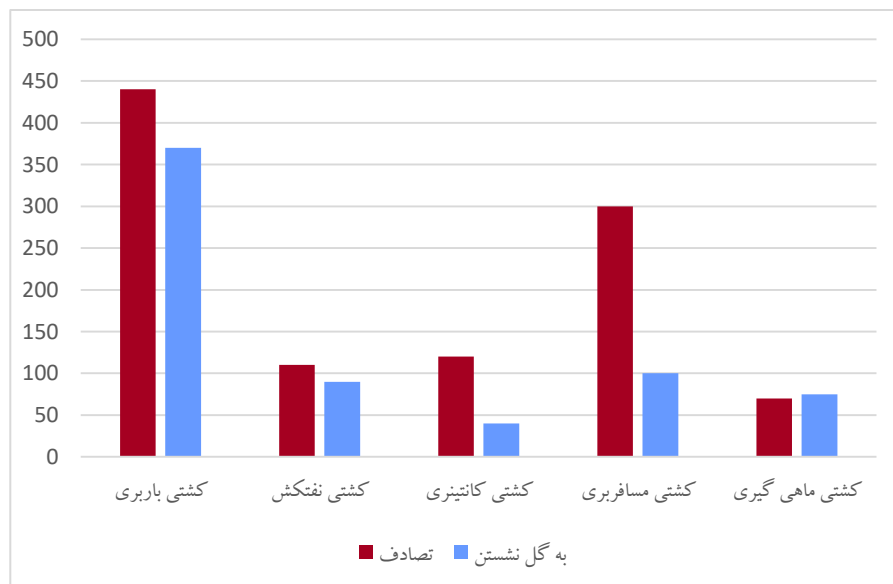
مبانی نظری

باتوجه به رشد و توسعه تجارت جهانی و گسترش تعاملات کشورها با یکدیگر امروزه حجم وسیعی از جابه‌جایی کالاها و خدمات از طریق دریا انجام می‌شود. از این رو، شناسایی و مدیریت ریسک‌هایی که در فرآیند حمل‌ونقل دریایی، بدنه و ماشین‌آلات ماشین‌کشتی و بارهای حمل‌شده توسط آن را تهدید می‌کند برای مالکان و صاحبان کشتی، شرکت‌های حمل‌کننده و سیاست‌گذاران بسیار حائز اهمیت است. مدیریت ریسک در حمل‌ونقل دریایی به این معناست که چگونه صاحبان و مالکان کشتی و شرکت‌های حمل‌ونقل می‌توانند با ریسک‌های خود به بهترین شیوه مواجه شده و آن‌ها را مدیریت کنند؛ به عبارت دیگر مدیریت ریسک در بخش حمل‌ونقل دریایی، فرآیندی برای شناسایی ریسک‌ها خواهد بود و اینکه چگونه می‌توان به بهترین و مناسب‌ترین روش، برخورد با این خسارات را انتخاب کرد. فرآیند مدیریت ریسک دارای مراحل مختلفی است که در تمامی جنبه‌های مدیریت ریسک ابتدا از شناسایی ریسک‌های مرتبط آغاز می‌شود.

حمل‌ونقل دریایی بخش جدایی‌ناپذیری از تجارت جهانی است و حمل‌ونقل دریایی حدود ۹۰٪ از تجارت‌های دریایی را تشکیل می‌دهد (Chauvin et al., 2013; United Nations Conference on Trade and Development, 2018). تعداد رو به افزایش کشتی‌های دریایی بدون شک منجر به بروز تصادفات دریایی می‌شود، علیرغم تلاش‌های فراوان برای پیشگیری از حوادث دریایی (Akyuz, 2015b; Chauvin et al., 2013) در اینجا، تصادفات دریایی به‌عنوان وقوعی ناخواسته برای کشتی تعریف می‌شود که اغلب منجر به از دست دادن جان یا آسیب جدی به هر فردی که در کشتی است و همچنین انواع مختلف خسارات می‌شود. در آب‌های قطب شمال، رایج‌ترین تصادفات دریایی مربوط به خرابی یا آسیب به ماشین‌آلات (در رتبه اول)، به گل‌نشستن کشتی‌ها (در رتبه دوم) و برخوردها (در رتبه سوم) است (Allianz Global Corporate and Specialty, 2019):

18). اگر حادثی که عواقب اقتصادی و زیست‌محیطی شدید دارند، مانند نشت نفت از

تانکرها در سراسر جهان در طول ۵۰ سال گذشته را بررسی کنیم، شایع‌ترین علل تصادفات برخوردها (۳۱٪) و به گل نشستن کشتی‌ها (۲۶٪) بوده است (International Tanker Owners Pollution Federation, 2020). به‌طور مشابه، حوادث دریایی که در آب‌های اروپایی رخ داده است (European Maritime Safety Agency, 2010) عمدتاً ناشی از برخورد یا به گل نشستن کشتی‌ها بوده که منجر به از دست دادن جان و خسارات اقتصادی شده است (شکل ۱).



نمودار ۱. آمار تصادفات دریایی (European Maritime Safety Agency (2010:14))

ریسک‌های دریایی به دو بخش اصلی تقسیم می‌شوند: ریسک‌های مرتبط با وسیله حمل (کشتی) و ریسک‌های مرتبط با بار. یکی از مهم‌ترین خطرات مرتبط با وسیله حمل، نوع حمل است. حمل دریایی به‌عنوان خطرناک‌ترین نوع حمل، نسبت به حمل‌ونقل هوایی و زمینی، با ریسک‌های بیشتری مواجه است. خطرات خاص حمل دریایی شامل به گل نشستن کشتی که زمانی رخ می‌دهد که کشتی به ساحل رانده می‌شود و نمی‌تواند مسیر خود را ادامه دهد، تصادم که می‌تواند برخورد کشتی با کشتی دیگر یا اشیاء ثابت باشد،

غرق شدن یا واژگونی کشتی، به دریا انداختن کالا به منظور سبک‌سازی کشتی، ورود آب به کشتی که ناشی از امواج دریا است و خسارات زیادی ایجاد می‌کند، طوفان که شامل باد شدید، گردباد، تندباد و سونامی است و می‌تواند باعث توقف یا غرق شدن کشتی‌ها شود، دزدی دریایی که خسارات زیادی به کالا وارد می‌کند و خسارات ناشی از هوای نامساعد است که فشار بیش‌ازحد هوا و امواج شدید می‌تواند به کشتی و محموله آسیب برساند (مهدوی و غیره، ۱۳۹۴؛ محمدیان امامی، ۱۳۹۰؛ دستباز، ۱۳۸۷).

ویژگی‌های وسیله حمل نیز تأثیر زیادی بر میزان ریسک دارد. سن وسیله حمل یکی از عواملی است که می‌تواند بر ریسک تأثیر بگذارد، زیرا کشتی‌های قدیمی‌تر یا فرسوده‌تر ریسک بیشتری دارند. همچنین، نوع وسیله حمل، مانند لنج یا بارج، می‌تواند ریسک‌های خاصی به همراه داشته باشد. کشتی‌های طبقه‌بندی‌شده به دلیل ایمنی بیشتر ریسک کمتری دارند. نیروی محرکه کشتی، مانند نوع موتور و سوخت، نیز می‌تواند بر ریسک تأثیر بگذارد. ابزارهای ایمنی مانند سیستم‌های مخابراتی و نجات به کاهش ریسک‌ها کمک می‌کنند. تابعیت و ملیت کشتی نیز می‌تواند تأثیرگذار باشد، به‌طوری‌که کشتی‌های با تابعیت خاص ممکن است از حمایت‌های کنسولی و مقررات بین‌المللی بهره‌مند شوند (دستباز، ۱۳۸۷).

در مورد خطرهای مرتبط با بار، نوع کالا یکی از عوامل اصلی است. کالاهایی مانند مواد شیمیایی یا کالاهایی که خودسوزی می‌کنند، نیاز به پوشش بیمه ویژه دارند. همچنین، آسیب‌پذیری کالاهای مختلف در حمل دریایی متفاوت است؛ به‌عنوان مثال، کالاهایی مانند غلات، میوه و دانه‌ها بیشتر در معرض آسیب قرار دارند. نو و کهنه بودن کالا نیز بر ریسک تأثیر می‌گذارد، زیرا کالاهای مستعمل احتمال آسیب بیشتری دارند و نیاز به حق‌بیمه بالاتری دارند. کیفیت و کمیت کالا، بازرسی اولیه و بسته‌بندی صحیح از جمله عواملی هستند که می‌توانند ریسک‌های مرتبط با کالا را کاهش دهند. مسیر عادی حمل نیز بسیار مهم است، زیرا هرگونه انحراف از مسیر عادی می‌تواند پوشش بیمه‌ای را قطع کند. طول مسیر نیز تأثیر زیادی دارد، به‌طوری‌که هرچه طول مسیر بیشتر باشد، ریسک

آسیب‌دیدگی کالا افزایش می‌یابد. زمان حمل، به‌ویژه در فصول خاص، می‌تواند ریسک‌ها را تشدید کند، زیرا طوفان‌ها و شرایط جوی در برخی فصول خطرات بیشتری دارند. نوع بسته‌بندی کالا نیز از جمله عوامل مؤثر در حفظ سلامت کالا است؛ بسته‌بندی مناسب و متناسب با نوع و ویژگی‌های کالا می‌تواند از آسیب به کالا جلوگیری کند. همچنین، میزان امنیت و ایمنی مسیر، به‌ویژه در مسیرهای خطرناک یا تنگه‌های باریک، می‌تواند بر ریسک‌ها تأثیرگذار باشد.

درنهایت، خطرهای مرتبط با عوامل انسانی نیز در مدیریت ریسک دریایی بسیار حائز اهمیت است. قابلیت و کفایت خدمه کشتی از مهم‌ترین عوامل کاهش ریسک‌ها است. کشتی‌هایی که دارای خدمه ماهر و کارآمد هستند، معمولاً ریسک کمتری دارند. همچنین، انتخاب مؤسسات حمل‌ونقل معتبر با وسایل نقلیه پیشرفته و تجهیزات مناسب برای بارگیری و تخلیه کالا از اهمیت زیادی برخوردار است. خسارت‌های ناشی از فعل یا عمل کارکنان کشتی که به‌عنوان باراتری شناخته می‌شود، می‌تواند خسارات بزرگی به کشتی یا کالا وارد کند (دستباز، ۱۳۸۷). ریسک فاکتورهای شناسایی شده در بخش باربری و حمل بار دریایی در جدول زیر خلاصه و دسته‌بندی شده است.

جدول ۱. ریسک فاکتورهای باربری دریایی

محموله		وسیله حمل			عوامل انسانی		فرآیند حمل و بارگیری	
نوع بار	نوع بسته بندی	ویژگی‌های بار	ویژگی‌های وسیله حمل	سابقه خسارتی بیمه‌گذار	قابلیت خدمه کشتی	مدیریت موسسه حمل	جزئیات ترانسشیمنت/ پارانشیمنت	تخلیه و بارگیری
محصولات خام، نیمه تمام، تمام‌شده	کانتینر (کانتیر سرباز/ کانتینر معمولی)	حالت بار (جامد، مایع، گاز)	سن وسیله حمل	تعداد خسارت رخ داده	میزان تخصص کاپیتان	مسافت حمل	مشخص بودن یا نامشخص بودن	شرایط گمرک
محموله فله	غیر کانتینر (جعبه، کیسه، کارتن، ...)	اندازه (ابعاد، وزن، حجم)	حدود و ظرفیت هر حمل	ارزش خسارت رخ داده	میزان تخصص متصدیان حمل	زمان حمل (فصل)	زمان دقیق انتقال کالا	شرایط ترمینال‌های تخلیه و بارگیری

محموله			وسيله حمل			عوامل انساني		فرآيند حمل و بارگيري	
صندوق (چوبی)									
محموله مايع	روی عرشه، زیر عرشه، به صورت فله	مرکز ثقل (به عنوان مثال: بالا، مرکزی یا خارج مرکز)	نیروی محرکه	تعداد خسارت وارد طی پنج سال گذشته			مسیر عادی حمل	مکان دقیق جابه جایی	شرایط بندر
کالاهای خطرناک	سایر خطرات بالقوه (مانند خواص کالاهای خطرناک)	تجاری یا غیرتجاری بودن وسیله حمل (کشتی های طبقه بندی شده)	دلیل خسارت وارد			طول مسیر	مسیر حرکت	نحوه بارگیری و بارچینی در کشتی یا وسيله حمل	
کالاهای حساس به دما	حساس به زمان (فساد پذیر و ...)	تابعیت و ملیت کشتی	میزان خسارت سنگین			میزان امنیت و ایمنی مسیر	نوع بسته بندی		
مواد غذایی	حساسیت (مثلاً نسبت به خوردگی، رطوبت، اشتعال پذیری، آلودگی، فشار، شکستگی و)	ابزارهای ایمنی وسيله حمل				مسافت حمل			
گیاهان زنده		تناسب نوع وسيله حمل با نوع جابه جایی				فصل حمل			
کالاهای تولیدی و		قابلیت دریابوردی							

فرآیند حمل و بارگیری			عوامل انسانی		وسیله حمل		محموله	
						کشتی و داشتن گواهینامه صلاحیت دریانوردی و تاریخ انقضای اعتبار این گواهینامه		سرمایه‌ای
						مجهر بودن وسایل نقلیه به دستگاه‌های جابه‌جایی		کالاهای حجیم
								کالاهای نمایشگاهی
								نمونه‌های اولیه

محیط دریایی به دلیل شرایط جوی نامساعد، ترافیک فشرده، خطرات ناشی از خرابکاری، حملات دزدان دریایی و اشتباهات انسانی، با ریسک‌های متعددی مواجه است که می‌تواند منجر به خسارات مالی بزرگی به بدنه و ماشین‌آلات کشتی‌ها شود. فرایند ارزیابی ریسک شامل تحلیل جامع عواملی است که می‌توانند بر ایمنی کشتی و تجهیزات آن تأثیر بگذارند. این عوامل شامل ویژگی‌های فنی کشتی، عمر مفید، سابقه تعمیر و نگهداری، شرایط عملیاتی، نوع محموله، مسیرهای دریانوردی و تجربه خدمه هستند. همچنین، فناوری‌های نوین مانند سیستم‌های نظارت پیشرفته و داده‌کاوی، امکان ارزیابی دقیق‌تر و پیش‌بینی بهتر ریسک‌ها را فراهم کرده‌اند. تحولات در قوانین بین‌المللی و استانداردهای ایمنی نیز نیاز به بازبینی مداوم در فرایند ارزیابی ریسک را ضروری می‌سازد.

در مطالعه‌ای توسط ون و همکاران (۲۰۱۹)، برای تجزیه و تحلیل سیستماتیک عوامل خطر در زنجیره تأمین دریایی، ارزیابی عواملی همچون مهارت نیروی انسانی، تجهیزات،

قابلیت اطمینان فنی، تأخیر در پرداخت خدمه و فسخ قراردادها انجام شده است. آکوستا و همکاران (۲۰۱۰) سیستم فازی NIS را برای ارزیابی خطرات تهاجم به محیط‌های دریایی از طریق شناورهای تفریحی معرفی کردند. در این مطالعه، معیارهایی مانند لنگرگاه، نوع کشتی، اجزای کشتی و عیوب آن مورد بررسی قرار گرفته است. همچنین در ارزیابی ریسک بدنه کشتی، عواملی چون اندازه، مدل، سن، پرچم، سرعت و تاریخ آخرین بازدید کشتی تأثیر گذارند (Adam, 2023). در مطالعات دیگری مانند تحقیق انجام شده توسط علیجانی و همکاران (۱۳۹۶) و ابطحی (۱۳۹۹)، ریسک‌های مرتبط با عوامل انسانی و غیر انسانی (مانند غفلت خدمه، شرایط جوی، نوع شناور و سابقه خسارات) بررسی و ارزیابی شده‌اند. در این تحقیق‌ها، ارزیابی ریسک به وسیله مدل‌های کمی و کیفی انجام شده است. ریسک فاکتورهای شناسایی شده در بخش بدنه و ماشین‌آلات کشتی در جدول زیر خلاصه و دسته بندی شده است.

جدول ۲. ریسک فاکتورهای بدنه و ماشین‌آلات کشتی

عملیات	عوامل انسانی	تجهیزات شناور	ویژگی‌های شناور
حمل و نقل کالای خطرناک	ملیت کارکنان	تجهیزات نجات غریق	نوع مالکیت و کاربری شناور
بازرسی‌ها و کنترل بندر	آموزش کارکنان	قابلیت اطفاء حریق	سال ساخت کشتی / سال ساخت موتور
شرایط سیاسی / تجاری / قوانین نظارتی	شیوه‌های کاری و فرآیندها	تجهیزات تعمیرات و نگهداری	تناژ کشتی
تاریخچه تصادفات	وظایف و مسئولیت‌های خدمه	سیستم تشخیص حریق	محل اقامت خدمه
تاریخچه تردد کشتی	مهارت‌های نیروی انسانی	تجهیزات اضطراری	منطقه عرشه
منطقه تجاری (منطقه پرخطر دزدی و قاچاق)	هماهنگی اعضا	تجهیزات الکترونیکی	تیر عرضی / آبخور / نوع دکل
برنامه تعمیرات / تعمیرات بدون برنامه	درجه رهبری	تجهیزات ناوبری	وسایل گرمایشی و روشنایی شناور
هزینه تقریبی تعمیرات	گواهینامه‌ها	سیستم VHS، GPS	ابعاد کشتی

عملیات	عوامل انسانی	تجهیزات شناور	ویژگی‌های شناور
بندری که شناور در آن ثبت شده	عضویت در کلوب‌ها	تجهیزات دنده معکوس	جنس بدنه
تحریم‌ها	تجربه مدیریت در دریانوردی	تعداد پروانه	چگونگی ساخت / کشور سازنده
مسیر و زمان سفر	تحصیلات کارکنان	سیستم امنیتی / دوربین مدار بسته	مشخصات موتور (قدرت، تعداد سیلندر)
قابلیت دید و وضعیت آب‌وهوا	اجاره کنندگان و تعمیر کاران	سیستم دزدگیر	سوخت
نوع محموله، بارگیری و تخلیه	ماتریس عملیات خدمه (زمان‌بندی)	تجهیزات بی‌سیم شناور	حداکثر سرعت
کل ساعات استفاده شده	پروفایل ریسک خدمه کشتی		قابلیت مانور
محدوده تردد	باراتری کارکنان کشتی		قابلیت پهلوگیری
سابقه عملیات یدک‌کشی	تجربه اداره شناور		قابلیت یدک‌کشی
تواتر بازرسی‌ها	تأخیر در پرداخت خدمه		پرچم شناور
فسخ قراردادها	هدایت شناور توسط افراد دیگر		طبقه‌بندی شناور از حیث تردد (لاینر، ترمپ)
وضعیت ورشکستگی مالک کشتی			حداکثر مسافتی طی شده شناور بدون سوخت‌گیری
اعتبار مالک کشتی			کلاس شناور / موسسه رده‌بندی
نرخ چارتر			
تاریخ آخرین اورهال			
حداکثر تعداد سرنشینان			
سرتیفیکیت			
محل استقرار شناور			

یکی از مهم‌ترین چالش‌ها در زمینه مدیریت ریسک دریایی، نبود یک چارچوب جامع و یکپارچه برای تحلیل هم‌زمان ریسک فاکتورهای بدنه و ماشین‌آلات کشتی و باربری دریایی است. این شکاف در ادبیات موضوع می‌تواند منجر به ارزیابی ناکافی و ناقص

ریسک‌ها در حمل‌ونقل دریایی شود و در نهایت به افزایش خطرات مالی و عملیاتی منجر گردد. برای توضیح بیشتر این شکاف، می‌توان چندین بعد مختلف از آن را مورد بررسی قرار داد.

۱. عدم یکپارچگی در ارزیابی ریسک‌ها

۲. تأثیرات نامشخص و غیرقطعی

۳. لزوم چارچوب‌های جامع برای مدیریت ریسک

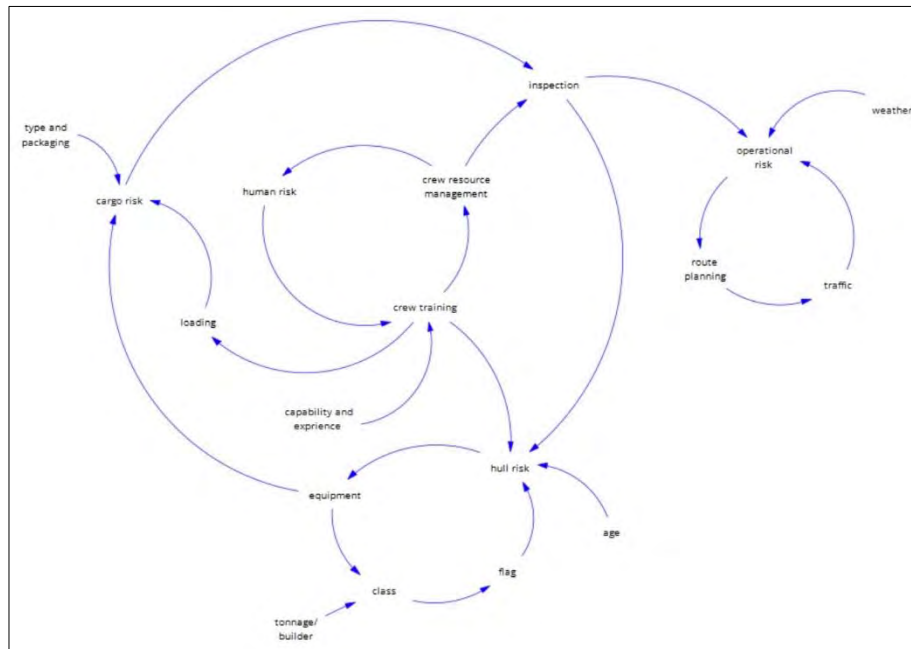
در مجموع، شکاف‌های موجود در تحلیل هم‌زمان ریسک‌های بدنه و ماشین‌آلات کشتی و باربری دریایی، نیاز به توسعه چارچوب‌های تحلیلی جامع و پویاتر دارد که قادر به تحلیل ریسک‌ها به صورت هم‌زمان و در تعامل با یکدیگر باشند. این امر می‌تواند به کاهش عدم قطعیت‌ها، بهبود مدل‌های پیش‌بینی و افزایش کارایی و دقت در مدیریت ریسک‌ها کمک کند.

روش‌شناسی و داده‌های تحقیق

استفاده از سیستم‌های پویا در این مدل‌سازی، به ما امکان می‌دهد تا روابط پیچیده و غیرخطی بین فاکتورهای ریسک را به طور جامع در نظر بگیریم. مدل توسعه‌یافته شامل حلقه‌های بازخورد مثبت و منفی است که نشان‌دهنده تأثیرات متقابل فاکتورها بر یکدیگر در طول زمان می‌باشد. سیستم‌های پویا به ما امکان می‌دهند تا رفتار سیستم را در بازه‌های زمانی مختلف شبیه‌سازی کنیم و الگوهای پویای ریسک‌ها را درک نماییم. این امر به پیش‌بینی روندهای آینده و تصمیم‌گیری‌های استراتژیک کمک می‌کند. با تحلیل حلقه‌های بازخورد و ساختار سیستم، می‌توانیم فاکتورهای را شناسایی کنیم که تغییرات کوچک در آنها تأثیرات بزرگی بر کل سیستم دارند. این اطلاعات برای تدوین راهبردهای مؤثر در کاهش ریسک حیاتی است.

در ادامه پژوهش برای درک بهتر ساختار و دینامیک سیستم، از نمودارهای علت و معلولی و نمودارهای جریان استفاده شده است. این نمودارها به شناسایی روابط متقابل بین عوامل مختلف ریسک و نحوه تأثیرگذاری آنها بر یکدیگر کمک می‌کنند.

در مدل پیشنهادی، نمودار علت و معلولی برای نمایش روابط بین ریسک کشتی، ریسک باربری دریایی، ریسک انسانی و ریسک عملیاتی استفاده شده است. این نمودار به شناسایی و تحلیل تعاملات بین عوامل مختلف مانند سن کشتی، تجربه خدمه، کیفیت تجهیزات، نوع بار و شرایط محیطی کمک می‌کند. مزایای استفاده از نمودار علت و معلولی عبارت است از: شناسایی روابط کلیدی و کمک به درک عمیق‌تر از چگونگی تأثیر متغیرها بر یکدیگر. این نمودار شامل متغیرها و روابط علی بین آنها است که می‌تواند حلقه‌های بازخورد مثبت (تقویت‌کننده) یا منفی (متعادل‌کننده) را تشکیل دهد.



نمودار ۲. نمودار علت و معلولی

حلقه‌های تعریف‌شده در این نمودار به شرح ذیل است.

- حلقه‌های بازخورد مثبت:
- ۱. سن کشتی و ریسک کشتی:
- افزایش سن کشتی → کاهش کیفیت ساختاری → افزایش ریسک کشتی → احتمال

بیشتر خرابی‌ها و حوادث → افزایش هزینه‌های تعمیرات و زمان‌های توقف.

۲. ریسک باربری و خسارات مالی:

▪ افزایش ریسک باربری → احتمال آسیب به بار → خسارات مالی → تأثیر بر اعتبار شرکت → کاهش مشتریان → تأثیر منفی بر درآمد.

• حلقه‌های بازخورد منفی:

۱. تجربه خدمه و ریسک انسانی:

▪ افزایش تجربه و آموزش خدمه → کاهش خطاهای انسانی → کاهش ریسک انسانی → بهبود ایمنی عملیات.

۲. کیفیت تجهیزات و ریسک کشتی:

▪ بهبود کیفیت تجهیزات → کاهش احتمال خرابی → کاهش ریسک کشتی → افزایش اعتماد به عملیات.

نمودار جریان ابزار اصلی در مدل‌سازی سیستم‌های پویا است که ساختار کمی سیستم را با نمایش انباره‌ها (Stocks) و جریان‌ها (Flows) نشان می‌دهد. این نمودار به ما امکان می‌دهد تا تغییرات در متغیرهای کلیدی را در طول زمان شبیه‌سازی کرده و رفتار دینامیکی سیستم را تحلیل کنیم.

اجزای نمودار جریان

۱. انباره‌ها: (Stocks)

▪ ریسک کشتی: نمایانگر تجمعی از تمامی مخاطرات مرتبط با کشتی.

▪ ریسک باربری دریایی: نشان‌دهنده میزان تجمعی مخاطرات مرتبط با بار و حمل و نقل.

▪ ریسک انسانی: میزان تجمعی مخاطرات ناشی از عوامل انسانی.

▪ ریسک عملیاتی: تجمعی از مخاطرات مربوط به فرآیندها و عملیات.

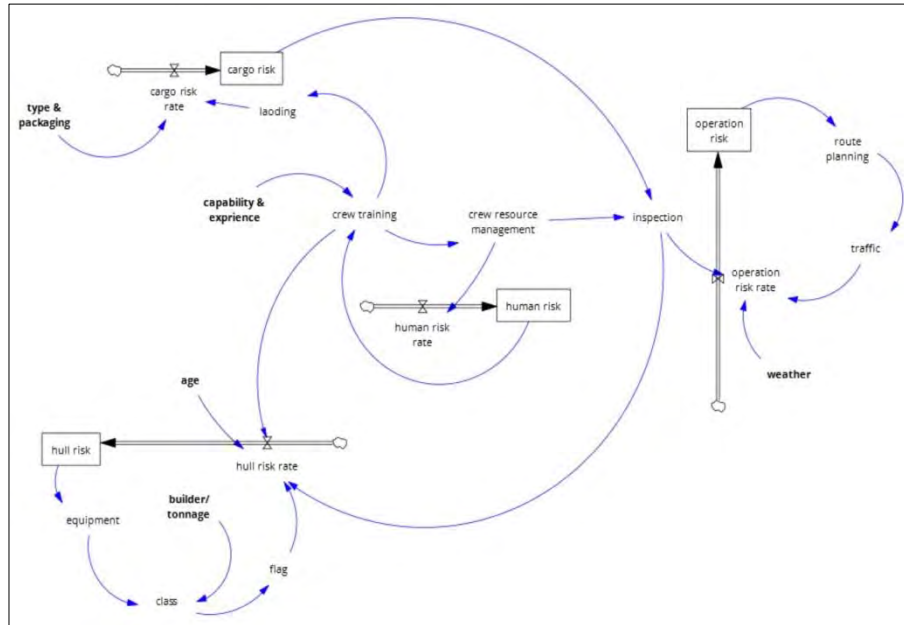
۲. جریان‌ها: (Flows)

▪ نرخ افزایش ریسک‌ها: ورود ریسک‌های جدید به انباره‌ها بر اساس عوامل تشدیدکننده.

- نرخ کاهش ریسک‌ها: کاهش ریسک‌ها به واسطه اقدامات کنترلی و کاهش دهنده.
- ۳. متغیرهای کمکی (Auxiliaries):
- سن کشتی، تجربه خدمه، کیفیت تجهیزات، شرایط محیطی، نوع بار، روش‌های بارگیری و تخلیه، تدابیر ایمنی، برنامه‌های نگهداری و تعمیرات.

روابط و معادلات اصلی

- ریسک کشتی:
- نرخ افزایش ریسک کشتی: تابعی از سن کشتی و کاهش کیفیت تجهیزات.
- نرخ کاهش ریسک کشتی: وابسته به برنامه‌های نگهداری و تعمیرات و بازرسی‌های دوره‌ای.
- ریسک باربری دریایی:
- نرخ افزایش ریسک باربری: متأثر از نوع بار و روش‌های بارگیری و تخلیه.
- نرخ کاهش ریسک باربری: ناشی از بهبود فرآیندها و استفاده از تجهیزات مناسب.
- ریسک انسانی:
- نرخ افزایش ریسک انسانی: مرتبط با کاهش آموزش‌ها و تجربه کم خدمه.
- نرخ کاهش ریسک انسانی: حاصل از برنامه‌های آموزشی و توسعه مهارت‌ها.



نمودار ۳. نمودار جریان

در مدل یکپارچه مدیریت ریسک دریایی، شناسایی و تحلیل تأثیر متغیرهای برون‌زا بر متغیرهای حالت از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. این تحلیل به ما امکان می‌دهد تا درک عمیق‌تری از نحوه تأثیرگذاری عوامل خارجی بر ریسک‌های مختلف دریایی به دست آوریم و نقاط حساس سیستم را شناسایی کنیم. در این بخش، به بررسی چهار متغیر برون‌زا شامل سن کشتی، شرایط آب و هوایی، مهارت خدمه و نوع و بسته‌بندی محصول و تحلیل حساسیت آن‌ها نسبت به متغیرهای حالت ریسک کشتی، ریسک باربری، ریسک عملیات و ریسک انسانی می‌پردازیم. اهمیت تحلیل حساسیت نیز در این بخش توضیح داده خواهد شد.

در مدل مدیریت ریسک دریایی، چهار متغیر برون‌زا اصلی مورد بررسی قرار گرفته‌اند

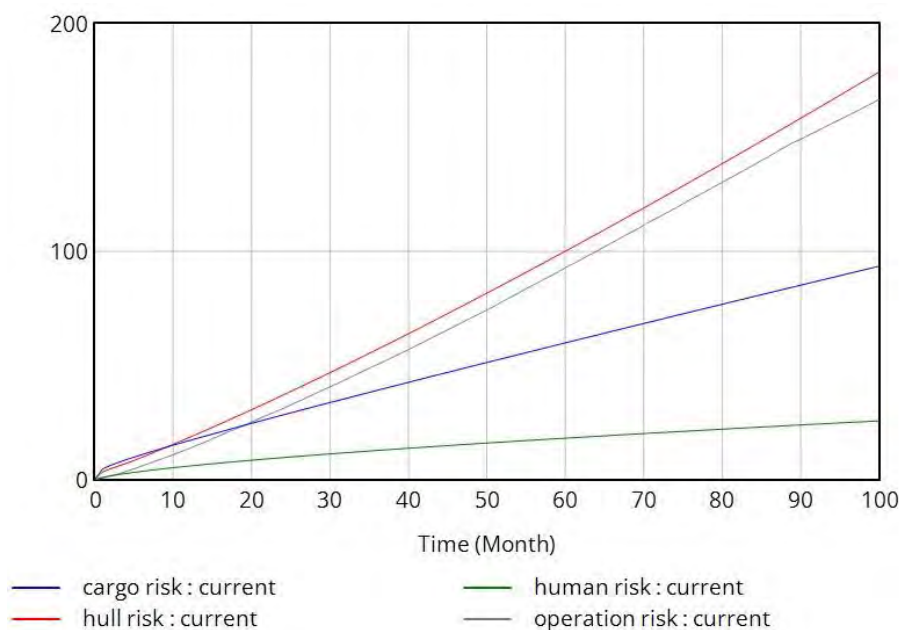
که عبارت‌اند از:

۱. سن کشتی
۲. شرایط آب و هوایی

۳. مهارت خدمه

۴. نوع و بسته‌بندی محصول

برای هر یک از این متغیرها، تحلیل حساسیت انجام شده است تا تأثیر آن‌ها بر متغیرهای حالت شناسایی شود. در ادامه به تفصیل به هر یک از این متغیرها و نتایج تحلیل حساسیت آن‌ها می‌پردازیم. نمودار حالت پایه بدون تغییر متغیرهای برون‌زا به صورت زیر است.



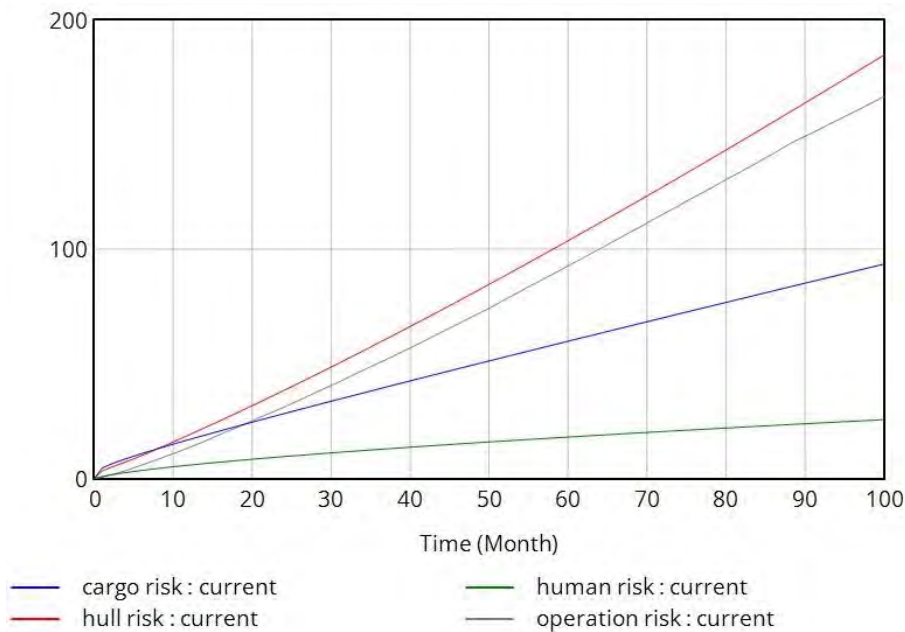
نمودار ۴. حالت پایه ریسک‌ها در طول زمان

سن کشتی یکی از عوامل کلیدی در ارزیابی ریسک‌های دریایی است. کشتی‌های قدیمی‌تر معمولاً با مشکلات فنی بیشتری مواجه هستند که می‌تواند به افزایش ریسک کشتی و باربری منجر شود.

تأثیرات سن کشتی بر متغیرهای حالت

- ریسک کشتی: با افزایش سن کشتی، احتمال خرابی‌ها و نقص‌های فنی افزایش می‌یابد که مستقیماً به افزایش ریسک کشتی منجر می‌شود.

- ریسک باربری: کشتی‌های قدیمی‌تر ممکن است ظرفیت حمل و نقل کمتری داشته باشند و احتمال آسیب به بار نیز افزایش یابد.
 - ریسک عملیات: نگهداری و تعمیرات بیشتر برای کشتی‌های قدیمی‌تر نیاز است که می‌تواند هزینه‌ها و زمان‌های توقف عملیات را افزایش دهد.
 - ریسک انسانی: کشتی‌های قدیمی‌تر ممکن است تجهیزات ایمنی ضعیف‌تری داشته باشند که بر ایمنی خدمه تأثیر می‌گذارد.
- با تغییر متغیر سن کشتی نمودارها به صورت زیر تغییر می‌کند.



نمودار ۵. تأثیر تغییرات سن کشتی

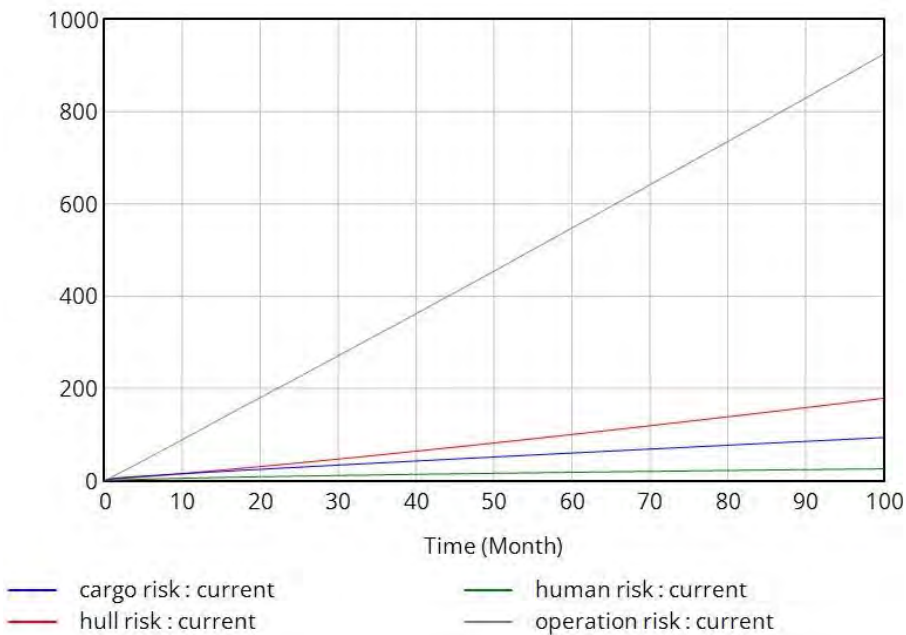
همان‌طور که مشاهده می‌شود، متغیر سن کشتی در بازه‌های نرمال تأثیر چندانی در سایر ریسک فاکتورها ندارد؛ اما باید در نظر داشت که افزایش سن کشتی، ریسک کشتی را به صورت شیفتهی افزایش می‌دهد که در بلندمدت می‌تواند تأثیر بر روی سایر ریسک‌ها داشته باشد.

شرایط آب و هوایی نقش مهمی در عملیات دریایی ایفا می‌کند. تغییرات ناگهانی در

شرایط آب و هوایی می‌تواند به افزایش ریسک‌های مختلف منجر شود.

تأثیرات شرایط آب و هوایی بر متغیرهای حالت

- ریسک کشتی: شرایط آب و هوایی نامساعد مانند طوفان‌ها و امواج بلند می‌تواند به آسیب‌های ساختاری کشتی منجر شود.
 - ریسک باربری: بارگیری و تخلیه در شرایط آب و هوایی سخت ممکن است به آسیب‌های بیشتری به بارها منجر شود.
 - ریسک عملیات: عملیات در شرایط آب و هوایی نامناسب نیازمند هماهنگی بیشتری است و احتمال خطاها و تأخیرها افزایش می‌یابد.
 - ریسک انسانی: شرایط آب و هوایی بد می‌تواند به خطرات بیشتری برای خدمه کشتی منجر شود و ایمنی آن‌ها را تهدید کند.
- با تغییر متغیر شرایط آب و هوایی نمودارها به صورت زیر تغییر می‌کند.



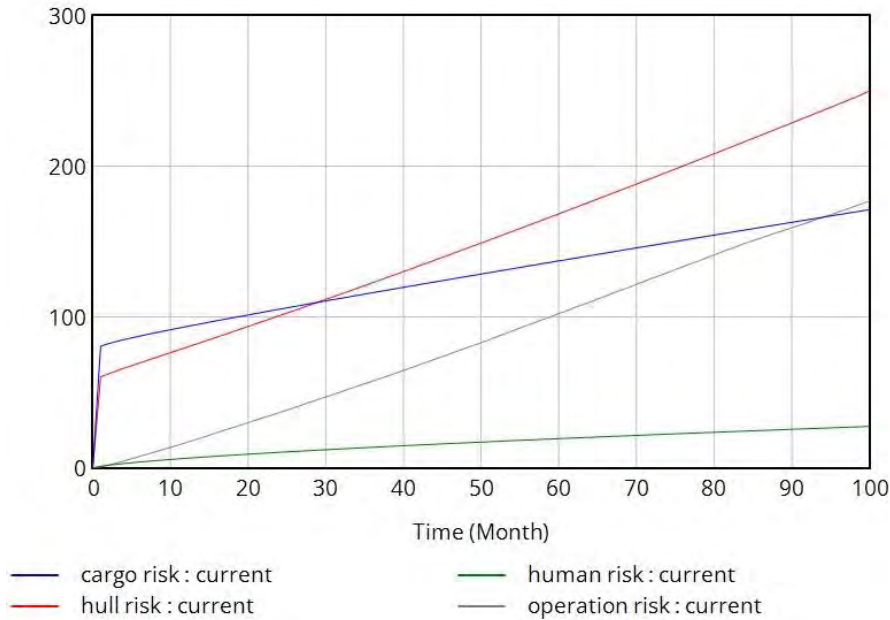
نمودار ۴. تأثیر تغییرات شرایط آب و هوایی

همان‌طور که مشاهده می‌شود، تغییرات شرایط آب و هوایی ریسک عملیات را بسیار بالا می‌برد و این امر با توجه به متغیرهای درون‌زای کاهنده با تأخیر زمانی و با کاهش تأثیر خود را بر روی سایر ریسک‌های می‌گذارد.

مهارت خدمه یکی از عوامل حیاتی در مدیریت ریسک دریایی است. خدمه با تجربه و آموزش‌دیده می‌توانند به کاهش ریسک‌های انسانی و عملیاتی کمک کنند.

تأثیرات مهارت خدمه بر متغیرهای حالت

- ریسک انسانی: خدمه با مهارت بالا احتمال خطاهای انسانی را کاهش می‌دهند که به کاهش ریسک انسانی منجر می‌شود.
 - ریسک کشتی: خدمه ماهر می‌توانند در مواقع اضطراری به بهبود وضعیت کشتی کمک کرده و از وقوع حوادث جلوگیری کنند.
 - ریسک باربری: خدمه با تجربه می‌توانند روش‌های بارگیری و تخلیه بهتری را اجرا کنند که به کاهش ریسک باربری منجر می‌شود.
 - ریسک عملیات: خدمه با مهارت بالا می‌توانند عملیات را بهینه‌تر انجام داده و از تأخیرها و مشکلات فنی جلوگیری کنند.
- با تغییر متغیر مهارت خدمه نمودارها به صورت زیر تغییر می‌کند.



نمودار ۷. تأثیر مهارت خدمه

همان‌طور که انتظار می‌رفت، مهارت خدمه تأثیر محسوسی در ریسک کشتی و ریسک باربری دارد. این تأثیر در نمودار با پرش ریسک باربری و ریسک کشتی در ابتدای زمان قابل مشاهده است. این تأثیر به مرور زمان با عملکرد متغیرهای داخلی و حلقه‌های بازدارنده، کاهش پیدا کرده و روند ملایمی را در پیش می‌گیرد.

نوع و بسته‌بندی محصول تأثیر قابل توجهی بر ریسک‌های باربری دریایی دارد. بسته‌بندی نامناسب یا حمل‌ونقل محصولات حساس می‌تواند به افزایش ریسک آسیب به بار منجر شود.

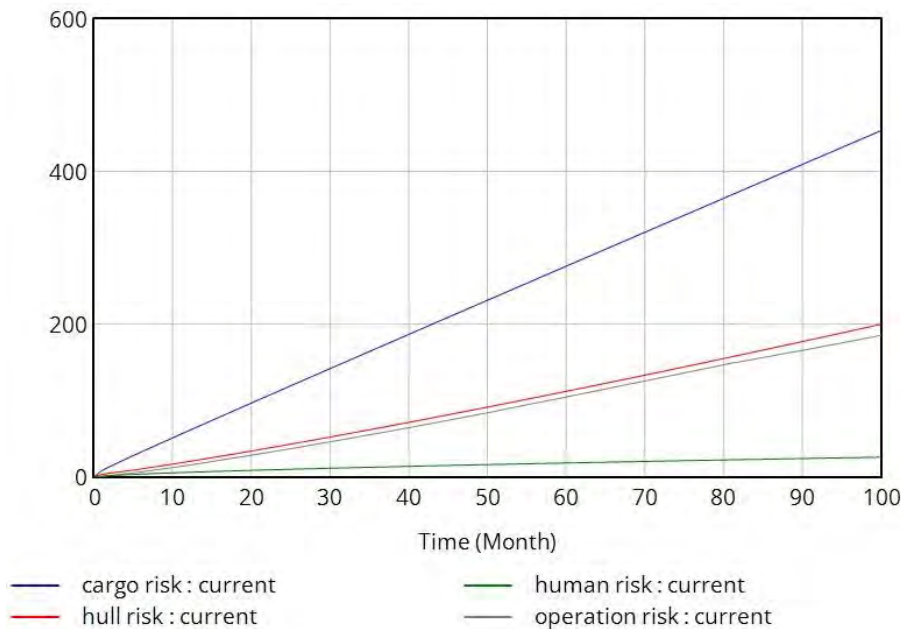
تأثیرات نوع و بسته‌بندی محصول بر متغیرهای حالت

- ریسک باربری: نوع بارهای حساس و بسته‌بندی ضعیف احتمال آسیب به بار را افزایش می‌دهد.
- ریسک کشتی: بارهای سنگین یا خطرناک می‌توانند به استحکام کشتی آسیب برسانند

و ریسک کشتی را افزایش دهند.

- ریسک عملیات: حمل و نقل محصولات خاص نیازمند روش‌های خاصی است که عدم رعایت آن‌ها می‌تواند منجر به تأخیرها و مشکلات عملیاتی شود.
- ریسک انسانی: بارهای خطرناک می‌توانند خطرات بیشتری برای خدمه ایجاد کنند و ایمنی آن‌ها را تهدید کنند.

با تغییر متغیر نوع و بسته‌بندی محصول نمودارها به صورت زیر تغییر می‌کند.



نمودار ۵. تأثیر بسته‌بندی و نوع محصول

همان‌طور که در نمودار قابل مشاهده است، ریسک نوع با و بسته‌بندی آن تأثیر بسیار زیادی روی ریسک بار دارد، به همین ترتیب ریسک کشتی را افزایش می‌دهد، اما تأثیر روی ریسک انسانی ندارد. البته قابل ذکر است که با استفاده از متغیرهای داخلی کاهش یافته، تأثیر آن روی عملیات کاهش پیدا کرده است.

در نمودارهای زیر به ترتیب تأثیر هر کدام از متغیرهای برون‌زا به صورت کمی بر روی متغیرهای حالت استخراج شده است.



نمودار ۶. تحلیل حساسیت متغیرهای برونزا

نتیجه‌گیری

در پژوهش حاضر، باهدف ارتقاء مدیریت ریسک در صنعت دریایی، یک مدل یکپارچه و پویا برای تحلیل و مدیریت ریسک‌های مختلف دریایی توسعه داده شد. این مدل بر پایه سیستم‌های پویا طراحی شده است تا تعاملات پیچیده و غیرخطی بین عوامل مختلف ریسک را به‌طور جامع موردبررسی قرار دهد. سه گروه اصلی ریسک دریایی شامل ریسک کشتی، ریسک باربری دریایی و ریسک‌های انرژی دریایی شناسایی و فاکتورهای مرتبط با هر یک از این گروه‌ها تعیین گردیدند.

در مرحله بعد، با تمرکز بر دو ریسک اساسی یعنی ریسک کشتی و ریسک باربری دریایی، یک مدل دینامیک سیستم توسعه یافت که از نمودارهای علت و معلولی و نمودارهای جریان بهره برد. این نمودارها به شناسایی و تحلیل روابط علی و حلقه‌های بازخورد بین فاکتورهای مختلف ریسک کمک کردند. همچنین، چهار متغیر برون‌زا شامل سن کشتی، شرایط آب و هوایی، مهارت خدمه و نوع و بسته‌بندی محصول در مدل گنجانده شدند. برای هر یک از این متغیرهای برون‌زا، تحلیل حساسیت انجام شد تا تأثیر آن‌ها بر متغیرهای حالت شامل ریسک کشتی، ریسک باربری، ریسک عملیات و ریسک انسانی شناسایی گردد. این تحلیل حساسیت به شناسایی نقاط حساس سیستم و درک بهتر تأثیرات متقابل عوامل مختلف کمک شایانی نمود.

مدل پیشنهادی پویای ریسک فاکتورهای دریایی، با بهره‌گیری از سیستم‌های پویا و ابزارهای تحلیل پیشرفته، توانسته است چارچوبی جامع و انعطاف‌پذیر برای مدیریت ریسک در صنعت دریایی ارائه دهد. این مدل با ترکیب روش‌های کیفی و کمی، امکان تحلیل عمیق‌تر و دقیق‌تری از تعاملات بین عوامل مختلف ریسک را فراهم کرده است. در ادامه، به بررسی نتایج کلیدی و اهمیت این مدل پرداخته می‌شود.

۱. درک بهتر از ساختار ریسک‌ها: مدل توسعه‌یافته با استفاده از نمودارهای علت و معلولی، روابط پیچیده و حلقه‌های بازخورد بین فاکتورهای مختلف ریسک را به‌طور بصری و قابل‌فهمی نمایش داد. این نمودارها به شناسایی عوامل کلیدی و تأثیرات متقابل آن‌ها

- کمک کرده و درک بهتری از ساختار کلی ریسک‌های دریایی فراهم نمودند.
۲. تحلیل حساسیت و شناسایی نقاط حساس: انجام تحلیل حساسیت برای چهار متغیر برون‌زا اصلی، نشان داد که هر یک از این متغیرها تأثیرات قابل توجهی بر متغیرهای حالت دارند. به‌عنوان مثال، سن کشتی تأثیر زیادی بر ریسک کشتی و ریسک باربری دارد، درحالی‌که مهارت خدمه می‌تواند به‌طور مستقیم بر ریسک انسانی و ریسک عملیات تأثیر بگذارد. این شناسایی نقاط حساس، امکان تمرکز بر عوامل کلیدی را برای کاهش ریسک‌ها فراهم کرده و تخصیص بهینه منابع را تسهیل می‌کند.
۳. پیش‌بینی رفتار سیستم در طول زمان: مدل دینامیک سیستم امکان شبیه‌سازی رفتار سیستم در بازه‌های زمانی مختلف را فراهم کرده است. این قابلیت به مدیران و تصمیم‌گیرندگان اجازه می‌دهد تا روندهای آینده را پیش‌بینی کرده و تأثیر سیاست‌ها و تصمیمات مدیریتی را بر کاهش یا افزایش ریسک‌ها ارزیابی کنند. به این ترتیب، استراتژی‌های مؤثرتری برای مدیریت ریسک‌های دریایی تدوین می‌شود.
۴. بهینه‌سازی تصمیم‌گیری‌های مدیریتی: مدل یکپارچه ارائه‌شده، با ارائه یک دیدگاه جامع و یکپارچه از ریسک‌ها، به مدیران امکان می‌دهد تا تصمیمات بهتری اتخاذ کنند. با درک عمیق‌تر از تأثیرات متقابل عوامل مختلف، مدیران می‌توانند اقدامات پیشگیرانه و برنامه‌های مدیریتی را بهینه‌سازی کرده و از وقوع حوادث و خسارات بزرگ جلوگیری نمایند.
۵. ارتقای ایمنی و کاهش هزینه‌ها: با شناسایی و مدیریت مؤثر ریسک‌ها، مدل پیشنهادی می‌تواند به افزایش ایمنی خدمه و بهبود عملکرد کشتی‌ها کمک کند. همچنین، با کاهش حوادث و خسارات ناشی از ریسک‌ها، هزینه‌های مرتبط با نگهداری، تعمیرات و خسارات مالی نیز کاهش می‌یابد. این امر به صرفه‌جویی در منابع مالی و افزایش بهره‌وری عملیاتی منجر می‌شود.
۶. انعطاف‌پذیری و قابلیت تطبیق با تغییرات محیطی: مدل دینامیک سیستم به دلیل ساختار انعطاف‌پذیر خود، امکان به‌روزرسانی و تنظیم مدل بر اساس تغییرات محیطی، فناوری‌ها و

مقررات جدید را فراهم می‌آورد. این قابلیت به سازمان‌ها اجازه می‌دهد تا با تغییرات سریع در صنعت دریایی سازگار شوند و استراتژی‌های مدیریت ریسک خود را به‌روز نگه دارند. با توجه به پیچیدگی و پویا بودن صنعت دریایی، استفاده از مدل‌های یکپارچه و پویا برای مدیریت ریسک، نه تنها به کاهش حوادث و خسارات کمک می‌کند، بلکه به بهبود کارایی و پایداری عملیاتی نیز منجر می‌شود؛ بنابراین، توسعه و به‌کارگیری چنین مدل‌هایی در صنعت دریایی، اهمیت بالایی دارد و می‌تواند نقش مهمی در ارتقای ایمنی و بهره‌وری این صنعت ایفا نماید.

منابع

۱. مهدوی، غ.، دقیقی اصلی، ع.، انصاری، ا.، بردال، ز.، صبور، م.، علیجانی، ح.، و بهادر، آ. (۱۳۹۴). عوامل ریسک و فاکتورهای مؤثر بر محاسبه حق بیمه در رشته بیمه‌های باربری. تهران: پژوهشکده بیمه.
۲. محمدیان امامی، م. ج. (۱۳۹۰). اصول و کلیات بیمه باربری و کاربرد آن. انتشارات جنگل، کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی.
۳. دستباز، ه. (۱۳۸۷). بیمه باربری، کالا، کشتی، هواپیما. انتشارات دانشکده علوم اقتصادی.
۴. علیجانی، حمید.، خانی زاده، فرید.، بردال، زهرا. (۱۳۹۶ الف). طراحی الگوی مدیریت ریسک و بیمه در صنعت حمل و نقل دریایی. بیست و چهارمین همایش ملی بیمه و توسعه. تهران: پژوهشکده.
۵. ابطحی، رضا، س. ا.، رشنوادی، عمید، و اکرم. (۲۰۲۰). شناسایی و رتبه‌بندی عوامل ریسک در رشته بیمه‌های باربری دریایی: یک رویکرد ترکیبی تصمیم‌گیری چندمعیاره فازی. پژوهشنامه بازرگانی، ۲۴(۹۵)، ۱۹۵-۲۲۴.

References

6. Akyuz, E. (2015). Quantification of human error probability towards the gas inserting process onboard crude oil tankers. *Safety Science*, 80, 77-86.
7. Adam, F. F. (2023). Marine hull product risk assessment at a reinsurance company. Paper presented at the 6th International Conference on Vocational Education Applied Science and Technology (ICVEAST 2023).
8. Allianz Global Corporate and Specialty. (2019). *Safety and shipping review 2019*. May, 52 pages. [WWW] [Accessed 13 March 2020].
9. Chauvin, C., Lardjane, S., Morel, G., Clostermann, J. P., & Langard, B. (2013). Human and organisational factors in maritime accidents: Analysis of collisions at sea using the HFACS. *Accident Analysis and Prevention*, 59, 26-37.
10. European Maritime Safety Agency. (2010). *Maritime accident review 2010* (pp. 1-32). [WWW] [Accessed 17 April 2020].
11. International Tanker Owners Pollution Federation. (2020). *Oil tanker spill statistics 2019*. London, 20 pages. [WWW] [Accessed 10 July 2020].
12. United Nations Conference on Trade and Development. (2018). *50 years of review of maritime transport, 1968-2018: Reflecting on the past, exploring the future*. Transport and Trade Facilitation Series N^o 10, 97

p.

13. Wan, C., Yan, X., Zhang, D., & Yang, Z. (2019). Analysis of risk factors influencing the safety of maritime container supply chains. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*, 11(6), 476-507.

استناد به این مقاله: قره خانی، محسن، قره خانی، مرجان، فراهکش، فریال. (۱۴۰۳). مدل‌سازی پویای ریسک در صنعت حمل‌ونقل دریایی: تحلیل جامع ریسک بدنه، ماشین‌آلات کشتی و بار، فصلنامه خدمات دریایی و بندری، ۲ (۵)، ۴۱-۱۱.



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

An Introduction to the Legal Study of Logistics Contracts in a Specific Sense and the Evolution of Logistics Service Providers

Mohammad Sadeq Eslami Gilani  *

PhD Student in Oil and Gas, University of Tehran, Tehran, Iran

Nima Nayeb Agha 

Master of Commercial Transportation Law, University of Tehran, Tehran, Iran

Abstract

When a contract is concluded for the purchase or sale of goods, the goods are not directly delivered to the buyer at the destination. Instead, processes such as packaging, transportation, cargo insurance, and warehousing must be carried out to ensure delivery. Contracts that facilitate the completion of the supply chain from origin to destination are referred to as logistics contracts. One of the key findings of this study is that when all logistics services, including cargo transportation, goods insurance, packaging, and more, are provided by a single entity (a Third-Party Logistics provider, or 3PL), the contract is recognized as a logistics contract. The study also examines the positioning of 3PL providers within the broader logistics framework, distinguishing them from 1PL and 2PL providers while also considering the emergence of 4PL and 5PL providers. Due to the diversity of services and the complexity of elements constituting logistics contracts, establishing a single set of regulations for each service is challenging. Consequently, logistics contracts are not governed by a unified legal framework. The central question of this research is: What is the legal nature of logistics contracts? Through a descriptive-analytical approach, relying on the reviewing of books, articles, laws, and judicial precedents, the research concludes that the diversity of logistics services makes these contracts


*Corresponding Author: sadegh_eslami@yahoo.com


How to Cite: Eslami Gilani, M.S., Nayeb Agha, N. (2024). An Introduction to the Legal Study of Logistics Contracts in a Specific Sense and the Evolution of Logistics Service Providers. *Marine and Port Services*, 2(5), 43-75.

resemble mixed and composite contracts. In other words, logistics contracts, by incorporating multiple services, establish a unique and unified structure, forming a new contractual category with an independent, distinct, and complex legal nature.

Keywords: Logistic, Logistic Contract, Logistic Service Provider, 1PL, 2PL, 3PL.

درآمدی بر بررسی حقوقی قرارداد لجستیک به معنای خاص و سیر تطور متصدیان ارائه‌دهنده خدمات لجستیک

محمدصادق اسلامی گیلانی *  دانشجوی دکتری نفت و گاز دانشگاه تهران، تهران، ایران

نیما نایب آقا  کارشناسی ارشد حقوق حمل‌ونقل تجاری دانشگاه تهران، تهران، ایران

چکیده

با انعقاد قرارداد جهت خرید یا فروش کالا، کالا در مقصد به خریدار تحویل داده نمی‌شود و باید فرایندهایی مانند بسته‌بندی، حمل‌ونقل، بیمه بار و انبارداری انجام شود تا کالا به دست خریدار برسد. به قراردادهایی که برای تکمیل زنجیره تأمین کالا از مبدأ تا مقصد منعقد می‌شود، «قرارداد لجستیک» گفته می‌شود. از جمله یافته‌های پژوهش حاضر بدین ترتیب است که زمانی که تمامی خدمات لجستیکی از جمله حمل بار، بیمه کالا، بسته‌بندی و... توسط یک شخص واحد (ارائه‌دهنده خدمات لجستیک 3PL) ارائه گردد، از آن به عنوان قرارداد لجستیک یاد می‌شود. پیش از این ارائه‌دهنده مزبور، گروه‌های 1PL و 2PL و پس از آن‌ها 4PL و 5PL قرار دارند که در این مقاله به جهت تعیین موقعیت گروه 3PL بررسی شده‌اند. به دلیل تنوع خدمات و پیچیدگی عناصر تشکیل‌دهنده قرارداد لجستیک، تعیین قوانین مشخص برای هر خدمت دشوار است و این باعث شده که قراردادهای لجستیک، تابع یک قانون یا مقرر واحد نباشند. سؤال مهم این است که ماهیت حقوقی قراردادهای لجستیک چیست؟ با مطالعه کتب، مقالات، قوانین و رویه قضایی و با اتکا به روش کتابخانه‌ای و به صورت توصیفی - تحلیلی به این نتیجه رسیده‌ایم که تنوع خدمات لجستیکی باعث شباهت این قرارداد به قراردادهای مختلط و ترکیبی می‌شود. به عبارت دیگر، قرارداد لجستیک با استفاده از خدمات خود، ساختار اصلی و واحد را برای تشکیل یک قرارداد جدید ایجاد می‌کند که ماهیتی مستقل، معین و پیچیده دارد.

کلیدواژه‌ها: لجستیک، قرارداد لجستیک، ارائه‌دهنده خدمات لجستیک، 1PL، 2PL، 3PL

مقدمه

در دنیای تجارت پس از آنکه قرارداد بیع میان فروشنده و خریدار منعقد می‌گردد، کالای خریداری‌شده، در مقصد به خریدار تحویل داده نمی‌شود؛ جز آنکه سلسله اقدامات و خدماتی برای بسته‌بندی، حمل و نقل، امور گمرکی، بیمه بار، انبارداری و... در خصوص کالای مزبور انجام شود؛ در واقع با پیشرفت روزافزون صنعت حمل و نقل و پیچیدگی روند حمل، ایجاد نهادی که بتواند پاسخ شایسته‌ای به سؤالات ذهنی مشتری بدهد ضروری می‌نمود؛ توضیح آنکه مشتری برای ارسال محموله یا کالای خود به مقصد مورد نظرش، با چالش‌های متعددی مواجه است؛ از جمله آنکه، کدام متصدی حمل، کالا را ایمن‌تر، سریع‌تر، تخصصی‌تر، مقرون‌به‌صرفه‌تر به سمت مقصد حمل می‌نماید؟ کالای خود را نزد کدام نهاد بیمه‌گر بیمه‌نمایم؟ امور گمرکی مقصد شامل چه تشریفات است؟ چه اسناد و مدارکی جهت رسیدن کالا از مبدأ به مقصد، باید در دست داشته باشیم؟ مسیرهای حمل گوناگونی تا مقصد پیش رو داریم؛ بهترین مسیر از نظر تمامی، جوانب جهت رسیدن کالا و محموله‌ام به مقصد کدام است؟ در صورت نیاز به سپردن کالا به انبار، چه اقداماتی باید صورت پذیرد؟ در این جایگاه، ارائه‌دهندگان خدمات لجستیک هستند که به یاری چنین افرادی می‌آیند. به گروه‌های ارائه‌دهنده این خدمات، ارائه‌دهندگان خدمات لجستیک^۱ گفته می‌شود. حال این ارائه‌دهندگان خدمات لجستیک بنا بر مقتضیات زمان و نیاز بازارهای جهانی، در تاریخ دچار تکامل و تحولاتی گردیده‌اند به نحوی که آن‌ها را می‌توان به پنج گروه عمده منحصر به فرد تقسیم نمود؛ ارائه‌دهندگان خدمات لجستیک گروه اول الی پنجم.

جهت برقراری ارتباط میان ارائه‌دهنده خدمات لجستیک و مشتری، می‌بایست رابطه‌ای حقوقی ایجاد گردد؛ به قرارداد یا قراردادهایی که برای تکمیل زنجیره عرضه کالا از مبدأ تا مقصد منعقد می‌شود، «قرارداد لجستیک»^۲ گفته می‌شود. (اشراقی آران‌ی، ۱۴۰۰: ۷۹) زمانی قراردادهای لجستیک به معنای اخص آن مدنظر است که تمامی خدمات تبیین

1 LSP- Logistic Service Provider

2 Logistic contract

شده از سوی شخص واحدی ارائه گردد که نام آن شخص فورواردر^۱ (اصطلاح حقوقی) یا ارائه‌دهنده خدمات 3PL (اصطلاح مدیریتی) است. در این جایگاه ذکر این نکته حائز اهمیت که ارائه‌دهنده خدمات 3PL، همان فورواردر است؛ به دلیل تنوع خدمات و اختلاف عناصر تشکیل‌دهنده قرارداد لجستیک، تعیین قوانین قابل اعمال بر هر خدمت به‌طور مجزا و همچنین تعیین ماهیت حقوقی این نوع از قراردادها دشوار است و همین امر باعث شده تا قراردادهای لجستیک، به‌صراحت موضوع مقررره یا قانون واحدی قرار نگیرند^۲؛ اما با امعان‌نظر به رشد فزاینده این نوع از قراردادها به‌ویژه در یک دهه اخیر، دور از انتظار و توقع نیست که به‌زودی کشورها مقرراتی ویژه و اختصاصی برای قواعد مشترک حاکم بر قراردادهای لجستیک وضع نمایند. (Koli, 2017: 1071)

۱. بیان پیشینه و نوآوری تحقیق

با امعان‌نظر به بررسی صورت پذیرفته، زمان زیادی از تأسیس «لجستیک» و تکامل این نهاد

۱. در ارتباط با تعریف اصطلاحی واژه «فورواردر»، یکی از اصلی‌ترین مراجع تعریف این اصطلاح، سازمان بین‌المللی فیاتا^۱ است که بزرگ‌ترین سازمان غیردولتی (NGO) در زمینه حمل‌ونقل است. مستند به بند (۲) ماده ۲ قواعد نمونه فیاتا راجع به خدمات فورواردری (FIATA MODEL RULES FOR FREIGHT FORWARDING SERVICES)، فورواردر چنین تعریف گردیده است؛ «فورواردر به معنای شخصی است که قرارداد ارائه خدمات فورواردری با مشتری منعقد می‌کند». حال خدمات فورواردری نیز مستند به بند (۱) ماده ۲ همان قواعد چنین تشریح گردیده است؛ «خدمات فورواردری به معنای خدمات از هر نوع مربوط به حمل، ترکیب، ذخیره‌سازی، جابه‌جایی، بسته‌بندی یا توزیع کالا و همچنین خدمات جانبی و مشاوره‌ای در ارتباط با آن، شامل اما نه محدود به امور گمرکی و مالی، اعلام کالا برای اهداف رسمی، تهیه بیمه کالا و جمع‌آوری یا تهیه پرداخت یا اسناد مربوط به کالا». همچنین با عنایت به قوانین و مقررات داخلی، وفق بند (ل) ماده ۱ آیین‌نامه تأسیس و فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی کالا مصوب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور مورخ ۱۳۷۷،۰۸،۱۷، فورواردر چنین تعریف گردیده؛ «شخص حقوقی (شرکت) است که قرارداد حمل سراسری با مشتری منعقد می‌نماید. شرکت‌هایی که طرف قرارداد مستقیم با مشتری قرار می‌گیرند، فورواردر محسوب می‌شوند». همچنین بند (ج) ماده ۱ همان آیین‌نامه در خصوص فعالیت فورواردری چنین بیان می‌نماید؛ «فعالیت فورواردری عبارت است از عمل هماهنگی ترتیب حمل کالا به یکی از شیوه‌های مختلف زمینی، هوایی، دریایی و یا ترکیبی از آنها و همچنین انجام خدمات مربوط و قبول مسئولیت به‌موجب بارنامه صادره و قراردادهای منعقد». با امعان‌نظر به تعاریف مذکور، می‌توان گفت، فورواردر به‌عنوان «طراح عملیات حمل‌ونقل» (The Architect of Transport) شناخته می‌شود.

گذشته است و آثار بسیار داخلی و بین‌المللی از مناظر و ابعاد مختلف مدیریتی، اقتصادی، حقوقی و... در خصوص مفهوم «لجستیک» به رشته تحریر درآمده است؛ اما جالب توجه است که تا به امروز بنا بر جستجوی صورت پذیرفته، هیچ‌گونه پژوهش و تحقیقی در راستای تبیین ابعاد حقوقی لجستیک یافت نشد؛ به دیگر بیان هیچ‌کدام از منابع مذکور به این مهم پرداخته‌اند که ماهیت قراردادهای لجستیک چیست و وجه تمایز این نوع از قراردادها با دیگر قراردادهای مشابه به چه ترتیبی است؟ ممکن است این اتفاق در امتداد همان اشکال فقدان قوانین و مقررات متحدالشکل به واسطه خدمات درهم‌تنیده و پیچیده لجستیکی باشد. با این وجود در مسیر تحقیق و پژوهش صورت گرفته، از منابعی که در خصوص مفهوم لجستیک به صورت کلی بررسی و پژوهشی ارزنده داشتند، بهره‌جستم که اهم آن منابع از قرار ذیل است:

آقای دکتر اشراقی، در کتابی به نام «حقوق تجارت نوین قراردادهای تجاری»، تلاش نموده‌اند تا با بیانی اختصاری و درعین حال گویا، در خصوص قراردادهای لجستیک تعریفی ارائه و پس از آن میان ارائه‌دهنده خدمات 3PL و فرواردر رابطه منطقی تساوی را برقرار نمایند. در حقیقت مهم‌ترین اثر پژوهشی که باعث انتخاب چنین موضوعی برای پایان‌نامه این جانب گردید، این اثر پرمغز و مبتکرانه بود؛ دریغاً که مطالب مربوط به مفهوم لجستیک در این اثر بسیار مختصر نگارش شده است. در آثار دیگر از قبیل «لجستیک و حمل‌ونقل در جهانی سازی اقتصاد ایران» نوشته محمد احمدی بافنده، «مدیریت لجستیک پیشرفته» نوشته رضا علیخانی کوشکک و رضا حجاززاده، «زنجیره تأمین و لجستیک در سطح ملی و بین‌المللی» نوشته لاله کاردر و رضا زنجیرانی فراهانی، «لجستیک بین‌الملل» نوشته داگلاس لانگ و همایون اسدی، سعی شده است در خصوص ابعاد کلی مفهوم لجستیک صحبت شود و در این آثار صحبتی در راستای موضوع تخصصی انتخاب شده در پژوهش حاضر دریافت نشد. در میان منابع خارجی، کتاب‌های جامعی در خصوص لجستیک در سنوات مختلف به رشته تحریر درآمده‌اند؛ مهم‌ترین این کتب که در خصوص قراردادهای لجستیک نگارش گردیده، اثر ذیل‌الذکر است؛

- Jan, Joan, Ochoa, Alfonso, (2006), The Handbook of Logistics Contracts,

published by PALGRAVE MACMILLAN, Britain.

