

Systemic Analysis of port Activities in the Maritime Development of the Islamic Republic of Iran and Providing Policy Recommendation

Hossein Heirani¹  Mohammad Ali Yazdani² 
Hassan Beik Mohammadlou³  Fateme Ghomshe⁴ 

1. Assistant professor, Technology and Innovation Policy Studies Dep. National Research Institute for Science Policy, Tehran, Iran (Corresponding author).
heirani@nrsp.ac.ir
2. Director General, Office of Strategic Studies, Planning, Budget, and Administrative Transformation, Ports and Maritime Organization of Iran, Tehran, Iran.
pmo.yazdani@gmail.com
3. Faculty Member at the Center for Strategic Research, Expediency Discernment Council, Tehran, Iran.
hmohammadlou@ut.ac.ir
4. PhD candidate at National Research Institute for Science Policy, Tehran, Iran.
ghomshe@nrsp.ac.ir

Abstract

Recognizing maritime-oriented development as crucial for leveraging its economic, commercial, and geopolitical assets, Iran focuses on its ports as vital links in the maritime supply chain. This research employs a systems analysis framework to investigate the functional and structural aspects of Iran's port activities. The study aims to pinpoint structural weaknesses within port sub-functions and propose policy interventions to enhance these sub-functions, ultimately achieving the broader goal of maritime development. The analysis highlights key impediments: a low volume of container traffic relative to regional peers, inadequate adoption of port automation technologies, limited involvement of the private sector in port investments, and Iran's modest share in the regional bunkering market. To overcome these challenges, the research suggests several policy levers: utilizing regional diplomacy to boost container traffic (especially for specific goods), formulating and implementing tailored investment models for knowledge-based enterprises, establishing an attractive investment ecosystem, facilitating Rial-based and foreign currency contracts with capital guarantees through the National Development Fund to reduce investor risk, and expanding the production capacity of competitively priced low-sulfur fuels. The successful implementation of these strategies is expected to bolster Iran's standing in both regional and international maritime trade, thereby fostering sustainable maritime-oriented growth.

Keywords: Systems Analysis Functional-Structural Analysis Port Operations Maritime-Oriented Development Maritime Advancement.

JEL Classification: -

Extended abstract

Purpose

Maritime-oriented development has become a strategic priority for the Islamic Republic of Iran due to its significant economic, commercial, and geopolitical implications. Within this framework, ports play a pivotal role as critical nodes in maritime transport, logistics, and supply chains. Given their importance in increasing national GDP, developing coastal and hinterland economic hubs, attracting investment, and enhancing Iran's role in regional and international transit, this study aims to systematically examine Iran's port activities. The primary purpose is to identify functional and structural challenges within the port sector and to propose policy and managerial solutions that can strengthen port performance and contribute to the realization of maritime-oriented development.

Design/Methodology/Approach

This study adopts a qualitative systems analysis approach grounded in a structural–functional framework. Port activities are conceptualized as an integrated system composed of interdependent functions and structural elements. Data were collected from multiple purposively selected sources, including laws and regulations, high-level national policy documents, statements of the Supreme Leader, expert interviews in the port and maritime sectors, international reports, and scholarly articles. Content analysis was employed to identify the main functions and sub-functions of Iran's national port system, assess their performance using defined indicators, diagnose challenges, and trace their structural roots. Based on this analysis, targeted policy solutions were formulated to address structural weaknesses and improve system functionality.

Findings

The analysis identifies three core functions of Iran's port activities in the context of maritime-oriented development: (1) increasing the share of maritime transport in the national GDP, (2) establishing economic hubs along coasts, islands, and hinterlands, and (3) enhancing Iran's share in the regional market for port and maritime services, including ship refueling. Five key sub-functions were also identified: increasing cargo market share in the Gulf region, applying modern technologies in port management and operations, improving productivity, enhancing port generation and connectivity, developing maritime-port services such as bunkering, and strengthening port–hinterland connectivity. Twelve major challenges were diagnosed, among which the most prominent include low container traffic compared to regional competitors, insufficient port automation, limited private sector investment, and Iran's weak position in the regional bunkering market. The study further reveals that these challenges are rooted in structural deficiencies related to investment frameworks, technological infrastructure, management systems, and policy coordination. Based on these findings, 22 managerial and policy solutions were proposed to address structural weaknesses and enhance port competitiveness.

Limitations/Research Implications

The study is limited by its reliance on qualitative content analysis and secondary sources, which may restrict the ability to quantitatively assess the magnitude of identified challenges. In addition, the focus on Iran's national context limits direct generalization to other countries. Future research could complement this study by employing quantitative performance indicators, comparative regional analyses, or

longitudinal assessments to evaluate the long-term impacts of the proposed solutions.

Practical Implications

The findings provide policymakers and port authorities with a structured diagnostic framework for identifying weaknesses in port activities and aligning structural elements with functional goals. The proposed solutions—such as utilizing regional diplomacy to increase container traffic, developing investment models for knowledge-based companies, expanding low-sulfur fuel production, and reducing investor risk through guaranteed contracts—offer concrete measures to improve port efficiency, attract investment, and strengthen Iran's role in regional and global logistics networks.

Social Implications

Improving port performance and maritime-oriented development can contribute to broader socio-economic benefits, including job creation in coastal and hinterland regions, population attraction to coastal areas, reduced regional inequalities, and enhanced national economic resilience. Strengthening ports as logistics and commercial hubs can also support social stability by fostering sustainable regional development.

Originality/Value

The originality of this study lies in its application of a systems-based structural–functional approach to Iran's port activities within the broader strategy of maritime-oriented development. By integrating high-level policy analysis with functional performance assessment and structural diagnosis, the study provides a comprehensive and policy-relevant framework. The proposed set of 22 operational solutions adds practical value for decision-makers seeking to enhance the competitiveness and strategic positioning of Iran's ports in the global supply chain.

Keywords: Maritime-oriented development, Port activities, Systems analysis, Structural–functional approach, Maritime economy, Port policy, Iran.

E-ISSN: 2345-2552 / Center for Strategic Research / Quarterly Journal of The Macro and Strategic Policies

Quarterly Journal of The Macro and Strategic Policies is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

 10.30507/jmsp.2025.515854.2809



Use your device to scan and read the article online



Citation: Heirani, H.; Yazdani, M. A.; Beik Mohammadlou, H. & Ghomshe, F. (2026). Systemic Analysis of port Activities in the Maritime Development of the Islamic Republic of Iran and Providing Policy Recommendation. (e226820). Quarterly Journal of The Macro and Strategic Policies, 13(52), e226820. doi: 10.30507/jmsp.2025.515854.2809

تحلیل سیستمی فعالیت‌های بندری در توسعه دریامحور جمهوری اسلامی ایران و ارائه راهکارهای سیاستی

حسین حیرانی^۱  محمدعلی یزدانی^۲  حسن بیک محمدلو^۳  فاطمه قمشه^۴ 

۱. استادیار گروه پژوهشی سیاست فناوری و نوآوری، مؤسسه تحقیقات سیاست علمی کشور، تهران، ایران
heirani@nrsp.ac.ir (نویسنده مسئول).

۲. مدیرکل دفتر مطالعات راهبردی، برنامه، بودجه و تحول اداری سازمان بنادر و دریانوردی ایران، تهران، ایران.
pmo.yazdani@gmail.com

۳. عضو هیئت علمی پژوهشکده تحقیقات راهبردی مجمع تشخیص مصلحت نظام، تهران، ایران.
hmohammadlou@ut.ac.ir

۴. دانشجوی دکتری رشته مطالعات نوآوری و توسعه فناوری‌های راهبردی، مؤسسه تحقیقات سیاست علمی کشور، تهران، ایران.
ghomshe@nrsp.ac.ir

چکیده

توسعه دریامحور یکی از راهبردهای کلیدی جمهوری اسلامی ایران در راستای بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌های اقتصادی، تجاری و ژئوپلیتیکی کشور است. بنادر به‌عنوان گره‌های حیاتی زنجیره تأمین و حمل‌ونقل دریایی، نقش اساسی در تحقق این راهبرد ایفا می‌کنند. در این پژوهش، با استفاده از رویکرد تحلیل سیستمی، فعالیت‌های بندری ایران از ابعاد کارکردی - ساختاری مورد بررسی قرار گرفته است و به شناسایی ضعف‌های ساختاری موجود در هریک از زیرکارکردهای حوزه فعالیت‌های بندری پرداخته شده است تا درنهایت با ارائه راهکارهای سیاستی و بهبود و اصلاح این زیرکارکردها، کارکردهای نهایی محقق شوند و در انتها هدف اصلی یعنی توسعه دریامحور محقق گردد. نتایج تحلیل نشان می‌دهد که پایین‌بودن میزان ترافیک کانتینری نسبت به کشورهای منتخب منطقه، توجه ناکافی به هوشمندسازی بنادر، سرمایه‌گذاری پایین بخش خصوصی در بنادر کشور و پایین‌بودن سهم کشور از بازار منطقه‌ای بانکرینگ از جمله مهم‌ترین چالش‌های اصلی توسعه دریامحور کشور در بخش فعالیت‌های بندری به‌شمار می‌آیند. در راستای رفع چالش‌های اخصاء شده، مهم‌ترین راهکارهای سیاستی از جمله استفاده از دیپلماسی منطقه‌ای در افزایش ترافیک کانتینری (کالاهای خاص)، تدوین و پیاده‌سازی مدل سرمایه‌گذاری شرکت‌های دانش‌بنیان متناسب با شرایط بنادر کشور، ایجاد نظام سرمایه‌گذاری مطلوب با محوریت جذب سرمایه، انعقاد قراردادهای ارزی ریالی و ارائه تضامین اصل سرمایه از طریق صندوق توسعه ملی برای کاهش ریسک سرمایه‌گذاران و افزایش ظرفیت تولید سوخت‌های کم سولفور با قیمت رقابتی پیشنهاد شده است. اجرای این راهکارها می‌تواند به تقویت جایگاه ایران در تجارت دریایی منطقه‌ای و بین‌المللی کمک کرده و مسیر توسعه پایدار دریامحور را هموار سازد.

کلیدواژه‌ها: تحلیل سیستمی، تحلیل کارکردی - ساختاری، فعالیت‌های بندری، توسعه دریامحور، پیشرفت دریایی، طبقه‌بندی JEL -

شابای الکترونیک: ۲۳۴۵-۲۵۵۲ / پژوهشکده تحقیقات راهبردی / فصلنامه سیاست‌های راهبردی و کلان

 10.30507/jmsp.2025.515854.2809



مسئولیت مقاله از نظر محتوای علمی و نظرهای مطرح شده در متن آن، به عهده نویسندگان و یا نویسنده مسئول مقاله است و مورد تأیید / عدم تأیید صاحب امتیاز نشریه سیاست‌های راهبردی و کلان نیست.

حیرانی، حسین؛ یزدانی، محمدعلی؛ بیک محمدلو، حسن و قمشه، فاطمه (۱۴۰۴). تحلیل سیستمی فعالیت‌های بندری در توسعه دریامحور جمهوری اسلامی ایران و ارائه راهکارهای سیاستی. سیاست‌های راهبردی و کلان، ۱۳(۵۲)، ۹۳۳-۹۷۸. doi: 10.30507/jmsp.2025.515854.2809

مقدمه

حمل‌ونقل دریایی، یکی از عوامل کلیدی در توسعه روابط اقتصادی خارجی در کشورهای مختلف است (Akbulaev & Bayramli, 2020; Pototskaya, 2018). حمل‌ونقل دریایی کالاها و مواد خام مختلف بیش از ۶۰ درصد کل گردش کالای جهانی را به خود اختصاص داده است که نشان‌دهنده اهمیت حمل‌ونقل دریایی در اقتصاد جهانی است (Pototskaya, 2018). به‌طور کلی فعالیت‌هایی که در دریاها و اقیانوس‌ها انجام می‌شود، زندگی و اقتصاد مردم دنیا را تحت تأثیر قرار می‌دهد؛ بنابراین اقتصاد دریا، بخش بسیار مهمی از اقتصاد بسیاری از کشورها است؛ زیرا غذا و سایر منابع غذایی را فراهم می‌کند، از گردشگری حمایت می‌کند، حمل‌ونقل را تسهیل می‌کند و تولید و استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر را ایجاد می‌کند. کشورهای همچون اتحادیه اروپا، اقتصاد دریا را به هفت بخش تقسیم‌بندی کرده و برای این هفت بخش برنامه‌ریزی انجام می‌دهند. این هفت بخش شامل منابع زنده دریایی، منابع غیرزنده دریایی، انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی، فعالیت‌های بندری، کشتی‌سازی و تعمیرات، حمل‌ونقل دریایی و گردشگری ساحلی و دریایی می‌گردد. همچنین بخش گردشگری ساحلی و دریایی، حمل‌ونقل دریایی و بخش‌های مرتبط با آن بزرگ‌ترین بخش‌ها از نظر ارزش افزوده در بسیاری از کشورها هستند (Fratila; Gavril; Nita & Hrebenc, 2021). در این میان، بنادر حلقه‌های راهبردی و بالقوه‌ای هستند که برای تسهیل جریان کالا در زنجیره تأمین بخش دریایی در عرصه بین‌المللی، به‌عنوان بخش مهمی از یک شبکه گسترده لجستیکی، زمینه تجارت و تبادل کالا بین مناطق مختلف را فراهم می‌کنند. همواره رفتار بنادر تحت تأثیر تحولات جهانی تجارت همواره در حال تغییر و تحول بوده و پیوسته خود را با تحولات ایجاد شده در سایر بخش‌ها مانند حمل‌ونقل دریایی انطباق می‌دهد. به‌عبارت‌دیگر، بندر در طول زمان از یک ابزار ساده به یک زیربنای پشتیبانی و ابزار مؤثر اقتصادی تبدیل شده و امروزه در مفهوم جدید به‌عنوان یکی از حلقه‌های اصلی و مهم در زنجیره تأمین اقتصادی کشورها به‌حساب می‌آید. کشورهایی که بتوانند مطابق میل بازار و مشتریان و همگام با فناوری روز، مسیر توسعه و بهبود بنادر را بپیمایند و جایگاه بهینه و بهره‌ور را نه تنها برای خود بلکه برای ذی‌نفعان در بازار رقابتی جهانی فراهم آورند، بسیار محدود و انگشت‌شمار هستند. ایران با وجود موقعیت ممتاز جغرافیایی مدت‌هاست که یکی از پایگاه‌های بندری در جهان محسوب می‌شود،

همچنان مطلوبیت بنادر خود را با مزیت ژئوپلیتیک در منطقه منطبق ساخته است. در نظام برنامه‌ریزی توسعه بنادر جهانی می‌توان پنج نسل توسعه بندری را متصور شد. ضروری است تا با در نظرگیری امکانات و الگوی زنجیره تأمین کشور، جهت‌گیری و مطالبه توسعه بنادر را تا افق ده‌ساله به‌گونه‌ای تنظیم کرد که همه بنادر با مقیاس بزرگ و متوسط در نسل سوم و سایر بنادر حداقل در نسل دوم قابلیت قرار بگیرند.

