

# افزایش عملکرد بنادر از طریق تعامل به جای رقابت، با مکانیزم سرمایه‌گذاری در کشتیرانی ساحلی

فرهاد پرنیان<sup>۱\*</sup>، علی امیری<sup>۲</sup>، مهران نظریپور<sup>۳</sup>

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۰۷/۱۱

\*نویسنده مسئول

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۰۴/۰۶

© نشریه صنعت حمل‌ونقل دریایی ۱۳۹۸، تمامی حقوق این اثر متعلق به نشریه صنعت حمل‌ونقل دریایی است.

## چکیده

در حوزه صنعت حمل‌ونقل باید به دنبال شناخت و پیشنهاد فرصت‌هایی برای سرمایه‌گذاری باشیم که توان پاسخ‌گویی به همه خواسته‌های بخش‌های مختلف را داشته باشد. ایجاد و توسعه شبکه حمل‌ونقل ساحلی (short sea shipping) که به اختصار S.S.S نامیده می‌شود و در اصطلاح ادبیات حمل‌ونقل دریایی ترانشیپ و کاپوتاژ خوانده می‌شود یکی از این فرصت‌ها به‌شمار می‌رود، که با توجه به ظرفیت‌های موجود کشور در نوار ساحلی جنوب، به‌خوبی قابل اجرا می‌باشد. حمل‌ونقل ساحلی که ترانشیپ و کاپوتاژ انجام می‌شود، عبارت از حمل کالا از یک نقطه به نقطه دیگر کشور از راه دریا یا رودخانه‌ها می‌باشد. با دقت در ظرفیت‌های موجود کشور در حوزه حمل‌ونقل دریایی به‌ویژه در نوار ساحلی جنوب کشور با در نظر گرفتن الگوی واردات کالا از مبادی دریایی و الگوی پراکندگی جغرافیایی جمعیت و مراکز تولیدی، عملاً امکان ایجاد یک شبکه حمل‌ونقل ساحلی به‌خوبی میسر می‌باشد. نکته قابل توجه و کلیدی در ایجاد یک شبکه حمل‌ونقل ساحلی تحلیل الگوی واردات و صادرات کالا به صورت همزمان می‌باشد. بنابراین می‌توان این‌گونه بیان کرد، سهم کم بندر امام خمینی (ره) از صادرات دریایی کشور مهم‌ترین عامل عدم موفقیت در جذب خطوط کشتیرانی و طبیعتاً صاحبان کالا در یک سناریوی دو قطبی است. به عبارتی عدم تعادل در سهم واردات و صادرات داخلی در بندر امام خمینی (ره) مانع بزرگی در راه تحقق الگوی توسعه کشتیرانی ساحلی در حاشیه دریایی جنوب کشور است.

**واژه‌های کلیدی:** عملکرد بنادر، تعامل، رقابت، سرمایه‌گذاری، کشتیرانی ساحلی.

۱. کارشناسی ارشد، کارشناس مسئول مطالعات و تحقیقات و بهبود روش‌ها، Fa.parnian93@Gmail.Com

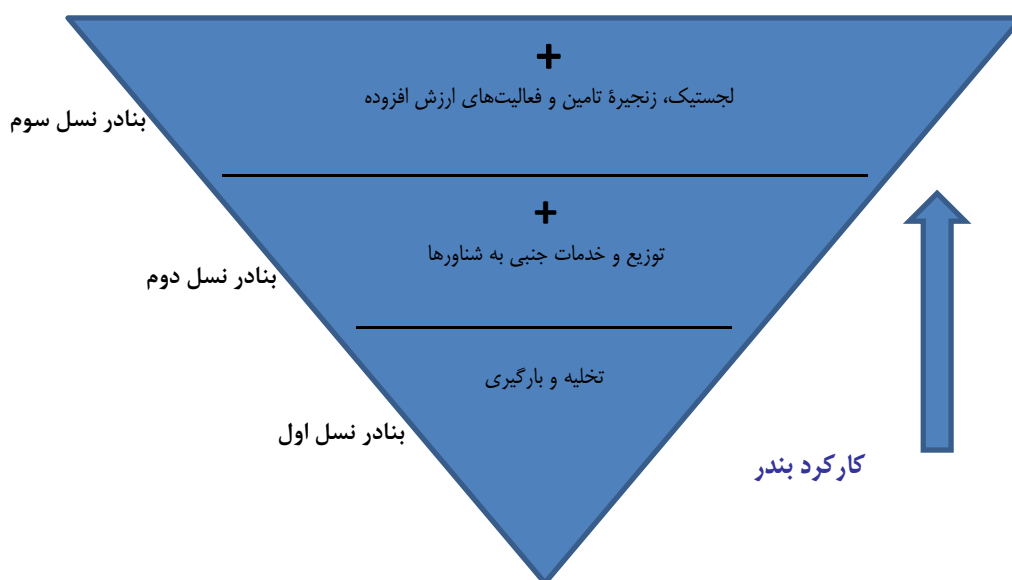
۲. کارشناسی، رئیس اداره مطالعات، Amiry.ali@Gmail.Com

۳. کارشناسی ارشد، کارشناس مطالعات، M.nazarpor@Gmail.Com

## ۱- مقدمه

آن زمان که دیوید ریکاردو اقتصاددان معروف هلندی تبار کشور انگلستان در قرن هیجدهم برای اولین بار نظریه خود در باب قانون مزیت نسبی در اقتصاد بین الملل را ارایه کرد، شاید کمتر کسی تصور می کرد که تأثیر این نظریه در قرن بعد به حدی باشد که رشد تجارت آزاد، الگوهای تولید و مصرف، مرزبندی های اقتصادی و اعتقادات سنتی در زمینه تحرک عوامل تولید (کار و سرمایه) را به کلی دگرگون کند.

امروزه، تجارت و حمل و نقل چنان به یکدیگر آمیخته و وابسته شده اند که وجود یکی بدون دیگری هرگز قابل تصور نیست. در این راستا از میان انواع روش های حمل و نقل، حمل و نقل دریایی به جهت ویژگی های خاص آن از نظر حجم کالای قابل حمل و هزینه های پایین آن در مقایسه با دیگر روش های حمل توانسته است بهترین زیرساخت لازم برای نظام جدید اقتصادی را فراهم سازد. بی تردید در یک شبکه حمل و نقل دریایی کارآمد، وجود بنادر به عنوان اصلی ترین جزء زنجیره تأمین کالا ضامن تحقق همه اهداف و چشم اندازهای مورد نظر در این عرصه می باشد. به همین خاطر در ادبیات حمل و نقل دریایی، مفهوم بندر در ادوار مختلف تغییرات اساسی کرده است و تعاریف ارائه شده در ذیل واژه بندر، هر روز ابعاد تازه ای بر این جزء از زنجیره تأمین کالا می افزاید. در یک نمای کلی سیر تحول بنادر در طول زمان را می توان در قالب شکل (۱) نشان داد.



شکل (۱): سیر تحول بنادر از نسل اول تا سوم

نکته قابل تأمل در سیر تحول بنادر از نسل اول به نسل سوم، میزان و نحوه جذب سرمایه گذاری در بخش های مختلف به منظور ایجاد زیرساخت لازم برای ارتقای سطح کارکرد بندر می باشد. در حقیقت، در سیر تحول بنادر، جذب سرمایه به مثابه روح پنهان این فرآیند و همانند خون تازه ای است که به کالبد بنادر دمیده می شود.

آنچه مسلم است با توجه به خصوصی سازی و برون سپاری انجام شده در یک دهه گذشته در حوزه بنادر، ارائه یک الگوی متناسب با شرایط کشور و منطبق با سیاست های کلان از پیش تعیین شده که در آن همه ملاحظات سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و فناوری در نظر گرفته شود بسیار حائز اهمیت است. بنابراین مطابق با چنین رویکردی در حوزه صنعت حمل و نقل باید به دنبال شناخت و پیشنهاد فرصت هایی برای سرمایه گذاری باشیم که توان پاسخ گویی به همه خواسته های بخش های مختلف را داشته باشد.

حمل و نقل ساحلی که اصطلاحاً در ادبیات حمل و نقل دریایی ترانشیپ و کاپوتاژ خوانده می شود عبارت از حمل کالا از یک نقطه به نقطه دیگر کشور از راه دریا یا رودخانه ها است. هر ساله کنفرانسی با همین موضوع در یکی از کشورهای صاحب صنعت حمل و نقل دریایی برگزار و آخرین دستاوردها و تجربیات در این زمینه به بحث و بررسی گذاشته می شود. هر چند نقش و جایگاه این روش حمل دریایی در قاره اروپا قابل مقایسه با دیگر نقاط دنیا نیست اما با توجه به اهمیت و کارآمدی

آن در توسعه منطقه‌ای به مرور در دیگر مناطق جهان نیز مورد توجه قرار گرفت. در حال حاضر مناطق زیر با جدیت به دنبال توسعه و گسترش این روش حمل‌ونقل دریایی می‌باشند و قطعا در آینده نزدیک شاهد تحولات مهمی در این زمینه خواهیم بود:

(۱) دریای بالتیک خصوصا کشور لیتوانی، (۲) دریای مدیترانه/ دریای سیاه، (۳) جنوب شرقی آسیا به‌ویژه کشور مالزی و (۴) خلیج مکزیک.