جدای از کتاب‌ها، مقالات بین‌المللی متعددی نیز وجود داشتند که در راستای نزدیک‌تر شدن به هدف پژوهش، یاری‌رسانی نمودند؛ در میان مقالات متعدد موجود که به تفصیل در قسمت منابع و مأخذ از آنان یاد شده است، یک مقاله بین‌المللی به زبان فرانسه نیز بیش از مابقی مقالات در حوزه آگاهی در ارتباط با ماهیت حقوقی یک قرارداد لجستیک دارای مطالب ارزنده است؛ مشخصات این مقاله عبارت است از:

- Kolli, Kamelia, 2017, Le contrat de prestations logistiques, McGill Law Journal Revue de droit de McGill.

درمجموع میان کلیه پژوهش‌های صورت پذیرفته می‌بایست گفته شود، اگرچه پژوهشگران و محققین ارجمند مساعی لازم را به کار بسته‌اند تا هریک به نحوی گوشه‌ای از زوایای پنهان لجستیک، قراردادهای مربوطه و آثار حقوقی ناشی از تکامل این جنس از قراردادها را روشن نمایند، اما برخی از زوایای این موضوع از قبیل مشخص نمودن ابعاد حقوقی قراردادهای لجستیک و مقایسه آن با دیگر قراردادهای مشابه و موجود، مورد مذاقه و بررسی واقع نگردیده است. از سوی دیگر، عمده وجوه متمیزه پژوهش حاضر با سایر تحقیقات صورت گرفته را می‌توان در بررسی کامل و جامع ابعاد «قراردادهای لجستیک» از قبیل بررسی نوع و ماهیت حقوقی قراردادهای لجستیک، اختلاف این قرارداد با دیگر قراردادها، بررسی نقش اصلی اولین نسل از قراردادهای لجستیک به نام فورواردر یا همان ارائه‌دهنده خدمات لجستیک گروه سوم و مقایسه تعهدات آن با دیگر نسل‌های موجود دانست. این مهم در حالی است که به‌ندرت چنین بررسی جامعی را می‌توان در سایر آثار و تألیفات داخلی و بین‌المللی دریافت نمود. امید آنکه تحقیق حاضر جنبه‌های تاریک و پوشیده این پدیده را تا حدودی روشن ساخته و خواننده محترم را در آشکارسازی آثار حقوقی این تکامل قراردادهای لجستیک مدد رساند. هدف این پژوهش روشن‌سازی نقش ارائه‌دهنده خدمات لجستیک 3PL از طریق تبیین ویژگی‌های این گروه به‌صورت اختصاصی و همچنین بررسی دیگر نسل‌های ارائه‌دهنده خدمات لجستیک جهت تنویر ذهن خواننده در خصوص چارچوب فعالیت‌های نسل ارائه‌دهنده خدمات 3PL بوده و

از آن گذشته به جهت نوین بودن موضوع قراردادهای لجستیک به معنای خاص کلمه، ارائه ابعاد حقوقی این نوع از قراردادها از طریق مقایسه آن با قراردادهای مشابه و نظامات حقوقی موجود برای روشن شدن هر چه بهتر ماهیت این نوع از قراردادها است.

۲. روش تحقیق

در خصوص شیوه و روش تحقیق، پژوهش حاضر ذیل تحقیقات توصیفی - تحلیلی قرار دارد و شیوه گردآوری مطالب نیز از طریق کتابخانه‌ای خواهد بود. در مسیر نگارش این پژوهش، نگارنده از منابع و مآخذ و تمامی روش‌های ذیل‌الذکر جهت درک فضای حاکم بر موضوع و تحصیل مطالب تازه و نوین استفاده نموده است: کتب، مقالات، گزارش‌های نشریات و مجلات، یادداشت‌ها، سایت‌های اینترنتی و النهایه فیش‌برداری و سازمان‌دهی مستندات مذکور. به گمان پژوهشگر، این روش گردآوری مطالب، امکان دستیابی به اطلاعات ارزشمند و جامع در زمینه موضوع پژوهش را فراهم نموده است.

۳. گستره تحقیق

در سال‌های اخیر، با توجه به افزایش پیچیدگی‌های مبادلات تجاری میان اشخاص و نیاز به هماهنگی بیشتر بین بخش‌های مختلف حمل‌ونقل، قراردادهای لجستیک نقش بسیار مهم در مدیریت این فرایندها ایفا می‌نمایند. به دلیل تنوع خدمات و اختلاف عناصر تشکیل‌دهنده قرارداد لجستیک، تعیین قوانین قابل اعمال بر هر خدمت به‌طور مجزا دشوار است و همین امر باعث شده تا قراردادهای لجستیک، به‌صراحت موضوع مقرر یا قانون واحدی قرار نگیرند. به‌بیان‌دیگر، هر گونه بحثی درباره مفهوم لجستیک از دیدگاه حقوقی تحت تأثیر فقدان مقرراتی است که به‌طور خاص این مفهوم را به‌صورت جامع پوشش دهند، یعنی به‌عنوان عملیاتی که مجموعه‌ای از فعالیت‌های بسیار متنوع را یکپارچه می‌کند. حال همان‌طور که از مفاهیم ارائه‌شونده پیداست، لجستیک مفهومی داخلی نبوده و این مفهوم به روابط بین‌المللی نیز تسری پیدا می‌کند که در راستای اغنای این نیاز، منابعی بین‌المللی از جمله مقررات سازمان FIATA، مقالات و کتاب‌های مرجع در بین‌الملل

موردبررسی قرار گرفته است. به نظر در مسائل و موضوعات مرتبط با تجارت بین‌الملل و حمل‌ونقل تجاری، نگارنده هر پژوهشی ناگزیر از استفاده از منابع و ارجاعات موثق و متعدد بین‌المللی است و این پژوهش نیز مستثنای از این قاعده عمومی نمی‌باشد.

۴. لجستیک

لجستیک یکی از بخش‌های اصلی زندگی روزمره است و امروزه بیش از هر زمان دیگری، بر فعالیت‌های تجاری اثربخشی دارد. لجستیک به مدیریت جریان کالاهای تولیدشده از محل موجودی به محل مصرف به منظور برآورده کردن نیازهای مشتریان گفته می‌شود. به صورت کلی لجستیک به معنای عملیات پویا و انعطاف‌پذیری است که بنا به شرایط محیط و تقاضای موجود شکل می‌گیرد. لجستیک شامل برنامه‌ریزی و کنترل جریان مواد و اطلاعات مرتبط با آنهاست و مأموریت اصلی آن رساندن مواد یا کالای لازم در زمان درست و به مکان درست است. مسئله پراهمیت در مورد این مفهوم، تصمیم‌گیری صحیح در خصوص چگونگی و زمان نیاز، حمل‌ونقل و انبارش مواد (خام، محصولات نیمه‌ساخته و محصولات نهایی) است (Ghani, 2004: 27).

با امعان‌نظر به جنبه‌های مختلفی که هر یک از پژوهشگران در مفهوم لجستیک مدنظر قرار می‌دهند، تعاریف متعددی نیز برای آن ارائه شده است که کماکان اجماع کلی برای پذیرش هیچ‌یک از آنها وجود ندارد؛ در پی بررسی‌های صورت پذیرفته به این نتیجه رسیدیم که تعریف مطرح‌شده از سوی شورای حرفه‌ای مدیریت لجستیک^۱ از مابقی تعاریف^۲ قابل‌اتکاتر است. بر اساس تعریف مزبور: «لجستیک، بخشی از فرایندهای زنجیره

1 CSCMP- Council of Supply Chain Management Professionals

۲. «لجستیک به معنای کلیه فعالیت‌های تسهیل‌کننده حمل‌ونقل و هماهنگ‌کننده تأمین و تقاضا در زمان و مکان مشخص است»

- «مدیریت لجستیک به معنای برنامه‌ریزی، اجرا و کنترل کارا و اثربخش جریان مستقیم و معکوس مواد و کالا، انبارش آنها، ارائه خدمات و انتقال اطلاعات مرتبط بین مبدأ و محل مصرف کالا یا خدمت باهدف برآورده نمودن نیاز مشتری است»

- «لجستیک به معنای به کارگیری صحیح منابع در زمان مناسب و مکان مناسب و با قیمت و کیفیت مطلوب است».

تأمین است که مسئول برنامه‌ریزی، اجرا و کنترل کارا و اثربخش جریان مستقیم و معکوس مواد و کالا، انبارش آن‌ها، ارائه خدمات و انتقال اطلاعات مرتبط بین مبدأ و محل مصرف کالا یا خدمت باهدف برآورده نمودن نیاز مشتری است.» (کاردر، زنجیرانی فراهانی، ۱۳۸۹: ۴)

حال در این پژوهش از میان تمامی این تعاریف، این تعریف جنبه‌های مختلفی از لجستیک را مورد توجه قرار می‌دهد:

۱. حمل و نقل و انبارش مواد
۲. مدیریت جریان اطلاعات مرتبط با جریان مواد
۳. محدوده مورد توجه از نقطه آغازین جریان مواد اولیه تا مصرف نهایی کالا
۴. نیازمندی به منطق یکسان و یکپارچه برای برنامه‌ریزی و سازمان‌دهی جریان مواد در زنجیره تأمین
۵. برآورده نمودن دو هدف اصلی: ۱) دستیابی به استانداردهای سرویس دهی به مشتری و ۲) انجام هدف اول به صورت مفید و کارا در هزینه

۵. پیشینه لجستیک

کلمه لجستیک برگرفته از لغت یونانی لجستیکوس^۱ به معنای توانمند در محاسبه است و اولین کاربرد لجستیک به عنوان یک اصطلاح نظامی به ارتش فرانسه در سال ۱۶۷۰ برمی‌گردد که در آنجا به معنای برنامه‌ریزی و اجرای وظایف لجستیکی مانند انتخاب اردوگاه‌ها و تنظیم تدارکات و حمل و نقل بود. (Rider, 1970: 25) ارتش فرانسه در دوره لویی چهاردهم، یک ژنرال را مسئول اسکان و اقامت نیروها نمود (شبیبه به جایابی در صنعت) که «لوژر» نامیده می‌شد و این اصطلاح در زبان فرانسوی، به معنای اسکان و جادادن است و صفت لوژیستیک هنگامی به کار می‌رود که می‌خواهند خدمات مربوط

- «لجستیک عبارت است از قرارداد منابع در زمان مناسب، در مکان مناسب، با هزینه مناسب، با کیفیت مناسب».

- «در حوزه نظامی، لجستیک به معنای تأمین و حمل و نقل سربازان، غذا، تسهیلات، مهمات و قطعات یدکی است.»

به اسکان نیروها را توصیف کنند. (احمدی بافنده، ۱۳۹۹: ۳۱-۳۲) همچنین در امپراطوری رم و یونان باستان، به سربازهایی که وظیفه حمل و جابه‌جایی ادوات جنگی، مهمات و جیره غذایی را در مواقع حرکت از مکان اصلی به سمت خط مقدم داشتند، لجستیک^۱ گفته می‌شد. (بزازان، ۱۴۰۲: ۲۸) شایان ذکر است فرهنگ لغت آکسفورد لجستیک را به‌عنوان «شاخه‌ای از علوم نظامی که مرتبط با خرید، نگهداری و حمل‌ونقل مواد، انسان و تجهیزات» تعریف می‌کند. (علیخانی کوشکک، حجاززاده، ۱۳۹۸: ۱۴) این تعریف به‌مرورزمان در فرهنگ لغت آکسفورد به‌روز شده و بدین ترتیب تعریف می‌گردد: «ساماندهی و اجرای فرایندهای پیچیده همراه با جزئیات» (احمدی بافنده، ۱۳۹۹: ۳۰) در دیگر معانی، لجستیک به مدت‌زمان مهیا کردن منابع موردنیاز نیز تعبیر می‌شود. از دهه ۱۹۶۰ میلادی، از اصطلاح لجستیک در مفاهیم کسب‌وکار به معنای روش‌های سازمان‌دهی فیزیکی یک شرکت و به‌خصوص جریان مواد در وضعیت قبل، بعد و حین تولید استفاده شده است. (Langevin, Riopel, 2005: 35)

۶. انواع گروه‌های ارائه‌دهنده خدمات لجستیک

پیش از آنکه به قراردادهای لجستیک به معنای خاص آن و ماهیت حقوقی این نوع از قراردادها بپردازیم، در مرتبه نخست می‌بایست با نسل‌های مختلف و انواع ارائه‌دهندگان خدمات لجستیک آشنایی پیدا نماییم.

الف) لجستیک گروه اول (IPL)

لجستیک گروه اول^۲ که اغلب به‌عنوان IPL شناخته می‌شود، نشان‌دهنده یک مدل لجستیکی است که در آن یک کسب‌وکار، عملیات لجستیکی خود را کاملاً درون سازمانی و بدون دخالت ارائه‌دهندگان خدمات لجستیک خارجی، مدیریت می‌کند. به بیان دیگر معمولاً اگر یک تولیدکننده یا عرضه‌کننده، از توانمندی و امکانات مربوطه برخوردار باشد (به‌عنوان مثال دارنده وسایط حمل‌ونقل باشد) به این مجموعه عرضه‌کننده خدمات،

1 Logistica

2 First Party Logistics (IPL)

لجستیک گروه اول گفته می‌شود. (علیخانی کوشکک، حجاززاده، ۱۳۹۸: ۱۴۸) اصطلاح 1PL برای ارسال‌کننده بار یا کالا به کار برده می‌شود. (یوسف‌نژاد آتشکار، رحیم‌زاده، ۱۳۹۵: ۵) در این موقعیت، شرکت 1PL طیف کامل مسئولیت‌های مربوط به حمل و نقل، انبارداری، مدیریت موجودی و هماهنگی‌های لازم جهت جابه‌جایی کالا از تأمین‌کنندگان به مشتریان و به قولی دیگر از تدارکات و خدمات داخلی گرفته تا رسیدگی به محموله‌ها و تعامل با مشتری را بر عهده می‌گیرد.^۱ اساساً، این یک رویکرد متکی به خود در لجستیک است که در آن، بدون هرگونه برون‌سپاری و به کارگیری نیروهای خارجی در راستای انجام امور لجستیکی مربوطه، سازمان یا بنگاه تولیدی، کنترل مستقیم بر هر جنبه از امور لجستیکی خود را حفظ می‌کند. این‌ها ارائه‌دهندگان خدمات خاص در یک منطقه جغرافیایی خاص هستند. (Shi, Waseem, 2020:4)

لجستیک گروه اول (1PL) مسئولیت خرید و نگهداری ناوگان حمل و نقل و همچنین مدیریت رانندگان را بر عهده دارند.^۲ این اصطلاح به هرکسی اطلاق می‌شود که صاحب کالا باشد، مانند تولیدکنندگان، توزیع‌کنندگان، بازرگانان، عمده‌فروشان یا خرده‌فروشان در محیط کسب و کار.^۳ شرکت 1PL طیف کامل مسئولیت‌های مربوط به حمل و نقل، انبارداری، مدیریت موجودی و هماهنگی‌های لازم جهت جابه‌جایی کالا از تأمین‌کنندگان به مشتریان و به قولی دیگر از تدارکات و خدمات داخلی گرفته تا رسیدگی به محموله‌ها و تعامل با مشتری را بر عهده می‌گیرد. اساساً، این یک رویکرد متکی به خود در لجستیک است که در آن، بدون هرگونه برون‌سپاری و به کارگیری نیروهای خارجی در راستای انجام امور لجستیکی مربوطه، سازمان یا بنگاه تولیدی، کنترل مستقیم بر هر جنبه از امور لجستیکی خود را حفظ می‌کند. این شرکت‌ها در نتیجه در خدمات لجستیکی خود به‌طور

1 What Are The Differences Between 1PL, 2PL, 3PL, 4PL, and 5PL? :2023/p.4, last visited on December. 31, 2023.

2. <https://www.ewebtrans.com/blog/en/1pl-2pl-3pl-4pl-5pl-logistics-operators-differences-advantages/> last visited on April. 14, 2024.

3. Gordon, Julia, <https://fulfillment-box.com/logistics-service-provider-term-functions-classification/> last visited on June. 14, 2024.

کامل خود کفا بوده^۱ و تعهدات حقوقی در این مدل محدود به خود شرکت است و مسائل پیچیده‌ای از لحاظ قراردادهای خارجی وجود ندارد.

ب) لجستیک گروه دوم (2PL)

لجستیک گروه دوم^۲ که معمولاً به‌عنوان 2PL شناخته می‌شود، نشان‌دهنده یک مدل لجستیک است که در آن یک شخص تاجر مستقیماً با یک ارائه‌دهنده حمل‌ونقل یا شرکت حمل‌ونقل مشارکت می‌نماید. در این مشارکت و رابطه، ارائه‌دهنده خدمات حمل‌ونقل به بخشی جدایی‌ناپذیر از شبکه لجستیک تبدیل می‌شود و برای تسهیل جابه‌جایی کالا با تاجر همکاری و مشارکت دارد.^۳ برخلاف رویکرد کاملاً متکی به خود در وضعیت 1PL، 2PL از تخصص و دارایی‌های تخصصی شرکای حمل‌ونقل خارجی استفاده نموده و به‌نوعی خدمات حمل‌ونقل خود را برون‌سپاری می‌نماید. اصولاً لجستیک طرف دوم، یک شرکت یا یک شخص است که مالک وسائط نقلیه، انبار، سردخانه و یا تعمیرگاه است و مشخصه اصلی آن‌ها «دارایی محور بودن» است. (علیخانی کوشکک، حجاززاده، ۱۳۹۸: ۱۴۹) این‌ها ارائه‌دهندگان خدماتی هستند که خدمات لجستیکی خاص خود را در یک منطقه جغرافیایی بزرگ‌تر (ملی) نسبت به 1PL ارائه می‌دهند.^۴

ارائه‌دهنده خدمات لجستیک گروه دوم شخص، متصدی حملی است که می‌تواند کالاها را به هر مکانی در سراسر زنجیره تأمین حمل کند. یک 2PL، مالک کشتی‌ها، هواپیماها، وسایل نقلیه یا سایر روش‌های حمل‌ونقلی است که برای جابه‌جایی کالاها استفاده می‌شود و حتی گاهی اوقات به‌عنوان یک شرکت حمل‌ونقل نامیده می‌شود.^۵ علاوه بر حمل‌ونقل، گاهی اوقات با ارائه خدمات مربوط به انبارداری از محصولات

1 <https://www.dsv.com/en-nl/support/faq/what-is-the-meaning-of-1pl-2pl-3pl-4pl-en-5pl/> last visited on April. 14, 2024.

2 Second Party Logistics (2PL)

3 What Are The Differences Between 1PL, 2PL, 3PL, 4PL, and 5PL? :2023/p.4, last visited on December. 31, 2023.

4 Shi, Yangyan, Waseem, Rafay, Shahid, Hafiz Muhammad. (2020). Third-Party Logistics, p. 4.

5 Neville, Paul, <https://supplychain.amazon.com/blog/difference-between-1pl-2pl-3pl-4pl/> last visited on April. 23, 2024.

مراقبت می کنند. (یوسف نژاد آتشکار، رحیم زاده، ۱۳۹۵: ۵) لذا رابطه منطقی ارائه دهندگان خدمات لجستیک گروه دوم (2PL) با متصدی حمل یا متصدی انبار، رابطه عموم و خصوص من وجه است.^۱

پ) گفتار سوم - لجستیک گروه سوم (3PL)

لجستیک گروه سوم^۲ که به آن برون سپاری لجستیک^۳ یا لجستیک قراردادی^۴ نیز گفته می شود (Murphy, Jr. and Knemeyer, 2018: 105)، برابر تعریفی از سوی CSCMP^۵، نگاه‌هایی هستند که مجموعه‌ای از خدمات لجستیک را به مشتریان خود عرضه می نمایند. این خدمات به صورت بسته‌ای و یکپارچه ارائه می گردد و از جمله شامل حمل و نقل^۶، انبارداری^۷، ترانشیپمنت^۸، مدیریت انبار^۹، دسته‌بندی^{۱۰}، بسته‌بندی^{۱۱} است. (علیخانی کوشکک، حجاززاده، ۱۳۹۸: ۱۴۹) ارائه دهندگان خدمات لجستیکی شخص ثالث که معمولاً به اختصار 3PL نامیده می شوند، به عنوان واسطه بین شرکت‌ها و خدمات مختلف لجستیکی عمل می کنند و فعالیت‌های لجستیکی را ساده و بهینه و به صرفه می نمایند.^{۱۲} در ادبیات مدیریتی، ارائه کننده خدمات شخص ثالث^{۱۳} همان فورواردر^{۱۴} به حساب می آید. (اشراقی آرانی، ۱۴۰۰: ۷۹)

1 <https://www.interlakemecalux.com/blog/logistics-providers-warehouses /last> visited on April. 19, 2024.

2 Third Party Logistics (3PL)

3 logistics outsourcing

4 contract logistics

5 CSCMP- Council of Supply Chain Management Professionals

6 Transportation

7 Warehousing

8 Transshipment

9 Warehouse Management

10 Grouping

11 Packing

12 What Are The Differences Between 1PL, 2PL, 3PL, 4PL, and 5PL? :2023/p.4,

last visited on December. 31, 2023.

13 3PL (Third Party Logistic) Provider

14 Freight Forwarder

ت) لجستیک گروه چهارم (4PL)

لجستیک گروه چهارم^۱ که معمولاً به عنوان 4PL شناخته می‌شوند و نام دیگر آن یا تأمین کننده لجستیک پیشرو^۲ است (Murphy, Jr. and Knemeyer, 2018: 105)، یک رویکرد لجستیکی بسیار پیشرفته را نشان می‌دهد که فراتر از خدمات ارائه شده توسط ارائه دهندگان سنتی 3PL است و حتی امکان دارد برخی از سازمان‌ها از دو یا چند شرکت 3PL برای پیشبرد فرایندهای لجستیکی استفاده نمایند. (یوسف نژاد آتشکار، رحیم‌زاده، ۱۳۹۵: ۶) لجستیک گروه چهارم از اواسط دهه ۹۰ میلادی آغاز شد.^۳ در سال ۱۹۹۶، اکستور اصطلاح 4PL را برای اولین بار ابداع و به عنوان یک علامت تجاری ثبت کرد. (Hosie, P., Sundarakani, B., Tan, A. W. K., & Kozlak, A. 2012: 305) این نسل از ارائه دهندگان خدمات لجستیکی، به صورت تشکیلاتی مستقل است که پایه و اساس آن نه بر پایه دارایی‌های سرمایه‌ای خدمات لجستیکی (به مانند وسایط نقلیه و نگهداری) بلکه از نوع یکپارچه‌کنندگی است که منابع، قابلیت‌ها و فناوری‌های سازمان خود را با سایر شرکت‌ها و سازمان‌ها (شامل تولیدکنندگان، توزیع کنندگان و حتی شرکت‌های 3PL) یکپارچه نموده و از این راه، راه‌حل‌های مدیریت زنجیره تأمین جامع را برای مشتریان طراحی، ایجاد و اجرا می‌نماید. (علیخانی کوشکک، حجاززاده، ۱۳۹۸: ۱۵۲) به بیان دیگر مأموریت سازمانی شرکت‌های مشاور لجستیک این گونه تعریف می‌شود: «سازمان‌هایی به منظور یکپارچه‌سازی فرایندها، منابع، قابلیت‌ها و فناوری‌های صنعت لجستیک، با قابلیت به کارگیری و ترکیب امکانات و توانمندی سازمانی خود و دیگر ارائه‌دهندگان خدمات، به منظور ارائه راه‌حل‌های جامع زنجیره تأمین برای مشتریان».^۴

برخلاف 3PL که عمدتاً عملیات لجستیکی روزانه را انجام می‌دهد، 4PL حول ارائه

1 Fourth Party Logistics (4PL)

2 LLP- Lead Logistic Provider

۳. شایان ذکر است مفهوم ارائه‌دهنده لجستیک شخص چهارم در دهه ۱۹۷۰ توسط شرکت مشاوره‌ای Accenture متولد شد. (Shi, Waseem, 2020:4)

۴. مبشر، ثمین، شش نسل شرکت‌های لجستیکی، قابل دسترس در سایت <https://tipaxco.com/292-3-83> تاریخ آخرین مراجعه: ۱۷، ۰۶، ۱۴۰۲.

راه‌حل‌های لجستیک جامع و ارائه راهنمایی‌های استراتژیک متمرکز است. (Hosie, P., Sundarakani, B., Tan, A. W. K., & Koźlak, A. 2012: 305) یک ارائه‌دهنده لجستیک 4PL، هیچ دارایی حمل‌ونقل یا ظرفیت انبارداری خاصی ندارد. (یوسف‌نژاد آتشکار، رحیم‌زاده، ۱۳۹۵: ۶) آن‌ها یک وظیفه تخصیص و یکپارچه‌سازی در یک زنجیره تأمین باهدف افزایش کارایی آن انجام می‌دهند. شرکت‌ها انتخاب ارائه‌دهنده لجستیک گروه سوم و بهینه‌سازی فرایند یکپارچه‌سازی آن‌ها را به یک 4PL به‌عنوان واسطه برون‌سپاری می‌کنند.^۱ این کار هزینه‌ها را کاهش می‌دهد و 4PL باید یک نمای کلی از کل بازار لجستیک داشته باشد تا بتواند بهترین 3PL را برای تمامی فعالیت‌های لجستیکی انتخاب کند. برای توانایی ارائه چنین راه‌حل ایده‌آلی، ارائه‌دهندگان لجستیک شخص چهارم نیاز به دانش خوب از شاخه لجستیک و یک زیرساخت فناوری اطلاعات مناسب دارند. یک ارائه‌دهنده لجستیک گروه چهارم 3PL های موجود در بازار را که برای مسائل لجستیکی مشتری مناسب هستند، انتخاب می‌کند.^۲

ث) لجستیک گروه پنجم (5PL)

لجستیک گروه پنجم^۳ که غالباً به‌عنوان 5PL شناخته می‌شوند، نشان‌دهنده یک تحول نوآورانه و مبتنی بر فناوری در زمینه مدیریت تدارکات و لجستیک است. (یوسف‌نژاد آتشکار، رحیم‌زاده، ۱۳۹۵: ۶) این گروه با رشد تجارت الکترونیک و گسترده شدن بازارهای جهانی و به دنبال آن خدمات لجستیک، شکل گرفتند. در یک 5PL، کسب‌وکارها با برون‌سپاری فعالیت‌های لجستیکی خود، با شرکت‌هایی همکاری می‌کنند که از فناوری‌های پیشرفته و تجزیه و تحلیل داده‌ها برای بهینه‌سازی فرایندهای لجستیک استفاده می‌کنند. ارائه‌دهنده 5PL، تقاضاهای مختلف 3PL ها و اعضای مختلف زنجیره تأمین را در یک ظرفیت حجیم، تجمیع و یکپارچه می‌نمایند تا از این طریق آن‌ها امکان

1 What Are The Differences Between 1PL, 2PL, 3PL, 4PL, and 5PL? :2023/p.4, last visited on December. 31, 2023.

2 Shi, Yangyan, Waseem, Rafay, Shahid, Hafiz Muhammad. (2020). Third-Party Logistics, p. 4.

3 Fifth Party Logistics (5PL)

این را داشته باشند با مذاکرات دوجانبه، بتوانند بر روی نرخ‌های بهتر و مطلوب‌تری توافق نمایند.^۱ مدل اصلی لجستیک طرف پنجم، وجود یک پلتفرم لجستیک هوشمند است تا با معرفی سازمان‌های مختلف در هر بخش از زنجیره لجستیک، مشتری را در انتخاب آزاد بگذارد تا زنجیره کامل خود را انتخاب کند. از آنجاکه برای هر یک از مشتریان، زمان ارسال بسته از اهمیت خاصی برخوردار است، استفاده از روش‌های مبتنی بر فناوری اطلاعات و ایجاد زیرساخت‌های تجارت الکترونیک^۲ برای تسریع در عملیات، قابل بهره‌گیری خواهد بود.^۳ این شرکت‌ها قادر هستند با استفاده از خطوط کشتیرانی و هوایی متعلق به 3PL های مختلف، به منظور حمل بار در سطح بین‌المللی و یا ترکیب تقاضای مشتریان مختلف، مذاکره نمایند. (یوسف‌نژاد آتشکار، رحیم‌زاده، ۱۳۹۵: ۶) این نسل همچون نسل قبل (4PL) بر پایه دارایی‌های سرمایه‌ای نمی‌باشد. (علیخانی کوشکک، حجاززاده، ۱۳۹۸: ۱۵۳)

۷. ماهیت حقوقی قراردادهای لجستیک

در سال‌های اخیر، با توجه به افزایش پیچیدگی‌های یک زنجیره تأمین و نیاز به هماهنگی بیشتر بین بخش‌های مختلف حمل و نقل، قراردادهای لجستیک نقش بسیار مهم در مدیریت این فرایندها ایفا می‌نمایند. با این حال، نبود توافق بر سر ماهیت حقوقی این قراردادها باعث بروز مشکلات متعددی برای شرکت‌ها و قضات شده است؛ لذا در این قسمت چستی قرارداد لجستیک مورد بررسی قرار می‌گیرد.

صرفاً با انعقاد قرارداد جهت خرید یا فروش، کالا در مقصد به خریدار تحویل داده نمی‌شود؛ بلکه می‌بایست اقدامات و اتفاقاتی پی‌درپی از قبیل بسته‌بندی، حمل و نقل، بیمه بار، انبارداری و... در این میان رخ دهد تا کالا به دست خریدار آن برسد. به قرارداد یا

1 What Are The Differences Between 1PL, 2PL, 3PL, 4PL, and 5PL? :2023/p.4, last visited on December. 31, 2023.

2 E-Commerce

۳. میشر، ثمین، شش نسل شرکت‌های لجستیکی، قابل‌دسترس در سایت <https://tipaxco.com/292-3-83> تاریخ آخرین مراجعه: ۱۷، ۰۶، ۱۴۰۲.

قراردادهایی که برای تکمیل زنجیره عرضه کالا از مبدأ تا مقصد منعقد می‌گردد، «قرارداد لجستیک»^۱ گفته می‌شود. در قراردادهای لجستیک، طرفین به توافق در مورد ارائه خدمات لجستیکی، حمل و نقل، انبارداری، توزیع و سایر فعالیت‌های مرتبط می‌پردازند. این توافقات معمولاً به صورت کتبی و با امضای طرفین تثبیت می‌شوند و حقوق و تعهدات قانونی طرفین را مشخص می‌نمایند.

لجستیک بیش از آنکه اصطلاحی حقوقی باشد، اصطلاحی اقتصادی است. قراردادهای لجستیکی از منظر حقوقی دارای چالش‌های خاصی هستند و به گمان بعضی از نویسندگان گاه‌به‌گاه مقرراتی دیده می‌شود که به صراحت واژه لجستیک را به کار برده باشند. این قراردادها باید به دقت تنظیم شوند تا تمامی جنبه‌های مربوط به ارائه خدمات، مسئولیت‌ها و تعهدات طرفین مشخص شود. ماهیت حقوقی قراردادهای لجستیک به دلیل پیچیدگی و تنوع فعالیت‌هایی که شامل می‌شوند، فاقد دسته‌بندی قراردادی خاصی هستند؛ از آن سو پیشرفت لجستیک در تمامی حوزه‌های فعالیت اقتصادی به طور قابل توجهی از تنظیمات قانونی توسط دولت و نهادهای دولتی پیشی گرفته است. (Pepanashvili, Kochadze, 2014: 6) در واقع، این قراردادها مجموعه‌ای از خدمات مختلف را در بر می‌گیرند که بسته به نیاز مشتری و ویژگی‌های محصول یا محموله متفاوت هستند. قرارداد لجستیک به طور کلی برای هماهنگی جریان‌های مواد و محصولات طراحی شده و شامل ترکیبی از چندین تعهد است که به یکدیگر وابسته‌اند و یک هدف اقتصادی مشترک را دنبال می‌کنند. به دلیل تنوع خدمات و اختلاف عناصر تشکیل دهنده قرارداد لجستیک، تعیین قوانین قابل اعمال بر هر خدمت به طور مجزا دشوار است و همین امر باعث شده تا قراردادهای لجستیک، به صراحت موضوع مقرر یا قانون واحدی قرار نگیرند (Kolli, Kamelia, 2017: 1071)؛ به بیان دیگر، هر گونه بحثی درباره مفهوم لجستیک از دیدگاه حقوقی تحت تأثیر فقدان مقرراتی است که به طور خاص این مفهوم را به صورت جامع پوشش دهند، یعنی به عنوان عملیاتی که مجموعه‌ای از فعالیت‌های بسیار متنوع را یکپارچه می‌کند؛ اما با امعان نظر به رشد فزاینده این نوع از قراردادها به ویژه در یک دهه اخیر، دور

از انتظار و توقع نیست که به‌زودی کشورها مقرراتی ویژه و اختصاصی حاکم بر قراردادهای لجستیک وضع نمایند. (Jan و Ochoa, 2006:30)

هر قرارداد اغلب دربرگیرنده چند تعهد است. این تعهدات ارزش یکسان ندارند و می‌توانند مبتنی بر دو معیار تقسیم‌بندی شوند: ۱. تقسیم تعهدات به اصلی و فرعی، ۲. تقسیم تعهدات به خنثی و مؤثر. در میان تعهدات اصلی، برخی خنثی هستند، به مانند پرداخت ثمن. این نوع تعهدات نمی‌توانند ماهیت عقد را مشخص نمایند. این تعهدات مؤثر هستند که ماهیت توافق را نمایان می‌سازند و موضوع اصلی قرارداد را تشکیل می‌دهند. (Henry, 1992: 1346)

اگر قرارداد، تنها دربرگیرنده یک تعهد اصلی و مؤثر باشد، ساده و بسیط است؛ مانند قرارداد بیع یا حمل و نقل. در مقابل، زمانی که قرارداد از دو یا چند تعهد اصلی مؤثر تشکیل شده باشد، قرارداد، مختلط است. این شرایط در دو حالت متصور است: ۱. حالتی که قرارداد، معاوضی است و هر دو طرف عهده‌دار یک تعهد اصلی می‌شوند که هر دو مؤثر هستند؛ ۲. دو یا چند تعهد اصلی می‌توانند به عهده یکی از متعاقدين قرار گیرد. این امر زمانی اتفاق می‌افتد که تعهد، یک طرفه است یا آنکه طرف مقابل جز یک تعهد خنثی مانند پرداخت ثمن، تعهد دیگری ندارد. (Ibdi: 1347) به این ترتیب موضوع اصلی در عقود مختلط از چند تعهد اصلی ترکیب می‌شود که هیچ‌یک در دیگری هضم نمی‌شود و فرع بر دیگری قرار نمی‌گیرد.

با پیشرفت فزاینده و رشد شتابان بشر در حوزه تجارت و صنعت، قراردادها نیز از حالت ساده خارج شده‌اند. در بسیاری از موارد، طرفین یک قرارداد، چندین قرارداد را در یک عقد می‌گنجانند. «عقد مختلط یا عقد مرکب^۱» به توافقی اطلاق می‌شود که در آن عناصر و ویژگی‌های چند نوع عقد مختلف ترکیب شده‌اند. (Smith, 2017:310) این نوع عقد، از ترکیب حقوق و تعهدات ناشی از چندین نوع عقد مستقل ایجاد می‌شود که هر کدام به تنهایی دارای ماهیت و آثار خاص خود هستند، اما در قالب یک توافق واحد ادغام شده‌اند. برای مثال، یک عقد ممکن است شامل تعهداتی در زمینه حمل و نقل کالا،

انبارداری کالا، تهیه اسناد و مدارک و... باشد. دکتر کاتوزیان بر این باور است در صورتی که قراردادی از چند عمل حقوقی تشکیل شده باشد و در عرف استقلال و شخصیت خاص خود را داشته باشد، این قرارداد مختلط را باید ممتاز و مستقل از اجزای خود دانست (کاتوزیان، ۱۳۹۹: ۹۷ و ۹۸). این نوع قراردادها به ویژه در معاملات تجاری پیچیده و قراردادهای بین المللی مطرح هستند، جایی که طرفین نیاز دارند تعهدات مختلفی را در قالب یک قرارداد واحد ادغام کنند.

با وجود تبیین مطلب در بالا اما دوباره با بیانی دیگر تأکید می گردد که هرگاه در روابط قراردادی، دو نوع قرارداد باهم در قالب یک قرارداد تلفیق شوند، دکترین معاصر این گونه قراردادها را بر این اساس که این قرارداد یک مجموعه واحد را تشکیل می دهد یا خیر، متمایز می نمایند. در صورت نخست، این قرارداد یک قرارداد مختلط پیچیده را تشکیل می دهد و در حالت دوم، این قرارداد یک عقد مرکب ساده و مجموعه ای از چند قرارداد است (Maurie, Gautier, 2009: 8).

همان طور که از عنوان پیداست، قرارداد لجستیک معین و دارای نام است. به نظر قراردادهای لجستیک به دلیل ماهیت چندبعدی و پیچیده خود، یک عقد مختلط پیچیده است؛ همان گونه که تبیین شد، زمانی می توان از قرارداد لجستیک به معنای خاص کلمه صحبت نمود که ارائه همه خدمات مزبور از سوی شخص واحدی (که در ادبیات مدیریتی به آن «ارائه کننده خدمات لجستیک شخص ثالث» گفته می شود و معادل همان عبارت فورواردر در ادبیات حقوقی است) تعهد شود تا با انعقاد قراردادهای فرعی با متصدی حمل و نقل، متصدی انبار عمومی، شرکت بیمه و... همه آن خدمات را در یک بسته ارائه نماید. با اینکه قرارداد لجستیک شامل تعهداتی از قبیل حمل و نقل کالا، بیمه کالا، تهیه مدارک، انجام امور گمرکی و... است؛ اما باید به این مهم عنایت داشت که هر یک از این موارد دارای نظامات حقوقی و قواعد مخصوص به خود است. قرارداد لجستیک، قراردادی واحد، مستقل و در عین حال مختلط پیچیده است؛ به بیان دیگر، قراردادی است که ساختار اصلی و واحد آن برای تشکیل یک قرارداد جدید عناصرش را از قراردادهایی چون

حمل و نقل، انبارداری، کارگزار امور گمرکی و ... اخذ نموده است.

۸. مقایسه قرارداد لجستیک با دیگر قراردادها

در این قسمت از پژوهش قراردادهای لجستیک با برخی قراردادهای مشابه مورد مقایسه و بررسی قرار می‌گیرد تا از این طریق هم با اختلافات عناصر تشکیل دهنده قراردادهای مطروح با یکدیگر آشنا شده و از آن گذشته هدف اصلی این فصل از پژوهش که آشنایی با ماهیت حقوقی قراردادهای لجستیک است حاصل گردد.

الف) قراردادهای لجستیک و قراردادهای حمل و نقل

پس از عقد بیع به منزله پایه تجارت، دومین قرارداد بنیادین که در صدر کلیه قراردادهای تجاری قرار دارد، قرارداد حمل و نقل است؛ چراکه خرید و فروش کالا می‌تواند بدون دخالت دیگر قراردادها صورت پذیرد، اما بدون حمل کالا به انبار یا اقامتگاه خریدار، هیچ عقد بیعی به نتیجه غایی خود نخواهد رسید. حمل و نقل کالا به یک امر کاملاً تخصصی مبدل گردیده است که در دنیای تجارت امروزی، اتصال دورترین نقاط دنیا را به یکدیگر ممکن نموده است. متصدی حمل نیز در تعریفی چنین بیان گردیده؛ «افراد حرفه‌ای که در ازای دریافت اجرت و با تشکیل یک ساختار متشکل از وسایل حمل و نیروی انسانی ماهر به حمل و نقل کالا مبادرت می‌ورزند.» (اشراقی آرانی، ۱۴۰۰: ۸۱) مدت زمان حمل، از زمان بارگیری محموله تا زمانی که محموله از وسائط حمل تخلیه گردد، ادامه دارد.^۱ منطبق بر ماده ۳۸۸ قانون تجارت حامل تعهد به نتیجه دارد و باید کالا را در همان حالتی که دریافت نموده، تحویل دهد.^۲ بنابراین، او مسئول هرگونه خسارت وارده در حالی که کالا در اختیار او است، محسوب شده و متعهد به سالم رساندن کالا به مقصد نیز است؛ (زارع، پازوکی

۱. از جمله تعریف موجود وفق بند (۸) ماده ۵۲ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳، ۰۶، ۲۹؛ «مدت حمل از زمانی که بار

در کشتی بارگیری شده تا زمانی که از کشتی تخلیه گردد، مدت حمل محسوب می‌شود.»

۲. ماده ۳۸۸ قانون تجارت؛ «متصدی حمل و نقل مسئول حوادث و تقصیراتی است که در مدت حمل و نقل واقع شده اعم از اینکه خود مباشرت به حمل و نقل کرده و یا حمل و نقل کننده دیگری را مأمور کرده باشد. بدیهی است که در صورت اخیر حق رجوع او به متصدی حمل و نقلی که از جانب او مأمور شده محفوظ است.»

۱۴۰۲: ۱۸۸) البته که او در مواردی می‌تواند از مسئولیت خود رفع اثر نماید؛ موارد معافیت از مسئولیت متصدی حمل و نقل با امعان نظر به قانون تجارت^۱ عبارت‌اند از: خسارات ناشی از جنس کالا، خسارات ناشی از تقصیر ارسال‌کننده یا مرسل‌آلیه، خسارات ناشی از تعلیمات نادرست ارسال‌کننده یا مرسل‌آلیه و سایر خسارات ناشی از قوه قهریه که هریک از این موارد می‌بایست به صورت جداگانه مورد بررسی قرار گیرد. (زارع، پازوکی ۱۴۰۲: ۱۸۸)

در نظام حقوقی ایران، قرارداد حمل و نقل یک عقد دوجانبه میان فرستنده و متصدی حمل است. مهم‌ترین مقرره‌ای که می‌توان به آن استناد نمود، ماده ۳۷۸ قانون تجارت است که وفق آن قرارداد حمل و نقل تابع مقررات و کالت است و معنای این عبارت است آنکه فرستنده نقش موکل و متصدی حمل نقش و کیلی را ایفا می‌کند که به امر فرستنده باید کالا را به گیرنده تحویل دهد^۲؛ لذا فارغ از آنکه اراده گیرنده در انعقاد قرارداد حمل دخالتی داشته باشد، قرارداد منعقد گردیده و تحویل کالا به گیرنده در زمان اجرای قرارداد حمل واقع می‌شود؛ قراردادی که قبلاً به صورت کامل منعقد شده است و به این ترتیب، گیرنده در قرارداد حمل ثالث محسوب می‌شود. حال، با عنایت به ثالث بودن گیرنده، حقوق او در مقابل طرفین قرارداد بر اساس «تعهد به نفع ثالث» (ماده ۱۹۶ ق.م.) قابل توجیه خواهد بود. در نظام حقوقی ایران، نمی‌توان گیرنده را طرف قرارداد حمل تلقی نمود^۳، بلکه او نسبت به قرارداد حمل ثالث بوده و حقوقش مبتنی بر نهاد «تعهد به نفع ثالث» بدون

۱. ماده ۳۸۶ قانون تجارت؛ «اگر مال‌التجاره تلف یا گم شود متصدی حمل و نقل مسئول قیمت آن خواهد بود مگر این که ثابت نماید تلف یا گم شدن مربوط به جنس خود مال‌التجاره یا مستند به تقصیر ارسال‌کننده و یا مرسل‌آلیه و یا ناشی از تعلیماتی بوده که یکی از آنها داده‌اند و یا مربوط به حوادثی بوده که هیچ متصدی مواظبی نیز نمی‌توانست از آن جلوگیری نماید. قرارداد طرفین می‌تواند برای میزان خسارت مبلغی کمتر یا زیادتر از قیمت کامل مال‌التجاره معین نماید.»

۲. البته که پرواضح است اختلاف آشکاری میان قرارداد حمل و نقل و قرارداد و کالت وجود دارد که این مهم از قلمرو این نوشتار خارج است.

۳. برای مطالعه بیشتر مراجعه کنید به: اشراقی آرانی، مجتبی، در اطراف قرارداد حمل و نقل کالا، فصلنامه تحقیقات حقوقی، شماره ۸۷، (۱۳۹۸).

نیاز به رضایت او قابل توجه است (اشراقی آرانی، ۱۳۹۸: ۲۶۳-۲۶۲).

در مفهوم حقوقی سنتی، حقوق حمل و نقل عمدتاً بر اساس عمل فیزیکی جابه‌جایی کالاها استوار است. در واقع، برای هر حالت حمل و نقل یک قرارداد خاص وجود دارد که منجر به ایجاد یک نظام حقوقی خاص می‌شود. این مرزبندی حالت‌ها همچنین در موارد حمل و نقل متوالی و حمل و نقل ترکیبی صادق است. حمل و نقل متوالی به جابه‌جایی کالاها توسط حامل‌های مختلف که از همان حالت حمل و نقل استفاده می‌کنند، می‌پردازد. حمل و نقل ترکیبی مربوط به مواردی است که کالاها توسط حامل‌های مختلف که از حالت‌های حمل و نقل متفاوتی استفاده می‌کنند، جابه‌جا می‌شوند (Kolli, 2017: 1079).

با امعان نظر به موارد پیش‌گفته می‌توان ادعا کرد که با وجود آنکه تغییرات حمل و نقل نقشی چندگانه در گسترش رشته لجستیک داشته است (لانگ، اسدی، ۱۳۸۴: ۵۴)، قراردادهای حمل و نقل به راحتی از قرارداد لجستیک متمایز می‌شوند. قرارداد لجستیک نه تنها با جابه‌جایی فیزیکی سروکار دارد، بلکه شامل سایر خدماتی نیز می‌شود که از نظر هدف هماهنگی جریان‌های زنجیره لجستیک اهمیت برابر دارند. هدف جابه‌جایی از طریق یک روش حمل و نقل خاص نیست، بلکه مدیریت حرکت کالاها در سراسر زنجیره لجستیک از ید تولیدکننده تا ید مصرف‌کننده است. همان‌طور که کریستوف پولین بیان می‌کند: «دور از هدف یک جابه‌جایی ساده کالا و بدون اینکه بتوان یک تعهد اصلی را واقعاً شناسایی کرد، این قراردادها (قراردادهای لجستیک) تمام زنجیره کالاهای شرکت مشتری را به ارائه‌دهنده خدمات واگذار می‌کنند؛ موضوع و علت آن‌ها بسیار بلندپروازانه‌تر از یک حمل و نقل ساده است» (Kolli, 2017: 1081).

مسئولیت ارائه‌دهنده خدمات لجستیک به تمام عملیات که شامل جابه‌جایی (بارگیری، جابه‌جایی، تخلیه، جابه‌جایی شامل تشریفات اداری مختلف مانند گمرک)، دوره‌های توقف کالا (انبارداری) و سایر خدمات ارزش‌افزوده (بسته‌بندی، برچسب‌گذاری، گاهی اوقات مونتاژ، مدیریت موجودی‌ها یا حتی ردیابی از طریق خدمات ارتباطی) می‌شود. خدمات کامل ارائه‌شده از جابه‌جایی ساده کالاها از طریق یک روش

حمل و نقل فراتر می‌رود.

ب) قراردادهای لجستیک و قرارداد امانت‌گذاری در انبار

زنجیره عرضه کالا یا حمل کالا از مبدأ به مقصد کامل نمی‌شود، بلکه در بسیاری از موارد کالا قبل از تحویل به گیرنده به انبار سپرده می‌شود تا تشریفات گمرکی ترخیص آن انجام شود و ممکن است گیرنده (خریدار) فضای لازم برای نگهداری کالا را در اختیار نداشته و به‌ناچار تا پیش از عرضه محموله یا کالای حمل شده به بازار و یافتن مشتری مناسب جهت فروش محمولات یا حتی به‌کارگیری کالا در فرایند تولید آن، در انبار نگهداری نماید. از سوی دیگر، سپردن کالا در انبار و اخذ قبض انبار ایزاری برای تأمین مالی (فاینانس) شده است و تاجر می‌تواند از قبض مزبور به منزله وثیقه برای گرفتن وام استفاده نماید (اشراقی آرانی، ۱۴۰۰: ۱۱۱).

در زنجیره لجستیک، چندین مرحله ذخیره‌سازی کالاها در زمان‌های متفاوت و مختلف تأمین، تولید یا توزیع کالا و محمولات وجود دارد. انبارداری معمولاً به‌عنوان قرارداد امانت‌گذاری شناخته می‌شود. قرارداد سپرده‌گذاری بر چهار عنصر استوار است: تحویل کالا، ماهیت منقول کالا، تعهد به نگهداری کالا و تعهد به بازگرداندن کالا. به‌طور اصولی، این قرارداد به‌صورت رایگان منعقد می‌شود، اما گاهی به‌صورت پولی نیز می‌تواند منعقد شود. ماده ۲۲۸۹ قانون مدنی کبک دو درجه تعهد را پیش‌بینی می‌کند. هنگامی که سپرده‌گذاری به‌صورت رایگان انجام می‌شود، سپرده‌گذار تنها به تعهد به وسیله (تعهد به تلاش منطقی) متعهد است؛ اما در صورت سپرده‌گذاری پولی، سپرده‌گذار به تعهد به نتیجه (تحقق یک نتیجه خاص) متعهد است و فقط در صورت اثبات قوه قاهره می‌تواند از تعهدات خود رها شود. اصلی‌ترین دشواری در زمینه انبارداری کالاها این است که همیشه نتیجه یک قرارداد سپرده‌گذاری نیست. ممکن است به اجرای سایر قراردادها مرتبط باشد. در پرونده *Metrans warehousing c. Saurochels*، قرارداد اولیه‌ای که بین طرفین منعقد شده بود، یک قرارداد حمل و نقل بود. با این حال، فرستنده تحویل کالاها را به مدت شش روز به تأخیر انداخته بود. در این مدت، کالاها در محل‌های حمل‌کننده انبار شده بودند.

دادگاه دعوت شد تا ماهیت روابط قراردادی را که در طول این دوره اضافی ایجاد شده بود، تعیین کند. دادگاه حکم داد که قرارداد حمل و نقل توسط فرستنده به طور موقت متوقف شده و در این مدت، وضعیت حمل کننده به وضعیت سپرده گذار تغییر کرده است؛ بنابراین، دادگاه این را یک قرارداد ترکیبی شامل قرارداد سپرده گذاری و قرارداد حمل و نقل در نظر گرفت. برعکس، در پرونده *Coiffure La Dominicaine c. Cargo Zone*، دادگاه حکم داد که قرارداد حمل و نقل به سادگی با انبار موقت کالاها نه فسخ و نه تعلیق شده است. بر اساس تحلیل دوره حمل و نقل و به ویژه مفهوم تحویل توسط دادگاه استیناف در پرونده *Garfield Container Transport Inc. c. Chubb Insurance Co. of Canada*، دادگاه حکم داد که انبارداری برای تحویل کالاها ضروری است و بنابراین در قرارداد حمل و نقل گنجانده شده است (Kolli, 2017: 1085).

تصویب نامه قانونی مربوط به تأسیس انبارهای عمومی ۱۳۴۰ که از این پس به اختصار تصویب نامه گفته می شود، خالی از هر گونه تعریفی از قرارداد امانت گذاری می باشد، اما از ماده ۲ تصویب نامه می توان به نشانه هایی دقیق از ارکان چنین قراردادی پی برد؛ به موجب ماده مذکور؛ «انبارهای عمومی کالاها را مذکور در ماده یک را (مواد اولیه و محصولات صنعتی، فلاحتی و کالاهای صاحبان صنایع، کشاورزان و بازرگانان) در مقابل قبض رسید و برگ وثیقه که طبق مقررات این قانون و آیین نامه های مربوط صادر می شود، به امانت می پذیرند. قبض رسید مدرک مالکیت و سپردن کالا در انبارهای عموم بوده و برگ وثیقه بعد از ظهنویسی دلیل وثیقه بودن کالا می باشد» (اشراقی آرانی، ۱۴۰۰: ۱۱۲).

بنابراین می توان آن را قراردادی دانست که به موجب آن، صاحب کالا در ازای دریافت قبض انبار شامل قبض رسید و برگ وثیقه به انبار عمومی می سپارد و متصدی انبار به نگهداری از آن و تسلیم کالا به دارنده قبض انبار متعهد می شود. هر چند تعهد اخیر در قانون مارا اشاره ذکر نگردیده است، غایت این قرارداد باز پس دادن کالا به دارنده قبض انبار است. این رکن قرارداد امانت گذاری در ماده ۱۹۱۵ قانون مدنی فرانسه نیز مشهود است که عقد امانت را به قراردادی تعریف کرده است که به موجب آن، امین کالای

دیگری را دریافت کرده است و متعهد به نگهداری و استرداد آن به همان صورت می‌شود. از سوی دیگر، قرارداد امانت‌گذاری یک عقد مستمر است و تعهد انباردار به نگهداری کالا در مدت توافق شده میان طرفین محدود است (اشراقی آرانی، ۱۴۰۰: ۱۱۳). در نهایت، انبارداری می‌تواند به قرارداد لجستیک مرتبط باشد، به‌ویژه هنگامی که علاوه بر انبارداری، طرفین توافق به ارائه خدمات دیگری مانند انجماد، پالت‌سازی یا حتی تبدیل محصول می‌کنند. انبارداری در مراحل مختلف سیستم تولید ضروری است؛ این یک عملیات است که به جریان کالاها کمک می‌کند. ارائه‌دهنده خدمات لجستیک ممکن است مسئول نگهداری و حفظ کالاها باشد و سپس آن‌ها را بر اساس دستورالعمل‌های مشتری بازگرداند. با این حال، این به‌خودی‌خود قرارداد خدمات لجستیک را با قرارداد سپرده‌گذاری برابر نمی‌کند. تعهدات ارائه‌دهنده خدمات لجستیک بسیار گسترده‌تر است، زیرا او باید انبارداری را در کنار سایر عملیات قبل و بعد مدیریت کند. انبارداری می‌تواند در یک قرارداد لجستیک گنجانده شود بدون اینکه به‌عنوان یک خدمت مجزا یا اصلی تلقی شود (Kolli, 2017: 1087).

نتیجه‌گیری

با بررسی و تحلیل جامع مطالب و یافته‌های این پژوهش، می‌توان به نتایج، یافته‌ها و دستاوردهای مهمی اشاره نمود. در طول این مطالعه، چالش‌ها و موانع متعددی شناسایی و مورد بررسی قرار گرفته و در این مقال نیز، راهکارها و پیشنهادهایی کاربردی برای رفع این چالش‌ها ارائه شده است. این راهکارها می‌توانند به‌عنوان مبنایی برای اقدامات آتی و توسعه‌های بعدی در این زمینه مورد استفاده قرار گیرند.

پژوهش حاضر که به بررسی حقوقی قرارداد لجستیک به معنای خاص و سیر تطور متصدیان ارائه‌دهنده خدمات لجستیک پرداخته، نشان می‌دهد که تحول در صنعت لجستیک نه تنها در بهبود فرایندهای فنی و عملیاتی تأثیرگذار بوده، بلکه به شکل مستقیم بر گستره و ماهیت تعهدات ناشی از این قراردادها نیز تأثیر گذاشته است. این تغییرات عمدتاً ناشی از افزایش تقاضا برای بهینه‌سازی جریان زنجیره تأمین، بهره‌برداری از

فناوری‌های نوین و نیاز به مدیریت دقیق‌تر و کارآمدتر فرایندهای لجستیکی بوده است. در بادی امر، متصدیان ارائه‌دهنده خدمات لجستیک، خدمات ساده‌ای مانند حمل‌ونقل و انبارداری را به مشتریان خود ارائه می‌دادند. این خدمات غالباً به صورت درون‌سازمانی (IPL) یا با استفاده از خدمات ارائه‌دهندگان تخصصی حمل‌ونقل (2PL) انجام می‌شد. با رشد پیچیدگی زنجیره‌های تأمین و نیاز به هماهنگی بیشتر بین اجزای مختلف آن، مشتریان علاوه بر خدمات مذکور، متقاضی خدمات دیگری نظیر انجام امور گمرکی، تهیه مدارک، ارائه مشاوره و... در یک بسته واحد شدند. در این مرحله قرارداد لجستیک به معنای خاص کلمه ظهور پیدا کرد؛ بدین شرح که به قرارداد یا قراردادهایی که برای تکمیل زنجیره عرضه کالا از مبدأ تا مقصد میان ارائه‌دهنده خدمات 3PL و مشتری منعقد می‌گردد، «قرارداد لجستیک» گفته می‌شود. همان‌طور که تبیین گردید بر اثر عقد، میان دو طرف رابطه حقوقی نوینی برقرار می‌شود و طرفین باتوجه به موضوع قرارداد نسبت به یکدیگر باید تعهداتی را انجام دهند. ارائه‌دهنده خدمات 3PL، یک تأمین‌کننده خارجی است که بخشی یا تمام وظایف لجستیکی شرکت‌ها، از جمله حمل‌ونقل، انبارداری، تهیه مدارک و... را انجام می‌دهد. به دلیل تنوع خدمات و اختلاف عناصر تشکیل‌دهنده قرارداد لجستیک، تعیین قوانین قابل‌اعمال بر هر خدمت به‌طور مجزا دشوار است و همین امر باعث شده تا قراردادهای لجستیک، به‌صراحت موضوع مقرر یا قانون واحدی قرار نگیرند؛ به‌بیان‌دیگر، هرگونه بحثی درباره مفهوم لجستیک از دیدگاه حقوقی تحت تأثیر فقدان مقرراتی است که به‌طور خاص این مفهوم را به‌صورت جامع پوشش دهند، یعنی به‌عنوان عملیاتی که مجموعه‌ای از فعالیت‌های بسیار متنوع را یکپارچه می‌کند. در تحقیق حاضر به این مهم دست یافتیم که در این مرحله قرارداد لجستیک به معنای خاص کلمه ظهور پیدا کرد؛ بدین شرح که به قرارداد یا قراردادهایی که برای تکمیل زنجیره عرضه کالا از مبدأ تا مقصد میان ارائه‌دهنده خدمات 3PL و مشتری منعقد می‌گردد، «قرارداد لجستیک» گفته می‌شود. همان‌طور که تبیین گردید بر اثر عقد، میان دو طرف رابطه حقوقی نوینی برقرار می‌شود و طرفین باتوجه به موضوع قرارداد نسبت به

یکدیگر باید تعهداتی را انجام دهند. ارائه‌دهنده خدمات 3PL، یک تأمین‌کننده خارجی است که بخشی یا تمام وظایف لجستیکی شرکت‌ها، از جمله حمل‌ونقل، انبارداری، تهیه مدارک و... را انجام می‌دهد. به دلیل تنوع خدمات و اختلاف عناصر تشکیل‌دهنده قرارداد لجستیک، تعیین قوانین قابل‌اعمال بر هر خدمت به‌طور مجزا دشوار است و همین امر باعث شده تا قراردادهای لجستیک، به‌صراحت موضوع مقررره یا قانون واحدی قرار نگیرند؛ به‌بیان‌دیگر، هرگونه بحثی درباره مفهوم لجستیک از دیدگاه حقوقی تحت‌تأثیر فقدان مقرراتی است که به‌طور خاص این مفهوم را به‌صورت جامع پوشش دهند، یعنی به‌عنوان عملیاتی که مجموعه‌ای از فعالیت‌های بسیار متنوع را یکپارچه می‌کند.

در ارتباط با دیگر دستاوردهای پژوهش حاضر، می‌توان به ارتباط میان قراردادهای لجستیک و قراردادهای مختلط یا ترکیبی^۱ اشاره نمود. اگر قرارداد، تنها دربرگیرنده یک تعهد اصلی و مؤثر باشد، ساده و بسیط است؛ مانند قرارداد بیع یا حمل‌ونقل. در مقابل، زمانی که قرارداد از دو یا چند تعهد اصلی مؤثر تشکیل شده باشد، قرارداد، مختلط است. این شرایط در دو حالت متصور است: ۱. حالتی که قرارداد، معاوضی است و هر دو طرف عهده‌دار یک تعهد اصلی می‌شوند که هر دو مؤثر هستند؛ ۲. دو یا چند تعهد اصلی می‌توانند به عهده یکی از متعاقدین قرار گیرد. این امر زمانی اتفاق می‌افتد که تعهد، یک‌طرفه است یا آنکه طرف مقابل جز یک تعهد خنثی مانند پرداخت ثمن، تعهد دیگری ندارد. به این ترتیب موضوع اصلی در عقود مختلط از چند تعهد اصلی ترکیب می‌شود که هیچ‌یک در دیگری هضم نمی‌شود و فرع بر دیگری قرار نمی‌گیرد. قرارداد مختلط، از ترکیب حقوق و تعهدات ناشی از چندین نوع عقد مستقل ایجاد می‌شود که هر کدام به‌تنهایی دارای ماهیت و آثار خاص خود هستند، اما در قالب یک توافق واحد ادغام شده‌اند. حال در صورتی که چند تعهد و خدمت که به‌صورت مستقل دارای ماهیت حقوقی خاص خود هستند، در قالب یک قرارداد کنار یکدیگر قرار گیرند، به‌نحوی که قراردادی نوین با ماهیت مستقل را تشکیل دهند، در این حالت ما با یک قرارداد مختلط پیچیده

مواجه خواهیم بود. قرارداد لجستیک معین و دارای نام است. به نظر با عنایت به توضیحات داده شده و به دلیل ماهیت چندبعدی و پیچیده قراردادهای لجستیک، این قرارداد را می توان به عنوان یک قرارداد مختلط پیچیده دانست؛ با اینکه قرارداد لجستیک شامل تعهداتی از قبیل حمل و نقل کالا، بیمه کالا، تهیه مدارک، انجام امور گمرکی و... است اما باید به این مهم عنایت داشت که هریک از این موارد دارای نظامات حقوقی و قواعد مخصوص به خود می باشد. قرارداد لجستیک، قراردادی واحد، مستقل و درعین حال مختلط پیچیده است؛ به بیان دیگر، قراردادی است که ساختار اصلی و واحد آن برای تشکیل یک قرارداد جدید عناصرش را از قراردادهایی چون حمل و نقل، انبارداری، کارگزار امور گمرکی و... اخذ نموده است. لذا قرارداد لجستیک، یک عقد معین مختلط پیچیده و مستقل از خدمات موضوع خود، محسوب می شود. با توجه به توضیحات یاد شده و با امعان نظر به ایرادات و موانع شناسایی شده در این پژوهش، حاصل این مطالعه ارائه نکاتی جهت بهبود و ارتقای مسیر پژوهش و پیشنهاد راهکارهای قابل اجرا و کارآمد در حوزه قراردادهای لجستیک است؛

۱. تأسیس سازمان بین المللی ارائه دهندگان خدمات لجستیک: تأسیس سازمان بین المللی ارائه دهندگان خدمات لجستیک می تواند نقشی حیاتی در هماهنگ سازی و استانداردسازی خدمات لجستیکی در سطح جهانی ایفا کند. این سازمان به عنوان یک نهاد بین المللی مستقل، می تواند به بهبود کیفیت خدمات، کاهش اختلافات و تسهیل تجارت جهانی کمک کند. ضرورت تأسیس چنین سازمانی ناشی از پیچیدگی های روزافزون در زنجیره های تأمین جهانی، تغییرات فناوری و نیاز به هماهنگی بین کشورها و نهادهای مختلف است. با توجه به این مسائل، یک سازمان بین المللی می تواند چارچوبی جهانی برای تنظیم، نظارت و ارتقای خدمات لجستیکی ایجاد کند.

۲. وضع مقرراتی ویژه و اختصاصی حاکم بر قراردادهای لجستیک: همان طور که تبیین گردید به دلیل تنوع خدمات و اختلاف عناصر تشکیل دهنده قرارداد لجستیک، تعیین قوانین قابل اعمال بر هر خدمت به طور مجزا دشوار است و همین امر باعث شده تا

قراردادهای لجستیک، به صراحت موضوع مقررره یا قانون واحدی قرار نگینند؛ اگرچه مقرراتی به مانند نمونه مقررات صادره از سازمان فیاتا در حوزه حقوق و تعهدات ارائه‌دهنده خدمات 3PL و مشتری وجود دارد اما با امان نظر به رشد فزاینده این نوع از قراردادهای به‌ویژه در یک دهه اخیر، تدوین مقررات خاص برای هر گروه از قراردادهای لجستیک 3PL، 4PL و 5PL به صورت مجزی امری ضروری و پیچیده است که نیازمند توجه دقیق به جنبه‌های مختلف حقوقی، فنی و تجاری این حوزه می‌باشد. نخستین گام در این راستا، تعریف و دسته‌بندی دقیق خدمات لجستیکی است. با توجه به تحولات سریع در این صنعت، لازم است که قوانین و مقررات به‌روزرسانی شده بتوانند به‌طور شفاف انواع مختلف خدمات لجستیکی از 3PL تا 5PL را تعریف کرده و ویژگی‌ها و مسئولیت‌های مربوط به هر یک را مشخص کنند. این دسته‌بندی نه تنها به تبیین نقش‌های مختلف در زنجیره تأمین کمک می‌کند، بلکه به طرفین قرارداد امکان می‌دهد تا با شناخت بهتر از انتظارات و تعهدات خود، وارد قرارداد شوند.

۳. ایجاد یک مدل قرارداد استاندارد برای انواع ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی: ایجاد چارچوب‌های استاندارد برای قراردادهای لجستیکی از اهمیت بالایی برخوردار است، چراکه این چارچوب‌ها می‌توانند به‌عنوان مبنایی واحد و منسجم برای تنظیم، اجرا و تفسیر این قراردادها در تمامی روابط تجاری عمل کنند. یکی از مواردی که در ایجاد چارچوب‌های استاندارد باید به آن توجه کرد، سازگاری این استانداردها با مقررات ملی و بین‌المللی است.

منابع

۱. احمدی بافنده، محمد. (۱۳۹۹). لجستیک و حمل و نقل در جهانی سازی اقتصاد ایران. نشر ترنگ. صص ۳۱-۵۵.
۲. اشراقی آرانی، مجتبی. (۱۴۰۰). حقوق تجارت نوین قراردادهای تجاری. انتشارات دانشگاه تهران. صص ۷۹-۸۱ و ۱۱۲-۱۱۱.
۳. زاری، علی، و پازوکی، مهدیه. (۱۴۰۲). حقوق حمل و نقل دریایی. نشر گالوس. ص ۱۸۸.
۴. علیخانی کوشکک، رضا، و حجاززاده، محمد. (۱۳۹۸). مدیریت لجستیک پیشرفته. شرکت چاپ و نشر بازرگانی. صص ۱۸-۱۴ و ۱۵۱-۱۴۸.
۵. کاردر، لاله، و زنجیرانی فراهانی، رضا. (۱۳۸۹). زنجیره تأمین و لجستیک در سطح ملی و بین‌المللی. انتشارات مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی. صص ۱۱-۴.
۶. کاتوزیان، ناصر. (۱۳۹۹). قواعد عمومی قراردادها (جلد ۱). نشر گنج دانش. چاپ هفتم. صص ۹۷ و ۹۸.
۷. لانگ، داگلاس، و اسدی، همایون. (۱۳۸۴). لجستیک بین‌الملل. انتشارات سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای. ص ۵۴.
۸. در اطراف قرارداد حمل و نقل کالا. (۱۳۹۸). فصلنامه تحقیقات حقوقی (شماره ۸۷)، صص ۲۶۲-۲۶۳.
۹. بزازان، فاطمه. (۱۴۰۲). اهمیت و تحولات بخش لجستیک در اقتصاد ایران طی دوره ۱۳۶۵-۱۳۹۵. مرکز پژوهش‌های اتاق ایران. مهر. صص ۳۴-۲۸.
۱۰. یوسف نژاد آتشکار، لیلا، و رحیم‌زاده، ایوب. (۱۳۹۵). بررسی نقش و تأثیر جایگاه لجستیک بر ارتقاء رقابت پذیری محصولات صادراتی. دومین کنفرانس بین‌المللی مدیریت و فناوری اطلاعات و ارتباطات، مرداد، صص ۶-۵.
۱۱. مبشر، ثمین. (۱۴۰۲). شش نسل شرکت‌های لجستیکی. قابل دسترس در <https://tipaxco.com/292-3-83>. تاریخ آخرین مراجعه: ۱۷, ۰۶, ۱۴۰۲.
۱۲. تصویب‌نامه قانونی مربوط به تأسیس انبارهای عمومی. (۱۳۴۰).

۱۳. قانون تجارت مصوب ۱۳۱۱، ۰۲، ۱۳ مجلس شورای ملی.

۱۴. قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳، ۰۶، ۲۹.

۱۵. قانون مدنی مصوب ۱۳۰۷، ۰۲، ۱۸.