در دستیابی به بنادر نسل سوم، توسعه و ارتقای سیستم‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری در همه زیرساخت‌ها و روساخت‌های بندری ضروری است. ارتقای بندر از نسل دوم به سوم تحولی بزرگ است و در بیش‌تر بنادر جهان با تغییر اساسی در سیستم حاکمیتی و مدرنیزه‌شدن بندر همراه بوده است (ضرورت تغییر و تحول در نسل بنادر کشور، ۱۴۰۰).

عملکرد بخش حمل‌ونقل دریایی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین بخش‌های مرتبط با فعالیت‌های بندری، در دستیابی به اهداف سند چشم‌انداز بیست‌ساله جمهوری اسلامی ایران و انتظارات در نظر گرفته‌شده در توسعه کشور، به‌دلیل ارتباطات گسترده این بخش با بسیاری از بخش‌های اقتصادی دیگر، دارای اهمیت قابل‌توجهی در اقتصاد کشور است. حجم تجارت دریایی جهان طی دو دهه اخیر بیش از ۱۱۲ درصد افزایش یافته است. این در حالی است که میزان افزایش تولید ناخالص داخلی در جهان حدود ۷۳ درصد بوده است. این موضوع نشان‌دهنده پیشی‌گرفتن رشد تجارت دریایی جهان در مقایسه با رشد جهانی اقتصاد است و پیش‌بینی می‌شود که این روند در سال‌های آتی نیز ادامه یابد. در کشور ما نیز، سهم بنادر یازده‌گانه تجاری در جنوب و شمال کشور از مجموع تجارت از لحاظ وزنی در حدود ۹۰ درصد بوده، درحالی‌که شیوه‌های جاده‌ای، ریلی و هوایی به‌ترتیب در حدود ۸، ۸،۱ و ۲،۰ درصد از تجارت خارجی را به‌خود اختصاص داده‌اند (استادی جعفری، ۱۴۰۲).

در این‌میان در اسناد بالادستی حوزه دریایی کشور به‌موردی همچون تأثیرگذاری قابل‌توجه بخش بنادر و حمل‌ونقل دریایی در تولید ناخالص کشور، توسعه و ایجاد قطب‌های اقتصادی و صنعتی در نزدیکی سواحل و پسرانه‌ها، بهبود وضعیت خدمات بندری-دریایی و سوخت‌رسانی به کشتی‌ها، جذب سرمایه‌گذار خارجی، استفاده از توان بخش خصوصی در توسعه بنادر، توجه به توسعه زیرساخت‌ها در سواحل با اولویت جذب جمعیت، تسریع در عملیات تخلیه و بارگیری کشتی‌ها و تقویت حضور کشور در ترانزیت بین‌المللی کالا و انرژی اشاره شده و

چشم‌اندازهایی در این زمینه تبیین شده است.

در این پژوهش با استفاده از رویکرد تحلیلی کارکردی - ساختاری، ابتدا با تحلیل منابع ورودی از جمله اسناد بالادستی، قوانین، مقررات، مصاحبه با خبرگان و صاحب نظران حوزه دریایی و بندری و واکاوی گزارش‌های داخلی و بین‌المللی، کارکردها و زیرکارکردهای بخش بندری استخراج گردیده، در ادامه جهت تبیین وضعیت موجود، وضعیت هریک از زیرکارکردها با توجه به شاخص‌های کمی و کیفی مورد نظر تشریح شده‌اند. خروجی تبیین وضعیت موجود تعیین چالش‌های مرتبط با بخش بندری است. تحلیل کارکردی - ساختاری حوزه فعالیت‌های بندری و احصاء علل ساختاری چالش‌های ایجاد شده در زیرکارکردها و درنهایت پیشنهاد راهکارهای رفع علل ساختاری صورت می‌گیرد. تحلیل کارکردی - ساختاری روشی برای فراهم‌سازی امکان ارائه تجویزات سیاستی برای رفع موانع و تسهیل مسیر توسعه خواهد بود (Wieczorek & Hekkert, 2012).

۱. پیشینه پژوهش

یکی از ابزارهای مؤثر در بررسی وضعیت موجود بخش بندری در سطح بخشی، نظام حکمرانی و برنامه‌های سیاستی و توسعه‌ای، استفاده از پژوهش تطبیقی است. در این روش چهارچوب مرجع، وضعیت یک کشور یا مطلوبیت شاخص جهانی خاصی از نظر رتبه و یا نمره خواهد بود و نسبت به آن اندازه‌گیری و تحلیل شکاف صورت می‌پذیرد. انجام مقایسه، یکی از عملیات‌های اصلی شناختی در زمینه علوم است. هر مطالعه‌ای نیاز به یک نقطه مرجع دارد. بررسی یک شی به معنای مقایسه آن با سایر اشیاء و شناخت تفاوت‌ها و شباهت‌های آن‌ها است. درمقابل، این درک کلی از مقایسه به‌عنوان یک رویکرد کلان، پژوهش تطبیقی به‌طور خاص رویکردی است که در آن «مقایسه بین دو یا چند سیستم جغرافیایی یا اجتماعی» و یا «مقایسه دو یا چند کشور در زمینه فعالیت‌های مشترک» صورت می‌پذیرد (Hasebrink, 2016). با این توضیح می‌توان بخش بندری کشورهای مختلف را به‌عنوان نقطه مرجعی در آغاز مطالعه بررسی کرد. کشور چین از لحاظ حکمرانی دریایی و فعالیت‌های بندری در صدر کشورهای موفق قرار دارد. از این‌رو در این بخش به بررسی کلی از وضعیت موجود بخش بندری چین پرداخته می‌شود.

از سال ۱۹۷۸ بهره‌وری فعالیت‌های بندری در چین به‌سرعت افزایش یافت؛ به‌طوری‌که متوسط تن به متر اسکله در بنادر ساحلی از ۶۳۶۵ تن در سال ۱۹۷۸ به

۱۱۰۷۶ تن در سال ۲۰۱۸ افزایش یافت. افزایش قابل توجه عملیات تخلیه و بارگیری کالا حد فاصل سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۵ از ترکیب عواملی همچون کانتینری شدن کالاها، افزایش ظرفیت کشتی‌ها، بهبود فناوری‌های مربوط به تخلیه و بارگیری کالاها و بهبود مدیریت بنادر نشئت گرفته است. افزایش بهره‌وری در ۱۴ بندر دریایی چین با افزایش ظرفیت باربری کشتی‌ها، ارتباط مستقیم دارد. متوسط ظرفیت باری کشتی‌ها در سال ۲۰۱۸ به ۳۰ هزار تن رسیده است و ۲/۵ برابر سال ۱۹۸۵ هست که کشتی‌ها به‌طور متوسط ۱۲۰۰۰ تن ظرفیت حمل داشتند. به‌طور همزمان، زمان توقف کشتی در بنادر نیز از ۱۱ روز به ۱ روز کاهش یافته است (Bernard; Hei Chiu; Lu Cheng & Sheila Fa, 2022). تنها یک بندر اروپایی در ۱۰ بندر برتر به‌لحاظ شاخص عملکردی جای گرفته است و این در حالی است که چین با سه بندر در ۱۰ بندر برتر حضور دارد. در سال ۲۰۲۱ نیز روند مشابهی در شاخص مذکور دیده می‌شود (The World Bank, 2022).

عملکرد تخلیه و بارگیری بنادر چین در گذر زمان بهبود یافته است و در سال‌های اخیر با هیچ کشوری قابل مقایسه نیست. میزان کلی تخلیه و بارگیری بار از ۲۸۰ میلیون تن در سال ۱۹۷۸ به ۱۴/۵ میلیارد تن در سال ۲۰۲۰ رسیده است (Bernard; Hei Chiu; Lu Cheng & Sheila Fa, 2022). در سال ۲۰۲۱ نیز مطابق آمار عملکرد کلی تخلیه و بارگیری ۱۵/۵۴ میلیارد تن کالا بوده است (Hellenic Shipping News Worldwide). جهت روشن شدن این موضوع کافی است تا عملکرد کلی بنادر چین با ۲/۵۶ میلیارد تن عملیات بندری آمریکا (U.S. Department of Transportation, 2022) و ۳/۵ میلیارد تن عملیات بارگیری بنادر اتحادیه اروپا (Eurostat; Maritime freight and vessels statistics) مقایسه شود.

بنادر آب‌های داخلی سهم مهمی از جابجایی کالا در چین دارند. ۳۶ بندر مهم رودخانه‌ای در سال ۲۰۲۰، ۳۵ درصد از تجارت بنادر چین را بر عهده داشته‌اند. بخشی از اهمیت بنادر رودخانه‌ای چین مرهون جغرافیای طبیعی آن است و از سوی دیگر به دلیل شکست سیستم ریلی در به عهده گرفتن نقش اصلی در حمل‌ونقل داخلی کانتینر و کالای فله این بنادر همچنان از رشد عملکرد برخوردار هستند (Bernard; Hei Chiu; Lu Cheng & Sheila Fa, 2022). در کشور چین ۲۹ بندر عملکردی بیش از یک میلیون کانتینر دارند که ۲۵ مورد از آنها در میان ۱۰۰ بندر برتر کانتینری جهان جای گرفته‌اند. بندر شانگهای با تخلیه و بارگیری ۴۷ میلیون کانتینر در سال ۲۰۲۱ (Hellenic Shipping News Worldwide) شلوغ‌ترین بندر

جهان از سال ۲۰۱۰ به این سو بوده است. کل عملیات تخلیه و بارگیری کانتینر چین در سال ۲۰۲۱ میلادی برابر با ۲۸۲/۷ میلیون کانتینر (Hellenic Shipping News Worldwide) بوده است. ترکیب حمل و نقل کالا در بنادر چین نیز با متوسط جهانی متفاوت است. بیش از ۳۸ درصد حمل و نقل بار در بنادر چین مربوط به کالای کانتینری بوده است؛ در حالی که بنادر جهان به طور متوسط ۱۷ درصد از سبب حمل و نقل آن‌ها به کانتینر اختصاص دارد (Bernard; Hei Chiu; Lu Cheng & Sheila Fa, 2022). به طور حتم این ترکیب حمل کالا با سیاست‌های توسعه بنادر نیز در ارتباط است. کالای عمومی و نفت و گاز به طور مساوی بیش‌ترین حجم جابه‌جایی کالا در بنادر جهان را به خود اختصاص داده‌اند.

همچنین توسعه بنادر چین به طور ویژه‌ای متصل به توسعه مناطق ویژه اقتصادی^۱ با رویکرد صادرات محور بوده است که هر یک از آنها در نزدیکی بنادر ایجاد شده‌اند. چهار منطقه ویژه اقتصادی در شهرهای شنژن^۲، جوهای^۳، شانتو^۴ و شیامن^۵ با تأسیس در سال ۱۹۸۰ با توسعه بنادر در شهرهای مذکور همراه شدند. هم‌اکنون نیز دو شهر شنژن و شیامن دارای یکی از بهترین بنادر چین به لحاظ عملکرد حمل و نقل هستند. یک سال پس از تأسیس چهار منطقه ویژه اقتصادی، ۵۹/۸ درصد از سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی در کشور چین به مناطق مذکور اختصاص یافته بود (Bernard; Hei Chiu; Lu Cheng & Sheila Fa, 2022).

شاخص اتصال به کشتیرانی خطی^۶ مشخصه‌ای مهم در قابلیت بنادر به منظور شرکت در تجارت جهانی است. همایش تجارت و توسعه سازمان ملل^۷ در بازه سه‌ماهه اقدام به انتشار این شاخص می‌نماید. این شاخص نماینده سطح پیوستگی کشورها و بنادر آنها در خطوط کشتیرانی دریایی و در نتیجه تجارت جهانی است. این شاخص در دو سطح ملی و بندری محاسبه می‌شود. هرچه مقدار شاخص بیش‌تر باشد، نشان‌دهنده ظرفیت بالاتر در تجارت جهانی است (Bernard; Hei Chiu; Lu Cheng & Sheila Fa, 2022). یکی از نکات حائز اهمیت این است که نه تنها چین به لحاظ این شاخص بهترین عملکرد جهانی را دارد بلکه نسبت به رقبای اصلی در

1. Development of Special Economic Zones (SEZs)

2. Shenzhen

3. Zhuhai

4. Shantou

5. Xiamen

6. Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)

7. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

بهبود و رشد این شاخص نیز سرعت عمل بالاتری دارد. این شاخص برای چین در سال ۲۰۲۲ برابر با ۱۷۴/۳ و در سال ۲۰۲۱ برابر با ۱۶۸/۵ بوده است. نزدیک‌ترین تعقیب‌کننده‌های چین در سال ۲۰۲۲، کشورهای کره جنوبی (۱۱۲)، سنگاپور (۱۱۱)، مالزی (۹۹/۴) و آمریکا (۹۸/۶) بوده‌اند. هیچ‌یک از این رقبا در قیاس با چین نسبت به سال ۲۰۲۱ و ۲۰۲۰ میلادی درصد رشد بهتری در شاخص مذکور ثبت نموده‌اند (UNCTAD; Liner Shipping Connectivity Index).

یکی از نکات مهم در توسعه و ارتقاء بنادر، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها است. در این راستا چین فعالیت‌های عدیده‌ای به لحاظ حمایت دولتی (از سال ۱۹۸۴ به بعد تنها به صورت وام)، جذب سرمایه‌گذاری خارجی و در گذشته کمک‌های بین‌المللی داشته است. تنها در بازه زمانی ۲۰۰۰-۱۹۸۲ بانک جهانی ۶۰۹/۴ میلیون دلار وام به توسعه زیرساخت‌های بندری چین اعطا نموده است. از سال ۲۰۰۹ به این سو چین همواره بیش از ۱۰۰ میلیارد یوان در توسعه زیرساخت‌های بندری، ناوبری و امکانات وابسته سرمایه‌گذاری نموده است (Bernard; Hei Chiu; Lu Cheng & Sheila Fa, 2022).