## ۱-۱- ادبیات پژوهش

### ۱-۱-۱- وضعیت حمل‌ونقل ساحلی در اروپا

در حال حاضر حجم کل باری که در کشورهای اتحادیه اروپا (EU-27) در قالب S.S.S جابجا می‌شود، بالغ بر ۲ میلیارد تن می‌باشد که به طور متوسط در سال‌های اخیر ۶۲٪ از کل حمل‌ونقل دریایی این منطقه را به خود اختصاص می‌دهد. البته وضعیت در کشورهای مختلف اتحادیه متفاوت می‌باشد. امروزه، موضوع دریانوردی مسیرهای کوتاه در منطقه اروپا برای بعضی از اعضای مثل دانمارک، فنلاند، سوئد و مالتا با داشتن بیش از ۹۰٪ سهم بازار دریانوردی مسیرهای کوتاه به عنوان یک مزیت مطرح است. این درحالی است که به طور مثال مالتا از نظر جغرافیایی به عنوان یکی از نقاط اصلی ترانشیپ کالا در اروپا مطرح شده است. در مقابل، سهم کشورهای که بیشتر بر بنادر هاب و دریانوردی بین‌المللی متمرکز شده‌اند مثل هلند، بلژیک، آلمان و اسپانیا از دریانوردی مسیرهای کوتاه کمتر از ۶۰٪ می‌باشد.

بنادر اصلی بریتانیا با جابجایی بیش از ۳۱۶ میلیون تن کالا و داشتن سهم بالای ۱۴٪ (مرکز تحقیقات تجاری و اقتصاد بریتانیا، ۱۳۹۵)، یکی از مهم‌ترین اعضای به لحاظ بهره‌گیری از این روش حمل دریایی است. در رتبه‌های بعد ایتالیا و هلند با سهم ۱۴٪ و ۱۲٪ بیشترین سهم را دارا می‌باشند. پرتودترین مسیرهای دریانوردی کوتاه در اروپا، از بنادر هاب به منطقه دریای مدیترانه با سهم ۲۸٪ و در رتبه دوم به منطقه دریای شمال با سهم ۲۶٪ می‌باشد. دریانوردی مسیرهای کوتاه در اروپا سالانه ۵/۷٪ (مرکز تحقیقات تجاری و اقتصاد بریتانیا، ۱۳۹۵) رشد را نشان می‌دهد که در این رابطه نیز کشورهای مختلف با هم متفاوت‌اند. به طور مثال کشور لهستان با ۳۱/۲٪ رشد، بیشترین سهم را در این خصوص به خود اختصاص داده است و در رتبه‌های بعد کشورهای استونی و پرتغال با ۴/۵٪ و ۲۱/۱٪ قرار دارند.

به لحاظ نوع کالای حمل‌شده در قالب S.S.S، فله مایع با ۸۴۷ میلیارد تن بیشترین سهم یعنی ۴۸٪ را به خود اختصاص داده است و در رتبه بعد فله خشک با ۳۴۱ میلیون تن و سهم ۱۹٪ قرار دارد. در رتبه‌های بعد کالاهای RO-RO با ۲۳۹ میلیون تن و سهم ۱۴٪ و کالاهای کانتینری با ۲۱۳ میلیون تن و سهم ۱۲٪ قرار دارند. در خصوص کالاهای RO-RO و فله خشک کشور انگلستان به ترتیب با ۸۵ و ۵۶ میلیون تن بیشترین سهم را در منطقه به خود اختصاص داده است. در مورد فله مایع کشور هلند با مجموع ۱۶۵ میلیون تن بیشترین سهم را دارد (مرکز تحقیقات تجاری و اقتصاد بریتانیا، ۱۳۹۵). در خصوص کالاهای کانتینری کشور بلژیک با ۴۸ میلیون تن بیشترین سهم را به خود اختصاص داده است. به طور کلی فله مایع بیشترین سهم را در بین کالاهای جابجاشده از طریق دریانوردی مسیر کوتاه به خود اختصاص داده که بالغ بر ۷۰٪ است، حال آنکه در مرتبه دوم فله خشک با کمی تغییر در مناطق مختلف منطقه ۱۶٪ تا ۲۳٪ سهم را به خود اختصاص داده است و کالاهای کانتینری ۱۸٪ سهم را دارا می‌باشند و RO-RO در حدود ۲۰٪ سهم دارد.

فعال‌ترین بنادر در زمینه دریانوردی مسیرهای کوتاه بندر رتردام است که بیشترین فعالیت را در زمینه استفاده از این روش حمل دریایی در منطقه اروپا به خود اختصاص داده است. فله مایع و خشک، کالاهایی می‌باشد که از طریق این بندر در قالب S.S.S به دیگر نقاط اروپا حمل می‌شوند و تقریباً ۱۲٪ تا ۱۵٪ سهم بازار این کالاها به اروپا تعلق دارد. این بندر به خوبی توانسته است این بخش بازار حمل‌ونقل مسیرهای کوتاه را پوشش دهد. در زمینه بازار حمل‌ونقل کانتینر در قالب S.S.S بندر آنتورپ با ۱۴٪ سهم بیشترین بخش بازار را به خود اختصاص داده است.

نکته قابل توجه در آمار و ارقامی که ارائه شد، این است که سهم عمده‌ای از عملکرد ترافیکی بنادر اروپایی به عنوان رتبه‌های برتر جهانی از حیث تناژ تخلیه و بارگیری به دلیل گسترش و رونق حمل‌ونقل ساحلی می‌باشد.

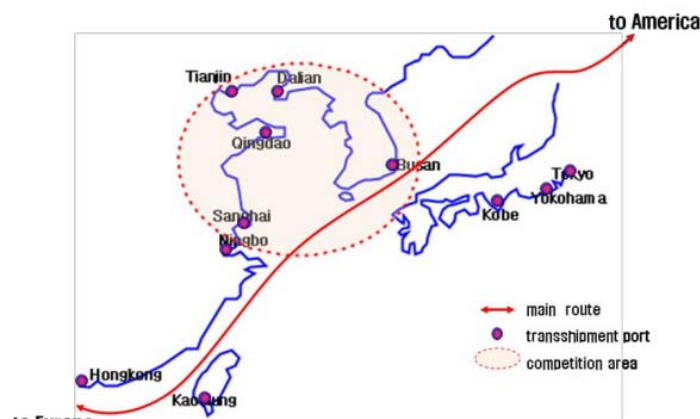
### ۱-۱-۲- مزایای حمل‌ونقل ساحلی (S.S.S)

با توجه به مسائل مطرح‌شده و با شناخت از برتری حمل‌ونقل دریایی در مقایسه با دیگر روش‌ها و شیوه‌های حمل کالا می‌توان به صورت مختصر مزایای حمل‌ونقل ساحلی را به این شرح بیان کرد: (۱) کاهش ترافیک جاده‌ای درون مرزی، (۲) کاهش هزینه تعمیر و نگهداری زیرساخت‌های جاده‌ای کشور، (۳) کاهش مضرات و آلاینده‌های حمل‌ونقل داخلی، (۴) کاهش هزینه سوخت به دلیل نسبت مناسب مصرف سوخت در حمل‌ونقل دریایی به حجم کالای جابجاشده، (۵) بهره‌وری بیشتر نهاده‌های سرویس بر اساس صرفه اقتصادی حاصل از کاهش جابجایی‌های انجام‌شده در انتقال میزان مشابه کالا، (۶) ایمن‌تر بودن مسیر دریایی

نسبت به مسیر جاده‌ای با توجه به آمار تصادفات و تلفات جاده‌ای، (۷) ظرفیت بالای حمل‌ونقل دریایی نسبت به حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای با توجه به ناوگان کشتیرانی و بنادر توانمند کشور، (۸) اشتغال‌زایی بیشتر در صنعت دریانوردی و بندری، (۹) استفاده از ظرفیت‌های بلااستفاده بنادر و ناوگان دریایی کشور و (۱۰) ایجاد زمینه و بستر مناسب برای شکل‌گیری صنایع جدید و بهینه کردن الگوی تولید. البته توجه به این نکته بسیار حائز اهمیت است که تنها به صرف داشتن دسترسی به آب‌های آزاد و وجود زیرساخت‌های فیزیکی لازم، امکان بهره‌مندی از این ظرفیت به وجود نمی‌آید و پیچیدگی‌ها و ظرافت‌های خاصی لازم است تا بتوان به این مهم دست پیدا کرد.

