



مرکز پژوهش‌های
مجلس شورای اسلامی

سایر دفاتر
مطالعات اقتصادی

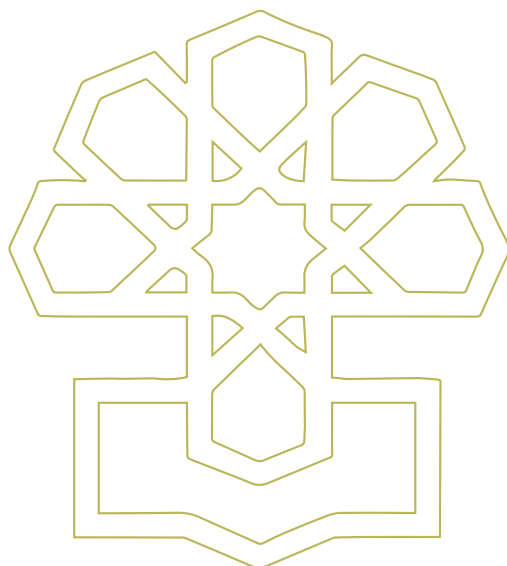
مشخصات گزارش:



دفتر مطالعات زیربنایی

شماره مسلسل:
۲۵۰۱۸۸۶۴

تاریخ انتشار:
۱۴۰۲/۰۱/۱۹



نگاهی به روند طرح‌های جامع بنادر کشور: نقاط قوت و ضعف و راهکارهای ارتقای مطالعات جامع‌آتی



مهدی استادی جعفری^۱، علیرضا رهایی^۲، محمدحسن معادی رودسری^۲، رضا گلشن خواص^۳، یاسر حاتم‌زاده^۴ محمدحسام محمدی فرد^۴

مقدمه

عملکرد بخش حمل‌ونقل به‌طور عام و بخش حمل‌ونقل دریایی به‌طور خاص، در دستیابی به اهداف سند چشم‌انداز بیست‌ساله جمهوری اسلامی ایران و انتظارات در نظر گرفته شده در توسعه کشور، به‌دلیل ارتباطات گسترده این بخش با بسیاری از بخش‌های اقتصادی دیگر، دارای اهمیت قابل توجهی در اقتصاد کشور است. در بازه زمانی ۲۰ سال اخیر، به‌طور متوسط بالغ بر ۹۰ درصد از حجم تجارت جهانی کالا از طریق حمل‌ونقل دریایی صورت می‌پذیرد. حجم تجارت دریایی جهان طی دو دهه اخیر بیش از ۱۱۲ درصد افزایش یافته، در حالی که میزان افزایش تولید ناخالص داخلی در جهان حدود ۷۳ درصد بوده است. این امر نشان‌دهنده پیش‌افتادن رشد تجارت دریایی جهان در مقایسه با رشد جهانی اقتصاد است و پیش‌بینی می‌شود که این روند در سال‌های آتی نیز ادامه یابد (طرح جامع بنادر بازرگانی کشور، سازمان بنادر و دریانوردی، ۱۳۹۹). در کشور ما نیز، سهم بنادر ۱۱ گانه تجاری در جنوب و شمال کشور از مجموع تجارت از لحاظ وزنی در حدود ۹۰ درصد بوده، در حالی که شیوه‌های جاده‌ای، ریلی و هوایی به‌ترتیب در حدود ۸، ۱/۸ و ۰/۲ درصد از تناژ صادرات و واردات را به‌خود اختصاص داده‌اند.

۱. تهیه و تدوین.
۲. ناظران علمی.
۳. مدیر مطالعه.
۴. اظهار نظر کنندگان.



با توجه به اهمیت حمل و نقل دریایی، توسعه بنادر باید بتواند به صورت چابک، انعطاف پذیر، رقابت پذیر و کارآمد در خدمت تسهیل جریان کالا در عرصه بین‌المللی و ملی عمل نماید. از سوی دیگر، رصد صنعت حمل و نقل دریایی در دنیا بیانگر این موضوع کلیدی است که رفتار بنادر تحت تأثیر تحولات تجارت جهانی همواره در حال تغییر بوده و پیوسته خود را با تحولات ایجاد شده در سایر بخش‌ها مانند کشتیرانی انطباق می‌دهند. روشن است وقتی بخشی، چنین شعاع تأثیری بر روی عملکرد اقتصاد کشور دارد، حساسیت مسئولان و دستگاه‌های نظارتی در خصوص دستیابی به اهداف مورد نظر در آن بخش نیز بیشتر خواهد بود. با این نیاز ضروری، «طرح جامع بنادر بازرگانی کشور» به‌عنوان یکی از مهم‌ترین طرح‌های بالادستی در نظام بندری و دریایی کشور و ترسیم‌کننده روند توسعه بندر در آینده برای تمامی بنادر بازرگانی کشور که تحت مالکیت سازمان بنادر و دریانوردی هستند، به صورت جداگانه، طی سال‌های گذشته توسط این سازمان تدوین شده است.

