

ارزیابی موفقیت صنایع دریایی براساس اهداف برنامه چهارم توسعه

منصور کیانی مقدم^۱، امیر سعید نورامین^۲، علیرضا کاظمی آسیابری^۳

^۱استادیار دانشکده مهندسی دریا، دانشگاه علوم دریایی چابهار

^۲کارشناس ارشد حمل و نقل دریایی، دانشکده مهندسی دریا، دانشگاه علوم دریایی چابهار

عضو انجمن مهندسی دریایی ایران saeid.nooramin@yahoo.com

^۳دانشجوی کارشناسی ارشد حمل و نقل دریایی، دانشکده مهندسی دریا، دانشگاه علوم دریایی چابهار

چکیده

با توجه به موقعیت ژئوپولیتیکی و ژئواکونومیکی، وجود پتانسیل های بالقوه و وجود اکثر شیوه های حمل و نقل، همچنین وجود ناوگان عظیم دریایی و دسترسی به دریاهای آزاد، ترانزیت کالا می تواند در صورت توجه مسئولان به یک درآمد مهم در سطح منطقه ای و فرمانطقه ای تبدیل شود. درآمد حاصل از این صنعت می تواند به عنوان درآمد دوم کشور پس از درآمد نفتی یا حتی همپای آن در کانون توجه قرار گیرد. این امر نیازمند سرمایه گذاری هدفمند و برنامه ریزی استراتژیک است که در راستای سند چشم انداز بیست ساله و برنامه توسعه چهارم مطرح می شود. تدوین برنامه های توسعه گامی استراتژیک برای پیروزی بر رقبا براساس چشم اندازهای توسعه کشور در عرصه رقابت جهانی است که حسن اجرای آن نیازمند توجه بیشتر مسئولان می باشد. با توجه به تدوین برنامه پنجم توسعه در صنایع دریایی، بررسی میزان موفقیت این صنایع براساس سرفصل های برنامه تدوین شده قبل (برنامه چهارم توسعه) می تواند راهگشای مدیران ارشد صنایع دریایی در حسن اجرای برنامه جدید در راستای سیاست های کلان کشور باشد. با توجه به اتمام زمان اجرای برنامه چهارم توسعه، هدف این مقاله بررسی گام به گام میزان موفقیت صنایع دریایی کشور براساس سرفصل های این برنامه می باشد.

کلمات کلیدی: صنایع دریایی، برنامه چهارم توسعه، کشتیرانی، بنادر، دریانوردی

۱- مقدمه

امروزه ترانزیت کالا و مسافر به عنوان یکی از منابع نوین درآمد کشورها و ایجاد اشتغال و در نتیجه توسعه اقتصادی دارای اهمیت بسزایی است. در این میان کشور ما به دلیل داشتن شبکه گسترده حمل و نقل و ناوگان کارآمد و مناسب در مقایسه با کشورهای همجوار، قرار داشتن در محدوده منطقه نفت خیز خلیج فارس و دریای عمان و حوزه نفتی دریای خزر، دارا بودن مرز مشترک خشکی و دریایی با ۱۵ کشور منطقه و وجود منابع عظیم زیرزمینی در حمل و نقل ترانزیت کالا در منطقه جایگاه ویژه ای را به خود اختصاص داده است.

در شرایط فعلی سیاست های دولت، به نظر می رسد لزوم اجرای سریع و دقیق سند چشم انداز ۲۰ ساله بندری و دریایی فرا رسیده باشد تا با مطرح شدن چالش های موجود در بنادر، راهکارهایی برای خروج از آن اتخاذ شود.

با تصویب و اجرایی شدن برنامه پنجم توسعه، به نظر می رسد زمان مناسبی برای بررسی و ارزیابی میزان پیشرفت صنایع دریایی کشور مطابق سرفصل های برنامه چهارم توسعه فرا رسیده باشد. برنامه چهارم توسعه مشتمل بر ۱۶۱ ماده و ۳۴ تبصره و ۹ جدول در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ ۱۱ شهریور ماه ۱۳۸۳ در مجلس شورای اسلامی تصویب و پس از ارجاع به شورای نگهبان و طرح در مجمع تشخیص مصلحت نظام، با موافقت مقام معظم رهبری در شش بخش به دولت ابلاغ شد [۱].