References

16. Ghiani, G., G. Laporte, and R. Musmanno (2004), *Introduction to Logistic systems planning and control*, Chicester :John Wiley & Sons, pp. 27-28.
17. Jan Marcet, Joan, and de Ochoa Martinez, Alfonso. (2006). *The Handbook of Logistics Contracts :A Practical Guide to a Growing Field*. Basingstoke, Hampshire; New York, pp. 27-48.
18. Jan Joan, Ochoa, Alfonso, (2006), *The Handbook of Logistics Contracts*, published by PALGRAVE MACMILLAN, Britain, pp. 27-48.
19. Murphy, P. R., & Knemeyer, A. M. (2018). *Contemporary Logistics* (12th ed.). Pearson Education. Chapter on Customs Brokerage and Compliance, pp. 210-213.
20. Hosie, P., Sundarakani, B., Tan, A. W. K., & Koźlak, A. (2012). *Determinants of fifth party logistics (5PL) :Service providers for supply chain management*, International Journal of Logistics Systems and Management, pp. 304-311.
21. Kolli, Kamelia, 2017, *Le contrat de prestations logistiques*, McGill Law Journal Revue de droit de McGill, pp. 1071- 1097.
22. Murphy, Paul R., Jr. and Knemeyer, A. Michael, (2018), *Contemporary Logistics*, Pearson Education Limited, p. 105.
23. Papanashvili, N., Kochadze, I., & Kochadze, T. (2014). *Logistics legal regulation problems*. International Scientific Journal "Machines. Technologies. Materials.", p. 6.
24. Rider, Graham W., (1970), Naval War College Review, *Evolution of the Concept of Logistics*, pp. 25-26.
25. Shi, Yangyan, Waseem, Rafay, Shahid, Hafiz Muhammad. (2020). *Third-Party Logistics*, p. 4.
26. Gordon, Julia, <https://fulfillment-box.com/logistics-service-provider-term-functions-classification/> last visited on June. 14, 2024.
27. <https://www.dsv.com/en-nl/support/faq/what-is-the-meaning-of-1pl-2pl-3pl-4pl-en-5pl/> last visited on April. 14, 2024.
28. <https://www.ewebtrans.com/blog/en/1pl-2pl-3pl-4pl-4pl-5pl->


- logistics-operators-differences advantages/* last visited on April. 14, 2024.
29. <https://www.interlakemecalux.com/blog/logistics-providers-warehouses> /last visited on April. 19, 2024.
30. Neville, Paul, <https://supplychain.amazon.com/blog/difference-between-1pl-2pl-3pl-4pl/> last visited on April. 23, 2024.
31. *What Are The Differences Between 1PL, 2PL, 3PL, 4PL, and 5PL?* : 2023/p.4, last visited on December. 31, 2023.

استناد به این مقاله: اسلامی گیلانی، محمدصادق، نایب آقا، نیما. (۱۴۰۳). درآمدی بر بررسی حقوقی قرارداد لجستیک به معنای خاص و سیر تطور متصدیان ارائه‌دهنده خدمات لجستیک، فصلنامه خدمات دریایی و بندری، ۲ (۵)، ۴۳-۷۵.



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

A Theoretical Study of Maritime Industry Governance from the Perspective of Human Capital and Its Implications

**Hadi Khan
Mohammadi**  *

Associate Professor, Department of Public
Administration, Faculty of Management and Accounting,
Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran

**Sahar Malek
Mohammadi** 

Department of Public Administration, Faculty of
Management and Accounting, Allameh Tabataba'i
University, Tehran, Iran

Abstract

Maritime industry governance involves interaction and coordination between different stakeholder groups on maritime issues. This governance plays an important role in creating an integrated and comprehensive approach in order to have an effective and sustainable use of marine resources through active participation in their processes by public, governmental and non-governmental actors. This type of structure undoubtedly improves in line with a network of excellent and intelligent human capital. Therefore, human capital is the core of the maritime industry network and it can solve maritime industry issues in different areas and sectors in an innovative way. Human capital management is the most important step in the development and excellence of this valuable asset. Identifying, developing, maintaining and utilizing human capital with its unique characteristics and potential will ensure and facilitate the development of capacity and participatory networks of maritime industry governance. The aim of this research is to identify human resource challenges in maritime industry governance using a meta-synthesis method and to present a proposed policy in this regard. For this purpose, research related to the topic was searched, reviewed and identified through a library search system on various websites and a number of related articles, books and theses were extracted.

*Corresponding Author: khanmohammadi@atu.ac.ir

How to Cite: Khan Mohammadi, H., Malek Mohammadi, S. (2024). A Theoretical Study of Maritime Industry Governance from the Perspective of Human Capital and Its Implications. *Marine and Port Services*, 2(5), 77-115.

Original research

Accepted: 18 April 2024


Review 11 April 2024


Received: 10 January 2024

Then, based on the title, abstract and text of the related research, unwanted or less relevant items were eliminated (screening). The data analysis method was based on open coding and the research results were categorized into 17 codes under 3 main components of challenges arising from the nature of the industry, management challenges and technological challenges.

Keywords: Maritime Governance, Maritime Industry, Stakeholders, Human Capital, Human Capital Management.

مطالعه نظری حکمرانی صنعت دریایی از منظر سرمایه انسانی و دلالت‌های آن

دانشیار گروه مدیریت دولتی، دانشکده مدیریت و حسابداری، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران *  **هادی خان محمدی**

دانشجوی دکتری مدیریت منابع انسانی، دانشکده مدیریت و حسابداری، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران  **سحر ملک محمدی**

چکیده

حکمرانی صنعت دریا شامل تعامل و هماهنگی میان گروه‌های مختلف ذی‌نفع در مورد مسائل مربوط به دریا است که به‌وسیله بازیگران مردمی، دولتی و غیردولتی با مشارکت فعال در فرایندهای آن، نقش مهمی در ایجاد رویکردی یکپارچه و جامع در بهره‌برداری مؤثر و پایدار از منابع دریا ایفا می‌کنند. این نوع ساختار بی‌شک در تناظر شبکه‌ای از سرمایه انسانی فاخر و هوشمند ارتقاء می‌یابد؛ بنابراین سرمایه انسانی هسته مرکزی شبکه صنعت دریایی است به‌نحوی که می‌تواند مسائل صنعت دریایی در حوزه‌ها و لایه‌های مختلف به شکل نوآورانه حل نمایند. مدیریت سرمایه‌های انسانی مهم‌ترین اقدام در توسعه و تعالی این دارایی ارزشمند است. شناسایی، توسعه، نگهداشت و به‌کارگیری آن‌ها با ویژگی‌های منحصر به فرد و پتانسیل‌های بالقوه، متضمن و تسهیل‌کننده توسعه ظرفیت و شبکه‌های مشارکتی حکمرانی صنعت دریایی خواهد بود. هدف این پژوهش شناسایی چالش‌های سرمایه انسانی در حکمرانی صنعت دریایی با روش فراترکیب و ارائه دلالت‌ها و رهنمون‌های پیشنهادی را در این راستا می‌باشد. بدین منظور به جستجو، بررسی و شناسایی پژوهش‌های مرتبط با موضوع از طریق سامانه جستجوی کتابخانه‌ای در وبگاه‌های مختلف پرداخته شد و مقالات، کتاب، پایان‌نامه مرتبط استخراج گردید. سپس بر اساس عنوان، چکیده و متن پژوهش‌های مرتبط به اولویت‌بندی و حذف موارد ناخواسته و یا کمتر مرتبط (غربالگری) پرداخته شد. شیوه تحلیل داده‌ها بر اساس کدگذاری توصیفی و تفسیری بوده و نتایج تحقیق شامل ۱۷ کد ذیل ۳ مؤلفه اصلی؛ چالش‌های ناشی از محیط صنعتی، چالش‌های مدیریت منابع انسانی، چالش‌های نوآوری و تکنولوژیکی طبقه‌بندی گردید.

مطالعه نظری حکمرانی صنعت دریایی از منظر سرمایه انسانی و ...؛ خان محمدی و ملک محمدی | ۷۹

کلیدواژه‌ها: حکمرانی دریا، صنعت دریا، ذی‌نفعان، سرمایه انسانی، مدیریت سرمایه انسانی.

مقدمه و بیان مسئله

اکوسیستم دریایی طیف وسیعی از ذینفعان را در بر می‌گیرد، از جمله شرکت‌های کشتیرانی، دریانوردان، نهادهای نظارتی، مؤسسات آموزشی و دانش دریایی، کشتی‌سازان و مقامات بندری که هر کدام نقش مهمی در چارچوب عملیاتی صنعت ایفا می‌کنند. استراتژی‌های مدیریت سرمایه انسانی در این اکوسیستم نه تنها بر نتایج سازمانی تأثیر می‌گذارد، بلکه پیامدهای عمیقی برای این ذینفعان دارد که بر پایداری، ایمنی و کارایی عملیات دریایی در سطح جهانی تأثیر می‌گذارد (Ajay & Udeh, 2024).

همچنین تعاریف متعددی از صنعت دریایی وجود دارد. سازمان همکاری و توسعه اقتصادی (OECD) صنعت دریایی را به عنوان فعالیت‌های مبتنی بر بازار در بخش‌های عمومی و خصوصی تعریف می‌کند که «از دریا یا به وسیله آن تولید می‌شوند». این تعریف شامل بخش‌هایی مانند شیلات، حمل و نقل، نفت و گاز و گردشگری دریایی و ساحلی می‌باشد. به علاوه بخش‌های نوظهور دریایی مانند انرژی‌های تجدیدپذیر اقیانوسی شامل باد دریایی، بیوتکنولوژی دریایی و محصولات و خدمات پیشرفته دریایی است (The aims index of marine industry, 2023). صنعت در آن که نقش بسیار حیاتی در اقتصاد جهانی دارد، با شرکت‌های متنوع، ملاحظات جغرافیایی، بافت بین‌المللی، پیشرفت‌های تکنولوژیکی، الزامات زیست‌محیطی، چشم‌انداز رقابتی، چالش‌های لجستیکی، خطرات مالی و ویژگی‌های نظارتی تعریف می‌شود. این ویژگی‌ها جمعاً تصمیمات استراتژیک اتخاذ شده توسط شرکت‌های فعال در این صنعت را شکل می‌دهند (Yastrebniy & Zhykharieva, 2023). امروزه، صنعت دریایی با چالش‌ها و فرصت‌های جدیدی مواجه است. بیش از ۸۰٪ از تجارت جهانی توسط کشتی‌ها و بندرهای دریایی در سرتاسر جهان انجام می‌شود که نقش صنعت دریایی را به عنوان ستون فقرات اقتصاد جهانی برجسته می‌کند. علاوه بر این، صنعت دریا با چالش‌های مختلفی مانند مسائل اجتماعی، تغییرات اقلیمی، اقتصادی و به‌ویژه، توسعه سریع فناوری مواجه شده است که نیاز دارد این صنعت

آماده پذیرش این چالش‌ها به عنوان یک فرصت و نه تهدید باشد (Cosmin, Simion, Florin, & Cotorcea, 2023).

ویژگی‌های مدیریت منابع انسانی در امور دریایی شامل کار در یک محیط نسبتاً محدود است که در آن همکاری تنظیم شده درون سیستم، عامل کلیدی برای اجرای روان وظایف کسب و کار است. اگر موارد مذکور را در زمینه صنعت دریایی در نظر بگیریم، هدف، تضمین اجرای روان فرآیندهای کسب و کار است؛ بنابراین، در مدیریت منابع انسانی صنعت دریایی، تمرکز بر محور سرمایه‌های انسانی با توجه به خاص بودن مهارت‌های مورد نیاز آن‌ها ضروری است. صنعت دریایی که نقش حیاتی در تجارت جهانی و ثبات اقتصادی دارد، به شدت به شایستگی و قابلیت اطمینان نیروی کار خود وابسته است. مدیریت سرمایه انسانی در این حوزه شامل طیف وسیعی از تلاش‌های استراتژیک است که هدف آن جذب، توسعه و حفظ نیروی کار ماهر است که قادر به پاسخگویی به نیازهای پیچیده عملیات دریایی مدرن باشند (Febrian & Sani, 2023). اهمیت استراتژیک مدیریت سرمایه انسانی در این صنعت را با توجه به نقش آن در تضمین کارایی عملیاتی، ایمنی در دریا و پایداری کلی فعالیت‌های دریایی نمی‌توان نادیده گرفت (Kitada & Baum-Talmor, 2019).

ماهیت مدیریت سرمایه انسانی در حوزه دریایی به طور قابل توجهی از شیوه‌های سنتی تغییر کرده است، عمدتاً به دلیل ظهور پیشرفت‌های فناوری، جهانی شدن عملیات حمل و نقل دریایی و تأکید فزاینده بر معیارهای حکمرانی محیطی و اجتماعی (ESG). این تحول نشان‌دهنده تغییر از یک تمرکز صرفاً عملیاتی به سوی رویکردی جامع‌تر است که به رفاه، توسعه شغلی و مشارکت بلندمدت نیروی انسانی توجه می‌کند (Ajay & Udeh, 2024). در نتیجه، استراتژی‌های مدرن مدیریت سرمایه انسانی نه تنها برای تأمین نیازهای فوری نیروی کار طراحی شده‌اند بلکه همچنین به ساخت نیروی کاری مقاوم و سازگار که قادر به مقابله با چالش‌های ناشی از تغییرات سریع در چشم‌انداز جهانی باشد، کمک می‌کنند (Gonzalez, Capman, Oswald, Theys, & Tomczak, 2019).

پیامدهای اقتصادی مدیریت مؤثر سرمایه‌های انسانی عمیق است، به طوری که تحقیقات نشان می‌دهد بین منابع انسانی به خوبی مدیریت شده و عملکرد مالی شرکت‌های حمل و نقل رابطه مستقیمی وجود دارد. علاوه بر این، مدیریت سرمایه انسانی نقش حیاتی در کاهش ریسک‌های عملیاتی و افزایش ایمنی ایفا می‌کند و بدین ترتیب، وقوع حوادث دریایی و هزینه‌های مرتبط با آن را کاهش می‌دهد. از منظر زیست‌محیطی، دریانوردان ماهر بهتر می‌توانند کشتی‌ها را به شیوه‌ای اداره کنند که انتشار کربن را به حداقل برساند و به مقررات زیست‌محیطی بین‌المللی پایبند باشند و به اهداف پایداری صنعت کمک کنند؛ بنابراین اهمیت مدیریت سرمایه‌های انسانی در صنعت دریایی قابل چشم‌پوشی نیست. این یک عامل حیاتی در تضمین کارایی، ایمنی و پایداری عملیات دریایی است. چالش‌های مرتبط با مدیریت سرمایه انسانی در این زمینه چندوجهی است، اما همچنین فرصت‌هایی برای نوآوری و بهبود فراهم می‌کند. همان‌طور که صنعت به تکامل خود ادامه می‌دهد، استراتژی‌های به کار رفته برای مدیریت و توسعه باارزش‌ترین دارایی‌اش، یعنی افراد، نیز باید تغییر کند (Pantouvakis & Vlachos, 2020).

صنعت دریایی به عنوان بخشی که پتانسیل بالایی در تأمین منابع غذایی، معیشت و محیط‌زیست سالم دارد، پایداری نیروی انسانی در این صنعت در پیشبرد اهداف توسعه بسیار مهم است؛ بنابراین اجرای مدیریت سرمایه انسانی اثربخش در بهینه‌سازی پتانسیل آن‌ها و مدیریت پایدار نقش مهمی دارد. به دنبال تقاضاهای پیچیده فزاینده در این صنعت، مدیریت و توسعه سرمایه انسانی برای رسیدگی به تغییرات آب‌وهوا، پایداری منابع و سیاست‌های دولت و سایر چالش‌ها بکار گرفته می‌شود (Yuliana, Sutrisno, & Asropi, 2023).

با نگاهی به آینده، این بررسی به دنبال شناسایی و بررسی چالش‌ها و فرصت‌های نوظهور در حوزه مدیریت سرمایه انسانی است که شامل پیامدهای بالقوه اتوماسیون و هوش مصنوعی، نیاز مداوم به انطباق با تغییرات آب‌وهوا و مقررات محیطی و نقش حیاتی رهبری در پرورش فرهنگ یادگیری و نوآوری مستمر است. علاوه بر این، ماهیت جهانی

نیروی کار دریایی و پیچیدگی‌های ذاتی این بخش، بر نیاز به استراتژی‌های مدیریت سرمایه انسانی تأکید می‌کند که نه تنها انعطاف‌پذیر هستند، بلکه از نظر فرهنگی نیز حساس و فراگیر هستند.

صنایع دریایی جمهوری اسلامی ایران از جمله صنایع دیرپا و راهبردی کشور است که به‌رغم ظرفیت‌های بالقوه و تأکیدات مبتنی بر توسعه دریا محور، در پنج برنامه نخستین برنامه‌های پنج‌ساله توسعه، چندان مورد توجه قرار نگرفته و توسعه پیدا نکرده است. جمهوری اسلامی ایران با داشتن حدود ۵۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی و قرار گرفتن در کنار خلیج فارس، دریای عمان و دریای مازندران یک کشور دریایی محسوب می‌شود. ایران با سابقه حضور تاریخی در عرصه دریا، توانمندی‌های فنی و سرمایه غنی انسانی، می‌تواند اساس اقتدار اقتصادی، سیاسی و نظامی خود را بر پایه توسعه صنایع دریایی بنا کند. موقعیت ژئوپلیتیک، منابع غنی انرژی، نقش آفرینی به‌عنوان کریدور شمال - جنوب در منطقه جنوب غرب آسیا، دسترسی به آب‌های آزاد و اشتغال‌زایی بالا، تنها بخشی از ظرفیت‌هایی است که به‌واسطه دریا در اختیار کشور قرار دارد. همچنین صنایع دریایی با توجه به حوزه‌های متنوع آن از قبیل کشتی‌سازی، فراساحل، شیلات، حمل و نقل، صنایع نظامی و گردشگری، به‌عنوان یکی از راهبردی‌ترین حوزه‌های صنعتی کشور شناخته شده و مسلماً توجه به این صنعت موجب رشد و شکوفایی اشتغال و اقتصاد کشور می‌شود. صنعت دریایی که به‌واسطه مأموریت ذاتی خود تا قبل از پیروزی انقلاب اسلامی به‌عنوان یک صنعت کاملاً وابسته به غرب مشاهده می‌شد، توانسته است پس از پیروزی شکوهمند انقلاب اسلامی در ۱۰ سال گذشته در زمینه یادگیری در طراحی و ساخت موفق باشد و بتواند تجهیزات مورد نیاز خود را متناسب با آخرین فناوری‌های موجود بروز رسانی نموده و محصولات موجود را به‌صورت کاملاً بومی طراحی نماید.

اهمیت دریا و نقش آن در اقتصاد و زندگی امروز کشور ایران انکارناپذیر است. ارتقای قدرت دریایی در ایران مزیت دور زدن تحریم‌های خارجی و کاهش پیامدهای منفی این موضوع را طی سال‌های اخیر به‌دنبال داشته است. هر چند در گذشته نیز به

بهره‌مندی از منافع گسترده صنایع دریایی پرداخته می‌شد، اما ضرورت توسعه این صنعت در سال‌های اخیر، بیش از هر زمان دیگر احساس می‌شود. اهمیت روزافزون توسعه صنایع دریایی سبب شده است تا دولتمردان در سیاست‌گذاری‌ها و تدوین برنامه‌های توسعه به این مهم توجه ویژه‌ای داشته باشند. منافع کشورهای صاحب دریا ارتباطی مستقیم با نیازمندی‌ها، توانایی‌ها و فرهنگ آن‌ها دارد و در واقع سیاست دریایی آن کشورها بر اساس این مشخصات تدوین می‌شود. این سیاست‌ها در قالب راهبرد دریایی کشورها تبیین می‌شود و اهداف اقتصادی، سیاسی و نظامی را به دنبال دارد. دستیابی به هریک از اهداف مذکور به میزان به کارگیری صحیح و مؤثر نیروی انسانی، ابزار و تجهیزات و زیرساخت‌های قانونی بستگی دارد. با توجه به اینکه بیش از ۸۰ درصد حجم تجارت خارجی ایران از مسیر دریا انجام می‌شود و راهبردی‌ترین کالای صادراتی ایران (نفت) از طریق دریا صادر می‌شود، دستیابی به رقابت‌پذیری در عرصه جهانی برای اقتصاد ایران مستلزم توسعه این صنعت با محوریت نیروی انسانی فعال در آن است.

توسعه پایدار صنعت دریایی ایران وابسته به توسعه سازمان‌های فعال در این صنعت می‌باشند و این مهم نیز وابسته به میزان توسعه‌یافتگی منابع انسانی آن‌هاست. از آنجایی که محیط کسب و کار در سازمان‌های دریایی کشور مبتنی بر دانش است و دارایی‌های ناملموس این سازمان‌ها شامل دانش و شایستگی‌های خاص و تخصصی دانش‌گران و سرمایه‌های انسانی آن‌ها می‌باشد؛ بنابراین این سازمان‌ها به‌عنوان سازمان‌های دانش‌گرا باید به کمک انعطاف‌پذیری منابع انسانی، قابلیت یادگیری سازمانی و نوآوری و تدوین استراتژی‌های دانشی خاص صنعت دریایی در نقش سازمان‌های پیش رو ظاهر شوند.

برای دستیابی به این اهداف، این بررسی یک رویکرد روش‌شناختی را اتخاذ می‌کند که مجموعه گسترده‌ای از منابع، از جمله ادبیات دانشگاهی، گزارش‌های صنعتی و مطالعات موردی را ترکیب می‌کند و معیارهای دقیقی را برای اطمینان از ارتباط و کیفیت اطلاعات ارائه‌شده به کار می‌گیرد. این تجزیه و تحلیل ساختاریافته، بررسی عمیق در پیچیدگی‌های مدیریت سرمایه انسانی در بخش دریایی را تسهیل می‌کند، بهترین شیوه‌ها را برجسته

می‌کند، شکاف‌های موجود در دانش فعلی را شناسایی می‌کند و راه‌هایی را برای تحقیقات آینده پیشنهاد می‌کند.

در ترکیب این دیدگاه‌های متنوع، هدف این بررسی ارائه بینش‌های ارزشمند برای رهبران و حکمرانان صنعت دریایی، سیاست‌گذاران و دانشگاهیان است. با بیان درک روشنی از تکامل تاریخی، وضعیت فعلی و چشم‌انداز آینده مدیریت سرمایه انسانی در صنعت دریایی، این بررسی به توسعه شیوه‌های مدیریت سرمایه انسانی مؤثرتر، پایدارتر و فراگیرتر کمک می‌کند که قادر به عبور از چالش‌ها و استفاده از فرصت‌های موجود هستند؛ بنابراین، پرسش‌های اصلی این پژوهش عبارت‌اند از: (۱) چالش‌های مدیریت سرمایه انسانی در حکمرانی صنعت دریا در سپهر نظر چیست؟ و (۲) دلالت‌ها و رهنمون‌های برآمده از سپهر نظر برای تعالی مدیریت سرمایه انسانی حکمرانی صنعت دریایی کدام‌اند؟

۱. مبانی و چارچوب نظری

۱-۲) صنعت دریایی

پس از پایان جنگ سرد، چالش‌های متعددی در زمینه امنیت دریایی، محیط‌زیست و اقتصاد با سهم بالای پدیده‌های فرامرزی و فراقاره‌ای، دولت‌ها را تشویق کرده است تا سیاست دریایی خود را تغییر دهند و به همکاری‌های نهادی عمیق‌تری پردازند. به دلیل پیچیدگی و ویژگی چندرشته‌ای، حکمرانی دریا به روش‌های مختلف نام‌گذاری، تعریف و توصیف شده است. در ادبیات، اصطلاحات زیر به کار رفته‌اند: نظم عمومی اقیانوس‌ها (مک‌دوگال و بارک^۱)، نظم در دریا (بکه‌ولد و تیلی^۲)، آدلوری سوبارمانیا راجو^۳)، حکمرانی اقیانوس (من بورگس^۴)، هاوارد^۵)، وینس^۶)، تاناکا^۷)، کاندیس کریک^۸)، چانگ^۹)،

1 McDougal and Burke

2 Bekkevold and Till

3 Adluri Subramanyam Raju

4 Mann Borgese

5 Haward

6 Vince

7 Tanaka

8 Kundis Craig

9 Chang

پیچ^۱، کیمبال^۲، حکمرانی اقیانوس‌ها (کم لوری^۳، راث‌ول و استیفن^۴، پرتلو و بلاسیاک^۵)، مدیریت یکپارچه اقیانوس‌ها (اسکات^۶)، سیاست دریایی یکپارچه (آدامچاک ریتسکا^۷)، حکمرانی دریایی (هدر مک‌لاخلین^۸، رو^۹). به دلیل ظهور پدیده‌های جدید و بازیگران غیردولتی در دریاها و اقیانوس‌ها دامنه تعاریف و توصیف‌ها به طور مداوم در حال گسترش بوده است. انتقال به قرن بیست و یکم آغازگر مرحله‌ای است که در آن تعداد قابل توجهی از سیاست‌ها و استراتژی‌های جدید دریایی به وجود آمده‌اند تا به پارادایم جدید دریایی که شامل یک دیدگاه استراتژیک جدید نسبت به دریاها و اقیانوس‌هاست، پاسخ دهند. این رویکرد جدید به طور عمیق در رقابت‌پذیری، نوآوری و دانش ریشه دارد (Lukaszuk, 2018).

۲-۲) حکمرانی صنعت دریایی

حکمرانی صنعت دریا به ساختارها و روابط فراگیر اشاره دارد که مستقیماً بخش بنادر و کشتیرانی را کنترل کرده و بر آن‌ها اثر می‌گذارند. حکمرانی دریایی ق از جان‌ها، دارایی‌ها و محیط‌زیست دریایی محافظت می‌کند و درعین حال فعالیت‌های منظم و قانونی در دریا را تضمین می‌کند. این شامل مدیریت جامع و نظار بر زنجیره ارزش دریایی است که عملیات بندر و کشتی را در بر می‌گیرد (Strengthening maritime governance, 2024).

حکمرانی دریایی به مدیریت و اداره بنادر و کشتی‌ها از جمله توسعه سیاست‌ها و رویه‌ها، تخصیص منابع و نظارت بر عملیات اشاره دارد. هد حکمرانی دریایی این است که اطمینان حاصل شود که بندر و کشتی‌ها به شیوه‌ای امن، ایمن، کارآمد و پایدار کار می‌کنند و درعین حال به توسعه اقتصادی نیز کمک می‌کنند. ایمنی و امنیت اجزای اساسی

1 Pyc

2 Kimball

3 Kem Lowry

4 Rothwell and Stephens

5 Pretlove and Blasiak

6 Scott

7 Adamczak-Retecka

8 Heather McLaughlin

9 Roe

حکمرانی دریایی هستند زیرا عملکرد کارآمد و مؤثر آن، حفاظت از مردم و محموله‌ها و تسهیل تجارت جهانی و فعالیت‌های اقتصادی را تضمین می‌کنند. حکمرانان این صنعت، راه‌حل‌های نوآورانه‌ای از جمله آموزش ایمنی و امنیت، تحویل تجهیزات، ظرفیت‌سازی و به اشتراک‌گذاری دانش برای حمایت از بنادر دریایی، کشتی‌ها و مقامات ارائه می‌دهد. پروژه‌های آموزشی حکمرانی دریا به مدیریت بندر و کشتی و کارکنان بخش دولتی و خصوصی کمک می‌کند تا خطرات مرتبط با عملیات بندر را درک کنند و استراتژی‌های عملی برای کاهش این خطرات ایجاد کنند. از سوی دیگر، از نظر امنیتی، شامل آموزش اقدامات لازم برای جلوگیری از تهدیدات امنیتی مانند تروریسم، دزدی دریایی، قاچاق مواد مخدر، قاچاق انسان، قاچاق حیوانات وحشی و سرقت است. هدف کلی بهبود اهداف توسعه پایدار در بخش دریایی از طریق حکمرانی دریایی صورت می‌پذیرد (Maritime Governance, 2023).

۲-۳) مدیریت سرمایه انسانی در صنعت دریایی

مدیریت سرمایه انسانی در صنعت دریایی شامل طیف وسیعی از اقدامات باهدف جذب، توسعه، حفظ و استفاده از پرسنل ماهر برای برآوردن نیازهای فعلی و آتی سازمان است. با توجه به چالش‌های منحصربه‌فرد کار در دریا، از جمله دوره‌های طولانی دوری از خانه، محیط‌های پرخطر و نیاز به مهارت‌های تخصصی، مدیریت سرمایه انسانی مؤثر برای پایداری و رقابت سازمان‌های فعال در صنعت دریایی حیاتی است. مفهوم مدیریت سرمایه انسانی در طول سال‌ها به‌طور قابل توجهی تکامل یافته است و از تمرکز بر جذب سرمایه انسانی به درک وسیع‌تری که شامل توسعه، مشارکت، حفظ و برنامه‌ریزی جانشینی است، حرکت کرده است. کولینگز و ملاحی^۱ (۲۰۰۹) مدیریت سرمایه انسانی را به‌عنوان فعالیت‌ها و فرآیندهای استراتژیک باهدف بهبود جذب، توسعه و حفظ افراد با پتانسیل مشارکت در اهداف سازمانی تعریف می‌کنند. این تعریف بر ماهیت استراتژیک مدیریت سرمایه انسانی و اهمیت آن در دستیابی به اهداف سازمان تأکید دارد. در حکمرانی صنعت

1 Collings and Mellahi

دریایی، مدیریت سرمایه انسانی ابعاد بیشتری به خود می‌گیرد. در این صنعت به مجموعه خاصی از مهارت‌ها و شایستگی‌ها نیاز دارد که نه تنها فنی هستند، بلکه شامل انعطاف‌پذیری، سازگاری و ویژگی‌های رهبری قوی نیز می‌شوند. این صنعت با کمبود مزمن پرسنل ماهر مواجه است که به دلیل پیروی نیروی کار و جذابیت فرصت‌های جذاب‌تر زمینی تشدید شده است؛ بنابراین، سازمان‌های دریایی نه تنها باید بر جذب پرسنل جدید تمرکز کنند، بلکه باید بر توسعه و حفظ نیروی کار موجود خود نیز تمرکز کنند. برای شرکت‌های حمل‌ونقل، مدیریت اثربخش سرمایه انسانی مستقیماً با کارایی عملیاتی و مزیت رقابتی مرتبط است. همسویی استراتژی‌های مدیریت سرمایه انسانی با اهداف سازمانی برای افزایش عملکرد کارکنان و نتایج سازمانی ضروری است. با این حال، پیامدها فراتر از سازمان‌های منفرد است و بر کل اکوسیستم دریایی تأثیر می‌گذارد. دریانوردان ماهر و شایسته، عملکرد ایمن و کارآمد کشتی‌ها را تضمین می‌کنند و بر تجارت و اقتصاد جهانی تأثیر مستقیم می‌گذارند؛ بنابراین، سرمایه‌گذاری شرکت‌های کشتیرانی در شیوه‌های مدیریت سرمایه انسانی جامع نه تنها به موفقیت آن‌ها کمک می‌کند، بلکه به استحکام زنجیره‌های تأمین جهانی نیز کمک می‌کند. دریانوردان به عنوان منابع انسانی اولیه در صنعت دریایی، تأثیرات قابل توجهی را از شیوه‌های مدیریت سرمایه انسانی تجربه می‌کنند. برنامه‌های آموزشی و توسعه مؤثر و همچنین محیط‌های کاری حمایت‌کننده، برای رشد حرفه‌ای، رفاه و رضایت شغلی آن‌ها ضروری است. علاوه بر این، ابتکارات باهدف ارتقای رفاه دریانوردان، مانند حمایت از سلامت روان و اقدامات برای تقویت تعادل بین کار و زندگی، پیامدهای عمیقی بر کیفیت زندگی و طول عمر شغلی آن‌ها دارد.

نهادهای نظارتی، مؤسسات آموزشی و مؤسسات آکادمیک دریایی که شیوه‌های مدیریت سرمایه انسانی بر عملیات و اولویت‌های استراتژیک آن‌ها تأثیر می‌گذارد، نیز ذینفعان کلیدی در اکوسیستم دریایی هستند. نهادهای نظارتی، مانند سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و سازمان بین‌المللی کار (ILO)، استانداردهایی را ایجاد و اجرا می‌کنند که شیوه‌های مدیریت سرمایه انسانی، از جمله الزامات آموزشی، شرایط کاری و

استانداردهای ایمنی را شکل می‌دهند. رعایت این مقررات نه تنها رفاه دریانوردان را تضمین می‌کند، بلکه ایمنی و پایداری عملیات دریایی را نیز افزایش می‌دهد. مؤسسات آموزشی دریانوردی به نوبه خود نقشی محوری در اجرای این استانداردها، تطبیق برنامه‌های درسی و روش‌های آموزشی خود برای پاسخگویی به نیازهای در حال تحول صنعت و الزامات نظارتی ایفا می‌کنند. کشتی‌سازان و مقامات بندری به طور غیرمستقیم تحت تأثیر شیوه‌های مدیریت سرمایه انسانی در صنعت دریایی قرار دارند. دریانوردان ماهر به ناوبری و عملکرد ایمن کشتی‌ها کمک می‌کنند و خطر حوادثی را که می‌تواند منجر به خسارت‌های پرهزینه و تأخیر شود، کاهش می‌دهد. این امر برای کشتی‌سازان پیامدهایی دارد، زیرا تقاضا برای ویژگی‌ها و فناوری‌های پیشرفته ایمنی در کشتی‌های جدید تا حدی ناشی از نیاز به حمایت از شایستگی‌ها و رفاه دریانوردان است. به طور مشابه، مقامات بندری از عملیات کشتی کارآمد سود می‌برند که به راحت‌تر شدن تماس‌های بندری و کارایی کلی حمل‌ونقل محموله و عملیات لجستیک کمک می‌کند (Ajay & Udeh, 2024).

۴-۲) چالش‌های مدیریت سرمایه انسانی در حکمرانی صنعت دریایی

مطالعات متعددی چالش‌های مدیریت سرمایه انسانی در دریا را بررسی کرده‌اند. به عنوان مثال، یلدیز^۱ (۲۰۲۳) موضوع نرخ بالای جابجایی در میان دریانوردان را برجسته می‌کند و این روند را به عواملی مانند نارضایتی شغلی، کمبود فرصت‌های توسعه شغلی و فشارهای جسمی و روحی زندگی در دریا نسبت می‌دهد (Yildiz, 2023). علاوه بر این، کاروتنوتو^۲ و همکاران، چالش‌های سلامت روانی را که دریانوردان با آن مواجه هستند و تأثیر آن‌ها بر حفظ آن‌ها را مورد بحث قرار می‌دهند و بر نیاز سازمان‌های دریایی به اتخاذ شیوه‌های مدیریت سرمایه انسانی جامع که به رفاه و تعادل کار و زندگی توجه می‌کنند، تأکید می‌کنند (Carotenuto, Molino, Fasanaro, & Amenta, 2012).

چشم‌انداز مدیریت سرمایه انسانی هم‌زمان با روندها و چالش‌های جدید کسب‌وکار ناشی از پویایی در حال تغییر نیروی کار جهانی و پیشرفت‌های فناوری تکامل می‌یابد. در

1 Yildiz

2 Carotenuto

این شرایط باید بدانیم که چگونه سازمان‌ها می‌توانند این پیشرفت‌ها را برای جذب، حفظ و توسعه مؤثر سرمایه انسانی هدایت کنند. تکامل استراتژی‌های مدیریت سرمایه انسانی برای دریانوردان منعکس‌کننده گذارهای تاریخی گسترده در صنعت دریایی، از عصر بادبانی تا انقلاب صنعتی و تا عصر کنونی جهانی سازی و دیجیتالی سازی است. این سفر از شیوه‌های سنتی به شیوه‌های مدرن در مدیریت سرمایه‌های انسانی دریایی، هم پیچیده و هم چندوجهی بوده است که نشان‌دهنده پاسخگویی بخش دریایی به پیشرفت‌های فناوری، تغییرات نظارتی و پویایی در حال تغییر تجارت جهانی است. به‌طور سنتی، تمرکز مدیریت سرمایه انسانی در حکمرانی صنعت دریا در درجه اول بر استخدام مردان توانا بود که قادر به مقاومت در برابر سختی‌های فیزیکی زندگی در دریا هستند. معیارهای انتخاب تا حد زیادی بر اساس قدرت بدنی و استقامت، با توجه کمی به شایستگی‌ها و مهارت‌های گسترده‌تر موردنیاز دریانوردان مدرن بود. آموزش عمدتاً در محل کار بود، با دانش و مهارت‌هایی که از طریق تجربه به‌جای آموزش رسمی یا گواهینامه منتقل می‌شد (Febrian & Sani, 2023).

انقلاب صنعتی و پیشرفت‌های فناوری متعاقب آن به‌طور قابل توجهی چشم‌انداز صنعت دریا را تغییر داد و تغییر در شیوه‌های مدیریت سرمایه انسانی را ضروری کرد. معرفی نیروی بخار و به دنبال آن کشتی‌های موتوری، اتکا به کار فیزیکی را کاهش داد و تقاضا برای مهارت‌ها و دانش فنی را افزایش داد. این دوره با ظهور مؤسسات آموزشی دریانوردی برای پاسخگویی به نیازهای در حال تحول صنعت، آغاز رویکردی ساختارمندتر به مدیریت سرمایه انسانی بود (Kitada & Baum-Talmor, 2019).

نیمه دوم قرن بیستم و آغاز قرن بیست و یکم شاهد تغییرات دگرگون‌کننده بیشتر در استراتژی‌های مدیریت سرمایه انسانی بوده است که ناشی از جهانی سازی، دیجیتالی سازی و تأکید فزاینده بر ایمنی و پایداری محیطی است. ماهیت جهانی نیروی کار دریانوردی، توسعه استراتژی‌های استخدام، آموزش و نگهداری پیچیده‌تر را ضروری می‌سازد که قادر به پاسخگویی به نیازها و انتظارات متنوع دریانوردان با پیشینه‌های فرهنگی مختلف باشد

(Yıldız, Bastug, & Esmer, 2023). علاوه بر این، ظهور فناوری دیجیتال و اتوماسیون، مهارت‌های موردنیاز برای دریانوردان مدرن را تغییر داده است و به مهارت فنی، سازگاری و یادگیری مستمر اهمیت می‌دهد (Pantouvakis & Vlachos, 2020).

صنعت دریایی با چالش‌های متمایز در مدیریت مؤثر سرمایه انسانی که توسط الزامات قانونی و ملاحظات زیست‌محیطی هدایت می‌شود، مواجه است. همان‌طور که حکمرانی دریا تکامل می‌یابد، با چارچوب‌ها و دستورالعمل‌هایی که برای استانداردهای زیست‌محیطی سخت‌گیرانه فشار می‌آورد، نیاز به نیروی کار ماهر به‌طور فزاینده‌ای آشکار می‌شود. دانش و مهارت‌های تخصصی موردنیاز اغلب در این بخش کمیاب است (Boyes, Elliott, Murillas-Maza, Papadopoulou, & Uyarra, 2016). علاوه بر این، اثرات تغییرات آب‌وهوا مدیریت سرمایه انسانی را پیچیده‌تر می‌کند، زیرا صنعت باید با تغییر شرایط محیطی و فشارهای نظارتی سازگارش که نیازمند رویکردهای نوآورانه برای توسعه نیروی کار است (Dalby, Scott, Dasilva, & Suen, 2017). بنابراین، همسویی استراتژی‌های جذب و حفظ سرمایه انسانی با حکمرانی در حال تحول و تعهدات زیست‌محیطی برای حفظ رشد و انعطاف‌پذیری صنعت دریایی بسیار مهم است.

یکی از چالش‌های اصلی در مدیریت سرمایه انسانی در صنعت دریایی، جهانی بودن نیروی کار است که نیازمند درک عمیق از زمینه‌های فرهنگی متنوع و ایجاد محیط‌های کاری فراگیر است که همکاری و احترام را ترویج می‌کند (Yildiz, 2023). علاوه بر این، این بخش با کمبود مزمن نیروی کار ماهر مواجه است که به دلیل شرایط کاری فیزیکی دشوار و اغلب خطرناک در کشتی‌ها تشدید می‌شود و می‌تواند نسل‌های جوان‌تر را از پیگیری مشاغل دریانوردی بازدارد (Caesar, Cahoon, & Fei, 2015).

تنوع و شمول در استراتژی‌های مدیریت سرمایه انسانی به‌عنوان محور تبدیل شده است، زیرا سازمان‌ها ارزش نیروی کار متنوع را در هدایت نوآوری و انعکاس بازارهای متنوعی که به آن‌ها خدمت می‌کنند، تشخیص می‌دهند. با این حال، دستیابی به جامعیت

واقعی فراتر از استخدام گسترش می‌یابد و توسعه شغلی، فرصت‌های رهبری و فرهنگ‌سازمانی را در بر می‌گیرد (Roberson, 2019).

افزایش کار از راه دور که توسط همه‌گیری COVID-19 تسریع شده است، فرصت‌ها و چالش‌هایی را برای مدیریت سرمایه انسانی ایجاد می‌کند. درحالی‌که کار از راه دور می‌تواند انعطاف‌پذیری و دسترسی به مجموعه‌ای از سرمایه‌های گسترده‌تر را افزایش دهد، همچنین نیاز به رویکردهای جدیدی برای تعامل، همکاری و فرهنگ شرکت دارد (Kniffin, et al., 2021).

یکی از مهم‌ترین چالش‌ها در مدیریت سرمایه‌های انسانی دریانوردی، جذب نیروی انسانی واجد شرایط است. صنعت دریانوردی برای شناسایی نیروهای با استعداد با صنایع مستقر در زمین رقابت می‌کند و اغلب در جذب نسل‌های جوان به دلیل سختی‌های درک شده و دوره‌های طولانی دوری از وطن مرتبط با زندگی دریانوردی با مشکلاتی مواجه است (Yildiz, 2023). برای مقابله با این چالش، شرکت‌های حمل‌ونقل شروع به استفاده از استراتژی‌های استخدام دیجیتال کرده‌اند و از رسانه‌های اجتماعی و پورتال‌های شغلی آنلاین برای دستیابی به مخاطبان گسترده‌تری استفاده می‌کنند. علاوه بر این، افزایش ارزش پیشنهادی مشاغل دریانوردی از طریق بهبود شرایط کاری، پاداش رقابتی و فرصت‌های پیشرفت شغلی بسیار مهم بوده است (Metcalf & Rees, 2010).

حفظ دریانوردان چالش مهم دیگری را ارائه می‌کند که نرخ گردش مالی بالا بر تداوم و کارایی عملیاتی تأثیر می‌گذارد. عوامل مؤثر در ترک شغل عبارت‌اند از: نارضایتی شغلی، فرصت‌های محدود پیشرفت شغلی و نگرانی در مورد تعادل بین کار و زندگی (Carotenuto et al., 2016). توسعه حرفه‌ای دریانوردان نیز در پاسخ به پیشرفت‌های سریع فناوری در صنعت دریایی تکامل یافته است. نیاز به سواد دیجیتال، در کنار مهارت‌های ناوبری و عملیاتی سنتی، اهمیت فزاینده‌ای پیدا کرده است (Baldauf et al., 2019). علاوه بر این، رفاه و سلامت روان دریانوردان به‌ویژه با توجه به چالش‌های ناشی از همه‌گیری کووید-۱۹، به‌عنوان حوزه‌های مهم نگرانی ظاهر شده‌اند. انزوای دسترسی

محدود به خدمات پزشکی و استرس ناشی از فعالیت تحت پروتکل‌های بهداشتی سخت‌گیرانه، بر نیاز به حمایت جامع رفاهی برای دریانوردان تأکید کرده است (Kitada & Baum-Talmor, 2019).

تکامل استراتژی‌های مدیریت سرمایه انسانی از شیوه‌های سنتی به مدرن نشان‌دهنده تغییر گسترده‌تر به سمت رویکردهای پیچیده‌تر، فراگیر و پایدار برای مدیریت منابع انسانی در صنعت دریایی است. این انتقال توسط پیشرفت‌های تکنولوژیکی، تغییرات نظارتی و ماهیت جهانی نیروی کار دریایی انجام شده است که مستلزم انطباق و نوآوری مداوم در استراتژی‌های مدیریت سرمایه انسانی برای رویارویی با چالش‌های قرن بیست و یکم است (Ajay & Udeh, 2024).

مدیریت سرمایه‌های انسانی مدرن برای دریانوردان مملو از چالش‌هایی است که از طبیعت منحصر به فرد و اغلب دشوار صنعت دریایی ناشی می‌شود. این چالش‌ها از استخدام و حفظ پرسنل ماهر تا تضمین توسعه و رفاه مداوم دریانوردان را شامل می‌شود که باید به بررسی این چالش‌ها و پاسخ‌های استراتژیک اتخاذ شده توسط صنعت دریایی پرداخت و از تحقیقات و روش‌های موجود برای برجسته کردن چشم‌انداز در حال تحول مدیریت سرمایه انسانی استفاده می‌کند.

۲. روش‌شناسی تحقیق

این پژوهش از نظر هدف، کاربردی و از لحاظ روش، مبتنی بر استراتژی فراترکیب است. در پژوهش حاضر، جامعه هدف مشتمل بر پژوهش‌های پیشین (مقالات، کتاب‌ها و پایان‌نامه‌ها) در زمینه «مدیریت سرمایه انسانی در صنعت دریایی» است. ابتدا مطالعات منتشر شده در پایگاه‌های اطلاعاتی مانند JSTOR، PubMed، Scopus و Web of Science جمع‌آوری شدند و پس از بررسی، مورد مقایسه قرار گرفتند. از واژگان کلیدی متنوعی همچون «مدیریت سرمایه انسانی در دریانوردی»، «مدیریت سرمایه انسانی در صنعت دریا»، «حکمرانی صنعت دریا» برای جستجوی مقالات پژوهش استفاده شد. فیلترها برای انتخاب اسناد منتشر شده به زبان انگلیسی در ده سال گذشته اعمال شدند

و از ارتباط و ارزش ادبیات بررسی شده اطمینان حاصل شد. در نتیجه جستجوها، تعداد ۱۲۳ مقاله، پایان‌نامه و کتاب یافت شد. برای نمونه‌گیری، نزدیک‌ترین و مرتبط‌ترین مطالعات با رویکردی هدفمند انتخاب شدند. در روند این پژوهش ۳۱ پژوهش انتخاب شدند و برای تحلیل داده‌ها از رویکرد کیفی فراترکیب استفاده شد.

انجام فراترکیب مستلزم این است که پژوهشگر بازنگری دقیق و عمیقی در خصوص موضوع انجام دهد و یافته‌های کیفی مرتبط را با یکدیگر ترکیب کند. فراترکیب کیفی نوعی رویکرد منسجم برای تجزیه و تحلیل داده‌ها در مطالعات کیفی است. این روش که یکی از انواع روش‌های فرامطالعه است و یک روش تحقیق کیفی محسوب می‌شود، از اطلاعات یافته‌های مستخرج از مطالعات دیگر در زمینه موضوع مرتبط، استفاده می‌کند. پژوهشگر در روش فراترکیب، داده‌های ثانویه نتایج حاصل از سایر مطالعات را برای پاسخگویی به نتایج مطالعه خود باهم ترکیب نموده و نتایج جدیدی به دست می‌آورد. برای دستیابی به هدف پژوهش از روش فراترکیب، معمولاً از الگوی سندلوسکی^۱ و باروسو^۲ (۲۰۰۷) استفاده می‌شود. روش سندلوسکی و باروسو یک روش کاربردی برای پژوهش فراترکیب است. مراحل هفت‌گانه روش سندلوسکی و باروسو عبارت‌اند از:

الف) تعیین پرسش تحقیق: برای تعیین پرسش از عناصر متعددی مانند جامعه مورد مطالعه، چیستی، زمان و چگونگی استفاده می‌شود. در انتهای مقدمه پژوهش، سؤالات تحقیق مشخص گردید.

ب) مرور نظام‌مند مطالعات: داده‌های فراترکیب، متن پژوهش‌های گذشته است؛ بنابراین پژوهشگر به وسیله دقیق‌ترین کلیدواژه‌های مرتبط با موضوع، به جست‌وجوی منابع مرتبط می‌پردازد. پژوهشگر در این مرحله با جست‌وجوی حداکثری کلیدواژه‌ها به ۱۲۳ منبع دست یافت.

ج) جست‌وجو و انتخاب متون مناسب: پس از گردآوری فراگیر منابع، آن‌ها در سه مرحله

1 Margaret Sandelowski

2 Julie Barroso

پایش می‌شوند تا منابع اصلی پژوهش به دست آید: (۱) بررسی چکیده؛ (۲) بررسی عنوان و کلیدواژه‌ها؛ (۳) بررسی تفصیلی متن مقاله. در پژوهش حاضر، طی مراحل فوق، به ۳۱ منبع بسیار مرتبط با روش تحقیق کیفی با موضوع تحقیق دست یافته شد.

(د) استخراج اطلاعات متون: در این گام، یافته‌ها و اطلاعات پژوهش‌ها دسته‌بندی می‌شود. محقق تعداد ... شناسه از منابع یادشده به دست آورد.

ه) تجزیه و تحلیل و ترکیب یافته‌های کیفی: در این گام، پژوهشگر به دنبال موضوعاتی است که در مطالعات موجود طی فراترکیب پدیدار می‌شود. وقتی این موضوعات، ظاهر شد و خود را نشان داد، پژوهشگر، داده‌ها را طبقه‌بندی و مقولات و مفاهیم مشابه را در طبقاتی که آن‌ها را به بهترین شکل توصیف می‌کند، جای می‌دهد. این موضوعات، اساس توضیحات، تبیینات، الگوها، نظریه‌ها یا فرضیه‌ها را عرضه می‌کند. در این پژوهش، در ابتدا، همه عوامل مستخرج از مطالعات به‌منزله شناسه اولیه اتخاذ شدند. سپس با توجه به معنا و مضمونشان، آن‌ها در مفاهیم مشابه، در قالب ۳ مؤلفه طبقه‌بندی شدند.

و) پایش کیفیت: پایش کیفیت از طریق جامعیت تعداد منابع، استفاده از منابع برجسته، شناسه‌گذاری در دو زمان متفاوت، ارائه تفصیلی یافته‌ها و تأیید خبرگان و صاحب‌نظران احراز شد.

ی) ارائه یافته‌ها: در این گام، یافته‌های ترکیبی در قالب جدول و غیره ارائه خواهد شد.

۳. یافته‌ها

بررسی سیستماتیک ادبیات و روش تجزیه و تحلیل محتوا، درک جامعی از نقش و تأثیر استراتژی‌های مدیریت سرمایه انسانی در بخش دریایی ارائه می‌کند و اطمینان می‌دهد که نتایج به‌دست آمده بر اساس یک بررسی کامل و انتقادی از ادبیات مرتبط علمی و خاص صنعت است.

جدول ۱. کدهای استخراج شده از منابع مورد مطالعه

ردیف	کد	گزاره
۱	کمبود نیروی انسانی واجد شرایط	<p>یکی از مهم ترین چالش ها در مدیریت سرمایه انسانی دریانوردی، جذب نیروی انسانی واجد شرایط است (Yildiz, 2023). یک مانع اصلی در جذب سرمایه انسانی ماهر، کم بودن وسعت دید این صنعت در مقایسه با سایر صنایع است که اغلب منجر به تعداد محدود متقاضی می شود (Yuliana, Sutrisno, & Asropi, 2023).</p> <p>تقاضای بالای صنعت برای مهارت های تخصصی، همراه با کمبود متخصصان واجد شرایط، رقابت بین شرکت ها را تشدید می کند (Ogedengbe, et al., 2024).</p> <p>فقدان مدیران خدومه با صلاحیت، از مسائل مرتبگی است که باید توسط کارفرمایان صنعت دریا (کشتیرانی) در مورد توجه قرار گیرد (NGUYEN, GHADERI, CAESAR, & CAHOON, 2014).</p> <p>گزارش های متعددی وجود دارد که کمبود دریانوردان واجد شرایط را تأیید کرده است تا بتوان ظرفیت آتی صنعت کشتیرانی را مدیریت کرد (Thai, Balasubramanyam, Kai Lin Yeoh, & Norsofiana, 2013).</p> <p>سطح تجارت جهانی در حال افزایش است، باین حال در دسترس بودن دریانوردان همچنان باعث نگرانی عمده می شود. مفسران در صنعت کشتیرانی، کمبود نیروی انسانی واجد شرایط برای کار در کشتی های تجاری را برجسته کرده اند (Sadjadi Parsa, 2008).</p>
۲	تقاضای بالا برای مهارت های تخصصی	<p>تقاضای بالای صنعت برای مهارت های تخصصی، همراه با کمبود متخصصان واجد شرایط، رقابت بین شرکت ها را تشدید می کند (Ogedengbe, et al., 2024).</p> <p>توسعه حرفه ای دریانوردان نیز در پاسخ به پیشرفت های سریع فناوری در صنعت دریایی تکامل یافته است. نیاز به سواد دیجیتال، در کنار مهارت های ناوبری و عملیاتی سنتی، اهمیت فزاینده ای پیدا کرده است (Ajay & Udeh, 2024).</p> <p>دیجیتالی شدن کشتی ها منجر به افزایش آسیب پذیری برای عوامل مخرب برای بهره برداری شده است. برای اطمینان از حداقل اختلالات عملیاتی و از دست دادن داده ها، باید به طور مستمر در سیستم های امنیت سایبری مناسب سرمایه گذاری کرد و نیاز به مهارت های تخصصی سطح بالا وجود دارد.</p>

ردیف	کد	گزاره
		(Yew, 2023).
۳	تنوع فرهنگی و روابط بین فرهنگی	<p>تنوع نیروی کار در شرکت‌های چندملیتی چالش‌ها و فرصت‌های مختلفی را به همراه دارد. تفاوت‌های فرهنگی و چالش‌های ارتباطی می‌توانند در نیروی کار چندملیتی ایجاد شوند و بر اثربخشی طرح‌های فراگیری و تنوع تأثیر بگذارند (Ogedengbe, et al., 2024).</p> <p>در اینجا، مشکل سطح مدیریتی و در مورد استراتژی‌های مدیریت خدمه چند فرهنگی بودن است (Progoulaki & Theotokas, 2016).</p> <p>تنوع فقط یک موضوع بحث‌برانگیز نژادی نیست، بلکه یکی از موضوعات فرهنگی است زیرا درک نامناسب از فرهنگ‌های مختلف در هر صنعتی بر نحوه عملکرد نیروی کار تأثیر می‌گذارد (AKPOVIRORO Kowo, Kadiri, & Zekeri, 2020).</p> <p>دریانوردی یک شغل منحصربه‌فرد است زیرا کارکنان نه تنها باهم کار می‌کنند، بلکه مجبور می‌شوند برای مدت طولانی در فضاها نسبتاً محدود باهم زندگی کنند. این محیط کاری، همراه با دوره‌های طولانی جدایی از خانه و خانواده و همچنین نیازهای زندگی و کار با افراد با فرهنگ‌ها و پیشینه‌های مختلف، این شغل را به‌ویژه سخت می‌کند (Sadjadi Parsa, 2008).</p>
۴	پیشرفت‌های تکنولوژیکی	<p>علاوه بر این، تأثیر فناوری اتوماسیون، فرآیند استخدام و نگهداری را پیچیده‌تر کرده است (Ogedengbe, et al., 2024).</p> <p>بنابراین، دیجیتالی شدن در صنعت دریا دو چالش جدی برای مدیریت منابع انسانی ایجاد می‌کند. اولی، به نیاز به مهارت‌سازی و ارتقای مهارت نیروی کار از طریق یادگیری و آموزش مستمر در مهارت‌های سخت و نرم مرتبط با دیجیتالی‌سازی مربوط می‌شود، در حالی که دومی به پارامترهای سازمانی و عملیاتی اشاره دارد که باید هنگام تعریف مجدد روشی که مدیریت منابع انسانی می‌تواند برای سازمان‌ها و افراد ارزش ایجاد کند، در نظر گرفته شود (Theotokas, Lagoudis, & Raftopoulou, 2024).</p> <p>پیش‌بینی می‌شود که پیشرفت فناوری گامی بزرگ در صنعت دریایی باشد که فرصت‌ها و چالش‌های جدیدی را برای مقامات دریایی و همه سهامداران در بخش دریایی ایجاد می‌کند (Kim, Sharma, & Gausdal, 2019).</p> <p>در مورد نگرانی‌های پرسنل در پیاده‌سازی بلاک‌چین، عده‌ای پیچیدگی فناوری را به‌عنوان یک نگرانی می‌دانستند، برخی می‌ترسیدند که مهارت‌های</p>

ردیف	کد	گزاره
		<p>شغلی فعلی شان ناسازگار یا ناکافی باشد و تعدادی ترس از دست دادن شغل داشتند (Zhou, Soh, Loh, & Yuen, 2020).</p> <p>روندهای متعدد در اقتصاد جهانی، مانند پیروی نیروی کار، تنوع و پذیرش فناوری‌های دیجیتال، فشارهای ثابتی را برای تغییر در مدیریت سرمایه انسانی ایجاد می‌کند. تا آنجا که به دیجیتالی شدن مربوط می‌شود، انتشار سریع پیشرفت‌های تکنولوژیکی در حال تغییر شکل محل کار آینده است و الزامات جدیدی را برای سازمان‌ها ایجاد می‌کند (Theotokas, Lagoudis, & Raftopoulou, 2024).</p> <p>پیاده‌سازی فناوری‌های دیجیتال در رویه‌های HRD نگرانی‌های جدیدی را در رابطه با حفاظت و محرمانه بودن داده‌های حساس کارکنان، شامل اطلاعات شخصی، ارزیابی‌های عملکرد و جزئیات پاداش ایجاد می‌کند (Autsadee, Jeevan, Mohd Salleh, & Othman, 2023).</p>
۵	فقدان سرمایه گذاری در مدیریت سرمایه انسانی	<p>آن‌ها تأکید می‌کنند که اهمیت سرمایه‌گذاری در مدیریت سرمایه انسانی هنوز توسط شرکت‌ها درک نشده است. آن‌ها همچنین بیان می‌کنند که وقتی روی کارمندان سرمایه‌گذاری می‌شود، شرکت نیز می‌تواند پیشرفت کند (Yildiz, 2023).</p> <p>سازمان‌ها اغلب در جذب سرمایه انسانی جوان برای ایفای نقش در صنعت با مشکلاتی مواجه هستند. به‌غیر از تغییر آرزوهای شغلی، برخی ممکن است فقدان دستمزد رقابتی و/یا شرایط کاری چالش‌برانگیز را درک کنند و به دنبال مشاغل در بخش‌های جایگزین باشند (Yew, 2023).</p>
۶	ناکافی بودن فرصت‌های توسعه و پیشرفت	<p>یلدیز (۲۰۲۳) موضوع نرخ بالای جابجایی در میان دریانوردان را برجسته می‌کند و این روند را به عواملی مانند نارضایتی شغلی، کمبود فرصت‌های توسعه شغلی و فشارهای جسمی و روحی زندگی در دریا نسبت می‌دهد (Yildiz, 2023).</p> <p>حفظ دریانوردان چالش مهم دیگری را ارائه می‌کند که نرخ گردش مالی بالا بر تداوم و کارایی عملیاتی تأثیر می‌گذارد. عوامل مؤثر در ترک شغل عبارت‌اند از: نارضایتی شغلی، فرصت‌های محدود پیشرفت شغلی و نگرانی در مورد تعادل بین کار و زندگی (Ajay & Udeh, 2024).</p> <p>فرصت‌های شغلی محدود درک شده و عدم وضوح در مسیرهای شغلی افقی و عمودی از چالش‌های عمده سرمایه انسانی در این صنعت می‌باشد (Yew, 2023).</p>

ردیف	کد	گزاره
۷	به کارگیری و واگذاری امور به افراد ناشایسته و بی کفایت (بی عدالتی سازمانی)	از دیگر چالش‌هایی که حفظ دریانوردان را دشوار می‌کند، موضوع بی‌عدالتی سازمانی است که به این معنی است که همه دریانوردان از فرصت‌های برابر برای پیشرفت شغلی برخوردار نیستند (NGUYEN, GHADERI, CAESAR, & CAHOON, 2014). این عمل که شامل قرار دادن افرادی در موقعیت‌های حیاتی است که فاقد مهارت‌ها و گواهی‌های ضروری هستند، می‌تواند تأثیر منفی بر عملکرد عملیاتی، ایمنی و شهرت کلی صنعت داشته باشد. روش‌های ناکافی استخدام، خویشتاوندی و عدم تأکید بر انتخاب مبتنی بر شایستگی، همه عواملی هستند که به این مشکل کمک می‌کنند (Yildiz, 2023).
۸	فقدان نهادگرایی	صنعت حمل‌ونقل دریایی با کمبود قابل توجهی از نهادگرایی مواجه است که به فقدان ساختارهای سازمانی، رویه‌ها و کنوانسیون‌های طولانی مدت اشاره دارد. این نقص را می‌توان به دلایلی مانند تغییرات مکرر رهبری، فقدان روش‌های ثابت و تمرکز بر اهداف کوتاه‌مدت به جای ثبات بلندمدت مرتبط دانست. یکی دیگر از موانعی که شرکت‌کنندگان در مقوله مدیریت سرمایه انسانی بیان می‌کنند، فقدان فرهنگ نهادگرایی و ذهنیت‌گرایی در شرکت‌های کشتیرانی است. (Yildiz, 2023).
۹	شرایط اقتصادی	محدودیت‌های اقتصادی به‌عنوان یک مانع جدی برای مدیریت کارآمد افراد ظاهر شده است. نوسانات بازار، کاهش ارزش پول و عدم اطمینان اقتصادی می‌توانند بر ظرفیت صنعت برای اختصاص منابع به برنامه‌های توسعه سرمایه انسانی تأثیر بگذارند (Yildiz, 2023). مسائل اقتصادی و زیست‌محیطی در حال افزایش است، اما تحقیقات دانشگاهی در مورد استفاده از تجزیه و تحلیل در عملکرد مدیریت منابع انسانی دریایی به‌طور قابل توجهی عقب مانده است (Theotokas, Lagoudis, & Raftopoulou, 2024).
۱۰	نرخ بالای جابجایی پرسنل	یلدیز (۲۰۲۳) موضوع نرخ بالای جابجایی در میان دریانوردان را برجسته می‌کند (Yildiz, 2023). سازمان‌ها اغلب در جذب سرمایه انسانی جوان برای ایفای نقش در صنعت با مشکلاتی مواجه هستند. به‌غیر از تغییر آرزوهای شغلی، برخی ممکن است فقدان دستمزد رقابتی و/یا شرایط کاری چالش‌برانگیز را درک کنند و به دنبال مشاغل در بخش‌های جایگزین باشند (Yew, 2023).
۱۱	عدم به کارگیری آموزش در عمل	یک مانع اساسی برای مدیریت موفق سرمایه انسانی، عدم به کارگیری دانش در عمل است (Yildiz, 2023).

ردیف	کد	گزاره
۱۲	ماهیت بی‌ثبات اشتغال	علاوه بر این، ماهیت گذرا بودن اشتغال که با نوسانات فصلی و ترتیبات مبتنی بر قرارداد مشخص می‌شود، فرآیند استخدام و نگهداری را پیچیده‌تر کرده است (Ogedengbe, et al., 2024).
۱۳	قوانین و مقررات سخت‌گیرانه	صنعت دریایی در یک محیط بسیار قانونی با استانداردهای ایمنی و انطباق دقیق عمل می‌کند. شیوه‌های مدیریت سرمایه انسانی باید اطمینان حاصل کند که کارکنان به اندازه کافی آموزش دیده‌اند و با مقررات صنعت برای کاهش خطرات و حفظ کارایی عملیاتی مطابقت دارند. این امر مستلزم اجرای برنامه‌های آموزشی دقیق، پروتکل‌های ایمنی و سیستم‌های مدیریت عملکرد برای حفظ استانداردهای سازمانی است (Ogedengbe, et al., 2024). چارچوب‌های نظارتی و سیاست‌های دولت بر تعیین نیروی کار و ذینفعان مانند کارفرمایان، کارمندان و جوامع محلی تأثیر می‌گذارد. یکی از تأثیرات اصلی، الزام به استانداردها در مورد نیروی کار است که می‌تواند بر جذب و حفظ کارکنان تأثیر بگذارد. به عنوان مثال، مقرراتی که به آموزش، گواهینامه و تجربه خاص نیاز دارند، می‌توانند تعداد کارگران موجود را محدود کنند و در نتیجه هزینه‌های نیروی کار را برای کارفرمایان افزایش دهند (Moros-Daza & Jubiz-Diaz, 2024).
۱۴	ابهام در مسیرهای شغلی	زمانی که کارمندان با مسیرهای شغلی نامشخص و فرصت‌های توسعه ناکافی مواجه می‌شوند، نگهداری مشکل‌ساز می‌شود (Yuliana, Sutrisno, & Asropi, 2023). فرصت‌های شغلی محدود درک شده و عدم وضوح در مسیرهای شغلی افقی و عمودی از چالش‌های عمده سرمایه انسانی در این صنعت می‌باشد (Yew, 2023).
۱۵	شرایط کاری دشوار	دریانوردی یک شغل منحصربه‌فرد است زیرا کارکنان نه تنها باهم کار می‌کنند، بلکه مجبور می‌شوند برای مدت طولانی در فضاها نسبتاً محدود باهم زندگی کنند. این محیط کاری، همراه با دوره‌های طولانی جدایی از خانه و خانواده و همچنین نیازهای زندگی و کار با افراد با فرهنگ‌ها و پیشینه‌های مختلف، این شغل را به‌ویژه سخت می‌کند (Sadjadi Parsa, 2008). حفظ دریانوردان چالش مهم دیگری را ارائه می‌کند که نرخ گردش مالی بالا بر تداوم و کارایی عملیاتی تأثیر می‌گذارد. عوامل مؤثر در ترک شغل عبارت‌اند از: نارضایتی شغلی، فرصت‌های محدود پیشرفت شغلی و نگرانی در

ردیف	کد	گزاره
		مورد تعادل بین کار و زندگی (Ajay & Udeh, 2024). حفظ سرمایه انسانی در صنعت دریانوردی به دلیل ماهیت کار دریانوردان، چالش‌های منحصربه‌فردی را ایجاد می‌کند. دوری طولانی از خانه، برنامه‌های سخت و انزوا می‌تواند باعث ایجاد اصطکاک شود (Febrian & Sani, 2023).
۱۶	نداشتن رفاه موردانتظار	انزوا، دسترسی محدود به خدمات پزشکی و استرس ناشی از فعالیت تحت پروتکل‌های بهداشتی سخت‌گیرانه، بر نیاز به حمایت جامع رفاهی برای دریانوردان تأکید کرده است (Ajay & Udeh, 2024).
۱۷	تغییر چشم‌انداز شغلی سرمایه انسانی	سازمان‌ها اغلب در جذب سرمایه انسانی جوان برای ایفای نقش در صنعت با مشکلاتی مواجه هستند. به‌غیر از تغییر آرزوهای شغلی، برخی ممکن است فقدان دستمزد رقابتی و/یا شرایط کاری چالش‌برانگیز را درک کنند و به دنبال مشاغل در بخش‌های جایگزین باشند (Yew, 2023).

۴. یافته‌های تحقیق

یافته‌های حاصل از پژوهش در پاسخ به دو سؤال اصلی تحقیق به شرح ذیل ارائه می‌گردد:
 (۱) چالش‌های مدیریت سرمایه انسانی در حکمرانی صنعت دریا در سپهر نظر چیست؟
 با مطالعه مقالات مرتبط با موضوع پژوهش ۱۷ کد استخراج گردید که در قالب ۳ مؤلفه
 اصلی به شرح جدول ذیل دسته‌بندی شد.

جدول ۲. چالش‌های مدیریت سرمایه انسانی در حکمرانی صنعت دریا

چالش‌های مدیریت سرمایه انسانی در حکمرانی صنعت دریا		
چالش‌های نوآوری و تکنولوژیکی پیشرفت‌های تکنولوژیکی تقاضای بالا برای مهارت‌های تخصصی فقدان سرمایه-گذاری در مدیریت سرمایه انسانی	چالش‌های مدیریت سرمایه انسانی تنوع فرهنگی و روابط بین فرهنگی تغییر چشم-انداز شغلی سرمایه انسانی ناکافی بودن فرصت‌های توسعه شغلی بی-عدالتی سازمانی عدم بکارگیری آموزش در عمل نرخ بالای جایجایی پرسنل نداشتن رفاه موردانتظار	چالش‌های محیطی صنعت کمبود نیروی انسانی واجد شرایط فقدان نهادگرایی شرایط اقتصادی ماهیت بی ثبات اشتغال قوانین و مقررات سختگیرانه شرایط کاری دشوار

بر اساس گزارش سالیانه انجمن صنفی دریانوردان، درصد بالایی از حوادث دریایی ناشی از زنجیره‌ای از خطاهای انسانی است که در کشور ما به واسطه فرسودگی ناوگان و حضور سهامداران غیرمرتبط و افراد غیرمتخصص در شرکت‌های کشتیرانی و مهاجرت اکثر متخصصان، این چالش عمیق‌تر و مخرب‌تر شده است. همچنین موج فزاینده دیجیتالی شدن، آینده جدیدی را برای حمل و نقل دریایی ترسیم کرده است. شناورهای هوشمند، هوش مصنوعی، اینترنت اشیا، بلاک‌چین، اتوماسیون و ۵ همه واقعیت‌هایی است که صنعت دریایی سنتی را به صنعتی به‌روز تبدیل می‌کند و بهره‌برداری از این صنعت مدرن نیازمند مهارت‌های تخصصی سطح بالا است.

به نقل از روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، روند فعلی پیش روی توسعه صنایع دریایی بحث مهمی است و مهم‌تر از آن تطبیق این حوزه با تغییرات و پیشرفت‌های تکنولوژیکی است. جهت‌گیری و حرکت صنایع دریایی جهان به سوی استفاده از تجهیزات اتوماتیک و پیشرفته بالأخص در صنعت کشتیرانی است. در چنین شرایطی می‌توان گفت که تنها راه پیش روی صنایع دریانوردی و دریایی در کشوری مانند ایران نیز گام برداشتن در جهت هماهنگ کردن خود و هم‌راستایی تمامی ارگان‌های ذی‌ربط با تغییرات و پیشرفت‌های فناوری است.