۱. مروری بر اهداف و تاریخچه طرح‌های جامع بندری

انتظار اساسی از «طرح جامع بنادر بازرگانی کشور» این است که بنادر می‌بایست آمادگی هماهنگی با تغییرات گسترده حوزه حمل و نقل دریایی و تحولات بین‌المللی خدمات بندری و تغییرات فناوری را داشته باشند و نقشه راه توسعه بنادر با هدف پاسخگویی به نیازهای لجستیکی و ترابری را در اختیار دستگاه‌های متولی قرار دهند. سؤال اساسی اینکه آیا طرح‌های جامع بنادر تهیه شده پاسخگو روشن به احتمالات مختلف بازار و ترانزیت و تأمین نیازهای آن را در اختیار متولیان قرار داده است و اینکه این گونه طرح‌ها از ویژگی راهبردی لازم در پیش‌بینی منطقی تقاضای بار برخوردار هستند یا خیر؟ با این توضیح، اهداف اصلی متصور و انتظارات اساسی از طرح جامع بنادر را می‌توان به شرح زیر برشمرد:

- ترسیم چشم‌انداز توسعه بنادر برای کلیه ذی‌نفعان
- هماهنگی با تحولات قطب‌های اقتصادی جهان و افزایش روزافزون سطح رقابت بین بنادر جهان
- پاسخگویی بنادر به تغییر فناوری، روند تغییر نوع بار، قوانین و مقررات
- توسعه بنادر مطابق با استانداردها و مقررات بین‌المللی و ملی
- توسعه بلندمدت بنادر با ایجاد پایانه‌های بندری و مناطق عملیاتی در پسرکرانه آن
- یکپارچه کردن ملاحظات اقتصادی، مهندسی، محیط زیست و ایمنی در برنامه‌ریزی فضایی و کالبدی بنادر
- هماهنگی طرح جامع بنادر با طرح جامع حمل و نقل کشور و برنامه‌ریزی لجستیکی ریلی و جاده‌ای در پسرکرانه

پیشینه انجام مطالعات طرح جامع بنادر در کشور به حدود پنج دهه پیش بازمی‌گردد و در مجموع در حوزه بندری، چهار طرح جامع انجام گرفته است (جدول ۱). اگرچه در تمامی این طرح‌ها تلاش شده به گونه‌ای اهداف اصلی مورد نظر را مورد توجه قرار گیرد، لیکن این طرح‌ها لزوماً تمامی اهداف مورد نظر طرح‌های جامع بنادر را پوشش نداده‌اند که می‌تواند دلایل مختلفی مانند اقتضای شرایط و برهه زمانی تهیه طرح با مسائل آن زمان، یا نبود تجربه و دانش تهیه مطالعات در زمینه طرح‌های جامع بندر در کشور یا غفلت از ابعاد و اهمیت برخی موضوعات داشته باشد. به‌عنوان نمونه، هدف یکپارچگی ملاحظات اقتصادی، مهندسی، محیط زیست، ایمنی و کالبدی بنادر صرفاً در طرح جامع فعلی مورد توجه قرار گرفته و هدف هماهنگی طرح جامع بنادر با طرح جامع حمل و نقل کشور در هیچ‌کدام از این طرح‌ها مورد توجه قرار نگرفته است.