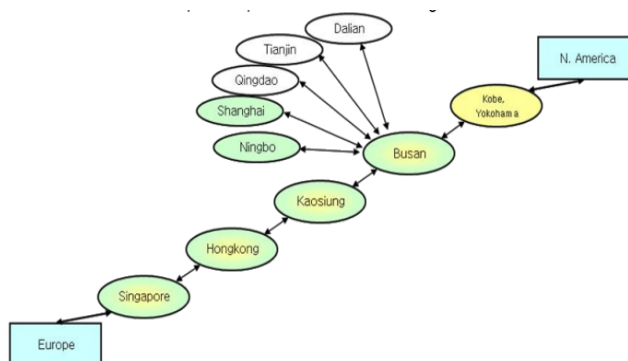
### ۱-۱-۳- بنادر هاب (کانونی)

امروزه، در ادبیات صنعت حمل‌ونقل دریایی، بنادر و مسیرهای دریایی به اجزای کوچک‌تر و مشخص‌تری با تعاریف خاص خود تقسیم می‌شوند. مهم‌ترین تقسیم‌بندی در حوزه بنادر، تقسیم آنها به بنادر هاب و همجوار با هاب می‌باشد. در حقیقت نقش هر کدام از این بنادر در توسعه اقتصاد بین‌الملل و ملی بسیار اهمیت دارد. به عبارتی در زنجیره تأمین کالا، وجود هر کدام از این بنادر در جایگاه خود به منظور به حداکثر رساندن ارزش افزوده کل زنجیره تأمین حیاتی و ضروری است. بنادر در فضای رقابتی تنگاتنگ موجود به جهت ارتقای سهم و رتبه خود در سطح بین‌الملل و نیز ایجاد ارزش افزوده بیشتر در کل زنجیره تأمین کالا و ایجاد رضایت بیشتر برای ذینفعان خود، از سیاست‌ها و تدابیر متعددی پیروی می‌کنند که شالوده و اساس آنها داشتن دیدگاه و رویکرد تعامل و همکاری منطقه‌ای و یکپارچه در رشد و توسعه است. مثال بارز آن در منطقه آسیا، بندر بوسان در کره جنوبی است. این بندر با توجه به قرارگرفتن در مسیر جریان کالای بین‌المللی، عملاً ظرفیت تبدیل شدن به یک بندر هاب منطقه‌ای را دارا است و با وجود نوار ساحلی گسترده در آن منطقه و وجود بنادر کوچک و بزرگ متعدد، علی‌الخصوص بنادر کشور چین مثل شانگهای و نینگبو امکان ایجاد این شبکه منطقه‌ای میسر می‌باشد.



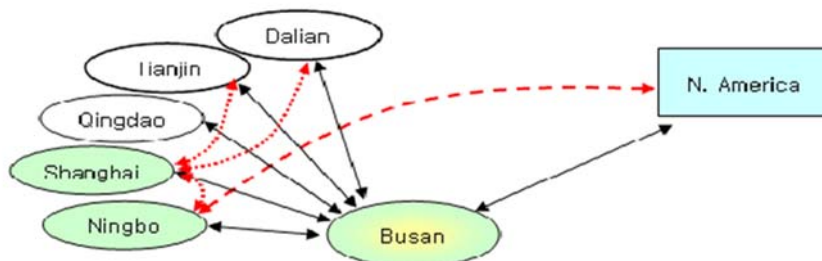
شکل (۲): موقعیت بندر بوسان در مسیر جریان کالای بین‌المللی

در دیدگاه سنتی و قدیمی، مسیر حرکت و نوع ارتباط دریایی منطقه به صورتی بود که شکل (۳) نشان داده شده است.



شکل (۳): مسیر قدیمی حرکت و ارتباط دریایی اروپا، چین و آمریکا

در نهایت، پس از اجرای درست تعامل و همکاری منطقه‌ای، همراه با سیاست‌گذاری مناسب منجر به توسعه منطقه و نیز بنادر موجود در این حوزه گردید. به نحوی که در حال حاضر علاوه بر مسیر بین‌المللی قبل که از بنادر ژاپن (کوبه و یوکوهاما) به آمریکا (لس‌آنجلس) وجود داشت، مسیر جدیدی از بندر نینگبو به بندر لس‌آنجلس به صورت مستقیم ایجاد شده است که مدت زمان سفر در این خط ۲۸ روز می‌باشد.



شکل (۴): مسیر مستقیم جدید بندر نینگبو به بندر لس‌آنجلس

به علاوه، این امر موجب شد بندر شانگهای نیز که در مجاورت این بندر قرار دارد روند توسعه‌ای رو به رشدی را در سال‌های اخیر طی نماید. شکل (۵) نشان‌دهنده این روند در طی سال‌های گذشته است.

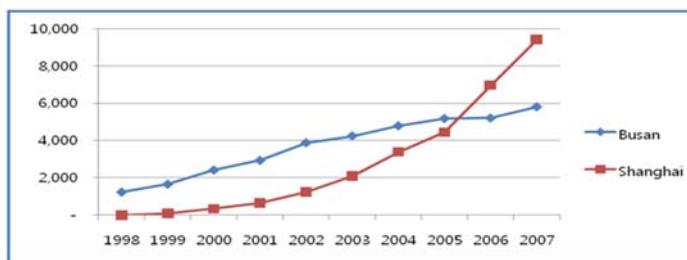
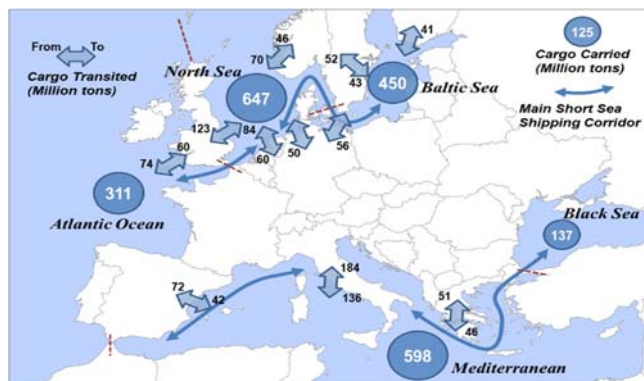


Figure 6-Transshipment Trend in Busan and Shanghai  
Source: SIPG internal report, and PORT-MIS, 2008

شکل (۵): روند توسعه بندر شانگهای

همان‌طور که گفته شد، در سال‌های گذشته کشورهای اروپایی به جهت شرایط خاص اقلیمی و جغرافیایی به بهترین شکل از مزیت حمل‌ونقل ساحلی استفاده کردند. بنادر رتردام، آنتورپ و هامبورگ به عنوان مهم‌ترین بنادر اروپایی مرکزی نقش هاب را به خوبی ایفاء می‌کنند و با ایجاد شبکه‌های حمل‌ونقل دریایی کوچک‌تر عملاً از مزایای آن استفاده می‌نمایند. شکل (۶) به خوبی این موضوع را نشان می‌دهد.



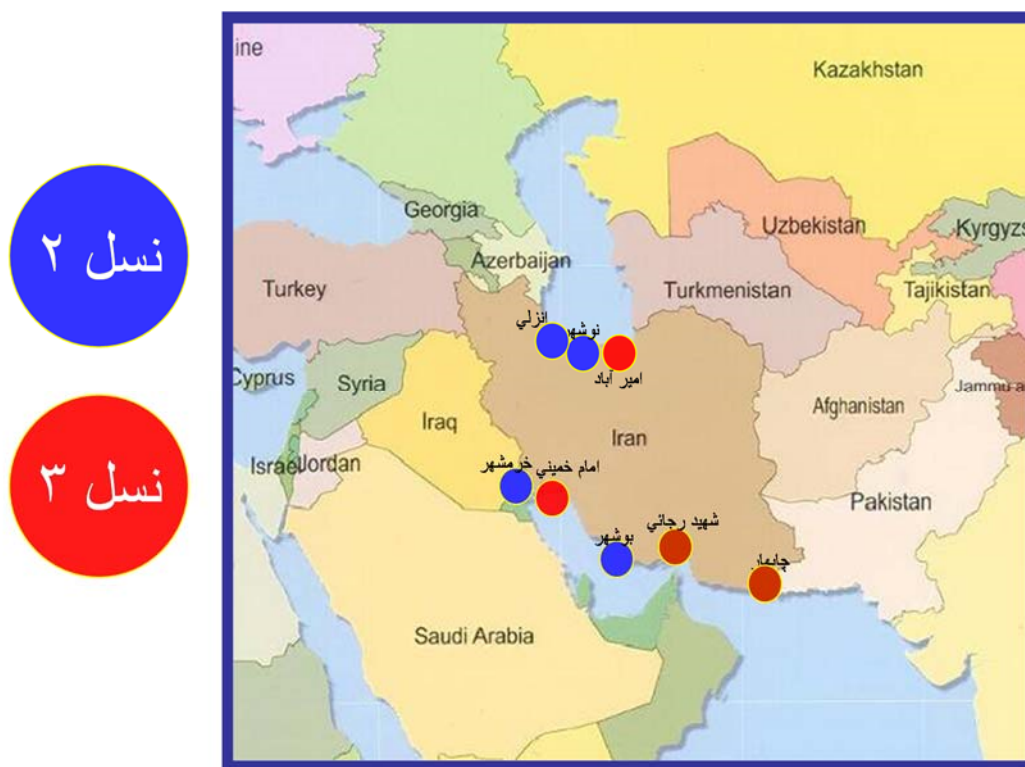
شکل (۶): شبکه‌های حمل‌ونقل دریایی بنادر اروپا

توجه به حجم کالاهای جایجاشده در مناطق مختلف خالی از لطف نیست. تصور کنید اگر قرار بود این حجم کالا تنها در بنادر هاب تخلیه و از طریق دیگر روش‌های حمل‌ونقلی به داخل سرزمین‌های پسرکرانه وارد شود چه مدت زمانی برای ماندگاری کشتی در بنادر و ترافیک در جاده یا ریل را موجب می‌شد. به علاوه، مسائلی همچون آلودگی هوا و تصادفات جاده‌ای و غیر آن را نیز باید به آن اضافه کنیم و یا چه سرمایه‌گذاری عظیمی باید برای توسعه شبکه جاده‌ای و ریلی به منظور دستیابی به همین سطح از رضایتمندی مشتریان انجام می‌شد.