با توجه به نکات اشاره شده، تبیین وضعیت موجود عملکردی و ساختاری بخش فعالیت‌های بندری کشور و تعیین چالش‌های موجود با توجه به آمار و ارقام و مصاحبه تخصصی با خبرگان این حوزه ضروری است؛ بنابراین هدف نهایی از این تحقیق، ارائه راهکارهای منطقی با توجه به چالش‌های مطرح شده جهت بهبود وضعیت بخش فعالیت‌های بندری کشور در توسعه دریامحور کشور است. بهبود وضعیت بخش بندری کشور به‌عنوان یکی از مؤلفه‌های مهم تأثیرگذار در اقتصاد دریا، منجر به بهبود وضعیت کلی اقتصاد دریا در ایران با مفهوم ذکر شده می‌گردد.

۲. روش‌شناسی پژوهش

در این پژوهش از رویکرد تحلیل سیستمی برای بررسی فعالیت‌های بندری در توسعه دریامحور جمهوری اسلامی ایران استفاده شده است. رویکرد تحلیل سیستمی یک روش جامع برای بررسی، تحلیل و درک مسائل است به طوری که پدیده‌ها و مسائل را به‌عنوان سیستم در نظر می‌گیرد. این رویکرد به جای تمرکز بر اجزای جداگانه یک سیستم، به کل سیستم و روابط بین اجزا نگاه می‌کند؛ بنابراین رویکرد سیستمی زمینه‌ای برای کل‌نگری است. در تحلیل سیستمی فعالیت‌های بندری در توسعه دریامحور کشور، در واقع فعالیت‌های بندری در قالب یک سیستم متشکل از دو جزء

کارکردها و عناصر ساختاری به‌منزله یک کل غیرقابل تقسیم بررسی شده است، به‌طوری‌که عوامل ساختاری ضعیف مرتبط با هریک از کارکردها شناسایی و از طریق کاربست ابزارها و توصیه‌های سیاستی، عنصر ساختاری ضعیف، تقویت شده و به‌این‌ترتیب مشکلات موجود بر سر راه توسعه نظام و عملکرد مطلوب کارکردها برداشته می‌شود. درواقع، رویکرد توأمان ساختاری - کارکردی به شناسایی ضعف‌های ساختاری موجود در هریک از کارکردهای نظام می‌پردازد (حیرانی، ۱۳۹۷). در این رویکرد ایده اصلی مبتنی بر آن است که بر اساس رابطه و تأثیر دوسویه ساختارها و کارکردها، علل قوت یا ضعف هریک از کارکردهای نظام، عناصر ساختاری مرتبط با آن کارکردند؛ بنابراین عدم وقوع یا ضعف هریک از عوامل کارکردی باید نشانه و دلیلی برای سیاست‌گذاران برای نگاه به ساختار نظام نوآوری باشد (Markard; Raven & Truffer, 2012). علاوه بر برتری در نظر گرفتن توأمان عوامل ساختاری و کارکردی، نحوه شناسایی شکست‌های سیستمی و طبقه‌بندی این ضعف‌ها نیز در این روش به شکلی جامع صورت می‌پذیرد (حیرانی، ۱۳۹۷). دلایل اصلی انتخاب این شیوه در پژوهش حاضر، تحلیل و بررسی عوامل کارکردی - ساختاری در ارتباط و تعامل باهم، بررسی تأثیر کارکردهای سیستم بر یکدیگر، تبیین مشکلات سیستمی (مسئله سیستمی) بر اساس کارکردها و اجزای ساختاری و همچنین شناسایی راهکارهای سیاستی متناسب با هر کارکرد و هر ساختار است.

جدول (۱): اجزای ساختاری مورد بررسی در تحلیل کارکردی - ساختاری

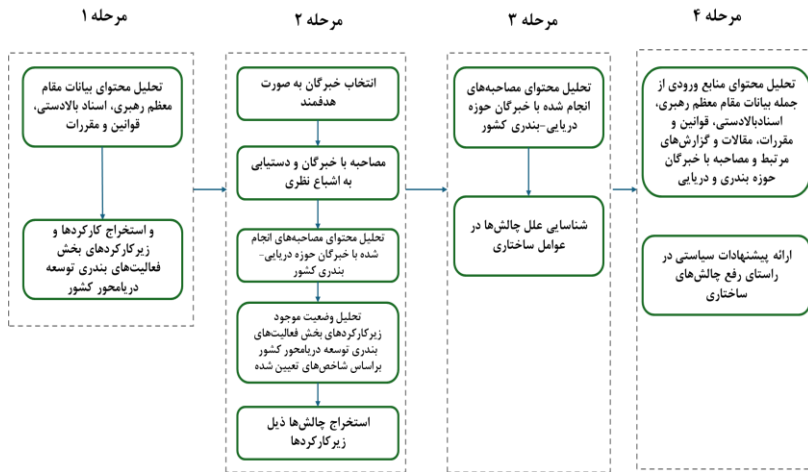
ابعاد ساختاری	زیربخش‌ها
بازیگران	جامعه غیرنظامی، شرکت‌ها: مانند بنگاه‌های کسب و کار کوچک و متوسط، شرکت‌های چندملیتی و...، دولت، سازمان مردم‌نهاد بخش‌های دیگر: مانند سازمان‌های قانون‌گذاری، بانک‌ها / نهادهای مالی، نهادهای واسطه‌ای، کارگزاران دانشی، مشاوران
نهادهای	سخت: قوانین، مقررات، دستورالعمل‌ها نرم: نرم‌ها، عادت‌های رایج، رسوم، سنت‌ها، انتظارات و...
تعاملات	در سطح ارتباطات فردی در سطح شبکه
زیرساخت‌ها	فیزیکی: مانند ابزارهای فنی، ماشین‌ها، ساختمان‌ها، جاده‌ها، پل‌ها و...

ابعاد ساختاری	زیربخش‌ها
	دانشی: مانند دانش، تخصص، مطالعات راهبردی
	مالی: مانند سوپسید، وام و...

منبع: (حیرانی و دیگران، ۱۳۹۳)

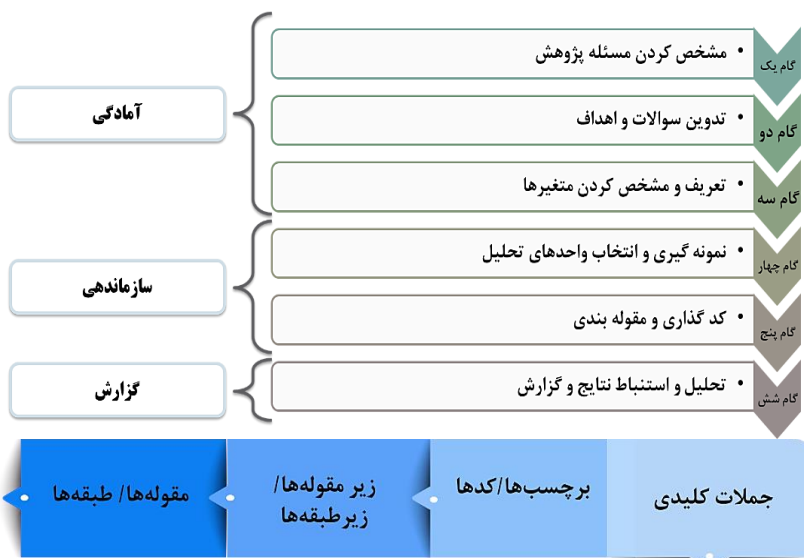
ایده اصلی در این رویکرد این است که کارکردها شاخص‌های درست‌کارکردن سیستم در نظر گرفته می‌شوند. عناصر ساختاری باید به‌درستی هدایت شوند تا کارکردهای نظام بهبود یابند به طوری که علت درست عمل نکردن کارکردها در یک سیستم، در عناصر ساختاری آن سیستم جستجو می‌شود؛ البته هیچ استاندارد برای ارزیابی عملکرد هریک از کارکردهای نظام به‌صورت یک آستانه‌ای که باید سیستم بهتر از آن باشد وجود ندارد. به عبارتی در بررسی نظام‌ها و بخش‌ها یک حالت بهینه یا مطلوب قطعی وجود ندارد (حیرانی و دیگران، ۱۳۹۳).

در پژوهش حاضر، کاستی‌ها و ضعف ساختاری فعالیت‌های موجود در بخش فعالیت‌های بندری توسعه دریامحور کشور در تحقق کارکردهای این بخش مورد بررسی قرار گرفته است. ابتدا کارکردها و زیرکارکردهای سیستم بندری کشور بر اساس منابع ورودی از جمله قوانین، مقررات و اسناد بالادستی، مصاحبه با خبرگان حوزه بندری و دریایی و تحلیل گزارش‌های بین‌المللی احصاء شده است. کارکردها فرایندهایی هستند که وجود آن‌ها در شکل‌گیری توسعه دریامحور الزامی است. در واقع کارکردها مهم‌ترین فرایندهایی هستند که باید درون سیستم برای تحقق اهداف آن اجرا شوند (Andersson & Sandén., 2023). در مرحله دوم به بررسی وضعیت زیرکارکردها بر اساس شاخص‌های تعیین شده جهت شناسایی چالش‌ها پرداخته شده است و در ادامه علت ساختاری چالش‌ها تعیین گردیده و در نهایت تبیین راهکارها در راستای بهبود عنصر ساختاری ضعیف شناسایی شده در بخش‌های مختلف فعالیت‌های بندری کشور صورت گرفته است.



شکل (۱): فرایند انجام پژوهش

منابع ورودی به صورت هدفمند و بر اساس مرتبط بودن به مسئله و اهداف پژوهش انتخاب شده‌اند. روش استفاده شده در تحلیل منابع ورودی، روش تحلیل محتوا است. تحلیل محتوا روشی برای تحلیل پیام‌های ارتباطی و استخراج اطلاعات معنادار از متن، صوت، تصویر یا هر نوع داده نمادین دیگر است (Cole, 1988). این روش به ما کمک می‌کند تا الگوها، مفاهیم، مضامین و موضوعات پنهان در داده‌ها را کشف کنیم (Sandelowski, 1995). الگوواره تحلیل محتوا یکی از مباحث مهم و کاربردی است که پژوهشگران با استفاده از این روش، به کدگذاری، تحلیل، تبیین و واری داده‌های خود می‌پردازند (Stemler, 2000). برای کاربرد تحلیل محتوای کیفی و در راستای برآورده کردن معیارهای مهمی چون تکرارپذیری و اعتبار داده‌ها می‌توان از گام‌های آماده‌سازی، سازمان‌دهی و گزارش بهره گرفت (Harwood & Garry, 2003). گام آماده‌سازی شامل مشخص کردن مسئله، تدوین سؤالات و اهداف و همچنین تعریف متغیرها است. گام سازمان‌دهی شامل نمونه‌گیری و انتخاب واحدهای تحلیل و کدگذاری و مقوله‌بندی است و درنهایت تحلیل و استنباط نتایج در گام گزارش صورت می‌گیرد.



شکل (۲): مراحل تحلیل محتوا

رهبر معظم انقلاب با محور قرار دادن سواحل مکران که دارای مزیت‌های اقتصادی و راهبردی بی‌بدیل است، مسئولان اجرایی را به احیاء توانمندی‌های دریایی کشور موظف فرموده‌اند. فهرست بیانات مقام معظم رهبری که مورد تحلیل و بررسی قرار گرفته است به شرح جدول ۲ است.

جدول (۲): بیانات مقام معظم رهبری در رابطه با فعالیت‌های بندری و مضامین و محورهای آن

ردیف	عنوان	تاریخ
۱	بیانات در دیدار رئیس‌جمهور و اعضای هیئت دولت	۱۴۰۱/۰۶/۰۸
۲	بیانات در ارتباط تصویری با مجموعه‌های تولیدی	۱۳۹۹/۰۲/۱۷
۳	دیدار نوروزی رهبر معظم انقلاب	۱۳۹۶/۰۱/۰۱
۴	دیدار رئیس‌جمهوری روسیه با رهبر انقلاب	۱۳۹۶/۰۸/۱۰
۵	بیانات در دیدار مردم آذربایجان	۱۳۹۳/۱۱/۲۹
۶	دیدار فرماندهان نیروی دریایی ارتش با فرمانده کل قوا	۱۳۹۱/۰۹/۰۷
۷	جلسه جمعی از مسئولان نظام در حضور رهبر انقلاب	۱۳۸۱/۱۲/۱۸

Source: (Khamenei.ir, 1383)

اسناد بالادستی در سه سطح سیاست‌های کلی ابلاغ‌شده توسط مقام معظم رهبری، قوانین مصوب مجلس شورای اسلامی و مقررات مصوب هیئت وزیران جهت استخراج کارکردها و زیرکارکردهای بخش فعالیت‌های بندری به شرح جدول ۳ بررسی شده‌اند.

جدول (۳): اسناد بالادستی، قوانین و مقررات حوزه فعالیت‌های بندری و مضامین محوری

ردیف	سطح سند	عنوان سند	تاریخ تصویب	مرجع تصویب
۱	سیاست‌های کلی	سیاست‌های کلی توسعه دریامحور	۱۴۰۲/۰۸/۱۶	مقام معظم رهبری
۲		سیاست‌های کلی حمل‌ونقل	۱۳۷۹/۱۲/۲۰	مقام معظم رهبری
۳		سیاست‌های کلی آمایش سرزمین	۱۳۹۰/۰۹/۲۱	مقام معظم رهبری
۴		سیاست‌های کلی برنامه هفتم توسعه	۱۴۰۱/۰۶/۲۱	مقام معظم رهبری
۵		سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی	۱۳۸۴/۰۳/۰۱	مقام معظم رهبری
۶	قوانین	قانون برنامه هفتم توسعه	۱۴۰۳/۰۴/۱۸	مجلس شورای اسلامی
۷		ماده واحده قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بنادر	۱۳۹۵/۰۲/۲۰	مجلس شورای اسلامی
۸	مقررات	سند استراتژیک بخش حمل‌ونقل ایران	خردادماه ۱۳۹۷	معاونت حمل‌ونقل و وزارت راه و شهرسازی
۹		ضوابط ملی آمایش سرزمین	۱۳۸۳/۰۹/۰۴	هیئت وزیران

برای دستیابی به اطلاعات جامع و دقیق در پژوهش حاضر، از مجموعه متنوعی از منابع مکتوب، مقالات و گزارش‌های مرتبط بهره گرفته شده است. این منابع شامل گزارش‌های سازمان‌های بین‌المللی معتبر، پژوهش‌های دانشگاهی مرتبط، آمارهای رسمی و مقالات تخصصی منتشر شده در نشریات علمی است. تنوع منابع به کاررفته در این پژوهش، به‌منظور کاهش خطای نمونه‌گیری و افزایش اعتبار نتایج حاصل‌شده، صورت گرفته است.