- بخش اول - رشد اقتصاد ملی دانایی محور در تعامل با اقتصاد جهانی
- بخش دوم - حفظ محیط زیست، آمایش سرزمین و توازن منطقه ای
- بخش سوم - توسعه سلامت، امنیت انسانی و عدالت اجتماعی
- بخش چهارم - صیانت از هویت و فرهنگ اسلامی - ایرانی
- بخش پنجم - تأمین مطمئن امنیت ملی
- بخش ششم - نوسازی دولت و ارتقای اثر بخشی حاکمیت

در مجموعه برنامه چهارم در حدود ۹۶ هدف وجود داشت و در صورت تحقق این ۹۶ هدف، این برنامه توسعه می توانست به اهداف کلان شش گانه خود دست یابد.

۲- سرفصل های تدوین برنامه چهارم توسعه در حوزه حمل و نقل

به طور کلی مهم ترین سرفصل هایی که در تدوین برنامه چهارم توسعه جمهوری اسلامی ایران در حوزه حمل و نقل، مورد توجه سیاست گذاران قرار داشت به شرح زیر می باشند:

- استفاده از موقعیت جغرافیایی کشور در افزایش میزان ترانزیت کالا و همکاری های منطقه ای و بین المللی رایزنی های گسترده ای در این خصوص با کشورهای منطقه صورت گرفته است که عضویت ایران در کریدور بین المللی ترانزیتی تراسیکا را می توان از مهم ترین نتایج اجرای این برنامه برشمرد [۲].
- خصوصی سازی و جلب مشارکت سرمایه های داخلی و خارجی در فعالیت های مختلف حمل و نقل علیرغم فعالیت های گسترده صورت گرفته مانند اجرای طرح های خصوصی سازی در مدیریت بنادر کشور، متاسفانه تاکنون اقدام مناسبی برای جذب سرمایه های خارجی در صنایع دریایی صورت نگرفته است [۳].
- افزایش بهره وری، توسعه کیفی منابع انسانی و ارتقاء کیفیت خدمات در بخش حمل و نقل
- ارتقاء سطح ایمنی و برقراری تسهیلات امداد رسانی در شاخه های مختلف حمل و نقل
- وزارت راه و ترابری و خصوصاً سازمان بنادر و دریانوردی اقدامات زیادی را در راستای ارتقای سطح ایمنی دریایی انجام داده اند که می توان به مانور کشوری امداد و نجات (SAR) در بندر انزلی، تعریف نقاط امن دریایی و افزایش سطح کمی و کیفی نظارت های بندری (Port State Control) اشاره کرد.
- ایجاد شفافیت در حساب های مالی
- اولویت دادن به امر نگهداری و بهسازی زیر بناها نسبت به اجرای طرح ها و پروژه های جدید
- گسترش فعالیت های بازرگانی و بازاریابی در شاخه های مختلف حمل و نقل
- با توجه به کاهش حجم کالاهای ترانزیتی عبوری از داخل ایران، متاسفانه به نظر می رسد که تلاش های گسترده متولیان حمل و نقل در این زمینه موثر نبوده است [۴ و ۵].
- گسترش حمل و نقل چند وجهی، ترکیبی و کانتینری و برقراری تناسب بین شاخه های مختلف حمل و نقل در جابجایی کالا و مسافر و افزایش سهم حمل و نقل ریلی در استفاده از ظرفیت های موجود
- علیرغم افتتاح محورهای ریلی جدید (شیراز - اصفهان)، متاسفانه بهره برداری نادرست از آن ها موجب عدم کارایی در جابجایی محموله های سنگین (Heavy Piggy Cargo)، متناسب با ظرفیت راه آهن شده است و در واقع عمده توجه به افزایش ظرفیت جابجایی مسافر در مبادی پر رفت و آمد (مانند تهران - مشهد) بوده است. تعرفه های نامناسب و بوروکراسی پیچیده اداری در حوزه حمل و نقل ریلی یکی دیگر از مهم ترین عواملی است که موجب عدم بهره گیری فعالان حمل و نقل از راه آهن و گرایش به حمل جاده ای می شود.
- توسعه زیربناها براساس تقاضای حمل و نقل و تأکید بر توجیهای فنی - اقتصادی
- فعالیت های موثری در این رابطه در حوزه دریایی انجام شده اند که مهم ترین آن ها عبارتند از توسعه بندر انزلی در شمال کشور [۶]، توسعه ترمینال های بندر شهید رجایی در جنوب کشور و آغاز طرح ساخت ترمینال کانتینری در بندر شهید کلانتری چابهار
- با توجه به وابستگی حمل و نقل دریایی به روش های ریلی و جاده ای، به نظر می رسد توسعه محور شرق به عنوان دروازه ترانزیت به آسیای میانه از روند مطلوبی برخوردار نبوده است [۲] مسیرهای ترانزیتی نامساعد چابهار - ایرانشهر و یا چابهار - بندرعباس گواهی بر این امر می باشند.
- نوسازی تجهیزات و ناوگان در شاخه های مختلف حمل و نقل
- خوشبختانه تلاش های گسترده ای مانند خرید چندین فروند کشتی جدید در شرکت ملی نفتکش ایران (NITC) و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (IRISL)، کشتیرانی بنیاد (BOSCO) برای حفظ میانگین سنی ناوگان کشتیرانی ایران انجام شده است.
- بهبود و گسترش فناوری های اطلاعات، اصلاح روش ها و مکانیزه کردن سیستم ها و ایجاد زمینه تبادل الکترونیکی اطلاعات (EDI)
- سازمان بنادر و دریانوردی در اجرای طرح های اتوماسیون به صورتی موفق و همگام با برنامه چهارم توسعه عمل نموده است [۷]. بهره گیری از مفاهیم تجارت الکترونیک (مانند EDI Express) در بنادر کشور باعث افزایش سطح رضایت مشتریان و کاهش زمان های معطلی مشتریان (ترخیص کاران، کشتی ها و کامیون ها) شده است. پیاده سازی سیستم های مدیریت جامع ترمینال های کانتینری (ICTMS)، مدیریت عملیات کالاهای عمومی (GCOMS)، سیستم نگهداری و تعمیرات تجهیزات خشکی و دریایی (PM)، سیستم مکانیزه امور شرکت های کارگزاری ترابری دریایی (ACA) و مدیریت فراگیر جامعه بندری (IPCMS) را می توان از دیگر نتایج مطلوب اجرای اتوماسیون در بنادر ایران دانست [۸].
- اعمال مدیریت جامع سواحل و دریا و گسترش همکاری های منطقه ای در زمینه یکسان سازی امور خدمات ایمنی، تجسس و نجات، زیست محیطی و جلوگیری از آلودگی آبهای تحت حاکمیت کشور