## ۲- تجزیه و تحلیل داده‌ها

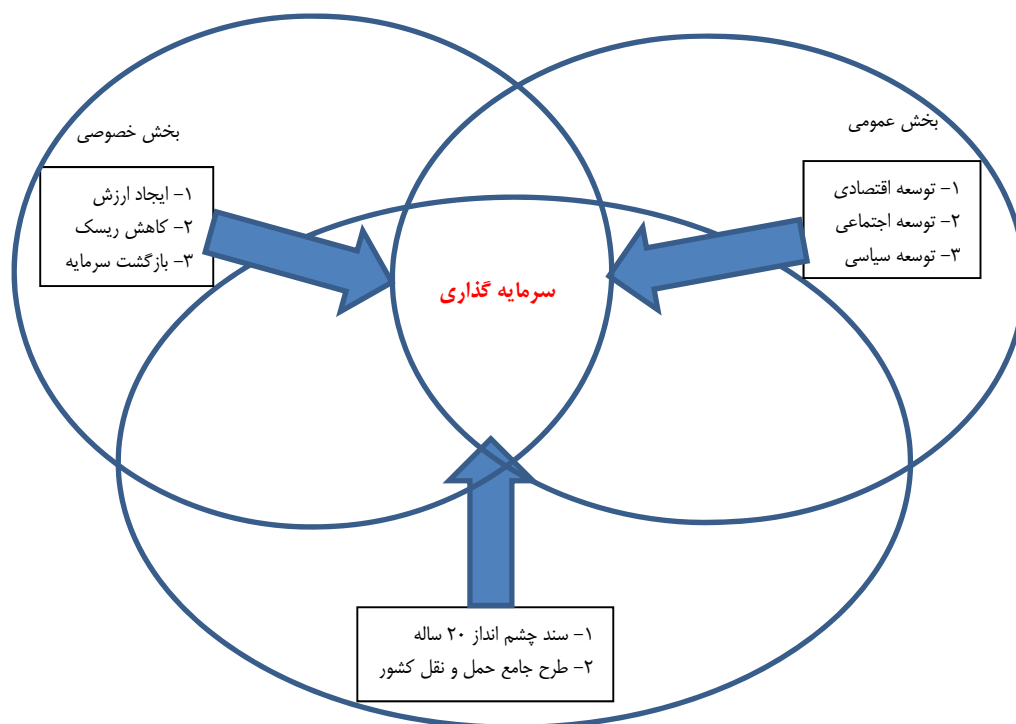
### ۱-۲- نوار ساحلی جنوب کشور

با دقت در ظرفیت‌های موجود کشور در حوزه حمل‌ونقل دریایی به‌ویژه، در نوار ساحلی جنوب کشور و در نظر گرفتن الگوی واردات کالا از مبادی دریایی و الگوی پراکندگی جغرافیایی جمعیت و مراکز تولیدی، عملاً امکان ایجاد یک شبکه حمل‌ونقل ساحلی به خوبی میسر می‌باشد. در واقع وجود بنادر شهید رجایی و امام خمینی (ره) در این منطقه با سهم حدوداً ۸۵٪ از واردات کل کشور می‌تواند شاهدی بر این مدعا باشند. به عبارتی، در حال حاضر بندر شهید رجایی بیشترین سهم از واردات کالا را بخود اختصاص داده است و بندر امام خمینی (ره) در رتبه دوم نزدیک‌ترین بندر به مراکز جمعیتی و تولیدی کشور است. شکل (۷) این ظرفیت را با توجه به وجود بنادر در این منطقه نشان می‌دهد.



شکل (۷): موقعیت بندر شهید رجایی و امام خمینی به لحاظ داشتن ظرفیت حمل‌ونقل ساحلی

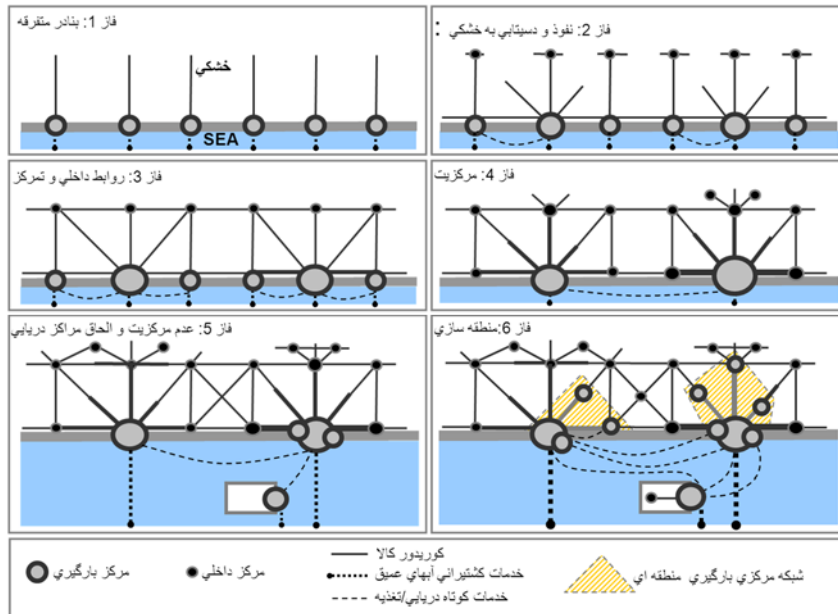
بنابراین، بر اساس رویکرد تعامل منطقه‌ای و با در نظر گرفتن آمار عملکرد بنادر واقع در این ناحیه به منظور ایجاد یک شبکه حمل‌ونقل ساحلی در جهت توزیع ترافیک حمل‌ونقل دریایی در این منطقه می‌توان بندر شهید رجایی را به عنوان بندر هاب در جنوب کشور در نظر گرفت و بنادر حوزه شمال غربی خلیج فارس را به عنوان بنادر مرتبط با آن فرض کرد. ایجاد چنین شبکه حمل‌ونقلی با توجه به سیاست‌های کلان اقتصادی کشور از منظرهای مختلف همسو و هم‌جهت خواهد بود. بر اساس تجربیات یک دهه تعامل بخش‌های دولتی و خصوصی و سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده در چند سال اخیر در مناطق ویژه اقتصادی - بندری کشور، شکل (۸) می‌تواند نمای مناسبی برای شناخت اهمیت، رویکرد و ویژگی‌های سرمایه‌گذاری در صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور باشد. زیرا به این طریق، تمام اهداف و مقاصد ذینفعان پوشش داده می‌شود.



شکل (۸): اهمیت ایجاد شبکه حمل و نقل ساحلی در بنادر جنوب کشور

ایجاد بنادر هاب مبتنی بر افزایش عملکرد بنادر و ارتقای رتبه جهانی کشور و در راستای تحقق اهداف سند چشم‌انداز ۲۰ ساله و طرح جامع حمل‌ونقل کشور می‌باشد. از منظر بخش عمومی، باعث ایجاد اشتغال و فرصت‌های شغلی جدید و به دنبال آن توسعه اقتصادی منطقه‌ای و ملی می‌شود. به علاوه، امکان جایگزینی حمل کالا در یک مدل دو وجهی دریایی - زمینی (جاده و ریل) با بخشی از کالای جابجاشده توسط حمل‌ونقل زمینی (جاده و ریل) و در نهایت، کاهش هزینه‌های دیگر مانند آلودگی، ترافیک، حوادث و غیر آن در جهت توسعه اجتماعی و دستیابی به قدرت چانه‌زنی در سطح منطقه و بین‌الملل می‌شود. از منظر بخش خصوصی، تغییر در الگوی جغرافیایی تولید کالاها و محصولات به دلیل کاهش بهای تمام‌شده تولید در مناطق پسرکرانه نوار ساحلی و افزایش توان رقابت بخش خصوصی در سطح بین‌الملل و در نهایت تحقق سود و منفعت اقتصادی برای بنگاه‌ها و نهادهای خصوصی فعال در حوزه اقتصادی کشور می‌شود.