جدول (۴): مقالات و گزارش‌های مرتبط با حوزه فعالیت‌های بندری

نوع سند	جزئیات
مقالات و گزارش‌های مرتبط	«ضرورت تغییر و تحول در نسل بنادر کشور»، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، معاونت مطالعات زیربنایی، گزارش چهارم گروه حمل‌ونقل، تیرماه ۱۴۰۰.

جزئیات	نوع سند
"Good Governance and Economic Growth: A Contribution to the Institutional Debate about State Failure in Middle East and North Africa", Université Paris 13, CEPN Laboratory, France; IFC, Renmin University, (China). 107-120, 2018.	
«شاخص‌های حکمرانی خوب و ارزیابی وضعیت ایران»، پژوهشکده امور اقتصاد و دارایی، وزارت امور اقتصاد و دارایی، ناظر علمی یکتا اشرفی، ۱۳۹۹.	
"Maritime Technology Challenges 2030", New technologies and opportunities	
«چشم‌انداز ارتقای نسل بنادر ایران»، ماهنامه اقتصاد ترابری ایران، ۱۳۹۰.	
«نقش بنادر در توسعه فرایند توسعه اقتصادی کشور»، ماهنامه علمی - تخصصی بندر و دریا، ۱۳۹۲.	
«موقعیت حمل‌ونقل دریایی و بندرها»، مرکز مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۲.	
"ICT MARITIME OPPORTUNITIES 2030", MARITIME CONNECTED AND AUTOMATED TRANSPORT	
"Global Marine Technology Trends 2030", Autonomous systems	
"Summary of sector trends: sea transport", The evolution of sea transport: 4th generation ports, 2012	
"Developing the fifth generation ports model." Dynamic Shipping and Port Development in the Globalized Economy: Volume 2: Emerging Trends in Ports (2016).	
"Fifth and sixth generation ports (5GP, 6GP)–evolution of economic and social roles of ports." Retrieved 5.1 (2018).	
"Design of the management system of port in China based on the internet of things technology", 2013.	
«سالنامه آمار عملکرد سازمان بنادر و دریانوردی»، سالنامه آماری ۱۳۸۰ - ۱۴۰۱.	
"TRANSPORT GLOBAL PRACTICE", The Container Port Performance index 2021, 2022 International Bank for Reconstruction and Development.	
"Logistics performance index", worldbank.org, 2018.	
«نگاهی به روند طرح‌های جامع بنادر کشور؛ نقاط قوت و ضعف و راهکارهای ارتقای مطالعات جامع آتی»، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۴۰۲.	
"World Development indicators", UNCTAD, 2022.	
Review of maritime transport, United Nations, 2021.	

نوع سند	جزئیات
	Review of maritime transport, United Nations, 2022.
	Turkish Chamber of Shipping; "Maritime Sector Report", TCS, 2022.
	"Developing China's Ports, How the Gateways to Economic Prosperity Were Revived", 2022.
	"Connecting to Compete, Trade Logistics in the Global Economy, The Logistics1 Performance Index and Its Indicators", The International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank 2023.
	«تدوین و پایش شاخص‌های عملکرد لجستیکی بنادر (مطالعه موردی: بندر شهید رجایی)، فاز اول: کلیات»، کارفرما: سازمان بنادر و دریانوردی، مشاور: دانشگاه تربیت مدرس - گروه برنامه‌ریزی حمل‌ونقل، ۱۳۹۸.
	"Port infrastructure quality - Country rankings", World Bank, 2019.
	مطالعات فاز دوم طرح جامع بندر شهید رجایی، سازمان بنادر و دریانوردی، معاونت مهندسی و توسعه امور زیربنایی، آبان ۱۳۹۹.
	"The leading maritime nations of the world", 2018.
	گزارش نظارتی در خصوص نحوه اجرای بند ب ماده ۴۸ قانون برنامه ششم توسعه، دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن، ۱۴۰۱.

یکی دیگر از منابع مورد نظر، مصاحبه نیمه‌ساختاریافته با خبرگان است. در جدول ۵ سمت خبرگان حوزه فعالیت‌های بندری که با آن‌ها مصاحبه صورت گرفته است، ارائه می‌شود. در واقع، از آنجاکه در هر مطالعه‌ای، استفاده از نظرهای صاحب‌نظران و متخصصان آن حوزه، پژوهشگر را به نتایج ارزشمندی خواهد رساند، براین اساس بهره‌گیری از نظرهای خبرگان همواره به‌عنوان یکی از ورودی‌های مورد تأکید در فرایند تحلیل وضعیت موجود و شناسایی چالش‌های ذیل زیرکارکردها و علل ساختاری آن‌ها است؛ بنابراین، در پژوهش حاضر، ۸ خبره در حوزه فعالیت‌های بندری و دریایی کشور از طریق روش نمونه‌گیری هدفمند شناسایی شدند و با روش مصاحبه نیمه‌ساختاریافته تا سطح اشباع نظری مورد پرسش قرار گرفتند. در این مرحله، پس از انجام اولین مصاحبه و ضبط و پیاده‌سازی آن، تمامی متن مقوله‌بندی و به جملات و عبارتهایی تجزیه شد و کدها در قالب جملات یا عباراتی گردآوری و استخراج گردید. در واقع، کدگذاری داده‌های مصاحبه‌های مطالعه حاضر، با روش کدگذاری باز انجام شده که منظور از آن: فرایند خردکردن داده‌ها به واحدهای مفاهیم است (Creswell, 2011). آغاز چنین فرایندی، با ثبت و یادداشت مصاحبه

است و پس از آن، سطر به سطر متن حاصل مورد تحلیل قرار می‌گیرد و مفهوم‌سازی انجام می‌شود.

جدول (۵): اسامی خبرگان مورد نظر در بخش فعالیت‌های بندری

ردیف	محل خدمت
۱	مرکز همکاری‌های تحول و پیشرفت ریاست جمهوری
۲	مدیرکل دفتر برنامه، بودجه و تحول اداری سازمان بنادر و دریانوری
۳	رئیس گروه مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی
۴	معاون مدیرکل دفتر برنامه، بودجه و تحول اداری سازمان بنادر و دریانوری
۵	مشاور مدیرکل دفتر برنامه، بودجه و تحول اداری سازمان بنادر و دریانوری
۶	رئیس گروه برنامه‌ریزی سازمان بنادر و دریانوری
۷	کارشناس بخش بازرسی شناورهای سازمان بنادر و دریانوری
۸	دبیر کل انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

۳. یافته‌ها

۳-۱. استخراج کارکردها و زیرکارکردهای بخش فعالیت‌های بندری

توسعه دریامحور کشور

برای شناسایی کارکردها و زیرکارکردهای بخش فعالیت‌های بندری توسعه دریامحور کشور، بر اساس تحلیل محتوای بیانات مقام معظم رهبری، اسناد بالادستی، گزارش‌ها و مقالات مرتبط به‌طور کلی ۳ کارکرد افزایش سهم حمل‌ونقل دریایی از تولید ناخالص داخلی در کشور، ایجاد قطب‌های اقتصادی در سواحل، جزایر و پسرانه‌ها و همچنین افزایش سهم کشور از بازار منطقه‌ای خدمات بندری - دریایی و سوخت‌رسانی به شناورها را کارکردهای نهایی بخش فعالیت‌های بندری توسعه دریامحور کشور می‌توان دانست.

همان‌طور که در جدول ۶ نشان داده شده است جهت استخراج کارکردها بخش فعالیت‌های بندری توسعه دریامحور کشور با استفاده از روش تحلیل محتوا، در گام نخست جملات کلیدی منابع ورودی (بیانات مقام معظم رهبری و اسناد بالادستی) و زیرمقوله متناظر استخراج شده است. در گام دوم، بعد از استخراج زیرمقوله‌ها آن‌ها را بر اساس اشتراکاتی که با یکدیگر دارند، تحت یک مقوله اصلی (یا طبقه اصلی) واحد در آورده و در گام آخر کارکردهای اصلی بخش فعالیت‌های بندری توسعه

دریامحور کشور بر اساس روابط میان مقوله‌های اصلی استخراج شده است.

جدول (۶): استخراج کارکردهای بخش فعالیت‌های بندری توسعه دریامحور کشور بر اساس روش تحلیل محتوا

منبع	جملات کلیدی	زیر مقوله	مقوله اصلی	کارکرد
بیانات مقام معظم رهبری در دیدار رئیس‌جمهور و اعضای هیئت دولت، ۱۴۰۱/۰۶/۰۸	یکی دیگر از مسائل مهمّ اولویت‌های بخش اقتصاد، همین مسئله دریا است. من چند سال است که راجع به مسئله دریا تأکید می‌کنم؛ خوب، یک حرکت‌های کوچکی هم انجام گرفته اما آن کاری که باید بشود نه [نشده]. دریا خیلی مهم است؛ خود دریا، آب دریا، محصولات دریایی، بنادر موجود، مناطق مسکونی‌ای که اطراف دریا می‌شود به وجود آورد، یک منبع ثروت فوق‌العاده است برای کشور. ما هم در شمال دریا داریم، هم در جنوب دریاهای آزاد داریم که این یکی از امتیازات بزرگ کشور ما است؛ ما باید از این، حداکثر استفاده را بکنیم.	اقدامات مؤثر در بهره‌برداری از ظرفیت دریا، آب دریا، محصولات دریایی، بنادر، مناطق مسکونی	ظرفیت‌های دریا و سواحل	افزایش سهم حمل‌ونقل دریایی از تولید ناخالص داخلی در کشور
بیانات مقام معظم رهبری در دیدار مردم آذربایجان، ۱۳۹۳/۱۱/۲۹	یک مسئله مهمّ دیگر، استفاده حداکثری از ظرفیت‌های داخلی است. کشور ما در منطقه حساسی قرار دارد؛ همسایه‌های زیادی داریم، بالا دریا داریم، پایین دریا داریم، به همه دنیا دسترسی داریم. کشور ما روی نقشه که نگاه کنید، یک چهارراه بسیار حساس و مهمّ زمینی و هوایی است؛ دسترسی به آب‌های آزاد هم دارد؛ این‌ها فرصتهای بسیار مهمّی است؛ علاوه بر منابع، علاوه بر امکانات، برنامه‌ریزی بشود، فکر کنند، از این فرصت‌ها به نحو احسن استفاده کنند.	• استفاده حداکثری از ظرفیت‌ها، استفاده از دسترسی‌های منطقه‌ای • برنامه‌ریزی برای استفاده حداکثری از ظرفیت‌ها	ظرفیت‌های دریا و سواحل	افزایش سهم حمل‌ونقل دریایی از تولید ناخالص داخلی در کشور

منبع	جملات کلیدی	زیر مقوله	مقوله اصلی	کارکرد
بیانات مقام معظم رهبری دیدار فرماندهان نیروی دریایی ارتش با فرمانده کل قوا، ۱۳۹۱/۰۹/۰۷	سواحل گسترده جمهوری اسلامی و به‌ویژه ساحل دریای عمان و عقبه آن در منطقه مکران را ثروت عظیم ملی توصیف کردند و افزودند: اگر دولت و سایر مسئولان با نگاه راهبردی به مناطق دریایی، به کمک بیابند، این منطقه عظیم و مهم می‌تواند توانایی‌های زیادی را برای جمهوری اسلامی به‌وجود آورد.	ایجاد زیرساخت‌ها و برنامه‌ریزی جهت بهره‌برداری از ساحل و دریا		
سیاست‌های کلی آمایش سرزمین	تقسیم کار ملی و و خلق مزیت‌های جدید در مناطق مختلف کشور	تقسیم کار ملی و ایجاد مزیت‌های جدید منطقه‌ای		
سیاست‌های کلی آمایش سرزمین	سامان‌بخشی فضای مناسب مراکز زیست و فعالیت به‌ویژه در مناطق مرزی با تأکید بر مشارکت مؤثر مردم	سامان‌دهی مراکز زیست با تأکید بر مشارکت مردمی		
سیاست‌های کلی آمایش سرزمین	توسعه هماهنگ جزایر و سواحل جنوب و شمال کشور	توسعه هماهنگ جزایر و سواحل جنوب و شمال کشور		
سیاست‌های کلی آمایش سرزمین	استفاده از موقعیت ممتاز جغرافیایی در جهت کسب جایگاه منطقه‌ای و جهانی	بهره‌گیری از ظرفیت‌های موقعیت جغرافیایی کشور برای جایگاه منطقه‌ای و جهانی		
سیاست‌های کلی برنامه هفتم توسعه	تحقق سیاست‌های کلی آمایش سرزمین با توجه به مزیت‌های بالفعل و بالقوه و اجرایی ساختن موارد برجسته آن با توجه ویژه بر دریا، سواحل، بنادر و آب‌های مرزی.	اجرای سیاست‌های آمایش سرزمین با تأکید بر مزیت‌های بالفعل و بالقوه، به‌ویژه دریا، سواحل، بنادر و آب‌های مرزی		