جدول ۱. سوابق مطالعات طرح جامع بندر بازرگانی کشور

ردیف	مشاوران طرح	سال انجام	سال تصویب	افق طرح	اهم اقدامات
۱	مهندسين مشاور ادیبی-هریس	۱۳۵۱ تا ۱۳۵۳	۱۳۵۳	۱۳۶۶	این طرح، به‌عنوان اولین طرح جامع در حوزه بندر کشور، نقطه عطفی در توسعه بندر کشور قلمداد می‌گردد. هدف اصلی این طرح، پاسخگویی به نیازهای ایران در حوزه نیازمندی‌های توسعه بندر در دهه ۵۰ و افزایش رقابت‌پذیری با سایر بندر حوزه خلیج فارس و دریای عمان بوده است.
۲	JICA ژاپن	۱۳۷۲	۱۳۷۲	۱۳۸۲	با تفسیر شریک بین‌المللی و جایگاه ایران در آن ساختار، خطوط کلی توسعه بندر و در نهایت اقدامات اجرایی بندر بازرگانی ارائه گردیده بود که به دلیل تغییرات اساسی در ساختار جغرافیای سیاسی منطقه مانند جنگ ایران و عراق و سابقه ناآرامی در خلیج فارس و به تبع آن تغییرات بازار و تغییرات فناوری در عرصه حمل‌ونقل دریایی و رقابتی شدن بازار منطقه چندان مبنای عمل در سازمان بندر قرار نگرفت.
۳	مشاوران طرح نواندیشان و HPC آلمان	۱۳۸۳ تا ۱۳۸۴	۱۳۹۴	۱۳۹۴	این طرح برای ۱۲ بندر اصلی ایران با چشم‌انداز «تجارت دریامحور» تهیه گردیده بود. نکات اصلی در نظر گرفته شده در این طرح در قیاس با طرح‌های قبلی، شامل استراتژی یکپارچه برنامه‌ریزی بندر، بهره‌گیری بیشتر و مؤثرتر از ظرفیت‌های بالقوه و بالفعل بندر، استفاده مطلوب‌تر از تجهیزات فنی نوین و فناوری‌های جدید بندری و رفع مشکلات موجود در بندر بازرگانی در افق کوتاه‌مدت و میان‌مدت بوده است.
۴	مرحله اول: مهندسين مشاور سازه‌پردازی ایران با مشارکت شرکت Sellhorn آلمان	۱۳۹۴	۱۳۹۵	۱۴۰۴	این طرح با هدف شناسایی راهبردهای اصلی صنعت بندری کشور و برآورد میزان تقاضای حمل بار دریابرد از طریق هر یک از بندر بازرگانی برای گروه‌های مختلف کالایی و پیش‌بینی تحولات در خصوص ناوگان دریایی ترددکننده در منطقه با توجه به مجموعه تحولاتی که در سطح بین‌المللی، منطقه‌ای و ملی انجام گرفته است. رویکرد ویژه به برآورد تقاضای بندر و استفاده از مدل پویایی سیستم برای اولین بار در کشور از نکات حائز اهمیت این طرح است.
	مرحله دوم: مهندسين مشاور سازه‌پردازی ایران و پل‌رود (بندر جنوبی) و مهندسين مشاور دریابندر و مشانیر (بندر شمالی)		۱۳۹۹		موضوعات اساسی مورد بررسی این طرح، شناخت پیشینه، وضعیت موجود و مطلوب آینده بندر، توسعه فیزیکی و برنامه‌های بهبود توسعه غیر فیزیکی بندر ۱۱ گانه بازرگانی کشور بوده است. از نکات حائز اهمیت این طرح در مقایسه با طرح‌های پیشین، توجه جدی به توسعه ریلی در بندر، تعامل شهر و بندر، پدافند غیرعامل و محیط زیست بوده است.

در این گزارش، تلاش شده است با شناخت روند طی شده در مطالعات جامع بندر به برخی سؤالات و ابهامات موجود در طرح‌های جامع بندری با تمرکز بر آخرین مطالعات موجود پرداخته شود و چالش‌های برنامه‌ریزی در این زمینه مورد توجه قرار گیرد تا با نگاهی به آینده، بتوان توصیه‌هایی در خصوص بهبود مطالعات جامع بندر ارائه نمود.