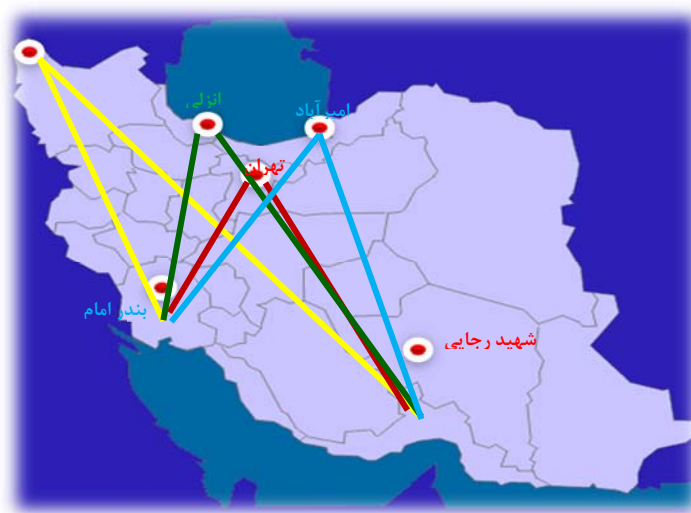
رشد پسرکرانه‌ای منجر به ایجاد روابط تجاری بین مناطق پسرکرانه هر بندر می‌شود و با توجه به ماهیت رقابت در بخش خصوصی عملاً در میان مدت باعث ایجاد تمرکز و مرکزیت برخی از این پسرکرانه‌ها خواهد شد و به دنبال شکل‌گیری این پسرکرانه‌های مرکزی در فاز بعد بنادر واقع در پسرکرانه این مراکز تجاری نیز رشد کرده و شبکه حمل‌ونقل ساحلی موجود گسترش پیدا می‌کند و موجب تقویت هر چه بیشتر این بنادر خواهد شد. در بلند مدت این مراکز تجاری با پشتیبانی سیستم حمل‌ونقل دریایی شکل‌گرفته تبدیل به یک منطقه تجاری بزرگ با تعاملات بین‌المللی خواهد شد، و عملاً مسیرهای جدید و خطوط جدید حمل‌ونقل دریایی از درون شبکه حمل‌ونقل ساحلی متولد می‌شوند. شکل (۹) الگوی توسعه اقتصادی یک منطقه را با استفاده از ایجاد شبکه حمل‌ونقل ساحلی نشان می‌دهد.



شکل (۹): الگوی توسعه اقتصادی یک منطقه را با استفاده از ایجاد شبکه حمل و نقل ساحلی

## ۲-۲- تحلیل هزینه - فایده در حمل و نقل ساحلی

آنچه مسلم است در زنجیره تأمین کالا، هزینه کل این زنجیره، معیار انتخاب مسیر حمل و نقل می‌باشد. بنابراین، در این بخش هزینه حمل کالا به صورت زمینی از بندر هاب به مراکز مصرف با هزینه حمل در یک مدل دو وجهی (دریایی - زمینی) از طریق انتقال کالا از بندر هاب به یک بندر همجوار و انتقال از طریق زمینی با فاصله‌ای کمتر مقایسه خواهد شد. برای این کار بندر شهید رجایی به عنوان هاب و بندر امام خمینی (ره) به عنوان بندر همجوار و زیرمجموعه در نظر گرفته شد. استان خوزستان با ۴۴۷۵ کیلومتر انواع راه‌های دسترسی جاده‌ای اعم از بزرگراه، آزادراه و غیر آن، ششمین استان در کشور می‌باشد. بندر امام خمینی (ره) که در این استان واقع است نیز با پسرکانه‌های شامل حدوداً ۷۰٪ پسرکانه جمعیتی و صنعتی در مرکز و نیمه غربی کشور یکی از استراتژیک‌ترین بنادر در تأمین کالاهای اساسی به ویژه کالاهای دولتی به‌شمار می‌رود. در جداول (۱) تا (۶) نشان داده شده است که منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره) در مقایسه با بندر شهید رجایی که از ترافیک بالاتری از این بندر برخوردار است، نسبت به مرزهای خروجی و پرتود کشور بسیار ارجمندتر است.



شکل (۱۰): نمایی از ارتباط شبکه‌ای بنادر کشور



به علاوه، فاصله زمینی بندر امام خمینی (ره) با دیگر مراکز استان‌های کشور نیز در مقایسه با بندر شهید رجایی کمتر بوده (شکل (۱۰)) و می‌تواند امکان ایجاد شبکه حمل‌ونقل ساحلی را تقویت کند. در حال حاضر بیشترین روش حمل‌ونقل کالا در کشور ما حمل‌ونقل جاده‌ای است. بیش از ۷۰٪ حمل‌ونقل داخلی از طریق جاده صورت می‌گیرد. در نتیجه، ترجیحات اقتصادی حمل کالا مبتنی بر صرفه‌جویی‌های ناشی از کوتاهی مسیرهای جاده‌ای است. همان‌گونه که اشاره شد استان خوزستان بیشترین دسترسی را به مراکز تهیه، تولید و توزیع کالا دارد. به عبارتی، ترجیحات این استان نسبت به سایر مبادی ورود و خروج کالا در کاهش بهای تمام‌شده کالا کاملاً محرز است. در اینکه پرخطرترین شیوه حمل‌ونقل نیز جاده می‌باشد، هیچ شکی نیست اما با توجه به ظرفیت‌های حمل‌ونقل ریلی کشور که در حال حاضر به دلایل بسیار پاسخ‌گوی حجم ترافیک کالای موجود در کشور نمی‌باشد، شیوه غالب، همان جاده است.

با توجه به این موضوع، دست اندرکاران تجارت و بازرگانی به لحاظ گران شدن قیمت حامل‌های انرژی در پی آزادسازی آنها، بی‌شک در پی یافتن مسیرهای کوتاه‌تر حمل کالا در راستای ثبات خود در صحنه تجاری کشور خواهند رفت. در کنار شاخص کوتاهی مسیر، توجه به کاهش الودگی‌ها، کاهش تصادفات، جلوگیری از استهلاک بیش از حد جاده‌ها، جلوگیری از مشکلات فرهنگی و اجتماعی و غیر آن نیز می‌تواند در انتخاب مسیرهای جاده‌ای کوتاه‌تر، نقش بسزایی داشته باشد. در نتیجه، استان خوزستان با توجه به ویژه گی‌های مذکور، می‌تواند بستر مناسبی برای ایجاد یک شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای و ایجاد منطقه‌ای اقتصادی و ایمن باشد. در ادامه جداول مقایسه فواصل زمینی (جاده‌ای) بنادر شهید رجایی و امام خمینی برحسب کیلومتر ارائه شده است.

جدول (۱): فاصله بندر امام خمینی با مراکز جمعیتی کشور

ردیف	مرکز	فاصله تا بندر امام
۱	تهران	۹۲۴
۲	اصفهان	۶۶۰
۳	اراک	۶۳۱
۴	تبریز	۱۱۲۵
۵	قزوین	۹۳۲
۶	زنجان	۱۰۱۷
۷	ایلام	۴۹۷
۸	قم	۷۶۵
۹	اردبیل	۱۱۲۸
۱۰	کرمانشاه	۵۸۰
۱۱	سنندج	۶۷۳
۱۲	ارومیه	۱۱۱۴
۱۳	شیراز	۵۱۵

جدول (۲): فاصله بندر شهید رجایی با مراکز جمعیتی کشور

ردیف	مرکز	فاصله تا بندر عباس
۱	تهران	۱۳۳۴
۲	اصفهان	۹۷۵
۳	اراک	۱۲۴۵
۴	تبریز	۱۹۳۳
۵	قزوین	۱۴۵۵
۶	زنجان	۱۶۵۳
۷	ایلام	۱۷۲۹
۸	قم	۱۱۴۲
۹	اردبیل	۱۹۲۵
۱۰	کرمانشاه	۱۷۶۹
۱۱	سنندج	۱۵۸۵
۱۲	ارومیه	۲۰۲۶
۱۳	شیراز	۶۱۹

مسیر دسترسی جاده‌ای بندر امام خمینی (ره) به مراکز صنعتی و جمعیتی در مقایسه با بندر شهید رجایی به صورت میانگین بیش از ۴۰٪ کوتاه‌تر است، بنابراین، به صورت میانگین هزینه‌های مترتب بر حمل‌ونقل از جمله سوخت، تعمیر و نگهداری جاده، استهلاک وسایل حمل، زمان انتقال و غیر آن نیز ۴۰٪ کمتر خواهد بود.

جدول (۳): مقایسه مسافت ریلی بین بنادر مهم جنوبی و مراکز صنعتی و جمعیتی کشور

مراکز صنعتی و جمعیتی					از/ به
شیراز	تبریز	اراک	اصفهان	تهران	برحسب km
۱۴۸۷	۱۶۵۲	۶۲۰	۱۱۱۶	۹۲۸	بندر امام خمینی
۱۵۴۳	۲۱۱۳	۱۳۴۹	۱۰۱۵	۱۳۸۹	بندر شهید رجایی
۱۴۴	۴۶۱	۷۲۹	-۱۰۱	۴۶۱	تفاوت
٪۴	٪۲۲	٪۵۴	٪-۱۰	٪۳۳	درصد کوتاهی مسیر بندر امام از شهید رجایی

به صورت میانگین مسیر دسترسی ریلی بندر امام خمینی (ره) به مراکز صنعتی و جمعیتی کشور در مقایسه با بندر شهید رجایی حدود ۲۱٪ کوتاه‌تر است. بنابراین، به صورت میانگین هزینه‌های مترتب بر حمل‌ونقل از جمله سوخت، تعمیر و نگهداری ریل، استهلاک وسایل حمل، زمان انتقال و غیر آن نیز ۲۱٪ کمتر خواهد بود. برای درک بهتر مطلب می‌توان با یک مثال ساده هزینه تقریبی حمل یک کانتینر ۲۰ فوت به تهران را در دو حالت حمل محاسبه کرد.