هر سازمانی برای نیل به اهداف، باید کادری از نیروهای لایق و کارآمد در اختیار داشته باشد. افراد برای ورود به هر صنعت و خدمتی به آموزش تخصصی و حرفه‌ای نیاز دارند تا دانش فنی و مهارت‌های لازم را برای انجام شایسته وظایف محول به دست آورند. این آموزش‌ها به کارکنان کمک می‌کند تا نقش فعال‌تر و مؤثرتری در نیل به اهداف سازمان ایفا کنند. پس یکی از وظایف اصلی و حیاتی در هر سازمانی، آموزش افراد آن سازمان است؛ زیرا داشتن کارکنان ورزیده یکی از مهم‌ترین عوامل در میزان کارایی و کارآمدی سازمان است.

در این میان سازمان بنادر و کشتیرانی نیز از این اصل مستثنی نیست. پیش‌ازین بارها اعلام شده است که کمبود نیروی انسانی تحصیل کرده و متخصص دریایی در آینده‌ای نزدیک، مشکلاتی را برای این صنعت ایجاد خواهد کرد. همراه با توسعه صنایع دریایی و دورنمای آن نیاز به سرمایه‌گذاری در آموزش و تربیت نیروی انسانی وجود دارد و برای توسعه و پیشرفت روزافزون صنایع دریایی کشور، پرداختن به بحث مطالعه و تحقیق در زمینه انتقال فناوری و تبادل اطلاعات و حتی تکنولوژی‌های آموزشی بسیار پراهمیت است.

سرپرست معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی اذعان می‌کند که چنانچه بتوانیم از میان ۱۳ میلیون دانش‌آموز و یک میلیون متقاضی کنکور، فقط ۲ یا سه درصد آن‌ها را با برنامه‌ریزی مناسب جذب مشاغل دریایی کنیم، مشکلات نیروی انسانی بخش دریا قابل‌رفع خواهد بود. همچنین کمبود سرمایه انسانی در رشته‌های پیرامونی و وابسته به حوزه دریا و دریانوردی، مانند حقوق و بیمه دریایی نیز بسیار جدی‌تر است. وضعیت نابسامان معیشتی و درآمدی پرسنل، باعث دو بحران بزرگ شده است. یکی این که خوبان به سرعت جذب شرکت‌های خصوصی غیر ایرانی می‌شوند و توان و دانش و تجربه خود را در اختیار آن‌ها قرار می‌دهند و نوعی فرار مغزهای دریایی را به وجود آورده‌اند؛ و دیگری انگیزه‌ای است که پای بی‌توجهی به معیشت نیروهای داخلی ذبح می‌شود. هم نیروی فعال را بی‌انگیزه کرده و نیروهای آینده را برای ورود به عرصه فعالیت‌های دریایی دلسرد

می‌کند. قوانین در حق نیروی کار دریایی رعایت نمی‌شود. ناظری برای این ماجرا وجود ندارد. گرایش به نیروهای غیرایرانی - مانند هندی و فیلیپینی - بیش از حد افزایش یافته است. در نتیجه بحرانی به بحران نیروی انسانی حوزه دریایی ایران افزود شده و می‌شود.

به گزارش اقتصاد سرآمد، معاون توسعه بازار گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در مورد چالش‌های مربوط به تأمین نیروی انسانی کارآمد در صنعت کشتیرانی، اظهار می‌کند که شرایط سخت کار و دوری از خانواده، مطلوب نبودن کیفیت شرایط کاری، سبک زندگی و بهداشت، رقابت بین‌المللی برای تأمین جذب و ارتقاء دریانوردان، هزینه‌های بالا و لزوم توسعه سطح آموزش، چالش نگهداشت و جبران خدمات و بالا بودن میانگین سنی از جمله چالش‌های مربوط به تأمین نیروی انسانی کارآمد در صنعت کشتیرانی است. با توجه به تعهد و کارآمدی دریانوردان ایرانی به‌عنوان یک سرمایه استراتژیک و نیروهای نخبه در همه ابعاد به‌خصوص ایمنی و رفاه باید در برنامه‌ریزی‌های توسعه‌ای مورد توجه قرار گیرند. توجه ویژه به آموزش‌های نوین، ارتقاء تجهیزات آموزشی به تکنولوژی‌های روزآمد و هوشمند همانند شبیه‌سازهای مدرن و بهبود سطح کیفی و کمی آموزش در جذب نیروی‌های جدید و بورسیه و تلاش در جهت سبک کردن هزینه‌های خرید و ساخت و همچنین ایجاد سازوکار مدیریت دانش و انتقال تجربه به نیروهای جدید از دیگر راهکارهای مقابله با چالش‌ها در بهبود شرایط دریانوردان، محسوب می‌شود.

ارتباط مؤثر با خانواده دریانوردان، برگزاری نشست و دیدار با دریانوردان و خانواده‌ها در شهرهای ساحلی و شهرهای محل تمرکز دریانوردان و اطلاع از مسائل و مشکلات آنان و تلاش در جهت رفع این مشکلات، توجه به سلامت بیمه فراگیر و طرح جامع درمان، اقتصاد، معیشت، تأمین امنیت شغلی و آسایش خانواده دریانوردان، رفاه و جبران خدمات، مسکن و ترمیم حقوق در دوران بازنشستگی، راه‌اندازی کمیته‌های بهبود سبک و کیفیت زندگی شغلی دریانوردان و خانواده آن‌ها در هریک از ارگان‌های دریایی و همچنین ایجاد مراکز رفاهی ویژه دریانوردان در بنادر، از راهکارهای مقابله با چالش‌ها و بهبود شرایط

دریانوردان است.

و در نهایت تأکید سیاست‌های کلی دریایی کشور در حوزه صنعت و فناوری، بر توسعه کمی و کیفی سرمایه‌های انسانی و برقراری ارتباط مناسب بین نظام‌های آموزش دانشگاهی و مهارتی و نیازهای بخش دریایی می‌باشد.

۲) دلالت‌ها و رهنمون‌های برآمده از سپهر نظر برای تعالی مدیریت سرمایه انسانی حکمرانی صنعت دریایی کدامند؟

همسویی استراتژی‌های مدیریت سرمایه انسانی با استراتژی‌های مدیریت کسب‌وکار در حکمرانی صنعت دریا: ترکیب یافته‌ها بر اهمیت حیاتی همسو کردن استراتژی‌های مدیریت سرمایه انسانی با اهداف سازمانی و استانداردهای بین‌المللی برای اطمینان از کارایی عملیاتی و تطبیق‌پذیری تأکید می‌کند. ارائه آموزش و توسعه تخصصی، متناسب با نیازهای منحصربه‌فرد مشاغل دریایی، برای حفظ ایمنی و مهارت ضروری است. همچنین اهمیت پرداختن به رفاه کلی سرمایه انسانی، حمایت از استراتژی‌های یکپارچه‌ای که شامل حمایت از سلامت روان، تعادل بین کار و زندگی و راه‌هایی برای پیشرفت شغلی است، نمایان می‌شود.

مدیریت تنوع فرهنگی: کشف شایستگی‌های بین فرهنگی در برنامه‌های آموزشی حیاتی است که ماهیت جهانی عملیات دریا را منعکس می‌کند. علاوه بر این، درک اینکه چگونه پایداری و ابتکارات مسئولیت اجتماعی شرکتی را می‌توان در استراتژی‌های مدیریت سرمایه انسانی ادغام کرد، راهی برای جذب و حفظ سرمایه انسانی برتر ارائه می‌دهد. تجزیه و تحلیل اثرات تغییرات نظارتی بر شیوه‌های مدیریت سرمایه انسانی، بینش‌های ارزشمندی را برای هدایت محیط نظارتی ارائه می‌دهد. سازمان‌ها باید شیوه‌های مدیریت سرمایه انسانی خود را برای حمایت از ارتباطات مؤثر، حفظ انسجام تیمی و اطمینان از اینکه کارکنان باوجود فاصله فیزیکی احساس ارزشمندی و ارتباط می‌کنند، تطبیق دهند. این شامل استفاده از فناوری برای فعالیت‌های تیم‌سازی مجازی، ایجاد انتظارات روشن و هنجارهای ارتباطی و ارائه منابع برای پشتیبانی از تنظیمات کار از راه دور

است.

سرمایه‌گذاری در توسعه: این صنعت می‌تواند با درک نیاز به پرورش و تقویت مهارت‌ها و ظرفیت‌های نیروی انسانی خود، فرهنگ یادگیری و پیشرفت مستمر را توسعه دهد. این به معنای سرمایه‌گذاری در برنامه‌های آموزشی گسترده، فعالیت‌های مربیگری و امکانات برای پیشرفت حرفه‌ای است. توسعه کارکنان نه تنها عملکرد فردی را بهبود می‌بخشد، بلکه با افزایش کارایی عملیاتی، خدمات مشتری و رقابت کلی، به موفقیت بلندمدت کسب‌وکار می‌افزاید. می‌توان با کاهش مشکلات مربوط به سرمایه انسانی، تأکید بر رشد کارکنان و فراهم کردن فضایی که کسب مهارت و پیشرفت حرفه‌ای را تشویق می‌کند، نیروی کار انعطاف‌پذیر و تطبیق‌پذیر را برای موفقیت بلندمدت ایجاد کند.

توسعه و به‌کارگیری راهبردهای نوآورانه و اصلاحی: پیشنهاد می‌شود از یک استراتژی چندبعدی که شامل ایجاد، اجرا و تطبیق تکنیک‌های جدید و اصلاحی است، استفاده شود. این صنعت ممکن است کارایی و کارآمدی برنامه‌های توسعه سرمایه انسانی را با پذیرش فناوری و تکنیک‌های نوآورانه مانند پلتفرم‌های آموزشی دیجیتال و ابزارهای شبیه‌سازی بهبود بخشد. اتخاذ تاکتیک‌های اصلاحی متناسب با شکاف‌های مهارتی خاص، تضمین می‌کند که کارکنان موجود آموزش و پشتیبانی لازم را برای شکوفایی در حرفه‌های خود به‌طور هم‌زمان دریافت می‌کنند. این رویکرد دوگانه نه تنها مهارت‌های به‌روزی را در اختیار نیروی کار قرار می‌دهد، بلکه راه‌حل‌های سریعی را برای مشکلات عملکرد ارائه می‌کند. این صنعت می‌تواند با ترکیب نوآوری و اصلاح، یک محیط یادگیری پویا ایجاد کند که از توسعه مستمر، تطبیق‌پذیری و موفقیت طولانی‌مدت در این صنعت در حال تغییر پشتیبانی کند.

تأمین رفاه کارکنان: اولویت دادن به رفاه کارکنان دریا از طریق برنامه‌هایی مانند کمک به تعادل بین کار و زندگی، اقدامات پیشگیرانه بهداشتی و ایمنی و خدمات بهداشت روان ممکن است منجر به رضایت شغلی، مشارکت و حفظ بیشتر شود. متولیان باید فضایی ایجاد کنند که نیازهای جامع کارکنان را با درک و رسیدگی به خواسته‌های فیزیکی و

احساسی صنعت برآورده کند. در نتیجه، وفاداری، انگیزه و عملکرد کلی آن‌ها بهبود می‌یابد و در نتیجه کارکنان انعطاف‌پذیرتر و سازنده‌تر می‌شوند.

تخصیص زمان و بودجه: این کار ممکن است با اختصاص پول و زمان کافی به فعالیت‌های توسعه سرمایه انسانی مانند آموزش، مربیگری و برنامه‌های پیشرفت شغلی، از افزایش مهارت و رشد کارکنان حمایت کند. این امر مستلزم یک رویکرد پیشگیرانه برای بودجه‌بندی آموزش، به کارگیری مربیان واجد شرایط و توسعه برنامه‌های توسعه تعریف شده است. ایجاد تعادل بین نیازهای عملیات روزمره و سرمایه‌گذاری بلندمدت در منابع انسانی بسیار مهم است. تخصیص عاقلانه زمان و منابع نه تنها با نگرانی‌های فعلی مدیریت پرسنل مقابله می‌کند، بلکه با ایجاد کارکنانی ماهر، انعطاف‌پذیر و با انگیزه، این حوزه را برای موفقیت‌های آینده آماده می‌کند.

حفظ حقوق: حقوق و دستمزد همیشه یکی از مؤثرترین معیارهایی است که نشان‌دهنده شایستگی و سهم کارکنان در بازده شرکت در دستیابی به هدف کلی شرکت است؛ بنابراین، باید اطمینان حاصل شود که حقوق منابع انسانی در مقایسه با سایر شرکت‌های رقیب در یک نرخ مناسب و رقابتی است و افزایش حقوق سالانه باید بیشتر از نرخ تورم باشد تا اطمینان حاصل شود که استاندارد زندگی آن‌ها به تدریج بهبود می‌یابد. علاوه بر حقوق، یک بسته کامل از مزایای مالی باید ایجاد شود. این می‌تواند شامل بیمه درمانی برای کل خانواده و بازپرداخت برای تحصیل طولانی آن‌ها باشد.

بحث و نتیجه‌گیری

پیمایش پیچیدگی‌های مدیریت سرمایه انسانی در حکمرانی صنعت دریایی ایران، چالش‌های بی‌شماری از جمله کمبود مهارت‌ها، انطباق با مقررات و صنایع با چشم‌انداز فناورانه را به همراه دارد. این چالش‌ها مانع توسعه و حفظ نیروی کار مؤثر در این صنعت می‌شود و در نهایت بر کارایی عملیاتی و مزیت رقابتی تأثیر می‌گذارد. برای پرداختن به این مسائل، ذینفعان صنعت باید اجرای برنامه‌های آموزشی جامع را در نظر بگیرند که با روندهای نوظهور مطابقت داشته باشد و اطمینان حاصل شود که سرمایه انسانی نه تنها حفظ

می‌شوند، بلکه به‌طور مستمر توسعه می‌یابند. علاوه بر این، پرورش فرهنگ همکاری بین دانشگاه‌ها و شرکت‌های حوزه دریایی کشور می‌تواند شکاف مهارت‌ها را با ترویج دوره‌های کارآموزی و ابتکارات تحقیقاتی متناسب با نیازهای صنعت پر کند. شفاف‌سازی دورنمای مسیرهای شغلی در بخش دریایی می‌تواند سرمایه انسانی جدید را جذب کرده و تنوع را ارتقا دهد و در نتیجه مخزن سرمایه انسانی را غنی کند. با پرداخت استراتژیک به این چالش‌ها، صنعت دریایی کشور می‌تواند نیروی کار قوی و ماهر در جهت یابی نیازهای حاکمیتی و عملیاتی آینده پرورش دهد؛ بنابراین می‌توان اذعان نمود این چالش‌ها فرصت‌های منحصربه‌فردی را برای نوآوری و رشد استراتژیک را برای حکمرانان حوزه دریایی کشور ارائه می‌دهند. صنعت دریایی از پذیرش فناوری‌های دیجیتال در فرآیندهای آموزشی و عملیاتی، ایجاد محیطی مناسب برای یادگیری و توسعه مستمر و اولویت دادن به رفاه نیروی انسانی بهره می‌برد. عجین شدن فعالانه با تحولات نظارتی و به‌کارگیری تجزیه و تحلیل داده‌ها برای اصلاح استراتژی‌های سرمایه انسانی، گام‌های ضروری برای پیمایش کارکرد پیچیده مدیریت سرمایه انسانی در حکمرانی صنعت دریایی کشور است.

برای رهبران و حکمرانان صنعت و سیاست‌گذاران کشور، یک رویکرد جامع برای تقویت مدیریت سرمایه انسانی در صنعت دریایی توصیه می‌شود که شامل سرمایه‌گذاری در شایستگی‌های دیجیتالی و پرورش فرهنگ محل کار است که رفاه و ایجاد مسیرهای روشن برای پیشرفت شغلی را در اولویت قرار می‌دهد. علاوه بر این، حفظ چالاکی و سازگاری در پاسخ به استانداردهای جهانی و تغییرات نظارتی برای رشد پایدار صنعت دریایی بسیار مهم است. همکاری در مقیاس وسیع برای به اشتراک گذاشتن بینش، تجربیات و بهترین شیوه‌ها در مدیریت سرمایه انسانی می‌تواند پیشرفت‌ها و نوآوری‌های صنعت را تسریع کند.

به‌طور خلاصه، پرداختن به چالش‌های مدیریت سرمایه انسانی در حکمرانی صنعت دریایی کشور نیازمند یک رویکرد چندوجهی است که از حکمرانی دانش اثربخش استفاده می‌کند. این رویکرد نه تنها ظرفیت صنعت را برای ایجاد و حفظ مزیت‌های رقابتی

افزایش می‌دهد، بلکه نوآوری را از طریق شبکه‌های مشترک تقویت می‌کند. خوشه‌های دانشی قوی می‌توانند خلق ارزش و نوآوری را از طریق روش‌های ساخت پیچیده و تلاش‌های تحقیق و توسعه هدایت کنند. بدون چارچوب‌های حاکمیتی که به‌طور استراتژیک اجرا شده است، پتانسیل رشد صنعت دریایی محدود است. با اولویت‌بندی حکمرانی دانش خوب، صنعت دریایی کشور می‌تواند چالش‌های مدیریت سرمایه انسانی را به فرصت‌هایی برای رشد و توسعه تبدیل کند. چنین پیشرفت‌هایی حیاتی هستند، زیرا راه را برای چشم‌انداز حاکمیت دریایی انعطاف‌پذیرتر و آینده‌نگرتر هموار می‌کنند.

پیشنهاد می‌شود مدیریت سرمایه انسانی در صنعت دریایی کشور به‌صورت حکمرانی مشارکتی با کلیه ذی‌نفعان صورت گیرد. منابع محدود متعلق به سازمان‌های دولتی و دیدگاه‌های توسعه حکمرانی خوب، فرصت‌هایی را برای همکاری در فرآیند اجرای مدیریت سرمایه انسانی فراهم می‌کند. این نوع مشارکت، برنامه‌های مدیریت سرمایه انسانی را غنی کرده و تبادل دانش و منابع ارزشمند را برای تضمین منابع انسانی حرفه‌ای تسهیل می‌کند.

مدیریت سرمایه انسانی در دریا شامل تعامل پیچیده‌ای از عوامل است که یک رویکرد استراتژیک و کل‌نگر را ضروری می‌کند. برای حکمرانی مؤثر صنعت دریایی می‌بایست چالش‌ها و فرصت‌های منحصربه‌فرد در این صنعت را شناخته و کارکردهای مدیریت سرمایه انسانی متناسب را توسعه داد تا نیازهای خاص نیروی کاری برطرف شود. همان‌طور که صنعت دریایی به تکامل خود ادامه می‌دهد، استراتژی‌های مدیریت سرمایه انسانی نیز ادامه می‌یابد و این ضرورت بر اهمیت تحقیق و تطبیق‌پذیری مستمر در این زمینه تأکید می‌کند. یک رویکرد فراگیر باعث ایجاد یک محیط کاری دلپذیر می‌شود که مشخصه آن باز بودن، اعتماد و رفاه کلی کارکنان است که می‌تواند به‌عنوان یک کاتالیزور برای انگیزه و عزم عمل کند. شناسایی سرمایه انسانی می‌تواند شامل استفاده از منابع موجود مناسب برای دستیابی به سرمایه انسانی موجود، به‌ویژه در زمینه کمبود سرمایه انسانی باشد. توسعه سرمایه انسانی می‌تواند شامل اجرای استراتژی‌های نوآورانه و اصلاحی،

ارزش‌گذاری برای توسعه کارکنان و تأمین رفاه کارکنان باشد. حفظ سرمایه انسانی را می‌توان با ارائه طیف وسیعی از انگیزه‌های درونی و بیرونی برای حفظ نیروی کار با استعداد افزایش داد. همچنین می‌توان توسعه یک فرهنگ سازمانی قوی را که برای سرمایه انسانی ارزش‌قائل است و مشارکت کارکنان را ارتقا می‌دهد، در اولویت قرار داد. این را می‌توان با همسو کردن شیوه‌های مدیریت سرمایه انسانی با اهداف استراتژیک کسب‌وکار، استخدام کارکنانی که با ارزش‌های کسب‌وکار هم‌دل هستند و ایجاد ترکیبی سالم از دیدگاه‌ها از طریق همکاری بین سرمایه انسانی داخلی و خارجی به دست آورد. ایجاد فرهنگ یادگیری و توسعه مستمر نیز می‌تواند به موفقیت مدیریت سرمایه انسانی کمک کند. علاوه بر این، می‌توان از فناوری و دیجیتال‌سازی برای تقویت شیوه‌های مدیریت سرمایه انسانی استفاده کرد. این می‌تواند شامل استفاده از ابزارهای دیجیتال برای جذب سرمایه انسانی، توسعه و مدیریت عملکرد باشد. علاوه بر این، می‌توان در برنامه‌های آموزشی و توسعه سرمایه‌گذاری کرد تا کارکنان را با مهارت‌های لازم برای انطباق با پیشرفت‌های فناوری در صنعت مجهز نمود. صنعت دریایی کشور با اتخاذ استراتژی‌های نوآورانه استخدام، ایجاد یک محیط کاری حمایتی و فراگیر، سرمایه‌گذاری در توسعه مستمر نیروی انسانی و اولویت‌بندی رفاه و سلامت روان آن‌ها، می‌تواند جذابیت مشاغل دریایی را افزایش دهد و نرخ نگهداری را بهبود بخشد.

همچنین، نیاز به استراتژی‌های نوآورانه استخدام و نگهداری، برنامه‌های جامع آموزش و توسعه و تأکید قوی بر ایمنی و کیفیت زندگی در دریا برای مقابله با چالش‌های مربوط به جهانی بودن نیروی کار، وجود دارد. مدیریت سرمایه انسانی مؤثر باید شامل استراتژی‌های جامع برای ارتقای عدالت باشد، از برنامه‌های آموزش پشتیبانی و مربیگری گرفته تا معیارهای شفاف ارتقا و مکانیسم‌های پاسخگویی.

استراتژی‌های مدیریت سرمایه انسانی باید شامل ابتکاراتی باشد که از سلامت روانی و جسمی، تعادل بین کار و زندگی و رضایت شغلی حمایت می‌کند. این شامل ترتیبات کاری انعطاف‌پذیر، برنامه‌های سلامتی، سیستم‌های شناسایی و پاداش و فرصت‌هایی برای

رشد و توسعه حرفه‌ای است. همچنین استراتژی‌های نامبرده شامل تمرکز بر توسعه رهبری، مدیریت عملکرد و ایجاد یک فرهنگ سازمانی مثبت است که به تنوع و شمول ارزش می‌دهد.

ادغام استانداردها، مقررات و بهترین شیوه‌ها در شکل‌دهی چشم‌انداز مدیریت سرمایه انسانی در این صنعت بسیار مهم است. این چارچوب‌ها نه تنها انطباق را تضمین می‌کنند و خطرات را کاهش می‌دهند، بلکه عملکرد، نوآوری و رشد پایدار را با ایجاد دستورالعمل‌ها و معیارهای روشن برای مدیریت مؤثر سرمایه انسانی هدایت می‌کنند. استانداردها و مقررات با تعیین حداقل الزامات برای استخدام، آموزش، مدیریت عملکرد و شرایط محل کار، نقش مهمی در مدیریت سرمایه انسانی ایفا می‌کنند.

References

1. Cosmin, P. G., Simion, D. I., Florin, N., & Cotorcea, A. (2023). Importance of the maritime industry, evolution and statistics. *Scientific Bulletin of Naval Academy*, 26(1), 133-143.
2. Gonzalez, M. F., Capman, J. F., Oswald, F. L., Theys, E. R., & Tomczak, D. L. (2019). Where is the I-O? Artificial Intelligence and Machine Learning in Talent Management Systems. *Personnel Assessment and Decisions*, 5(3), 33-44. doi:https://doi.org/10.25035/pad.2019.03.005
3. Knies, E., & Steijn, B. (2021). *Handbook on HRM in the Public Sector*. Elgar Handbooks in Public Administration and Management. doi:https://doi.org/10.4337/9781789906622
4. Pantouvakis, A., & Vlachos, I. (2020, September). Talent and leadership effects on sustainable performance in the maritime industry. *Transportation Research Part D :Transport and Environment*, 86. doi:https://doi.org/10.1016/j.trd.2020.102440
5. Thai, V. V., Balasubramanyam, L., Kai Lin Yeoh, K., & Norsofiana, S. (2013). Revisiting the seafarer shortage problem :the case of Singapore. *The flagship journal of international shipping and port research*, 40(1), 80-94. doi:https://doi.org/10.1080/03088839.2012.744480
6. Zhou, Y., Soh, Y. S., Loh, H. S., & Yuen, K. F. (2020). The key challenges and critical success factors of blockchain implementation : Policy implications for Singapore's maritime industry. *Marine Policy*, 122, 1-10. doi:https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104265
7. Ajay, F. A., & Udeh, C. A. (2024). A comprehensive review of talent management strategies for seafarers :Challenges. *International Journal of Science and Research Archive*, 11(2), 1116-1131. doi : https://doi.org/10.30574/ijrsra.2024.11.2.0560
8. AKPOVIRORO Kowo, S., Kadiri, I. B., & Zekeri, A. (2020). Correlate of Workforce Diversity and Organisational Performance of Multinational Food Producing Industry in Nigeria. *Business Ethics and Leadership*, 4(1), 126-137. doi:0.21272/bel.4(1).126-137.2020
9. Alsaiari, A. A., Puteh, F., & Mohamed Ali, A. (2020). Assessing Construct Reliability of Human Resources Management Practices (HRM) and Employee Loyalty :A Preliminary Evidence from the Omani Logistic Sector. *International Journal of Human Resource Studies*, 10(3), 22-57. doi:10.5296/ijhrs.v10i3.16876
10. Ashikali, T., Groeneveld, S., & Kuipers, B. (2020). The Role of Inclusive Leadership in Supporting an Inclusive Climate in Diverse Public Sector Teams. *Review of Public Personnel Administration*, 41(3). doi:https://doi.org/10.1177/0734371X19899722
11. Autsadee, Y., Jeevan, J., Mohd Salleh, N., & Othman, M. (2023). Digital

- tools and challenges in human resource development and its potential within the maritime sector through bibliometric analysis. *JOURNAL OF INTERNATIONAL MARITIME SAFETY, ENVIRONMENTAL AFFAIRS, AND SHIPPING*, 7(4), 1-14. doi:https://doi.org/10.1080/25725084.2023.2286409
12. Boyes, S. J., Elliott, M., Murillas-Maza, A., Papadopoulou, N., & Uyarra, M. C. (2016). Is existing legislation fit-for-purpose to achieve Good Environmental Status in European. *Marine Pollution Bulletin*, 111(1-2), 18-32. doi:https://doi.org/10.1016/j.marpolbul.2016.06.079
 13. Caesar, L., Cahoon, S., & Fei, J. (2015). Exploring the range of retention issues for seafarers in global shipping :opportunities for further research. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 14(1), 141-157. doi:10.1007/s13437-015-0078-0
 14. Carotenuto, A., Molino, I., Fasanaro, A. M., & Amenta, F. (2012). Psychological stress in seafarers :a review. *International Maritime Health*, 63(4), 188-194.
 15. Dalby, S., Scott, D., Dasilva, C., & Suen, A. (2017). *Canada in a Climate Disrupted World*. Geography and Environmental Studies Faculty Publications.
 16. DRAGOMIR, C. (2019). Gender in Postmodernism Maritime Transport. *Postmodern Openings*, 10(1), 182-192. doi:10.18662/po/61
 17. Febrian, W. D., & Sani, I. (2023). Systematic Literature Review : Implementation of Talent Management for Crewing in Shipping Companies to Organizational Sustainability. *Indonesian Journal of Business Analytics*, 3(5), 1837-1848. doi:10.55927/ijba.v3i5.5792
 18. Kim, T.-e., Sharma, A., & Gausdal, A. H. (2019). Impact of automation technology on gender parity in maritime industry. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 18(2). doi:10.1007/s13437-019-00176-w
 19. Kitada, M., & Baum-Talmor, P. (2019). Maritime Digitisation and Its Impact on Seafarers' Employment from a Career Perspective. *International Association of Maritime Universities (IAMU) Conference*, (pp. 259-266). Tokyo.
 20. Kniffin, K. M., Narayanan, J., Anseel, F., Antonakis, J., Ashford, S. P., Bakker, A. B.,... Vugt, M. v. (2021). COVID-19 and the workplace : Implications, issues, and insights for future research and action. 76(1), 63-77. doi:10.1037/amp0000716
 21. Leslie, L. M. (2019). Diversity Initiative Effectiveness :A Typological Theory of Unintended Consequences. *Academy of Management Review*, 44(3). doi:https://doi.org/10.5465/amr.2017.0087
 22. Lukaszuk, T. (2018). The Concept of Maritime Governance in International Relations. *International Relations*, 4(54), 124-144. doi:10.7366/020909614201807

- 23.(2023). *Maritime Governance*. United Nations Institute for Training and Research.
- 24.Moros-Daza, A., & Jubiz-Diaz, M. (2024). Labour force management in maritime ports :A comprehensive systematic literature review. *Systematic review and meta-analysis*, 10, 1-14. doi:https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2024.e31401
- 25.NGUYEN, T. T., GHADERI, H., CAESAR, L. D., & CAHOON, S. (2014). Current Challenges in the Recruitment and Retention of Seafarers :An Industry Perspective from Vietnam. *The Korean Association of Shipping and Logistics*, 30(2), 217-242.
- 26.Ogedengbe, D. E., Olatoye, F. O., Oladapo, J. O., Nwankwo, E. E., Soyombo, O. T., & Scholastica, U. C. (2024). Strategic HRM in the logistics and shipping sector :Challenges and opportunities. *International Journal of Science and Research Archive*, 11(1), 2000-2011. doi:https://doi.org/10.30574/ijrsra.2024.11.1.0269
- 27.Progoulaki, M., & Theotokas, I. (2016). Managing culturally diverse maritime human resources as a shipping company's core competency. *The flagship journal of international shipping and port research*, 43(7), 860-873. doi:https://doi.org/10.1080/03088839.2016.1173734
- 28.Pulu, B., & Menchaca, M. (2021). Effective e-Learning for a Global Workforce :Designing with Cultural Competency. *The IAFOR International Conference on Education*. Hawaii. doi:10.22492/issn.2189-1036.2021.20
- 29.Roberson, Q. M. (2019). Diversity and Inclusion in the Workplace :A Review, Synthesis, and Future Research Agenda. *Annual Review of Organizational Psychology and Organizational Behavior*, 6(1). doi:10.1146/annurev-orgpsych-012218-015243
- 30.Sadjadi Parsa, S. (2008). Human Resource Management in the Shipping Industry. *London Metropolitan University*.
- 31.(2024). *Strengthening maritime governance*. Global Maritime Forum.
- 32.(2023). *The aims index of marine industry*. Australian Institute of Marine Science.
- 33.Theotokas, I. N., Lagoudis, I. N., & Raftopoulou, K. (2024). Challenges of maritime human resource management for the transition to shipping digitalization. *Journal of Shipping and Trade volume*, 9(6), 1-23. doi:https://doi.org/10.1186/s41072-024-00165-0
- 34.Theotokas, o. N., Lagoudis, I. N., & Raftopoulou, K. (2024). Challenges of maritime human resource management for the transition to shipping digitalization. *Journal of Shipping and Trade*, 9(6), 1-23.
- 35.Yastrebnyi, V., & Zhykharieva, V. (2023). Influence of the features of the maritime industry on development of the corporate strategy of enterprises. *Innovation and sustainability*(2), 70-81.

doi:https://doi.org/10.31649/ins.2023.2.70.81

36. Yew, H. W. (2023). *Maritime Workforce Transformation Guidebook*. Singapore Maritime Foundation.
37. Yildiz, R. O. (2023). The Challenges on Talent Management in Turkish Container Shipping Industry. *Marine Science and Technology Bulletin*, 12(3), 332 - 351. doi:https://doi.org/10.33714/masteb.1330955
38. Yıldız, R. O., Bastug, S., & Esmer, S. (2023). Talent management functions :a qualitative research on container shipping industry. *International Journal of Shipping and Transport Logistics*, 16(3-4), 320-359. doi:https://doi.org/10.1504/IJSTL.2023.129875
39. Yuliana, M., Sutrisno, E., & Asropi. (2023). Factors for the Implementation of Talent Management in the Ministry of Marine Affairs and Fisheries of the Republic of Indonesia. *Jurnal Manajemen, Kepemimpinan, dan Supervisi Pendidikan*, 8(2), 390-404.

استناد به این مقاله: خان محمدی، هادی، ملک محمدی، سحر. (۱۴۰۳). مطالعه نظری حکمرانی صنعت دریایی از منظر سرمایه انسانی و دلالت‌های آن، فصلنامه خدمات دریایی و بندری، ۲ (۵)، ۷۷-۱۱۵.



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

Theoretical Examination of Port Development Models (Case Study of Selected Ports)

Hossein Askaripour Galvik 

Assistant Professor, Department of Management, Chabahar Maritime University and Marine Sciences, Chabahar, Sistan and Baluchestan, Iran

Mahdiye Mirzaei Bahmani  *

Master's Student in Maritime Business Management, Chabahar Maritime University and Marine Sciences, Chabahar, Sistan and Baluchestan, Iran

Ensieh Sadeghi Fard 

Bachelor's Student in Business Management, Chabahar Maritime University and Marine Sciences, Chabahar, Sistan and Baluchestan, Iran

Abstract

Given the intensity of changes in various fields due to the advancement of science and technology, changes in ports, which are of great importance in the field of imports and exports and the economy of countries, are no exception to this rule. In this regard, there are different models for the development of various ports, and it is necessary for managers to be more familiar with these models to increase the productivity of ports: outsourcing, smartization, network development, Internet of Things, etc. On the other hand, considering the geographical location and strategic importance of Iranian ports, the political conditions prevailing in the region, the existing competition between Iranian ports and neighboring countries, political tensions, and the moment-by-moment progress of rival ports, it is necessary to identify new methods of port development models and use them to improve the performance of ports in the country so that, while having appropriate performance, they can further contribute to the country's progress in the field of economic development, especially the sea-




*Corresponding Author: ms.mahdiyemirzaie@gmail.com

How to Cite: Askaripour Galvik, H., Mirzaei Bahmani, M., Sadeghi Fard, E. (2024). Theoretical Examination of Port Development Models (Case Study of Selected Ports). *Marine and Port Services*, 2(5), 117-132.

based economy. Therefore, in the present study, given the necessity of port development, researchers seek to theoretically introduce the best port development models in selected ports in the world. The data collection method in the present study is library-based and using paper and electronic resources (Internet, etc.). According to the theoretical studies conducted, the most famous port development models include port cities, port intelligence and automation, and outsourcing.

Keywords: Port Development, Port Development Models, Smart Port Development, Port Cities.

بررسی تئوریک مدل‌های توسعه‌ی بنادر (مطالعه‌ی موردی بنادر منتخب)

- استادیار گروه مدیریت دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، چابهار، سیستان و بلوچستان، ایران  **حسین عسکری پور گلوپیک**
- دانشجوی کارشناسی ارشد مدیریت بازرگانی دریایی، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، چابهار، سیستان و بلوچستان، ایران  **مهديه میرزایی بهمنی***
- دانشجوی کارشناسی مدیریت بازرگانی، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، چابهار، سیستان و بلوچستان، ایران  **انسبه صادقی فرد**

چکیده

با توجه به شدت تغییرات در زمینه‌های مختلف به دلیل پیشرفت علم و فناوری، تغییرات در بنادر که از اهمیت بالایی در زمینه واردات و صادرات و اقتصاد کشورها برخوردار هستند، از این قاعده مستثنی نیستند. در این راستا، مدل‌های مختلفی برای توسعه بنادر وجود دارد و لازم است مدیران با این مدل‌ها آشنایی بیشتری داشته باشند تا بهره‌وری بنادر را افزایش دهند: برون‌سپاری، هوشمندسازی، توسعه شبکه، اینترنت اشیا و غیره. از سوی دیگر، با توجه به موقعیت جغرافیایی و اهمیت استراتژیک بنادر ایران، شرایط سیاسی حاکم بر منطقه، رقابت موجود بین بنادر ایران و کشورهای همسایه، تنش‌های سیاسی و پیشرفت لحظه به لحظه بنادر رقیب، لازم است تا روش‌های جدیدی از مدل‌های توسعه بندری شناسایی و به کار گرفته شوند تا عملکرد بنادر در کشور بهبود یابد و در عین حال، با داشتن عملکرد مناسب، بتوانند به پیشرفت کشور در زمینه توسعه اقتصادی، به ویژه اقتصاد دریایی، کمک بیشتری کنند. بنابراین، در مطالعه حاضر، با توجه به ضرورت توسعه بندر، محققان به دنبال معرفی نظری بهترین مدل‌های توسعه بندر در بنادر منتخب جهان هستند. روش جمع‌آوری داده‌ها در مطالعه حاضر، کتابخانه‌ای و با استفاده از منابع کاغذی و الکترونیکی (اینترنت و غیره) است. بر اساس مطالعات نظری انجام شده، مشهورترین مدل‌های توسعه بندری شامل شهرهای بندری، هوش بندری و اتوماسیون، و برون‌سپاری می‌باشند.

کلیدواژه‌ها: توسعه بنادر، مدل‌های توسعه بنادر، هوشمند سازی بنادر، بندر شهرها.

مقدمه

امروزه با توجه به شدت تغییرات و پیشرفت تکنولوژی، انتظار می‌رود بنادر به‌عنوان پراهمیت‌ترین مبادی ورود و خروج کالا به کشورها که تأثیر به‌سزایی در پیشرفت اقتصادی دارند هم‌زمان با پیشرفت فناوری، به توسعه خود پردازند. در سال‌های اخیر تلاش برای دستیابی به عملکرد محیطی و توسعه پایدار در حوزه بندری رواج پیدا کرده است. پس بنابراین همان‌طور که در گزارش کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل مطرح شده است، ارزیابی مشخصه‌های یک بندر، یک نکته اساسی در مطالعه ارزیابی بندر از نسل اول تا چهارم است و به خاطر افزایش اهمیت نقش بنادر در سیستم زنجیره تأمین عملکرد زنجیره تأمین و لجستیک بنادر نقش پررنگ‌تری در بنادر نسل بالاتر دارد (لی و همکاران، ۲۰۱۸:۱). نقش بنادر وابسته به نوع زنجیره تأمین و نیز مشخصه‌های عرضه و تقاضا است و این به این معناست که عملکرد و تأسیسات بنادر، باید بتواند با توجه به نوع زنجیره تأمین تغییر کند. در یک مطالعه موردی در مورد بندر بارسلونا، بحث رقابتی زنجیره تأمین با یکپارچه‌سازی پس‌کرانه و سایر نهادهای مربوطه با عملکرد بندری افزایش می‌یابد. در نتیجه خدماتی که بندر ارائه می‌دهد، متناسب با نوع مشتریانش خواهد بود (اولسن، ۲۰۱۲:۱). ضعف در پاسخ بهنگام به تغییرات بازار و پیشرفت در سیستم‌های کرایه حمل‌ونقل و لجستیک (FTL) نه فقط در خود بندر بلکه در اقتصاد محلی، ملی و منطقه‌ای منجر به پیامدهای منفی می‌شود (فهمیم و همکاران، ۲۰۲۱:۱). تغییرات ساختاری در لجستیک، الگوهای جدیدی را در هزینه حمل و توزیع به وجود آورده و روش‌های جدیدی را در رتبه‌بندی بنادر الزام کرده است. توسعه زنجیره تأمین جهانی، فشارها را بر حمل‌ونقل دریایی عملکرد بندری و همچنین هزینه توزیع داخلی افزایش داده است (نوتبوم و همکاران، ۲۰۰۵:۱).

بنادر مدرن که از آن‌ها به‌عنوان بنادر هوشمند تعبیر می‌شوند، همان معنای راهکارهای توسعه‌یافته‌ای برای چالش‌های فعلی و در آینده هستند. این راهکارهای هوشمند ملزم به یکپارچه‌سازی در سطوح بسیاری است که با ابعاد اجتماعی اقتصادی و فناوری آغاز

می‌شود (کاراس، ۲۰۲۰:۱). با توجه به شدت تغییرات در حوزه‌های مختلف به علت پیشرفت علم و فناوری تغییرات در بنادر هم که دارای اهمیت فراوان در عرصه واردات و صادرات و اقتصاد کشورها هستند نیز از این قاعده مستثنا نیستند. در این راستا برای توسعه بنادر مختلف الگوهای متفاوتی وجود دارد که لازم است مدیران برای افزایش بهره‌وری بنادر این مدل‌ها آشنایی بیشتری داشته باشد مدل‌هایی همچون هوشمندسازی بنادر، بندر شهرها، منطقه‌ای سازی بنادر، استراتژی‌های توسعه بندری، اینترنت فیزیکی و... از طرفی نیز با در نظر گرفتن موقعیت جغرافیایی و اهمیت استراتژیک بنادر ایران، شرایط سیاسی حاکم بر منطقه، رقابت موجود بین بنادر ایران و کشورهای همسایه تنش‌های سیاسی و پیشرفت لحظه‌به‌لحظه بنادر رقیب و لزوم آشنایی بیشتر مدیران بندری کشور با مدل‌های به‌روز توسعه بنادر ضرورت دارد تا شیوه‌های نوین مدل‌های توسعه بندری شناسایی گردیده و برای بهبود عملکرد بنادر کشور به کار گرفته شود تا ضمن داشتن عملکرد مناسب در حوزه توسعه اقتصادی به‌ویژه اقتصاد دریا محور کشور و بهبود بهینه‌سازی عملکرد بنادر داخلی بیشتر کمک کند؛ بنابراین در پژوهش حاضر با توجه به ضرورت توسعه بنادر، پژوهشگران به دنبال معرفی تئوریک برترین مدل‌های توسعه بنادر منتخب در دنیا هستند.

۲. ادبیات نظری

با توجه به اهمیت توسعه بنادر و نقش غیرقابل انکار آن‌ها در تجارت جهانی نیاز به تعریف مدل‌های مختلف بندری یک نیاز اساسی در این حوزه است. بر اساس مطالعات انجام‌شده در اوایل دهه ۱۹۹۰ توسط کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد بنادر با در نظر گرفتن استراتژی و سیاست‌های توسعه بندری حوزه گسترش فعالیت‌های بندری و یکپارچه‌سازی فعالیت‌های بندری سازمان‌ها به سه نسل تقسیم‌بندی می‌شود. بر اساس این مدل بنادر در نسل اول صرفاً واسطه‌ای بین حمل‌ونقل دریایی و زمینی هستند درحالی‌که بنادر نسل دوم رنج عملکردی وسیع‌تری دارند و به‌عنوان مراکز خدمات تجاری صنعتی حمل‌ونقلی فعالیت می‌کنند. بنادر نسل سوم نیز حاصل کانتینری‌سازی جهانی و حمل‌ونقل

چندوجهی هستند. در این نسل از بنادر خدمات متداول بندری توسط دستگاه‌هایی به‌روز، ارائه‌شده و فناوری اطلاعات نقش برجسته‌تری دارد (برسفورد و همکاران، ۲۰۰۴) با پیشرفت تکنولوژی و علم و فناوری، نسل‌های بعدی بنادر یعنی نسل ۴ تا ۶ نیز به این دسته‌بندی اضافه شدند هر کدام حاصل به‌کارگیری مدل‌های توسعه بندری مناسب با موقعیت کلی هر بندر بوده است. بنادر نسل چهارم برای نشان دادن عملکرد بنادر به‌عنوان هاب دانش و اطلاعات زنجیره تأمین تعریف شدند. در سیستم زنجیره تأمین جهانی، بنادر نسل چهارم با بخش‌های دیگر در این سیستم یکپارچه‌شده میزان بالاتری از انعطاف‌پذیری را ارائه می‌دهند؛ اما در نهایت بنادر این نسل هم پاسخگوی نیازهای پیچیده کاربران و ذینفعان بندری نیستند. بنادر نسل پنجم نیز باید با استفاده از مکانیزم‌های بازار، انگیزه‌ها و سیاست‌های دولتی، در سطح بالایی از مشتری‌مداری ارائه خدمات داشته باشند. از لحاظ مشتری‌مداری خدمات تکنولوژی و مرکزیت برای یک بندر اصلی نسل پنجم امری حیاتی است. همچنین این نسل از بنادر باید بتوانند نگرانی‌های جوامع محلی منطقه‌ای را در مسائلی همچون حفاظت از محیط‌زیست، فرصت‌های شغلی و غیره، به روشی سازمان‌دهی شده رفع کنند (لی و همکاران، ۲۰۱۸). بنادر نسل پنجم بالاترین نسل خدمات‌دهی در جهان را ارائه می‌کنند که از جمله آن‌ها بنادر هامبورگ، روتردام، شانگهای و سنگاپور را نام هستند. این بنادر بیشتر بر بهره‌وری و کیفیت خدمات مورد انتظار مشتریان بندری تمرکز داشته و نقش آن‌ها توانایی پذیرش کشتی‌های بسیار بزرگ بدون داشتن محدودیت است. در سال‌های اخیر نیز بنادر نسل ششم پدید آمده‌اند، این بنادر با ارائه خدمات به کشتی‌های کانتینری با ظرفیت ۵۰۰۰ TEU شناخته می‌شوند. از جمله چالش‌هایی که بنادر نسل ششم با آن مواجه خواهند بود می‌توان به افزایش سطح محوطه انبارداری اشاره کرد. با شیوه‌های انبارداری مدرن توسعه‌ای، اتوماتیک‌سازی ترینال‌ها و توسعه یکپارچه‌سازی نوآوری‌ها در زمینه سازمانی و تکنولوژی می‌توان آن را رفع کرد. وظیفه بنادر نسل ششم برقراری ارتباط با ذینفعان بندری، پاسخ به نیازهای آنان و نیز برنامه‌ریزی و پیش‌بینی ظرفیت‌های بارگیری می‌باشد (کاراس، ۲۰۲۰).

۳. روش تحقیق

پژوهش حاضر پژوهشی توصیفی بوده که با استفاده از روش کتابخانه‌ای و منابع کاغذی و الکترونیک شامل مقالات اینترنت و... است؛ که پژوهشگران در آن سعی در بررسی تئوریک مدل‌های برتر توسعه و به‌روز بندری را دارند؛ و ضمن این تحقیق با بررسی و تطبیق سایر پژوهش‌های انجام‌شده در این حوزه تلاش می‌شود تا مدل‌های برتر توسعه‌ای در جهان، جهت بهسازی و بهینه‌سازی عملکرد و فعالیت‌های بندری کشور معرفی شوند.

۴. بحث و بررسی

در تجارت دریایی و عملیات بندری نقش بنادر علاوه بر عوامل عرضه و تقاضا به نوع زنجیره تأمین بستگی دارد؛ که در نتیجه این امر عملیات و امکانات بندری نیز باید بتوانند با توجه به نوع زنجیره تأمین تغییر کند. پس لازمه آغاز فرایند یکپارچه‌سازی بنادر توجه به نوع کالای جابجا شده و نقشی است که باید با توجه به آن اتخاذ شود. برای مثال مطالعه موردی در بندر بارسلونا، رقابت زنجیره تأمین با یکپارچه‌سازی پس‌کرانه‌ها و عوامل مربوطه با عملیات بندری افزایش یافت که در نتیجه خدمات ارائه‌شده متناسب با نیاز مشتری بود. به همین جهت باید راهکار و استراتژی‌های مناسبی متناسب با اندازه بندر انتخاب کرد. همچنین با مطالعه پژوهش‌های پیشین می‌توان دریافت که تحقیقات کمی در رابطه با استراتژی‌هایی که بنادر باید به کار برند وجود دارد. در نتیجه برای بنادر کوچک هم از مطالعات مربوط به بنادر بزرگ استفاده می‌کنند و با توجه به اندازه بندر موردنیاز آن را مجدداً شخصی‌سازی می‌کنند تا نتایج بهتری حاصل شود. یکی از چالش‌های بنادر کوچک شرکت در توسعه و یکپارچه‌سازی زنجیره تأمین به خاطر پیچیدگی و سختی آن است. یکی از محرک‌های اصلی بنادر کوچک و متوسط بهبود تاب‌آوری هم در اثرات محیطی و هم در تضمین رشد پس‌کرانه‌های بندر است که باعث پایداری اقتصادی می‌شود. از راهکارهای پیشنهادی برای بنادر کوچک و متوسط توسعه هماهنگی در عملیات، همکاری با سایر بنادر و شرکت‌ها است که یک نکته اساسی در تبدیل بندر از یک گذرگاه تجاری به یک هاب لجستیکی یکپارچه است. سیستم بندری یکپارچه‌شده به

معنی یکپارچه‌سازی همه عوامل دخیل در زنجیره تأمین از جریان مالی اطلاعاتی تا جریان فیزیکی است؛ که این مورد بر مدیریت عملکرد به‌عنوان ابزار اندازه‌گیری مشوق عرضه بهتر، بیشتر و یکپارچه‌سازی بین عوامل بندری و سایر عوامل نیز تمرکز دارد. سیستم بندری باید بتواند مسئولانه‌تر با تقاضاها برخورد کند چراکه نوع تقاضا مشخص می‌کند که چه روش‌هایی برای زیر سیستم‌های بندری مناسب هستند. همان‌طور که مشاهده مطالعات پیشین نشان می‌دهد وجود یک سیستم برنامه‌ریزی‌شده برای فعالیت‌ها باعث یکپارچه‌تر شدن بنادر می‌شود. بنادر نیز باید با داشتن نقش فعالانه‌تری در توسعه استراتژیک از طریق تحلیل بازار به‌هنگام جذب مشتریان جدید پایه علمی خود را ارتقا بخشند (اولسن و همکاران، ۲۰۱۲: ۱، ۲، ۳، ۵). برای مبحث توسعه بنادر مدل‌های مختلفی در بنادر پیش رو در سرتاسر دنیا ارائه شده است مدل‌هایی همچون ایجاد بندر شهرها، منطقه‌ای سازی بنادر، استفاده از اینترنت فیزیکی، هوشمند سازی و دیجیتال‌سازی بنادر که در ادامه به‌طور مفصل این مدل‌ها معرفی و بحث قرار می‌گیرند.

۴-۱ بندر شهرها^۱

بندر شهرها فضایی برای برهمکنش و اتصال بین دو سیستم متفاوت بندر و شهر و زمین دریا هستند. این اتصال تحت موارد مختلفی، مثل اتصال بین بندر شهر و وابستگی احتیاجات تعریف می‌شود. برنامه‌ریزی اتصال پایدار این دو بخش از اهمیت بسزایی برخوردار است. ارتباط بین اتصال بندر شهر با توجه به نوع تفاوت عملکرد در مکان‌های مختلف متفاوت است؛ اما آنچه در همه بندر شهرها به‌عنوان تقسیم‌کننده رایج این ارتباط در نظر گرفته می‌شود، عملکرد بندری است. اتصال بین بندر و شهر در مدل any port به سه نوع تقسیم شده است. شهر به‌عنوان مرکز انشعاب، منطقه خود شهر و مناطق شهری به‌عنوان مرکز یا گذرگاه برای مناطق دورتر. زندگی در بندر شهرهایی که به بندر خود وابسته‌اند از لحاظ اقتصادی و اثرات محیطی با شهرهای دیگر متفاوت است. منطقه میانی بندر شهر نقطه اتصال بین منطقه شهری و بندر است توسعه بندر در آب‌های آزاد جدا از

بخش مرکزی قدیمی بندر شهر است. در عین حال صنایع بندری به سمت مناطق شهری دیگر پس کرانه بندر منتقل می‌شوند. همچنین کنترل‌های محیطی برای هماهنگ‌کردن شدن پروژه‌های توسعه‌ای و کاهش خطرات آلودگی ناشی از خدمات بندری به هنگام توسعه بخش مرکزی بندر شهرها به کار گرفته می‌شود که شامل عواملی چون تغییرات فناوری اقتصاد شرایط سیاسی است که سیستم‌های توسعه را تحت تأثیر قرار می‌دهد. با توجه به این که زیرساخت‌های حمل و نقلی توسعه را از بندر شهرها به شهرهای داخلی می‌آورد، دسترسی به شیوه‌های مختلف حمل و نقل مثل حمل و نقل زمینی و ریلی در اتصال بین بندر و شهر بسیار حائز اهمیت بوده و در نتیجه‌ی آن امکان تردد مسافران و کالاها به بندر و مرکز شهر به راحتی صورت می‌پذیرد که بیانگر آن است که در اتصال پایدار بین بندر شهرها و بنادرشان اساساً به محل حمل و نقل و توسعه زمینی بستگی دارد. (بلوس، ۲۰۱۶: ۲، ۳)

۴-۲ دیجیتال سازی بنادر^۱

استفاده از راهکارهای دیجیتال امروزه امری ضروری بوده و به بنادر و سایر بخش‌ها و نهادهای دریایی اجازه می‌دهد تا پایداری و بهره‌وری خود را افزایش داده و هزینه و زمان اجرای عملیات منتخب خود را کاهش دهند و نیز فرایند و جریان تصمیم‌گیری اطلاعاتی خود را بهبود داده به خاطر سیاست‌های پایداری استفاده از اسناد کاغذی را در فرایند حذف کنند. همچنین باعث افزایش امنیت و کاهش پیامدهای منفی حمل و نقل دریایی بر محیط‌زیست بنادر و مناطق بندری به ایجاد نوآوری کمک کند. در نتیجه مزایای دیجیتال سازی برای توسعه بهبود عملکرد کل زنجیره تأمین الزامی است. امروزه انواع مختلف سیستم‌های فناوری اطلاعات در بنادر هم برای راهکارهای اقتصادی به کار گرفته می‌شود و هم با ساختارهای پیچیده فناوری اطلاعاتی یکپارچه شده است. انواع مختلفی از سیستم‌های دیجیتالی که در بنادر به کار گرفته می‌شود به عنوان مثال: سیستم‌های دیجیتالی ساده که مختص کالاهای به خصوصی است و در بندرهای کوچک و متوسط منتخب به کار گرفته می‌شود. سیستم‌های دیجیتالی میانه که بر اساس حجم برنامه‌ها با سیستم‌های

اطلاعاتی دیگر نهادها و مشتری‌ها و کنترل‌های مرزی متصل می‌شود؛ و سیستم‌های دیجیتال با دقت بالا یا سیستم‌های مدرن که این دسته از سیستم‌ها برای یکپارچه‌سازی پایانه‌های بندری با مدیریت بندر نیروهای حفاظتی و سایر نهادهای موجود در عملکرد زنجیره تأمین به کار می‌رود. این سیستم‌ها ایمنی راهبردی و امنیت را نیز افزایش می‌دهد. همچنین این سیستم‌ها برای رفع نیازهای خاص حمل‌ونقل دریایی بندر و یا سایر افراد و نهادهای دخیل توسعه می‌یابد که در بندرهای بزرگ منتخب به کار گرفته می‌شود. بسته به نوع بندر، به کارگیری فناوری دیجیتال می‌تواند مثل یک سیستم یکپارچه استفاده شود؛ همان‌طور که در خدمات یا بنادر خصوصی این اتفاق رخ می‌دهد (پاوول اوسکاس و همکاران، ۲۰۲۱: ۱،۴).

۴-۳ بنادر هوشمند

بنادر مدرن در حال تبدیل به بنادر هوشمند هستند که خود به معنی راهکارهای توسعه‌ای است که با چالش‌های فعلی و آینده‌ای مواجه می‌شود. لازمه‌ی راهکارهای هوشمند، یکپارچه‌سازی در سطوح زیادی مثل ابعاد اجتماعی اقتصادی و فناورانه است. سیر تکاملی بنادر مدرن منجر به توسعه‌ی سیستم‌های پیچیده در زمینه‌ی اهمیت شهرهای ساحلی می‌شود. مفهوم بنادر هوشمند یکی از چشم‌اندازهای توسعه‌ای مدرن در بنادر است که به مدیریت فرایند تکنولوژی دیجیتال‌سازی، افزایش بهره‌وری و یکپارچه‌سازی عملکرد بنادر شهرها و کسب انرژی از منابع جایگزین اشاره دارد. از آنجا که حوزه‌ی بندری یک حوزه‌ی متنوع است همه فعالیت‌ها باید در سطح پایانه و بندر رخ بدهد. پیاده‌سازی ایده بندر هوشمند باید هم به سود مقامات بندری و هم سایر ذینفعان باشد. درحالی که بازار سرشار از فناوری‌های عموماً با کاربرد جهانی است، بنادر به خاطر تنوع فعالیت خود نیاز به برنامه‌هایی دارند که مطابق نیاز و کاربرد آن‌ها شخصی‌سازی شده باشد. سایر برنامه‌ها نیاز به بندرهای بزرگ جهانی یا سایر بنادری دارند که خدمات بندری خاصی را انجام می‌دهند؛ مانند بندری که صرفاً به تخلیه و بارگیری مواد و مشتقات نفتی و سایر حوزه‌های مربوط به آن می‌پردازد. در نتیجه‌ی همکاری مقامات بندری و پایانه‌ها به کارگیری ابزار

مناسب حائز اهمیت می‌باشد. در ادامه برای مثال به معرفی دو مورد از بنادر کلیدی پرداخته می‌شود که سعی در اجرای مفهوم بندر هوشمند داشته‌اند.

۱. بندر روتردام^۱

در سال‌های اخیر حمل‌ونقل حتی در صنعت حمل‌ونقل جهانی به‌خصوص بین بندر روتردام و پس‌کرانه آن دارای اهمیتی بیش‌ازپیش شده است. اخیراً مقامات این بندر برنامه آنترک را راه‌اندازی کردند که زمان مورد انتظار رسیدن و مدیریت پایانه‌ی قطارها را انجام می‌دهد. به‌کارگیری این برنامه باهدف رفع نیازهای پایانه‌ها، مشتریان، بهبود بهره‌وری فرایند برنامه‌ریزی و نیز پیش‌بینی برنامه‌ها صورت گرفته است. مشتری‌ها اطلاعات دقیقی در مورد کالاهای خود خواهند داشت از جمله محل قطار، فاصله زمان تقریبی رسیدن، محل عزیمت و فرایند کاری مرتبط با بارگیری کالا در ترمینال.

مزایای این برنامه برای تمام زنجیره ریلی، اپراتورها کشتی، تأمین‌کننده‌ها، پایانه‌های آب‌های سرزمینی در دریای آزاد خواهد بود.

۲. بندر آنتروپ^۲

بندر آنتروپ^۳ مرکز کلیدی توسعه صنعت شیمیایی اروپاست. ۲۳ دستگاه که به‌عنوان iNoses نامیده می‌شود. از سال ۲۰۱۷ در این بندر نصب‌شده تا بر تغییرات ذرات هوا نظارت کرده و به‌دقت آن را اندازه‌گیری کند. از اهداف آن ایجاد محل کاری ایمن و سلامت بوده و نوع ذرات هوا و چگونگی تأثیر آن بر کیفیت هوای بندر را مشخص می‌کند. دستگاه‌های این برنامه روزانه برای شناسایی ذرات تشخیص ناخالصی راه‌اندازی می‌شود. در حقیقت این برنامه نیازمند به‌کارگیری کامل است، اکنون نیز دستگاه‌های مختلفی برای نظارت بر ذرات هوا وجود دارد اما بعضی بسیار گران‌قیمت بوده و به‌خاطر قوانین مختلفی هر بندر استفاده از آن مناسب همه کاربران نخواهد بود (کارا، ۲۰۲۰).

1 Rotterdam

2 OnTrack

3 Antwerp

۴-۴ اینترنت فیزیکی^۱

ضعف در واکنش به تغییرات بازار و پیشرفت‌های سیستم لجستیک و کرایه حمل‌ونقل از لحاظ زمانی می‌تواند منجر به پیامدهای منفی برای بندر اقتصادی شود. یک سیستم لجستیک جهانی باز، اعمال‌شده بر اتصالات عملیاتی دیجیتالی و فیزیکی از طریق تلفیق داده‌ها واسطه‌ها و پروتکل‌هاست. به‌طور کلی اینترنت فیزیکی بر نحوه جابجایی کالا از انبار در طی زنجیره تأمین و مصرف دلالت می‌کند. از آن می‌توان به‌عنوان تحول جدید در سیستم حمل‌ونقل جهانی و لجستیک^۲ نام برد. به خاطر پیچیدگی و تغییرات الگویی که به کار می‌بندد، توان تمام فعالان حاضر در سیستم حمل‌ونقل جهانی و لجستیک را در آینده تحت تأثیر قرار دهد. توسعه اینترنت فیزیکی نیازمند همکاری پژوهشی نهادهای علمی دولتی و صنعتی می‌باشد. برای مثال کمیسیون اروپا در جهت تحقق این هدف پلتفرم اروپایی آلیس^۳ را راه‌اندازی کرده است. طرح جهانی کنفرانس جهانی اینترنت فیزیکی سالانه برای گسترش و توسعه اطلاعات دانش در مورد این مفهوم برگزار می‌شود. از آنجا که ۸۰ درصد تجارت جهانی از طریق دریا صورت می‌گیرد توسعه و پیشرفت اینترنت فیزیکی می‌تواند صنعت حمل‌ونقل دریایی را به‌طور قابل توجهی تحت تأثیر قرار دهد. لذا محققان به پژوهش و شناسایی چهارچوب بندری اینترنت فیزیکی پرداخته و سه بعد اصلی آن را شناسایی کرده‌اند که شامل ابعاد مدیریتی، عملیاتی و دیجیتالی است. بعد مدیریتی شامل قوانین و مقررات لازم برای داشتن شبکه اینترنت فیزیکی و محیطی قابل اتکا ایمن و مفید بوده؛ بعد عملیاتی نیز به اجرای عملیات حمل‌ونقل فیزیکی و عناصر دخیل در شبکه حمل‌ونقل مانند کانتینرها انبارها و غیره دلالت دارد.

بعد دیجیتالی نیز اشاره به نحوه ارتباط دیجیتالی فعالان مختلف شبکه لجستیک دارد که به آن‌ها اجازه برقراری ارتباط، به اشتراک‌گذاری اطلاعات و تصمیم‌گیری هوشمند در جهت بهینه‌سازی حمل‌ونقل را می‌دهد. با مطالعه پژوهش‌های انجام‌شده عامل مؤثر بر این سیستم‌ها می‌توان به رشد اقتصادی اتوماسیون داده‌های بزرگ، اینترنت اشیا، هوش

1 Physical Internet

2 global freight transport and logistics (FTL) system

3 ALICE

مصنوعی، موافقت‌نامه‌های تجاری و غیره اشاره کرد. این عوامل قابل تقسیم بندی به ۷ گروه شامل: یکپارچه‌سازی صنعتی جهانی، تغییر آب و هوایی، نوآوری فناورانه، چهارچوب قانونی، مدل‌های تجاری، الگوهای جاری و تغییرات آماری هستند. در به کارگیری این محرکه‌ها باید توجه کرد که هر کدام حداقل مستقل از سایر عوامل بتوانند خود را توسعه بدهند (فهمیم و همکاران، ۲۰۲۱).

۴-۵ منطقه‌ای سازی بنادر^۱

امروزه توزیع درون سرزمینی در حال تبدیل شدن به بعد مهمی از جهانی شدن حمل و نقل دریایی و الگوی توزیع کالا یا کرایه است. تغییرات ساختاری لجستیکی باعث ایجاد الگوهای جدید توزیع کرایه شده است که لازمه آن بهره‌گیری از روش‌های جدید برای رتبه‌بندی بنادر است. حتی مشتریان نیز دریافته‌اند که این تغییرات در لجستیک و کانتینر سازی کالاها باعث بهره‌وری بیشتر امور لجستیکی و به‌ویژه حمل و نقل کانتینری شده است که همین بخش بزرگی از توزیع درون سرزمینی است. توسعه زنجیره تأمین جهانی نیز باعث ایجاد فشار روزافزون بر صنعت دریایی عملیات بندری و توزیع درون سرزمینی کالا می‌شود و هسته مرکزی در رقابت بندری همین دسترسی درون سرزمینی است. این مسئله باعث می‌شود رقابت از کرانه‌های بندری به پس کرانه منتقل شود. جایی که نقش ذینفعان و مقامات بندری هم پررنگ‌تر خواهد بود. ارتباط پس کرانه تغییر محیط بازار را مشخص خواهد کرد (نوتبوم و همکاران، ۲۰۰۵:۱).

در فرایند منطقه‌ای سازی، بندر به‌عنوان هاب حمل و نقلی یک منطقه کلی تعریف می‌شود، مثل بندر هامبورگ و روتردام و برای بنادر کوچک مانند آلبورگ^۲ نیز قابل اعمال است.

چراکه این مفهوم بیان می‌دارد که چگونه می‌توان پس کرانه و فعالیت‌های بندری را توسعه داد تا باعث ایجاد ضرورت بیشتر برای محصولات می‌شود که در بندر تحویل داده می‌شود. با این حال این فرایند بر توزیع تنها یک محصول هم تمرکز می‌کند. برای مثال،

1 Port Regionalization

2 Aalborg

بندر بارسلونا با توسعه پس کرانه خود بر مبنای منطقه‌ای سازی تبدیل به یک هاب لجستیکی شده است و با پیوستن به کانال تجارت جهانی تمام منطقه را وارد فاز رقابتی کرده است. این بندر با ارتقا سطح خدمات خود در منطقه بزرگی از اطراف بندر خود جاذبه‌ای برای کالاها در پس کرانه ایجاد کرده است که عوامل لجستیکی به‌سختی بتوانند از آن چشم‌پوشی کنند (اولسن و همکاران، ۲۰۱۲: ۲، ۳، ۴). باید در نظر داشت منطقه‌ای سازی مفهوم جدیدی در توسعه بنادر ایجاد می‌کند که بیش از این فقط بر بندر متمرکز بود. در این مفهوم، حمل‌ونقل داخلی اهمیت بسیار زیادی در رقابت بندری داشته و از ظهور حمل‌ونقل در هاب‌های لجستیکی استقبال می‌کند. منطقه‌ای سازی ناشی از تصمیمات لجستیکی و اقدامات فرستنده‌های کالا به واسطه‌های خدمات لجستیکی است. به همین جهت از مدیران بندری تقاضا می‌شود تا اکنون که می‌توان با تکنولوژی‌های نوین به نیازهای حمل‌ونقلی عصر حاضر پاسخ بهتری داد، با پذیرش فرایند منطقه‌ای سازی راه‌حل چالش‌های بندری حال حاضر مانند: تجمع بیش‌ازحد کالا، افزایش هزینه‌ها، ظرفیت محدود مدیریت کالا و ایجاد حجم ترافیکی مازاد کمک کند (نوتبوم و همکاران، ۲۰۰۵: ۱۸)

۴-۵-۱ پایانه‌ای سازی

برای یکپارچه‌سازی و توسعه بندر و پس کرانه باید به فعالیت‌های حاوی ارزش افزوده هنگام جابجایی کالا در بندر توجه کرد.

مانند پایانه‌ای سازی در بنادر که خود شامل دو بعد است. بعد اول زمانی است که در بندر کمبود منابع، ضعف در برنامه‌ریزی و عملیات فرایند زنجیره تأمین تأخیر ایجاد می‌شود و بعد دوم این است که امر مربوط به فرایند انبارداری هنگامی است که مراکز توزیع در بندر ایجاد می‌شود. این موضوع باعث افزایش سطح خدمات‌دهی و کاهش زمان تحویل در زنجیره تأمین محلی می‌شود. در همین زمان است که به فعالیت‌های حاوی ارزش افزوده به کالا نیاز است؛ چراکه با وجود افزایش مراکز توزیع نیاز به انبارداری کاهش پیدا می‌کند. این امر باعث بهینه‌سازی و توسعه عملیاتی در

سیستم بندری می‌شود (اولسن و همکاران، ۲۰۱۲:۴، ۵).

نتیجه‌گیری

واضح است که وجود برنامه‌های استراتژیک و به‌کارگیری مدل‌های به‌روز توسعه برای ارتقا عملکرد بنادر و دستیابی به اهداف توسعه محور امری ضروری است. در این پژوهش مدل‌های مختلف توسعه بندری معرفی شدند؛ مانند: ایجاد بندر شهرها که می‌تواند با توجه به موقعیت بنادر مربوطه به‌عنوان الگوی توسعه‌ای مناسبی در نظر گرفته شود؛ که هم به توسعه بندر و هم توسعه شهری می‌پردازد. استفاده از اینترنت فیزیکی نیز در پی پیشرفت سیستم حمل‌ونقل و لجستیک با در نظر گرفتن ابعاد مدیریتی، عملیاتی و دیجیتالی در جهت بهینه‌سازی سیستم حمل‌ونقل به کار گرفته می‌شود. راه کار دیگر دیجیتال‌سازی بنادر است که خود به شاخه‌های مختلف نظیر هوشمند سازی بنادر تقسیم می‌شود. با در نظر اندازه هر بندر و حجم تردد کالاها و سایر عوامل مؤثر می‌توان مناسب‌ترین شیوه دیجیتال‌سازی را برای ارتقاء کیفیت و کمیت عملیات بندری و بهینه‌سازی فعالیت‌ها برگزید. به دلیل آنکه امروزه حمل‌ونقل بین‌المللی و در پی آن در عملیات بندری، توزیع درون سرزمینی در حال تبدیل شدن به یک مسئله تأثیرگذار است، منطقه‌ای سازی به‌عنوان یکی دیگر از روش‌های توسعه‌ای معرفی شده است. در این مدل رقابت بندری از بندر و کرانه‌های آن، به پس کرانه منتقل شده و توسعه پس کرانه‌ها و دسترسی‌های حمل‌ونقلی درون سرزمینی، به‌عنوان عوامل تأثیرگذار در بهینه‌سازی عملکرد بندری و تبدیل یک بندر به هاب لجستیکی برشمرده می‌شود. لذا باید به یکپارچه‌سازی فعالیت‌های بندر و پس کرانه و نیز اضافه کردن واحدهای انجام عملیات ارزش‌افزوده به کالاهای در حال حمل، یا همان پایانه‌ای سازی نیز توجه ویژه‌ای کرد. انتظار می‌رود مدیران مربوطه با در نظر گرفتن این امر در تهیه و تدوین برنامه‌های استراتژیک مناسب با نوع و فعالیت بندر و استفاده از مدل‌هایی همچون منطقه‌ای سازی، پایانه‌ای سازی و سایر مدل‌های ذکر شده برای توسعه سیستم‌های بندری در جهت بهبود کارایی و بهینه‌سازی هرچه بیشتر عملیات بندری بکوشند.