۲. تحلیل و آسیب‌شناسی طرح جامع بنادر بازرگانی کشور

طرح جامع بنادر بازرگانی فعلی (مصوب سال ۱۳۹۹) در دو مرحله انجام، تصویب و جهت پیاده‌سازی اقدامات و پروژه‌های توسعه، به ادارات بنادر و دریانوردی استانی ابلاغ گردیده است. در مرحله اول در سال ۱۳۹۴، پیش‌بینی حجم تجارت در بایستی ۱۰ سال آینده کشور بر پایه شناسایی راهبردهای اصلی صنعت بندری، میزان تقاضای حمل بار در بایرد برای گروه‌های مختلف کالا و پیش‌بینی تحولات در خصوص ناوگان دریایی تردد کننده در منطقه تا افق ۱۴۰۴ با تقاضای برابر با ۲۴۰ میلیون تن پیش‌بینی و در اختیار مرحله دوم مطالعات قرار گرفت. در مرحله دوم مطالعات مذکور، پس از بررسی کمبودهای ظرفیتی شناسایی شده، نسبت به ارائه طرح‌های توسعه زیرساخت‌های دریایی و بندری اقدام گردیده است. موضوع قابل توجه در مطالعات مذکور نسبت به مطالعات گذشته، تأکید بیشتر بر موارد لجستیکی از قبیل سامان‌دهی ترافیک جاده‌ای داخل بندر، توسعه حمل‌ونقل ریلی و هوشمندسازی بندر است. سامان‌دهی و توسعه غیرفیزیکی، ارائه برنامه‌های ارتقای محیط زیست، ایمنی، امنیت و پدافند غیرعامل و نیز تهیه برنامه اقتصادی و مالی توسعه بندر و الزامات و اقدامات نهادی، اجتماعی، قانونی و حمل‌ونقلی، از جمله مهم‌ترین محورهای توسعه غیرفیزیکی و ارتقای کیفیت ارائه خدمات بندر بوده که تا حدودی به برخی ابعاد آن توجه شده است. اما همچنان جادارد که ابعاد نرم و غیرساختی، جایگاه کلیدی تری در مطالعات جامع پیدا نموده و مورد توجه جدی تر قرار گیرد. در خصوص بندری که توسط شهرها احاطه شده‌اند، تلاش گردیده در طرح جامع به تعامل مؤثر شهر و بندر توجه جدی شود و دسترسی‌های اصلی ورود و خروج کالا به بندر در شرایطی که از شبکه معابر شهری استفاده می‌شده را با اصلاحات جدی و قابل توجه همراه سازند. در این خصوص می‌توان به کاهش برنامه ظرفیت بندر شهید بهشتی چابهار از ۹۰ میلیون تن به ۳۵ میلیون تن (حذف فازهای ۳، ۴ و ۵ توسعه بندر) با توجه به عدم امکان پاسخگویی شبکه ریلی و جاده‌ای شهری و بین شهری و پیش‌بینی اثرات منفی ترافیک بنادر ناشی از پنج فاز توسعه در شهر چابهار و همچنین تغییر محل گیت بنادر از محل پرترافیک شهری به معابر کم‌بندی شهری در خرمشهر، بندر لنگه و نوشهر اشاره کرد. یکی دیگر از نقاط قوت طرح جامع بنادر بازرگانی فعلی، توجه به موضوعات نرم‌افزاری در کنار پرداختن به موضوعات سخت‌افزاری توسعه بوده است. این دو دسته عوامل در کنار یکدیگر و به مثابه چرخ‌دنده‌های توسعه عمل می‌نمایند. به‌طور نمونه توجه به عواملی مانند خدمات فناوری اطلاعات، الگوهای مشارکت و سرمایه‌گذاری، نحوه تأمین مالی منابع مورد نیاز و استفاده از سیستم‌های هوشمند ترافیک در بنادر در کنار توجه به تجهیزاتی مانند گنتری کرین، جرثقیل‌های مدرن، طول اسکله و انبارهای پیشرفته از مزایای طرح جامع اخیر است. در اسناد قبلی توسعه بنادر به‌شدت بر روی عوامل سخت‌افزاری تمرکز شده بود و همین امر سبب نادیده گرفتن عوامل نرم‌افزاری و در نتیجه افزایش ریسک تحقق ناپذیری توسعه بندری و چالش پاسخگویی بنادر در وضعیت‌های با عملکرد بالای تخلیه و بارگیری شده بود. با وجود این، ملاحظات و ضعف‌های مهمی نیز در طرح جامع فعلی بنادر بازرگانی کشور وجود دارد که لازم است مورد توجه قرار گیرد.