(۱) وضعیت فعلی (ورود به بندر شهید رجایی و حمل زمینی (جاده‌ای) به تهران)

هزینه حمل: ۱۶/۰۰۰/۰۰۰ ریال

(۲) وضعیت پیشنهادی (ورود به بندر شهید رجایی، کاپوتاژ به بندر امام خمینی (ره) و حمل زمینی به تهران)

هزینه حمل (با احتساب ارز دولتی): ریال  $۱۱/۶۰۰/۰۰۰ = ۲/۶۰۰/۰۰۰ + ۹/۰۰۰/۰۰۰$

هزینه حمل (با احتساب ارز آزاد): ریال  $۱۵/۰۰۰/۰۰۰ = ۶/۰۰۰/۰۰۰ + ۹/۰۰۰/۰۰۰$

بنابراین، اگر در یک شبکه حمل‌ونقل ساحلی، بندر امام خمینی (ره) به عنوان یک بندر فیدری در نظر گرفته شود، هزینه حمل یک کانتینر ۲۰ فوت معادل ۲۰۰ دلار خواهد شد. مفهوم آن این است که خطوط کشتیرانی قیمت‌های پیشنهادی خود را در زمانی که مقصد یک بندر فیدری (دوسرپر) باشد، به شدت کاهش خواهند داد. در حال حاضر هزینه حمل یک کانتینر ۲۰ فوت از بندر شهید رجایی به بندر امام خمینی (ره) با توجه به اینکه بندر امام یک بندر فیدری شناخته نمی‌شود مبلغی بالغ بر ۳۰۰ دلار است که عملاً باعث می‌شود هزینه کل حمل تا مقصد بیش از وضعیت فعلی باشد. بنابراین، نکته قابل توجه و کلیدی در ایجاد یک شبکه حمل‌ونقل ساحلی، تحلیل الگوی واردات و صادرات کالا به صورت همزمان می‌باشد. به عبارتی، نزدیکی مسیر زمینی حمل کالا به مراکز مصرف، به تنهایی نمی‌تواند انگیزه و ظرفیت لازم را برای کلیه بازیگران یک چرخه حمل کالا یا زنجیره تامین فراهم کند. در عمل نیز طی سالیان گذشته تجربه نشان داده است بندر امام خمینی (ره) علی‌رغم تلاش زیاد، موفق به تغییر الگوی واردات و جذب خطوط کشتیرانی برای استفاده از ظرفیت‌های بارز و بلامنازع خود از نظر سوق‌الجیشی نشده است.

## ۲-۳- الگوی صادرات کشور

با نگاهی به الگوی صادراتی کشور در سال‌های اخیر درمی‌یابیم که پنج استان کشور سهم ۷۰ درصدی صادرات غیرنفتی را به خود اختصاص داده‌اند. تهران، بوشهر، خوزستان، خراسان و اصفهان استانی هستند که از نظر حجمی ۶۹٪ و از نظر ارزشی بالغ بر ۷۰٪ از صادرات غیرنفتی کشور را تجهیز و ساماندهی می‌کنند. البته با توجه به جایگاه خاص تجاری تهران به عنوان پایتخت کشور و استان بوشهر به عنوان مرکز توسعه صنایع پتروشیمی باید گفت که هویت کالاهای صادر شده از این دو استان بیش از آنکه منطقه‌ای باشد در واقع جنبه ملی داشته است.

در میان استان‌هایی که کمترین میزان صادرات را به خود اختصاص می‌دهند، نام استان‌های ایلام، گیلان، لرستان، سیستان و بلوچستان و کهگیلویه و بویراحمد به چشم می‌خورد که البته سهم ناچیز صادرات انجام شده از این استان‌ها بیش از آنکه ناشی از توان پایین تولید در این استان‌ها و یا محرومیت باشد، احتمالاً ناشی از کمبود پاپانه‌های تجاری برای ارتباط با کشورهای خارجی متقاضی کالاهای آنها جستجو کنیم.

نگاهی به تراز تجاری کشور طی سال‌های اخیر نشان می‌دهد به طور متوسط سالانه بالغ بر ۶۰ میلیون تن کالا از کشور صادر می‌شود که از این میزان بالغ بر ۹۱٪ از نظر ارزشی به کشورهای آسیایی، حدود ۵٪ به اروپا، ۲/۴٪ به آفریقا و باقی به کشورهای آمریکایی و اقیانوسیه صادر شده است.

جدول (۴): وضعیت صادرات غیرنفتی استان‌های کشور طی ده ماهه سال ۱۳۹۱

نام استان	حجم و ارزش کالاهای غیر نفتی		سهم در کل صادرات		
	وزن (هزار تن)	ارزش (میلیارد تومان)	وزن (هزار تن)	ارزش تومانی	ارزش دلاری
آذربایجان شرقی	985	1246	838	3.29%	3.15%
آذربایجان غربی	1377	759	505	2.46%	1.90%
اردبیل	308	139	100	0.55%	0.37%
اصفهان	4108	3114	2200	7.33%	8.27%
ایلام	779	120	83	1.39%	0.31%
بوشهر	9029	8454	5984	16.11%	22.48%
تهران	9718	8349	5844	17.34%	21.96%
چهارمحال و بختیاری	325	156	108	0.58%	0.41%
خراسان	7750	2901	2016	13.83%	7.57%
خوزستان	8117	4016	2911	14.48%	10.94%
زنجان	305	446	329	0.55%	1.24%
سمنان	591	189	133	1.05%	0.50%
سیستان و بلوچستان	151	39	29	0.27%	0.11%
فارس	1304	1183	800	2.33%	3.01%
قزوین	330	421	296	0.59%	1.11%
قم	68	207	145	0.12%	0.55%
کردستان	198	125	91	0.35%	0.34%
کرمان	594	1396	935	1.06%	3.51%
کرمانشاه	1763	425	291	3.15%	1.09%
کهگیلویه و بویراحمد	13	7	5	0.02%	0.02%
گلستان	213	172	123	0.38%	0.46%
گیلان	137	64	44	0.24%	0.16%
لرستان	79	50	36	0.14%	0.14%
مازندران	1844	437	305	3.29%	1.14%
مرکزی	879	1124	742	1.57%	2.79%
هرمزگان	2235	328	250	3.99%	0.94%
همدان	1303	409	271	2.33%	1.02%
یزد	1529	747	499	2.73%	1.88%
نامشخص	7	13	7	0.01%	0.03%
<b>جمع:</b>	<b>56037</b>	<b>37035</b>	<b>25919</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

منبع: گمرک ایران

همان‌گونه که در جدول (۴) نشان داده شده است در رتبه‌های پایین استان‌هایی قرار دارند که غالباً سهمی در حدود ۳٪ را در الگوی صادرات کشور به خود اختصاص داده‌اند، که از این بین استان‌هایی مثل همدان، کرمانشاه، مازندران، فارس و آذربایجان غربی کاملاً در پس‌کرانه بندر امام قرار دارند. به علاوه، بر اساس تکنیک OD و تمرکز بر کشورهای مقصد صادرات در سال ۱۳۹۰ نیز میتوان حقایقی را به دست آورد. در جدول (۵) مقاصد صادراتی کشور در سال ۱۳۹۰ ارائه شده است.

جدول (۵): مقاصد صادراتی کشور در سال ۱۳۹۰

سال	کشور طرف معامله	وزن (کیلوگرم)	ارزش ریالی	ارزش دلاری
1390	برونئی (دارالسلام)	4533394	27295125186	2500486
1390	بلوروس ( روسیه سفید)	827539	45539882288	4205904
1390	جمهوری مقدونیه (یوگسلاوی)	1990355	29525467532	2687151
1390	لتونی(لاتویا)	27750	602175000	55500
1390	پاکستان	883469733	7321391330205	659518915
1390	پاناما	432340	2055840679	186898
1390	پرتغال	1006673	55338564994	5063482
1390	پرو	512388	7054865623	606842
1390	چاد	9483	750250700	61195
1390	چین	25064734839	60730222909676	5557425012
1390	ژاپن	646539129	5487902527976	512305978
1390	گابن	6271790	38511751887	3487308
1390	گامبیا	40023	520019390	47750
1390	گرجستان	104435330	739829142261	67506299
1390	گواتمالا	20716	2350407929	217850
1390	گینه	9718547	56574264081	5210912
1390	گینه فرانسه	23731	795257160	64866
1390	کوزو	188191	3932775037	367925
1390	آذربایجان	1851272420	5106026039455	464410161
1390	آرژانتین	7354783	144898239613	12113166
1390	آفریقای جنوبی	54337817	460285925606	41247851
1390	آلبانی	574204	14978223354	1377135
1390	آلمان	55613652	4601715945459	415107676
1390	آنگوئینا	1100000	6092933000	583000
1390	آنگولا	8573658	59436985392	5312623
1390	اتریش	4015340	164656999466	15028865
1390	اتیوپی	7847648	258602030935	21721226
1390	اردن	9325773	141603496168	12420246
1390	ارمنستان	172006501	1181915972660	107713572
1390	اروگوئه	3455	1035012524	97084
1390	اریتره	646705	10733755354	990825
1390	ازبکستان	58496637	842077313400	76309424