با توجه به فعالیت های گسترده نفتی در خلیج فارس، اجرایی شدن کنوانسیون مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی (CLC PORT 1992) و اجباری شدن بیمه برای کشتی های حامل مواد نفتی با ظرفیت بالای ۲۰۰۰ تن، از مهم ترین اقدامات مرتبط با این سرفصل از برنامه می باشد [۸].

۳- اهداف کلی زیربخش حمل و نقل دریایی

مهم ترین اهداف تدوین شده در برنامه چهارم توسعه برای رشد و گسترش حمل و نقل دریایی عبارتند از:

- ارتقاء و بهره وری در زیر بخش حمل و نقل دریایی (بهره وری نیروی کار، سرمایه، انرژی و ...)
 - حمایت، توسعه و تقویت توانمندسازی فعالیت ها و ابتکارات خصوصی و تعاونی دریایی
 - تداوم برنامه و سیاست های خصوصی سازی مطابق اصل ۴۴ قانون اساسی و مقررات مربوطه با مشارکت همگانی
 - جلب سرمایه گذاری های داخلی و خارجی در طرح ها و فعالیت های بندری، ناوگان، تأسیسات و تجهیزات مربوطه
 - نوسازی، بازسازی و اصلاح ساختارها در زیربخش حمل و نقل دریایی
 - توسعه بنادر و افزایش زیرساخت ها متناسب با تقاضا و رشد اقتصادی در چشم انداز توسعه
- فعالیت های توسعه ای مناسبی برای توسعه بنادر صورت گرفته است که می توان به احداث ترمینال کانتینری شماره ۲ بندر شهید رجایی، احداث بندر آزاد کاسپین در بندر انزلی [۶] و احداث موج شکن جدید در بندر شهید بهشتی چابهار اشاره کرد.
- ارتقاء سطح ایمنی در زیر بخش حمل و نقل دریایی
 - رشد و تسهیل ترانزیت کالا و مسافرت های دریایی
- به جز اتوبوس های دریایی و کاتاماران هایی که به صورت لاینر در جزایر حوزه خلیج فارس (مانند خارک، کیش و بندر لنگه) فعالیت می کنند، اقدامات مناسبی برای توسعه خطوط منظم مسافری - توریستی بین مرزی (ایران و کشورهای حاشیه خلیج فارس) صورت نگرفته است.
- گسترش استفاده از فناوری های نوین در عرصه فعالیت ها و خدمات حمل و نقل دریایی
 - افزایش سهم در حمل و نقل دریایی در منطقه و جهان
- متأسفانه تحریم های بین المللی، تغییر مالکیت و پرچم ناوگان تجاری ایران موجب شده است که علیرغم افزایش ظرفیت بارگیری ناوگان دریایی، سهم جهانی ایران در حمل و نقل دریایی کاهش یابد [۹].
- حفاظت از سواحل و محیط زیست دریایی
 - گسترش و ارتقاء کیفیت پژوهش و آموزش در زیربخش حمل و نقل دریایی
- اقدامات مناسبی برای گسترش آموزش در عرصه دریایی در کشور صورت پذیرفته است. توسعه رشته های کارشناسی در دانشگاه های دریایی خارک و خرمشهر، خرید کشتی آموزشی در دانشگاه خرمشهر و نیز جذب رشته های کارشناسی ارشد در دانشگاه های دریایی چابهار و خرمشهر گواهی بر این امر می باشند.
- مشکل بزرگی که همچنان در آموزش دریایی خودنمایی می کند، عدم همکاری متولیان آموزش های دریایی (سازمان بنادر، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، نفتکش ایران و وزارت علوم، تحقیقات و فناوری) در تدوین و یکسان سازی سیلابس های آموزشی می باشد.
- مشتری مداری، ارتقاء مستمر سطح کیفی خدمات و افزایش پاسخگویی دستگاه ها و سطح رضایت مردم از زیر بخش حمل و نقل دریایی