۱ تهیه طرح جامع بنادر فعلی، نسبت به استراتژی توسعه بنادر (که مقدم بر برآورد تقاضا و تهیه الگوی فیزیکی توسعه بنادر است) که امری کلیدی به‌شمار می‌آید، به گونه‌ای منفعلانه بوده و استراتژی توسعه به‌صورت غیر مؤثر در آن لحاظ شده است. خاطر نشان می‌گردد، هدف از استراتژی‌های توسعه بندر، تعیین رویکرد و چارچوب تهیه طرح جامع در هر بندر و برنامه‌های مرتبط با توسعه فیزیکی و غیرفیزیکی در آن است. بنابراین، ضروری است در بازنگری طرح این نقیصه برطرف شده و از تمامی ذی‌نفعان و ذی‌مدخلان مرتبط با توسعه بنادر خواست تا در طرح‌ریزی توسعه آتی بندر مشارکت جدی به‌عمل آورند.

۲ طرح جامع بنادر بازرگانی پیش از مطالعات مرحله دوم طرح جامع حمل‌ونقل کشور که همچنان در حال انجام است ۱ تهیه شده و از این رو با مطالعات جامع حمل‌ونقل کشور همخوانی ندارد. شایان ذکر است طرح‌های توسعه‌ای متعددی که در بخش‌های جاده‌ای، ریلی، هوایی و دریایی طی سال‌های گذشته به‌اجرا درآمده عمدتاً به‌صورت پراکنده و جزیره‌ای بوده و بدون لحاظ ماهیت شبکه‌ای موضوع حمل‌ونقل تعریف شده است. از این رو، اگرچه اجرای این طرح‌ها به‌صورت مقطعی منافع را ایجاد می‌نمایند، به‌دلیل عدم یکپارچگی با کل شبکه حمل‌ونقل کشور، احتمال زیادی وجود دارد هزینه‌ای که برای کل کشور ایجاد می‌کنند، بسیار بیشتر از منافع حاصل از پیاده‌سازی آنها باشد. از این رو، ضروری است با توجه به تأثیر / تأثیرپذیری جدی طرح جامع حمل‌ونقل کشور و طرح جامع بنادر بازرگانی کشور بر و از یکدیگر و لزوم تخصیص زیرساخت‌های حمل‌ونقلی کشور به‌صورت یکپارچه و هماهنگ، نسبت به هماهنگی بین بخشی، همراهی و همگامی در این حوزه اقدام لازم صورت پذیرد.

۳ رویکرد حاکم در طرح جامع بنادر فعلی، هنوز سیستمی نبوده و بنادر هنوز به‌عنوان بخشی از زنجیره تأمین کالا لحاظ نشده‌اند. نتیجه این رویکرد ناقص، عدم توجه به فعالیت بندر در درون سیستم‌های کلان ملی است؛ به گونه‌ای که گویی بنادر جدا از جریانات بازار و تولید محصولات و مبادی و مقاصد اصلی بار هستند و در نتیجه لایه‌های پنهان و درهم تنیده اثرگذار بر بازار دیده نشده است. باید توجه کرد که توسعه بندر و صنعت بندری نیز در خلأ رخ نمی‌دهد. بلکه صنعت بندری کشور در سیستم کلان اقتصادی کشور در حال فعالیت بوده و به‌شدت از تحولات و اتفاقات سایر صنایع تأثیرپذیر خواهد بود. بر این اساس، توسعه بندری قطعاً در سایه تعامل و توسعه بخش‌های دیگر ملی محقق خواهد شد. این چالش در خروجی‌های طرح جامع، خصوصاً در میزان پاسخگویی مدیریت بنادر در برنامه‌ریزی و مدیریت فضای نگهداری کالا و نحوه برخورد با سرمایه‌گذاران و صاحبان بار به‌وضوح به چشم می‌خورد.

۴ رویکرد غالب بر طرح جامع تدوین شده، تقریباً «درون‌گرا» به معنای توجه به ظرفیت‌ها یا محدودیت‌های داخل بنادر و غفلت نسبی به شرایط بیرونی آن بوده است؛ لذا تمرکز اصلی تحلیل‌ها بر روی مواردی چون احجام بار، تفکیک بار، تجهیزات بندری و... صورت گرفته است.

۱. رجوع شود به گزارش نظارتی بررسی آخرین وضعیت تهیه طرح جامع حمل‌ونقل کشور (تا پایان خردادماه ۱۴۰۱)، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، شماره مسلسل ۱۸۴۳۰ (تاریخ انتشار: ۱۴۰۱/۶/۲۰).