170981003	1918997430985	51067683	اسپانیا	1390
57996291	624493711608	53148611	استرالیا	1390
56959	629045459	28453	استونی	1390
616000	6460608000	22000	اسکاتلند	1390
2189945	25077046608	556537	اسلواکی	1390
28965975	320623797305	62407331	اسلوونی	1390
2253063589	25000601118547	3115289845	افغانستان	1390
105439	1117965166	101215	اکوادور	1390
7592354	81773458243	2830689	الجزایر	1390
4508964529	49329458584050	4966823996	امارات متحده عربی	1390
36551649	407719713445	10645123	انگلستان	1390
1125597098	12193033647036	1493308924	اندونزی	1390
4589880	51086532905	2578528	اوگاندا	1390
60873926	674515653190	29834218	اوکراین	1390
1036777	11707144742	248463	ایالات متحده آمریکا	1390
249946644	2736865046396	210084432	ایتالیا	1390
606229	7036602600	271927	ایرلند	1390
166929	2046549540	698	ایسلند	1390
7929914	87615659012	5802220	بحرین	1390
17774027	194835482868	1747581	برزیل	1390
19922	244243720	814	برمودا	1390
284298202	3073293329016	307233285	بلژیک	1390
10795687	121856142355	7792421	بلغارستان	1390
20985230	231906516827	38711976	بنگلادش	1390
1704124	18268084465	1868971	بنین	1390
1140650	13054867614	699595	بورو کینافاسو	1390
432652	4812444744	161524	بوسنی و هرزگوین	1390
194964008	2167089767833	159911576	تاجیکستان	1390
93384101	1017803202524	145640949	تایلند	1390
439334045	4800561792652	435372052	تایوان	1390
532382890	5880783679691	1433544087	ترکمنستان	1390
1431099210	15909281766622	1120987786	ترکیه	1390
436587	4616320037	781514	ترینیداد و توباگو	1390
6181780	68547578876	4817005	توگو	1390

6715519	73319432237	3318324	تونس	1390
2689193	31545865698	514426	جم‌ا‌ه‌ی‌ر‌ع‌ر‌ب‌ی‌ ل‌ی‌ب‌ی	1390
1650785	18694026377	392089	ج‌م‌ه‌و‌ر‌ی‌ چ‌ک	1390
698731	7877820890	1112802	ج‌م‌ه‌و‌ر‌ی‌ آ‌ف‌ر‌ی‌ق‌ای‌ م‌ر‌ک‌ز‌ی	1390
372982770	4130804604428	113998427	ج‌م‌ه‌و‌ر‌ی‌ ع‌ر‌ب‌ی‌ س‌و‌ر‌ی‌ه	1390
1387218585	15415859996134	1663744186	ج‌م‌ه‌و‌ر‌ی‌ ک‌ر‌ه	1390
30333427	334864873651	47267843	ج‌م‌ه‌و‌ر‌ی‌ م‌ت‌ح‌د‌ه‌ ت‌ان‌ز‌ان‌یا	1390
883521	9779958392	408891	ج‌م‌ه‌و‌ر‌ی‌ م‌و‌ل‌د‌ا‌و‌ی	1390
47234182	517607207188	102706832	ج‌ی‌ب‌وت‌ی	1390
16083419	176826334481	1690081	د‌ان‌م‌ار‌ک	1390
267438	2804889744	504600	ر‌و‌ان‌د‌ا	1390
32254303	350602194193	22697138	ر‌وم‌ان‌ی	1390
269862	2943357185	56381	ز‌ام‌ب‌یا	1390
2726523	31218008129	536792	ز‌ی‌م‌ب‌اب‌وه	1390
12759799	141427489561	7263157	س‌اح‌ل‌ ع‌ا‌ج	1390
113252548	1212316291150	58868735	س‌ای‌ر‌ ک‌ش‌و‌ر‌ه‌ای‌ خ‌ار‌ج‌ی	1390
101471364	1127693944229	180879117	س‌ر‌ی‌ ل‌ان‌ک‌ا	1390
1371364732	14836218078602	1460309046	س‌ن‌گ‌اپ‌و‌ر	1390
6137243	66315774117	9679448	س‌ن‌گ‌ال	1390
29596441	328530258662	2725433	س‌و‌ت‌د	1390
21384074	238451890651	2043415	س‌و‌ئ‌ی‌س	1390
27015	304945320	12938	س‌و‌از‌ی‌ل‌ن‌د	1390
99478155	1104270282557	71843665	س‌ود‌ان	1390
3171282	35149462148	3277095	س‌وم‌الی	1390
160194	1678851806	220516	س‌ی‌ر‌ال‌ت‌و‌ن	1390
37223	419092566	664830	س‌ی‌ش‌ل	1390
375636	4468234616	158	ش‌ر‌ک‌ت‌ خ‌د‌م‌ات‌ ف‌ر‌و‌د‌گ‌اه‌ی‌ ف‌را‌ج‌م	1390
653922	7112486947	36166	ش‌ی‌لی	1390
969770	10579015522	1009469	ص‌ر‌ب‌س‌ت‌ان	1390
5179407948	57303001613613	10723442426	ع‌راق	1390
107591660	1223443390873	79382370	ع‌ر‌ب‌س‌ت‌ان‌ س‌عو‌دی	1390
100483584	1107065544899	118419641	ع‌م‌ان	1390
4664771	50797683244	4466573	غ‌نا	1390
370814781	4101187143157	341029238	ف‌د‌ر‌اس‌ی‌و‌ن‌ ر‌وس‌ی‌ه	1390

60858878	673336856593	11935287	فرانسه	1390
462704	5041146767	11308	فروشگاه آزاد شاهد	1390
706086	7962303964	90552	فنلاند	1390
44134	468012908	21020	فیجی	1390
197793362	2202550124989	369009035	فیلیپین	1390
1286435	14122191346	979336	قبرس	1390
40101798	443181671965	18908458	قرقیزستان	1390
84519403	937479425854	109044954	قزاقستان	1390
76159612	839223011637	805990492	قطر	1390
162450	1753497000	151225	کامبوج	1390
3516819	38871614692	3432690	کامرون	1390
48582739	545286420939	9934185	کانادا	1390
4068684	42351333215	4709927	کرواسی	1390
850776	9697779451	311568	کلمبیا	1390
7639275	82059634855	13875245	کنگو	1390
46743386	521164892350	73007189	کنیا	1390
4081132	44621492442	1751672	کوبا	1390
134762931	1492862596304	674830212	کویت	1390
77635658	854684187181	7400791	لبنان	1390
16110259	176234455032	4289458	لهستان	1390
589107	6688304690	618986	لیبریا	1390
3860651	41770752492	980838	لیتوانی	1390
698827	7573098909	752516	ماداگاسکار	1390
47906	503147412	39922	مالاوی	1390
82519	927799600	61018	مانتا	1390
98591	1123725405	54083	مالدیوز	1390
132560609	1450358149184	124941324	مازی	1390
1148061	12643196123	851611	مالی	1390
3802357	41856630135	1953892	مجارستان	1390
2585416	28157322918	1805818	مراکش	1390
26009339	285766483992	35445658	مصر	1390
157597	1807809944	175109	مغولستان	1390
51687780	610830833737	130990206	مکزیک	1390
2461146	26210301550	575804	منطقه آزاد چابهار	1390

1223541	14040795687	61691	منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی بندرامام خمینی	1390
168628	1777507748	30220	منطقه ویژه اقتصادی ۲ بوشهر	1390
125336219	1381087994148	19074893	منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس (عسلویه)	1390
471720	5281298990	1194530	موریتانی	1390
235170	2587204360	188725	موریس	1390
19892310	224524766211	49321714	موزامبیک	1390
2580745	28171989348	3719933	مونته نگرو	1390
52016452	573857211254	94105132	میانمار	1390
104754	1106936610	82305	نپال	1390
1137369	13920742530	2147182	نامیبیا	1390
2517425	27593148112	407005	نروژ	1390
1357988	14848989200	714773	نیجر	1390
23401740	254649444033	15202434	نیجریه	1390
3170938	34848483430	2000746	نیوزیلند	1390
261021	2810166965	532532	هائیتی	1390
212034915	2340435392921	324168390	هلند	1390
301032603	3314320847192	49269241	هنگ کنگ	1390
2753871540	30121663505677	5633177529	هند	1390
83134912	924570284807	16515851	ونزوئلا	1390
186211207	2049184044852	137962509	ویتنام	1390
28767352	323534498356	12292095	یمن	1390
455743	5427723651	216330	یوگسلاوی	1390
12852713	137694824124	12474450	یونان	1390
<b>33818641203</b>	<b>371784354013417</b>	<b>66428586409</b>	<b>جمع کل :</b>	

در حقیقت ۱۱ کشور بالغ بر ۹۰٪ سهم صادرات ما را به خود اختصاص داده‌اند که از این بین با توجه به موقعیت جغرافیایی آنها می‌توان نتیجه گرفت که در خوشبینانه‌ترین حالت تنها ۷۰٪ آن از طریق حمل دریایی صورت می‌پذیرد. به عبارتی، تنها سهم بخش حمل‌ونقل دریایی کشور به طور متوسط در سال ۴۰ میلیون تن کالا می‌باشد. در ادامه با بررسی آمار صادرات گمرکات کشور، نحوه توزیع سهم ۷۰٪ بخش دریایی (۴۰ میلیون تن) در جدول (۶) نشان داده شده است. جدول زیر آمار صادرات گمرکات کشور را در سال ۱۳۹۰ نشان می‌دهد.