۴- اهداف کمی زیربخش حمل و نقل دریایی

اهداف کمی زیربخش حمل و نقل دریایی در برنامه چهارم توسعه عبارتند از:

- افزایش ظرفیت اسمی بنادر تجاری (کالاهای نفتی و غیرنفتی) تا ۱۴۳/۸ میلیون تن تا پایان برنامه چهارم توسعه
 - افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری کانتینری تا ۴/۳ میلیون دستگاه TEU تا پایان برنامه چهارم توسعه
 - کاهش میانگین سن ناوگان تجاری دریایی کشور به ۱۴/۵ سال تا پایان برنامه چهارم توسعه
 - استمرار و حفظ میانگین سن ناوگان نفتی دریایی کشور در سطح ۴ سال آینده تا پایان برنامه چهارم توسعه
 - توسعه و افزایش یک میلیون نفر به ظرفیت جابجایی پایانه های مسافری دریایی تا پایان برنامه چهارم توسعه
 - افزایش نرخ رشد سرمایه گذاری بخش غیر دولتی در فعالیت های بندری و دریایی به میزان ۵۰٪ نسبت به برنامه سوم
 - توسعه حوضچه های شماره ۲ و ۳ بندر شهید رجایی جهت پذیرش کشتی های کپ سایز و کانتینری تا ۶ هزار TEU
- با توسعه بندر شهید رجایی، پهلو گیری کشتی ۱۴۰۰۰ کانتینری شرکت کشتیرانی مرسک در بندر شهید رجایی می توانست نقطه عطفی در بندر داری در ایران باشد که متأسفانه با اجرای سیاست های نامناسب ایران و فرصت طلبی بندر جبل علی از دست رفت.
- خارج سازی شناورهای مغروق در آبراهه های تحت حاکمیت (جمعاً به تعداد ۱۵ فروند)

متاسفانه علیرغم انعقاد قرارداد سالویج کشتی های مغروق در منطقه خورموسی (۷ فروند) توسط سازمان بنادر و دریانوردی، هنوز وجود کشتی های مغروق (به خصوص در مسیر اروند رود) باعث ناامنی آب های جنوبی ایران می گردد.

با توجه به هزینه های گزاف خارج سازی شناورهای مغروق، جذب سرمایه های خارجی برای این امر راهکاری مناسب خواهد بود.

- افزایش ظرفیت حمل بار ناوگان تجاری کشور تا میزان ۵/۶ میلیون تن تا پایان برنامه چهارم
 - افزایش ظرفیت ناوگان نفتی کشور تا میزان ۸ میلیون تن تا پایان برنامه چهارم
- خوشبختانه با خرید کشتی های جدید، ظرفیت هر دو گروه ناوگان تجاری و نفتی ایران رشد مطلوبی داشته است.
- بازسازی و نوسازی ناوگان حمل و نقل سنتی دریایی (لنج های باری) با استفاده از وجوه اداره شده و سایر منابع به میزان ۲ هزار فروند
 - کاهش میزان سوانح دریایی به میزان ۳۰٪ نسبت به برنامه سوم توسعه
 - آموزش نیروهای مورد نیاز ارگان های دریایی در داخل و خارج از کشور به تعداد ۳۰۰۰ (سه هزار نفر) نفر با کمک وزارت علوم و ارگان های دریایی