منبع	جملات کلیدی	زیر مقوله	مقوله اصلی	کارکرد
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	فعال‌سازی حداکثری ظرفیت‌های متنوع شهرستان ابوموسی در استان هرمزگان با محوریت جزایر مربوط	فعال‌سازی ظرفیت‌های جزایر ابوموسی		
سیاست‌های کلی توسعه دریامحور	توسعه همکاری‌های همه‌جانبه با کشورهای همسایه و سایر کشورها و گسترش سرمایه‌گذاری	گسترش همکاری‌های بین‌المللی و افزایش سرمایه‌گذاری خارجی	روابط بین‌الملل	
سیاست‌های کلی آمایش سرزمین	ارتقای کارایی و بازدهی اقتصادی و تسهیل روابط درونی و بیرونی اقتصاد کشور	ارتقای کارایی اقتصادی و تسهیل روابط داخلی و خارجی		
سیاست‌های کلی آمایش سرزمین	تعامل و همکاری با کشورهای منطقه و جهان در جهت تأمین منافع ملی یا مشترک	تعامل و همکاری بین‌المللی در راستای منافع ملی و مشترک		
سیاست‌های کلی آمایش سرزمین	جلب مشارکت کشورهای منطقه در طراحی، سرمایه‌گذاری و فعالیت‌های مشترک در زمینه‌های مختلف به‌ویژه اقتصادی و زیربنایی در جهت تأمین منافع مشترک منطقه‌ای	جلب مشارکت منطقه‌ای در سرمایه‌گذاری و توسعه زیرساختی		
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	کمک به ارتقای جایگاه جمهوری اسلامی ایران در سطوح منطقه‌ای و بین‌المللی با تأکید بر استفاده از ظرفیت سازمان‌های شانگهای، بریکس، اکو و اتحادیه اقتصادی اوراسیا از طریق تقویت ابعاد مختلف گذر (ترانزیت) (انرژی، کالا، مسافر و گردشگری)	تقویت جایگاه بین‌المللی ایران از طریق همکاری با سازمان‌های شانگهای، اکو و اوراسیا		
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	تجارت فناوری و دانش‌بنیان و صدور خدمات فنی و مهندسی	توسعه تجارت فناوری، دانش‌بنیان و صدور خدمات فنی و مهندسی		

منبع	جملات کلیدی	زیر مقوله	مقوله اصلی	کارکرد
بیانات مقام معظم رهبری در دیدار رئیس جمهوری روسیه با رهبر انقلاب، ۱۳۹۶/۰۸/۱۰	در زمینه حمل‌ونقل، استفاده از محور مهم بندر چابهار تا بندر سن‌پترزبورگ، و دیگر عرصه‌های اقتصادی می‌توانیم همکاری گسترده‌تری داشته باشیم.	همکاری در محور مهم بندر چابهار تا بندر سن‌پترزبورگ (بخشی از کریدور شمال - جنوب)		
بیانات مقام معظم رهبری در جلسه جمعی از مسئولان نظام در حضور رهبر انقلاب، ۱۳۸۱/۱۲/۱۸	بندر بسیار مهم چابهار در دریای عمان، مرز دریایی طولانی، همجواری با دو کشور پاکستان و افغانستان و ظرفیت بسیار خوب ترانزیتی از جمله ویژگی‌هایی است که سیستم و بلوچستان را از اهمیتی مضاعف برخوردار می‌سازد.	اهمیت ترانزیتی بندر چابهار		
سیاست‌های کلی آمایش سرزمین	تقویت شبکه ریلی و راه‌های ارتباطی اصلی و شریانی سرزمین و تبدیل کشور به مرکز عبور و مرور هوایی منطقه برای ترانزیت کالا و مسافر	تقویت شبکه ریلی و مسیرهای ارتباطی و تبدیل کشور به مرکز ترانزیت	تقویت شبکه ریلی و مسیرهای ارتباطی و تبدیل کشور به مرکز ترانزیت	تقویت شبکه ریلی و مسیرهای ارتباطی و تبدیل کشور به مرکز ترانزیت
سیاست‌های کلی توسعه دریامحور	افزایش سهم کشور در ترانزیت با ایجاد و تقویت شبکه حمل‌ونقل ترکیبی	افزایش حجم ترانزیت کشور	افزایش حجم ترانزیت کشور	افزایش حجم ترانزیت کشور
ضوابط ملی آمایش سرزمین	ایجاد تحرک در شبکه‌های ترانزیتی نواحی شرقی و جنوبی کشور	ایجاد تحرک در شبکه‌های ترانزیتی نواحی شرقی و جنوبی کشور	ایجاد تحرک در شبکه‌های ترانزیتی نواحی شرقی و جنوبی کشور	ایجاد تحرک در شبکه‌های ترانزیتی نواحی شرقی و جنوبی کشور
سند استراتژیک بخش حمل‌ونقل ایران	مزیت‌بخشی به کریدورهای ترانزیتی از طریق توسعه پسرانه‌های بنادر استراتژیک و دارای اهمیت بین‌المللی مانند چابهار	تقویت کریدورهای ترانزیتی با توسعه پسرانه‌های بنادر استراتژیک مانند چابهار	تقویت کریدورهای ترانزیتی با توسعه پسرانه‌های بنادر استراتژیک مانند چابهار	تقویت کریدورهای ترانزیتی با توسعه پسرانه‌های بنادر استراتژیک مانند چابهار
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	تهیه طرح بزرگ اقتصادی ملی و پیشران در حوزه دالان‌های راهبردی گذر (ترانزیت) ریلی و دریایی	تهیه طرح ملی توسعه کریدورهای راهبردی ریلی و دریایی	تهیه طرح ملی توسعه کریدورهای راهبردی ریلی و دریایی	تهیه طرح ملی توسعه کریدورهای راهبردی ریلی و دریایی

منبع	جملات کلیدی	زیر مقوله	مقوله اصلی	کارکرد
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	تشکیل ستاد ملی گذر مرز به مرز (ترانزیت)	تشکیل ستاد ملی ترانزیت مرزی		
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	هدف‌گذاری افزایش ترانزیت به میزان ۴۰ میلیون تن	افزایش ترانزیت کشور به ۴۰ میلیون تن		
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	تکمیل و متصل نمودن کلیه بنادر گذری (ترانزیتی) سواحل شمالی و جنوبی کشور با تأکید بر منطقه آزاد اروند و منطقه ویژه اقتصادی امیرآباد	اتصال بنادر ترانزیتی شمال و جنوب کشور با تأکید بر اروند و امیرآباد		
سیاست‌های کلی حمل‌ونقل	افزایش بهره‌وری تا رسیدن به سطح عالی از طریق پیشرفت و بهبود روش‌های حمل‌ونقل و مدیریت و منابع انسانی و اطلاعات	افزایش بهره‌وری در حمل‌ونقل دریایی	حمل‌ونقل دریایی	
سیاست‌های کلی حمل‌ونقل	توسعه و اصلاح شبکه حمل‌ونقل	توسعه و اصلاح شبکه حمل‌ونقل	حمل‌ونقل	
سیاست‌های کلی حمل‌ونقل	دستیابی به سهم بیشتر از بازار حمل‌ونقل بین‌المللی.	افزایش سهم از بازار حمل‌ونقل بین‌المللی	حمل‌ونقل بین‌المللی	
سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی	شتاب‌بخشیدن به رشد اقتصاد ملی.	تسریع رشد اقتصاد ملی		
سیاست‌های کلی توسعه دریامحور	افزایش نرخ رشد اقتصادی حوزه فعالیت‌های دریامحور از طریق توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریامحور	افزایش رشد اقتصادی از طریق توسعه فعالیت‌های دریامحور	اقتصاد ملی	
سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی	افزایش رقابت‌پذیری در اقتصاد ملی	ارتقای رقابت‌پذیری در اقتصاد ملی		
سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی	افزایش سهم بخش‌های خصوصی و تعاونی در اقتصاد ملی	افزایش سهم بخش‌های خصوصی و تعاونی در اقتصاد ملی		

منبع	جملات کلیدی	زیر مقوله	مقوله اصلی	کارکرد
سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی	ارتقاء کارایی بنگاه‌های اقتصادی و بهره‌وری منابع مادی و انسانی و فناوری	افزایش کارایی بنگاه‌های اقتصادی و بهره‌وری منابع		
سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی	کاستن از بار مالی و مدیریتی دولت در تصدی فعالیت‌های اقتصادی	کاهش تصدی‌گری اقتصادی دولت		
سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی	افزایش سطح عمومی اشتغال	افزایش سطح عمومی اشتغال		
سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی	واگذاری ۸۰ درصد از سهام بنگاه‌های دولتی مشمول صدر اصل ۴۴ به بخش‌های خصوصی شرکت‌های تعاونی سهامی عام و بنگاه‌های عمومی غیردولتی	واگذاری ۸۰ درصد سهام بنگاه‌های دولتی به بخش خصوصی و تعاونی‌ها		
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	متوسط رشد سالانه ارزش افزوده اقتصاد دریامحور در پایان برنامه برابر با ۱۶ درصد (هدف کمی)	هدف‌گذاری رشد ۱۶ درصد سالانه ارزش افزوده اقتصاد دریامحور		
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	اعطای تسهیلات، اعمال معافیت‌ها و مشوق‌های لازم در سواحل جنوبی و شمالی و پس‌کرانه‌های سواحل به استان‌ها برای توسعه فعالیت‌های اقتصاد دریامحور	ارائه مشوق‌ها و معافیت‌های مالیاتی برای توسعه اقتصاد دریامحور در سواحل		

منبع	جملات کلیدی	زیر مقوله	مقوله اصلی	کارکرد
بیانات در ارتباط تصویری با مجموعه‌های تولیدی، ۱۳۹۹/۰۲/۱۷	بحمدالله کشور امروز از لحاظ زیرساخت‌ها خیلی پیشرفته است بلاشک؛ یعنی امروز از لحاظ زیرساخت‌های کشور، مثل بندر، مثل جاذبه، بزرگراه، سد و امثال این‌ها، وضع ما اصلاً قابل مقایسه با قبل از انقلاب نیست و پیشرفتش فوق‌العاده است؛ لکن درعین حال هنوز احتیاج داریم، هنوز نیاز به زیرساخت‌ها هست؛ مثل بندر، مثل برق، مثل حمل‌ونقل، و مخصوصاً حمل‌ونقل ریلی که بسیار بسیار مهم است.	بهبود وضعیت زیرساخت‌های بندری		ایجاد قطب‌های اقتصادی در سواحل، جزایر و پست‌خانه‌ها توسعه بندر
سیاست‌های کلی آمایش سرزمین	تجهیز تعدادی از کلان‌شهرها، بندار و جزایر مستعد کشور به خدمات پیشرفته ارتباطی و اطلاعاتی برای پذیرش نقش فراملی	تجهیز تعدادی از کلان‌شهرها، بندار و جزایر مستعد به خدمات پیشرفته ارتباطی		
ضوابط ملی آمایش سرزمین	توسعه شبکه‌های زیربنایی مناطق شرقی، جنوبی و مناطق کم‌جمعیت مرکزی کشور	توسعه شبکه‌های زیربنایی در مناطق شرقی، جنوبی و مرکزی کم‌جمعیت		
قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بندار	توسعه زیرساخت‌ها و تجهیز بندار و مدیریت واردات و صادرات به جهت پیشگیری از معطل شدن و تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها	توسعه زیرساخت‌ها و تجهیز بندار برای تسریع تخلیه و بارگیری کشتی‌ها		
قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بندار	توسعه و تکمیل بندار و تأسیسات بندری و تأمین تجهیزات مورد نیاز دریایی و بندری جهت کاهش انتظار نوبت کشتی‌های تجاری	توسعه و تکمیل بندار و تأسیسات بندری برای کاهش زمان انتظار کشتی‌های تجاری		
سند استراتژیک بخش حمل‌ونقل ایران	تعریف نقش و سرمایه‌گذاری در توسعه بندار متناسب با ظرفیت و مزیت رقابتی	سرمایه‌گذاری و توسعه بندار بر اساس ظرفیت و مزیت رقابتی		

منبع	جملات کلیدی	زیر مقوله	مقوله اصلی	کارکرد
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	توسعه منطقه مکران و اروند با رویکرد درون‌زایی و برونگرایی با هدف تبدیل‌شدن به مرکز مبادلات بین‌المللی تولیدی، تجاری و گردشگری	توسعه مکران و اروند به‌عنوان مراکز بین‌المللی تولیدی، تجاری و گردشگری		
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	مهار و انتقال آب‌های مشترک و مرزی و لایروبی اروندرود و توسعه شهرها و روستاهای ساحلی با رعایت اصول آمایش و توسعه پس‌کرانه	مدیریت منابع آبی مشترک، لایروبی و اروندرود و توسعه شهرها و روستاهای ساحلی		
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	بنادر نسل سه و بالاتر (مطابق با اسناد بین‌المللی) در پایان برنامه به تعداد ۳ بندر (هدف کمی)	ایجاد سه بندر نسل سوم و بالاتر		
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	توسعه سواحل مکران با اولویت تکمیل بندر چابهار	توسعه سواحل مکران با اولویت بندر چابهار		
سیاست‌های کلی توسعه دریامحور	ایجاد زیرساخت‌های لازم برای توسعه سرمایه‌گذاری و مشارکت داخلی و خارجی	ایجاد زیرساخت‌های انواع سرمایه‌گذاری		
سیاست‌های کلی توسعه دریامحور	حمایت از سرمایه‌گذاران بومی و محلی، فعالان اقتصادی و بنگاه‌های کوچک و متوسط جوامع محلی	حمایت از سرمایه‌گذاران بومی و فعالان اقتصادی محلی		
سیاست‌های کلی حمل‌ونقل	جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی و جلب مشارکت مردم	توسعه سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی	سرمایه‌گذاری	
سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی	تشویق اقشار مردم به پس‌انداز و سرمایه‌گذاری و بهبود درآمد خانوارها	تشویق پس‌انداز، سرمایه‌گذاری و بهبود درآمد خانوارها		
سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی	سرمایه‌گذاری، مالکیت و مدیریت در زمینه هواپیمایی (حمل‌ونقل هوایی) و کشتیرانی (حمل‌ونقل دریایی) توسط بنگاه‌ها و نهادهای عمومی غیردولتی و بخش‌های تعاونی و خصوصی	سرمایه‌گذاری و مدیریت بخش خصوصی و عمومی غیردولتی در حمل‌ونقل هوایی و دریایی		