References

1. Karas, A. (2020). *Smart port as a key to the future development of modern ports.*
2. Beresford, A. K. C., Gardner, B. M., Pettit, S. J., Naniopoulos, A., & Wooldrige, C. F. (2004). *The UNCTAD and WORKPORT models of port development: Evolution or revolution?*
3. Paulauskas, V., Filina Dawidowicz, L., & Paulauskas, D. (2021). *Port digitalization level evaluation.*
4. Notteboom, T. E., & Rodrigue, J. P. (2005). *Port regionalization: Towards a new phase in port development.*
5. Lee, P. T. W., Lam, J. S. L., Lin, C. W., Hu, K. C., & Cheong, I. (2018). *Developing the fifth generation port concept model: An empirical test.*
6. Fahim, P. B. M., Martínez de Ubago Alvarez de Sotomayor, M., Rezaei, J., Van Binsbergen, A., Nijdam, M., & Tavasszy, L. (2021). *On the evolution of maritime ports toward the Physical Internet.*
7. Boulos, J. (2016). *Sustainable development of coastal cities: Proposal of a modelling framework to achieve sustainable city-port connectivity.*
8. Olesen, P. B., Dukovska-Popovska, I., Jensen, K. S., & Hvolby, H. (2012). *Strategic port development: Identifying business opportunities for the Port of Aalborg.*

استناد به این مقاله: عسکری پور گلوچک، حسین، میرزایی بهمنی، مهدیه، صادقی فرد، انسیه. (۱۴۰۳). بررسی تنوریک مدل‌های توسعه‌ی بنادر (مطالعه‌ی موردی بنادر منتخب)، فصلنامه خدمات دریایی و بندری، ۲(۵)، ۱۱۷-۱۳۲.



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

Islamic Republic of Iran's Confrontation with the Arab-Med Corridor Project (Emphasiing on the Constructive Role of the Chabahar Project in the Persian Gulf Region)

Tahereh Raazit 

PhD Student in Political Geography, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran

Saeed Gholami  *

Master's graduate in Regional Studies with a focus on the Middle East and North Africa from Allameh Tabataba'i University, Tehran, Iran

Mehdi Nejatipour 

PhD Graduate in Political Geography, Tarbiat Modares University, Faculty Member, Command and Staff University of the Islamic Republic of Iran Army, Tehran, Iran

Abstract

One of the sensitive and important areas of transition and transformation in the global geometry of power is the category of transit corridors, which has a direct impact on national power. The Arab-Mediterranean Corridor project has clear and distinct strengths. The most important strength of this corridor is the relative overlap of geopolitical and economic interests of the actors involved in it. India, the Gulf Cooperation Council, the Zionist regime, the United States, and the European Union are increasingly aligned geopolitically. These actors are also trying to strengthen their alignment in the economic sphere. Of course, the Gulf Cooperation Council is simultaneously trying to develop its relations with China, but the position of the United States and Europe in the foreign policy of the members of this

*Corresponding Author: politicgholami@gmail.com


How to Cite: Raazit, T., Gholami, S., Nejatipour, M. (2024). Islamic Republic of Iran's Confrontation with the Arab-Med Corridor Project (Emphasiing on the Constructive Role of the Chabahar Project in the Persian Gulf Region). *Marine and Port Services*, 2(5), 133-178.

organization is still clearly stronger than that of China. However, the Islamic Republic of Iran must focus its strategic plan on transit axes in order to develop and strengthen its transit position and weaken the sanctions structure. One of these axes could be the creation of a Persian Gulf-Mediterranean transit corridor and the integration of the transportation network of Iran, Iraq, Syria, and the countries bordering the Persian Gulf. A corridor that can lead to the strengthening of the national economy, regional convergence, the rearrangement of Iran's territories and geopolitical relations, and Iran's optimal integration into the international system. Now the main question is what is the constructive role of the Chabahar Port project in line with the policies of the Iranian Republic in the region and the world? In short, Iranian ports, including the geostrategic Chabahar Port, play a vital connecting role in the mapping of international corridors of the North and South and East-West, and if these mental maps pass through a layer of territorial imagination and reach material articulations on the ground, the economic development of this region is also inevitable. It should be noted that the method of collecting information is library-based and it has been carried out using primary and secondary sources, including documents, books, articles, and reputable websites.

Keywords: Arab-Mod, Chabahar Port, Corridor, Opportunities and Challenges.

تقابل جمهوری اسلامی ایران با پروژه کریدور عرب-مد (با تأکید بر نقش سازنده طرح پروژه چابهار در حوزه خلیج فارس)


دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران

طاهره ریاضی 

دانش آموخته کارشناسی ارشد مطالعات منطقه‌ای شاخه خاورمیانه و شمال آفریقا، دانشگاه علامه طباطبائی، تهران، ایران

سعید غلامی  *

دانش آموخته مقطع دکتری رشته جغرافیای سیاسی دانشگاه تربیت مدرس و عضو هیئت علمی دانشگاه فرماندهی و ستاد ارتش جمهوری اسلامی ایران تهران، ایران

مهدی نجاتی پور 

چکیده

یکی از حوزه‌های حساس و مهم گذار و تحول در هندسه جهانی قدرت، مقوله کریدورهای ترانزیتی است که تأثیر مستقیمی بر قدرت ملی دارد. کریدور پروژه کریدور عرب-مد نقاط قوت مشخص و روشنی دارد. مهم‌ترین نقطه قوت این کریدور، هم‌پوشی نسبی منافع ژئوپلیتیک و اقتصادی بازیگران درگیر در آن است. هند، شورای همکاری خلیج فارس، رژیم اشغالگر قدس، آمریکا و اتحادیه اروپا به‌طور فزاینده‌ای از لحاظ ژئوپلیتیک هم‌راستا می‌شوند. در حوزه اقتصادی نیز تلاش دارند تا هم‌راستایی خود را تقویت نمایند. البته، مجموعه شورای همکاری خلیج فارس هم‌زمان تلاش می‌کند با چین نیز روابط خود را توسعه دهد، اما هنوز جایگاه آمریکا و اروپا در سیاست خارجی این کشورها آشکارا نسبت به جایگاه چین قوی‌تر است؛ اما ج.ا.ایران برای توسعه و تقویت جایگاه ترانزیتی خود و تضعیف کردن ساختار تحریم‌ها می‌بایست تمرکز برنامه استراتژیک خود را روی محورهای ترانزیتی متمرکز کند. یکی از این محورها، ایجاد کریدور ترانزیتی خلیج فارس مدیترانه و یکپارچه کردن شبکه مواصلاتی ایران، عراق و سوریه و کشورهای حاشیه خلیج فارس می‌تواند باشد. کریدوری که می‌تواند به استحکام اقتصاد ملی، همگرایی منطقه‌ای، بازآرایش قلمروها و مناسبات ژئوپلیتیکی ایران و ادغام بهینه ایران در نظام بین‌الملل منجر شود. حال سؤال اصلی این است که نقش سازنده پروژه بندر چابهار در راستای سیاست‌های ج.ا.ایران در منطقه و جهان چیست؟ کوتاه آن که بنادر ایران،

* نویسنده مسئول: politicgholami@gmail.com

از جمله بندر ژئواستراتژیک چابهار، در نقشه‌بندی کریدورهای بین‌المللی شمال و جنوب و شرق-غرب، نقش حیاتی ارتباط‌دهنده ایفا می‌کنند و در صورتی که این نقشه‌های ذهنی از لایه‌ای از تخیلات سرزمینی عبور کند و به مفصل‌بندی‌های مادی روی زمین برسد، توسعه اقتصادی این منطقه هم نیز گریزناپذیر است. لازم به ذکر است که روش جمع‌آوری اطلاعات به روش کتابخانه‌ای است و با استفاده از منابع‌های اولیه و ثانویه که شامل سندها، کتاب‌ها، مقاله‌ها و سایت‌های اینترنتی معتبر انجام گردیده است.

کلیدواژه‌ها: عرب-مد، بندر چابهار، کریدور، فرصت‌ها و چالش‌ها.

مقدمه

کریدور عرب-مدیترانه که به اختصار عرب-مد خوانده می‌شود، نام یک پروژه تجاری و زیرساختی است که قصد دارد بنادر هند را به بنادر غرب آسیا و مدیترانه وصل کند. این خطوط اتصالی شامل راه آهن، خطوط لوله و کابل‌های الکتریکی می‌شود. این پروژه که در سپتامبر ۲۰۲۳ با حمایت جو بایدن^۱، رئیس‌جمهور آمریکا راه‌اندازی شد، شامل بنادر هند، امارات متحده عربی، عربستان سعودی، اردن، رژیم صهیونیستی، قبرس و یونان است. هدف اصلی این پروژه افزایش تجارت و همکاری بین منطقه اقیانوس هند، غرب آسیا و اروپا است. گروهی از کارشناسان این طرح را پروژه‌ای جدید برای تغییر تعادل قدرت در منطقه خاورمیانه و اقیانوس هند می‌دانند.

از سویی دیگر باید اشاره کرد که این پروژه تحت حمایت مستقیم آمریکا است؛ آمریکایی که نگران از دست دادن نفوذ خود در خاورمیانه و اقیانوس هند است. چین در سال‌های اخیر با دیپلماسی اقتصادی هوشمندانه خود توانسته به نفوذ زیادی در کشورهای خاورمیانه دست پیدا کند؛ که نمونه آن را در طرح یک کمربند یک جاده چین مشاهده می‌کنیم. اگر این طرح به ثمر بنشیند می‌تواند نفوذ چین را در جهان دوچندان کند؛ بنابراین طبیعی است که آمریکا از این موضوع ناراحت باشد و دست به اقداماتی جهت کنترل چین بزند.

کریدور هند-اروپا، در حال حاضر در مرحله تئوریک بوده و هنوز ابعاد کامل آن مشخص نگشته، با این اوصاف طرح بلندمدتی می‌باشد که حکایت از رشد اقتصادی فزاینده هند و نیازهای جدید آن برای سرمایه‌گذاری و تأمین انرژی دارد. این پروژه به منظور تأمین امنیت انرژی و تسهیل تجارت میان هند و اروپا می‌باشد. کریدور فوق‌الذکر، فرصت‌ها و چالش‌های جدیدی را برای کشورهای منطقه و دخیل در این کریدور فراهم می‌نماید.

۱. این یک معامله بزرگ حقیقی است که بنادر دو قاره را به یکدیگر متصل می‌کند و منجر به خاورمیانه‌ای باثبات‌تر، شکوفاتر و منسجم‌تر می‌شود. این پروژه فرصت بی‌نهایتی را برای انرژی و برق پاک و گسترش کابل‌ها برای اتصال جوامع فراهم می‌کند.

اجلاس جی ۲۰ که در سال ۱۴۰۲ در هند^۱ برگزار شد، در سایه تحولات جهانی همچون بحران اوکراین، رقابت فزاینده چین و آمریکا در گسترش نفوذ خود در کشورهای در حال توسعه و کسب مقام اول پرجمعیت‌ترین کشور جهان توسط هند بود. در این اجلاس از طرح جدیدی در رابطه با تأسیس کریدور تجاری هند-اروپا پرده برداری شد که توجه رسانه‌ها را به خود جلب نمود. این مسئله با توجه به مبدل شدن این کشور به یکی از بزرگ‌ترین اقتصادهای جهان و پیش‌بینی‌ها در مورد رشد اقتصادی این کشور حائز اهمیت می‌باشد.

بنابراین، کریدور عرب-مد می‌تواند بر ژئوپلیتیک در حال تحول منطقه از طریق ایجاد پیوند چندوجهی برای اتصال بمبئی و اروپا به‌عنوان رقیب پروژه چین، کمک کند (ورستان، ۱۴۰۲/۰۶/۲۶).

اما از سویی دیگر بنادر ایران، از جمله بندر ژئواستراتژیک چابهار، در نقشه‌بندی کریدورهای بین‌المللی شمال و جنوب و شرق-غرب (راه جدید ابریشم) نقش حیاتی ارتباط‌دهنده ایفا می‌کنند و در صورتی که این نقشه‌های ذهنی از لایه‌ای از تخیلات سرزمینی عبور کند و به مفصل‌بندی‌های مادی روی زمین برسد، توسعه اقتصادی این منطقه گریزناپذیر است (مهم‌ترین مسیر و رقیب عرب-مد). همچنین، این بندر محور دسترسی هند، به‌عنوان یک قدرت نوظهور به دژ نفوذناپذیر اوراسیا است که در گذشته، از سوی قدرت دریایی نفوذناپذیر تصور می‌شد؛ به طوری که یکی از عنصرهای ژئوپلیتیکی سیاست خارجی هند، سرمایه‌گذاری در بندر چابهار ایران و توسعه این بندر ژئواستراتژیک است تا بتواند هند را از طریق مناطق آزاد شمال و جنوب ایران به اوراسیا برساند و این کشور بتواند در بازی بزرگ جدید، رقیبی برای چین، روسیه و آمریکا باشد؛ از این رو، در ادامه، به بررسی نقش ژئوپلیتیکی بندر چابهار در نظریه قدرت بندری با ارائه راهکارهایی برای پیشبرد ایران به سمت جایگاه قدرت بندری

۲. اجلاس ۲۰۲۳ گروه ۲۰ دهلی نو هجدهمین نشست (G20) (گروه بیست) بود که در روزهای ۹ تا ۱۰ سپتامبر ۲۰۲۳ در مرکز همایش بین‌المللی بهارات مانداپام، پراگاتی میدان، دهلی نو برگزار شد. این نخستین برگزاری اجلاس G20 در هند و همچنین در جنوب آسیا بود.

منطقه‌ای و نیز برنامه‌های پروژه بندر چابهار می‌پردازیم.

کریدور عرب-مد

کریدور عرب-مد یک کریدور جدید با ابعاد همکاری فرامنطقه‌ای است که هند را به قلب اروپا متصل می‌سازد. در سال‌های سال اخیر چین با دو ابتکار مهم «کمربند-راه» و «جاده ابریشم دریایی» سعی در ایجاد ساختار تجاری جدیدی در دنیا دارد که بر محور پکن می‌چرخد. هندی‌ها که همواره تحولات منطقه‌ای را از منظر و زاویه دید چین می‌نگرند، سعی در پاسخ به این ابتکارات داشته‌اند. خصوصاً جاده ابریشم دریایی چین که یکی از اهداف اصلی طراحی آن، محاصره دریایی هند است، هندی‌ها را در مقابل چین در حوزه اقیانوس هند و منطقه خلیج فارس در موضع ضعف قرار می‌دهد. مخصوصاً استراتژی «زنجیره مرواریدها» که باهدف محاصره هند طراحی شده است، ناظر بر ایجاد یک رشته مرواریدهای دریایی (جزایر) در اطراف هند است که از میانمار و بنگلادش شروع می‌شود و به بندر گوادر پاکستان می‌رسد. استراتژی زنجیره مرواریدها مهار دریایی هند از طریق محور پکن-اسلام‌آباد و محاصره دریایی دهلی‌نو را مدنظر قرار داده است. هند در پاسخ به این سلسله اقدامات چین و پاکستان، خصوصاً همکاری استراتژیک دو کشور در توسعه و تجهیز بندر گوادر و کریدور سی-پک، حساب ویژه‌ای روی بندر چابهار ایران باز کرده بود. هند درصدد بود در پاسخ به حضور منطقه‌ای چین در بندر گوادر، بندر چابهار ایران را به‌عنوان یک بندر استراتژیک و گلوگاه اتصال به شمال (آسیای مرکزی و اروپا) توسعه و تجهیز کند. از این‌رو، هندی‌ها با کمک ایران و روسیه درصدد ایجاد کریدور شمال-جنوب برآمدند که هند را از طریق ایران به آسیای مرکزی و روسیه و اروپا متصل می‌کرد؛ اما تعلق در ساخت این کریدور خصوصاً تحت فشارهای ایالات متحده و تحریم‌های وضع شده از سوی این کشور علیه ایران، باعث ناامیدی هندی‌ها از این کریدور شد. به همین دلیل هندی‌ها جهت تغییر معماری تجارت فرامنطقه‌ای، درصدد ایجاد کریدور جدیدی برآمدند که به‌جای ایران، از کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس می‌گذرد. این کریدور جدید که به کریدور عرب-مد مشهور است، از سواحل هند شروع می‌شود و از

طریق مسیر دریایی اقیانوس هند و دریای عربی به خلیج فارس و بنادر امارات متحده عربی می‌رسد؛ سپس از مسیر زمینی و از طریق یک خط آهن از عربستان سعودی عبور کرده و به اردن و از آنجا به بندر حیفا اسرائیل می‌رسد. این کریدور سپس از طریق یک مسیر دریایی به بندر پیره یونان و از طریق خاک یونان به قلب اروپا می‌رسد. هند از طریق این کریدور به بازارهای اروپا دسترسی پیدا می‌کند و افق جدیدی از تجارت فرامنطقه‌ای به روی این کشور گشوده می‌شود. شایان‌ذکر است که این کریدور فقط شامات همکاری ترانزیتی و حمل‌ونقل و اتصال فرامنطقه‌ای نمی‌شود؛ بلکه حلقه تکمیلی این کریدور، همکاری‌های دوجانبه و چندجانبه هند با کشورهای است که در مسیر این کریدور قرار دارند. این همکاری‌ها شامل همکاری در حوزه استارت‌آپ‌ها و تکنولوژیک نوآورانه و دیجیتال، انرژی پاک و تجدیدپذیر، پتروشیمی، امنیت غذایی و زنجیره‌های تأمین جهانی می‌شود؛ بنابراین هند در صدد است از طریق این همکاری‌های چندوجهی، یک معماری جدید از اتصال و تجارت فرامنطقه‌ای ایجاد کند که شبه‌قاره هند، غرب آسیا و اروپا را به هم متصل می‌سازد. موفقیت هند در این زمینه تا حد زیادی موقعیت جهانی هند به‌عنوان یک قدرت بزرگ را به نمایش خواهد گذاشت. به همین جهت هندی‌ها در سال‌های اخیر تلاش فراوانی جهت اجرا و ایجاد این کریدور نموده‌اند (فرجی نصیری، متقی و جولانی، ۱۴۰۲: ۶۵).

اجلاس جی ۲۰ که امسال در هند برگزار شد، در سایه تحولات جهانی همچون بحران اوکراین، رقابت فزاینده چین و آمریکا در گسترش نفوذ خود در کشورهای در حال توسعه و کسب مقام اول پرجمعیت‌ترین کشور جهان توسط هند بود. در این اجلاس از طرح جدیدی در رابطه با تأسیس کریدور تجاری هند-اروپا پرده برداری شد که توجه رسانه‌ها را به خود جلب نمود. این مسئله با توجه به مبدل شدن این کشور به یکی از بزرگ‌ترین اقتصادهای جهان و پیش‌بینی‌ها در مورد رشد اقتصادی این کشور حائز اهمیت می‌باشد.

نقشه ۱: مسیرهای کریدور عرب-مد



Source :<https://www.archishman.com/post/india-semerging-arab-mediterranean-corridor-a-strategicshift-in-connectivity-to-eu>

کریدور هند-اروپا؛ از تئوری تا عمل

طرح کریدور هند-خاورمیانه-اروپا که در اجلاس جی ۲۰ مطرح گشت، همچنان ابعاد دقیق آن منتشر نگشته است. دفتر ریاست جمهوری آمریکا از مذاکرات به منظور پیشبرد برنامه‌ها و توافق بر سر زیرساختی مشترک بین عربستان سعودی، امارات متحده عربی و هند خبر داد. طی بیانیه‌ای که در این اجلاس مطرح شد، اهداف این پروژه تسهیل تجارت هند و اروپا و تقویت همکاری‌های سیاسی و امنیت انرژی عنوان شده است. فون در لاین، رئیس کمیسیون اروپا این پروژه را «پلی سبز و دیجیتالی در میان قاره‌ها و تمدن‌ها» توصیف کرد. بر اساس یادداشت تفاهم امضا شده توسط هند، ایالات متحده، عربستان سعودی، امارات متحده عربی، اتحادیه اروپا، ایتالیا، فرانسه و آلمان، خطوط لوله هیدروژن و کابل‌های برق نیز در طول مسیرهای ریلی ساخته خواهد شد. با این اوصاف کریدور هند-اروپا، طرح بلندمدتی می‌باشد که حول محور چند هدف اصلی به شرح ذیل خواهد بود:

۱. تأمین انرژی شبه‌قاره هند که چهارمین اقتصاد بزرگ دنیا می‌باشد و مسیر اقتصادی روشنی به منظور سرمایه‌گذاری‌ها در این کشور مطرح می‌باشد. پیش‌بینی می‌شود که در

سال ۲۰۲۴، هند رشد اقتصادی ۶ درصدی را تجربه نماید.

۲. گسترش تجارت و سرمایه‌گذاری در صنایع با توجه به ابعاد اقتصادی و بازار بزرگ مصرفی این کشور که می‌تواند به‌عنوان رقیبی جدی برای چین مطرح گردد.

۳. گسترش نفوذ ایالات متحده در ملل در حال توسعه و کشورهایی که در مسیر این کریدور قرار دارند. همچنین جلوگیری از نفوذ فزاینده چین در این کشورها از اهداف دیگر این پروژه می‌باشد.

۴. در حال حاضر هند فاقد زیرساخت‌های اساسی به‌منظور تحقق این امر می‌باشد. پروین ساونی، روزنامه‌نگار و کارشناس امنیت ملی هند، با ابراز نگرانی در مورد آینده کریدور هند-اروپا می‌گوید: مقامات چینی می‌دانند که وقتی صحبت از ساخت زیرساخت‌ها می‌شود، آن‌ها شماره یک در جهان هستند. آن‌ها جیب‌های پرپولی دارند و ابتکار کمربند-جاده چین حداقل ۱۰ سال جلوتر از ابتکار کریدور هند-اروپا است؛ بنابراین این پروژه طراحی بلندمدت می‌باشد که در حال حاضر رقیب جدی برای چین نمی‌باشد. کمبود نیروی متخصص در هند که این کشور را به یکی از مهاجر فرست‌ترین کشورها مبدل کرده از مسائل دیگری می‌باشد که این کشور با آن دست‌وپنجه نرم می‌کند (احسان‌طلب، ۱۴۰۲/۰۷/۲۹).

کریدور هند-عرب-مدیترانه‌ای که جزو بزرگ‌ترین پروژه‌های ژئواکونومیک در سطح بین‌الملل به‌شمار می‌آید، بنادر بمبئی و جواهر لعل نهرو از هند را به بنادر جبل علی دبی، حیفا اسرائیل و پیرئوس یونان متصل می‌کنند. به‌طور کلی این کریدور تجاری چندوجهی که منطقه اقیانوس هند را از طریق غرب آسیا به مناطق مدیترانه مرتبط می‌سازد متمرکز بر فعالیتهای اقتصادی-تجاری است. بیشک پیمان ابراهیم که در سال ۲۰۲۰ به امضا رسید توانست همکاریهای مشترک منطقه‌ای را بین اسرائیل، امارات متحده عربی و سایر کشورهای عربی مهیا سازد و شرایط ایجاد این کریدور را تسهیل نماید^۱.

به‌هر حال کریدور هند-عرب-مدیترانه‌ای می‌تواند رقیبی قدرتمند برای طرح کمربند-

1. <https://www.firstpost.com/opinion-news-expert-views-news-analysis-firstpost-viewpoint/how-india-arab-mediterranean-corridor-stands-up-to-chinas-expansionist-bri-programme-11267761.html>

جاده چین همچنین کریدور بینالمللی شمال-جنوب باشد طوری که هند میتواند به جای بندر چابهار ایران به بندر امارات متحده عربی اتکا کند. در این راستا شرکت بینالمللی لجستیک دبی (WPD) سرمایهگذاری هنگفتی در زیرساختهای بندری هند به ویژه در سواحل غربی هند انجام داده است تا بندر جبل علی و بندر بمبئی را به یکدیگر متصل نماید.

از آنجایی که امارات متحده عربی به جنبه تجدیدنپذیری ذخایر نفتی خود پی برده است، مشارکت با هند در چندین بخش به این کشور کمک میکند تا اقتصاد خود را از طریق کاهش وابستگی به انرژیهای فسیلی متنوع سازد. در این راستا شرکت لجستیک بینالمللی دبی، می تواند یکی از بازیگران کلیدی در این کریدور باشد. این شرکت مالک و ادارهکننده بندر بزرگ جبل علی و منطقه آزاد در دبی است. در پی پیمان ابراهیم، امارات یک یادداشت تفاهم با بانک لومی اسرائیل برای سرمایهگذاری در توسعه بیشتر بندر حیفا امضا کرده است. همچنین شرکت لجستیک بینالمللی دبی ترمینالهای اصلی کانتینری را در بندر ساحل غربی هندرا، ناوا شوا و کوچی (در هند) اداره میکند. این شرکت با ایجاد یک صندوق سرمایهگذاری ۳ میلیارد دلاری با مشارکت صندوق سرمایهگذاری زیرساخت ملی هند، چندین سرمایهگذاری کلیدی در هند از سال ۲۰۱۹ انجام داده است تا به عنوان یک شرکت تدارکاتی ظاهر شود که شامل کسب اکثریت سهام در انبارداری، در عملیات ریلی و در عملیات حمل و نقل ساحلی است. آنها همچنین در حال ساخت یک منطقه ویژه اقتصادی بزرگ در نزدیکی بمبئی هستند که میتواند صادرات را تسهیل کند.

کریدور هند-عرب-مدیترانه‌ای شامل مسیرهای زمینی، ریلی و دریایی میباشد که بیشتر متکی بر شبکه ریلی بین امارات و اسرائیل از طریق عربستان سعودی و اردن است و پیشرفتهای قابل توجهی داشته است که به شرح زیر میباشد:

راه آهن الاتحاد امارات اخیراً یک مسیر ۱۳۹ کیلومتری را تکمیل کرده است که امارات متحده عربی را به شبکه راه آهن عربستان سعودی در الغویفت متصل میکند. این بخشی از شبکه راه آهن شورای همکاری خلیجفارس است که کار روی آن در حال انجام

است و انتظار میرود تا سال ۲۰۲۴ عملیاتی شود.

یک مسیر ۱۳۹۲ کیلومتری شمال به جنوب عربستان از حرض در جنوب شرقی عربستان سعودی از طریق الخرج، ریاض، بریده تا الحدیثه در مرز عربستان سعودی و اردن ایجاد شده است.

یک مسیر ۳۰۰ کیلومتری از الحدیثه تا بندر اصلی اسرائیل در حیفا مورد نیاز است که البته بخش ۷۰ کیلومتری آن از بیت شیان در نزدیکی مرز اسرائیل و اردن تا حیفا فعال است. ضمن اینکه بقیه آن که از اردن عبور خواهد کرد میتواند یکی از ذینفعان اصلی کریدور در حال ظهور باشد. اسرائیل علاقه مند به ایجاد یک شبکه ریلی است و این برای اولین بار توسط وزیر اسبق حمل و نقل در سال ۲۰۱۷ مطرح شد و در سفرش به ابوظبی در ژوئیه ۲۰۲۰ به عنوان راهی برای ارتقای صلح در منطقه و تقویت تجارت و اقتصادی مجدداً بر روی آن تأکید گردید.

لازم به ذکر است، چینها قبلاً نقشی در پروژه کریدور هند-عرب-مدیترانه ایفا کردند. گروه بین المللی بندر شانگهای چین ۱,۷ میلیارد دلار برای ایجاد ترمینال کانتینری در حیفا سرمایه گذاری کرده است. آنها همچنین ایده پروژه راه آهن صلح خلیج فارس تا مدیترانه را به عنوان بخشی از طرح کمربند و جاده خود مطرح کرده اند. علاوه بر این، شرکت دولتی کشتیرانی اقیانوس چین سهم ۶۰ درصدی در شرکت راه آهن یونانی دارد تا سالانه ۸۰۰۰۰ محموله را به اروپای مرکزی و سایر مناطق ارسال کند (مرکز بین المللی مطالعات صلح، ۱۴۰۱/۸/۴).

از سوی دیگر، مشارکت چند جانبه بین هند، امارات متحده عربی، عربستان سعودی و اسرائیل در قالب کریدور هند-عرب-مدیترانه ای، منجر به تدوین پروژه کریدور غذایی هند و خاورمیانه شده است. این کشورها تمایل دارند تا هند را به عنوان دومین تولید کننده بزرگ گندم جهان پس از چین با منطقه خاورمیانه مرتبط کنند تا از پیامد بحرانهای غذایی جلوگیری و امنیت غذایی خود را تضمین نمایند^۱. هند نیز تمایل دارد به عنوان سبد نان

1. <https://atalayar.com/en/content/india-arab-emirates-israel-route-alternative-global-food-security>

منطقه خاورمیانه شناخته شود؛ از این رو، امارات متحده عربی و عربستان سعودی سرمایه‌گذاری قابل توجهی در بخش نوسازی کشاورزی و سیستم مدیریت آب هند انجام داده‌اند.

در حال حاضر پلتفرم (atōirgA) به کشاورزان هندی کمک میکند تا با شرکتهایی در امارات متحده عربی ارتباط برقرار کنند^۱. اسرائیل نیز حمایت خود را در تأمین دانش علمی و فناوری پیشرفته در این زمینه گسترش داده است. به طوری که هند و اسرائیل در حال همکاری برای تولید نیمه‌هادی‌ها و پهپادها، سرمایه‌گذاری‌های مشترک در فناوری نوآورانه، انرژی سبز، باتریهای الکتریکی، خودروهایی الکتریکی، ایستگاه‌های شارژ باتری، کشاورزی مبتنی بر فناوریهای نوین و غیره که البته شامل شرکای سرمایه‌گذار متعدد می‌شود، هستند. در مجموع علاوه بر اینکه کریدور هند-عرب-مدیترانه‌ای برای هند یک تغییر پارادایم استراتژیک با پیامدهای ژئوپلیتیکی بزرگ است که میتواند نقش این کشور را در نظم اقتصادی اوراسیا تغییر دهد^۲، به این کشور در گسترش اهرم ژئواکونومیکاش در اروپا کمک می‌کند. ضمن اینکه برخی از کشورهای اتحادیه اروپا نیز انگیزه‌های سیاسی قوی برای تنوع بخشیدن به روابط تجاری خود با چین از طریق گسترش ارتباطات اقتصادی با هند دارند که از طریق کریدور هند-عرب-مدیترانه‌ای میتوانند به آن برسند^۳.

چالش‌ها و فرصت‌های ایجادشده برای کشورهای تحت تأثیر این پروژه:

عربستان سعودی

اعطای نقشی قانونی به عربستان در این کریدور بین‌المللی امتیاز بزرگی به ریاض در چارچوب پروژه عادی‌سازی روابط میان آن و تل‌آویو و همچنین تقویت جایگاه متحدان آمریکا در منطقه است. این طرح زمینه را برای قرارگیری این کشور به‌عنوان هاب

2. <https://thediplomat.com/2021/12/pakistan-climate-change-food-and-geopolitics/>
3. <https://www.isas.nus.edu.sg/papers/indias-arab-mediterranean-corridor-a-paradigm-shift-in-strategic-connectivity-to-europe>
4. <https://frontierindia.com/the-geo-economic-consequences-of-indias-planned-arab-mediterranean-corridor>

لجستیک منطقه و ایفای نقشی کلیدی در روابط هند و اروپا فراهم می‌نماید. محمد بن سلمان، ولیعهد عربستان در این اجلاس گفته که پروژه جدید شامل خطوط لوله برای برق، هیدروژن و راه آهن خواهد بود و به امنیت انرژی بین‌المللی کمک خواهد کرد و تأکید کرده این کریدور علیه هیچ جاده و کریدور دیگری نیست. ایفای نقشی میانه توسط عربستان در روابط چین و آمریکا، حکایت از بهره‌برداری این کشور از مزایای کریدور یک کمربند، یک جاده چین و کریدور هند-اروپا دارد (احسان‌طلب، ۱۴۰۲/۰۷/۲۹).

نکته مهم دیگر در رابطه با مبحث تغییرات ژئوپلیتیکی تأثیر پذیرفته از تکمیل راه گذر عرب مدیترانه در اهمیت یافتن ژئوپلیتیک مناطقی خلاصه می‌شود که مسیر این راهگذر از آن‌ها عبور می‌کند. راهگذر عرب مدیترانه مسیر جدیدی در تاریخ خاورمیانه خواهد بود که دنیای شرق را از راه سرزمین‌های عربی حاشیه خلیج فارس و به‌ویژه ناحیه مرکزی شبه جزیره عربستان به دنیای غرب متصل می‌کند. به بیانی، سرزمین‌های جنوبی حاشیه خلیج فارس و به‌ویژه شبه جزیره عربستان در پی اجرایی شدن این مسیر، جایگاه نوینی در ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک جهان به دست خواهند آورد. در حالی که ناحیه مرکزی شبه جزیره عربستان همواره در طول تاریخ در مسیر عبوری راه‌های بین‌المللی جایگاه مهمی نداشته است و تنها مسیر عبوری مهم آن مسیرهای کناری سواحل خلیج فارس، دریای عرب و دریای سرخ بوده است که شرق و جنوب شبه جزیره را به شمال شبه جزیره متصل می‌کرده‌اند (Anderson, 2013). این مسیرها هم مسیری جایگزین بوده‌اند که فقط در زمان بی‌ثباتی و جنگ در مرکز خاورمیانه (فلات ایران و بین‌النهرین) اهمیت پیدا می‌کرده‌اند، نمونه این اهمیت را هم در زمان جنگ‌های اشکانیان و رومیان، ساسانیان و رومیان، تقابل خلفای فاطمی و عباسی و همچنین در طول جنگ جهانی اول می‌بینیم (Samaan, 2019:23).

اهمیت تنگه هرمز و خلیج فارس در قرن‌های اخیر و فراهم بودن زیرساخت‌های طبیعی، جغرافیایی و جاده‌ای در مسیر عبوری از ایران موجب شده بود تا مسیر عبوری از خلیج فارس و ایران به مرکز خاورمیانه و اروپا نسبت به مرکز شبه جزیره عربستان که از نظر

آب و هوا جزو گرم و خشک ترین آب و هوا و از نظر جغرافیایی نیز زیرساخت های عمرانی و جاده ای نداشته است برتری بیشتری داشته باشد. از این رو، مرکز شبه جزیره عربستان در طول تاریخ از نظر ترانزیتی جایگاه چندانی نداشته است و در این زمینه مسیرهای ساحلی این منطقه مهم بوده است. به طور کلی ژئوپلیتیک شبه جزیره عربستان در طول تاریخ معاصر، از دو موضوع تأثیر گرفته است: نخست اینکه این سرزمین مهد اسلام و مکان ظهور اسلام بوده است و دوم، موضوع انرژی در این سرزمین که تا حدی موقعیت ژئوپلیتیک آن را در یک قرن اخیر متحول کرده است. به نظر می آید راهگذر عرب مدیترانه می تواند ژئوپلیتیک این منطقه را از نظر عبور مسیرهای ترانزیتی نیز تغییر دهد. شایان توجه اینکه این راهگذر، ژئوپلیتیک منطقه را با جایگزین کردن مسیر نوین و همچنین افزایش اهمیت ارزش ژئواکونومیکی و ترانزیتی ناحیه مرکزی شبه جزیره عربستان متحول خواهد کرد. این موضوع در کنار مبحث انرژی به ژئوپلیتیک کشورهای جنوب حاشیه خلیج فارس و زیر منطقه عربستان اهمیت می بخشد. همچنین عوامل مختلف سیاسی، اقتصادی، تجاری و فرهنگی این سرزمین ها را تحت تأثیر قرار می دهد و موجب تحولاتی در آنها می شود. راهگذر عرب مدیترانه با عبور از مسیر ریلی عربستان سعودی، جایگاهی ژئواستراتژیک در حوزه مسیرهای ترانزیتی به عربستان خواهد بود. بخشی از این جایگاه ژئوپلیتیکی قرار است با شبکه ریلی در سراسر شبه جزیره فعال شود که طرح ریلی عبری عربی بخشی از آن خواهد بود. این مسیر از امارات به عربستان و اردن می رسد و در اسرائیل پایان می یابد (Taskomur, 2018).

این مسیر می تواند برای تسهیل حمل و نقل از بندرهای امارات به حوزه شامات و دریای مدیترانه مسیری راهبردی باشد و شکل گیری و تکمیل طرح عرب مدیترانه در تسریع تکمیل این مسیر ریلی تأثیر بگذارد. همچنین بخشی از این مسیر مربوط به طرح «خط ریلی خلیج فارس» است که انتظار می رود در فاز اول این طرح تا سال ۲۰۲۳، مسیر امارات، عربستان سعودی و عمان به یکدیگر متصل شوند. در حالی که در مرحله دوم تا سال ۲۰۲۵، مسیر ریلی بحرین، عربستان سعودی و کویت به یکدیگر متصل خواهند شد

(alkhaleejonline,dec,2020). مسیر اصلی راهگذر عربی مدیترانه نیز از فاز اول این طرح عبور خواهد کرد. در صورتی که شبکه راه آهن امارات به اسرائیل در حال حاضر تقریباً به طور کامل تکمیل شده است و تنها حدود ۳۰۰ کیلومتر برای ساخت مسیر ریلی میان اردن و عربستان سعودی باقی مانده است (Tanchum,2021:9) و تکمیل این مسیر ریلی باقی مانده نیز تا حدی به عملی شدن طرح های راهگذری چون راهگذر عرب مدیترانه وابسته است. تکمیل راهگذر عرب مدیترانه تا حدی وابسته به تکمیل و اتصال «دو خط ریلی خلیج» و شاخه جنوبی «خط ریلی عبری عربی» خواهد بود.

بنابراین شاید شکل گیری ایده راهگذر عرب مدیترانه، نتیجه تلاش کشورهای موجود در شبه جزیره عربستان برای توسعه شاهراه هایی برای اتصال کشورها به یکدیگر باشد؛ اما اجرایی شدن این راهگذر در کنار ملاحظات امنیتی می تواند در تسریع تکمیل این شاهراه ها در شبه جزیره عربستان نقش داشته باشد و به نوعی ژئوپلیتیک ناحیه مرکزی شبه جزیره عربستان را دچار تغییر و تحول خواهد کرد.

همچنین تکمیل راه گذر عرب مدیترانه به تبع خود موجب کاهش اهمیت راهبردی تنگه هرمز و خلیج فارس می شود. یکی از پل های ارتباطی موجود در مسیر عرب مدیترانه بندر فجیره خواهد بود (Tanchum,2021: a53)؛ که در گوشه شرقی کشور امارات متحده عربی واقع شده است. ابوظبی در حال توسعه فجیره است و می خواهد با گسترش و توسعه آن زمینه افزایش اهمیت راهبردی آن را فراهم آورد. با توسعه سرمایه گذاری در این بندر، ظرفیت آن تا سال ۲۰۳۰، با ۷۰۰ هزار تن بار عمومی سالانه به ۵،۱ میلیون کانتینر افزایش خواهد یافت و این بندر شاهد افزایش اسکله های خود به ۲۱ اسکله خواهد بود. این موضوع به امارات و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس اجازه می دهد تا تنگه هرمز را به راحتی دور بزنند (diyaruna, 2021). ساخت و توسعه این بندر نه تنها به امارات فرصت می دهد تا تهدید ابزار اهرم و فشاری چون تنگه هرمز در دست ایران را خنثی کند؛ بلکه موجب می شود امارات از تنگنای ژئوپلیتیکی خود عبور کند. با این طرح، ژئوپلیتیک منطقه شبه جزیره عربستان نیز تغییر خواهد کرد و به تبع آن موجب کاهش اهمیت راهبردی

تنگه هرمز و خلیج فارس می شود.

بازشدن مسیر زمینی از مرکز شبه جزیره عربستان می تواند مسیر آبی عبوری از دریای عرب، خلیج عدن و تا حدی دریای سرخ را تحت تأثیر قرار دهد. در نتیجه، زمینه کاهش عمق راهبردی آن را فراهم کند. با وجود این، تکمیل طرح راهگذر عرب مدیترانه با افزایش اهمیت راهبردی ناحیه مرکزی شبه جزیره عربستان می تواند ژئوپلیتیک دریای سرخ و تنگه های باب المندب و سوئز را تحت تأثیر قرار دهد؛ زیرا مسیری ترانزیتی نوینی را از بندرهای شرقی شبه جزیره عربستان و مرکز آن به دریای مدیترانه و اروپا می گشاید. با ایجاد مسیرهای ترانزیتی در شبه جزیره عربستان، ژئوپلیتیک این منطقه اهمیت می یابد و به تبع آن ژئوپلیتیک خلیج فارس با محوریت تنگه هرمز و ژئوپلیتیک دریای سرخ تحت تأثیر قرار گرفته و متحول می شود و چه بسا روند اهمیت ژئواستراتژیک آن ها در آینده کاهشی شود.

تقویت روابط اعضای شورای همکاری خلیج فارس با اسرائیل (تقویت های عبری عربی):

یکی دیگر از پیامدهای تکمیل راهگذر عرب مدیترانه بر مسائل منطقه، تقویت روابط کشورهای شورای همکاری خلیج فارس با اسرائیل است. بعد از «توافق ابراهیم»، رسمی شدن روابط کشورهای عربی با اسرائیل توسعه روابط باز و دوستانه میان اسرائیل و برخی از کشورهای عربی خلیج فارس به عنوان پویایی جدید امنیتی و اقتصادی و چشمگیر برای خاورمیانه در قرن بیست و یکم ظاهر شده است. با پیاده سازی توافق ابراهیم و طرح های مربوط به آن، ممکن است روابط شورای همکاری خلیج فارس و اسرائیل فراتر از تمرکز بر بُرد همکاری کنونی بر روی دفاع، اطلاعات و امنیت گسترش یابد و اشکال ملموس تری از همکاری در مورد مسائل منطقه ای دوجانبه به خود بگیرد. در نتیجه، به نظر می آید که همکاری میان اسرائیل و کشورهای شورای همکاری خلیج فارس زمینه های امنیتی و اقتصادی پیدا کند و هر کدام از موارد گفته شده بر روی دیگری تأثیر بگذارد. یکی از تحولات مهم در شکل گیری طرح عرب مدیترانه، همین عادی سازی روابط امارات و

بحرین با اسرائیل بود که به نظر بسیاری از کارشناسان این موضوع می‌تواند نقطه مهمی در تقویت روابط مستحکم میان دیگر کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس با این رژیم باشد. در اینجا دو هدف مهم وجود دارد که تکمیل طرح عرب مدیترانه و تقویت روابط میان کشورهای شورای همکاری خلیج فارس و اسرائیل را تسریع می‌کند:

نخست، اهداف سیاسی امنیتی است که تحت تهدید ایران تعریف می‌شود. به‌ویژه که این تهدید موجب توسعه یک انقلاب آرام در روابط اسرائیل و عربستان شده است. علت اصلی این انقلاب آرام نیز افزایش چشمگیر تهدید ناشی از ایران بوده است که منجر به همکاری راهبردی بی‌سابقه‌ای میان این دو بازیگر منطقه‌ای شده است. برای اولین بار عربستان سعودی اقداماتی را برای عادی‌سازی روابط با اسرائیل پیش از توافقنامه صلح جامع تصویب کرد. از سویی، تمایل و توانایی اسرائیل برای کمک به مقابله با ایران و نبود ابزار جایگزین قابل‌اعتماد و مؤثر در دسترس عربستان سعودی در این زمینه اهمیت اولیه دارد و بر تسریع روند همکاری راهبردی میان این دو، نقش مهمی خواهد داشت؛ بنابراین تهدیدی مانند ایران در منطقه، منجر به شکل‌گیری «هلال عربی-عبری» از زیرمنطقه مدیترانه شرقی تا شبه‌جزیره عربستان و حاشیه جنوبی خلیج فارس شده است. این هلال از تحولات و متغیرهای متنوع اقتصادی، سیاسی و امنیتی پیروی می‌کند (لطفی و صفوی، ۱۴۰۱: ۸۱-۸۰).

احساس تهدید امنیتی از سوی ایران می‌تواند بر روابط اقتصادی کشورهای این محور نیز تأثیر بگذارد. به‌ویژه که عربستان و اسرائیل به‌عنوان دو بازیگر در منطقه بیشتر، پس از توافق هسته‌ای و افزایش حوزه نفوذ ایران، محیطی مناسب برای مذاکره بین خود پیدا کرده‌اند (Anwar, 2020:96)، دوم، اهداف اقتصادی است که کشورهای حاشیه خلیج فارس و اسرائیل را به یکدیگر مرتبط می‌کند. کشورهای شورای همکاری خلیج فارس با توجه به تغییرات و تحولات اساسی بازار انرژی در جهان و همچنین با توجه به چشم‌اندازهای نوینی که برای آینده خود ترسیم کرده‌اند در پی سرمایه‌گذاری‌های بیشتر بر جغرافیای خود و کسب درآمد و سود بیشتر از مسیری غیر از کسب درآمد انرژی‌های هیدروکربنی هستند (Mirzoev & et al, 2020:9).

از این رو، ایجاد مسیرهای بین‌المللی نوین می‌تواند یکی از راه‌های جایگزینی درآمد منابع نفتی برای کشورهای حاشیه خلیج فارس باشد که می‌تواند به صورت تدریجی و با توجه به اینکه آینده منابع انرژی هیدروکربنی در منطقه و جهان بسیار خوش‌بینانه نیست زمینه ثبات اقتصادی و سیاسی این کشورها را فراهم کند؛ بنابراین کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس برای این مهم باید ارتباطات ژئوپلیتیکی خود را با کشورهای هم‌جوار خود و کشورهایی گسترش دهند که می‌توانند زمینه عبور از تنگنای ژئوپلیتیکی را برایشان فراهم کنند. اسرائیل یکی از سرزمین‌هایی است که می‌تواند زمینه این مهم را فراهم آورد. در این میان، راه‌گذر عبوری از مسیر سرزمین‌های کشورهای شورای همکاری خلیج فارس می‌تواند موجب تقویت روابط اقتصادی و سیاسی میان این کشورها با کشورهای هم‌جوار و پیرامونی آنها شود. ضمن افزایش جایگاه ژئوپلیتیکی و امنیتی آنها، زمینه کسب درآمد اقتصادی از محل این مسیر بین‌المللی را برای آنها فراهم کند. به همین دلیل، راه‌گذر عرب مدیترانه می‌تواند موجب تقویت روابط اقتصادی در درون کشورهای شورای همکاری خلیج فارس شود. همچنین زمینه تقویت روابط اقتصادی و سیاسی را میان این کشورها با اسرائیل فراهم کند.

همچنین این مسیر علاوه بر تقویت روابط اقتصادی میان این کشورها می‌تواند مسیری جدیدی در راه‌گذر انرژی کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس به اروپا و غرب باشد. این موضوع در جهت اهداف سیاسی و اقتصادی اسرائیل در منطقه موضوعی حیاتی در سیاست خارجی این کشور برآورد می‌شود. از این منظر، راه‌گذر عرب مدیترانه که منجر به اجرای طرح اتصال کشورهای حاشیه خلیج فارس به اسرائیل در حوزه‌هایی مانند اقتصادی، غذایی، انرژی می‌شود، می‌تواند تقویت روابط اقتصادی میان این کشورها را فراهم کند. به تبع آن، موجب تقویت روابط امنیتی میان کشورهای شورای همکاری خلیج فارس و اسرائیل شود. در حالی که این موضوع می‌تواند ژئوپلیتیک منطقه را در تقابل با منافع جمهوری اسلامی ایران در منطقه تغییر دهد.

تحکیم روابط شورای همکاری خلیج فارس با هند و اروپا

بنابر با ایده راهگذر عرب مدیترانه کشورهای شورای همکاری خلیج فارس با محوریت امارات و عربستان سعودی به علاوه اردن و اسرائیل در حوزه شامات پلی ارتباطی میان هند و اروپا خواهند بود که سال‌هاست تلاش می‌شود ارتباطی مستقیم میان آن‌ها ایجاد شود. اتحادیه اروپا به اهمیت راهبردی کشورهای حوزه شرقی مدیترانه و همچنین کشورهای حوزه خلیج فارس آگاه بوده است. به نظر می‌آید بعد از دهه ۱۹۹۰ در تلاش برای منطقه‌سازی در این مناطق و ایجاد ارتباط مستقیم با کشورهای موجود در این دو زیرمنطقه وجود داشته است. این موضوع در طرح‌های فرآتلاتنیکی اتحادیه اروپا در دهه ۱۹۹۰ دیده می‌شود؛ اما موضوعاتی مانند مسئله فلسطین، مسئله هسته‌ای ایران و یک‌جانبه‌گرایی آمریکا و حملات گسترده به عراق و افغانستان موجب شد این طرح‌های فرآتلاتنیکی در این دو زیرمنطقه به نوعی به تأخیر افتد (Caplan, 2004). شکل‌گیری راهگذر عرب مدیترانه می‌تواند زمینه‌های ارتباطی گسترده میان کشورهای موجود در آن را فراهم و در جهت احیای طرح‌های فرآتلاتنیکی اروپا عمل کند. خود راهگذر عرب مدیترانه می‌تواند در جهت طرح‌های فرآتلاتنیکی حرکت کند و با ایجاد زمینه اقتصادی، منطقه اروپا را به دو زیرمنطقه شامات و خلیج فارس مرتبط کند. درباره رابطه سه منطقه هند، خلیج فارس مدیترانه و اروپا باید گفت در این طرح ترانزیتی سه کشور به‌عنوان هاب و کانون ارتباط گسترده میان اروپا، شرق مدیترانه، شبه‌جزیره عربستان و سرانجام هند عمل خواهند کرد. این سه کشور، امارات در شبه‌جزیره عربستان، اسرائیل در حوزه شرقی مدیترانه و یونان در غرب و اتحادیه اروپا خواهد بود. در این زمینه تلاش‌هایی در جهت همکاری گسترده میان این سه هاب غربی، مرکزی و شرقی انجام می‌شود.

در رابطه با این سه هاب می‌توان گفت امارات به عنوان هاب شرقی راه‌گذر عرب مدیترانه می‌تواند ارتباط هاب‌های دیگر را با شرق و به ویژه هند گسترش دهد. امارات یکی از بزرگترین شریک‌های تجاری هند محسوب می‌شود. ماهیت روابط و وابستگی متقابل امارات و هند ویژه است و ریشه و قدمت آنها به روابطشان در خلیج فارس باز می‌گردد. صدها سال است که مبادله کالاها، تجارت و ترانزیت کشتی میان دو سرزمین

انجام می‌شود. این روابط در سال‌های اخیر پیشرفت زیادی داشته است و در توافقنامه‌های میان هند و امارات متحده عربی سرمایه‌گذاری در شرکت‌های کوچک و متوسط، همکاری در زمینه کشاورزی، مبادله نیروی انسانی، مبارزه با قاچاق انسان و معافیت روادید برای دارندگان گذرنامه دیپلماتیک ویژه و رسمی در دستور کار قرار گرفته است (khalifa, August, 2019).

بندرهای امارات متحده عربی در این زمینه می‌توانند منافع هند را به‌عنوان شریک تجاری در منطقه حفظ کنند و این بندرها می‌توانند راه هند برای ارتباط با اروپا را با سهولت فراهم کنند. از این رو، تقویت روابط هند با امارات به معنای تقویت روابط هند با دیگر کشورهای مرتبط با امارات متحده عربی یعنی عربستان سعودی خواهد بود و این موضوع تقویت روابط اقتصادی و امنیتی دو طرف را در پی خواهد داشت.

در سوی دیگر یونان وجود دارد که به‌عنوان هاب غربی در آستانه یک تغییر راهبردی قرار گرفته است. این تغییر می‌تواند یونان را به دروازه ژئوپلیتیک اروپا در راهگذرهای تجاری شرق آفریقا اروپا و خاورمیانه اروپا تبدیل کند. اقتصاد نوآورانه و انرژی سبز در حال پیشرفت یونان راه‌های امیدوارکننده‌ای را برای مشارکت مصر، اسرائیل، امارات متحده عربی و عربستان سعودی در سرمایه‌گذاری‌های مشترک با آن باز کرده است که این امر یونان را به بازیگر برتر فرامدیرانه‌ای تبدیل کرده است (Tanchum, 2021 b:3). از سویی روابط یونان و امارات متحده عربی نیز به‌عنوان دو هاب مهم در جریان این راهگذر در سال‌های اخیر پیشرفت چشمگیری داشته است. این پیشرفت مهم با همکاری امارات متحده عربی و سرمایه‌گذاری در اقتصاد یونان در سال ۲۰۱۸ به دست آمد. در این زمان بانک توسعه یونانی تفاهم‌نامه‌ای با شرکت «سرمایه‌گذاری‌های مبادله^۱» امارات امضا کرد در رابطه با سرمایه‌گذاری که در آن زمان با نام «تانئو^۲» شناخته می‌شد؛ بنابراین تفاهم‌نامه امارات متعهد شد در پلتفرم‌های مختلف مربوط به صنعت نوآوری در یونان سرمایه‌گذاری کند. این برنامه به دنبال سرمایه‌گذاری در بخش‌های تجاری نوآورانه

1. Mubadala Capital Ventures
2. Taneo

و انعطاف‌پذیر در سراسر اقتصاد یونان است. شرکت جهانی «سرمایه‌گذاری مبادله» نیز مستقر در ابوظبی و متعلق به دولت است که در ۱۳ بخش اقتصادی و در بیش از ۳۰ کشور فعال است. این شرکت با سرمایه‌گذاری مشترک با دولت یونان و سرمایه‌گذاران نهادی در حوزه‌های مختلف و از جمله در شرکت‌های نو پا و نوآور یونانی سرمایه‌گذاری کرده است. قرار است این همکاری‌ها در درجه اول در شرکت‌های کوچک و متوسط میسر شود که در تجارت الکترونیک، فناوری اطلاعات، ارتباطات راه دور و بیوتکنولوژی فعالیت دارند. در موارد جدید نیز هم‌افزایی بین تجربه شرکت «سرمایه‌گذاری مبادله» و پویایی فناوری نوظهور یونان در دستور کار قرار گیرد (Tanchum, 2021: b,8).

اسرائیل نیز به عنوان هاب مرکزی می‌تواند نقطه اتصال میان یونان و امارات متحده عربی باشد و منطقه مدیترانه را به نقطه شرقی شبه‌جزیره عربستان و بعد شبه‌جزیره هند پیوند زند. در حالی که اسرائیل روابط خود را از بعد از توافق ابراهیم با امارات متحده عربی تقویت کرده است و روابط رو به گسترشی نیز با یونان دارد. همکاری فزاینده میان اسرائیل و یونان مربوط به پیش از همکاری یونان با کشورهای عرب خلیج فارس بوده است. البته در گذشته، اسرائیل روابط دشواری با یونان داشت، زیرا آن دو می‌خواستند جهان عرب را در قبرس در کنار خود داشته باشند و مسئله حساس قبطی‌ها در مصر و علاوه بر آن دوران طلایی روابط ترکیه و رژیم صهیونیستی این کشورها را از یکدیگر دور کرد (Al.Alaq, 2016:16). در اوایل سال ۲۰۱۰، با توجه به وخامت روابط ترکیه و اسرائیل پس از حادثه کشتی مأوی مرمره، اکتشافات گاز طبیعی در شرق مدیترانه، تحولات مربوط به بهار عربی و بحران بدهی یونان روابط میان این دو بازیگر منطقه‌ای شروع به شکوفایی کرد (Guzansky & Lindentrauss, May 2021).

با توجه به آنچه گفتیم راهگذر عرب مدیترانه می‌تواند زمینه عملی شدن طرح‌های همکاری میان اروپا، زیرمنطقه مدیترانه و شبه‌جزیره عربستان را فراهم کند و منجر به تقویت روابط اقتصادی و امنیتی و سیاسی میان کشورهای موجود در این طرح شود. در نتیجه، در راهگذر عرب مدیترانه کشورهای اتحادیه اروپا از راه یونان به راحتی به

کشورهای شبه جزیره عربستان متصل می‌شوند. از این منظر از یکسو اروپا همکاری راهبردی خود را با اسرائیل افزایش می‌دهد، از سوی دیگر، هم‌زمان مشارکت راهبردی خود را با امارات و عربستان سعودی توسعه می‌بخشد. تحکیم روابط یونان با کشورهای شبه جزیره عربستان، خود بخشی از تلاش بین‌المللی بیشتر برای ایجاد راهگذرهای تجاری فرامدیترانه‌ای و فرآتلانتیکی است که شامل تلاش برای ایجاد راهگذرهای تجاری برای اتصال شمال آفریقا به جنوب اروپا نیز می‌شود.

روسیه

یکی از تأمین‌کنندگان اصلی نفت و گاز هند روسیه می‌باشد. به‌طور کلی هند یکی از شرکای اصلی اقتصادی روسیه می‌باشد، این کشور یکی از مبادی اصلی صادرات کالاهای روسی می‌باشد؛ اما با تکمیل این پروژه، عربستان سعودی یکی از رقبای روسیه در تأمین انرژی هند خواهد شد. همچنین با تسهیل تجارت میان هند و اروپا، واردات کالاهای اروپایی چالش جدیدی برای روسیه ایجاد می‌نماید. البته باید به این نکته نیز توجه کرد که با توجه به تحریم‌های صورت گرفته علیه روسیه در حوزه تجارت کالاهای روسی، هند می‌تواند یکی از مبادی اصلی «(trroge or)» کالاهای روسیه به اروپا و سایر نقاط جهان قرار گیرد (احسان‌طلب، ۱۴۰۲/۰۷/۲۹).

ترکیه، ایران و رژیم صهیونیستی

تبدیل شدن عربستان به هاب اصلی لجستیکی منطقه و عبور کالاها از این کشور از طریق بنادر رژیم صهیونیستی به اروپا، به موقعیت ژئوپلیتیکی ایران و ترکیه آسیب خواهد زد. بر اساس طرح ریزی کریدور شمال جنوب که این کریدور از طریق بند چابهار به هند و از سوی دیگر قابلیت اتصال به ترکیه (علاوه بر روسیه) دارد. توانایی پشتیبانی از ترانزیت کالا از هند به اروپا را دارد (احسان‌طلب، ۱۴۰۲/۰۷/۲۹).

چین و پاکستان

همان‌طور که ذکر شد، کریدور هند-اروپا هنوز از زیرساخت‌های مناسبی برای اجرا

برخوردار نمی‌باشد، بنابراین در کوتاه‌مدت تهدیدی علیه چین نمی‌باشد. حتی در صورت تکمیل نیز، این کریدور تهدیدی علیه ابتکار یک کمر بند- یک جاده چین نمی‌باشد، زیرا به‌طور کلی هیچ‌گونه طرحی مبنی بر عبور این کریدور از هند و یا صادرات کالا به هند از این طریق مطرح نبوده. مسئله اصلی، توسعه اقتصادی فزاینده هند می‌باشد که می‌تواند در بلندمدت، چالش‌های جدیدی برای چین ایجاد نماید (احسان‌طلب، ۱۴۰۲/۰۷/۲۹).

هند به دلیل مواضع و روابط مناقشه‌آمیز خود با چین و پاکستان درصددیافتن راه‌حل‌های سیاسی از طریق نقش‌آفرینی برتر در استراتژی ایندو پاسیفیک و همچنین گفتگوی چهارجانبه (d aAQ) است تا بتواند ضمن کاهش نگرانی‌های امنیتی‌اش، حفاظت از منافع ملی و بقای اقتصادی-تجاری را که به‌طور مستقیم از سوی برخی همسایگانش تهدید می‌شود، مدیریت نماید. از این رو با تشکیل گروه (۲U۲I)-مشکل از کشورهای هند، اسرائیل، امارات متحده عربی و ایالات متحده آمریکا- که مقدمه‌ای برای گسترش شبکه تجاری در قالب کریدور هند-عرب-مدیترانه‌ای است برای هند فرصتی کم‌نظیر به وجود آمده تا با ابزاری که روابط اقتصادی-تجاری در اختیارش قرار می‌دهند به مقابله با رقبایش (چین و پاکستان) پردازد. اگرچه ممکن است شرایط بازی ژئوپلیتیکی با کشورهای منطقه تا حد زیادی تحت تأثیر این موضوع قرار بگیرد و آسیب و تنش‌های فراوانی به وجود آورد، اما برای هند اولویت برتری هژمونی در سطح منطقه است. از این رو، پروژه کریدور هند-عرب-مدیترانه‌ای ضمن دسترسی راحت‌تر و البته امن‌تر هند به شبکه حمل‌ونقل، منابع استراتژیک و بازارهای تجاری کشورهای منطقه خلیج فارس، مدیترانه و قاره اروپا؛ تلاشی برای تغییر موازنه قدرت در قاره آسیا به نفع سیاست‌های تدافعی این کشور در نظر گرفته می‌شود.

پروژه چابهار

مکران بخشی از جنوب شرق ایران در جنوب استان‌های سیستان و بلوچستان و کرمان و بخش‌هایی از استان هرمزگان است. این ولایت از سابقه کهنی برخوردار است، این ولایت قبل از تصرف سند در زمان هخامنشیان در تصرف ایران بوده است اما پس از تصرف سند

توسط امپراتوری ایران این ولایت در زیرمجموعه سند به عنوان یکی از ساتراپ‌های هخامنشی مطرح شد. در زمان کنونی‌ای منطقه در جنوب استان سیستان و بلوچستان است و مهم‌ترین شهر این منطقه نیز بندری است به نام چابهار (فروزانی، ۱۳۹۱).

با توجه به موقعیت ممتاز، این منطقه از دیرباز مورد توجه بوده است در همین راستا این منطقه برای قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای دارای اهمیت بسیار بوده است. در دوران گذشته نیز مسئله حضور قدرت‌هایی چون انگلستان در این منطقه پررنگ بوده است. حتی انگلستان از طریق نماینده خود به نام گلد اسمیت در تعیین خطوط مرزی این منطقه نیز نقش داشته است. به هر حال این منطقه از بعد فاصله نیز در همسایگی مهم‌ترین و اصلی‌ترین کانون قدرت استعماری انگلستان یعنی راج بریتانیا یا هند و پاکستان بود. با افول امپراتوری بریتانیا و استقلال هند و پاکستان از اهمیت مکران و سواحل آن نیز کاسته شد. جدا شدن هند و پاکستان تأثیر عمیقی بر زندگی مردم این منطقه داشت به طوری که تقریباً تبدیل به مهم‌ترین عامل تغییر مسیر اقتصاد از تجارت به قاچاق در این منطقه شد (شیپری و آقایی، ۱۳۹۹). با این حال بعد از انقلاب اسلامی ایران در این منطقه نیز تحولات مثبتی صورت گرفت (خبرگزاری صداوسیما، ۱۳۹۲).

اما پروژه چابهار را نمی‌توان صرفاً در ابعاد ملی و بر اساس طرح‌های آمایش سرزمین و توسعه منطقه‌ای مورد مطالعه قرارداد. از آنجا که این طرح و پروژه در ابعاد فراملی نیز اهمیت پیدا می‌کند لذا باید روند توسعه هند نیز جهت شناخت دقیق پروژه را مورد بررسی قرار داد.

بعد از ۱۹۹۱ قدرت‌های منطقه‌ای در جنوب آسیا پیدا شدند در این راستا نیز هندوستان اصلاحات اقتصادی خود را شروع کرد. در این چارچوب بود که روابط خارجی برای این کشور اهمیت پیدا کرد. به طور کلی سیاست خارجی هند سه دوره را از سر گذرانیده است.

۱. در دوره اول که از ۱۹۴۷ یعنی سال استقلال هند تا ۱۹۸۰ را در برمی‌گیرد. در این دوران هند وارث اقتصاد عقب‌مانده دوره استعمار بود. در بعد سیاسی هند سعی کرد

به‌عنوان یکی از بنیان جنبش عدم تعهد^۱ از جمله اصلی‌ترین اعضای این جنبش بر اساس فلسفه خاص آن در سیاست خارجی باشد. طی این دوره عدم تعهد هند را به اقتصاد خواستار خودکفایی تبدیل کرده بود که با وجود برخی موفقیت‌ها قادر به رفع نیازهای توسعه‌ای خود نبود. در این دوران روابط خارجی هند نیز بسیار محدود بود و گاهی کمک‌های صنعتی انگلستان و بعضی کشورهای غربی باعث می‌شد که در بخش‌های رشد صورت بگیرد. البته وجود روابط با شوروی تا حدود زیادی توانست جبران‌کننده نبود سرمایه به‌خصوص در بخش زیرساخت باشد (کولایی و واعظی، ۱۳۹۱).

۲. در مرحله دوم که بعد از ۱۹۸۰ تا اوایل دهه ۹۰ میلادی را در برمی‌گرفت هندوستان سعی کرد رویکرد واقع‌گرایانه‌ای^۲ به سیستم بین‌الملل داشته باشد طی این دوران هندوستان با شوروی همکاری زیادی داشت و سعی کرد در راستای مقابله با رقیب اصلی خود یعنی پاکستان خود را تبدیل به یک قدرت اتمی کند. در این دوران بود که هند سعی کرد سیاست عدم تعهد خود را کنار بگذارد و به یکی از دو بلوک یعنی بلوک شرق و شوروی نزدیک شود. درگیری با پاکستان در دوران مختلف بخش مهمی از هویت سیاست خارجی خود را شکل می‌داد. این عامل از مهم‌ترین عواملی بود که باعث شد هند بخش مهمی از بودجه توسعه‌ای خود را هزینه مسائل نظامی بکند و در حقیقت توسعه خود را فدای امنیت خود کرد لازم به ذکر است این صرف هزینه نظامی از طرف دیگر باعث شد مسابقه تسلیحاتی^۳ در جنوب آسیا شکل بگیرد و همین موضوع نیز قطع کمک‌های خارجی و تخریب وجهه هند در روابط بین‌المللی را در پی داشت (کولایی و واعظی، ۱۳۹۱).

۳. در دوره سوم که از ۱۹۹۱ به بعد شروع شده است هندوستان سعی کرد موضع اقتصاد را در سیاست خارجی بگنجانند. هند در این دوران توسعه را به‌عنوان مهم‌ترین هدف سیاست خارجی خود قرارداد و آزادسازی اقتصادی را به‌عنوان راهبرد اصلی هند در راستای رسیدن به توسعه مطرح شد. این مسئله در مدت‌زمان کوتاه باعث شد هند به‌عنوان قدرت منطقه‌ای شناخته و مطرح شود. ضمن اینکه باعث ترمیم وجهه هند در روابط بین‌المللی و سیاست

1. Non-Aligned Movement

1. Realism

2. Arms race

خارجی شد. گنجاندن موضوع توسعه در سیاست خارجی از یک سو به علت اقتضائات سیاست خارجی هند و از سوی دیگر نتیجه تحولات روابط بین‌المللی بود. این تحولات باعث شده بود نظم پیش از جنگ سرد که یک نظام دو قطبی را به وجود آورده بود توسط نظم نوین بین‌المللی شود. این جایگزینی برای کشوری مانند هند باعث گسترش همکاری با غرب و بخصوص ایالات متحده آمریکا شد (کولایی و واعظی، ۱۳۹۱).

با تحلیل این سه دوره در سیاست خارجی هند، متوجه اولویت توسعه‌گرایی در سیاست خارجی این کشور می‌شویم. در دوره سوم که بعد از ۱۹۹۱ شروع شده است این کشور سعی کرد در فراتر از مرزهای خویش ضمن تقویت توسعه‌گرایی از تنگنای ژئوپولیتیک خود که توسط چین و پاکستان برای این کشور ایجاد شده است بگریزد. در این چارچوب در ۱۹۹۱ موافقت‌نامه کریدور شمال جنوب بین سه کشور ایران و هند و روسیه امضا شد. بعدها بندر چابهار جایگزین مسیر قبلی کریدور شمال جنوب شد. البته موافقت‌نامه تأسیس دالان حمل و نقل و گذر بین‌المللی بین دولت‌های جمهوری اسلامی ایران، جمهوری اسلامی افغانستان و جمهوری هند (موافقت‌نامه چابهار) مشتمل بر یک مقدمه و ۱۵ ماده که در تاریخ ۷ مهرماه ۱۳۹۵ به صورت لایحه پیشنهاد شد و در ۱۳۹۶ در مجلس شورای اسلامی تصویب شد، راهگشای همکاری در مورد بندر چابهار بین قدرت‌های منطقه‌ای شد. این موافقت‌نامه بر اساس تفاهمی که در سال ۲۰۰۳ بین هند و ایران برقرار شده، بنا شده است.

طبق موافقت‌نامه، چابهار یک کریدور خاص به حساب نمی‌آید بلکه یک هاب یا مرکز عبوری کریدورهای مختلف به حساب می‌آید.

ماده سوم موافقت‌نامه چابهار اهداف این موافقت‌نامه را چنین برمی‌شمارد:

۱. ایجاد دالان حمل و نقل قابل اعتماد به منظور حمل و نقل و گذر روان کالا و مسافر از طریق بندر چابهار بین جمهوری اسلامی ایران، جمهوری اسلامی افغانستان و جمهوری هند.

۲. افزایش اثربخشی دالان حمل و نقل باهدف بهینه‌سازی هزینه‌های حمل و نقل.

۳. جذب گذر کالا و مسافر کشورهای دیگر از طریق دالان‌های حمل و نقل و گذر بین‌المللی.

۴. تسهیل دسترسی به بازارهای بین‌المللی با استفاده از حمل و نقل زمینی، دریایی و هوایی از طریق بندر چابهار.