۵- اهداف کیفی سازمان بنادر و دریانوردی

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی حمل و نقل دریایی در کشور، مهم ترین مجری سیاست های برنامه های توسعه در حوزه حمل و نقل دریایی می باشد. مهم ترین اهداف کیفی که در سازمان برای حسن اجرای این برنامه ها (خصوصاً برنامه چهارم توسعه) تدوین شده اند، عبارتند از:

- افزایش ظرفیت و توان عملیاتی قابل بهره برداری از بنادر کشور
- ارتقاء بهره وری کل عوامل با تأکید بر نیروی انسانی و سرمایه در جهت استفاده بهینه از امکانات موجود
- ارتقاء سطح ایمنی بندری و دریانوردی
- ارتقاء سطح حفاظت از سواحل و محیط زیست دریایی
- بازاریابی و جلب مشارکت سرمایه گذاری های داخلی و خارجی و تداوم برنامه و سیاست های خصوصی سازی
- پیاده سازی و اجرای ساختار جدید سازمانی و توسعه منابع انسانی
- مشتری گرایی، ارتقاء سطح کیفیت خدمات و افزایش پاسخگویی

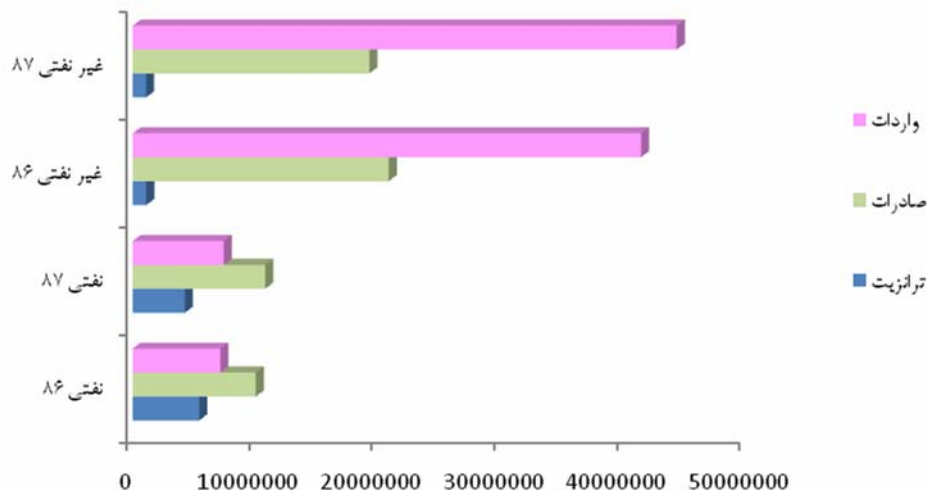
۶- اهداف کمی سازمان بنادر و دریانوردی

عموماً اهداف کمی به عنوان ابزارهایی برای سنجش میزان موفقیت یک سازمان در اجرای سیاست های کلان شناخته می شوند. مهم ترین اهداف کمی تدوین شده در سازمان بنادر و دریانوردی در سال کاری گذشته عبارتند از:

- افزایش ظرفیت غیر نفتی بنادر کشور از ۷۲ میلیون تن به ۷۹ میلیون تن
- ظرفیت غیرنفتی بنادر روند رو به رشدی را همگام با برنامه چهارم توسعه طی کرده است و به میزان ۳/۹ درصد در سال ۱۳۸۷ نسبت به سال ۱۳۸۶ افزایش یافته است. همچنین فعالیت غیرنفتی در بنادر ایران در چهارماهه نخست سال جاری به میزان ۲۰ درصد نسبت به دوره زمانی ۱۳۸۷ رشد داشته است [۵ و ۱۰].