منبع	جملات کلیدی	زیر مقوله	مقوله اصلی	کارکرد
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	مشارکت با شرکت‌های معتبر بین‌المللی (داخلی و خارجی) برای تشکیل شرکتی جهت سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از بنادر اصلی با کارکرد بین‌المللی	مشارکت با شرکت‌های معتبر داخلی و خارجی در سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری بنادر		
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	جذب سرمایه‌گذاری خارجی، یافتن سازوکارهای مقابله با تحریم‌های بانکی و بیمه‌ای به‌ویژه از طریق گسترش پیام‌رسان‌های بانکی جایگزین سوئیفت	جذب سرمایه‌گذاری خارجی و ایجاد راهکارهای مقابله با تحریم‌های بانکی و بیمه‌ای		
بیانات مقام معظم رهبری در دیدار نوروزی رهبر معظم انقلاب، ۱۳۹۶/۰۱/۰۱	جلوی قاچاق باید گرفته بشود. البته آن کسانی که مسئول مبارزه با قاچاقند، سوراخ دعا را گم نکنند! ما می‌گوییم بروید با باندهای قاچاق مبارزه کنید. من می‌گویم از مبادی رسمی کشور که جنس قاچاق وارد می‌شود، آن کسی که مأمور این کار است، خیانت نمی‌کند، کوتاهی می‌شود، خیانت نیست. به بنده گزارش دادند که از فلان بندر - یک بندر مشخصی - در روز مثلاً سه هزار تا پنج هزار کانتینر وارد کشور می‌شود. از مجموع این سه هزار یا پنج هزار، فقط ۱۵۰ کانتینر بازدید می‌شود! خب چرا؟ بقیه بازدید نمی‌شود و می‌آید؛ وقتی داخل انبار رفت، معلوم می‌شود که جنس قاچاق است که وارد شده است؛ از مبادی رسمی کشور! حالا آنچه از مرزهای غیررسمی وارد می‌شود که بحث دیگری است؛ یا از مناطق آزاد همین‌جور؛ باید جلوی این‌ها گرفته بشود.	جلوگیری از قاچاق در مبادی رسمی کشور و بنادر با رصد دقیق	تدابیر و اقدامات	

منبع	جملات کلیدی	زیر مقوله	مقوله اصلی	کارکرد
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	ایجاد و توسعه زیرساخت‌های صادراتی نظیر تأسیسات برون‌ساحلی (آف‌شور)، مراکز بارانداز و فضاهای مسقف برای تسهیل صدور کالاهای ایرانی و تأمین امنیت صادرکنندگان	ایجاد زیرساخت‌های صادراتی		
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	شبانه‌روزی کردن فعالیت گمرکات در مرزهای زمینی و بنادر بزرگ و پرتردد کشور	شبانه‌روزی کردن گمرکات در بنادر مرزهای زمینی پرترد		
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	صدور مجوز واردات کشتی‌های گردشگری، شناورهای تفریحی، وسایل نقلیه و تجهیزات ویژه گردشگری برای سرمایه‌گذاران بخش‌های خصوصی و تعاونی متقاضی با معافیت حقوق ورودی	معافیت گمرکی برای واردات کشتی‌های گردشگری و تجهیزات		
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	تنوع‌بخشی هر چه بیشتر به بازارهای صادراتی و وارداتی کشور	تنوع‌بخشی به بازارهای صادراتی و وارداتی کشور		
سیاست‌های کلی حمل‌ونقل	ایفای نقش مرکزیت مبادله انرژی (نفت، گاز، برق) و مخابرات در منطقه به‌منظور حفظ امنیت و منافع ملی	ایفای نقش مرکز مبادله انرژی و مخابرات	مرکز مبادله اقتصادی	
سیاست‌های کلی برنامه هفتم توسعه	فعال‌سازی مزیت‌های جغرافیایی - سیاسی و تبدیل جمهوری اسلامی ایران به مرکز مبادلات و خدمات تجاری، انرژی، ارتباطات و حمل‌ونقل	تبدیل ایران به مرکز مبادلات تجاری، انرژی، ارتباطات و حمل‌ونقل با بهره‌گیری از مزیت‌های جغرافیایی - سیاسی		
ضوابط ملی آمایش سرزمین	تعادل‌بخشی به توزیع جمعیت و فعالیت متناسب با منابع، توان محیطی و ظرفیت تحمل زیست‌بوم‌ها	توزیع متعادل جمعیت و فعالیت بر اساس منابع و ظرفیت زیست‌بوم‌ها	جمعیت	
سیاست‌های کلی آمایش سرزمین	فراهم آوردن زمینه‌های مناسب برای افزایش سهم جمعیت و فعالیت در مناطق کم‌تراکم با اولویت مناطق شرقی و جنوبی کشور	افزایش سهم جمعیت به‌ویژه در شرق و جنوب		

منبع	جملات کلیدی	زیر مقوله	مقوله اصلی	کارکرد
ضوابط ملی آمایش سرزمین	تقویت مراکز جمعیتی حاشیه سواحل دریای عمان، خلیج فارس و شرق کشور به منظور ایجاد مجموعه‌ای از مراکز گسترش توسعه در این مناطق	تقویت مراکز جمعیتی در سواحل دریای عمان، خلیج فارس و شرق کشور برای توسعه منطقه‌ای		افزایش سهم کشور از بازار منطقه‌ای خدمات بندری دریایی و سوخت‌رسانی به شناورها
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	حجم سوخت‌رسانی به کشتی‌ها (بانکرینگ) در پایان برنامه برابر با ۵ میلیون تن (هدف کمی)	افزایش حجم سوخت‌رسانی به کشتی‌ها به ۵ میلیون تن		
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	افزایش سهم کشور از بازار ارائه سوخت و خدمات جانبی به کشتی‌ها (بانکرینگ) در منطقه خلیج فارس و دریای عمان با اولویت بنادر شهید رجایی و قشم به میزان سوخت‌رسانی سالانه حداقل پنج میلیون تن به همراه خدمات جانبی	افزایش سهم ایران در بازار سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در خلیج فارس و دریای عمان		
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	تأمین پایدار خوراک متقاضیان تولید نفت کوره کم‌سولفور نیم‌درصدی، اولویت‌بخشی اختصاص نفت کوره صادراتی به شرکت‌های ارائه‌کننده خدمات جانبی به کشتی‌ها (بانکرینگ)، تسهیل فرایندهای واردات و تهیه سوخت برای کاربردهای سوخت‌رسانی دریایی و تنظیم مقررات مربوط به عملیات شرکت‌های سوخت‌رسان	تأمین پایدار نفت کوره کم‌سولفور و تسهیل فرایندهای تأمین سوخت دریایی	سوخت‌رسانی	
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	واگذاری حق بهره‌برداری زمین به بخش خصوصی و غیردولتی با رعایت قوانین و مقررات برای عملیات احداث زیرساخت خدمات جانبی به کشتی‌ها (بانکرینگ)	واگذاری زمین به بخش خصوصی برای توسعه زیرساخت‌های بانکرینگ		

منبع	جملات کلیدی	زیر مقوله	مقوله اصلی	کارکرد
قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بنادر	تعیین و ابلاغ تعرفه حقوق، عوارض و هزینه‌های خدمات بندری و دریایی در راستای افزایش ورود کشتی‌های موصوف به بنادر ایران و کاهش مدت ماندگاری کالا در بنادر کشور	تعیین تعرفه‌های بندری و دریایی برای افزایش ورود کشتی‌ها و کاهش ماندگاری کالا	بهبود بندری دریایی	
قانون برنامه هفتم توسعه کشور	اصلاح نظام تعرفه‌گذاری خدمات بندری و ایجاد سازوکارهای لازم برای رقابتی نمودن آن در مقایسه با بنادر منطقه در چهارچوب قوانین	اصلاح نظام تعرفه‌گذاری بندری و رقابتی کردن آن در منطقه		

با توجه به کارکردهای نهایی که تبیین گردید، زیرکارکردهایی به صورت جزئی و دقیق تعیین گشته است تا در نهایت با بهبود و اصلاح این زیرکارکردها، کارکردهای نهایی محقق شوند و در انتها هدف اصلی یعنی توسعه دریامحور محقق گردد. زیرکارکردهای مورد نظر در بخش فعالیت‌های بندری به صورت زیر است:

۱- افزایش سهم از بازار جابجایی کالا در سطح منطقه خلیج فارس: در درجه

اول دستیابی به سهم مطلوب و در مراحل بعدی دستیابی به سهم حداکثری از بازار جابجایی کالا در سطح منطقه خلیج فارس مدنظر است.

۲- بهره‌برداری از فناوری‌های نوین در مدیریت و عملیات: منظور از

بهره‌برداری از فناوری‌های نوین در مدیریت و عملیات، حرکت به سمت انتقال داده بین مودهای مختلف حمل‌ونقل، ارتقاء استفاده از فناوری اطلاعات و ارتباطات برای ارتقاء بهره‌وری، هوشمندسازی بنادر و در درجات بالاتر بندر سبز با هدف کاهش آلاینده‌های ناشی از فعالیت‌های بندری و همچنین ارتقاء توانمندی و تخصص نیروی انسانی است.

۳- ارتقاء بهره‌وری، بهبود نسل و اتصال بنادر: افزایش بهره‌وری، توسعه

زیرساخت‌ها و ارتقاء نسل بنادر، بهبود شاخص‌هایی همچون شاخص اتصال به خطوط کشتیرانی^۱ و شاخص میانگین زمان حضور در بندر را به همراه خواهد داشت. همچنین مسائلی همچون ترانسشیپ و کابوتاژ نیز زیرمجموعه این زیرکارکرد قرار می‌گیرد.

1. Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)

۴- توسعه خدمات بندری - دریایی (بانکرینگ و...): یکی از مهم‌ترین نکات در توسعه خدمات بندری - دریایی، بحث بانکرینگ است. حجم سرمایه‌گذاری در صنعت بانکرینگ بسیار بالاست و درآمدزایی آن مستلزم اعتماد خطوط کشتیرانی و فراهم‌بودن بسیاری از امکانات مورد نیاز کشتی‌ها برای مراجعه به آب‌های ایران است؛ بنابراین بازگشت سرمایه در این صنعت با ریسک‌های متعددی روبه‌روست. دستیابی به ظرفیت ۵۰ درصدی از منطقه مستلزم تأمین نزدیک به ۸ الی ۱۲ میلیون تن سوخت است و در حال حاضر این ظرفیت، سالیانه ۸۰۰ تا ۹۰۰ هزار تن است.

۵- افزایش اتصال بنادر به پسرانه: در زمینه این زیرکارکرد، ایجاد قطب‌های اقتصادی - صنعتی در سواحل، جزایر و پسرانه‌ها، تأکید بر اتصال بنادر به پسرانه‌ها از طریق خطوط ارتباطی زمینی، ریلی و هوایی مدنظر است و همچنین ارتباط با مناطق ویژه اقتصادی و بنادر خشک در این زیرکارکرد دیده می‌شود.

۳-۲. تحلیل وضعیت موجود زیرکارکردهای بخش فعالیت‌های بندری توسعه دریامحور کشور بر اساس شاخص‌های تعیین‌شده و استخراج چالش‌ها ذیل زیرکارکردها و علت ساختاری آن‌ها

در گام دوم تحلیل سیستمی بخش فعالیت‌های بندری توسعه دریامحور کشور، لازم است تا وضعیت موجود این بخش در هریک از زیرکارکردهای استخراج شده بر اساس شاخص‌های مشخص، بررسی و تحلیل گردد. جهت تبیین وضعیت موجود فعالیت‌های بندری کشور، احصاء چالش‌های موجود و بررسی خلأها، وضعیت هریک از زیرکارکردها با توجه به شاخص‌های کیفی و کمی با تشکیل مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته (بر اساس جدول ۵) و تحلیل محتوای آن‌ها بررسی شده‌اند تا چالش‌های هر زیرکارکرد پدیدارگردد. شاخص‌های تعیین شده جهت بررسی زیرکارکردها به همراه منابع مورد مطالعه در جدول ۷ تعریف شده‌اند.

جدول (۷): شاخص‌های مورد بررسی زیر کارکردهای ارائه شده به همراه منابع
مورد مطالعه

منبع	شاخص‌های مورد بررسی کارکرد مورد نظر	زیرکارکرد	ردیف
سالنامه آماری سازمان بنادر و دریانوردی ۱۴۰۱	ظرفیت اسمی بنادر	افزایش سهم از بازار جابه‌جایی کالا در سطح منطقه خلیج فارس	۱
سالنامه آماری سازمان بنادر و دریانوردی ۱۴۰۱	میزان تخلیه و بارگیری کالا در بنادر بازرگانی کشور		
سالنامه آماری سازمان بنادر و دریانوردی ۱۴۰۱	ظرفیت کانتینری بنادر کشور		
سالنامه آماری سازمان بنادر و دریانوردی ۱۴۰۱	عملیات تخلیه و بارگیری کالای کانتینری		
World bank UNCTAD, Review of Maritime Transport 2022	ترافیک بنادر کانتینری ایران در مقایسه با کشورهای منتخب منطقه		
سالنامه آماری سازمان بنادر و دریانوردی ۱۴۰۱ UNCTAD, Review of Maritime Transport 2022 World bank, developing china's ports 2022	تعیین روند کانتینری شدن جهانی و مقایسه با روند کانتینری شدن در ایران		
سالنامه آماری سازمان بنادر و دریانوردی ۱۴۰۱	عملکرد تخلیه و بارگیری به تفکیک بنادر مختلف		
سالنامه آماری سازمان بنادر و دریانوردی ۱۴۰۱ World bank, developing china's ports 2022 Turkish Chamber of Shipping; "Maritime Sector Report",	عملکرد تخلیه و بارگیری به تفکیک نوع کالا		

منبع	شاخص‌های مورد بررسی کارکرد مورد نظر	زیرکارکرد	ردیف
TCS,2022.			
Transport Global Practice World bank, The Container Port Performance Index 2021	شاخص عملکرد کانتینری بنادر (CPPI)		
بانک جهانی ۲۰۲۲ و ۲۰۱۸	شاخص عملکرد لجستیک		
World Economic Forum	شاخص کیفیت زیرساخت بندری		
مطالعات طرح جامع بنادر ۱۳۹۹، گزارش‌های مرکز پژوهش‌های مجلس MARITIME TECHNOLOGY CHALLENGES 2030 NEW TECHNOLOGIES AND OPPORTUNITIES ICT MARITIME OPPORTUNITIES 2030 The Ocean Economy in 2030 Global Marine Trends 2030 Global Marine Technology Trends 2030	میزان هوشمندسازی بنادر	بهره‌برداری از فناوری‌های نوین در مدیریت و عملیات	۲
سالنامه آماری سازمان بنادر و دریانوردی ۱۴۰۱	میزان سرمایه‌گذاری زیربنایی سازمان در بنادر		
سالنامه آماری سازمان بنادر و دریانوردی ۱۴۰۱	میزان سرمایه‌گذاری غیر دولتی در بنادر		
UNCTAD, Review of Maritime Transport 2022 گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس ۱۴۰۰	نسل بنادر ایران	ارتقاء بهره‌وری، بهبود نسل و اتصال بنادر	۳
UNCTAD, Review of Maritime Transport 2022	شاخص کشش‌تیرانی خطی		
UNCTAD, Review of Maritime Transport 2022	عملکرد بنادر با شاخص میانگین زمان در بندر		