۵. تأمین امنیت سفر و اجرای استانداردهای بین‌المللی ایمنی در خصوص حمل و نقل و گذر کالا و مسافر و نیز حفاظت محیط‌زیست میان طرف‌های متعاقد.

۶. ساده‌سازی، هماهنگی و استانداردسازی تشریفات حاکم بر حمل و نقل بین‌المللی و گذر کالا و مسافر طبق کنوانسیون‌ها و موافقت‌نامه‌های بین‌المللی که طرف‌های متعاقد عضو آن‌ها می‌باشند.

در ادامه بر اساس ماده چهارم این موافقت‌نامه، کشورها متعهد می‌شوند تسهیل تجارت و روادید تسهیلاتی مؤثر را جهت جابجایی کالا و مسافر در قلمرو هر یک از طرفین متعاقد انجام دهند. این موافقت‌نامه گسترش حوزه جغرافیایی را مدنظر قرار دهد چنان‌که بر اساس ماده ۱۲ موافقت‌نامه الحاق برای هر کشوری به شرط موافقت سایر کشورهای متعاقد مانعی ندارد و مفتوح است (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۳۹۶) در راستای اجرای این موافقت‌نامه هند موافقت کرد که ۵۰۰ میلیون دلار به پروژه‌های زیرساختی چابهار اختصاص دهد البته جمهوری اسلامی افغانستان نیز کمک‌هایی بندر چابهار از نظر تأمین مالی تعلق می‌گیرد (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۳۹۶).

همچنین علاوه بر قرارداد چابهار که باید به توافق‌نامه عشق‌آباد به‌عنوان یکی از مهم‌ترین طرح‌های کریدوری در آسیای مرکزی توجه کرد. قرارداد عشق‌آباد یک کریدور حمل و نقل و ترانزیتی بین‌المللی است که حمل و نقل کالا بین آسیای مرکزی و خلیج فارس را تسهیل می‌کند. هدف از توافق‌نامه عشق‌آباد توسعه کوتاه‌ترین مسیر تجاری بین کشورهای آسیای مرکزی و بنادر ایران و عمان است.

موافقت‌نامه تأسیس دالان حمل و نقل و گذر بین‌المللی بین دولت‌های جمهوری

اسلامی ایران، سلطان نشین عمان، قطر، ترکمنستان و جمهوری ازبکستان (موافقت نامه عشق آباد^۱) در نوزدهم اردیبهشت ماه ۱۳۹۱ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید و پس از طی مراحل و تشریفات در تاریخ ۲۳ خردادماه ۱۳۹۱ با تأیید رئیس جمهور به نهاد اجرایی این توافقنامه یعنی وزارت راه و شهرسازی ابلاغ شد. لازم به ذکر است قطر در همان ابتدای موافقت نامه از آن خارج شد.

بر اساس ماده ۳ این موافقت نامه اهداف آن چنین مشخص می شود:

۱. ایجاد دالان حمل و نقلی قابل اعتماد به منظور گذر و حمل و نقل منظم کالا و مسافر بین کشورهای آسیای مرکزی و بنادر خلیج فارس و دریای عمان و صادرات- واردات کالا از طریق دالان حمل و نقل و گذر بین المللی

۲. افزایش سرعت حمل و نقل کالا و مسافر با هدف بهینه سازی هزینه های حمل

۳. افزایش کارایی استفاده از توان حمل و نقلی و گذری طرف های متعاقد

۴. جذب کالاهای گذری کشورهای دیگر از طریق دالان حمل و نقل و گذر بین المللی

۵. افزایش اثربخشی روابط حمل و نقلی به منظور تنظیم حمل و نقل و گذر کالا و مسافر از قلمرو طرف های متعاقد

۶. تسهیل دسترسی به بازارهای بین المللی با استفاده از حمل و نقل دریایی و زمینی از طریق دالان حمل و نقل و گذر بین المللی

۷. تأمین امنیت سفر و اجرای استانداردهای بین المللی ایمنی در خصوص حمل و نقل و گذر کالا و مسافر و نیز حفاظت محیط زیست طبق استانداردهای بین المللی

۸. ایجاد شرایط برابر و غیر تبعیض آمیز برای تأمین کنندگان تمامی شیوه های خدمات حمل و نقل

۹. ساده سازی و هماهنگی نمودن اسناد رسمی و مراحل حاکم حمل و نقل و گذر بین المللی کالا و مسافر طبق موافقت نامه ها و استانداردهای بین المللی موجود

در ماده چهار و پنج این موافقت نامه نیز ایجاد دالان مورد بررسی قرار گرفته است. هدف اصلی ایجاد کریدور یا دالان در این موافقت نامه طبق اصول مندرج در آن جابجایی

کالا و مسافر است. طبق ماده چهار این موافقت‌نامه سه اصل کلی موردبررسی قرار گرفته است:

۱. طرف‌های متعاقد به استناد این موافقت‌نامه، دالان حمل و نقل و گذر بین‌المللی که کشورهای آسیای مرکزی را به بنادر واقع در خلیج فارس و دریای عمان متصل می‌نماید، تأسیس خواهند نمود که از این پس «دالان حمل و نقل و گذر بین‌المللی» نامیده می‌شود.
۲. طرف‌های متعاقد مسیرهای دالان حمل و نقل و گذر بین‌المللی را تعیین و زیرساخت‌ها و شیوه‌های حمل و نقلی مورد استفاده در حمل و نقل کالا و مسافر را مشخص خواهند نمود.
۳. طرف‌های متعاقد تمام اقدامات لازم را به منظور کمک به یکدیگر از طریق سرمایه‌گذاری در پروژه‌های زیرساخت‌های حمل و نقل در مسیر دالان حمل و نقل و گذر بین‌المللی انجام خواهند داد.

بر اساس ماده پنج نیز موارد ذیل موردبررسی قرار گرفته است.

۱. طرف‌های متعاقد در حین اجرای این موافقت‌نامه، طبق قوانین ملی خود تسهیلات مؤثر در زمینه‌ی حمل و نقل و گذر بین‌المللی کالا و مسافر از طریق قلمرو کشور خود را فراهم خواهند کرد.

۲. هر طرف متعاقد طبق قوانین ملی خود، صدور روادید به اتباع طرف‌های دیگر، شاغل در امر حمل و نقل و گذر بین‌المللی را تسهیل خواهد نمود.

مهم‌ترین موضوع در مواد بعدی این موافقت‌نامه را در تشکیل شورای هماهنگی آن

دید. شورای هماهنگی از نظر موافقت‌نامه چهار وظیفه اصلی دارد:

الف: تنظیم موضوعات مربوط به اعمال و اجرای این موافقت‌نامه؛

ب: بررسی موضوعات اقتصادی، سازمانی، فنی و حقوقی مربوط به ایجاد دالان حمل و نقل و گذر بین‌المللی

پ: تدوین پیشنهادهاى مربوط به افزایش جریان گذر کالا و افزایش جذابیت دالان حمل و نقل و گذر بین‌المللی،

ت: تصویب مسیرهای دالان حمل و نقل و گذر بین‌المللی،

ث: تهیه پیشنهادهایی به منظور بهینه‌سازی هزینه‌های حمل‌ونقل و گذر کالا و مسافر از طریق دالان حمل‌ونقل و گذر بین‌المللی با استفاده گسترده از حمل‌ونقل چندوجهی در ماده ده موافقت‌نامه عشق‌آباد نیز کارگروه پیگیری مشخص شده است که تفاوت اصلی آن با شورای هماهنگی، بررسی مسائل و جزئیات و البته پیگیری اجرایی مسائل را بر عهده دارد.

لازم به ذکر است که در ماده ۱۲ که بحث الحاق آمده است مانعی برای الحاق کشورهای دیگر به این موافقت‌نامه ایجاد نمی‌کند و در همین چارچوب است که هند بعدها در سال ۲۰۱۸ به آن پیوست.

به صورت کلی می‌توان موافقت‌نامه عشق‌آباد را تکمیل‌کننده قرارداد کریدور شمال به جنوب دانست؛ زیرا:

۱. اولاً تمام اعضای اصلی یعنی هند و ایران و روسیه در کریدور شمال جنوب، در موافقت‌نامه عشق‌آباد حضور دارند،

۲. ثانیاً یکی از اعضای مهم آن خارج از قرارداد کریدور شمال جنوب است یعنی ترکمنستان

۳. ثالثاً مسیرهای عبوری آن متنوع‌تر است و

۴. رابعاً قابلیت الحاق بیشتری به کریدورهای شرقی غربی چون تراسیکا و استفاده از ظرفیت آن دارد (خسروی نوقاب، ۱۴۰۱: ۳۷-۳۶).

نقشه ۲: موقعیت چابهار بر اساس موافقت نامه



مسیرها

چابهار به عنوان یک هاب محل عبور سه کریدور است که عبارت اند از:

- مسیر عبوری کریدور شمال جنوب: بر اساس توافق نامه روسیه و هند و ایران چابهار به عنوان مرکز اصلی ارتباطات و حمل و نقل بین روسیه و هند تعیین شده است.
- مسیر عبوری کریدور اوراسیا: طرح اتصال راه آهن عبوری اوراسیا^۱ که میان هند و کشورهای اوراسیا بسته شده است و امکان اتصال به اروپا از طریق ظرفیت تراسیکا را دارد از چابهار عبور می کند.
- مسیر عبوری هند ایران افغانستان: این مسیر یک مسیر بسیار مهم بود زیرا هند را بدون عبور از همسایه و رقیب اصلی خود یعنی پاکستان می تواند به افغانستان برساند. رسیدن به افغانستان بسیار برای هند به لحاظ ژئوپولتیکی و ژئواکونومیکی اهمیت حیاتی دارد.

مزایا و اهمیت اجرای طرح

- امکان بهره مندی کشورهای کمتر توسعه یافته^۲ مثل افغانستان: افغانستان یک کشور

1. Eurasian Railway Connectivity
2. Less Development Countries(LDCs)

کم توسعه یافته محصور در خشکی^۱ است که در قلب آسیا واقع شده است افغانستان به دلیل عدم دسترسی مستقیم به بنادر و اتکای صرف به بنادر کشورهای همسایه همواره با چالش‌های تجاری و ترانزیتی روبرو بوده است که زیان هنگفتی به اقتصاد این کشور وارد کرده است. بیشتر افغانستان از بنادر پاکستان استفاده می‌کرد، اما به دلیل اصطکاک سیاسی بین دو کشور، تنش‌های تجاری و ترانزیتی بدتر شد و افغانستان را با چالش‌های زیادی مواجه کرده؛ بنابراین، حکومت (سابق) وحدت ملی افغانستان، پس از ۲۰۱۴ شروع به کشف مسیرهای تجاری و ترانزیتی جدید منطقه‌ای کرد. برای غلبه بر چنین موانعی، دو مجموعه اقدام کلی وجود دارد:

- اول، اتخاذ قوانین ترانزیت به رسمیت شناخته شده توسط حقوق بین‌الملل،
 - دوم، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل منطقه‌ای.
- حکومت (پیشین) وحدت ملی افغانستان بر تجارت و سناریوهای ترانزیتی جایگزین تمرکز کرد و هدف بلندپروازانه‌ای را در کشف مسیرهای جایگزین برای رسیدن به بازار جهانی تعیین کرد (Kakar, 2020).

در همین جهت بود که حکومت افغانستان سه طرح را در دستور کار قرار داد.

- کریدور هوایی هند افغانستان^۲ که بر اساس توافقنامه سال ۲۰۱۵ بین اتاق‌های بازرگانی دو کشور در جهت تقویت همکاری دو کشور شکل گرفت. این کریدور که در سال ۲۰۱۷ به امضای مقامات دو کشور هند و افغانستان رسید سعی داشت از طریق اجرای کریدور هوایی صادرات را از ۷۰۰ میلیون دلار به ۱ میلیارد دلار برساند. بسیاری از انتقادات هزینه‌بر بودن و غیراقتصادی بودن این طرح را اصلی‌ترین دلایل عدم موفقیت کریدور هوایی هند افغانستان می‌دانند (khan, 2018).

- راه لاپیس لازولی^۳ (لاجورد): لاجورد یک مسیر ترانزیتی بین‌المللی است که در سال ۲۰۱۸ افتتاح شد و افغانستان را از طریق ترکمنستان، آذربایجان و گرجستان به ترکیه متصل می‌کند. این مسیر ۲۸۰۰ کیلومتر طول دارد و می‌توان باعث کاهش زمان و هزینه تجاری و

1. landlocked

2. India-Afghanistan Air Corridor

3. Lapis Lazuli corridor

بعضی مزایای دیگر برای افغانستان باشد (دانش، ۱۳۹۷) اساس و بنیاد گذاری این پروژه بر پایه توافقات ۲۰۱۲ شکل گرفت با این حال پروژه به صورت رسمی در نوامبر ۲۰۱۷ در هفتمین اجلاس همکاری‌های اقتصادی منطقه‌ای در عشق‌آباد ترکمنستان توسط رهبران افغانستان و ترکیه و آذربایجان امضا شد. هدف نهایی طرح را باید در اتصال اقتصادی آسیا و اروپا دید (MFA of Georgia, 2017).

در نقشه ذیل، مسیر لاپیس لازولی که افغانستان را از طریق ترکمنستان و خزر به آذربایجان و گرجستان و نهایتاً استانبول در ترکیه می‌رساند، آورده شده است.



<https://www.iru.org/resources/newsroom/intermodal-digital-tir-set-boost-growth-along-lapis-lazuli-corridor>.

۱. توسعه بندر چابهار به عنوان مهم‌ترین و عملیاتی‌ترین طرح در دستور کار دولت افغانستان. این طرح هم شرایط اجرایی بسیار مناسبی داشت برخلاف طرح کریدور هوایی افغانستان پاکستان و هم از بعد همکاری میان کشورها رقابت برانگیز برای سایر بازیگران منطقه‌ای نبود یا حداقل رقابت کمتری را برمی‌انگیخت. این دقیقاً خلاف راه لاجورد بود که عملاً بازیگران منطقه‌ای و من جمله ایران را به کناری می‌نهاد و ضمن ایجاد رقابت بی‌فایده، هزینه‌های تجارت را چندین برابر می‌کرد.

لازم به ذکر است همان گونه که مشاهده شد عملاً این سه طرح هیچ گونه سنخیتی با یکدیگر نداشتند و حتی برای کشورهای منطقه‌ای و همکار در یک کریدور

حساسیت برانگیز می شدند. حتی می توان رویکرد دولت افغانستان را در مورد کریدورهای منطقه‌ای و ابتکارات کاملاً تناقض برانگیز دانست.

بنابراین چابهار را می توان از جمله ابتکارات دسته دوم دانست که می تواند افغانستان را از چرخه عدم توسعه به وسیله‌ی تجارت نجات دهد. تجارت از طریق چابهار فقط در روابط دوجانبه تجاری بین هند و افغانستان می تواند تا حدود میلیارد دلار در سال برسد این عدد در سال ۲۰۲۰ طبق اعلام اجمل احمدی وزیر تجارت افغانستان حدود ۹۰۰ میلیارد دلار بوده است (wionews,2017). در ۱۵ مارس ۲۰۲۰ طبق اعلام رسمی اتاق بازرگانی ایران برای اولین بار دو کانتینر که حاوی اجزای کارخانه بودند پس از طی مسیری از بمبئی به چابهار رسیدند و پس از عبور از مرز دوغارون وارد خاک افغانستان شدند (Borah,2020).

اجمل کاکار استاد دانشگاه کابل در مقاله خود با عنوان افغانستان به سوی تجارت ترانزیتی مستقل کم شدن وابستگی به پاکستان مزایای طرح چابهار (در مقایسه با بنادر پاکستان) برای افغانستان را این گونه خلاصه کرده است:

۲. کاهش فاصله‌ها و زمان: چابهار می تواند فاصله کابل را تا ۷۰۰ کیلومتر نسبت به بندر کراچی پاکستان کمتر کند.

۳. کاهش هزینه‌ها: متعاقب کم شدن فاصله طبیعتاً هزینه‌ها نیز کاهش پیدا می کند. این صرفه‌جویی در هر کانتینر معادل ۱۰۰۰ دلار است که با توجه به حجم چند میلیون تن کالا و کانتینرهای صادراتی بسیار حائز اهمیت است. این مسئله کاهش ۵۰ درصدی هزینه‌های حمل و نقل دریایی برای تاجران افغان را در پی خواهد داشت.

۴. تبدیل شدن به پل ترانزیتی منطقه و همچنین استفاده از زیرساخت‌ها و بنادر و به‌طور کلی امکانات سایر کشورهای پیشرفته‌تر مثل ایران و هندوستان

۵. رونق تجارت که ناشی از کم شدن زمان و هزینه تجارت است

۶. وجود امکانات بالقوه که چابهار را مقصدی جذاب برای سرمایه‌گذاری و انتخاب به‌عنوان مرکز اصلی تجاری افغانستان می کند. مثل تخصیص ۵۴ هکتار زمین در منطقه آزاد

برای تجار و صنعتگران افغانستانی و یا داشتن معافیت‌های مالیاتی مندرج در قرارداد چابهار (kakar,2020).

▪ اتصال هند به آسیای مرکزی: یکی از مهم‌ترین اهداف هند از یافتن راه‌های تجاری دست یافتن به آسیای مرکزی است. در حقیقت تجارت شروعی است برای ایجاد روابط در دیگر مسائل مورد علاقه طرفین.

آسیای مرکزی برای هند جایگاه ویژه‌ای دارد. علل عمده را به صورت ذیل می‌توان نام برد:

الف: منطقه آسیای مرکزی بخشی از استراتژی همسایگی هند را تشکیل می‌دهد: دولت هند در استراتژی و راهبردهای خود توجه ویژه‌ای به همسایگان دارد. به صورت کلی این کشور همسایگی خود را به دو دسته کلی تقسیم می‌کند که عبارت‌اند از:

۱. همسایگان بلا واسطه^۱ که شامل مناطقی از آسیای جنوبی و شبه‌قاره هند می‌شوند و همچنین کشورهای اتحادیه منطقه‌ای جنوب آسیا^۲ می‌شود.

۲. همسایگان گسترده^۳ (باواسطه) کشورهایی که در دسته اول قرار نمی‌گیرند و در حقیقت همسایه همسایگان هستند. لازم به ذکر است این تعریف از همسایگان صرفاً به خاطر مسائل خاص سیاسی نیست بلکه مسئله فرهنگی و معرفتی را نیز در برمی‌گیرد (Scott,2009).

ب- شرکت در بازی قدرت‌های بزرگ: منطقه آسیای مرکزی از دیرباز مورد توجه قدرت‌های بزرگ بوده است اما امروزه دلایل زیادی برای اهمیت این منطقه برای هند می‌توان برشمرد که یکی از دلایل عقب‌نماند از بازی بزرگ در آسیای مرکزی است (Liedy,2010). طبیعتاً افزایش قدرت هند در نظام بین‌الملل و گسترش این کشور نیز از جمله دلایل اصلی، ارتباط با اوراسیا است.

1. Immediate neighborhood
2. SAARC (South Asian Association for Regional Cooperation)
3. extended neighborhood

ج- نگرانی هندوستان از چین به عنوان یکی از بزرگ‌ترین کشورهای سرمایه‌گذار در آسیای مرکزی: چین به عنوان رقیب قدرتمند هند مطرح است. حضور چین در هر بخشی می‌تواند تهدیدکننده امنیت هند باشد. روند سرمایه‌گذاری در آسیای مرکزی نشان می‌دهد که چین تاکنون سرمایه‌گذاری‌های^۱ عظیمی در بخش‌های مختلف اقتصادی اعم از زیرساختی و غیر زیرساختی در آسیای مرکزی انجام داده است؛ بنابراین با توجه به اصول سیاست خارجی هند و با توجه به رقابت این دو کشور در این منطقه، باید تلاش هند برای حضور در آسیای مرکزی را بخشی از این روند رقابتی دانست (Lingzhi, 2021).

د- اهمیت ژئواستراتژیک و ژئواکونومیک آسیای مرکزی برای هند: موقعیت جغرافیایی آسیایی مرکزی و همچنین اهمیت آن در تجارت یکی دیگر از دلایل اهمیت آسیای مرکزی برای هند است. انرژی در این منطقه و در روابط آن نقش بسیار مهمی ایفا می‌کند؛ بنابراین هند ضمن اینکه می‌تواند از دستیابی به این بازار برای صادرات کالا و خدمات خود استفاده کند و موجب بزرگ شدن بازار خود شود. می‌تواند از منابع خام و انرژی سرشار در این منطقه نیز استفاده کند.

مقابله با جریان‌ات تندرو و افراطی: عمده جمعیت آسیای مرکزی را مسلمانان تشکیل می‌دهند و همین عامل با توجه به وجود حدود ۲۵۰ میلیون مسلمان در هند می‌تواند بر این کشور تأثیرگذار باشد. هند سعی کرده است با توجه به وجود برخی جریان‌ات افراطی که اثر مستقیمی بر امنیت ملی هند می‌گذارد، با کشورهای آسیای مرکزی به صورت سازوکارهای ضد تروریسم همکاری نماید (Wariko, 2016).

بنابراین در جمع‌بندی باید گفت پروژه بندر چابهار برای کشورهای مبتکر این پروژه دارای مزایای زیادی است. توجه ویژه به نقش امنیت در این پروژه می‌تواند بسیار راهگشا باشد. می‌توان با یک بررسی اجمالی از کریدورهایی که در این پژوهش مورد بررسی قرار گرفته این نکته را متوجه شد که چابهار داری بیشترین زمینه امنیتی هم به لحاظ جغرافیایی و هم به لحاظ کشورهای مبتکر و هم به لحاظ کشورهای رقیب و هم به لحاظ اهداف است. در حقیقت چابهار را می‌توان نقطه تجاری و امنیتی مهمی دانست که از طریق

آن تجارت صورت می‌گیرد.

منطقه چابهار به علت وزن ژئوپلیتیکی بالا از منظر تأثیر گذاری، چنین موقعیتی را داراست. منطقه چابهار به علل ژئوپلیتیکی، سیاسی، اقتصادی دارای ماهیتی استراتژیک برای تحرک و توسعه نیمه‌ی شرقی ایران و در نتیجه تمامی کشور و نیز کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای برای همگرایی جهانی؛ بسیار مناسب است. کشور ما از جمله کشورهایی در دنیا است که به جهت قرار گرفتن در موقعیت جغرافیایی بسیار مطلوب از مزیت‌های ترانزیتی خوبی برخوردار است. همچنین با توجه به بسط مرزهای آبی در شمال و جنوب و نیز موقعیت استراتژیک کشور در کریدورهای شمال-جنوب، بندرهای کشور نقشی مهم در تجارت و همگرایی ایفا می‌کنند. در این راستا، بندر چابهار در مسیر راه گذر ارتباطی شرق-غرب و شمال-جنوب، دارای موقعیت ویژه‌ای در بین بنادر کشور است که در پی آن، مورد توجه روزافزون کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای گوناگون قرار گرفته است. اکنون سؤال اصلی پژوهش این است که بندر چابهار در ترویج صلح و همکاری منطقه‌ای، از چه نقشی برخوردار است؟ لازم به ذکر است که روش جمع‌آوری اطلاعات به روش کتابخانه‌ای است و با استفاده از منابع‌های اولیه و ثانویه که شامل سندها، کتاب‌ها، مقاله‌ها و سایت‌های اینترنتی معتبر انجام گردیده است؛ اما پاسخ کوتاه آن که چابهار به لحاظ نزدیکی به دریای عمان، بندر گوادر پاکستان و واقع شدن در مسیر کلان پروژه راه-کمر بند و همچنین جاده کتان از ظرفیت‌های قابل توجه استراتژیک، ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک برخوردار می‌باشد که مورد توجه بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای قرار گرفته است و از این رو می‌تواند نقش سازنده و کلیدی را در ترویج صلح و همکاری منطقه‌ای ایفا نماید.

جدول ۱. ژئوپلیتیک ج.ا.ایران و چابهار در یک نگاه

راهکارها	فرصتها	چالشها	موقعیت ژئوترانزیتی ایران
۱. تأکید بر موقعیت ژئوترانزیتی ایران به‌عنوان یک	✓ کاهش وابستگی شدید اقتصاد ایران به نفت	۱) سیاست همه‌چیز بدون ایران آمریکا و کشورهای متحد آن با ژئوپلیتیک ضد ایرانی	۱) قرارگیری در خاورمیانه، نقطه تلاقی سه قاره آسیا، اروپا و

موقعیت ژئوترازیتی ایران	چالشها	فرصتها	راهکارها
آمریکا (۲) قرارگیری در مرکز بیضی استراتژیک انرژی (ما بین خزر و خلیج فارس)، (۳) ارتباط دهنده شمال-جنوب و شرق-غرب جهان (۴) همسایگی با ۱۵ کشور (آبی و خشکی) (۵) هم‌جواری و نزدیکی با ۷ کشور خشکی بست منطقه (۶) تلاقی کریدورهای بین‌المللی و منطقه‌ای در بندرها جنوبی و تهران (۷) دسترسی آسان به بازار آسیای مرکزی، روسیه و قفقاز، آسیای غربی، حوزة خلیج فارس و دریای عمان، (۸) دسترسی به آب‌های آزاد اقیانوسی (۹) کوتاهی و امنیت مسیر برای کریدورهای بین‌المللی	2) تحریم‌های اقتصادی غرب و آمریکا و اعمال نفوذ این قدرت‌ها بر روابط ایران با سایر دولت‌ها 3) ساختارهای داخلی قدرت مبتنی بر ایدئولوژی و کم‌توجهی به ژئواکونومی 4) روی کار آمدن دولت جدید در ایران در سال ۲۰۲۱ و مسئله همچنان مبهم برجام 5) حمایت ایالات متحده و متحدانش از مسیرهای کریدوری رقیب ایران و توسعه نیافتگی زیرساخت‌های حمل و نقل این کشور 6) چالش‌های ژئوپلیتیک اخیر در منطقه قفقاز جنوبی با جمهوری آذربایجان، نگرانی بر سر بسته شدن مرز ایران و ارمنستان با احداث دالان زنگه‌زور و در مجموع چالش جدید در تحقق نقش ترازیتی ایران در کریدور شمال-جنوب 7) عدم توجه به نقش کلیدی بندرها در حمل و نقل امروزی و قرار نداشتن هیچ‌یک از بندرها ایران در فهرست ۱۰۰ بندر برتر جهان (Lloydlist, 2020) 8) عدم توجه سیاست خارجی جمهوری اسلامی به موقعیت ژئوپلیتیک و ژئوترازیتی ایران 9) قوانین و مقررات ناهمسان گمرکی بین ایران و کشورهای عضو	✓ ایجاد فرصت‌های شغلی فراوان ✓ کسب موقعیت ژئوکالچر و آشنایی کشورهای شمالی، جنوبی، غربی و شرقی با مؤلفه‌های فرهنگی ایران ✓ تحقق یافتن نظریه ژئوپلیتیک دسترسی از طریق ایران ✓ توسعه بندرها جنوبی ایران (چابهار، شهیدرجایی) برای تبدیل شدن به بندر هاب منطقه ✓ افزایش سطح همگرایی منطقه‌ای ✓ رونق گردشگری در استان‌ها، سواحل و بندرها کشور ✓ افزایش وزن ژئوپلیتیک کشور در منطقه شکننده خاورمیانه ✓ تبدیل شدن ایران به چهارراه ترازیتی جهان	کد ژئوپلیتیک در تنظیم سیاست خارجی ۲. تمرکز وزارت راه و شهرسازی بر ساماندهی حمل و نقل چندمنظوره ۳. توجه ویژه به بندرها، به‌عنوان هارتلندهای ژئواکونومیک ایران به‌عنوان کشور ساحلی ۴. توجه به موقعیت ژئوپلیتیک دسترسی و ترازیتی بندر چابهار و به‌مثابه آن، توسعه محور شرق ۵. توسعه نگاه دریا محور در عصر وجه قدرت‌ها به حمل و نقل دریایی ۶. تحلیل موشکافانه مسیرهای ترازیتی رقیب ایران ۷. کاهش عوارض دریافتی از وسایط حمل و نقل از

راهکارها	فرصتها	چالشها	موقعیت ژئوترازیتی ایران
مسیر ایران ۸. تکمیل و توسعه مسیرهای ریلی و جاده‌ای نیمه کاره و مورد غفلت ۹. هزینه کردن بخشی از درآمدهای نفتی برای تکمیل مسیر کریدورهای بین‌المللی از ایران		کریدورهای مختلف ۱۱) قرار گرفتن ایران در منطقه خاورمیانه با درجه میرایی متوسط و انزوای ترکیبی (اختیاری-تحمیلی) پس از انقلاب اسلامی ۱۱) عدم وجود استراتژی مناسب برای رقابتی کردن عوارض و تعرفه‌های خدمات بندری در مقایسه با بندرها رقیب منطقه ۱۲) کمبود نیروی انسانی متخصص در امور حمل و نقل	

منبع: نورعلی و احمدی، ۱۴۰۲: ۱۱۷۱-۱۱۷۰.

نتیجه‌گیری

کریدور هند-اروپا، حکایت از پیدایش قطب‌های نوظهور اقتصادی در سایه همکاری و تفاهم کشورهای در حال توسعه دارد. این مسئله قدرت‌های جهانی را بر آن داشته که رویکرد نوینی نسبت به این کشورها در پیش گرفته و تعاملی سازنده و مؤثر در راستای توسعه واقعی طرفین داشته باشند. عصر حاضر، دوران بهره‌وری از موقعیت ژئوپلیتیکی در راستای تأمین منافع ملی می‌باشد. تلاش کشورها برای مبدل شدن به مرکز لجستیکی منطقه و جذب سرمایه در این حوزه حکایت از آن دارد. جمهوری اسلامی ایران از موقعیت ممتاز ژئوپلیتیکی برخوردار می‌باشد. این مسئله بستر بسیار مناسبی برای تبدیل شدن ایران به مرکز حمل نقل نه تنها منطقه‌ای، بلکه جهانی را فراهم کرده است. با سرمایه‌گذاری و تمرکز در مسئله حمل و نقل و ترانزیت کالاها (با توجه به این مسئله که راه‌ها و مسیرهای حمل و نقل مشمول تحریم‌های بین‌المللی نمی‌باشد). ایران می‌تواند نقشی سازنده و مؤثر در اقتصاد جهانی ایفا نماید.

در جدول ذیل به کریدور عرب-مد و نقش سازنده طرح پروژه چابهار در حوزه

خلیج فارس اشاره شده است.

موضوع (کشور)	پیشران‌های چابهار	نتیجه‌ها
چابهار توانمندی‌ها و فرصت‌ها	<p>۱. موقعیت جغرافیایی و استراتژیکی مهم و جذب‌کننده</p> <p>۲. انرژی و کریدورهای استراتژیکی</p> <p>۳. توانایی پهلوگیری کشتی‌های غول‌پیکر</p> <p>۴. بازار صادرات و واردات کم‌نظیر (بازرهای تجاری عالی)</p>	<p>✓ جذب قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در جهت کسب منافع از این موقعیت</p>
چین (افزایش قدرت)	<p>۱. کمک به افزایش قدرت به‌طور مسالمت‌آمیز در عرصه‌های بین‌المللی</p> <p>۲. رقابت نرم (نه سخت و نظامی) با سایر رقیب در عرصه‌های اقتصادی و سیاسی (ایالات متحده، هند و اروپا)</p> <p>۳. کمک به افزایش قدرت دیپلماسی از طریق جاده ابریشم چین (ارتباط با ۶۸ کشور دنیا)</p> <p>۴. تشویق دو کشور ایران و پاکستان به صلح و همکاری با یکدیگر توسط کشور چین در راستای منافع جمعی سه کشور (حتی با وجود رقابت بندرهای گوادر و چابهار)</p>	<p>✓ کمک و تشویق به روند صلح و همکاری در عرصه منطقه‌ای و بین‌المللی با عنایت به همکاری گسترده با کشورهای مختلف و متنوع</p> <p>✓ رقابتی نرم و به دور خشونت (همراه با همکاری اقتصادی در ابعاد جغرافیایی بسیار بیشتر از منطقه غرب آسیا)</p> <p>✓ گره خوردن اقتصاد و همکاری کشورها به مرکزیت چابهار (تلاقی کریدور شمال- جنوب با جاده ابریشم نوین در چابهار)</p>
هند (شناسایی اش به‌عنوان قدرت برتر)	<p>✓ دستیابی به تأمین انرژی مورد نیاز برای تأمین نیازهای داخلی و خارجی اش</p> <p>✓ گسترش سیاست خارجی هند: ارتباط راحت‌تر و قوی‌تر با آسیای میانه و افزایش همکاری با این منطقه</p> <p>✓ عدم درگیری با پاکستان: ارتباط هند از طریق چابهار با افغانستان و کسب منافع در این کشور بدون درگیری با پاکستان</p> <p>✓ دستیابی راحت‌تر به هدف بلندمدت هند از طریق فرصت‌های چابهار: کریدور شمال- جنوب</p>	<p>✓ ممانعت از درگیری با ساختار نظام بین‌المللی (مخالفت هند و افغانستان با تحریم چابهار توسط ایالات متحده)</p> <p>✓ برخورد نرم در قالب دیپلماسی اقتصادی با کشورهای رقیب (چین و پاکستان)</p> <p>✓ همکاری و وابستگی تجاری- اقتصادی با سایر مناطق (آسیای میانه از مسیر چابهار در نتیجه صلح بیشتر)</p>

موضوع (کشور)	پیشران‌های چابهار	نتیجه‌ها
ج.ا.ایران (بازیگر تأثیرگذار در صلح و همکاری منطقه‌ای)	✓ تقویت ابعاد اقتصادی و ژئوپلیتیکی کشور	✓ افزایش وزنه چانه‌زنی ج.ا.ایران در عرصه منطقه‌ای و بین‌المللی
	✓ وابستگی سایر قدرت‌ها به مسیر و موقعیت چابهار ایران	✓ افزایش همکاری‌های اقتصادی-سیاسی کشورهای منطقه به مرکزیت ایران
	✓ معرفی نمودن کشور به عنوان گزینه اول مسیر ترانزیتی، هاب انرژی، برقرار نمودن امنیت منطقه‌ای و مرکز همگرایی منطقه	✓ معرفی شدن چهره‌ای صلح‌آمیز از ج.ا.ایران
	✓ تقویت سایر فاکتورهای صلح و همکاری در منطقه (جاده ابریشم چین، کریدور شمال-جنوب، رقابت‌های نرم منطقه‌ای و ...)	✓ حمایت سایر کشورها از ج.ا.ایران در مقابل غرب و به‌ویژه ایالات متحده (به علت گره خوردن منافع اقتصادی-سیاسی شان با ج.ا.ایران)

منبع: غلامی و کوهزاد نوذری، ۱۴۰۲: ۱۷۳-۱۷۲.

منابع

۱. احسان طلب، محمدمهدی (۱۴۰۲/۰۷/۲۹). کریدور هند-اروپا؛ چالش‌ها و فرصت‌ها. تاریخ مشاهده: ۱۴۰۳/۷/۷، قابل دسترس در سایت اندیشکده دیپلماسی اقتصادی به آدرس اینترنتی: <https://eco-dip.ir>/کریدور-هند-اروپا؛-چالشها-و-فرصتها/
۲. خیرگزاری صداوسیما (۱۵ بهمن ۱۳۹۲). دستاوردهای انقلاب اسلامی در سیستان و بلوچستان. تاریخ مشاهده: ۱۴۰۳/۷/۱، قابل دسترس به آدرس اینترنتی: <https://www.iribnews.ir/000BXc>
۳. خسروی نوقاب، امیررضا (۱۴۰۱). تأثیر کریدورهای اقتصادی غرب آسیا بر امنیت اقتصادی جمهوری اسلامی ایران (۲۰۲۰-۲۰۱۰). پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته دیپلماسی و سازمان‌های بین‌المللی، دانشکده روابط بین‌الملل.
۴. دانش، ضیا (۱۳۹۷). راه لاجورد؛ اهمیت و مزایای آن برای افغانستان. ۲۲ آذر. تاریخ مشاهده: <http://www.dailyafghanistan.com/>، قابل دسترس به آدرس اینترنتی: [opinion_detail.php?post_id=145958.1401](http://www.dailyafghanistan.com/opinion_detail.php?post_id=145958.1401)
۵. شپریک مریم و صدیقه آقایی (۱۳۹۹). وضعیت اقتصادی و تجاری میرجاوه در عصر پهلوی دوم. پژوهش‌های تاریخی، ۸۶-۷۱.
۶. غلامی، سعید و رؤیا کوهزاد نوذری (۱۴۰۲). نقش چابهار در استقرار صلح و همکاری‌های منطقه‌ای (با تأکید بر کشورهای هند و چین). فصلنامه خدمات دریایی و بندری، (۲)، ۱۷۸-۱۳۳.
۷. فرجی نصیری، شهریار، افشین متقی و محمد جولانی (۱۴۰۲). کریدور عرب-مد و نقش آن در معماری جدید اتصال فرامنطقه‌ای. فصلنامه اقیانوس‌شناسی، ۱۴(۵۶)، زمستان.
۸. فروزانی، سیدابوالقاسم (۱۳۹۱). جغرافیای تاریخی مکران. پژوهش‌های علوم تاریخی، ۱۹۰-۱۷۳.
۹. کولایی، الهه و طیبه واعظی (۱۳۹۱). تحول سیاست خارجی و توسعه اقتصادی در هندوستان. روابط خارجی، ۴(۱)، ۲۷۴-۲۴۷.
۱۰. لطفی، میلاد و سیدحمزه صفوی (۱۴۰۱). پیامدهای تکمیل راهگذر عرب‌مدیترانه و چالش‌های پیش‌روی جمهوری اسلامی ایران. فصلنامه مطالعات بنیادین و کاربردی جهان اسلام، ۴(۱۵)، بهار ۱۴۰۱.

۱۱. مرکز بین‌المللی مطالعات صلح (۱۴۰۱/۸/۴). مریم وریچ کاظمی، شرایط و اهداف کریدور هند-عرب-مدیترانه‌ای. تاریخ مشاهده: ۱۴۰۱/۷/۸، قابل دسترس به آدرس اینترنتی: <http://peace-ipsc.org/fa>
۱۲. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی (۱۳۹۶). قانون موافقت‌نامه تأسیس دالان حمل‌ونقل و گذر بین‌المللی بین دولت‌های جمهوری اسلامی ایران، جمهوری اسلامی افغانستان و جمهوری هند (موافقت‌نامه چابهار). تاریخ مشاهده: ۱۴۰۳/۶/۲۶، قابل دسترس به آدرس اینترنتی: <https://rc.majlis.ir/fa/law/show/1040897>
۱۳. نورعلی، حسن و سیدعباس احمدی (۱۴۰۲). واکاوای نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل «ایران، هارتلند کریدوری جهان». پژوهش‌های جغرافیای انسانی، ۵۴(۳)، ۱۱۸۷-۱۱۶۱.
۱۴. ورستان، توحید (۱۴۰۲/۰۶/۲۶). اهداف و ابعاد کریدور جدید عرب-مد. تاریخ مشاهده: ۱۴۰۳/۷/۸، قابل دسترس در سایت موسسه مطالعات ایران و اوراسیا به آدرس اینترنتی: <https://www.iras.ir/اهداف-و-ابعاد-کریدور-جدید-عرب-مد/>

References

15. Al-Alaq, P. R. (2016). Dimensions of the Israeli orientation to Greece and Cyprus. *Political and International Journal*, 33(4), 1-40. [In Arabic].
16. Alkhaleejonline. (2020, December). After Corona: Gulf Train: a new step towards rapprochement and reconciliation? *Gulf Online*. Retrieved November 2021, from <https://b2n.ir/h82487>. [In Arabic].
17. Anderson, E. (2013). *Middle East: Geography and Geopolitics*. London: Routledge.
18. Anwar, N. A. (2020). The expected rapprochement between Israel and Saudi Arabia. *Journal of the College of Law for Legal and Political Sciences*, 34(2), 73-110. [In Arabic].
19. Borah, U. (2020, May 18). India-Iran-Afghanistan TIR corridor reports movement of first shipment. Retrieved 2022, from <http://www.cargoconnect.co.in/infrastructure/indiachabहार-afghanistan-tir-corridor-reports-movement-of-first-shipment>.
20. Caplan, G. (2004). *Transatlantic relations and the Middle East: Partnership or rivalry?* Transatlantic Institute.
21. Diyaruna. (2021, September). Fujairah port in the UAE is gaining strategic importance. *Our Home*. Retrieved November 2021, from https://diyaruna.com/articles/cnmi_di/features/2021/06/21/feature-02. [In Arabic].

22. Guzansky, Y., & Lindenstrauss, G. (2021, May). The growing alignment between the Gulf and the Eastern Mediterranean. *Middle East Institute*. Retrieved November 2020, from <https://www.mei.edu/publications/growing-alignment-between-gulf-and-eastern-mediterranean>.
23. Kakar, A. (2020). Afghanistan towards independent transit trade: A decay of affiliation to Pakistan. *Global Business Review*, 1-13.
24. Khalifa, M. (2019, August). Emirates and India: Historical links and strategic partnership. *Statement to the Emirates*. Retrieved November 2021, from <https://www.albayan.ae/across-the-uae/news-and-reports/2019-08-23-1.3632553>. [In Arabic].
25. Khan, A. (2018). Issue brief on India-Afghanistan air corridor: Another attempt to isolate Pakistan? پ. Islamabad: Institute of Strategic Studies Islamabad. Retrieved from https://issi.org.pk/wp-content/uploads/2017/08/IB_Amina_and_Faria_dated_03-8-2017.pdf.
26. Liedy, A. (2010). The great power rivalry in Central Asia. *Meeting Report*. Washington: Kennan Institute. Retrieved from <https://www.wilsoncenter.org/publication/the-great-power-rivalry-central-asia>.
27. Lingzhi, Z. (2021). Research on import and export trade based on China's FDI to Central Asian countries. *International Journal of Innovation and Economic Development*, 7-15. Retrieved from <https://researchleap.com/research-on-import-and-export-trade>.
28. Loyd's List. (2020). One hundred ports 2020. *Lloyd's List*. Retrieved from <https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2020>.
29. MFA of Georgia. (2017, November 16). Georgia joins Lapis Lazuli transit corridor connecting Europe and Asia. Retrieved 2022, from <https://agenda.ge/en/news/2017/2518>.
30. Mirzoev, T., Zhu, L., Yang, Y., Pescatori, A., & Matsumoto, A. (2020). The future of oil and fiscal sustainability in the GCC region. *Middle East and Central Asia Department: Research Department*, 20(1).
31. Samaan, J. (2019). *Strategic hedging in the Arab Peninsula: The politics of the Gulf-Asian rapprochement*. Taylor & Francis.
32. Scott, D. (2009). India's extended neighborhood concept: Power projection for a rising power. *India Review*, 107-143.
33. Tanchum, M. (2021a). India's Arab-Mediterranean corridor: A paradigm shift in strategic connectivity to Europe. *Institute of South Asian Studies (ISAS)*, 55 p.
34. Tanchum, M. (2021b). Greece's rise as a trans-Mediterranean power: Greece's Eastern Mediterranean strategic shift to Europe-to-Africa and Europe-to-Middle East connectivity. *Eliamep Publications*, 15 p.

35. Taskomur, F. (2018, April). Tel Aviv seeks revival of Hejaz railway track to link Israel with the Gulf. *TRT World*. Retrieved November 2021, from <https://www.trtworld.com/mea/tel-aviv-seeks-revival-of-hejaz-railway-track-to-link-israel-with-the-gulf-16465>.
36. Wariko, K. (2016). Central Asia and South Asia: Opportunities and challenges. *India Quarterly*, 1-15.
37. Wionews. (2017, October 18). Strategic objective on Chabahar port has been achieved. Retrieved 2022, from <https://www.wionews.com/india-news/strategic-objective-onchabahar-port-has-been-achieved-afghanistan-commerce-minister-2>.

استناد به این مقاله: ریاضی، طاهره، غلامی، سعید، نجاتی پور، مهدی. (۱۴۰۳). تقابل جمهوری اسلامی ایران با پروژه کریدور عرب-مد (با تأکید بر نقش سازنده طرح پروژه چابهار در حوزه خلیج فارس)، فصلنامه خدمات دریایی و بندری، ۲ (۵)، ۱۳۳-۱۷۸.



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

Role of Multimodal (Combined) Transportation in the Development of a Maritime-Based Economy

Seyed Reza Miraskari  *

Assistant Professor of Economics, Department of Economics, University of Guilan, Rasht, Iran

Ata Safae 

M.A. of Theoretical Economics, University of Guilan, Rasht, Iran

Abstract

The aim of the present study is to investigate the role of multimodal transportation in the development of the sea-based economy. The research method is based on quantitative analysis based on statistical data gathered from official centers such as the Statistical Center of Iran and the Ports Organization of Iran. The data of this study includes 13 ports and it covers the period from 1391 to 1402, which was estimated using the ordinary least squares method. The results show that the two ports of Shahid Rajaei and Imam Khomeini have been the focus of attention and investment by development policymakers. In addition, it was shown that transit, cabotage, and the virtual variable of the existence of railways in the aforementioned ports have had a positive and significant effect on the development process of Iranian ports during the studied period. This study attempts to analyze and examine the conditions and factors that can bring the capacities of international corridors, including the North-South Corridor in Iran, from a potential state to an actual state. This corridor starts from the port of Mumbai in the south, reaches southern Iranian ports such as Chabahar and Bandar Abbas by sea, and then connects to northern Iranian ports such as Anzali, Caspian and Amirabad ports by rail and road. Then, it connects to Russian ports such as Astrakhan via the Caspian Sea. It then connects to St. Petersburg in Russia and Northern Europe via rail. The World Development Report (2009) shows that

*Corresponding Author: miraskari@guilan.ac.ir

How to Cite: Miraskari, S. R., Safae, A. (2024). Role of Multimodal (Combined) Transportation in the Development of a Maritime-Based Economy. *Marine and Port Services*, 2(5), 179-215.

countries with access to the sea have an average annual economic growth of half a percent higher than landlocked countries. One of the reasons for their high economic growth is that more than 90 percent of goods are transported by sea. According to the sea-oriented development policies announced in accordance with the Seventh Development Plan, the growth of the sea-oriented economy should be twice as much as economic growth of the country. One of the factors for realizing the sea-oriented development policies is to complete the missing links along the international corridors. For example, the existing ports on this route should be upgraded to higher generation ports and become smart and the infrastructure of various water, rail and road transportation methods should be developed.

Keywords: Maritime-Based Development, Multimodal Transportation, North-South Corridor, Sixth-Generation Port, Economic Penetration.

نقش حمل و نقل چندوجهی (ترکیبی) در توسعه اقتصاد دریامحور

سید رضا میرعسکری ^{id} * | عضو هیئت علمی گروه اقتصاد و حسابداری، دانشگاه گیلان، رشت، ایران

عطا صفائی ^{id} | کارشناسی ارشد علوم اقتصادی گرایش اقتصاد نظری، دانشگاه گیلان، رشت، ایران

چکیده

هدف پژوهش حاضر بررسی نقش حمل و نقل چندوجهی در توسعه اقتصاد دریا محور است. روش پژوهش مبتنی بر تحلیل‌های کمی بر اساس داده‌های آماری مراکز رسمی مانند مرکز آمار ایران و سازمان بنادر ایران است. داده‌های این پژوهش شامل ۱۳ بندر و طی دوره زمانی ۱۳۹۱ تا ۱۴۰۲ است که برآورد با روش حداقل مربعات معمولی انجام گرفته و نتایج نشان دادند که دو بندر شهید رجایی و بندر امام خمینی ره کانون توجه و سرمایه‌گذاری سیاست‌گذاران توسعه بوده است و همچنین ترانزیت تأثیر مثبت و معنادار و کاپوتاژ تأثیر مثبت و معنادار و متغیر مجازی وجود راه آهن در بنادر مذکور تأثیر مثبت و معناداری بر روند توسعه بنادر ایران طی دوره اتخاذ شده داشته است. در این پژوهش تلاش شده شرایط و عواملی مورد تحلیل و بررسی قرار گیرد که می‌توانند ظرفیت‌های کریدورهای بین‌المللی از جمله کریدور شمال-جنوب را در ایران از وضعیت بالقوه به وضعیت بالفعل برساند. این کریدور از بندر بمبئی در جنوب شروع می‌شود از مسیر دریایی به بنادر جنوبی ایران مانند بندر چابهار و بندرعباس می‌رسد و از مسیر ریلی و جاده‌ای به بنادر شمالی ایران مانند بندر انزلی، بندر کاسپین و بندر امیرآباد می‌رسد. سپس از طریق مسیر دریای کاسپین به بنادر روسیه مانند بندر آستاراخان وصل می‌شود. در ادامه از طریق ریلی به سن پترزبورگ در روسیه و شمال اروپا وصل می‌شود. گزارش توسعه جهانی^۱ (۲۰۰۹) نشان می‌دهد کشورهایی که به دریا راه دارند به طور متوسط رشد اقتصادی سالانه آن‌ها نسبت به کشورهای محصور در خشکی نیم درصد بیشتر است. یکی از دلایل بالا بودن رشد اقتصادی آن‌ها این است که بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل کالاها از طریق دریا صورت می‌گیرد. طبق سیاست‌های توسعه دریا محور ابلاغ شده به تبعیت از برنامه هفتم توسعه رشد اقتصاد دریامحور

* نویسنده مسئول: miraskari@guilan.ac.ir

1 World Development Report (WDR)

باید دو برابر رشد اقتصادی کشور باشد. از عوامل تحقق سیاست‌های توسعه دریا محور آن است که حلقه‌های مفقوده در طول کریدورهای بین‌المللی کامل شود. مثلاً بنادر موجود در این مسیر به بنادر نسل‌های بالاتر ارتقا یابند و هوشمند شوند. زیرساخت‌های انواع روش‌های حمل‌ونقل آبی، ریلی و جاده‌ای توسعه یابند.

کلیدواژه‌ها: توسعه دریامحور، حمل‌ونقل چندوجهی، کریدور شمال-جنوب، بندر نسل ۶، نفوذ اقتصادی.

۱. مقدمه

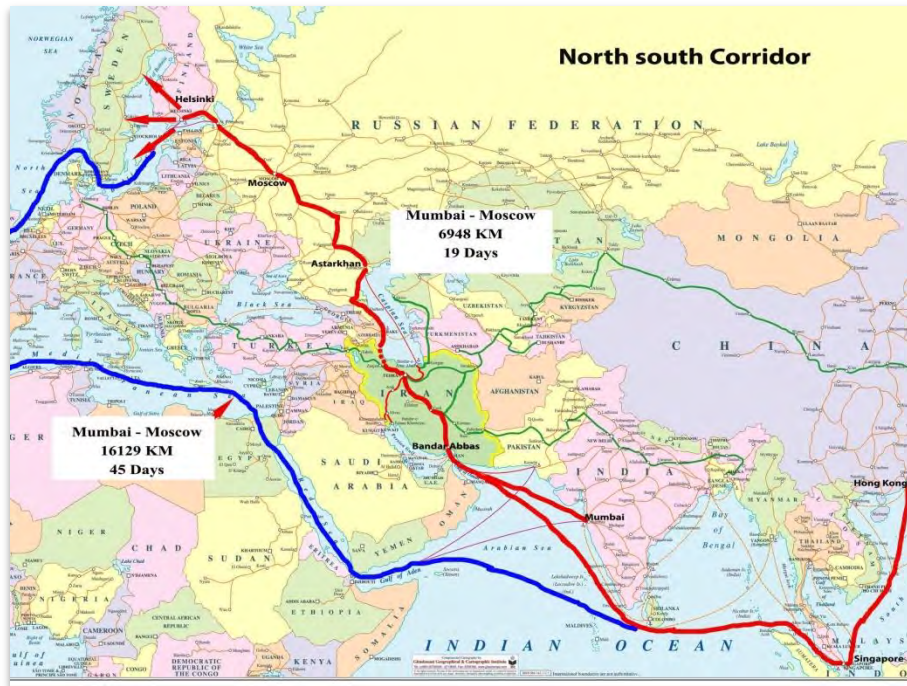
ایران دارای سواحل گسترده در شمال و جنوب است. با وجود سواحل و بنادر بسیار که ظرفیت زیادی جهت بهره‌برداری دارد در تصمیم‌های سیاست‌گذاران سهم اندکی از توجه را داراست. در طی سالیان بسیار صنایع دریامحور به‌عنوان یک محور تعیین‌کننده در اقتصاد و جامعه تلقی نشده است. همچنین مطالعات صورت گرفته نشان داده‌اند که حدود یک‌سوم جمعیت جهان در کنار سواحل دریاها و اقیانوس‌ها زندگی می‌کنند. سواحل علاوه بر داشتن شرایط مساعد برای اسکان جمعیت کشورهای دارای مناطق ساحلی در ابعاد اقتصادی و اجتماعی نیز بسیار مفید هستند (فرج‌زاده، ۱۴۰۳: ۲۰۶). در مبحث شناخت دریاها بیان شده که قدرت دریایی از ۷ عامل جغرافیایی و سرزمینی، ژئوپولیتیکی، انسانی و اجتماعی، اقتصادی و صنعتی، نظامی، سیاسی و تکنولوژیکی یا فناوری اطلاعات شکل می‌گیرند (الهی‌پودی زاده، ۱۳۹۸: ۱۲۶). در مطالعه اخیر (فرج‌زاده، ۱۴۰۳: ۲۰۸) به نقل از پژوهش کرمی خانیکی بیان شده سواحل ایران دارای مرزی به طول ۵۸۰۰ کیلومتر با احتساب سواحل جزایر ایرانی است. ۳ استان گیلان، مازندران و گلستان در شمال با دریای خزر و ۴ استان خوزستان، بوشهر، هرمزگان و سیستان و بلوچستان در جنوب با خلیج فارس و دریای عمان، دارای سواحل دریاها می‌باشند. بنا بر گزارش توسعه جهانی کشورهای که به دریاها دسترسی دارند و یا به عبارتی دارای بنادر تجاری و مسافربری هستند به‌طور متوسط نیم درصد رشد بیشتری را در کل رشد اقتصادی کشور تجربه می‌کنند؛ اما هرچه از سواحل دور می‌شویم آثار اقتصادی دریای پایه کاسته شده و تأثیرات ناشی از اقتصاد دریامحور مشاهده نمی‌شود. به زبان ساده‌تر شهرهای ساحلی که دارای بنادر با ظرفیت هستند یا در حالت کلی‌تر استان‌های ساحلی ایران باید پیشران رشد اقتصادی کشور باشند اما چنین نیست. مسئله‌ای که ذهن پژوهشگران حوزه صنایع دریامحور و دریای پایه را به خود مشغول کرده همین مسئله است. کشوری که با چنین مساحت گسترده‌ای از سهم پهنه آبی برخوردار است چرا باید سهم اندکی از ظرفیت‌های آن به کار گرفته شود؟ از آنجا که کشور در شمال و جنوب از موهبت دریایی بسیار برخوردار است، توجه سیاست‌گذاران،

تاجران دریامحور و نیروهای مسلح را به خود معطوف کرده است. از سوی دیگر ایران جزایر ارزشمندی در دریای خلیج فارس دارد که نیازمند سازمان‌دهی بنادر مسافری است؛ اما دلایل متعددی وجود دارد که پیشرفت چشمگیری در حوزه تجارت بین‌المللی و مسافری نداشته است. از جمله این عوامل می‌توان به مواردی چون نبود بودجه و اعتبارات کافی، نبود عزم جدی در بین مسئولان و نبود راهبردهای مؤثر (مطلبی کربکنندی و زارع زدینی، ۱۴۰۱: ۵۵) اشاره کرد. علی‌رغم بند ۲۳ برنامه ششم توسعه اقتصادی مبنی بر توسعه بازارهای دریایی و ایجاد مناطق مهم اقتصادی دارای مزیت که به‌طور بالقوه حصول نیافت، در برنامه هفتم توسعه اقتصادی تلاش بر این است تا رشد ۱۶ درصدی صنایع دریامحور جهت نیل به اهداف اقتصادی بلندمدت گنجانده شده است تا کشور بتواند رشد ۸ درصدی در اقتصاد را به دست بیاورد.

دریا موهبت و ثروتی الهی است که از دیرباز نقش مهمی در تأمین معاش خانوارها داشته است. بهره‌مندی از نعمت‌های دریا صرفاً به ابعاد اقتصادی منجر نمی‌شود. همچنین به‌رغم تأکید رهبر معظم انقلاب اسلامی درباره کسب اقتدار و سیادت اقتصادی در حوزه دریا تنها ۱۰ درصد از ظرفیت بالقوه دریا‌های ایران استفاده شده است. با احتساب ارزش افزوده حوزه‌هایی مانند شیلات و انرژی بهره‌مندی از ظرفیت دریایی در کشور در حدود ۲۰ درصد خواهد بود. مشکلاتی مانند نبود نگاه چندبعدی فنی، برنامه جامع و راهبردی در خصوص چگونگی به‌کارگیری از ظرفیت‌های بالقوه دریایی اعم از تجارت و یا استخراج منابع دریایی از دلایل کاسته شدن سهم صنایع دریامحور در رشد و پیشرفت اقتصاد کشور ذکر شده است (سمعی نصب، ۱۴۰۱: ۴۹). لازمه رشد و افزایش ظرفیت‌های دریایی، وجود یک انگیزه مانند منافع سرشار اقتصادی است. دستیابی به این انگیزه مستلزم ارتباطات بین‌المللی است. با توجه به موقعیت جغرافیایی ایران و بعد ژئوپلیتیکی، ایران می‌تواند با استفاده از یک کریدور بین‌المللی یکی از بهترین مسیرهای انتقال کالا از آسیای شرقی به اروپا باشد. از نظر سازمان همکاری راه‌آهن‌ها، یک کریدور بین‌المللی به شبکه حمل‌ونقل بین‌المللی گفته می‌شود که از خطوط راه‌آهن، آبراه‌ها و جاده‌ها به‌منظور

حمل و نقل و ترانزیت کالا و مسافر استفاده کند (محمدی و همکاران، ۲۰۲۱: ۴). راه اندازی مؤثر یک کریدور بین‌المللی مستلزم داشتن شرایطی مانند صرفه اقتصادی در هزینه‌ها، تحویل بار در سریع‌ترین زمان ممکن و امنیت نسبت به سایر کریدورهای بین‌المللی دیگر است. در همین راستا موافقت‌نامه‌ای در سال ۲۰۰۱ میلادی در سنپترزبورگ به امضای وزیران حمل و نقل سه کشور ایران، هند و روسیه رسید. طبق این موافقت‌نامه کریدور بین‌المللی شمال-جنوب برای ارتباط اقتصادی میان هند، آسیای میانه و اروپای شرقی مفهوم‌سازی شد. کریدور شمال-جنوب یک شبکه حمل و نقل چندوجهی است که از راه دریا، خطوط ریلی و جاده‌ای جابه‌جایی بار را ممکن می‌سازد. این کریدور می‌تواند بار را از بندر بمبئی در هند به هلسینکی در فنلاند برساند (محبوبی و همکاران، ۲۰۶: ۱۴۰۲-۲۱۰). طبق [تصویر ۱] کریدوری که با رنگ آبی نشان داده شده است، مسیری است که عموماً انتقال بار از این کریدور می‌گذرد. مسافت طی شده بار از کریدور آبی‌رنگ که از کانال سوئز می‌گذرد ۱۶۱۲۹ کیلومتر است. طی کردن این مسیر ۴۵ روز به طول می‌انجامد. کریدوری که به رنگ قرمز نشان داده شده است، می‌تواند بار را از بمبئی در هند طبق مسیر قرمز رنگ مشخص شده در تصویر، در ۱۹ روز و طی کردن مسافت ۶۹۴۸ کیلومتر به مقصد هلسینکی برساند. این کریدور کاهش ۴۰ درصدی در مسافت و کاهش ۳۰ درصدی در هزینه‌ها را به ارمغان می‌آورد. اکنون سؤال این است که کریدور شمال-جنوب دارای ویژگی صرفه‌جویی در زمان تحویل بار در ۱۹ روز است که نسبت به مسیر قبلی سریع‌تر می‌رسد، از طرفی این مسیر دارای امنیت کامل جهت رسیدن بار به مقصد است، ولی آیا از لحاظ اقتصادی صرفه‌جویی در هزینه‌ها را نیز داراست؟ صرفه‌جویی در هزینه‌هایی مانند ظرفیت‌های بنادر ایران، تکمیل بودن تجهیزات نگه‌داری بار و انبار و جابجایی بار، در دسترس بودن کریدور چندوجهی جهت انتقال به مقصد است. با توجه به استفاده از این کریدور، این نتیجه به دست می‌آید که ظرفیت بنادر ایران و دسترس پذیر بودن مسیرهای خطوط ریلی و جاده‌ای باید بازنگری اساسی در توسعه آن‌ها صورت بگیرد.

شکل ۱. نمایش کریدورهای انتقال کالا از آسیای شرقی به اروپای شرقی^۱



اما صرفاً بهره‌مندی بالفعل از ظرفیت‌های دریایی ایران به تصمیم‌گیری سیاست‌گذاران داخلی مرتبط نمی‌شود. عوامل خارجی متعددی نیز وجود دارند تا مانع از این پیشرفت بالقوه شوند. تحریم‌های ظالمانه غرب علیه ایران به‌خصوص در بخش دریای پایه کشور یکی از مهم‌ترین عوامل ملموس در این امر است. عواملی چون تغییر مسیر سیاسی کریدورهای بین‌المللی و بسترسازی حذف ایران از این کریدورها، توسعه نیافتن روابط سیاسی و دیپلماتیک با کشورهای همسایه یعنی ضعف در منطقه‌گرایی، عدم آزادی عمل شرکت‌های دریایی در کشور، تأثیر و افزایش تعداد کشتی‌ها و شناورهای نظامی خارجی در دریای خلیج فارس و همچنین توسعه نیافتن موقعیت ژئوپلیتیک دریامحور کشور در جهان و در نهایت مناقشات بر سر منابع دریایی کشور با کشورهای فرامنطقه‌ای (مقی و همکاران، ۱۴۰۳: ۲۹) از دلایل عدم پیشرفت لازم در صنایع دریامحور ایران است.

1 <https://spnfa.ir/20230126>

۲. مبانی نظری

۲-۱. مفهوم اقتصاد دریامحور

به کلیه فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی یا نظامی که در یک منطقه ساحلی انجام می‌شود را فعالیت‌های دریامحور می‌گویند. فعالیت‌هایی که بر روی مسائل اقتصادی تأکید دارد و یا فعالیت‌هایی که به‌طور مستقیم و یا غیرمستقیم از دریا به‌عنوان داده یا مواد اولیه استفاده می‌کنند و به دریا متکی هستند اقتصاد دریامحور تلقی می‌شود. حال اگر این فعالیت‌ها در راستای تکمیل ظرفیت اقتصاد دریامحور انجام شود موجب رشد فزاینده این بخش از اقتصاد خواهد شد. به‌طور کلی حوزه‌های متنوع اقتصاد دریامحور را به این صورت می‌توانیم بیان کنیم: حمل و نقل دریایی، ساخت و تعمیر کشتی، صنایع فراساحل، انرژی‌های تجدیدپذیر، گردشگری دریایی، شیلات، امور دفاعی، تأمین مواد و تجهیزات و صنایع وابسته (سیف و همکاران، ۱۳۹۷: ۲-۶) است. ایران با داشتن هزاران کیلومتر از سواحل دریا و منابع نفت و گاز در شمال و جنوب، به‌هیچ‌عنوان نمی‌تواند نسبت به این فرصت‌ها بی‌تفاوت باشد، چراکه صنایع دریامحور و سواحل ایران ارتباط تنگاتنگی با امنیت و اقتصاد ملی دارد. به‌طور کلی اهمیت صنایع دریایی ایران ناشی از این عوامل است: ۱- حمل ۹۰ درصد از صادرات و واردات غیرنفتی کشور از طریق دریاست، ۲- حمل تمام صادرات نفتی کشور از طریق دریا، ۳- جابجایی مسافر بین بنادر جنوبی کشور و با کشورهای عربی و حمل کالا و مایحتاج به جزایر خلیج فارس، ۴- توسعه ارتباط با کشورهای حوزه دریای خزر و ترانزیت کالا و جایگاه شرکت‌های کشتیرانی و درآمد ارزی آن‌ها برای کشور، ۵- استقلال در بخش حمل و نقل دریایی به جهت داشتن ناوگان حمل کالا از طریق دریا، ۶- امکان فعالیت کشتی‌های ماهیگیری کشور در آب‌های ساحلی کشور و آب‌های بین‌المللی، ۷- پروژه‌های گسترده نفت و گاز در خلیج فارس و نیاز آن‌ها به خدمات و پشتیبانی دریایی، ۸- تأمین امنیت و حفظ و حراست از مرزهای کشور (مطلبی کربکنندی و زارع زدینی، ۱۴۰۱: ۵۶)، عواملی است که ایجاب می‌کند تا توجه ویژه‌ای در امر اقتصاد دریامحور صورت پذیرد.

۲-۲. مفاهیم ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک^۱ و ارتباط آن‌ها

در لغت «ژئو» به معنای جغرافیا و «پلیتیک» به معنای سیاست است. می‌توان گفت ژئوپلیتیک آن بخش از جغرافیای سیاسی را در برمی‌گیرد که با قدرت پیوند می‌خورد تا حدودی با تعاریفی می‌توان اینگونه ژئوپلیتیک را قلمداد کرد که این علم متقابل جغرافیای سیاسی و قدرت و یا روابط متقابل بین آن‌هاست. ولی همچنان ژئوپلیتیک مفهومی شناور است چون با وجود مطالعات بسیاری که در این حوزه صورت گرفته، اختلاف نظر پیوسته وجود دارد. (محبوبی و همکاران، ۱۴۰۲: ۲۰۸). ژئوپلیتیک به مفهومی اشاره دارد که مربوط به جغرافیای سیاسی کشورهاست و مفهوم ژئوپلیتیک در جغرافیای حمل‌ونقل به بررسی کلیه فعالیت‌های حمل‌ونقل که در چارچوب این مفهوم صورت می‌گیرد، می‌پردازد و کریدورهای خشکی پایه و آب‌پایه را به‌عنوان مسیرهای اصلی مورد توجه قرار می‌دهد و بندرها پیونددهنده این دو عرصه جغرافیایی محسوب می‌شوند. همچنین پررنگ شدن بعد اقتصادی حمل‌ونقل عصر جدید ژئوپلیتیک حمل‌ونقل از بعد ژئواستراتژیک^۲ خود به بعد ژئواکونومیک^۳ و ژئوپلی نومیک^۴ تغییر جهت می‌دهد (نورعلی و احمدی، ۱۴۰۱: ۱۱۶۳-۱۱۶۴). از نخستین نظریه پردازان ژئوپلیتیک هالفورد مکیندر^۵ است که ادعا کرده بود محور جغرافیایی تاریخ را شناسایی کرده است. وی بعدها در سال ۱۹۱۹ آن را به‌عنوان هارتلند^۶ جاودانه کرد (ناتسن، ۲۰۱۴: ۸۳۵).^۷ مکیندر هرچند مفهوم ژئوپلیتیک را ابداع کرد اما هرگز از این واژه استفاده نکرد (نورعلی و احمدی، ۱۴۰۱: ۱۱۶۵). او بر این عقیده بود که ناحیه محوری، قلب قسمت عمده‌ای از خشکی اوراسیاست که تحت سلطه نیروی دریایی انگلستان نیست و قلمرو وسیع اوراسیا یک هارتلند غیرقابل نفوذ است (ویلیکینسون و همکاران، ۱۹۰۴: ۴۳۸).^۸ طبق [تصویر ۲] در خارج از ناحیه محور، یک

1 Geopolitics

2 Geostrategic

3 Geoeconomic

4 Geopolinomics

5 Halford J Mackinder

6 Heartland

7 Torbjorn L Knutsen

8 Spencer Wilkinson

هلال داخلی بزرگ وجود دارد که شامل آلمان، اتریش، ترکیه، هند و چین می‌شود و در یک هلال بیرونی، انگلیس، آفریقای جنوبی، استرالیا، ایالات متحده، کانادا و ژاپن قرار دارند (مکیندر، ۲۰۰۴ (۱۹۰۴): ۳۱۳).

شکل ۲. نقشه طراحی شده مکیندر از جغرافیای سیاسی جهان (مکیندر، ۲۰۰۴ (۱۹۰۴): ۳۱۲)



برای اولین بار جیمز فرگیو^۱ ژئوپلیتیسین انگلیسی در سال ۱۹۱۵ اصطلاح هارتلند را به کار برد، اما مکیندر این اصطلاح را در مفاهیمی که خود در پژوهشش طراحی کرده بود به کار می‌برد. مفهوم‌سازی او به دلیل نگرانی‌اش از کاسته شدن اعمال قدرت و حفظ برتری سیاسی بریتانیا در دریاها بود چون ظهور کشورهای اوراسیا تهدید جدی علیه هژمونی بریتانیا محسوب می‌شد. وی با اصالت دادن به کشورهای اوراسیا در سال ۱۹۱۹ اظهار کرد که هر کشوری بر اروپای شرقی مسلط شود بر هارتلند مسلط می‌شود و هر کشوری که بر هارتلند مسلط شود بر جزیره جهانی مسلط خواهد شد.