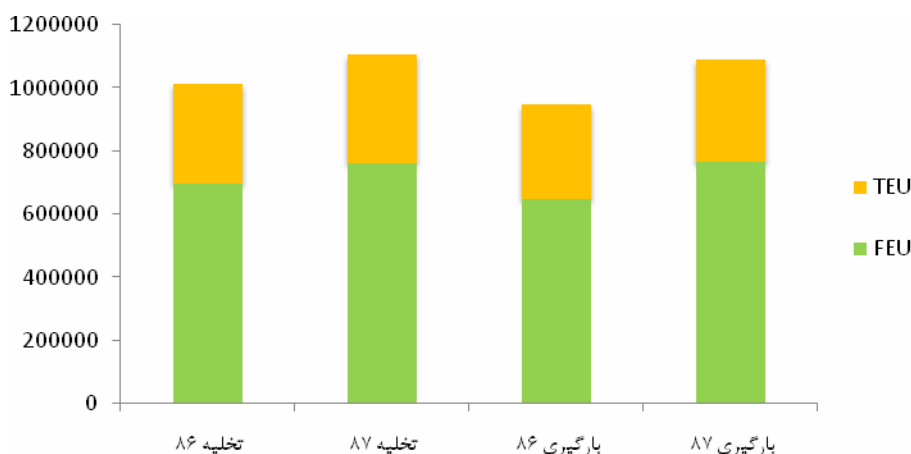
متاسفانه علیرغم تمام ظرفیت سازی ها، حجم بارگیری و تخلیه کالاهای فله مایع و کالاهای عمومی به ترتیب به میزان ۶ و ۱۳ درصد در سال ۱۳۸۷ نسبت به سال ۱۳۸۶ کاهش داشته است [۱۰ و ۱۱].

- افزایش ظرفیت نفتی بنادر تجاری کشور از ۵۵ میلیون تن به ۵۷ میلیون تن
- مطابق شکل شماره ۲، حجم فعالیت های صادرات، واردات، ترانزیت و بارگیری و تخلیه نفتی در بنادر ایران، روندی صعودی را در سالیان اخیر طی نموده است. رشد ۱/۲۸ درصدی این فعالیت ها در سال ۱۳۸۷ نسبت به سال ۱۳۸۶ گواهی بر این امر است [۱۱].



شکل ۱: مقایسه فعالیت نفتی بنادر در سال های ۸۶ و ۸۷ (تن)

- افزایش ظرفیت کانتینری بنادر کشور از ۲/۶۹۷ میلیون دستگاہ TEU به ۳/۳۹۰ میلیون TEU علیرغم ظرفیت سازی های صورت گرفته در ترمینال های کانتینری کشور و رشد ۸ درصدی عملیات کانتینری در سال ۱۳۸۷ نسبت به سال ۱۳۸۶، متأسفانه به دلیل رکود حاکم بر اقتصاد جهانی، عملیات کانتینری بنادر کشور در چهارماهه نخست سال جاری، ۰/۸۴ درصد نسبت به دوره مشابه در سال قبل کاهش یافته است [۵ و ۱۰ و ۱۱].



شکل ۲: نمودار تخلیه و بارگیری کالاهای کانتینری (واحد کانتینر)

- نوسازی ۳۲۱ فروند شناور های چوبی سنتی روند نوسازی ناوگان سنتی چوبی روند متغیری را در طی برنامه چهارم توسعه سپری کرده است. کاهش ۴ درصدی تعداد ناوگان زیر هزارتن در سال ۱۳۸۷ نسبت به ۱۳۸۶ و رشد ۱۴ درصدی تعداد شناورها در چهارماهه اول سال جاری نسبت به سال قبل گواهی بر این امر است [۵]. با این حال اقدامات مساعدی مانند آغاز احداث کارخانه شناورسازی کامپوزیتی در منطقه آزاد چابهار در سال جاری صورت گرفته است.

- کاهش میزان سوانح دریایی به مقدار ۲۴ درصد نسبت به سال پایه بازرسی های دقیق در بنادر ایران باعث شده است که سوانح دریایی به میزان ۴۴ درصد نسبت به سال پایه کاهش داشته باشند که موفقیتی بزرگ برای سازمان بنادر ایران محسوب می شود [۱۰ و ۱۱]. همچنین این امر باعث ارتقای رتبه ایران از خاکستری به سفید در تفاهم نامه های پاریس و نیز توکیو (Tokyo MOU) در سال ۲۰۰۷ میلادی شده است.

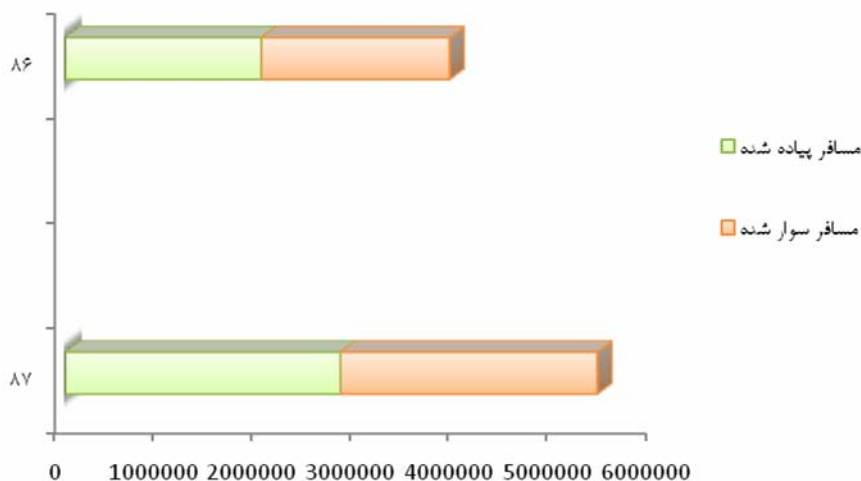
جدول ۱: تفاهم نامه توکیو (The Tokyo Memorandum of Understanding on Port State Control)