ردیف	زیرکارکرد	شاخص‌های مورد بررسی کارکرد مورد نظر	منبع
		ظرفیت اسکله‌ها و انبارها	گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، نگاهی به روند طرح‌های جامع بنادر کشور ۱۴۰۲
۴	توسعه خدمات بندری - دریایی (بانکرینگ و...)	سهام ایران در بازارهای بزرگ بانکرینگ جهان	گزارش نظارتی در خصوص نحوه اجرای بند ب ماده ۴۸ قانون برنامه ششم توسعه، ۱۴۰۱، دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن
۵	افزایش ارتباط بنادر با پسرکانه	میزان اتصال بنادر به خطوط ریلی	گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، نگاهی به روند طرح‌های جامع بنادر کشور، ۱۴۰۲ ارزیابی عملکرد قانون برنامه ششم توسعه اقتصادی و اجتماعی کشور در بخش حمل بار ریلی، ماده ۵۷ بند ب، اردیبهشت ۱۴۰۲ World bank, developing china's ports 2022

پس از استخراج شاخص‌های بررسی وضعیت، با تشکیل مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته، جمع‌آوری نظرهای خبرگان و متخصصان حوزه دریایی و بندری (بر اساس جدول ۵) و تحلیل محتوای آن‌ها، چالش‌های مرتبط با هر یک از زیرکارکردهای فعالیت‌های بندری که منجر به عملکرد نامناسب هر یک از زیرکارکردها و کارکردهای اصلی شده‌اند و علت ساختاری آن‌ها احصاء گردیده است. این چالش‌ها می‌توانند ناشی از عوامل ساختاری متعددی از جمله ضعف در هماهنگی بین‌سازمانی، سرمایه‌گذاری پایین، کمبود زیرساخت‌های مناسب، عدم تناسب قوانین و مقررات با نیازهای عملیاتی و محدودیت‌های منابع مالی و انسانی باشند.

شناسایی این چالش‌های ساختاری، امکان ارائه راهکارهای سیاستی مناسب را فراهم می‌کند. با اجرای راهکارهای پیشنهادی، می‌توان به بهبود عملکرد زیرکارکردها و کارکردهای کلیدی در حوزه بندری دست یافت و از این طریق، موانع موجود در مسیر توسعه دریامحور را کاهش داد. هدف نهایی این فرایند، ایجاد یک

اکوسیستم دریایی کارآمد، پایدار و هماهنگ است که بتواند به رشد اقتصادی، افزایش بهره‌وری و ارتقای جایگاه کشور در صنعت دریایی و بندری کمک کند. چالش‌هایی که در حوزه فعالیت‌های بندری تبیین شده‌اند و علت ساختاری آن‌ها به شرح جدول ۸ ارائه شده است.

جدول (۸): احصاء چالش‌های موجود در زیرکارکردهای حوزه فعالیت‌های بندری

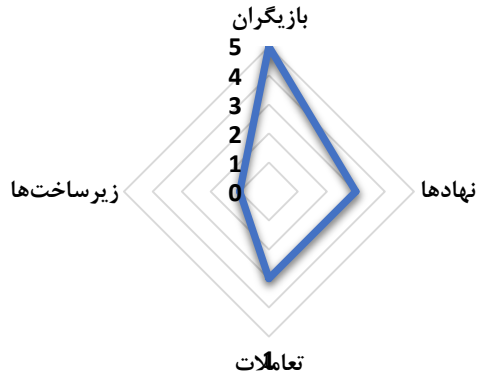
ردیف	زیرکارکرد	چالش	علت ساختاری
۱	افزایش سهم از بازار جابه‌جایی کالا در سطح منطقه خلیج فارس	پایین بودن میزان ترافیک کانتینری نسبت به کشورهای منتخب منطقه	۱. تحریم
		کیفیت پایین زیرساخت بندری در مقایسه با منطقه	۱. سرمایه‌گذاری کم ۲. دیوان‌سالاری بالا و کاغذ بازی
		رتبه پایین شاخص عملکرد لجستیک ایران در مقابل کشورهای منطقه و توجه ناکافی به لزوم حمل‌ونقل ترکیبی	۱. اتصال محدود بنادر با پسرکرانه ۲. تقاضای پایین برای ترانزیت ۳. رویه‌های پیچیده گمرکی
۲	بهره‌برداری از فناوری‌های نوین در مدیریت و عملیات	توجه ناکافی به هوشمندسازی بنادر	۱. سرمایه‌گذاری پایین ۲. سطح فناوری پایین
۳	ارتقاء بهره‌وری، بهبود نسل و اتصال بنادر	سرمایه‌گذاری پایین بخش خصوصی در بنادر کشور	۱. راهبرد نامشخص در جذب سرمایه‌های خصوصی ۲. عدم تمایل سرمایه‌گذاری بخش خصوصی خارجی ۳. تحریم ۴. نبود مشوق‌ها و محرک‌ها ۵. مشکلات ساختاری نظام پولی و مالی ۶. عدم توجه سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی ۷. عدم توازن و درآمد هزینه در بخش دریایی

ردیف	زیرکارکرد	چالش	علت ساختاری
		نامتناسب بودن حجم سرمایه‌گذاری در رقابت با کشورهای منطقه	۱. تحریم
		عدم ارتقاء نسل بنادر ایران	۱. توجه به افزایش تعداد بنادر در مقایسه با ارتقاء نسل بنادر ۲. قوانین و مقررات ناکارآمد مناطق ویژه اقتصادی (بندری)
		ضعف در اتصال بنادر کشور به خطوط کشتیرانی منظم و بین‌المللی	۱. تحریم
۴	توسعه خدمات بندری - دریایی (بانکرینگ و...)	پایین بودن سهم کشور از بازار منطقه‌ای بانکرینگ	۱. عدم تعریف به‌عنوان هاب حمل‌ونقل دریایی ۲. شکل‌گیری تجارت دریایی منطقه با محوریت کشورهای جنوب خلیج فارس ۳. دسترسی پایین به تأمین انواع سوخت‌ها (تولید پایین، مخالفت وزارت نفت با واردات سوخت کم سولفور)
		میانگین عمر بالای تجهیزات خدمات بندری (لایروب‌ها، یدک‌کش‌ها و سایر شناورهای خدماتی)	۱. تحریم ۲. عدم امکان خرید قطعات و تجهیزات دست دوم
۵	افزایش اتصال بنادر به پسرکانه	ضعف پسرکانه ریلی بنادر	۱. ضعف زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی ۲. شکل‌گیری راهبرد کلان حمل‌ونقل ریلی بر مبنای خدمات مسافری
		ضعف زیرساخت‌های حمل‌ونقل چندوجهی در	۱. سهم پایین ترانزیت از حمل‌ونقل کشور

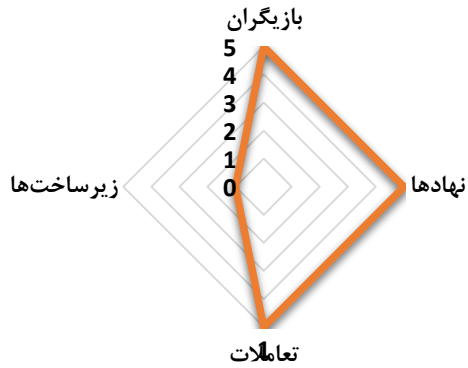
ردیف	زیرکارکرد	چالش	علت ساختاری
		پسکرانه بنادر	۲. محدود ماندن بنادر در نسل دوم ۳. ضعف ناوگان پشتیبانی در تمامی موده‌های حمل‌ونقل

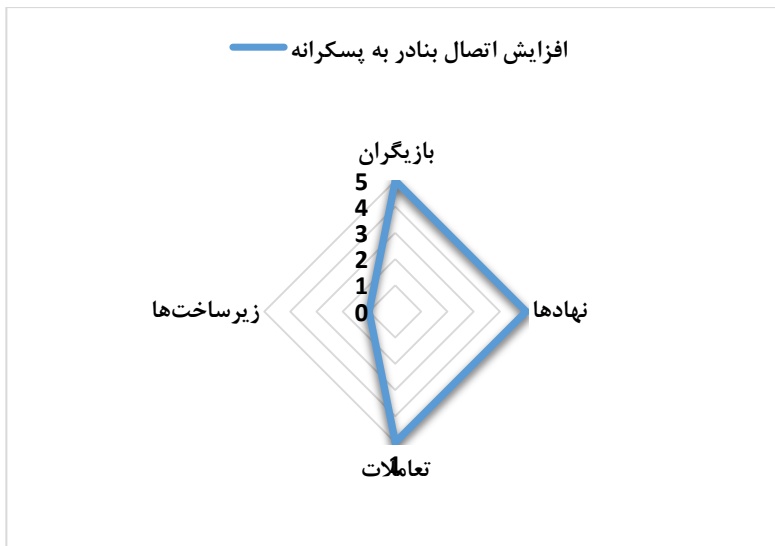
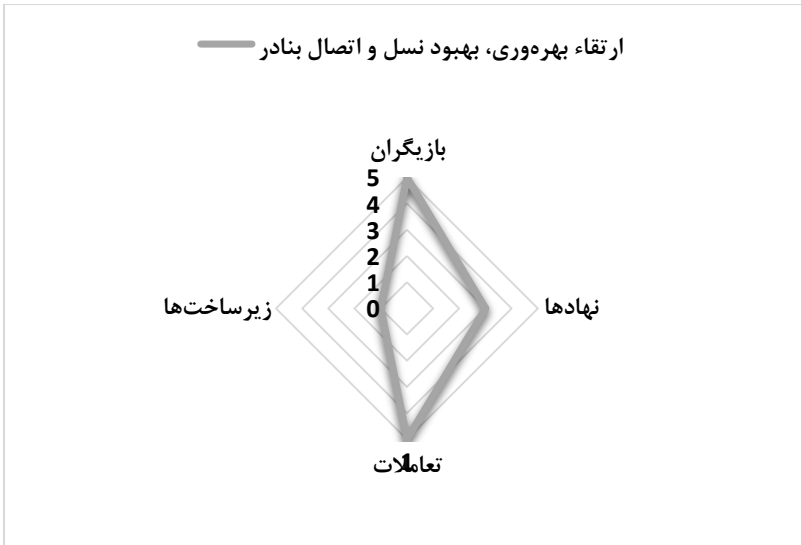
طبق چالش‌های احصاء شده و علل ساختاری مرتبط با آن‌ها، در نمودارهای عنکبوتی زیر، وضعیت هریک از زیر کارکردها بر اساس ۴ مؤلفه ساختار (بازیگران، نهادها، تعاملات و زیرساخت‌ها) به‌صورت قوی (نمره ۵)، متوسط (نمره ۳) و ضعیف (نمره ۱) بررسی شده است. این نمودار به تفکیک به عملکرد هریک از مؤلفه‌ها و تأثیر آن‌ها بر کیفیت اجرای پروژه‌ها و عملکرد کلی سیستم‌ها پرداخته و تحلیل جامعی از نقاط قوت و ضعف در ساختار فعلی ارائه می‌دهد؛ برای مثال در زیرکارکرد افزایش سهم از بازار جابجایی کالا در سطح منطقه خلیج فارس از مجموع ۶ علت ساختاری که منجر به ایجاد چالش‌ها در این زیرکارکرد شده‌اند، ضعیف‌ترین علل ساختاری از نوع زیرساخت‌ها (فیزیکی، دانشی و مالی) با امتیاز ۱، بعد از آن نهادها و تعاملات در رتبه‌های دوم و سوم با امتیازهای ۳ (متوسط) و درنهایت قوی‌ترین علت ساختاری بازیگران در رتبه ۴ با امتیاز ۵ در میان علل ساختاری ایجاد چالش‌ها قرار دارند. نتایج به‌دست‌آمده می‌تواند به شناسایی نقاط بحرانی و زمینه‌های بهبود کمک کند و بر اساس آن‌ها، راهبردهای مدیریتی و اجرایی مناسبی تدوین گردد.

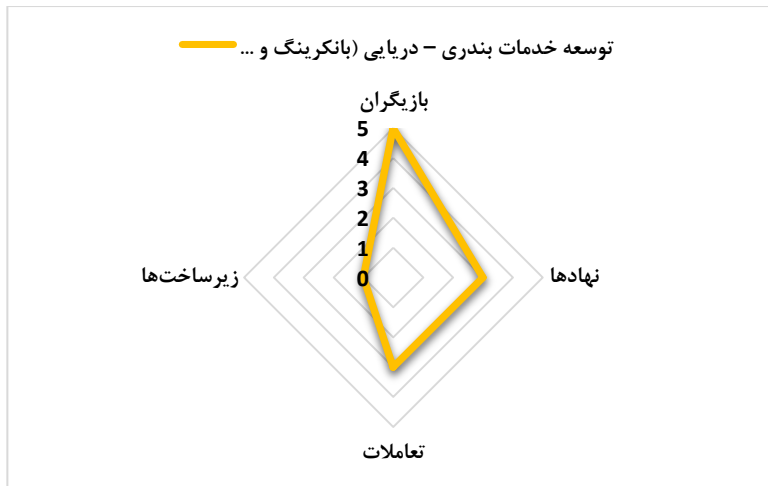
افزایش سهم از بازار جابجایی کالا در سطح منطقه خلیج فارس



بهره‌برداری از فناوری‌های نوین در مدیریت و عملیات







شکل (۳): نمودارهای عنکبوتی وضعیت علل ساختاری چالش‌ها در هریک از زیرکارکردها

نتیجه‌گیری

ارائه راهکارهای سیاستی در راستای رفع چالش‌های ساختاری

در این پژوهش سعی شده است تا فعالیت‌های بندری ایران با استفاده از رویکرد تحلیل سیستمی و از ابعاد کارکردی - ساختاری مورد تحلیل و بررسی قرار بگیرد و به شناسایی ضعف‌های ساختاری موجود در هریک از زیرکارکردها حوزه فعالیت‌های بندری پرداخته شود. از این‌رو در گام اول فرایند پژوهش با استفاده از روش تحلیل محتوای منابع ورودی و انجام مطالعات جامع و عمیق، کارکردها و زیرکارکردهای فعالیت‌های بندری کشور استخراج گردید. در گام دوم بر اساس مصاحبه‌های انجام شده و تحلیل محتوای نظرهای خبرگان و متخصصان حوزه فعالیت‌های بندری، وضعیت موجود این حوزه در هریک از زیرکارکردها شناسایی شده، چالش‌های موجود احصاء و عوامل و تگناهای ساختاری که باعث بروز چالش‌ها شده‌اند تعیین گردید. در نهایت مجموعه کاملی از راهکارها و پیشنهادات عملیاتی طبق مطالعات تطبیقی، مصاحبه‌ها، تحلیل مقالات، گزارش‌های مرتبط و قوانین و مقررات و اسناد بالادستی تدوین شده است.