جدول (۶): نحوه توزیع سهم بخش دریایی (آمار صادرات گمرکات کشور در سال ۱۳۹۰)

گمرک	وزن (کیلوگرم)	ارزش ریالی	ارزش دلاری
دو منطقه ویژه اقتصادی بوشهر	11603253	115509834395	10657713
پتروشیمی بندرامام خمینی	4943347408	41783134951396	3817211269



976764272	10964989548364	1663058245	پرویزخان
176838575	1962714251917	315039515	پیرانشهر
28804	308375624	34580	پیشین
1246732	13935340628	10297400	چابهار
33083318	346503920294	248048076	چذابه -مرزبستان
26104011	294496794300	9899155	چونبده
14515756	160106605842	19228081	گرگان
4626899	52848047586	1359582	گناوه
59536465	660625476051	40653095	گنبد کاووس
149869	1691721272	8500	کیش
14411152	159086900597	44847759	آبادان
337851030	3716632633095	559539062	آستارا
353188507	3869074467920	341159263	اراک
33738533	369891646532	24792555	اردبیل
229839390	2537042119383	50586174	ارزیابی گمرک اصفهان درکاشان
173080771	1901607100469	609684828	ارومیه
6720133	74632293499	3136150	اروندکنار
453153586	5073784555607	639885330	اصفهان
856248	9276942389	227457	امور نمایشگاهی تهران
115863537	1270319946228	1431097059	امیرآباد
9993401	108474868171	11237163	اهواز
171193608	1884690083531	1100256436	ایلام
36025549	402829792429	103280678	اینچه برون
85389319	945173002904	242288969	باجگیران
7570538	84879266502	66607687	بازارچه یزدان
1259789	13347753317	5475095	بازارچه پرویزخان
211665	2383354260	116496	بازارچه پیرانشهر-تمرچین
1769561	18912064506	1148145	بازارچه پیشین
17062564	186540330913	55960651	بازارچه گلورده
15893387	173865381261	4827996	بازارچه باجگیران
217250	2433512010	88694	بازارچه دوکوهانه
5586843	59973492105	15962739	بازارچه رازی-خوی
1676043	18375656294	264704	بازارچه ساری سو
43209	457855207	12362	بازارچه سیرانبند

10216736	112380029395	9189043	بازارچه سیف سقر
29696882	330962030554	21150458	بازارچه شوشمی
5579227	61545794445	5188264	بازارچه صنم بلاغی
68867765	764063013870	65950738	بازارچه کوهک- سراوان
31006044	333952210391	21121287	بازارچه کیله سردشت
71213909	787712954767	162250932	بازارچه ماهیرود
4092061	48465091239	15575902	بازارچه مرزی گمشاد
491485	5228715653	3151906	بازارچه مرزی جالق
11711	133005150	97730	بازارچه مهران
6797711	74483883343	7354804	بازارچه میرجاوه
61165257	677820796537	105970826	بازارچه میلک
2284711	24435033787	18822237	بازارچه نوردوز
44319335	487151935268	78819051	بازرگان
691795279	7702341458201	716000333	باشماق
61057268	677265394408	137245122	بانہ
32325018	369939103508	56292220	بجنورد
28859168	318812167744	27724705	بروجن
7992695	88104069634	4166724	بم
655993332	7029465723201	3986940632	بندر امام خمینی
20413016	222067314885	24684618	بندر ترکمن
84034724	919010427820	232198995	بندر لنگه
34213647	384179272375	20784029	بندر نوشهر
45398904	499367161310	32556826	بیرجند
57758130	643471035869	108514673	بیله سوار
286088623	3189076948864	224647830	تبریز
952304	10596082116	3409780	تیاب
77203503	858252930945	116282756	جلفا
125659065	1345693401306	927966	حوزه ۵ مهرآباد
270555736	3074714616375	6603103	حوزه تجاری فرودگاه امام خمینی
489863094	5341546753993	1080241752	خارک
29351673	330736013875	6968810	خرم آباد
67336799	727065613404	760064659	خرمشهر
103664129	1160038315195	237450304	خسروی
1995536	22276300605	6665490	خمیر

7375092	82009373282	14906592	خوی
419605409	4644477117414	1059896401	دوغارون
71953	760116360	3314	دیر
144004	1694924926	74567	دیلیم
92561899	1025497726976	121542270	ذوب آهن اصفهان
399350021	4404424671506	82692323	رفسنجان
35470	421834270	21640	ریگ
115662236	1293344739682	165563389	زاهدان
254740448	2816199005552	108348483	زنجان
16308125	177970730711	15550580	ساری
61300020	679732910406	112729338	ساوه
277011	3182526110	79326	سجافی
68805213	760118189015	329973799	سرخس
10636352	120691539218	7782822	سرو
106043295	1171046273632	380115918	سمنان
24248467	272653617853	7207034	سنندج
259961243	2865226681581	170464557	سپهان
65640136	722655738568	10914706	سیرجان
199198	2261914215	492520	سیریک
465067809	5031951104434	817079305	شلمچه
109652683	1201877243943	253407945	شهرکرد
713062270	7995651805028	3422624647	شهید باهنر
4128105240	45549183945583	19010975438	شهیدرجایی
4384	46428613	32700	شیخ صله
109974557	1213422987123	62638304	شیراز
714887585	7836022991626	221654	فرودگاه اصفهان
24925791	295650893635	759727	فرودگاه شیراز
11776540	129109794833	13396682	فرودگاه لار
3754476	41518858209	11528939	فریدون کنار
289579707	3177206013799	314999917	قزوین
129959	1496932363	31470	قشم
128861638	1433762639475	45721892	قم
617092	6698782240	2061940	کرگان
352702451	3916428637169	73082055	کرمان

332282627	3671733153639	1564494272	کرمانشاه
25159195	267519030046	535412062	کنگان
22608054	251861705362	68854245	لطف آباد
32134891	349725865220	32505381	ماهشهر
21794443	237910499106	119958071	ماهبرود
68504787	748180980826	86389556	مجتمع فولاد مبارکه
23835214	262204199354	49379925	مراغه
1175447225	13103328497215	459519580	مشهد
71305664	761955921621	13905363	معاونت حقوقی تهران
2034885847	22632971271320	811665013	معاونت صادرات تهران
34007412	373631394624	19097644	ملایر
100997	1071982307	115167	منطقه آزاد حسن رود
988299	11039162474	1980069	منطقه آزادچابهار
108024169	1193181633129	131892083	منطقه آزاد بندر انزلی
4636493	50370325368	4658109	منطقه ویژه پیام
29302917	317885442254	53152003	منطقه ویژه اقتصادی جلفا
4960522	54801868021	3685758	منطقه ویژه اقتصادی سلفچگان
596331376	6559239616484	1453574472	منطقه ویژه بوشهر
8935898432	97120916942779	12272077854	منطقه ویژه عسلویه(انرژی پارس )
5731283	63113264828	16576571	مهاباد
1117	13694420	23280	مهران
2797053	30991577219	2951513	میرجاوه
53767665	599531715086	350759494	میلک
34200	419292000	19000	هرمز
56574572	620803901128	137695564	همدان
106158753	1166888520363	64843194	واحد ارزیابی نوشهر مستقر در امل
4570467	50530508827	1756325	یاسوج
409115983	4545228872220	674647800	یزد
33818641203	371784354013417	66428586409	جمع کل :

آمار مربوط به صادرات ایران نشان می‌دهد صادرات دریایی کشور از شش گمرک صورت می‌پذیرد که در جدول (۷) با ذکر سهم هر یک در صادرات دریایی

ارائه شده است.

جدول (۷): مبادی گمرگی صادرات دریایی کشور

ردیف	گمرک	سهم به درصد
۱	شهید رجایی	۴۸
۲	شهید باهنر	۸
۳	بندر امام خمینی (ره)	۹
۴	امیر آباد	۳
۵	منطقه ویژه اقتصادی بوشهر ۱	۲
۶	عسلویه	۳۰

از آنچه آمد می‌توان نتیجه گرفت که سهم کم بندر امام خمینی (ره) از صادرات دریایی کشور مهم‌ترین عامل عدم موفقیت این بندر در جذب خطوط کشتیرانی و طبیعتاً صاحبان کالا در سناریوی دو قطبی موردنظر می‌باشد. به عبارتی، عدم تعادل در سهم واردات و صادرات داخلی در بندر امام خمینی (ره) مانع بزرگی در راه تحقق الگوی توسعه کشتیرانی ساحلی در حاشیه دریایی جنوب کشور است.

با توجه به شناسایی دلایل عدم موفقیت جذب کالاها و کشتی‌های کانتینری توسط بندر امام خمینی (ره) لزوم انجام این موارد ضرورت دارد: (۱) مطالعه دقیق در قالب یک طرح مطالعاتی به صورت مصوب در تقویم مطالعاتی سازمان بنادر، (۲) ایجاد تغییر در دیدگاه و رویکرد بخش بازاریابی بنادر با تمرکز بر الگوی صادراتی کشور، (۳) تدوین یک استراتژی بازاریابی مشخص در بنادر هدف و (۴) تقویت بخش بازاریابی از منظر ساختار سازمانی در بنادر هدف.

## مراجع

۱. حمیدی‌زاده، محمدرضا. (۱۳۸۰). برنامه‌ریزی استراتژیک و بلند مدت. انتشارات سمت.
۲. فرد، آر، دیوید. (۱۳۷۹). مدیریت استراتژیک. ترجمه علی پارسائیان و محمد اعرابی. دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
3. Thinking strategically – MTD training & Ventus publishing aps ISBN: 978-87-7681-710-7