| Flag | Inspections 2/05-2007 | Detentions 2/05-2007 | Black to Grey Limit | Grey to White Limit | Excess Factor |
|-------------------------------------|--------------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|------------------|
| BLACK LIST | | | | | |
| Kiribati | 37 | 15 | 6 | | 7.72 |
| Georgia | 183 | 54 | 19 | | 6.88 |
| Sierra Leone | 75 | 24 | 9 | | 6.44 |
| Indonesia | 643 | 130 | 56 | | 4.56 |
| Mongolia | 538 | 108 | 48 | | 4.43 |
| Korea, Democratic People's Republic | 752 | 135 | 65 | | 3.90 |
| Cambodia | 4,190 | 653 | 321 | | 3.86 |
| Tuvalu | 555 | 89 | 49 | | 3.19 |
| Viet Nam | 988 | 124 | 83 | | 2.29 |
| Elize | 1,909 | 208 | 157 | | 1.82 |
| Dominica | 101 | 13 | 12 | | 1.32 |
| Taiwan, China | 294 | 30 | 28 | | 1.17 |
| Thailand | 962 | 84 | 81 | | 1.10 |
| GREY LIST | | | | | |
| Comoros | 30 | 4 | 5 | 0 | 0.84 |
| Myanmar | 107 | 9 | 12 | 3 | 0.86 |
| Turkey | 166 | 13 | 18 | 6 | 0.82 |
| Egypt | 42 | 3 | 6 | 0 | 0.51 |
| Malaysia | 714 | 50 | 62 | 38 | 0.50 |
| Papua New Guinea | 48 | 3 | 7 | 0 | 0.45 |
| Pakistan | 34 | 2 | 5 | 0 | 0.44 |
| Saint Vincent and the Grenadines | 1,037 | 67 | 87 | 59 | 0.30 |
| Tonga | 48 | 2 | 7 | 0 | 0.30 |
| Belgium | 79 | 3 | 10 | 1 | 0.20 |
| Gibraltar (UK) | 79 | 3 | 10 | 1 | 0.20 |
| Cayman Islands (UK) | 198 | 10 | 20 | 7 | 0.20 |
| Israel | 31 | 3 | 10 | 1 | 0.19 |
| Italy | 254 | 13 | 25 | 11 | 0.17 |
| Croatia | 87 | 2 | 9 | 1 | 0.16 |
| India | 283 | 14 | 27 | 12 | 0.12 |
| Netherlands Antilles | 114 | 4 | 13 | 3 | 0.10 |
| WHITE LIST | | | | | |
| Australia | 31 | 0 | | 0 | C |
| Kuwait | 37 | 0 | | 0 | C |
| Iran | 175 | 5 | | 6 | -0.30 |

شایان ذکر است بازرسی از کلیه کشتی ها در هنگام خروج از کشور، ممانعت از خروج کشتی های دارای نواقص تا رفع معایب و نواقص و برگزاری مستمر جلسات کارشناسی با مالکین، شرکت های کشتیرانی و موسسات رده بندی جهت ریشه یابی و بررسی علل بروز نواقص و ارزیابی شرایط ناوگان تجاری کشور از مهمترین عوامل دستیابی به این موفقیت بین المللی بوده است.

- ارتقاء و رشد متوسط سالانه شاخص های بهره وری کل عوامل در زیربخش دریایی به میزان ۵/۱ درصد
- رشد سرمایه گذاری بخش خصوصی و خارجی در بنادر کشور به میزان ۱۷ درصد نسبت به سال قبل
- افزایش میزان ۲۶۰ هزار نفر به ظرفیت جابجایی مسافر در بنادر کشور

به دلیل توسعه فعالیت های اقتصادی- تجاری- صنعتی در جزایر خلیج فارس، ظرفیت جابجایی مسافر نیز همواره روند رو به رشدی را طی نموده است و در سال ۱۳۸۷، رشدی معادل ۳۸/۴۷ درصد نسبت به دوره زمانی ۱۳۸۶ داشته است که بیشترین رشد مربوط به جزایر قشم و درگهان است [۱۱].