۲-۳. کریدور چندوجهی^۲ شمال-جنوب

1 James Fergio

2 Multimodal Corridor

قرن نوزدهم در منطقه خاورمیانه و آسیای مرکزی حول مفهومی استعاری خلاصه می‌شود: بازی بزرگ. این بازی در مفهوم «قلمرو» و در دستیابی به مرزهای دیگر نمایان می‌شود؛ اما بازی بزرگ قرن بیست و یکم با بازی بزرگ قرن نوزدهم تفاوت بسیاری دارد. هم به دلیل پیشرفت‌های تکنولوژیکی، افزایش تعداد بازیگران و ظهور قدرت‌های شرق و هم به دلیل تغییرات دیپلماتیک کشورها مفاهیم دچار تغییرات بسیاری شده‌اند. از این رو فضای ژئوپلیتیکی قرن بیست و یکم بر شبکه‌ای از پل‌ها و کریدورهای ارتباطی بین کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای استوار است که می‌توان گفت بازی بزرگ قرن بیست و یکم در یک مفهوم خلاصه می‌شود: کریدور. نمود عینی این مفهوم را می‌توان در ابرپروژه بیست و یکمی چین به نام «یک کمربند، یک راه» یا «راه ابریشم جدید» مشاهده کرد (گزارش جهان اسلام، ۱۴۰۰: ۱-۳). تمام کشورهای جهان دارای ثروت‌های طبیعی هستند، کشور ایران نیز علاوه بر ثروت‌های طبیعی و منابع سرشار از موهبت موقعیت ویژه جغرافیایی نیز برخوردار است. موقعیت ترانزیتی ایران در طول تاریخ برای اتصال شرق به غرب دنیا بر کسی پوشیده نیست، کشوری با موقعیت ویژه ژئوپلیتیکی و ژئواستراتژیکی که همواره مورد توجه قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای قرار گرفته است. حال ایران فرصت ویژه‌ای دارد تا با استفاده از موقعیت منحصر به فرد خود می‌تواند یکی از بازیگران کریدورها باشد که علاوه بر تبادلات تجاری و تقویت منطقه‌گرایی و همچنین تقویت قدرت بازدارندگی خود رشد اقتصادی دریامحور را نیز ضمیمه موفقیت‌های خود کند. یکی از کریدورهای مهم و نوظهور، کریدور چندوجهی شمال-جنوب^۱ است که کشور هند را از طریق ایران به روسیه و شمال اروپا متصل می‌کند. این کریدور علاوه بر منافع بالقوه‌ای که برای روسیه و هند دارد، برای ایران نیز اهمیتی استراتژیک دارد. شافکار شیندی^۲، معاون فدراسیون انجمن‌های حمل و نقل هند، در همایش کریدور شمال-جنوب در سال ۲۰۱۷ خاطر نشان تاریکی:

قصده از ایجاد کریدور، گسترش میزان تجارت میان کشورها و مناطق در مسیرهای گوناگون آن، به واسطه کاهش هزینه‌های تجارت و زمان ترابری است. پژوهش‌های قبلی

1 International North-South Transport Corridor (INSTC)

2 Shankar hinde

درباره مسیرهای درون این کریدور و نیز پژوهش‌های بعدی نشان می‌دهند که این مسیرها در قیاس با جاده‌های سنتی، هزینه تجارت میان کشورهای واقع بر این جاده‌ها را حدود ۳۰ درصد و زمان حمل و نقل را حدود ۴۰ درصد، در مقایسه با کانال سوئز، کاهش می‌دهد.

۱-۳-۲. مسیرهای اصلی کریدور ترانزیتی شمال-جنوب

این مسیر دارای شماری از مؤلفه‌های دریایی و زمینی است که وجود مسیرهای فرعی را لازم می‌سازد:

مسیر اول: معروف به مسیر غربی که مسیری سنتی است و کشورهای واقع در این دالان، آن را بیشتر پذیرفته‌اند. این مسیر از بندر بمبئی در هند آغاز و به بندرعباس در تنگه هرمز، بین خلیج فارس می‌رسد و سپس با جاده‌های زمینی و راه آهن در داخل ایران ادامه می‌یابد و به گذرگاه آستارای ایران می‌رسد. آنگاه، مسیری زمینی به موازات دریای خزر آغاز می‌شود که به آستاراخان روسیه می‌رسد و سپس به مسکو و شمال اروپا و اروپای شرقی منتهی می‌شود.

مسیر دوم: از بندر بمبئی در ساحل غربی هند آغاز می‌شود و سپس به بندرعباس ایران در تنگه هرمز می‌رسد. از آنجا مسیر زمینی دالان شامل راه‌های زمینی یا راه آهن در داخل ایران آغاز می‌شود و به بندر امیرآباد در ساحل دریای خزر می‌رسد. از اینجا، مسیر دریایی این گذرگاه در درون دریای خزر آغاز می‌شود و به آستاراخان روسیه و از آنجا به مسکو و شمال اروپا می‌رسد.

مسیر سوم: معروف به مسیر شرقی که از بندر بمبئی آغاز و به بندرعباس می‌رسد. سپس مسیر زمینی داخل ایران است که به بندر امیرآباد می‌رسد. آنگاه از شرق دریای خزر و ترکمنستان می‌گذرد و به روسیه و سپس شمال اروپا ختم می‌شود.

با نگاه به این مسیرها به دو ویژگی اساسی می‌توان پی برد: اول؛ جذابیت این کریدور استراتژیک با توجه به چندوجهی بودن و درگیر بودن بسیاری از کشورها و دوم؛ شکل‌گیری بازدارندگی کریدوری برای کشورهای دخیل در این مسیر استراتژیک

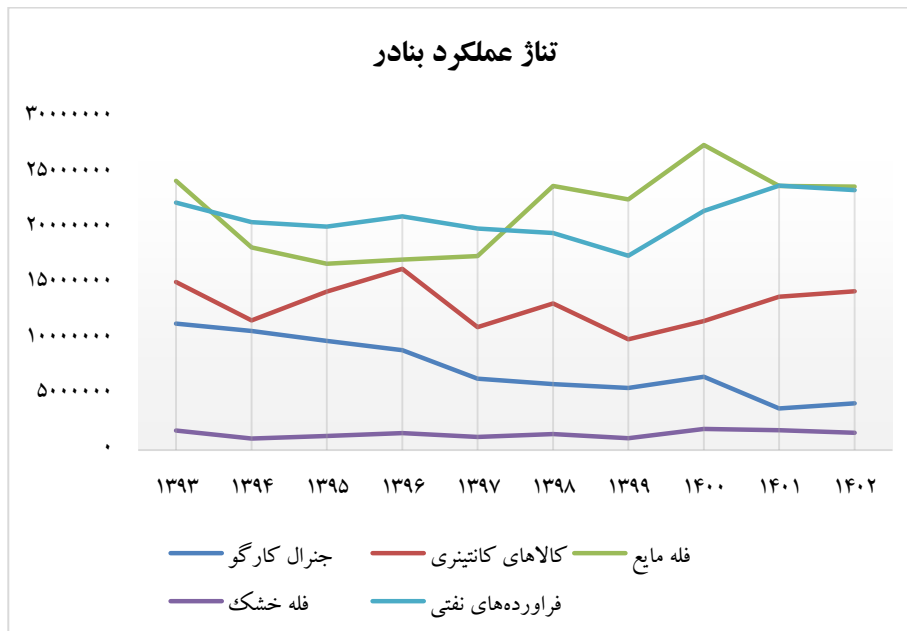
(گزارش جهان اسلام، ۱۴۰۰: ۴).

۲-۴. مفهوم بنادر

طبق تعریف نشنال جغرافی^۱ بندر محلی است که کشتی‌ها اعم از باری، مسافربری و نظامی در منطقه ساحلی دریا، دریاچه و یا رودخانه برای تخلیه یا بارگیری بار، تعمیر کشتی‌ها و جابجایی مسافرانی که قصد جابه‌جایی از طریق دریا را دارند، پهلو می‌گیرند. بنادر بر اساس هدفشان دسته‌بندی می‌شوند، بعضی بنادر صرفاً ممکن است مسافربری باشند، بعضی ممکن است فقط تجاری باشند و کالاهای نفتی و غیرنفتی بارگیری و تخلیه کنند. بنادر تجاری مراکز مهم اقتصادی یک کشور است که مسیر آب‌پایه را به مسیر خشکی پایه متصل می‌کنند. بسیاری از کالاهایی که سنگین و غیرقابل حمل با وسایل نقلیه‌ای مانند قطار، وسایل نقلیه جاده‌ای و یا هواپیما هستند، فقط از کریدور آب‌پایه امکان انتقالشان برای مسیرهای طولانی وجود دارد؛ مانند نفت در حجم‌های بالا، ماشین‌آلات سنگین، خودرو و آهن و فولاد سنگین، بنابراین بنادر از ارکان مهم تجارت در تمام کشورهای دنیاست.

همچنین بنادر یکی از مراکز مهم و مرکز ثقل فعالیت‌های اقتصادی از قدیم بود. با تبدیل کاربری بنادر از بارانداز و انبار و نگهداری کالاها به بازار کالا و محل‌هایی برای پردازش، فرآوری، تغییر، تبدیل، توزیع و ترانزیت کالا، فعالیت‌های خدماتی، صنعتی و بازرگانی باعث شده است که اهمیت آن دوچندان شود. با این تفاسیر کشورهای بسیاری که توانسته‌اند بنادر خود را با برنامه‌ریزی مناسب و راهبردی، آن را از حالت بارانداز خارج کنند و به بنگاه‌های اقتصادی تبدیل کردند تا با اقتصاد جهانی همگام شوند، رشد اقتصادی بالایی را به دست آوردند. جمهوری اسلامی ایران دارای بیست بندر فعال است که هر کدام هدف اقتصادی و اجتماعی و نظامی خود را ایفا می‌کنند،

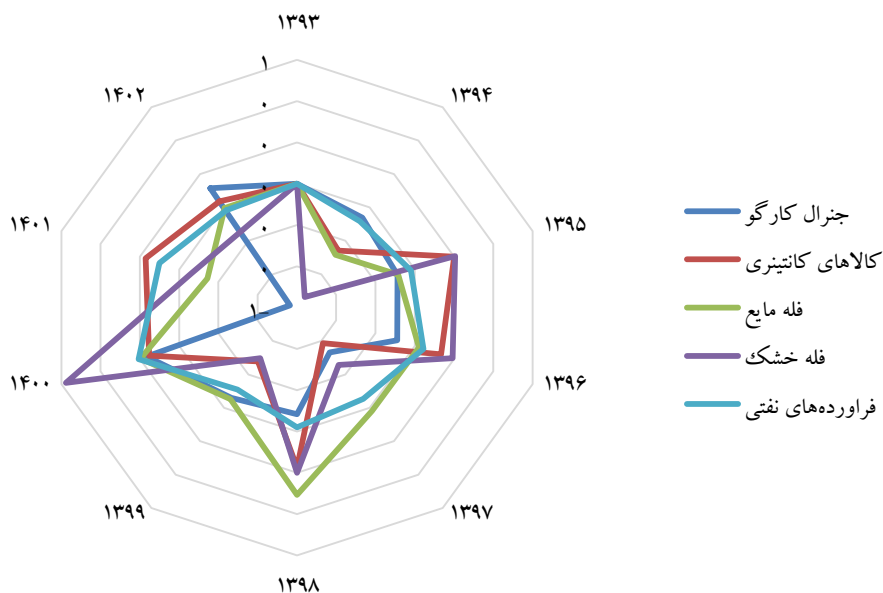
شکل ۳. عملکرد بنادر ایران طی ۱۰ سال^۱



در [تصویر ۳] تناژ عملکرد بنادر ایران طی ۱۰ سال نشان داده شده است. بالاترین میزان تخلیه و بارگیری در بنادر به فله مایع مربوط می‌شود، فله مایع شامل صادرات و واردات نفتی و غیرنفتی به صورت مایع است و فله خشک کمترین میزان پردازش در بنادر را به خود اختصاص داده است، فله خشک شامل غلات، سیمان و دیگر کالاهای غیرقابل بسته‌بندی شدن است.

1 <https://www.pmo.ir/fa/statistics/loadingdischarge>

شکل ۴. نرخ رشد نسبی تناژ عملکرد بنادر^۱



طبق [تصویر ۴] بالاترین نرخ رشد در عملکرد بنادر مربوط به فله خشک در سال ۱۴۰۰ است و در سال ۱۳۹۸ فله مایع عملیات تخلیه و بارگیری و پردازش آن رشد چشمگیری داشته است. همچنین کم‌ترین نوسان نزولی مربوط به جنرال کارگو در بنادر کشور است. اگرچه از ظرفیت بنادر ایران به صورت بالفعل استفاده می‌شود اما همچنان نقش ویژه‌ای در اقتصاد ایران دارند، این بنادر به مجموع شمال و جنوب شامل؛ بندر خرمشهر، بندر امام خمینی، بندر ماهشهر، بندرعباس، بندر انزلی، بندر شهید رجایی، بندر ترکمن، بندر لنگه، بندر بوشهر، بندر کنگان، بندر امیرآباد، بندر چابهار، بندر بوشهر، بندر جاسک، بندر کیش، بندر قشم، بندر آبادان، بندر نوشهر، بندر شهید باهنر و بندر گناوه می‌باشند، این بنادر به دلیل قرار داشتن در موقعیت استراتژیک جغرافیایی، ظرفیت‌های بالایی در بخش تجارت، انبار و پردازش کالاها و ارسال از طریق کریدورهای ترکیبی دارد. بنادر جنوب ایران در خلیج فارس و دریای عمان به‌عنوان گلوگاه نفتی جهان بسیار استراتژیک و مهم

¹ Drawing in Excel software by the researcher

هستند که نفت استخراج شده و واردات و صادرات بسیاری از کالاهای غیرنفتی نیز از بنادر جنوبی پردازش می شوند. همچنین بنادر ایران در شمال، مانند بندر انزلی و امیرآباد مسیر ارتباطات دریایی ایران با کشورهای قزاقستان، روسیه، ترکمنستان و آذربایجان است. ایران همسایگانی دارد که به دریا دسترسی ندارند مانند افغانستان که موقعیت خوبی است برای ارتباط دادن کشورهایایی که در خشکی محصور شده اند و نیاز دارند تا با شرق و غرب تعاملات تجاری برقرار کنند (جعفری و همکاران، ۱۳۸۹: ۳-۶).

۳. پیشینه پژوهش

جدول ۱. پیشینه پژوهش به اختصار

شماره	پژوهشگر (ان)	موضوع پژوهش	نتایج و یافته‌ها
۱	جعفری و همکاران، ۱۳۹۱	توسعه بنادر کشور راهبردی مؤثر در توسعه دریا محور	در این پژوهش بنادر ایران در دریای خزر و خلیج فارس و عمان طی چشم انداز ۱۰ ساله مورد تحلیل قرار گرفت و آینده پژوهی ۱۶۰ میلیون تن، تناژ بنادر از یافته‌های پژوهش وی بود. از آنجایی که بیش از ۹۰ درصد واردات و صادرات کالاها از طریق کریدورهای دریای پایه صورت می گیرد، ضرورت بررسی و تحلیل این پژوهش را توجیه می کند.
۲	فرج زاده، ۱۴۰۳	مفاهیم، اصول و ابعاد پیشرفت دریا محور	به دلیل وجود سواحل گسترده در شمال و جنوب ایران، به نظر می رسد با تغییرات در روابط سیاسی و اقتصاد جهانی نیاز است در تصمیم گیری و توجه و تخصیص بودجه در بخش دریامحور و بنادر بازنگری اساسی صورت بگیرد تا به عنوان محور قرار گیرد. نتیجه بررسی ها نشان می دهد مفهوم توسعه دریامحور با جهت گیری کلیه فعالیت های کشور با بهره گیری از امکانات ترکیبی خشکی پایه و دریای پایه میسر است.
۳	محبوبی و همکاران، ۱۴۰۲	تبیین نقش فرصت های ژئوپلیتیکی توسعه کریدور ترانزیتی جنوب به شمال، بر	شرایطی که موجب پژوهش در بحث دریامحور شده است و همچنین باعث تأثیر در ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک ایران گردیده است، کریدور ترکیبی شمال-جنوب است. ایران با دارا بودن موقعیت ویژه جغرافیایی ظرفیت های بالایی در ترانزیت کالاها به مسیرهای خشکی پایه و دریای پایه دارد. پژوهش مذکور با استفاده از

شماره	پژوهشگر (ان)	موضوع پژوهش	نتایج و یافته‌ها
		افزایش همگرایی ایران با کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای	روش توصیفی-تحلیلی و پیمایشی، نقش فرصت‌های ژئوپلیتیکی توسعه کریدور ترانزیتی جنوب به شمال بر افزایش همگرایی ایران و کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای را مورد مطالعه قرار داده است. نتایج به دست آمده به روش مدل کوکران به تعداد ۴۰ نفر در نرم افزار متلب ^۱ برآورد شد، نتایج حاکی از آن بود که فرصت‌های ژئوپلیتیکی توسعه کریدور شمال-جنوب می‌تواند برای کشورهای چین و روسیه بسیار همگرا؛ برای کشورهای تاجیکستان، هند و ازبکستان همگرا؛ برای کشورهای پاکستان و قزاقستان کمترین همگرا و برای قرقیزستان فاقد همگرایی باشد.
۴	کوهکن و همکاران، ۱۴۰۲	نقش توسعه سواحل مکران در شکوفایی اقتصاد دریامحور بر اساس شاخص‌های حکمرانی خوب	پژوهش مورد نظر تعدادی از مؤلفه‌های حکمرانی خوب را در نظر گرفت که شامل: متغیرهای مشارکت، حاکمیت قانون، شفافیت مسئولیت‌پذیری، عدالت و انصاف، پاسخگویی، کارایی و اثربخشی دولت و اجماع‌سازی می‌باشد. سؤال اصلی پژوهش این بود که جایگاه توسعه سواحل مکران در شکوفایی اقتصاد دریامحور مبتنی بر شاخص‌های حکمرانی خوب چیست؟ از دو روش پیمایشی و نظریه‌ی زمینه‌ای استفاده کرده است، جامعه آماری این پژوهش اساتید و دانشجویان دانشگاه مازندران متخصص در حوزه توسعه اقتصادی و علوم دریایی بوده‌اند. اعتبار پرسشنامه با اعتبار صوری و پایایی داده‌ها با استفاده از روش آزمون و آزمون مجدد و آزمون آلفای کرونباخ موردسنجش قرار گرفته‌است، نظریه‌ها با استفاده از نظریه‌ی حکمرانی خوب و نظریه‌ی قدرت دریایی، تدوین شده‌اند که نتایج حاکی از وجود رابطه معنادار و قوی بین مؤلفه‌های حکمرانی خوب و توسعه اقتصادی دریامحور است.
۵	سلطانی و خسروی، ۱۴۰۱	کریدور شمال و جنوب و تعاملات ایران و آذربایجان	در سال ۱۳۷۹ اجرای ایده کریدور شمال-جنوب که متشکل از سه‌بال شرقی (آسیای مرکزی)، میانه (دریای خزر) و غربی (قفقاز) از سمت دریای خزر بود که توسط ایران، روسیه و هند کلید خورد. بال غربی کریدور تا سال ۱۳۹۹ از خاک آذربایجان به‌عنوان مسیر اصلی این طرح مطرح بود که تحت تأثیر مؤلفه‌های

شماره	پژوهشگر (ان)	موضوع پژوهش	نتایج و یافته‌ها
			<p>امنیتی قرار گرفت؛ بنابراین پرسش اصلی این مقاله این بود که تنش‌های بین ایران و آذربایجان چه تأثیری بر بال غربی کریدور شمال-جنوب از سمت دریای خزر می‌گذارد؟ از طریق چارچوب امنیت منطقه‌ای کپنهاگ، نظریه ژئواکونومیک و روش اسنادی و مطالعات کتابخانه‌ای نتایج مهمی به دست آمد که عبارت است از: اثرگذاری مؤلفه‌های امنیتی (بحران قره‌باغ) و تنش‌های شکل گرفته در روابط بین ایران و آذربایجان موجب پرهزینه شدن این کریدور در قسمت غربی گردید.</p>
۶	براتی و اکبرپور، ۱۴۰۳	آسیب‌شناسی توسعه دریامحور حوزه خلیج فارس و دریای مکران با تأکید بر عوامل بیرونی	<p>آسیب‌های سواحل دریای خلیج فارس و دریای مکران در این پژوهش با استفاده از روش توصیفی-تحلیلی تجزیه تحلیل شده است. یافته‌های پژوهش نشان دادند که بخش بزرگی از سواحل خلیج فارس و دریای مکران از منظر مؤلفه‌های توسعه جا مانده‌اند. در صورتی که سرمایه‌گذاری صورت بگیرد و بودجه و تصمیم‌گیری‌های راهبردی درست اتخاذ گردد، این سواحل ظرفیت‌های بالقوه خود را می‌توانند به بالفعل بدل نمایند تا توسعه منطقه فراهم شود. آسیب‌هایی که در این مقاله ذکر شده‌اند که باعث عدم توسعه این سواحل شده‌اند عبارت است از: عوامل درونی مانند نبود برنامه توسعه دریامحور و عدم جذب سرمایه‌گذاری و عوامل بیرونی مانند تحریم‌های ظالمانه غرب علیه ایران می‌باشد.</p>
۷	قلی‌پور مقدم و همکاران، ۱۴۰۱	پیامدهای پایداری اجتماعی-فرهنگی توسعه دریامحور سواحل مکران	<p>در این پژوهش هدف بررسی ابعاد اجتماعی و انسانی توسعه دریامحور بوده است. روش انجام پژوهش کیفی داده‌بنیاد است که جامعه آماری آن خیرگانی است که در حوزه پایداری اجتماعی-فرهنگی متخصص‌اند. یافته‌های پژوهش نشان دادند که پیامدهای پایداری اجتماعی-فرهنگی توسعه سواحل مکران شامل توسعه اجتماعی در جامعه محلی، ارتقای سطح اعتماد در جامعه محلی، ارتقای هوش فرهنگی جامعه محلی، ثبات و پایداری امنیت و کاهش و تعدیل خشونت‌های قومی و محلی است. در نهایت با توسعه اقتصادی سواحل کشور، توسعه سطح فرهنگ و مسائل اجتماعی نیز رقم می‌خورد.</p>

شماره	پژوهشگر (ان)	موضوع پژوهش	نتایج و یافته‌ها
۸	کاتیل ^۱ و همکاران، ۲۰۱۹	تعریف و کمی‌سازی اقتصاد مبتنی بر دریا برای حمایت از استراتژی‌های رشد آبی منطقه‌ای مطالعه موردی خلیج بوتنیا	اتحادیه اروپا اخیراً توجه خود را طبق برنامه فضایی دریایی ^۲ به اقتصاد دریامحور معطوف کرده و اولین گام‌ها را در اجرای این برنامه فضایی برداشته است. برای برنامه‌ریزی فضایی دریایی سیاست‌گذاران، سرمایه‌گذاران آبی و دولت‌ها به شاخص‌های اقتصادی برای اقتصاد آبی نیاز دارند. با این حال زمانی که برنامه‌ریزی فضایی دریایی در حال تبدیل به هنجار است، ارزیابی اقتصاد دریایی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. این مقاله با داده‌های خلیج بوتنیا فنلاند اثبات کرد که رشد آبی یا همان دریامحور را می‌توان در مناطق بکر ساحلی عملی ساخت و به نتیجه رساند.
۹	فدرنکو ^۳ ، ۲۰۱۹	مسائل مدرن توسعه زیرساخت‌های گمرکی و لجستیکی کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب	این پژوهش برای این منظور نگارش شده که کشورهای عضو کریدور بین‌المللی شمال-جنوب و ذی‌نفعان این مسیر علاقه‌ی شدیدی به توسعه این مسیر بین‌المللی دارند. از علاقه‌مندان مطرح در این زمینه را می‌توان روسیه را نام برد. چراکه روسیه با استفاده از این کریدور فرصت‌های صادراتی خود را افزایش می‌دهد و می‌تواند در بخش‌های مختلف اقتصادی به دیدگاه بخش پیشران به توسعه این کریدور بنگرد.
۱۰	خان ^۴ ، ۲۰۲۱	کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال-جنوب اوراسیا و هند	نگرانی فزاینده هند درباره توسعه کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب به‌عنوان بخشی از سیاست آسیای مرکزی که ایران را با سایر کشورهای آسیای مرکزی، با دور زدن پاکستان پیوند می‌دهد، رقابت بزرگی بین توسعه چین در کریدور اقتصادی چین و پاکستان است. تعامل هند برای توسعه بندر چابهار در ایران با دور زدن پاکستان برای بهبود با روابط خود با آسیای مرکزی جایگزین بسیار خوبی برای بهبود تعامل اقتصادی با کشورهای آسیای مرکزی است که دارای پتانسیل عظیم انرژی آبی هستند.

1 Katila, Jenny

2 MSP

3 Fedorenko

4 Khan

۴. روش پژوهش

روش پژوهش این مطالعه توصیفی-تحلیلی است که در بخش تحلیلی آن از تحلیل کمی سری زمانی استفاده شده است. داده‌ها به صورت تابلویی^۱ از سازمان بنادر ایران^۲، سازمان توسعه تجارت ایران^۳ و بانک جهانی^۴ برای سال‌های ۱۳۹۱ تا ۱۴۰۲ گردآوری شده است. مقاطع انتخاب شده شامل ۱۳ بندر فعال و تأثیرگذار به صورت ترکیبی از شمال و جنوب است تا درگیری دو طرف بنادر را در مجموعه داده‌ها برای نشان دادن تأثیر کریدور چندوجهی شمال-جنوب را نشان دهد. این بنادر؛ بندر امام خمینی ره، بندر انزلی، بندر امیرآباد، بندر نوشهر، بندر خرمشهر، بندر آبادان، بندر قشم، بندر بوشهر، بندر چابهار، بندر شهید باهنر، بندر شهید رجایی، بندر گناوه و بندر لنگه می‌باشند. داده‌های تابلویی به دلیل تحلیل و محاسبه داده‌ها در دو ترکیب مقطعی و زمانی، امکان تحلیل دقیق تر رابطه میان متغیرها را فراهم می‌سازد. رابطه کلی معادله رگرسیونی داده‌های تابلویی به شکل زیر است:

$$Y_{it} = \beta_1 + \sum_{k=0}^n \beta_j X_{jit} + \mu_i + \varepsilon_{it} \quad (1)$$

تخمین به روش داده‌های تابلویی دارای مزیت‌های مهمی نسبت به سایر روش‌ها مانند مقطعی و سری زمانی است که عبارت است از: ۱- تعداد مشاهدات و داده‌ها در داده‌های ترکیبی عموماً بسیار بیشتر است و اعتماد به برآوردها را افزایش می‌دهد. ۲- به پژوهشگران اجازه می‌دهد مدل‌های پیشرفته تری را تبیین و آزمون کنند تا فرضیه‌های مقیدکننده کمتری داشته باشند. ۳- استفاده از داده‌های پنل تورش برآورد را از بین می‌برد و یا کاهش می‌دهد. ۴- با این مجموعه داده‌ها می‌توان اثراتی را شناسایی و اندازه‌گیری کرد که در داده‌های مقطعی محض یا سری زمانی خالص قابل شناسایی نیست. گاهی استدلال می‌شود داده‌های مقطعی، رفتارهای بلندمدت را نشان می‌دهد ولی در داده‌های سری زمانی اثرات کوتاه‌مدت تأکید می‌شود (فقه مجیدی و ابراهیمی، ۱۴۰۱: ۹۵-۹۷).

1 Panel Data
2 PMO
3 TPO
4 WDI

سپس گام بعدی برای شناخت بیشتر رفتار متغیرها طی زمان و مقاطع از آزمون‌های مرتبط استفاده می‌شود که تخمین معادله و انجام آزمون‌ها همگی در نرم‌افزار آماری ایویوز^۱ انجام می‌شود.

آزمون چاو^۲ و لیمر^۳ برای تعیین وضعیت داده‌ها که آیا داده‌ها تلفیقی^۴ هستند یا تابلویی^۵، سپس آزمون هاسمن^۶ انجام می‌گردد تا مشخص شود مدل بر اساس اثرات ثابت^۷ تخمین زده شود یا اثرات تصادفی^۸. آزمون‌های ایستایی^۹ و هم‌انباشتگی^{۱۰}:

۱- آزمون دیکي-فولر^{۱۱} و دیکي-فولر تعمیم‌یافته^{۱۲}: از آنجا که بیشتر متغیرهای سری زمانی در اقتصاد ایستا نیستند، تخمین‌های آن‌ها در رگرسیون پاسخ کاذب حاصل خواهد شد. بنابراین نیاز است متغیرها از نظر ایستایی بررسی شوند و در صورت لزوم در جهت رفع مشکل اقدام شود. دو آزمون مذکور دارای یک آماره مشترک هستند اما با این تفاوت که در آزمون دیکي-فولر تعمیم‌یافته خودهمبستگی متغیرها نیز در نظر گرفته می‌شود، آماره آزمون فوق:

$$t_{\delta} = \frac{\hat{\delta}}{S_{\hat{\delta}}} \quad (2)$$

این آزمون‌ها تحت فرضیه صفر مبنی بر وجود ریشه واحد تعریف می‌شوند.

فیلیپس^{۱۳} و پرون: آماره این آزمون بر اساس توزیع حدی آماره‌های مختلف دیکي-فولر است، با این تفاوت که این فرض که جملات اخلاص به صورت یکسان و مستقل

-
- 1 Eviews
 - 2 Chow
 - 3 F_Limer
 - 4 Pool
 - 5 Panel
 - 6 Hausman
 - 7 Fixed Effect
 - 8 Random Effect
 - 9 Stationary
 - 10 Cointegration
 - 11 Dickey-fuller Test
 - 12 Augmented Dickey-fuller Test
 - 13 Philips & Perron

از یکدیگر توزیع شده‌اند کنار گذاشته شده است. فرضیه صفر این آزمون نیز مانند آزمون قبلی است:

$$\delta_u^2 = \lim_{n \rightarrow \infty} \frac{\sum_{t=1}^n E(u_t^2)}{n} \quad (۳)$$

$$\delta^2 = \lim_{n \rightarrow \infty} \frac{E(\sum_{t=1}^n u_t)^2}{n} \quad (۴)$$

آزمون ایم، پسران و شین^۱: این آزمون از انعطاف پذیری بیشتری نسبت به آزمون‌های دیگر برخوردار است و به طور ویژه برای داده‌های تابلویی استفاده می‌شود چراکه به داده‌ها اجازه می‌دهد ناهمگن باشند.

$$\tau_t = \frac{\sqrt{N}}{\sqrt{g}} [\bar{\tau}_{NT\mu}] \rightarrow N(0,1) \quad (۵)$$

اگر آماره آزمون فوق از مقدار بحرانی کمتر باشد نتیجه می‌گیریم که حداقل یک مقطع پایاست.

هم‌انباشتگی یا هم‌جمعی: به لحاظ مفهوم اقتصادی هم‌جمعی آن است که وقتی دو یا چند متغیر سری زمانی بر اساس مبانی نظری برای تشکیل یک رابطه تعادلی بلندمدت، با یکدیگر ارتباط داده می‌شوند، اگرچه ممکن است خود این سری‌های زمانی دارای روندی تصادفی (ناایستا) باشند، اما در طول زمان یکدیگر را به خوبی دنبال می‌کنند، به گونه‌ای که تفاضل بین آن‌ها باثبات (ایستا) است.

۴-۱. متغیرهای پژوهش

پژوهش حاضر شامل سه متغیر اصلی جهت برآورد تأثیر کریدورهای چندوجهی بر توسعه دریامحور است. این متغیرها به‌عنوان ابزاری برای تحلیل رشد و توسعه دریامحور انتخاب شده‌اند، یعنی نماینده دریامحور هستند تا بتوان تحلیل قابل اتکایی انجام داد. متغیرها: متغیر اول که همان متغیر وابسته^۲ مدل است شامل مجموع کل تناژ صادرات،

1 Im, Pesaran & Shin - IPS Test

2 Dependent Variable

واردات، کابوتاژ و ترانزیت کالاها اعم از نفتی و غیرنفتی در عملیات تخلیه و بارگیری ۱۳ بندر مذکور که نماینده‌ای از پیشرفت و توسعه بنادر ایران است. این متغیر از این جهت این گونه در مدل لحاظ گردید که توسعه و اجرای طرح کریدور شمال-جنوب تأثیرات مثبت و معناداری بر زیرساخت صنایع دریاپایه و اقتصاد آبی خواهد گذاشت به همین دلیل مجموعه عملکرد بنادر می‌تواند نماینده‌ای از پیشرفت اقتصاد توسعه دریامحور ایران باشد. متغیرهای بعدی که متغیرهای مستقل^۱ معادله هستند، مجموع تناژ تخلیه و بارگیری ترانزیت کالاهاست و متغیر سوم مجموع تناژ تخلیه و بارگیری کابوتاژ ۱۳ بندر پژوهش حاضر است. متغیر مجازی راه آهن به عنوان متغیر چهارم پژوهش انتخاب شد، این متغیر به این جهت در مدل اعمال شد که کریدور چندوجهی بخشی از آن استفاده از راه آهن برای انتقال کالاها از بنادر جنوبی به بنادر شمالی و یا بالعکس است. انتظار می‌رود که خط ریلی تأثیرات خود را به صورت مثبت بر توسعه دریامحور خواهد گذاشت. بندری که به طور مستقیم به راه آهن دسترسی دارند مقدار یک و بندری که به طور مستقیم به راه آهن دسترسی ندارند مقدار صفر در مدل لحاظ می‌شود. برای دستیابی به ضرایب دقیق تر و سهولت در تخمین معادله متغیرها نرمالیزه شده‌اند:

$$\text{Normalization} = \frac{X - (\min(X))}{(\max(X) - \min(X))} \quad (۶)$$

کابوتاژ: این اصطلاح در مقابل حمل و نقل بین‌المللی قرار دارد. به عبارتی کابوتاژ به جابه‌جایی کالاها و مسافران بین بنادر داخلی اطلاق می‌شود. متغیر کابوتاژ به این جهت انتخاب شد که توانایی این را دارد نماینده توسعه بنادر و دریامحور در ایران باشد چرا که هرچه کابوتاژ بیشتر باشد می‌تواند به این معنا باشد که زیرساخت بنادر برای انتقال کالاها از بندری به بندر دیگر در داخل رشد کرده است. همچنین در بنادر ایران کابوتاژ در زمینه‌های توزیع کالاها اساسی، ارتباط بین مناطق مختلف کشور و حمایت از صنایع محلی اهمیت زیادی دارد.

ترانزیت: ترانزیت در حمل و نقل کالاها به معنای کلی عبور کالاها از قلمرو یک کشور به

مقصد کشور دیگر است. ترانزیت در مفهوم دریامحور ایران به این معناست که کالاها در بنادر ایران که نه مبدأ اصلی و نه مقصد نهایی است، جابه‌جا می‌شود. این مفهوم در اقتصاد دریامحور ایران که گلوگاه انرژی جهان و دارای کریدور چندوجهی شمال-جنوب است، یک متغیر کلیدی جهت نشان دادن پیشرفت توسعه دریامحور محسوب می‌شود. به‌عنوان مثال باری در بمبئی قصد انتقال کالاهایش را به روسیه و شرق اروپا دارد، در بندر شهید رجایی پردازش تخلیه و بارگیری صورت می‌گیرد و از مسیر زمینی به بنادر شمالی ایران مانند بندر انزلی می‌رسد و از طریق دریای کاسپین به روسیه و اروپای شرقی تحویل داده می‌شود.

۵. نتایج و یافته‌ها

در ابتدا نتیجه آزمون ریشه واحد را نشان می‌دهیم:

جدول ۲. نتایج آزمون ریشه واحد (یافته‌های پژوهش)

آزمون		ایم، پسران و شین		دیکی-فولر		فیلیپس و پرون	
متغیر		احتمال	آماره	احتمال	آماره	احتمال	آماره
جملات خطا		۰,۰۰۰	-۵/۴۶۷۸۷	۰,۰۰۰	۵۸,۵۹۱۸	۰,۰۰۰	۶۳,۶۶۳۰
کابوتاژ		۰,۰۳۷۹	-۱/۷۷۵۷۵	۰,۰۹۰۵	۲۸,۸۶۲۱	۰,۰۰۰۹	۴۵,۵۳۹۵
ترانزیت		۰,۰۰۴۸	-۲/۵۸۹۴۷	۰,۰۰۳۶	۴۶,۷۴۲۸	۰,۰۰۰۰	۸۶,۸۳۰۶
تناژ کل		۰,۰۰۰۰	-۵/۷۸۳۷۷	۰,۰۰۲۴	۵۰,۹۵۸۰	۰,۰۰۰۳	۵۷,۶۹۸۹

محاسبات نرم‌افزار ایویوز

با توجه به نتایج آزمون فوق، تمامی متغیرها در سطح ایستا هستند. معادله به روش حداقل مربعات^۱ تخمین زده شد:

جدول ۳. برآورد مدل به روش حداقل مربعات (محاسبات پژوهش)

شاخص‌ها متغیر	ضریب ^۱	انحراف معیار ^۲	آماره t	احتمال ^۳
ترانزیت نرمال شده	۰/۱۷۴۴۸۸	۰/۰۲۷۸۵۲	۶/۲۶۴۸۹۹	۰/۰۰۰
کابوتاژ نرمال شده	۰/۳۷۲۳۰۹	۰/۰۳۷۲۶۵	۹/۹۹۰۸۳۳	۰/۰۰۰
راه آهن	۰/۲۲۳۴۵۷	۰/۰۲۳۰۴۰	۹/۶۹۸۷۴۹	۰/۰۰۰
عرض از مبدأ	۰/۰۰۵۳۷۳	۰/۰۰۷۱۸۳	۰/۷۴۷۹۵۵	۰/۴۵۵۷

ضریب تعیین ^۴	آماره F	احتمال	میانگین واریانس	انحراف معیار	دوربین واتسون
۰/۵۶۵	۱۳/۱۰۴۰۲	۰/۰۰۰	۰/۱۳۰۱۴۱	۰/۱۳۰۱۴۱	۰/۷۳۶۶

محاسبات نرم افزار ایویوز

با مشاهده نتایج [جدول ۳] عناصری که بر پیشرفت دریامحور اثر گذارند طبق فرضیه پژوهش شامل کابوتاژ، ترانزیت و دسترسی به خطوط ریلی است. همان طور که مشخص است راه آهن تأثیر مثبت و معنادار قابل توجهی بر توسعه زیرساخت بنادر داشته است. هرچه توسعه خطوط ریلی در کشور گسترش یابد به میزان قابل توجهی بنادر ایران نیز پیشرفت خودشان را خواهند داشت. متغیر ترانزیت که نقش انتقال بار از بنادر ایران را با استفاده از کریدور چندوجهی دارد نیز تأثیر مثبت و معناداری بر توسعه دریامحور گذاشته است. بعد از تخمین معادله و حصول ضرایب این بار آزمون هم انباشتگی^۵ پدرونی^۶ اجرا شد تا مشاهده شود آیا متغیرها باهم رابطه طولانی و بلندمدت تعادلی باهم دارند یا خیر، نتایج در سه حالت کلی، فلیپس پرون ناپارامتریک^۷ و نتایج شاخص کلی درون بُعدی^۸ و

-
- 1 Coefficient
 - 2 Std-Error
 - 3 Prob
 - 4 R-squared
 - 5 Cointegration
 - 6 Pedroni
 - 7 non-parametric
 - 8 Within-Dimension

بین‌بعدی^۱ به دست آمد که در جداول زیر گزارش شده است.

جدول ۴. فلپس-پرون ناپارامتریک

مشاهدات	پهنای باند ^۵	ماتریس واریانس-کوواریانس ^۴	واریانس	خودرگرسیون مرتبه اول ^۳	مقطع ^۲
۱۱	۲	۰/۰۰۰۰۵۰۱	۰/۰۰۰۰۵۷۱	-۰/۳۸۶	بندر امام خمینی ره
-	-	-	-	-	بندر انزلی
۱۱	۳	۰/۰۰۰۰۰۳۷۰	۰/۰۰۰۰۰۶۴۵	۰/۰۹۰	بندر امیرآباد
۱۱	۳	۰/۰۰۰۰۰۰۲۶۵	۰/۰۰۰۰۰۰۳۴۴	-۰/۲۷۴	بندر نوشهر
۱۱	۱۰	۰/۰۰۰۰۰۰۷۷۷	۰/۰۰۰۰۵۷۰	-۰/۳۴۷	بندر خرمشهر
-	-	-	-	-	بندر آبادان
۱۱	۳	۰/۰۰۰۰۰۰۰۶۱۱	۰/۰۰۰۰۰۰۰۷۰۱	-۰/۰۷۷	بندر قشم
۱۱	۵	۰/۰۰۰۰۰۰۰۴۷۰	۰/۰۰۰۰۰۰۱۴۶	۰/۲۷۹	بندر بوشهر
۱۱	۳	۰/۰۰۰۰۰۰۴۶۷	۰/۰۰۰۰۰۰۵۱۱	۰/۶۱۹	بندر چابهار
۱۱	۰	۰/۰۰۰۰۰۰۰۲۹۲	۰/۰۰۰۰۰۰۰۲۹۲	-۰/۱۸۶	بندر شهید باهنر
۱۱	۶	۰/۰۰۱۲۷۹	۰/۰۰۴۰۵۰	۰/۱۱۰	بندر شهید رجایی
۱۱	۱	۰/۰۰۰۰۰۰۰۳۵۲	۰/۰۰۰۰۰۰۰۳۹۵	۰/۵۰۰	بندر گناوه
۱۱	۳	۰/۰۰۰۰۰۰۰۹۴۳	۰/۰۰۰۰۰۰۱۱۱	۰/۴۱۰	بندر لنگه

محاسبات نرم افزار ایویوز

طبق [جدول ۶] در ستون خودرگرسیون مرتبه اول، هرچه این شاخص به صفر نزدیک‌تر باشد نشان‌دهنده عدم وابستگی سریالی در باقی‌مانده‌هاست. مقادیر دور از صفر نشان‌دهنده وابستگی سریالی در باقی‌مانده‌های آزمون است و طبق جدول مذکور همه مقاطع دارای

1 Between-Dimension

2 Cross ID

3 AR(1)

4 HAC (Heteroskedasticity and Autocorrelation Consistent)

5 Bandwidth

مقدار معقول در این شاخص هستند. مقادیر ماتریس واریانس - کوواریانس نشان‌دهنده مقاومت در برابر ناهمسانی واریانس و خودهمبستگی است. طبق جدول بالا این مقدار برای تمام مقاطع بسیار کوچک است که نشان می‌دهد ناهمسانی و خودهمبستگی به خوبی کنترل شده است. مقادیر پهنای باند در جدول نشان می‌دهد که چه اندازه داده‌های مقاطع در تخمین اثر داده شده‌اند که بیشترین تأثیرات را بنادر خرمشهر، شهید رجایی و بوشهر اعمال کرده‌اند؛ و مورد نهایی واریانس داده‌هاست که مقادیر بسیار کوچک به دست آمده و نشان می‌دهد داده‌ها متوازن و باقی مانده‌ها پایدار هستند.

جدول ۵. فرضیه جایگزین خود رگرسیون مرتبه اول درون‌بُعدی؛ هم‌انباشتگی پدرونی

احتمال	آماره	
۰/۹۴۹۵	-۱/۶۳۹۸۸۵	آماره واریانس ^۱ پنل
۰/۳۲۷۹	-۰/۴۴۵۶۴۲	آماره رو ^۲ پنل
۰/۰۰۰	-۴/۷۲۶۵۲۸	آماره فلیس-پرون پنل
۰/۰۱۳۹	-۲/۲۰۱۱۴۷	آماره دیکی-فولر تعمیم یافته پنل

جدول ۶. فرضیه جایگزین خود رگرسیون مرتبه اول بین‌بُعدی؛ هم‌انباشتگی پدرونی

احتمال	آماره	
۰/۹۶۷۳	۱/۸۴۲۶۲۵	آماره رو گروه متغیرها
۰/۰۰۰۰	-۳/۹۳۹۷۲۴	آماره فلیس-پرون گروه متغیرها
۰/۰۰۲۱	-۲/۸۶۱۴۵۴	آماره دیکی-فولر تعمیم یافته گروه متغیرها

محاسبات نرم افزار ایویوز

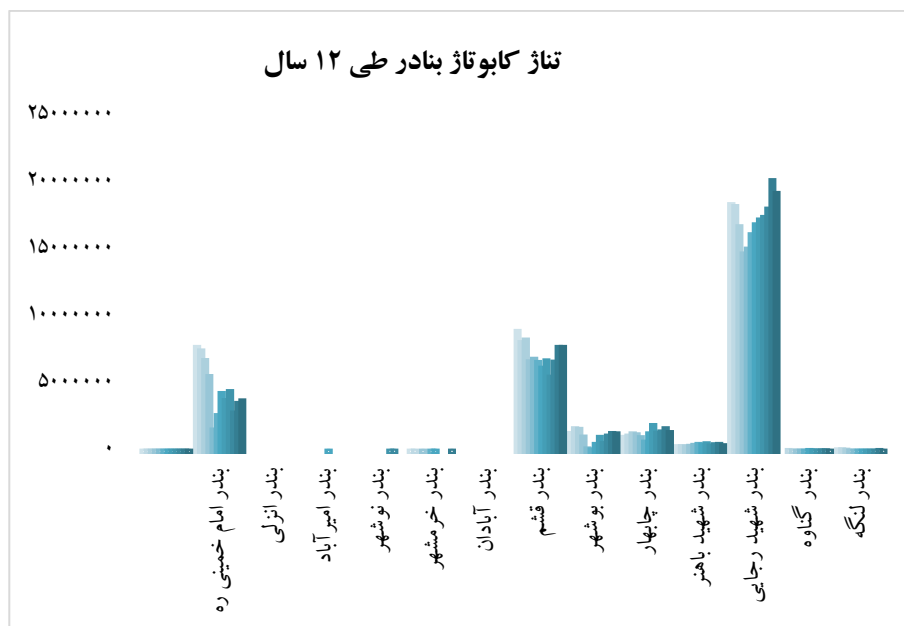
آماره‌های فلیس-پرون و دیکی فولر تعمیم یافته چه در درون‌بُعدی و چه در میان‌بُعدی کلیدی‌ترین شاخص هم‌انباشتگی است، چون حساسیت بالایی دارد. فرضیه جایگزین در این آزمون برای آماره‌های مذکور پذیرفته می‌شود و به معنای وجود شواهدی مبنی بر اینکه میان متغیرها هم‌انباشتگی وجود دارد. به عبارتی بین متغیرها رابطه بلندمدت تعادلی وجود دارد.

1 Variance

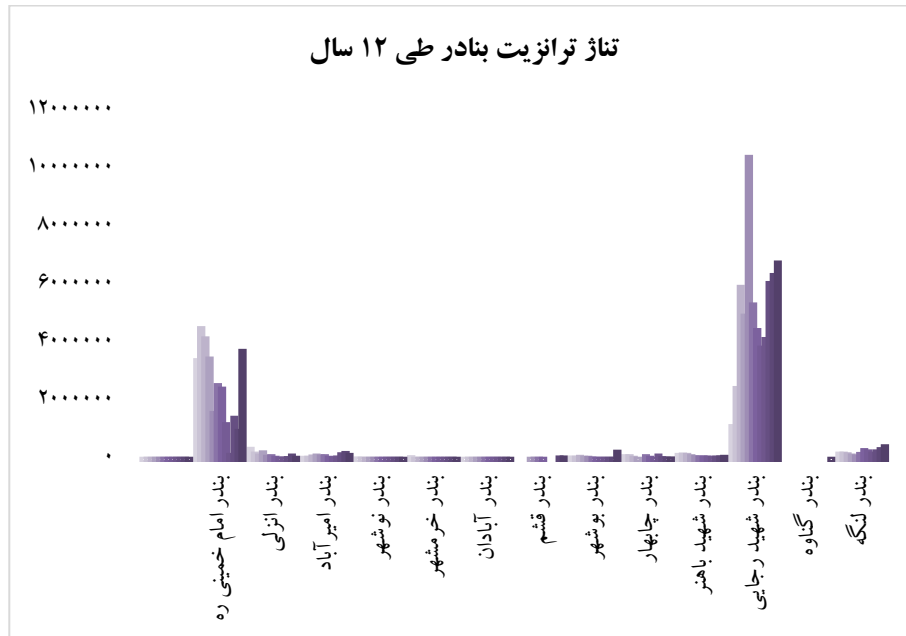
2 RHO, Spearman's rank correlation coefficient

در ادامه مجموع صادرات، واردات، تناژ کابوتاژ و تناژ ترانزیت بنادر، به صورت نموداری به تفکیک هر ۱۳ بندر طی ۱۲ سال پرداخته خواهد شد. تا شناخت دقیق تری از بنادر قوی، ضعیف و کم تر توجه شده به دست آید. بنداری که عملکرد قوی تری در ترانزیت داشته اند باید توجه بیشتری به آن ها اختصاص داده شود. هرچه ترانزیت یک بندر قوی تر، زیرساخت توسعه یافته تر و تناژ بالاتری پردازش کند، توجه شرکت های کشتیرانی و صادرکنندگان بین المللی را به خود جلب خواهد کرد تا از آن بندر برای انتقال کالاهایش از طریق کریدور چندوجهی استفاده کند.

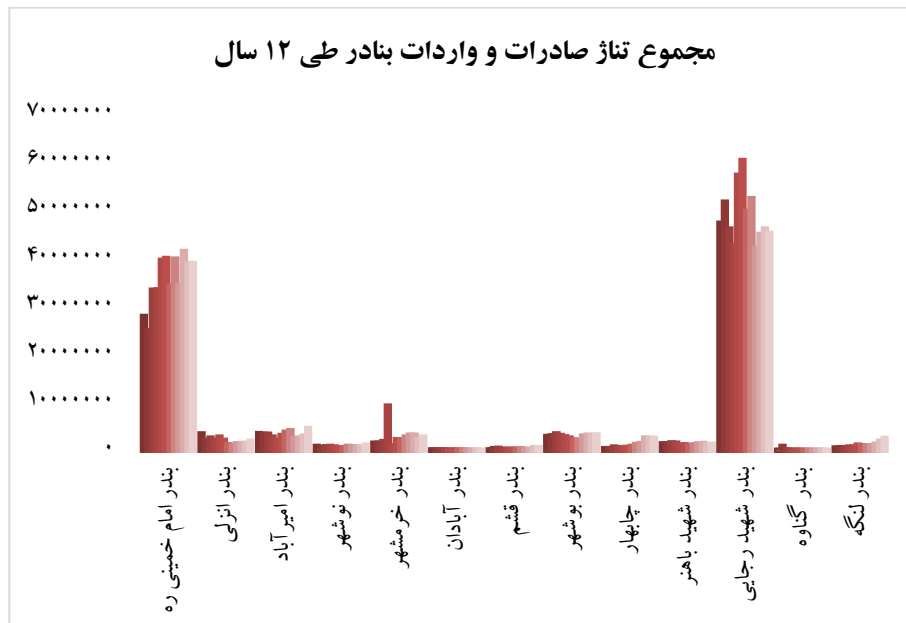
شکل ۵. تناژ کابوتاژ به تفکیک بندر



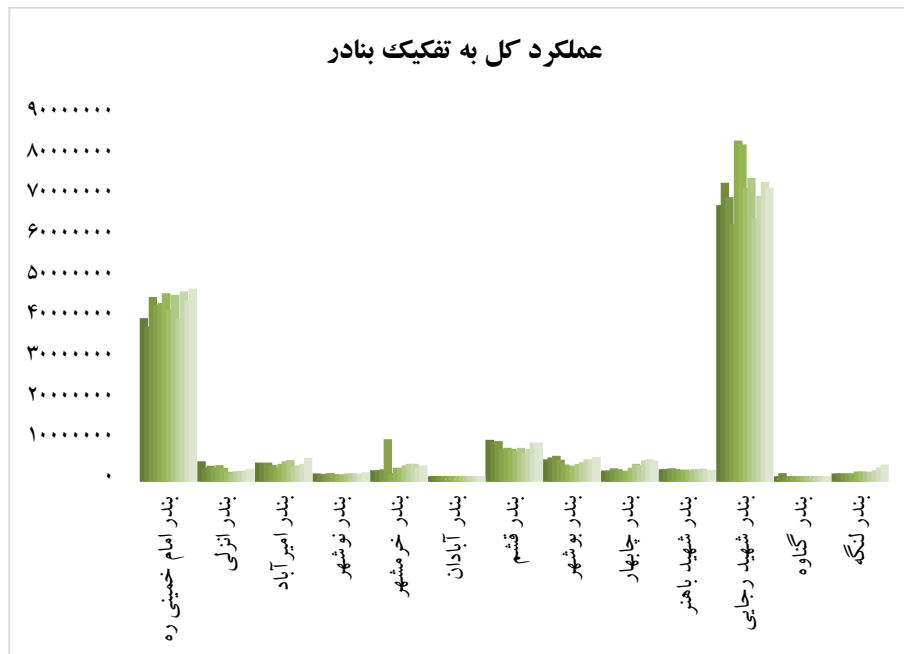
شکل ۶. تناژ ترانزیت به تفکیک بنادر



شکل ۷. مجموع تناژ صادرات و واردات به تفکیک بنادر



شکل ۸. عملکرد کل به تفکیک بنادر



طبق [تصاویر ۵-۸] بهترین و بالاترین عملکرد را بین بنادر، بندر شهید رجایی و بندر امام خمینی ره داشته‌اند. این دو بندر چه در ترانزیت، کابوتاژ و چه در صادرات و واردات نسبت به باقی بنادر بالاترین پردازش را دارند.

با ترکیب داده‌های کابوتاژ، ترانزیت و تجارت خارجی، بندر شهید رجایی و بندر امام خمینی ره میان این ۱۳ بندر منتخب به وضوح به عنوان بنادر اصلی کشور تلقی می‌شوند. سایر بنادر سهم محدودی دارند و به نظر می‌رسد بیشتر نقش مکمل یا محلی ایفا می‌کنند. همچنین تخمین ضرایب معادله و بصری‌سازی داده‌ها فرضیه پژوهش را به خوبی تأیید می‌کند، بدین صورت که ترکیب متغیرها نقش کلیدی در توسعه دریامحور دارند. داده‌ها و نتایج نشان می‌دهد که استراتژی‌های سرمایه‌گذاری و سیاست‌های توسعه‌ای بیشتر معطوف به این دو بندر بوده است و در واقع هنوز بیش از ۹۰ درصد ظرفیت بنادر برای پیش‌برد اهداف اقتصادی - معیشتی و اجتماعی در کانون توجه و سرمایه‌گذاری قرار نگرفته است. به عنوان پیشنهادی برای سیاست‌گذاران

اقتصاد دریامحور، این پژوهش مطرح می‌کند که نسبت به دو بندر مذکور، سرمایه‌گذاری و توجه ادامه‌دار شود و به باقی ظرفیت‌های استفاده‌نشده توجه بیش از قبل صورت بگیرد. با الگو قرار دادن تجارب توسعه دریامحور ۴ کشور چین، ژاپن، فرانسه و آلمان یک الگوی سیاستی توسعه دریامحور جهت پیاده‌سازی بر اقتصاد ایران ارائه می‌شود. کشور چین در بخش توسعه دریامحور اقداماتی چون؛ تقسیم شرکت‌های کشتی‌سازی با توجه به مزیت‌های جغرافیایی، سرمایه‌گذاری‌های خارجی در فعالیت‌های حمایتی صنعت کشتی‌سازی و ارتقای نوآوری‌های فنی و ظرفیت‌های بخش تحقیق توسعه در صنعت کشتی‌سازی، سرمایه‌گذاری و مالکیت بنادر توسط بخش خصوصی و استفاده از بنادر و خدمات کمکی بین انجمن‌های اروپایی و چین. کشور ژاپن؛ احداث کارخانه در کشورهای آسیایی و سرمایه‌گذاری در شرکت‌های کشتی‌سازی برزیل، تولید گروهی کشتی، سرمایه‌گذاری در بخش تحقیق و توسعه کشتی‌سازی برای افزایش صرفه‌جویی در انرژی و فناوری‌های پاک، ایجاد قطب‌های اصلی نظارت بر فعالیت‌های بین‌المللی در بنادر مهم. در کشور فرانسه؛ تحقیقات اقیانوس‌شناسی و فراساحلی، تمرکز بر کشتی‌های تخصصی، همکاری با شرکت‌های بین‌المللی کشتی‌سازی، خصوصی‌سازی حمل‌محموله‌ها در بنادر برای افزایش بهره‌وری، بنادر اشتراکی خارجی، واگذاری بنادر به بخش خصوصی، ناوگان مدرن و متنوع، تنظیم شرایط کاری و مناسب برای دریانوردان و ایجاد شرایط رقابتی عادلانه برای مالکان کشتی؛ و در کشور آلمان؛ تغییر ساختار کارخانه‌های کشتی‌سازی از تولید شناورهای کانتینربر به شناورهای تخصصی، معافیت مالیاتی برای شرکت‌های حمل‌ونقل و گسترش صادرات از طریق حمایت سیاسی. در نتیجه پیشنهادهای سیاسی این پژوهش بدین صورت خواهد بود:

توسعه زیرساخت

۱- مدرن‌سازی بنادر: سرمایه‌گذاری در ارتقای زیرساخت‌های بندری برای پذیرش کشتی‌های بزرگ‌تر و تجهیزات پیشرفته جابه‌جایی. این اقدامات شامل گسترش

پایانه های کانتینری، عمیق سازی حوضچه های بندری و ارتقای سیستم های دیجیتال برای ردیابی و مدیریت محموله ها است.

۲- اتصال بین وجهی: توسعه اتصالات کارآمد ریلی و جاده ای که بنادر اصلی مانند بندر شهید رجایی، چابهار و بندر امام خمینی را به مراکز اقتصادی داخلی متصل کند. پروژه هایی که انتقال بدون وقفه کالا بین روش های مختلف حمل و نقل را تسهیل می کنند باید در اولویت قرار گیرند.

مشوق های اقتصادی

۱- کاهش مالیات ها و تعرفه: ارائه معافیت های مالیاتی و کاهش تعرفه ها برای شرکت هایی که از راه حل های حمل و نقل چندوجهی استفاده می کنند. این مشوق ها می توانند مشارکت بخش خصوصی را تشویق کرده و سرمایه گذاری خارجی را در صنایع دریایی و لجستیک جذب کنند.

۲- مشارکت های عمومی-خصوصی: تشویق مشارکت های عمومی-خصوصی برای تأمین مالی، ساخت و بهره برداری از اجزای کلیدی کریدورهای چندوجهی. این استراتژی در کشورهایی مانند چین و آلمان موفق بوده است و تخصیص منابع و نوآوری کارآمد را تضمین می کند.

ظرفیت های تحقیق و توسعه

۱- ایجاد مراکز تحقیق و توسعه تخصصی که بر فناوری های دریایی، لجستیک سبز و بهینه سازی زنجیره تأمین متمرکز باشند. همکاری با دانشگاه ها و سازمان های بین المللی برای پیشبرد نوآوری.

۲- راه اندازی برنامه های آموزشی برای اپراتورهای بندری، متخصصان لجستیک و سیاست گذاران به منظور تقویت تخصص در مدیریت سیستم های حمل و نقل چندوجهی.

همکاری منطقه‌ای

۱- تقویت مشارکت با کشورهای منطقه از طریق توافق‌نامه‌های تجاری که توسعه کریدورها و استفاده مشترک از زیرساخت‌ها را ترویج می‌کنند. نمونه‌هایی از این همکاری‌ها شامل تعامل با کشورهای آسیای مرکزی و کشورهای حوزه خلیج فارس است.

۲- هماهنگ کردن سیاست‌های تجاری ملی با ابتکارات کریدوری برای تضمین اجرای منسجم و کارآمد. ترویج هماهنگی در قوانین گمرکی و فرآیندهای اسناد در مرزها.

منابع

۱. «کریس دورها؛ نیروی بازدارنده». ۱۳۹۹. <<https://iiwfs.com/wp-content/uploads/2021/07/%DA%AF%D8%B2%D8%A7%D8%B1%D8%B4-69.pdf>>.
۲. براتی، امیرنظام و حمیدرضا اکبرپور. «آسیب شناسی توسعه دریامحور حوزه خلیج فارس و دریای مکران با تاکید بر عوامل بیرونی». *مطالعات جغرافیایی نواحی ساحلی* ۱، ۵ (۱۴۰۳): ۱۶-۱.
۳. جعفری، حسن، سید ناصر سعیدی و حمید جعفری. «توسعه بنادر کشور راهبردی مؤثر در توسعه دریا محور». (۱۳۹۱).
۴. سلطانی، حسین و علیرضا خسروی. «کریدور شمال و جنوب و تعاملات ایران و آذربایجان». *فصلنامه علمی مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز* ۲۸، ۱۱۹ (۱۴۰۱): ۳-۲۸.
۵. سمیعی نصب، مصطفی. «راهبردهای بهره گیری از جایگاه دریا در اقتصاد کشور در راستای منویات مقام معظم رهبری». *ماهنامه امنیت اقتصادی* ۲، ۱۰ (۱۴۰۱): ۴۹-۶۲.
۶. سیف، محمد سعید، علی اصغر اژدری و سعید شجاعی. «نقش و جایگاه صنایع دریایی در اقتصاد ایران (با نگاهی به احکام قانون برنامه ششم توسعه و راهکارهای اجرایی دستیابی به اهداف صنایع دریایی)». (۱۳۹۷).
۷. فرج زاده، منوچهر. «مفاهیم، اصول و ابعاد پیشرفت دریا محور». *فصلنامه بین المللی ژئوپلیتیک* ۲۰، ۷۳ (۱۴۰۳): ۲۰۵-۲۱۴.
۸. فقه مجیدی، علی و صلاح ابراهیمی. *اقتصادسنجی کاربردی پانل دیتا با استفاده از ایویوز*. تدوین سورنا. چاپ سوم. تهران: انتشارات نور علم، ۱۴۰۱.
۹. قلی پور مقدم، فرید، رضا اسماعیلی و مهربان هادی پیکانی. «پیامدهای پایداری اجتماعی - فرهنگی توسعه دریامحور سواحل مکران». *فرایند مدیریت و توسعه* ۲، ۳۵ (۱۴۰۱): ۱۶۵-۱۹۲.
۱۰. کوهکن، علیرضا، سمانه موحدی و احسان رهام. «نقش توسعه سواحل مکران در شکوفایی اقتصاد دریامحور بر اساس شاخص های حکمرانی خوب». *دانشگاه علامه طباطبائی* ۱، ۱ (۱۴۰۲).
۱۱. متقی، افشین، آسیه سپهوند و خلیل کولیوند. «آینده پژوهی چالش های سیاسی توسعه دریا

- محور پهنه آبی خلیج فارس در افق.» *نشریه علمی پژوهشی اقیانوس شناسی* ۱۵,۵۸ (۱۴۰۳): ۲۵-۴۴.
۱۲. محبوبی، فریبا و غیره. «تبیین نقش فرصت‌های ژئوپلیتیکی توسعه کریدور ترانزیتی جنوب به شمال، بر افزایش همگرایی ایران با کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای.» *جغرافیای توسعه* ۲۱,۷۳ (۱۴۰۲).
۱۳. مطلبی کربکندی، محمدعلی و علی زارع زدینی. «راهکارهای توسعه اقتصاد دریامحور در راستای نیل به اهداف اقتصاد مقاومتی.» *فصلنامه اقتصاد دفاع و توسعه پایدار* ۶,۲۲ (۱۴۰۱): ۵۳-۸۱.
۱۴. نورعلی، حسن و سیدعباس احمدی. «واکاوی نقش ژئوپلیتیکی ایران در کریدورهای بین‌المللی و ارائه مدل.» *پژوهش‌های جغرافیای انسانی (پژوهش‌های جغرافیایی)* ۵۴,۳ (۱۴۰۱): ۱۱۶۱-۱۱۸۷.
۱۵. الهویردی زاده، رضا. «تبیین نقش عوامل جغرافیایی و سرزمینی در قدرت دریایی کشورها.» *فصلنامه بین‌المللی ژئوپلیتیک* ۱۵,۵۵ (۱۳۹۸): ۱۲۲-۱۵۵.

References

16. Fedorenko, RV. "Modern issues of development of the customs and logistics infrastructure of the international north-south transport corridor." *Sustainable Growth and Development of Economic Systems :Contradictions in the Era of Digitalization and Globalization* (2019) :63-75.
17. Katila, Jenny, et al. "Defining and quantifying the sea-based economy to support regional blue growth strategies-Case Gulf of Bothnia." *Marine Policy* 100 (2019) :215-225.
18. Khan, Imran and Syed Kadim Haider. "Pakistan relations with Azerbaijan in the 21st century." *Pakistan Social Sciences Review* 5.1 (2021) :667-679.
19. Knutsen, Torbjorn L. "Halford J. Mackinder, geopolitics, and the heartland thesis." *The International History Review* 36.5 (2014) :835-857.
20. Mackinder, Halford J. "The geographical pivot of history (1904)." *The geographical journal* 170.4 (2004) :298-321.
21. Mohammadi, Mahsa, Shahrooz Shahparvari and Hamed Soleimani. "Multi-modal cargo logistics distribution problem :Decomposition of the stochastic risk-averse models." *Computers & Operations Research*

- 131.105280 (2021).
22. National Geographic report. "port." Article. 2020.
<<https://education.nationalgeographic.org/resource/port/>>.
23. shinde, shankar. "INSTC (International North South Transport Corridor) - Express Corridor from India to Russia." 2017.
<https://www.mea.gov.in/press-releases.htm?dtl/28470/INSTC_International_North_South_Transport_Corridor_Express_Corridor_from_India_to_Russia>.
24. Wilkinson, Spencer, Thomas Holdich and Halford John Mackinder. "The geographical pivot of history :Discussion." *The Geographical Journal* 23.4 (1904) :437-444.

استناد به این مقاله: میرعسکری، سید رضا، صفائی، عطا. (۱۴۰۳). نقش حمل و نقل چندوجهی (ترکیبی) در توسعه اقتصاد دریامحور، فصلنامه خدمات دریایی و بندری، ۲ (۵)، ۱۷۹-۲۱۵.



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

Examining the International Code of Safety of Ships and Port Facilities and How to Implement it in Iranian Ports

Dariush Ashrafi 

Member of the Faculty at Azad University, Central Tehran, Lawyer at the first level of the Judiciary, Tehran, Iran

Zeinab Hasani  *

Master's in International Law, Azad University, Central Tehran, Tehran, Iran

Davood Hosseini 

Master's in Private Law, Azad University, Boroujerd, Lorestan, Iran

Abstract

Maritime law is one of the branches of domestic private law that supervises and governs the relations of individuals and countries in the sea and matters related to the sea. And maritime security has wide dimensions that include the security of ports and ships and security in the seas, the main obstacle regarding maritime security is the lack of a comprehensive international regulation with a guarantee of implementation. In fact, it can be said that appropriate laws and regulations have been passed, but there is no guarantee of implementation, and these laws despite phenomena such as maritime terrorism, illegal transportation of weapons, piracy, drug trafficking, sea robbery, human trafficking, theft and fraud. is violated. Also, the maritime regulations have specified the territorial waters, under supervision and the free sea, and the sovereignty rights of the governments are limited to the territorial waters of the seas and the belt adjacent to the seas for freedom of navigation. However, regarding the security of ports and shipping, except for a few internal laws and regulations, they have not done any major work, and it is necessary to develop new laws and regulations according to the current conditions..


Keywords: International Regulations, Ship Security, Port Facilities, Iranian Ports.

*Corresponding Author: Zeynab.hasani2022@gmail.com


How to Cite: Ashrafi, D. Hasani, Z., Hosseini, D. (2024). Examining the International Code of Safety of Ships and Port Facilities and How to Implement it in Iranian Ports. *Marine and Port Services*, 2(5), 217-244.

بررسی آیین نامه بین المللی امنیت کشتی ها و تسهیلات بنادر و نحوه اجرای آن در بنادر ایران


عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد تهران مرکز، وکیل پایه یک دادگستری، تهران، ایران

داریوش اشرافی 

کارشناسی ارشد حقوق بین الملل دانشگاه آزاد تهران مرکز، تهران، ایران

زینب حسینی *

کارشناسی ارشد حقوق خصوصی دانشگاه آزاد بروجرد، لرستان، ایران

داوود حسینی 

چکیده

حقوق دریایی از شاخه های حقوق خصوصی داخلی است که بر روابط اشخاص و کشورها در دریا و موضوعات مربوط به دریا ناظر و حاکم است؛ و امنیت دریایی دارای ابعاد گسترده ای است که شامل امنیت بنادر و کشتی ها و امنیت درون دریاها را شامل می شود، اصلی ترین مانع در خصوص امنیت دریانوردی فقدان یک مقررات بین المللی جامع با ضمانت اجرای کارآمد است. در واقع می توان گفت قوانین و مقررات مناسبی تصویب شده است اما ضمانت اجرایی وجود ندارد و این قوانین با وجود پدیده هایی مانند تروریسم دریایی، حمل و نقل غیرقانونی سلاح، دزدی دریایی، قاچاق مواد مخدر، سرقت دریا، قاچاق انسان، سرقت و کلاهبرداری نقض می شود. همچنین مقررات دریانوردی محدوده آب های سرزمینی، تحت نظارت و دریای آزاد را مشخص کرده و حقوق حاکمیت دولت ها به آب های سرزمینی دریاها و کمر بند مجاور دریاها برای آزادی دریانوردی محدود شده است؛ اما در خصوص امنیت بنادر و کشتی رانی به جز چند مورد قانون و آیین نامه داخلی کار عمده ای را انجام نداده اند و لازم است قوانین و آیین نامه های جدیدی متناسب با شرایط روز تدوین شود.

کلیدواژه ها: آیین نامه بین المللی، امنیت کشتی ها، تسهیلات بنادر، بنادر ایران.