اجرای راهکارهای پیشنهادی، نه تنها به رفع موانع موجود کمک خواهد کرد بلکه با بهینه‌سازی فرایندهای عملیاتی، تقویت زیرساخت‌های فیزیکی و دیجیتالی، بهبود

چهارچوب‌های قانونی و سیاست‌گذاری، و ارتقای همکاری‌های بین‌المللی، زمینه را برای افزایش بهره‌وری، کاهش هزینه‌های عملیاتی، و تسریع در فرایندهای بندری فراهم می‌کند. همچنین، این راهکارها می‌توانند به توسعه پایدار بنادر، افزایش سهم حمل‌ونقل دریایی در اقتصاد کشور، و جذب سرمایه‌گذاری‌های داخلی و خارجی منجر شوند. درنهایت، اجرای این راهبردها نه تنها به بهبود عملکرد کلی بنادر کشور منجر خواهد شد بلکه موجب افزایش رقابت‌پذیری این بنادر در سطح منطقه‌ای و بین‌المللی شده و نقشی کلیدی در توسعه فعالیت‌های دریامحور و تقویت اقتصاد ملی ایفا خواهد کرد. این اقدامات می‌توانند بنادر کشور را به‌عنوان هاب‌های تجاری و لجستیکی کارآمد معرفی کرده و جایگاه ایران را در زنجیره تأمین جهانی تثبیت کنند.

جدول (۹): ارائه راهکارهای سیاستی متناسب با چالش‌ها

ردیف	زیرکارکرد	چالش	علت	راهکار
۱	افزایش سهم از بازار جابجایی کالا در سطح منطقه خلیج فارس	پایین بودن میزان ترافیک کانتینری نسبت به کشورهای منتخب منطقه	۱. تحریم	۱. استفاده از دیپلماسی منطقه‌ای در افزایش ترافیک کانتینری (کالاهای خاص)
		کیفیت پایین زیرساخت بندری در مقایسه با منطقه	۱. سرمایه‌گذاری کم ۲. دیوان‌سالاری بالا و کاغذ بازی	۱. هوشمندسازی بنادر و اتوماسیون
		رتبه پایین شاخص عملکرد لجستیک ایران در مقابل کشورهای منطقه و توجه ناکافی به لزوم حمل‌ونقل ترکیبی	۱. اتصال محدود بنادر با پسرکرانه ۲. تقاضای پایین برای ترانزیت ۳. رویه‌های پیچیده گمرکی	۱. بهبود رویه‌های گمرکی ۲. افزایش میزان اتصال بنادر به سایر شقوق حمل‌ونقل
۲	بهره‌برداری از فناوری‌های نوین در مدیریت و عملیات	توجه ناکافی به هوشمندسازی بنادر	۱. سرمایه‌گذاری پایین ۲. سطح فناوری پایین	۱. تدوین و پیاده‌سازی مدل سرمایه‌گذاری شرکت‌های دانش‌بنیان متناسب با شرایط بنادر کشور
۳	ارتقاء بهره‌وری، بهبود نسل و اتصال بنادر	سرمایه‌گذاری پایین بخش خصوصی در بنادر کشور	۱. راهبرد نامشخص در جذب سرمایه‌های خصوصی ۲. عدم تمایل سرمایه‌گذاری بخش خصوصی خارجی ۳. تحریم ۴. نبود مشوق‌ها و	۱. ایجاد نظام سرمایه‌گذاری مطلوب با محوریت جذب سرمایه ۲. انعقاد قراردادهای ارزی ریالی و ارایه تضامین اصل سرمایه از طریق صندوق توسعه ملی برای کاهش ریسک سرمایه‌گذاران ۳. ارائه تضامین ارزی در مقابل

راهکار	علت	چالش	زیرکارکرد	ردیف
دارایی ریالی توسط صندوق توسعه ملی برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی ۴. اصلاح نظام درآمد هزینه‌ای در بخش بنادر و منطقی‌سازی و واقعی‌سازی تعرفه	محرك‌ها ۵. مشکلات ساختاری نظام پولی و مالی ۶. عدم توجیه سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی ۷. عدم توازن و درآمد هزینه در بخش دریایی			
۱. اجرای راهکارهای تأمین مالی در شرایط تحریم مانند تهاجر با نفت	۱. تحریم	نامتناسب بودن حجم سرمایه‌گذاری در رقابت با کشورهای منطقه		
۱. اولویت قراردادن ارتقاء نسل دو بندر اصلی (شهید رجایی و چابهار) به بنادر نسل چهارم ۲. اصلاح قوانین با رویکرد حذف رویه‌های گمرکی زائد، ارائه مشوق‌های قانونی و جذب سرمایه‌گذاری	۱. توجه به افزایش تعداد بنادر در مقایسه با ارتقاء نسل بنادر ۲. قوانین و مقررات ناکارآمد مناطق ویژه اقتصادی (بندری)	عدم ارتقاء نسل بنادر ایران		
۱. تقویت مناسبات دو یا چندجانبه با کشورهای همسو	۱. تحریم	ضعف در اتصال بنادر کشور به خطوط کشتیرانی منظم و بین‌المللی		
۱. افزایش ظرفیت تولید سوخت‌های کم سولفور با قیمت رقابتی، تأمین خدمات جانبی مورد نیاز شناورها ۲. بازنگری در دستورالعمل‌های خدمات بانکرینگ	۱. عدم تعریف به‌عنوان هاب حمل‌ونقل دریایی ۲. شکل‌گیری تجارت دریایی منطقه با محوریت کشورهای جنوب خلیج فارس ۳. دسترسی پایین به تأمین انواع سوخت‌ها (تولید پایین، مخالفت وزارت نفت با واردات سوخت کم سولفور)	پایین بودن سهم کشور از بازار منطقه‌ای بانکرینگ	توسعه خدمات بندری - دریایی (بانکرینگ و...)	۴
۱. اصلاح قوانین و مقررات مرتبط با خرید قطعات دست دوم از جمله قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و	۱. تحریم ۲. عدم امکان خرید قطعات و تجهیزات دست دوم	میانگین عمر بالای تجهیزات بندری (لایروپ‌ها، یدک‌کش‌ها و سایر شناورهای خدماتی)		

راهکار	علت	چالش	زیر کارکرد	ردیف
خدماتی کشور و حمایت از کالای ایرانی				
۱. افزایش ظرفیت عملکردی خطوط ریلی متصل به بنادر با رویکرد افزایش سرعت و ظرفیت حمل بار و کاهش هزینه تمام شده ۲. تدوین و پیاده‌سازی راهبرد حمل‌ونقل ریلی در ارتباط با بنادر ۳. افزایش تعداد بنادر متصل به خطوط ریلی	۱. ضعف زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی ۲. شکل‌گیری راهبرد کلان حمل‌ونقل ریلی بر مبنای خدمات مسافری	ضعف پست‌خانه ریلی بنادر	افزایش اتصال بنادر به پست‌خانه	۵
۱. افزایش نقش کشور در کریدورهای بین‌المللی ۲. ارتقا نسل بنادر از طریق فعالیت‌های محرک ارزش افزوده اقتصادی با تمرکز بر رویکرد صادرات محور ۳. ایجاد مراکز مولد ارزش افزوده و اثرگذاری بر لجستیک (قابل اطمینان، کم‌هزینه و زمان‌بندی مطلوب)	۱. سهم پایین ترانزیت از حمل‌ونقل کشور ۲. محدود ماندن بنادر در نسل دوم ۳. ضعف ناوگان پشتیبانی در تمامی مودهای حمل‌ونقل	ضعف زیرساخت‌های حمل‌ونقل چندوجهی در پست‌خانه بنادر		

ملاحظات اخلاقی

حامی مالی: این مقاله حامی مالی ندارد.

مشارکت نویسندگان: تمام نویسندگان در آماده‌سازی این مقاله مشارکت کرده‌اند.

تعارض منافع: بنابه اظهار نویسندگان، در این مقاله هیچ‌گونه تعارض منافی وجود ندارد.

تعهد مالکیت معنوی: طبق تعهد نویسندگان، حق مالکیت معنوی (CC) رعایت شده است.

References

- (2021). Zarurat-e taghyir va tahavvol dar nasl-e banader-e keshvar [The Necessity of Change and Transformation in the Generation of the Country's Ports]. Tehran: Markaz-e Pazhouhesh-haye Majles-e Shoraye Jomhouriy-e Eslami-ye Iran. Retrieved from <http://noo.rs/23PWg> (In Persian)
- Akbulaev, N. & Bayramli, G. (2020). Maritime transport and economic growth: Interconnection and influence (an example of the countries in the Caspian Sea coast; Russia, Azerbaijan, Turkmenistan, Kazakhstan and Iran). *Marine Policy*. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104005>
- Andersson, K. & B.A. Sandén. (2023). On the functional and structural scope of technological innovation systems – A literature review with conceptual suggestions. *Environ. Innov. Soc. Trans.*, (49). <https://doi.org/10.1016/j.eist.2023.100786>
- Bernard, A.; Hei Chiu; Lu Cheng & Sheila Fa. (2022). Developing China's Ports: How the Gateways to Economic Prosperity Were Revived. *World Bank Publications*. Retrieved from *Developing China's Ports: How the Gateways to Economic Prosperity Were Revived*.
- Cole, F. (1988). Content analysis: Process and application. *Clinical Nurse Specialist*, 2(1), 53-57. Retrieved from Content analysis: process and application - PubMed
- Creswell, W. (2011). Educational research: planning, conducting, and evaluating quantitative and qualitative research (4th ed. ed.). *Boston: Pears*.
- Fratila, A.; Gavril, I.; Nita, S. & Hrebenc. (2021). The importance of maritime transport for economic growth in the european union: A panel data analysis. *Sustainability*. 13(14), 1-23. <https://doi.org/10.3390/su13147961>
- Harwood, T. & Garry, T. (2003). An overview of content analysis. *The marketing review*, 3(4), 479-498. <https://doi.org/10.1362/146934703771910080>
- Hasebrink, U. (2016). METHOD GUIDE 9- Global and regional comparative analysis of children's internet use. London: Global Kids Online. Retrieved from *Guide-9-Comparative-analysis-Hasebrink.pdf*
- Heirani, H. (2018). A review of the technology innovation system and its analysis. *Science and Technology Policy Letters*, 08(2), 43-58. <https://dori.net/dor/20.1001.1.24767220.1397.08.2.4.3> (In Persian)

- Heirani, H., Bagherimoghaddam, N., Karimian, H. (2015). Dynamic structural-functional analysis of technology development process in the context of Technological innovation system; The case of Iran combined heat and power(CHP) technology, *Journal of Technology Development Management*, 2(2), 49-80 <http://doi.org/10.22104/jtdm.2015.181>. (In Persian)
- Hellenic Shipping News Worldwide. China ports container volume rises 7.0% in 2021, Ningbo Containerized Freight Index Remains stable in January 2022. Retrieved from China ports container volume rises 7.0% in 2021, Ningbo Containerized Freight Index remains stable in January 2022 | Hellenic Shipping News Worldwide
- Khamenei, Seyyed Ali. Statements by the Supreme Leader: <https://farsi.khamenei.ir>
- Markard, J.; Raven, R. & Truffer, B. (2012). Sustainability transitions: An emerging field of research and its prospects. *Research Policy*, 41(6), 955-967. <https://doi.org/10.1016/j.respol.2012.02.013>
- Ostadi Jafari, M. (2023). Negahi be ravand-e tarh-haye jame'-e banader-e keshvar; noqat-e ghovat va za'f va rahkarhaye erteqa-ye motale'at-e jame'-e ati [A Review of the Process of Comprehensive Port Development Plans in Iran: Strengths, Weaknesses, and Strategies for Enhancing Future Comprehensive Studies]. Tehran: Markaz-e Pazhouhesh-haye Majles-e Shoraye Jomhuri-ye Eslami-ye Iran. Retrieved from sid.ir/paper/1090638/fa (In Persian)
- Pototskaya, T. (2018). Geopolitical aspect of the contemporary transport and geographical position of Russia. *Izvestiya Rossiiskaya Akademii Nauk, Seriya Geograficheskaya*. 5-17. <https://doi.org/10.7868/S2587556618030020>
- Sandelowski, M. (1995). Sample size in qualitative research. *Research in Nursing & Health*, 18(2), 179-183. <https://doi.org/10.1002/nur.4770180211>
- Stemler, S. (2000). An overview of content analysis. *Practical assessment, research, and evaluation*, 7(1). Retrieved from (PDF) An Overview of Content Analysis
- The World Bank. (2022). The Container Port Performance Index 2021: A Comparable Assessment of Container Port Performance. Washington, DC: World Bank. Retrieved from The Container Port Performance Index 2021 : A Comparable Assessment of Container Port Performance
- U.S. Department of Transportation, B. o. (2022). *2022 Port Performance Freight Statistics Program: Supply-Chain Feature*. Washington, DC. Retrieved from 2022 Port Performance Freight Statistics Program: Supply-Chain Feature | Bureau of Transportation Statistics
- UNCTAD; *Liner Shipping Connectivity Index*. Retrieved from UNCTAD Handbook of Statistics 2022 - Fact sheet #15 Maritime transport indicators
- Wieczorek, A. & Hekkert, M. (2012). Systemic instruments for systemic innovation problems: A frame-work for policy makers and innovation scholars. *Science and Public Policy*, 39(1), 74-87. <https://doi.org/10.1093/scipol/scr008>