شکل ۳: عملکرد مسافری بنادر کشور در دوره های زمانی ۸۷ و ۸۶ (نفر در سال)

۷- بحث و نتیجه گیری

حسن اجرای برنامه های چشم انداز توسعه و پیشرفت روز افزون در حوزه حمل و نقل دریایی نیازمند مطالعات، بررسی ها، برنامه ریزی ها و همکاری های برون سازمانی بیشتری می باشد. این مطالعات و بررسی ها می تواند حول محور سر فصل های مشروحه ذیل که بسیار مهم و بالقوه بوده و در راستای اهداف و سیاست های استراتژیک زیر بخش حمل و نقل دریایی کشور می باشند انجام گیرد:

- کاهش رسوب کالا در بنادر از طریق بازنگری در تعرفه ها و هزینه های رسوب، که منجر به اشغال فضا و محوطه های بنادر گشته و با ایجاد ازدحام و ترافیک، علاوه بر کاهش راندمان عملیاتی تخلیه و بارگیری موجب افزایش زمان انتظار کشتی ها و هزینه های دموراژ خواهد گردید.
- حداکثر بهره گیری از تنگناهای ترانزیت کالا از طریق بنادر کشور
- معضلات و مشکلات موجود در ناوگان شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران ناشی از تحریم های جهانی
- اصلاح وضعیت عدم تطابق توان سیستم حمل و نقل زمینی (ظرفیت کشتی شبکه راه های زمینی، جاده و راه آهن) با توان سیستم حمل و نقل دریایی به خصوص توسعه محور شرق با محوریت بندر چابهار
- حمایت های قانونی و مالی از بخش غیر دولتی از طریق واگذاری تسهیلات مالی و بانکی در بخش حمل و نقل دریایی
- حذف فعالیت های موازی دسته های اجرایی در جهت جلوگیری از تداخل وظایف و رفع تعدد مراکز تصمیم گیری در خصوص ترانزیت، صادرات و بازرسی ها و ...
- ایجاد بستر مخابراتی پیشرفته و اجرای تجارت الکترونیکی در سطح کشور و به کار گیری فن آوری های پیشرفته و اجرای روش های مدیریت نوین

منابع

- [۱] "برنامه چهارم توسعه"، انتشارات مجلس جمهوری اسلامی ایران، ۱۳۸۳.
- [۲] کیانی مقدم، منصور و عبداللهی، هادی، "نقش حمل و نقل دریایی در توسعه ترانزیت ایران"، هشتمین همایش علوم و فنون دریایی، خرمشهر، ۸-۷ بهمن ۱۳۸۸.
- [۳] نورامین، امیر سعید و کیانی مقدم، منصور، "کارآمدی اپراتور خصوصی- نقش خصوصی سازی در افزایش عملیات کانتینری بنادر منطقه"، ماهنامه علمی- تحقیقاتی بندر و دریا، شماره ۲۸، صفحات ۶۷-۶۹، ۱۳۸۸.
- [۴] "آمار تردد وسایل نقلیه باری و مسافری از مرزهای جاده ای"، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، ۱۳۸۸.
- [۵] "گزارش تردد شناور و عملیات تخلیه به تفکیک گروه کالا"، اداره آمار و انفورماتیک سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۸۸.
- [۶] نورامین، امیر سعید، "جایگاه بندر آزاد انزلی در کریدور شمال- جنوب"، ماهنامه علمی- اقتصادی پیام دریا، شماره ۱۸۶، صفحات ۲۲-۲۵، ۱۳۸۸.
- [7] Nooramin, A.S. and Harati Mokhtari, A., "On the Problems of Implementing CLC PORT 1992 in Iran and Persian Gulf", World Conference on Transport Research Society: Critical Issues in the Port and Maritime Sector, 7-8 May, Antwerp, Belgium, 2009.
- [8] Sadjadi Parsa, J. and Nooramin, A.S., "An Empirical Study on EDI Diffusion in the Iranian Maritime Trade", The Annual Conference of the International Association of Maritime Economists, 7-9 July, Lisbon, Portugal, 2010.
- [9] UNCTAD, "Review of Maritime Transport", United Nations, Geneva, 2009.

[۱۰] "ماهنامه آمار عملیات"، سازمان بنادر و دریانوردی، تیر ۱۳۸۸.

[۱۱] "مقایسه عملکرد بندر طی سال ۱۳۸۷ و مقایسه آن با ۱۳۸۶"، اداره آمار و انفورماتیک سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۸۸.