بیان مسئله

امنیت بین‌المللی پیوندی طولانی با امنیت دریاها دارد و امنیت دریاها با امنیت دریانوردی عجین شده است در چند دهه اخیر به این امر توجه بسیاری شده است. ما در حال حاضر با انواع مختلفی از امنیت، از جمله اقتصادی، غذا، بهداشت، زیست‌محیطی، سیاسی، دریایی و انرژی مواجه هستیم. از طرف دیگر، آزادی رفت و آمد دریایی یکی از اصول اساسی و اولیه حقوق بین‌المللی دریاها می‌باشد. با توجه به این اصل، همه کشورها اعم از دارای ساحل آب‌های آزاد و یا بسته، حق آزادی دریانوردی را دارند. این اصل اساسی به‌عنوان یک اصل عرف بین‌المللی به‌صورت قانونی از دو حالت متضاد، ادعای حق حاکمیت از یک سو و آزادی استفاده از دریاها از سوی دیگر ظهور کرد. سپس، این اصل در دو کنوانسیون سازمان ملل متحد، کنوانسیون ۱۹۵۸ سازمان ملل در دریاها و آزاد و کنوانسیون سال ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها تدوین شد. مقررات قانونی در قوانین بین‌المللی در کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها سال ۱۹۸۲ گنجانده شده که تاکنون برای مدت‌زمان طولانی بدون تغییر باقی مانده است.

و لذا مفهوم امنیت دریایی نیز در طول زمان تغییر کرده است. امنیت دریایی مفهومی است که در ابتدا تمرکز «ملی» قوی در قانون دریا بود که عمدتاً بر حفاظت و یکپارچگی دولت ملت و دفع کشورهای متخاصم متمرکز شده بود، به‌طوری که تمامیت ارضی حفظ شده و تهدیدات دریایی قادر به خنثی شدن در دریا بوده باشد. شکل متمایز قانون مربوط به جنگ‌های دریایی در این زمینه توسعه یافته است. با گذشت زمان، امنیت دریایی ابعاد مختلف و گسترده‌تر را توسعه داده است. در هر حال با توجه به افزایش تهدید و وقوع حملات دزدان دریایی و قانون پاسخ‌های توسعه یافته بین‌المللی برای مقابله با دزدی دریایی هر دو تحت قوانین عرفی بین‌المللی و نیز به‌طور فزاینده تحت قانون مرسوم بین‌المللی است. بنابراین امنیت دریانوردی با فعالیت‌های مختلفی می‌تواند تضعیف شود. این فعالیت‌ها عبارت‌اند از تروریسم، حمل و نقل غیرقانونی سلاح، دزدی دریایی، قاچاق مواد مخدر، سرقت دریا، قاچاق انسان، سرقت و کلاهبرداری.

اهمیت موضوع تحقیق

اهمیت این تحقیق به این علت است که در زمینه امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بنادر در حقوق ایران کمتر کار شده و خلأهایی احساس می‌شود و تحقیقاتی که در حوزه امنیت دریاها انجام شده تحقیق منسجم و پویایی را در این خصوص وجود ندارد. با این وجود برخی نگرانی‌هایی مبنی بر محدود کردن آزادی تردد کشتی‌ها به دلیل ایجاد امنیت به وجود آمده که زنجیره تأمین دریایی یک سیستم پیچیده‌ای است که سیستم حمل و نقل دریایی با توجه به تنوع و نیروی انسانی بین‌المللی در معرض تروریسم است و مقدار زیادی از کالا حمل و نقل شده و مالکیت اغلب آن‌ها مبهم است. صاحبان کشتی به راحتی قادر به پنهان کردن هویت خود هستند. بر این اساس، امنیت دریایی مفهومی است که به راحتی تعریف نشده است چرا که بسیاری از جنبه‌های درگیر برای آن وجود دارد. امنیت دریایی در واقع طیف وسیعی از مسائل مربوط به آزادی ناوبری، ایمنی در دریا و پدیده‌های خطرناک، از جمله دزدی دریایی و سرقت مسلحانه، قاچاق در اشکال مختلف آن، از جمله انسان و مسائل مربوط به آلودگی و استخراج غیرمسئولانه از منابع ارزشمند را شامل می‌شود؛ که در این تحقیق سعی شده است با توجه به اهمیت موضوع به مسائل بیان شده به صورت موثکافانه پرداخته شود.

فصل اول) مفهوم و نقش سازمان‌های بین‌المللی در تأمین امنیت دریایی

ضرورت‌های ناشی از لزوم برقراری امنیت پایدار در دریاها زمینه‌ساز تشکیل سازمان بین‌المللی دریانوردی گردیده و این سازمان با توسعه اقدامات خود در ابعاد سلبی و ایجابی توانسته امنیت دریایی و دریانوردی را به میزان گسترده‌ای گسترش دهد. سازمان بین‌المللی دریایی اکنون با بهره‌گیری از یافته‌های علمی، دانش فنی و فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات از یک سو زمینه‌ساز توسعه روزآمد امنیت دریا و دریانوردی شده و از دیگر سو باعث کاهش وقوع جرائم دریایی گردیده است. و لذا در این فصل به مفهوم امنیت دریایی در سطوح سازمانی و بین‌المللی پرداخته و در ادامه به اهداف و برنامه‌های سازمان IMO در امنیت دریایی می‌پردازیم.

گفتار اول) مفهوم امنیت دریایی

امنیت هر کشوری که دارای مرزهای دریایی است بدون امنیت دریایی امکان‌پذیر نیست. به عبارتی کسب منافع ملی آن کشور بدون امنیت دریایی وجود نخواهد داشت. امروزه برای بسیاری از کشورهای منطقه بخشی از امنیت آن‌ها به امنیت در دریاها گره‌خورده است و بخش مهمی از اقتصاد کشورهای منطقه وابسته به دریا است. از این‌رو امنیت دریایی با اقتصاد و امنیت ملی گره‌خورده است.

مبحث اول) مفهوم امنیت دریایی از دیدگاه سازمان‌های بین‌المللی

تا قبل از تحولات اخیر در روابط بین‌المللی، منبعث از نگاه نظامی که اصطلاحاً نظام وستفالیایی نامیده می‌شود صلح و امنیت به معنای رعایت اصول حق حاکمیت، برابری حقوق، رعایت مصونیت کشورها و نمایندگان آنان، احترام به تمامیت ارضی کشورها، عدم مداخله در امور داخلی یکدیگر و حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات تلقی می‌شد لکن جهانی‌شدن سبب تغییر مفهوم صلح و امنیت بین‌المللی منبعث از نظام وستفالیایی شده است.^۱ بر این اساس، امنیت دریایی مفهومی است که به راحتی تعریف نمی‌شود چرا که بسیاری از جنبه‌های درگیر برای آن وجود دارد. امنیت دریایی در واقع طیف وسیعی از مسائل مربوط به آزادی ناوبری، ایمنی در دریا؛ و پدیده‌های خطرناک، از جمله سونامی و آتشفشان زیر آب که به طور طبیعی رخ می‌دهد؛ و دزدی دریایی و سرقت مسلحانه، قاچاق در اشکال مختلف آن، از جمله انسان؛ و مسائل مربوط به آلودگی و استخراج غیرمسئولانه از منابع ارزشمند را شامل می‌شود؛ بنابراین امنیت دریایی از دیدگاه سازمان‌های بین‌المللی و کشورهای عضو، شامل امنیت کشتی‌ها، بنادر، ماهیگیری و تجارت را شامل می‌شود که برای هر یک از این مقوله‌ها مقرراتی وضع شده است.^۲

۱. اشرافی داریوش، تفسیر جدید از صلح و امنیت بین‌المللی و تأثیر آن بر مفهوم حاکمیت ملی، (۱۳۹۳)، فصلنامه

پژوهش حقوق عمومی ۱۵ (۴۲) ص ۸۳

۲. اشرافی، پیشین ص ۸۶

مبحث دوم) مفهوم امنیت در حقوق بین‌الملل

برقراری صلح و امنیت بین‌المللی از کهن‌ترین آرمان‌های بشر بوده است. امروزه اولین و مهم‌ترین هدف کشورها در روابط بین‌المللی، آرامش و برقراری صلح و امنیت است. صلح و امنیت به معنای رعایت اصول حق حاکمیت، برابری حقوق، رعایت مصونیت کشورها و نمایندگان آنان، احترام به تمامیت ارضی کشورها، عدم مداخله در امور داخلی آنان و حل و فصل مسالمت‌آمیز اختلافات تلقی می‌شده است.

ارزش امنیت دریایی هر کشور به اندازه وابستگی‌اش به دریاست. این وابستگی به دریا حتی ارزش دریای سرزمینی که بخشی از خاک یک کشور به شمار می‌آید را هم تحت تأثیر قرار می‌دهد؛ به گونه‌ای که اگر بستر دریا از دریچه راهبردهای اقتصادی، ارتباطی و نظامی برجسته شود، روشن خواهد شد که امنیت دریایی بخشی جداناپذیر از امنیت ملی کشوری است که دارای مرز و کناره دریایی است و بنابراین امنیت دریایی مفهومی بر پایه «عنصرهای چهارگانه قدرت ملی یعنی دیپلماسی، اطلاعات، نیروی نظامی و ابزارهای اقتصادی است و از تعبیر ایمنی دریایی که رویکردی محیطی و ظاهری دارد، جدا است.^۱

مبحث سوم) مفهوم امنیت بنادر و تسهیلات بندری

اهمیت بنادر در امنیت دریایی همانند امنیت کشتی‌ها اهمیت ویژه‌ای دارد به طوری که در کشور ما در راستای کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴، آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری در سال ۱۳۹۶ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید. قانون فوق مشتمل بر ماده واحده و یک تبصره منضم به متن دو قطعنامه و دو پیوست تصویب شد و ترتیبات امنیتی متعددی برای کشتی‌ها و بنادر که در کنوانسیون بین‌المللی مطرح کرد. در مقدمه توجیهی این قانون نیز با توجه به اهمیت کشتیرانی در تجارت جهانی و اقتصاد و به منظور حفاظت از زنجیره عرضه در سراسر جهان در برابر هرگونه نقض ناشی از حملات تروریستی علیه کشتی‌ها، بنادر، پایانه‌های فراساحلی

1. Kraska, James, JAGC, USN (2008) "Developing Piracy Policy for the National Strategy for Maritime Security", in Legal Challenges in Maritime Security, publishers:leiden and boston, p520

یا دیگر تسهیلات و با عنایت به لزوم اصلاح مقررات کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا درباره سازوکارهای مقابله با این اقدامات و حفظ ایمنی و امنیت جان اشخاص و اموال، این لایحه برای طی تشریفات قانونی به مجلس تقدیم شده است.^۱

گفتار دوم) نقش سازمان‌های بین‌المللی و سازمان IMO در امنیت دریایی

سازمان‌های بین‌المللی در امنیت دریایی باهدف برقراری امنیت و تدوین قوانین و مقررات همه‌جانبه تشکیل شده و تاکنون اقدامات مهمی در این زمینه انجام داده‌اند بیشتر کشورهای جهان با پذیرش مقررات سازمان‌های بین‌المللی، سعی کردند در چارچوب این قواعد عمل کنند. در این گفتار به نقش سازمان‌های بین‌المللی در امنیت دریایی می‌پردازیم.

مبحث اول) برنامه‌ها و اهداف سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص

امنیت دریایی

کشورهای ساحلی پیوسته کوشیده‌اند قلمرو دریایی خود را از حیث وسعت و صلاحیت، توسعه دهند تا از این رهگذر، امنیت و منافع اقتصادی آنان بهتر تأمین شود؛ اما این کوشش‌ها همواره با ناسازگاری قدرت‌های دریایی روبه‌رو بوده است، زیرا گسترش دریای سرزمینی و دیگر مناطق دریایی وابسته به کشورهای ساحلی موجب می‌شود قدرت‌های دریایی از آزادی‌های دریای آزاد محروم شوند. بدین لحاظ، سنگ شالوده بسیاری از مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد راجع به حقوق دریاها ایجاد نوعی توازن بین این منافع متعارض است.^۲

یکی از وظایف سازمان‌های بین‌المللی جلوگیری از تعدی کشورهای بزرگ به مرزهای آبی سایر کشورهاست. همان‌طور که اشاره شد ایمو یا سازمان بین‌المللی دریانوردی مهم‌ترین سازمان دریانوردی است ساختار این سازمان از مجمع، دبیرخانه، شورا، پنج کمیته

۱. آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری ISPS مصوب ۱۳۹۶

۲. رنجبران، مصطفی، کلیاتی در مورد دریای سرزمینی و عبور بی‌ضرر از آن، (۱۳۶۷) مجله حقوقی، نشریه خدمات حقوقی بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران شماره ۹ دوره ۸ ص ۱۴۳

اصلی و تعدادی کمیته فرعی برای پشتیبانی کمیته‌های اصلی می‌باشد مجمع بالاترین رکن اجرایی سازمان بوده که از نمایندگان کشورهای عضو تشکیل جلسه می‌دهد.

بند اول) اهداف ایمو در دریانوردی و امنیت دریایی

سازمان آی‌مو با بیش از ۳۰ سازمان بین‌الدولی ارتباط رسمی دارد. همچنین به حدود ۵۰ سازمان بین‌المللی غیردولتی وضعیت مشورتی اعطا شده است و به آن‌ها اجازه داده شده است که به‌عنوان ناظر در کار کمیته‌های مختلف رکت نمایند. این سازمان‌ها به‌عنوان نمایندگان طیف وسیعی از شرکت‌های دریایی، حقوقی و محیط زیستی هستند و از طریق ارائه اطلاعات، اسناد و نظرات تخصصی در کار ارگان‌ها و کمیته‌های مختلف سهم بسزایی بر عهده دارند. با این وجود، هیچ‌یک از این سازمان‌ها حق رأی ندارند. مقرر سازمان آی‌مو در انگلستان (لندن) واقع است. نهاد اداره‌کننده آی‌مو، مجمع (COUNCIL) با ۱۶۷ کشور عضو و دو عضو وابسته تشکیل شده است که هر دو سال یک‌بار، جلسه برگزار می‌کند؛ که در ذیل به بخشی از اهداف آن اشاره می‌شود:

- ۱) ایجاد سیستمی برای همکاری بین دولت‌ها در زمینه وضع مقررات و طرز عمل دولت‌ها در خصوص انواع مسائل فنی مؤثر در کشتیرانی تجاری بین‌المللی
- ۲) تشویق و ترغیب دولت‌ها در زمینه تصویب بهترین استانداردهای عملی در مورد ایمنی دریانوردی و جلوگیری و کنترل آلودگی دریایی به‌وسیله کشتی‌ها
- ۳) تهیه پیش‌نویس کنوانسیون‌ها، موافقت‌نامه‌ها و سایر اسناد برحسب لزوم تشکیل کنفرانس‌های بین‌المللی جهت تصویب آن‌ها
- ۴) رسیدگی به کلیه مسائل مربوط به دریانوردی که ممکن است از طرف یکی از ارگان‌ها یا یکی از سازمان‌های تخصصی ملل متحد به سازمان محول شود.
- ۵) تسهیل مبادله اطلاعات و مشورت بین اعضا^۱

مبحث دوم) آیین‌نامه‌های بین‌المللی به‌منزله قواعد حاکم بر امنیت دریایی

در حال حاضر کنوانسیون سازمان ملل درباره حقوق دریاها جامع‌ترین سندی است که با همکاری این سازمان بین‌المللی منعقد شده است. آیین‌نامه‌های بین‌المللی امنیت دریایی نیز به‌عنوان مبنای مقررات موجود در امنیت دریایی شناخته شدند. بیشتر حقوق‌دانان بین‌المللی هنگام بحث در مورد حقوق بین‌الملل عرفی، اساسنامه دیوان بین‌المللی را سرآغاز کار خود قرار می‌دهند^۱، عقیده‌ای که میان بیشتر حقوق‌دانان وجود دارد آن است که مقررات مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها از جمله مقررات مربوط به دریای آزاد و آزادی کشتیرانی، تجلی بارز مقررات عرفی می‌باشند و یا حداقل مبنای شکل‌گیری عرف را به نمایش می‌گذارند خاصیت جایگزینی قواعد عرفی، یکی از ویژگی‌های این قواعد در عرضه تنظیم روابط بین‌الملل است.^۲

فصل دوم) اهمیت ایمنی در دریاها از منظر حقوق بین‌الملل

حقوق دریایی از شاخه‌های حقوق خصوصی داخلی است که بر روابط اشخاص و کشورها در دریا و موضوعات مربوط به دریا ناظر و حاکم است. از جمله موضوعاتی مانند ایمنی دریاها، امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری، آیین‌نامه‌ها و کنوانسیون‌های بین‌المللی، ایمنی و نجات جان اشخاص در دریا و ترابری دریایی و... را شامل می‌شود که در این فصل به آن می‌پردازیم.

گفتار اول) اهمیت و ارتباط ایمنی کشتی‌ها با ایمنی دریا

امنیت ترابری دریایی به‌عنوان بخشی از امنیت دریایی به معنای نبود تهدید برای حمل و نقل از طریق دریاست. در امنیت ترابری دریایی، افزون بر بستر دریا، به کشتی به‌عنوان ابزار شناور در دریا و نیز شرکت‌های ترابری و همین‌طور کالا و انسان به‌عنوان موضوع ترابری

۱. زر نشان شهرام، شکل‌گیری و شناسایی حقوق بین‌المللی عرفی (۱۳۹۳)، چاپ دوم، تهران، انتشارات گنج دانش ص

۲. صوفی فریده، تحلیل حقوقی بین‌الملل دریاها با نگاهی بر جایگاه ایران در زمینه بین‌المللی، (۱۳۹۶) فصلنامه

نیز پرداخته می‌شود. از همین رو، امنیت ترابری دریایی هرچند از جهت اهمیت راهبردی، به دیگر حوزه‌های امنیت دریایی نمی‌رسد، ولی گستره و بازیگران آن به اندازه‌ای برجسته است که سبب می‌شود به‌عنوان معیاری در سنجش امنیت دیگر گونه‌های امنیت دریایی به کار آید.^۱

اصولاً واژه کالای خطرناک به مواد نفتی سمی، شیمیایی گازها به‌صورت فله کالاهای فله خشک دارای مواد سمی بسته‌بندی اطلاق می‌گردد حمل و نقل مواد شیمیایی محصولات ضایعات و مواد بینابینی مهم‌ترین بخش چرخه حیات یک محصول می‌باشد در حمل و نقل این مواد از طریق محورهای هوایی زمینی دریایی و یا خطوط انتقال از زمان بارگیری مواد شیمیایی تا حمل و نقل و تخلیه مواد مذکور به مقصد همواره خطرات مختلفی بر این فرایند حاکم است.^۲ با توجه به اهمیت و ارتباط ایمنی کشتی‌ها با ایمنی دریا در این گفتار به آیین‌نامه و کنوانسیون‌های مربوط به امنیت و ایمنی دریاها می‌پردازیم.

مبحث اول) آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری (ISPS)

آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و بنادر که با تأکید بر شعار «دریانوردی ایمن، مطمئن، بی‌خطر و کارآمدتر در اقیانوس‌های پاک» و تمرکز بر امنیت دریانوردی در راستای مبارزه با تروریسم و افزایش امنیت ارکان مهم صنعت حمل و نقل دریایی که عبارت‌اند از کشتی‌ها و بنادر و شرکت‌های کشتیرانی تدوین شده است آیین‌نامه مذکور در رابطه با انواع کشتی‌ها و سازه‌های فراساحلی لازم‌الاجرا بوده و بایستی کلیه الزامات مندرج در آن اجرایی گردد؛ و بی‌شک یکی از مهم‌ترین مسائل مرتبط با دریا و دریانوردی در دنیای امروز وضعیت ایمنی و امنیت دریانوردی می‌باشد که هر کدام در حیطه قابل طرح خود چالش‌های بسیاری را فراروی دولت‌ها و دریانوردان قرار داده و طرح‌ها و مطالعات

۱. عالی پور، حسن، بستان، مزده، امنیت ترابری دریایی و اقدامات تامینی دریایی (۱۳۹۴) فصلنامه مطالعات راهبردی

سال هیجدهم شماره دوم ص ۱۰۶

۲. زارع دوست، مصطفی، رسولی، مریم، ایمنی در حمل و نقل دریایی مواد خطرناک شیمیایی، (۱۳۹۰) اولین همایش

ملی بهداشت، ایمنی و محیط زیست (HSE)، ماهشهر، دانشگاه آزاد اسلامی واحد ماهشهر، ص ۱۲

گسترده‌ای را با خود همراه کرده است اگرچه تفاوت عمده‌ای که بین این دو موضوع وجود دارد ماهیت و نوع نگاه به آن‌ها را به‌طور عام از یکدیگر جدا می‌کند ولی در اصل پیوندی ناگسستنی میان آن دو ایجاد نموده است بدین معنی که ایمنی دریانوردی بدون امنیت و امنیت کشتی‌ها بدون دریانوردی ایمن ممکن نخواهد بود^۱.

مبحث دوم) حمل و نقل کالاهای خطرناک و (شیمایی هسته‌ای...) و ارتباط آن با امنیت دریایی

خساراتی که از حمل و نقل دریایی کالاهای خطرناک ناشی می‌شود در مقایسه با حمل و نقل دریایی کالا یا مواد نفتی در مفهوم عام آن متفاوت بوده و بدین لحاظ قوانین بین‌المللی خاصی نیز برای این نوع کالاها وضع گردیده است. حمل و نقل و محل نگهداری ایمن کالاهای خطرناک دریایی به‌عنوان یک اصل اساسی مورد تأکید تمام سازمان‌ها و ارگان‌های دریایی می‌باشد در این مبحث به بررسی حمل و نقل کالاهای خطرناک و (شیمایی هسته‌ای...) و ارتباط آن با امنیت دریایی می‌پردازیم

بند اول) مقررات مرتبط با حمل و نقل مواد خطرناک (marpol)

کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها MARPOL در سال ۱۹۷۳ با برگزاری کنفرانس بین‌المللی آلودگی دریا توسط IMO به تصویب رسید و متعاقباً توسط پروتکل ۱۹۷۸ اصلاح شد. این مقررات دربرگیرنده منابع گوناگون آلودگی ناشی از کشتی‌ها بوده و هدف اصلی آن، حذف آلودگی عمدی محیط‌زیست دریا به‌وسیله نفت و سایر مواد مضر و کاهش تخلیه چنین موادی به‌صورت عمدی یا غیرعمدی، از طریق اعمال قوانین و مقررات بر کشتی‌ها و بنادر است، ضمناً ۵ و ۶ کنوانسیون مارپل در سال ۲۰۱۱ مورد بازبینی قرار گرفت؛ و ویژگی‌های اولیه و ضروری دریا را به نحوی منفی متأثر سازد یا استفاده‌های مشروع از دریا را با مشکل مواجه سازد. در نهایت پروتکل مزبور علاوه بر

۱. قدیمی، کیانوش و همکاران، ضرورت اجرای آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بنادر در ایران، (۱۳۸۷) دهمین همایش ملی صنایع دریایی ایران، آبادان، انجمن مهندسی دریایی ایران،

اینکه ابزاری بین‌المللی را در جهت تحقق اهداف زیست‌محیطی خود در سطح ملی فراهم می‌آورد موجبات تقویت اقدامات واکنشی ایران را در ورای مرزها ایجاد می‌کند.^۱

گفتار دوم) اهمیت و ایمنی بنادر و ارتباط آن با ایمنی دریا

وقوع سوانح متعدد دریایی ناشی از خطای انسانی سالانه موجب خسارات جانی، مالی و آسیب به محیط‌زیست دریایی می‌گردد تجزیه و تحلیل سوانح و حوادث دریایی در ۳۰ سال گذشته نشان می‌دهد که با توجه به مرتبط بودن افراد در همه جوانب و امور مربوط به دریانوردی تقریباً کلیه سوانح و حوادث دریایی به عوامل انسانی مربوط می‌شود و بیش از ۹۰ درصد سوانح دریایی به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم به انسان‌ها مربوط می‌شود. به‌طور کلی در بنادر بزرگ معمولاً گروهی از کارشناسان دریایی وظیفه جمع‌آوری و پردازش اطلاعات را بر عهده دارند. و لذا اطلاع‌رسانی توسط دریانوردان در قالب مشاهدات عینی در حین عبور از منطقه یا آب‌هایی که در آن دریانوردی می‌شود. این اطلاعات از طریق (پی‌سیم نمابر، پست الکترونیکی Email) به‌صورت مکتوب یا تماس تلفنی و رادیویی به ایستگاه‌های ساحلی ارتباطات دریایی و یا دفاتر امور دریایی منعکس و یا به‌صورت دستی به راهنما (pilot) کشتی تحویل داده می‌شود که متعاقباً در اختیار کارگروه ناوتکس قرار می‌گیرد.^۲

مبحث اول) آیین‌نامه‌های بین‌المللی تسهیلات بنادر

آیین‌نامه امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری به دلیل بدیع بودن و جهانی بودن آن‌ها انرژی مضاعفی را می‌طلبد. گروه کاری امنیت دریایی مسائل مربوط به اجرای اقدامات رسمی ویژه برای ارتقای امنیت دریایی مصوب سال ۲۰۰۲ را مورد بررسی قرار می‌دهد. همچنین گروه کاری امنیت دریایی بخش‌های گسترده‌ای درباره چارچوب کلی پیشنهادی

۱. دبیری، فرهاد و همکاران، حمل و نقل کالاهای خطرناک دریایی و مسئولیت پرسنل دریایی در برابر محیط زیست،

(۱۳۹۳) همایش صنایع دریایی ایران، دوره ۱۶ ص ۳

۲. دانشجو جعفر و همکاران، آشنایی با اصول و نحوه بخش پیام‌های ایمنی دریانوردی MSI، (۱۳۹۱) اداره کل بنادر

و دریانوردی استان خوزستان ص ۲۴

اصلاحات سولاس (SOLAS) انجام داد تا شامل شناسایی و ردیابی دامنه وسیعی از کشتی‌ها (LRIT) نیز بشود. هدف از این چارچوب پیشنهادی، پایه‌ریزی یک مکانیزم برای جمع‌آوری اطلاعات از کشتی‌ها برای اهداف امنیتی، جستجو و نجات و موارد مشابه است.^۱ جمهوری اسلامی ایران نیز به‌عنوان یکی از اعضای کنوانسیون سولاس (ایمنی جان اشخاص دریا) مشمول این طرح بین‌المللی است و با توجه به دارا بودن بیش از ۲۰۰ فروند کشتی تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران و بیش از ۱۰ بندر فعال بین‌المللی، چنانچه نتواند تا تاریخ اعلام‌شده طبق مفاد کد ISPS اقدام کند، از نظر اقتصادی که بیش از ۹۰ درصد کالای صادرات و وارداتی خود را از طریق بنادر و حمل‌ونقل دریایی انجام می‌دهد و همچنین از بعد سیاسی، ضربات سختی به کشور وارد می‌شود.^۲

مبحث دوم) کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS)

کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان انسان در دریا، جامع‌ترین معاهده بین‌المللی است که به حفظ حیات انسان در دریا پرداخته است. با وجود ضوابط مفصل معاهده که جوانب مختلف ایمنی دریانوردی را پوشش می‌دهد؛ طبق بند «ب» ماده یک آن، دولت‌های متعاقد، باید نسبت به وضع هرگونه مقررات ملی که برای اجرای کامل معاهده و ارتقای بیشتر سلامت دریانوردی ضروری تشخیص می‌دهند اقدام کنند؛ به‌طوری که یقین حاصل شود؛ کشتی‌ها از هر حیث، برای خدمات و نوع بهره‌برداری موردنظر مناسب هستند. کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا یا سولاس^۳ معاهده‌ای بین‌المللی است که هدف آن تعیین حداقل استانداردهای ساخت، تجهیز و راه‌اندازی کشتی‌ها با توجه به ایمنی آن‌ها است. این کنوانسیون مهم‌ترین معاهده بین‌المللی دریایی در مورد افزایش ایمنی در کشتیرانی است که نسخه اولیه آن در سال ۱۹۱۴ پس از حادثه کشتی تایتانیک تدوین شد این معاهده به‌مرور زمان تکمیل شده و نسخه‌های متعددی از آن تدوین و به تصویب رسیده است نسخه

۱. قدیمی، کیاوش و همکاران، پیشین ص ۳۴

۲. سجادی نیا داود و همکاران، امنیت دریایی ISPS، (۱۳۹۳) سازمان بنادر و دریانوردی، ص ۵

کنونی این کنوانسیون نسخه سال ۱۹۷۴ است که به عنوان سولاس ۱۹۷۴ شناخته و در سال ۱۹۸۰ لازم الاجرا شد. ایران در سال ۱۳۷۳ به این کنوانسیون ملحق شد. هدف عمده کنوانسیون تبیین حداقل استانداردهای مربوط به ساخت تجهیزات و بهره‌برداری از کشتی‌ها از منظر ایمنی آنهاست. دولت‌های صاحب‌پرچم ملزم هستند بر انطباق کامل شرایط کشتی‌های تابع خود با ضوابط کنوانسیون، نظارت کرده و گواهینامه‌های مختلف را که مؤید وضعیت ایمنی کشتی است صادر کنند، همچنین مقررات کنترلی معاهده به دولت‌های متعاقد اجازه می‌دهد تا در زمان حضور کشتی‌های خارجی تابع سایر دول عضو کنوانسیون در بنادر آنها و در صورت وجود دلایل روشن مبنی بر عدم انطباق وضعیت کشتی و تجهیزات آن با الزامات مختلف معاهده آن را مورد بازرسی قرار داده و در صورت لزوم حسب مورد ضمانت اجرای مناسب را بکار گیرند^۱.

مبحث سوم) کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی SALVAG

با توجه به جایگاه ویژه دریا در حمل و نقل بین‌المللی و وابستگی اقتصاد و تجارت جهانی به آن، هموار نمودن بسترهای حقوقی و قانونی بین‌المللی و رفع موانع اجرایی و محتوایی کنوانسیون‌های دریایی در قالب پژوهش‌های علمی با مدل‌های تحلیلی-توصیفی لازم و ضروری می‌باشد. اهمیت مقررات و ضوابط تسهیل‌کننده تعامل در دریا در نظام بین‌المللی بر هیچ کس پوشیده نیست. نظام بین‌الملل به اهمیت این موضوعات واقف بوده و گام‌هایی اساسی در جهت تدوین مقررات خاص آنها برداشته است. کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی در آوریل ۱۹۸۹، تدوین کنوانسیون تجسس و نجات دریایی کنوانسیون بین‌المللی حفظ جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۶۰، کنوانسیون‌های مربوط به مقررات جلوگیری از تصادم در دریا در ۲۰ اکتبر ۱۹۷۲، کنوانسیون یکنواخت کردن بعضی از مقررات مربوط به حمل مسافر از طریق دریا در ۲۹ آوریل ۱۹۶۱، کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا، کنوانسیون مربوط به کمک و نجات در دریا ۱۹۱۰ بروکسل نمونه‌هایی از تلاش‌های

۱. ابوعطا، محمد، نقش دولتهای متعاقد در تأمین اجرای کامل و مؤثر کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان انسان در دریا،

سازمان بین‌المللی دریانوردی جهت تنظیم و تدوین مقررات مربوطه در حوزه ایمنی و نجات در دریا می‌باشد.^۱

فصل سوم) امنیت دریایی و ضرورت اجرای آن در بنادر ایران

کشور ایران از طرف شمال و جنوب به دریا دسترسی دارد و از گذشته موضوع دریا و دریانوردی برای حاکمان و مردم ایران دارای اهمیت زیادی بوده و بخشی از تجارت ایران با سایر کشورهای جهان از طریق دریا انجام می‌شد در حال حاضر نیز دریا به‌عنوان مهم‌ترین راه تجاری برای واردات و صادرات کالا محسوب می‌شود امروزه بیش از ۹۰٪ حمل‌ونقل بین‌المللی جهان از طریق انواع کشتی‌ها، نفت‌کش‌ها و سایر شناورهای مختص این امور صورت می‌گیرد. در این فصل به موضوع دریا و دریانوردی در حقوق کشورمان می‌پردازیم.

گفتار اول) کنترل و امنیت دریایی در حقوق ایران

دولت‌های ساحلی برای تأمین امنیت خویش، بهره‌برداری از منابع دریایی و بعدها منابع زیر بستر در جهت افزایش تسلط خود بر میزان بیشتری از آب‌های ساحلی کوشش می‌کردند. در کشور ایران، در سال ۱۳۱۳ اولین قانون مناطق دریایی تصویب شد و پس از آن دومین قانون در سال ۱۳۳۸ به تصویب مجلس وقت رسید. قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان، مصوب ۳۱/۱/۱۳۷۲ مجلس شورای اسلامی، سومین و کامل‌ترین قانون مناطق دریایی است که در کشور ما تصویب شده است. علاوه بر قوانین فوق، در سال ۱۳۵۲ هیئت وزیران وقت، تصویب‌نامه‌ای درباره خط مبدأ آب‌های داخلی و سرزمینی ایران داشت که در قانون سال ۱۳۷۲ مجلس نیز مورد تأیید و استناد قرار گرفت.^۲ در مورد کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها دولت باید گفت دولت ایران این

۱. دهدشتی اردکانی سعید، واکاوی حقوقی کنوانسیون‌های بین‌المللی ایمنی و نجات دریایی با بررسی موضوعی

حوادث دریایی و تعیین علل و عوامل ایجاد، پایگاه اطلاعات دریایی، ۱۳۹۵ ص ۵

۲. افشردی، محمد حسین، بررسی میزان مطابقت و تفاوت‌های قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان ۱۳۷۲ با کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲)، (۱۳۸۶) پژوهش‌های جغرافیایی - شماره ۵۹ ص ۱۴۳

کنوانسیون را امضا کرده ولی هنوز به تصویب نهایی نرسانده است، اما بر اساس حقوق معاهدات، ملزم به رعایت مفاد آن تا زمانی است که امضای خود را پس بگیرد. ایران در زمان امضای این کنوانسیون اعلام کرده است که حق «عبور ترانزیتی» (کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها) از تنگه هرمز را فقط در مورد کشورهای رعایت خواهد کرد که آن‌ها هم این سند را امضا کرده باشند. همچنین عنوان می‌کند که درباره کشورهای که این سند را امضا نکرده باشند همان قاعده «عبور بی‌ضرر» (کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو) از تنگه‌ها حاکم است.

مبحث اول) کنترل دریای سرزمینی

دریای سرزمینی در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو به دلیل تقسیم‌بندی جداگانه‌ای که در مورد دریا وجود داشت (منطقه تحت حاکمیت و دریای آزاد) عبارت بود از «بخشی از دریا که فی‌مابین آب‌های داخلی دریای آزاد قرار داشت، به‌موجب ماده ۳ کنوانسیون ملل متحدراجع به حقوق دریاها که در دهم دسامبر سال ۱۹۸۲ در مونته‌نگوی جامائیکا به امضای نمایندگان ۱۱۹ کشور از جمله ایران رسید عرض آب‌های سرزمینی حداکثر ۱۳ مایل دریایی تعیین شده است.

همچنین در کنوانسیون ۱۹۸۲ ژنو مناطق دریایی افزایش یافت، منطقه انحصاری اقتصادی ایجاد شد به همین دلیل، تعریف این کنوانسیون متفاوت از کنوانسیون ۱۹۵۸ است. مطابق با کنوانسیون (۱۹۸۵) ۱۳۶۴ دریای سرزمینی منطقه‌ای است از دریا که فی‌مابین آب‌های داخلی منطقه انحصاری اقتصادی قرار دارد»^۱

مبحث دوم) امنیت ترابری دریایی در ایران

ترابری دریایی هنوز در زیر سایه پیمان‌های بین‌المللی، موافقت نامه‌های دوجانبه و حتی قوانین ملی، احساس امنیت نمی‌کند. پیمان‌های بین‌المللی نیاز به بستری دارد که همه

۱. عالی پور، حسن، بستان، مژده، امنیت ترابری دریایی و اقدامات تأمینی دریایی، (۱۳۹۴) فصلنامه مطالعات راهبردی،

کشورهای دارای مرز دریایی و حتی دیگر کشورها به آن‌ها پیوسته و مفادش را به اجرا بگذارند که چنین بستری فراهم نیست. اقدام تأمینی دریایی به تدابیر باشتاب برای دفع تهدید یا خطر و گاه برای ایجاد التزام عملی برای طرف دیگر گفته می‌شود. این اقدام می‌تواند از دو دیدگاه حقوقی و نظامی بررسی شود. جایگاه حقوقی اقدام تأمینی به اعمال موردهای پیش‌بینی‌شده در قانون در قبال متصدیان ترابری دریایی، کشتی‌ها، کالا و مسافر گفته می‌شوند که طبیعت کیفری و ماهیت جبران‌ناپذیر زیان نداشته و تنها برای دفع خطر یا ایجاد التزام و به‌طور ویژه در گستره دریایی مربوط به حاکمیت سرزمینی انجام می‌شود.^۱ در قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۲ امنیت ترابری دریایی در بنادر و آب‌های ایران مطرح شد طبق ماده ۶ این قانون شرایط عبور بی‌ضرر عبور شناورهای خارجی در صورت مبادرت به اقدام به تمرین یا مانور با هرگونه سلاح و جمع‌آوری هرگونه اطلاعاتی که به زیان امنیت ملی، امور دفاعی یا منافع اقتصادی کشور باشد و نقل‌وانتقال افراد، بارگیری یا تخلیه هر نوع کالا و پول برخلاف قوانین و مقررات جمهوری اسلامی ایران و آلودگی محیط‌زیست و... بی‌ضرر تلقی نشده و برحسب مورد مشمول مقررات جزایی و مدنی خواهد بود.

گفتار دوم) ضرورت اجرای آیین‌نامه‌های بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و

تسهیلات بنادر در ایران

آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بنادر در ایران به‌عنوان مبنایی برای تردد کشتی‌ها در بنادر و ارائه خدمات و نظارت بر آن‌ها تدوین شده است. این آیین‌نامه وضعیت ورود و خروج کشتی‌ها به بنادر و مقرراتی را که افسر و کارکنان کشتی باید رعایت کنند متذکر شده است در این گفتار به ضرورت اجرای آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بنادر در ایران می‌پردازیم.

۱. عالی پور، حسن، بستان، مژده، امنیت ترابری دریایی و اقدامات تأمینی دریایی، (۱۳۹۴) فصلنامه مطالعات راهبردی،

مبحث اول) کاربرد آیین‌نامه و الزامات عملی در حقوق ایران

بی‌شک یکی از مهم‌ترین مسائل مرتبط با دریا و دریانوردی در دنیای امروز وضعیت ایمنی و امنیت دریانوردی می‌باشد که هر کدام در حیطه قابل طرح خود چالش‌های بسیاری را فراروی دولت‌ها و دریانوردان قرار داده و طرح‌ها و مطالعات گسترده‌ای را با خود همراه کرده است. اگرچه تفاوت عمده‌ای که بین این دو موضوع وجود دارد ماهیت و نوع نگاه به آن‌ها را به‌طور عام از یکدیگر جدا می‌کند ولی در اصل پیوندی ناگسستنی میان آن دو ایجاد نموده است بدین معنی که ایمنی دریانوردی بدون امنیت و امنیت کشتی‌ها بدون دریانوردی ایمن ممکن نخواهد بود. آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بنادر (ISPS CODE) به‌عنوان راهکاری جهت نیل به اهداف مذکور تبیین و جهت اجرا به کشورهای صاحب صنعت دریانوردی ابلاغ شد. همچنین طبق ماده ۶۹ قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ «مالک کشتی شخصاً مسئول اعمال و تعهدات و قصور و خطاهای خود و نیز مسئول عملیات فرمانده و قراردادهایی است که وی ضمن انجام وظایف خود منعقد می‌کند. مالک کشتی همچنین مسئول عملیات کارکنان کشتی و مأموران مجازی که از طرف او به خدمت در کشتی گمارده شده‌اند خواهد بود» اما طبق ماده ۸۱ همان قانون «فرمانده کشتی در مقابل باری که تحویل می‌گردد ملزم به صدور بارنامه دریایی می‌باشد. فرمانده نیز مسئول حمل باری است که به عهده گرفته و باید آن را تحویل دهد» و طبق ماده ۸۴ فرمانده موظف است در دفتر فرماندهی کشتی مدارک و اسناد ذیل را همیشه نگاهداری کند!

مبحث دوم) تعهدات شرکت کشتیرانی ایران به آیین‌نامه

شرکت کشتیرانی باید اطمینان حاصل نماید که طرح امنیتی کشتی حاوی بیانات شفافی است که بر روی اختیارات فرمانده تأکید می‌نماید شرکت باید در طرح امنیتی کشتی ذکر نماید که اختیار و مسئولیت فرمانده در جهت تصمیم‌گیری در مورد ایمنی و امنیت کشتی و درخواست کمک از شرکت کشتیرانی یا هر دولت متعاهدی چنانچه ضرورت ایجاب

نماید حکم ارجح دارد شرکت کشتیرانی باید اطمینان حاصل نماید که مأمور امنیتی شرکت کشتیرانی، فرمانده و مأمور امنیتی کشتی از پشتیبانی لازم جهت انجام وظایف و مسئولیت‌های خود برخوردار می‌باشند. بر اساس مقررات آیین‌نامه، شرکت‌های کشتیرانی لازم است که یک مأمور امنیتی شرکت جهت کشتیرانی و یک مأمور امنیتی کشتی برای هر یک از کشتی‌های خود تعیین نمایند.^۱

در راستای نحوه فعالیت شرکت‌های تخلیه و بارگیری آیین‌نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت‌های تخلیه و بارگیری در بنادر کشور خردادماه ۱۳۳۹ و آیین‌نامه سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب بهمن‌ماه ۱۳۴۸، قانون دریایی ایران و آیین‌نامه بندرهای ایران این آیین‌نامه تهیه و تأیید شد. طبق مفاد این آیین‌نامه رعایت قوانین، مقررات، آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های سازمان، گمرک، مناطق ویژه اقتصادی، بندری و مناطق آزاد تجاری در زمینه مورد فعالیت، انجام عملیات تخلیه، بارگیری، باربندی، باربری و دسته‌بندی کالا بر عهده شرکت تخلیه و بارگیری زیر نظر سازمان بنادر و دریانوردی است.^۲

گفتار سوم) نحوه اجرایی کردن مندرجات آیین‌نامه

با توجه به خطرات و ریسک‌های دریانوردی، در سطح بین‌المللی اسناد متعددی برای رعایت ایمنی توسط سازمان‌های مختلف به‌ویژه سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو) تهیه شده است. قانون مدیریت ایمنی بین‌المللی از جمله اسناد مهم و تأثیرگذار در این حوزه است. ایمنی وضعیتی است که در آن احتمال ورود خسارت به اشخاص، اموال و محیط‌زیست تا سطح قابل قبولی یا پائین‌تر از آن کاهش یافته یا در آن سطح حفظ شود. به‌موجب این قانون، شرکت‌های دریانوردی ملزم به پیاده‌سازی سیستم مدیریت ایمنی برای شناورهای مشخص شده تحت این سند شده‌اند.^۳

۱. آیین‌نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت‌های تخلیه و بارگیری در بنادر کشور

۲. آیین‌نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت‌های تخلیه و بارگیری در بنادر کشور

۳. شعبانی جهرمی، فریده، اعمال‌گد مدیریت ایمنی بین‌المللی بر واحدهای حفاری متحرک فراساحلی، (۱۳۹۶)

اکتشاف و تولید نفت و گاز، شماره ۱۴۷ ص ۱۴

مبحث اول) نحوه انجام ارزیابی امنیتی و تهیه طرح‌های مربوطه

اجرای مقررات بندری، دریایی و کشتیرانی بازرگانی بر طبق قوانین مربوطه به عهده سازمان بنادر و دریانوردی می‌باشد و به استناد بند ۱۰ همان ماده مسئولیت اعطا گواهینامه‌های صلاحیت فنی و دریایی جهت افراد و واحدهای کشتی را طبق مقررات مربوطه به عهده دارد و با توجه به پیوستن ایران به کنوانسیون بین‌المللی جان اشخاص در دریا و لازم‌الاجرا گردیدن مصوبات اجلاس دیپلماتیک سال ۲۰۰۲ کنوانسیون مذکور شامل آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری که از سال ۲۰۰۴ لازم‌الاجرا گردید. دستورالعمل لازم تدوین گردید و لازم‌الاجرا شد.

با ارزش‌گذاری بر تمامی فعالیت‌های مثبتی که تاکنون صورت پذیرفته است و با قبول این‌که با توجه به پیشرفت‌های حاصله و در حال وقوع و نیز موقعیت ویژه ایران در منطقه و جهان، ارتقای جایگاه ایران در همه جنبه‌های بین‌المللی دریانوردی به‌خصوص در تعامل با آی‌مو و تأثیرگذاری در روند تصویب قوانین و مقررات مربوطه امری ضروری است. از حیث تعداد سندهای فنی و تخصصی تقدیمی به دبیرخانه آی‌مو، به‌عنوان مهم‌ترین شاخص ارزیابی میزان مشارکت و تأثیرگذاری کشورها در مباحث دریایی بین‌المللی، ایران با ۲۸ سند طی یک دوره نه‌ساله از سال ۱۹۹۹ تا پایان سال ۲۰۰۷ میلادی رتبه بیست و ششم دنیا را داراست، ضمن این‌که بسیاری از این سندها فاقد کیفیت لازم برای تأثیرگذاری بوده‌اند و به دلایل مختلف از دور مذاکرات کنار گذاشته شده‌اند. شرکت در کارگروه‌های متشکله آی‌مو اعم از حضوری و مکاتبه‌ای (غیر از کارگروه‌های متشکله در خلال اجلاس کمیته‌ها که آن‌هم نقدهای خاص خود را دارد) بسیار کم‌رنگ بوده است. در محدود کارگروه‌هایی هم که عضویت داشته‌ایم، به‌جز یکی - دو مورد مشارکت‌ها نوعاً غیرمستمر و غیرفعالانه بوده است. از همه مهم‌تر این‌که تاکنون فاقد یک سیاست و استراتژی راهبردی مشخص و مصوب در بعد بین‌المللی و منطقه‌ای بوده‌ایم. به تعبیر دیگر دور‌نمای روشنی از جایگاه دولت جمهوری اسلامی ایران در عرصه دریانوردی بین‌المللی و نیز تعامل با آی‌مو و مباحث مطروحه در آن پس از گذشت یک دوره زمانی به‌عنوان مثال

چهار، شش و یا حتی ده سال وجود ندارد.^۱

مبحث دوم) نحوه تعیین مأمورین امنیتی شرکت‌های کشتیرانی و مأمور امنیتی کشتی

با توجه به مفاد بند ۲۳ آئین‌نامه بندرهای ایران در طول مدت راهنمایی فرمانده کشتی می‌بایست در پل فرماندهی کشتی حاضر بوده و بر عملیات هدایت و مانور نظارت داشته باشد، در هر حال مسئولیت کشتی به عهده فرمانده بوده و باید در مواردی که احتمال بروز سانحه را می‌دهد هدایت و مانور کشتی را شخصاً به عهده گرفته و از بروز سانحه جلوگیری نماید. و لذا گواهی‌نامه مدیریت ایمنی باید برای شرکت کشتیرانی برای مدتی که بیش از ۵ سال نخواهد بود توسط مراجع دریایی صادر و تصدیق میان‌دوره‌ای باید بین دومین و سومین سال سررسید (سه ماه قبل تا سه ماه بعد از سررسید سالیانه) گواهی‌نامه مدیریت ایمنی انجام گردد. چنانچه تصدیق میان‌دوره‌ای درخواست نشود و یا شواهد مبنی بر وجود عدم انطباق عمده با آئین‌نامه ISM مشاهده شود گواهی‌نامه مدیریت ایمنی توسط مرجع دریایی کشور لغو می‌گردد.

گفتار سوم) پذیرش و اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی امنیت دریایی در ایران

ایران با توجه به موقعیت دریایی خود جزء ۱۵ کشور فعال صنعت دریانوردی و صنایع دریایی ایران محسوب می‌شود و تاکنون به ۲۸ مورد از کنوانسیون‌ها و پروتکل‌های این سازمان ملحق شده که بیانگر جایگاه مهم ایران در عرصه بین‌المللی است. ایران همواره به اهمیت تحقق اهداف سازمان آی‌مو به‌عنوان تنها مرجع جهانی دریانوردی قائل بوده و گام‌های مهمی نیز در این رابطه برداشته است. در این گفتار به بررسی پذیرش و اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی امنیت دریایی در ایران می‌پردازیم.

۱. مرزبان، علی اکبر، ضرورت نقش آفرینی قدرتمند سازمان بنادر و دریانوردی در سازمان جهانی دریانوردی

مبحث اول) ظرفیت‌های پذیرش کنوانسیون‌های بین‌المللی در ایران

کنوانسیون‌ها و دیگر توافق‌های چندجانبه تشریفاتی موجب قاعده‌مند شدن مناسبات بین‌المللی کشورها و خاستگاه تعهدات رسمی جهانی است. اهمیت این‌گونه توافق‌ها از آن‌روست که نه تنها دولت‌های عضو را به مراعات آن متعهد می‌نماید بلکه معمولاً وسیله ارزشیابی و سنجش اقدامات دولت‌های غیر عضو در صحنه مناسبات بین‌المللی نیز هست و به همین لحاظ از آن‌ها به «معاهدات قانون ساز» تعبیر می‌شود. ایران در چند دهه اخیر به تعدادی از کنوانسیون‌های بین‌المللی در زمینه دریا و ایمنی پیوسته است به‌عنوان مثال ایران نیز پس از ترجمه، بررسی مفاد و فراهم‌سازی زمینه اجرای کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا یا سولاس در سازمان بنادر و کشتیرانی، در سال ۱۳۷۳ به این کنوانسیون ملحق شد. این کنوانسیون مهم‌ترین معاهده بین‌المللی دریایی در مورد افزایش ایمنی در کشتیرانی است.

مبحث دوم) رویه اعتبار و اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی در ایران

در طول سال‌ها آیمو سابقه مطلوبی برای تدوین و تصویب کنوانسیون‌های بین‌المللی جدید به دست آورده است که تعداد آن‌ها جمعاً به بیش از ۵۰ کنوانسیون می‌رسد و هدف آن‌ها یا پیشگیری از حوادث و آسیب‌های زیست‌محیطی، خنثی کردن اثرات منفی حوادث به هنگام وقوع و یا تضمین جبران خسارت کافی برای قربانیان این‌گونه حوادث است. درحالی‌که بسیاری از این کنوانسیون‌ها لازم‌الاجرا شده‌اند و برای کشتیرانی ایمن‌تر، مؤثرتر و دوستدار محیط‌زیست کارهای بسیار زیادی انجام داده‌اند جمهوری اسلامی ایران نیز در چهار کنوانسیون و پروتکل ملحق شده است؛ و در حال حاضر نیز این کنوانسیون‌ها مهم‌ترین معاهده بین‌المللی در خصوص ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط‌زیست دریایی هستند. با این وجود همواره حفاظت از محیط‌زیست دریایی بایستی سرلوحه تمام نهادهایی که از دریا استفاده می‌کنند، قرار گیرد. کشور ما نیز از این لحاظ در سطح جهانی بسیار فعال است و نمایندگان و کارشناسان جامعه دریانوردی کشور با شرکت فعال در اجلاس‌های بین‌المللی خصوصاً جلسات کارشناسی سازمان بین‌المللی دریانوردی آیمو در

تدوین این مصوبات و استانداردها شرکت فعالانه دارند.^۱

خوشبختانه ایران با پیوستن به بیشتر کنوانسیون‌های دریایی و نقش فعال در آن و ارائه پیشنهادها جهت تصویب در کمیسیون‌ها توانسته است نقش فعالی در کنوانسیون‌های دریایی ایفا کند همچنین ایران بر اساس قوانین متعددی که در قبل از انقلاب اسلامی در مجلس ملی و پس از انقلاب اسلامی در مجلس شورای اسلامی تصویب کرد و به دولت اجازه الحاق به این کنوانسیون‌ها را داد و با تصویب قوانین متعددی در زمینه دریانوردی در داخل کشور مانند قانون راجع به اجازه تأسیس سازمان بنادر و کشتیرانی مصوب خرداد ماه ۱۳۳۹، قانون اصلاح قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بنادر مصوب ۱۳۹۶، مقررات راجع به تخلیه و بارگیری کالا در بنادر و سایر قوانین و آیین‌نامه‌های دریانوردی توانسته است گام‌های مهمی در جهت رشد ابعاد حقوقی دریانوردی و تسهیلات بندری بردارد.^۲

نتیجه‌گیری و پیشنهادها

سازمان بین‌المللی دریانوردی به منظور مدیریت واحد و یکپارچه مجموعه قوانین و مقررات دریانوردی و کشتیرانی، قوانین و مقررات متعددی در حوزه‌های مختلف دریایی را تدوین و ابلاغ کرده است که از جمله این قوانین، می‌توان به قوانین و مقررات عبور و مرور ایمن شناورها در دریا و جلوگیری از تصادم دریایی اشاره کرد که در سال ۱۹۶۰ میلادی تدوین و به جامعه بین‌المللی ابلاغ شده است تا در این راه به دریانوردان در هدایت ایمن کشتی‌ها کمک نماید. این قوانین با مشخص کردن مناطق پنج‌گانه دریایی شامل آب‌های داخلی، دریای سرزمینی یا آب‌های ساحلی، منطقه مجاور یا نظارت، منطقه انحصاری و اقتصادی دریای آزاد توانسته است تا حدودی از کشمکش‌های کشورها در محدوده دریایی

۱. کوچی، سو کی موزو، در تکاپوی اجرای مؤثر کنوانسیون‌ها، ترجمه: نیلوفر، گل و بستانفر (۱۳۹۳)، بندرودریا، سال

بیت ونهم شماره ۲۱۲ ص ۱۹

۲. سعید نژاد، محمد، اجرای اثربخش مقررات و قوانین ملی و بین‌المللی، (۱۳۹۳) بندرودریا، سال بیت ونهم شماره

۲۱۲ ص ۱۷

جلوگیری نماید به نظر می‌رسد اصلی‌ترین مانع در خصوص امنیت دریانوردی فقدان یک مقررات بین‌المللی جامع با ضمانت اجرای کارآمد است. همچنین امنیت دریانوردی با فعالیت‌های مختلفی ممکن است تضعیف شود و به مخاطره بیافتد مسائلی مانند تروریسم دریایی، حمل و نقل غیرقانونی سلاح، دزدی دریایی، قاچاق مواد مخدر، سرقت دریا، قاچاق انسان، سرقت و کلاهبرداری موجب شده است مقررات دریایی به خوبی اجرا نشود. همچنین نفوذ کشورهای بزرگ در اعمال قدرت در تدوین قوانین و اجرای آنها موجب شده است تاب بسیاری از مقررات اجرا نشود. همچنین بر اساس ماده ۲۴ منشور، دولت‌های عضو، به منظور تأمین اقدام سریع و مؤثر از سوی ملل متحد «مسئولیت اولیه حفظ صلح و امنیت بین‌المللی» را به شورای امنیت واگذار نموده‌اند. علت اصلی واگذاری مسئولیت اولیه حفظ صلح و امنیت بین‌المللی به شورا این بوده است که سازمان قادر به اقدام سریع و مؤثر در این زمینه باشد. نتیجه این وضعیت بر این فرض استوار بوده است تنها دول قدرتمند قادر هستند با اعمال قدرت و زور با استفاده از نیروی نظامی، استقرار صلح را تضمین کنند و هر کشوری را که بخواهد صلح و امنیت بین‌المللی را به خطر اندازد یا تهدیدی علیه آن به عمل آورد و اقدام به تجاوز نماید از این تصمیمات بازدارند. در حوزه دریایی نیز با توجه به برتری کشور آمریکا در حوزه دریایی این وضعیت تشدید شده است.

آنچه در تاریخ حقوق دریاها به این رشته از حقوق بین‌الملل، پویایی بخشیده، نوعی تعارض منافع بین کشورهای ساحلی از یکسو و قدرت‌های دریایی از سوی دیگر بوده است. کشورهای ساحلی پیوسته کوشیده‌اند قلمرو دریایی خود را از حیث وسعت و صلاحیت، توسعه دهند تا از این رهگذر، امنیت و منافع اقتصادی آنان بهتر تأمین شود؛ اما این کوشش‌ها همواره با ناسازگاری قدرت‌های دریایی روبه‌رو بوده است، زیرا گسترش دریای سرزمینی و دیگر مناطق دریایی وابسته به کشورهای ساحلی موجب می‌شود قدرت‌های دریایی از آزادی‌های دریای آزاد محروم شوند. بدین لحاظ، سنگ شالوده بسیاری از مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد راجع به حقوق دریاها ایجاد نوعی توازن بین این منافع متعارض است. کاربرد خطوط مبدأ مستقیم برای گسترش دریای سرزمینی و

دیگر مناطق دریایی، مشروط کردن عبور بی‌ضرر کشتی‌های جنگی از دریای سرزمینی به اطلاع یا اجازه قبلی یا محدود ساختن آزادی‌های دریای آزاد در منطقه انحصاری اقتصادی به‌ویژه در زمینه فعالیت نظامی و گردآوری اطلاعات، نمونه‌های بارز این رویکرد محسوب می‌شوند. کشور ما نیز که از جانب شمال و جنوب به دریا دسترسی دارد از این قاعده مستثنا نیست علاوه بر اهمیت استراتژیک دریای خزر، موقعیت بسیار مهم خلیج فارس، به لحاظ دارا بودن بیش از ۷۰ درصد ذخایر نفت و گاز دنیا و برخورداری از تنگه هرمز به‌عنوان شاهراه انتقال این نفت به سایر کشورهای دنیا، همچنین موقعیت و ذخایر بسیار مهم دریای خزر باعث گردیده است تا پرداختن به موضوع موقعیت ژئوپلیتیکی، قدرت دریایی، نقطه استراتژیک تنگه هرمز و قرار گرفتن ایران در موقعیت استراتژیک منطقه خاورمیانه از جمله عوامل تدوین قوانین و مقررات دریایی و عضویت ایران در سازمان‌های بین‌المللی دریانوردی است.

و در آخر برای ضمانت اجرایی صحیح کنوانسیون‌های مربوط به امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بنادر، حداقل در مواردی که مالک کشتی سانحه دیده، صاحب محموله، کشور صاحب پرچم و کشور مسئول جستجو از ملیت‌های گوناگون می‌باشند، صلاحیت رسیدگی به دعاوی احتمالی آن‌ها در صلاحیت یک مرجع بین‌المللی قرار داده شود و برای خطا، کوتاهی و تعلل و قصور و تقصیر در این امر مجازات‌هایی در نظر گرفته شود تا تضمین پایبندی و اجرای صحیح و کامل کنوانسیون‌ها را در پی داشته باشد.

منابع

۱. اشرفی، داریوش (۱۳۹۳). تفسیر جدید از صلح و امنیت بین‌المللی و تأثیر آن بر مفهوم حاکمیت ملی. مقاله ۳، دوره ۱۵، شماره ۴۲.
۲. آنیک دومارفی، مانتانو. چارچوب اجرایی موافقت‌نامه مربوط به اجرای کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل درباره حقوق دریاها (ترجمه سید فضل‌الله موسوی، ۱۳۷۹). مجله حقوقی بین‌المللی، شماره ۲۵.
۳. افشردی، محمدحسین (۱۳۸۶). بررسی میزان مطابقت و تفاوت‌های قانون مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان ۱۳۷۲ با کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲). پژوهش‌های جغرافیایی، دوره ۳۹، شماره ۵۹.
۴. ابوعطا، محمد (۱۳۹۱). نقش دولت‌های متعاقد در تأمین اجرای کامل و مؤثر کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان انسان در دریا. فصلنامه مطالعات خصوصی، دوره ۴۲، شماره ۲، ص ۲۳.
۵. دبیری، فرهاد و همکاران. حمل و نقل کالاهای خطرناک دریایی و مسئولیت پرسنل دریایی در برابر محیط‌زیست (۱۳۹۳). همایش صنایع دریایی ایران، دوره ۱۶، ص ۳.
۶. دانشجو جعفر و همکاران. آشنایی با اصول و نحوه پخش پیام‌های ایمنی دریانوردی MSI (۱۳۹۱). اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، ص ۲۴.
۷. دهدشتی اردکانی، سعید (۱۳۹۵). واکاوی حقوقی کنوانسیون‌های بین‌المللی ایمنی و نجات دریایی با بررسی موضوعی حوادث دریایی و تعیین علل و عوامل ایجاد. هفدهمین همایش صنایع دریایی، جزیره کیش، انجمن مهندسی دریایی ایران.
۸. رنجبران، مصطفی (۱۳۹۱). کلیاتی در مورد دریای سرزمینی و عبوری ضرر از آن. مجله حقوقی، شماره نهم.
۹. زر نشان، شهرام (۱۳۹۳). شکل‌گیری و شناسایی حقوق بین‌المللی عرفی. تهران: انتشارات گنج دانش، چاپ دوم.
۱۰. زارعی دوست، مصطفی، و رسولی، مریم (۱۳۹۰). ایمنی در حمل و نقل دریایی مواد خطرناک شیمیایی. اولین همایش ملی بهداشت، ایمنی و محیط‌زیست (HSE)، ماهشهر، دانشگاه آزاد اسلامی واحد ماهشهر، ص ۱۲.

۱۱. سجادی نیا، داود و همکاران. امنیت دریایی *ISPS* (۱۳۹۳). سازمان بنادر و دریانوردی، ص ۵.
۱۲. شفیعی، نوذر و مرادی، فرزانه (۱۳۹۱). همکاری و مشارکت میان سازمان‌های منطقه‌ای و سازمان ملل متحد به منظور حفظ صلح و امنیت بین‌المللی: مطالعه موردی اتحادیه اروپا. روابط بین‌الملل، دوره ۱، شماره ۶.
۱۳. شعبانی جهرمی، فریده (۱۳۹۶). اعمال کد مدیریت ایمنی بین‌المللی بر واحدهای حفاری متحرک فراساحلی. اکتشاف و تولید نفت و گاز، شماره ۱۴۷.
۱۴. صوفی، فریده (۱۳۹۶). تحلیل حقوقی بین‌الملل دریاها با نگاهی بر جایگاه ایران در زمینه بین‌المللی. فصلنامه علمی - حقوقی قانون یار، دوره چهارم.
۱۵. ضیائی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۹۶). حقوق بین‌الملل عمومی. نشر گنج دانش، چاپ پنجاه و هفتم، ۱۳۹۶.
۱۶. عالی پور، حسن و بستان، مزده (۱۳۹۴). امنیت ترابری دریایی و اقدامات تأمینی دریایی. فصلنامه مطالعات راهبردی، سال هجدهم، شماره دوم.
۱۷. قدیمی، کیاوش و همکاران (۱۳۸۷). ضرورت اجرای آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بنادر در ایران. دهمین همایش ملی صنایع دریایی ایران، آبادان، انجمن مهندسی دریایی ایران.
۱۸. کوچی، سو کی موزو (۱۳۹۳). در تکاپوی اجرای مؤثر کنوانسیون‌ها (ترجمه: نیلوفر گل و بستا نفر). بندرودریا، سال بیست و نهم، شماره ۲۱۲.
۱۹. موثقی، حسن (۱۳۸۸). تأثیر سازمان ملل متحد بر تعدیل اصل رضایت دولت در التزام به تعهدات بین‌المللی. حقوق عمومی، دوره ۱۱، شماره ۲۶.
۲۰. مرزبان، علی‌اکبر (۱۳۸۷). ضرورت نقش‌آفرینی قدرتمند سازمان بنادر و دریانوردی در سازمان جهانی دریانوردی. فصلنامه دیدگاه، مرکز تحقیقات سازمان بنادر و دریانوردی.
۲۱. نجفی اسفاد، مرتضی (۱۳۹۴). حقوق دریایی بر پایه قانون دریایی ایران و مقررات بین‌المللی دریایی. سال نشر: سازمان سمت.

References

22. Kraska, J. (2008). Developing piracy policy for the national strategy for maritime security. In M. H. Nordquist, R. Wolfrum, J. N. Moore, & R. Long (Eds.), *Legal challenges in maritime security* (pp. 123-145). Martinus Nijhoff Publishers.

23. Sloggett, D. (2013). *The anarchic sea: Maritime security in the twenty-first century*. Hurst Publishers.
24. United Nations. (1958). *Convention on the territorial sea and the contiguous zone*. Retrieved from <http://www.treaties.un.org/doc/publication/UNTS/volume516/volume-516-I-7477-english.pdf>

استناد به این مقاله: اشرافی، داریوش، حسنی، زینب، حسینی، داوود. (۱۴۰۳). بررسی آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بنادر و نحوه اجرای آن در بنادر ایران، *فصلنامه خدمات دریایی و بندری*، ۲ (۵)، ۲۱۷-۲۴۴.



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

Contents

- Dynamic Risk Modeling in the Maritime Transport Industry: A Comprehensive Analysis of Hull, Machinery, and Cargo Risks..... 11-41**
Mohsen Gharahkhani, Marjan Gharahkhani, Feriyal Farakesh
- An Introduction to the Legal Study of Logistics Contracts in a Specific Sense and the Evolution of Logistics Service Providers43-75**
Mohammad Sadeq Eslami Gilani, Nima Nayeb Agha
- A Theoretical Study of Maritime Industry Governance from the Perspective of Human Capital and Its Implications..... 77-115**
Hadi Khan Mohammadi, Sahar Malek Mohammadi
- Theoretical Examination of Port Development Models (Case Study of Selected Ports).....117-132**
Hossein Askaripour Galvik, Mahdiye Mirzaei Bahmani, Ensieh Sadeghi Fard
- Islamic Republic of Iran's Confrontation with the Arab-Med Corridor Project (Emphasizing on the Constructive Role of the Chabahar Project in the Persian Gulf Region).....133-178**
Tahereh Raazit, Saeed Gholami, Mehdi Nejatipour
- Role of Multimodal (Combined) Transportation in the Development of a Maritime-Based Economy.....179-215**
Seyed Reza Miraskari, Ata Safaee
- Examining the International Code of Safety of Ships and Port Facilities and How to Implement it in Iranian Ports.217-244**
Dariush Ashrafi, Zeinab Hasani, Davood Hosseini

Scientific Advisers of This Issue:

Ali Adami	Associate Professor, Allameh Tabatabai University
Bahador Aminian Jazi	Associate Professor, Ministry of Foreign Affairs Faculty
Seyed Jafar Sajadi Parsa	Assistant Professor, Chabahar Maritime University
Seyed Nasser Saeidi	Associate Professor, Khorramshahr University of Marine Science and Technology
Hasan Ghassami	Professor, Amirkabir University
Mansour Kiani Moghadam	Associate Professor, Chabahar Maritime University
Hossein Askaripoor Geluyake	Assistant Professor, Chabahar Maritime University
Majid Reza Momeni	Associate Professor, Allameh Tabatabai University
Ali Mehrabi	Assistant Professor, Shahid Chamran University of Ahvaz
Abdollah Matlabi	Associate Professor, Imam Khomeini University of Marine Sciences
Latifeh Pour Mohammad Baqer	Assistant Professor, Allameh Tabatabai University

Members of the editorial board (in alphabetical order):

Ali Admi	Associate Professor of Allameh Tabataba'i University
Bahadur Aminian Jezi	Associate Professor of the Ministry of Foreign Affairs
Syed Jafar Sajjadi Parsa	assistant professor of Chabahar University of Maritime and Marine Sciences
Seyed Nasser Saeedi	Associate Professor of Khorramshahr University of Marine Sciences and Technologies
Hassan Ghasemi	professor of Amirkabir University
Mansour Kayani Moghadam	Associate Professor of Chabahar Maritime and Marine Sciences University
Hossein Askaripoor Geluyake	assistant professor of Chabahar University of Maritime and Marine Sciences
Ali Mehrabi	assistant professor of Shahid Chamran University of Ahvaz
Abdullah Melabi	Associate Professor of Imam Khomeini University of Marine Sciences ^{RA}



Sinai Maritime and Port Services Development Company
Research Unit and Quarterly

Quarterly "Maritime and Port Services"
(Specialized scientific)
Fall 2024, 2(5)

Licensee: Seyyed Jafar Sajjadi Parsa

Responsible manager: Seyyed Jafar Sajjadi Parsa

Editor: Ali Admi

Internal Manager: Mohammad Ali Rahiminejad

Policy Council: Saeed Jafari, Gholamreza Ilati, Mohsen Sanai

Specialized Secretary: Ramin Bakshi

English Editor: Sajjad Atzadeh Cover Design and Title: Akbar Alizadeh
Editor, Typesetting and Layout: Fardin Darabi

**This quarterly magazine is published by Sina Marine and Port
Services Development Company.**

Address: 2nd floor, Sina Maritime and Port Services Development Company, 13th
Alley, South Gandhi St., Tehran.

Phone: 84308-84309 * Tel: 88777923 * Online: 09170657286

Internet portal: journalspmco.ir

Quantity: 1000.

Price: 400.000 Tomans

SINA PORT AND MARINE SERVICES DEVELOPMENT COMPANY

1) Dynamic Risk Modeling in the Maritime Transport Industry: A Comprehensive Analysis of Hull, Machinery, and Cargo Risks

2) An Introduction to the Legal Study of Logistics Contracts in a Specific Sense and the Evolution of Logistics Service Providers

3) A Theoretical Study of Maritime Industry Governance from the Perspective of Human Capital and Its Implications

4) Theoretical Examination of Port Development Models (Case Study of Selected Ports)

5) Islamic Republic of Iran's Confrontation with the Arab-Med Corridor Project (Emphasizing on the Constructive Role of the Chabahar Project in the Persian Gulf Region)

6) Role of Multimodal (Combined) Transportation in the Development of a Maritime-Based Economy

7) Examining the International Code of Safety of Ships and Port Facilities and How to Implement it in Iranian Ports



ir.journalspmco.www



021-84308 , 84309
09170657286



تہران - خیابان گلادی جنوبی -
کوچہ سبزہم
شرکت توسعه خدمات دریایی
و بندری سینا - طبقہ دوم