حال آنکه توسعه در سطح ملی صنعت بندری، حاصل ترکیبی از عوامل درون بندر و عوامل بیرون از بندر می باشد. عوامل بیرونی همچون بازار، مشتریان بالقوه و بالفعل خدمات بندری و سطح رقابت پذیری نیز در فرایند توسعه حمل و نقل در بای نقش کلیدی خواهند داشت.

۵ با توجه به اثرگذاری رویه‌های کاری سایر سازمان‌ها و بخش‌های درگیر در فرایند بنادر از جمله گمرک و راه‌آهن، متأسفانه در طرح جامع فعلی هماهنگی کامل میان عناصر و بخش‌های درگیر در بنادر صورت نپذیرفته و این مسئله سبب عدم حل چالش‌های پیشین فرایند تخلیه و بارگیری کالا گردیده است.

۶ اگرچه بررسی ظرفیت موجود شبکه ریلی سراسری و جاده‌ای کشور بیانگر آن است که این ظرفیت پاسخگوی تقاضای پیش‌بینی شده طرح جامع است؛ لیکن گزارش‌های متعدد و مشاهدات میدانی صورت گرفته، همچنان بر الزام برنامه‌ریزی یکپارچه‌سازی لجستیکی و حمل‌ونقلی بنادر با بخش جاده‌ای و ریلی با هدف کاهش تأخیر و زمان سیر بازرگانی کالا تأکید می‌نماید.

۷ نتایج مطالعات مرحله اول به‌عنوان ورودی اصلی مطالعات مرحله دوم طرح جامع بنادر، به‌نگام‌سازی نگردیده و خروجی‌های سال ۱۳۹۵ همچنان در مرحله دوم مطالعات پابرجا ماند. وجود فاصله چندساله میان برآورد تقاضای مرحله اول و استفاده از نتایج آن در مرحله دوم مطالعات، با توجه به بروز تحولات سریع و پویا در حوزه دریایی، الگوهای متغیر بازار و معاهدات بین‌المللی و اقدامات بنادر رقیب قابل تأمل بوده و برخی اولویت‌بندی‌ها در نتایج طرح را با چالش مواجه کرده است. به‌طور مثال، بنادر متوسط مقیاس مانند بوشهر و خرمشهر در پنج سال اخیر بیشتر تحت تأثیر تغییرات جریان کالا قرار گرفته‌اند و این چالش در آنها بیشتر نمود پیدا کرده است.

۸ در میان ۱۱ طرح جامع بازرگانی فعلی، صرفاً در خصوص بندر شهید رجایی نسبت به ارتقای نسل بندر از نسل دوم به نسل سوم صحبت به میان آمده و این موضوع کلیدی و راهبردی در سایر بنادر (منظور ارتقای نسل برخی از بنادر نسل یک به نسل دو و برخی دیگر از نسل دو به نسل سه) مغفول واقع شده است.

جمع بندی

بنادر نقاطی هستند که ارتباط با بازار جهانی را امکان‌پذیر می‌سازند و به میزان کریدورهای حمل و نقل، برای توسعه تجارت کشور اهمیت دارند و می‌توانند تعیین‌کننده بهبود جریان کالا و روند توسعه اقتصادی کشور باشند. ایران که بنابه موقعیت ممتاز جغرافیایی خود سال‌هاست یکی از پایگاه‌های بندری جهان محسوب می‌شود، همچنان مطلوبیت بنادر خود را با مزیت ژئوپلیتیک در منطقه، منطبق ساخته و توسعه بنادر رقیب در خلیج فارس و دریای عمان طی ۳۰ سال اخیر، بیانگر ضرورت بازبینی هوشمندانه به موضوع طرح‌های توسعه بندری در کشور است. گزارش حاضر تاریخچه و وضعیت طرح جامع بنادر کشور و نقاط مثبت و نیز آسیب‌ها و ضعف‌های طرح‌ها به‌خصوص آخرین طرح جامع بنادر بازرگانی کشور را به‌صورت خلاصه بررسی نمود. از نقاط مثبت طرح جامع فعلی بنادر بازرگانی کشور، اعتماد به کارشناسان کشور در یک طرح جامع بزرگ ملی است. تهیه طرح جامع فعلی (مصوب سال ۱۳۹۹) بنادر تماماً توسط مجموعه کارشناسی داخل کشور انجام گرفته، به این معنا که برای اولین بار به‌طور کامل به توان مهندسين کشور برای انجام این امر مهم اعتماد گردید. این موضوع بیانگر توان بالای مهندسين و کارشناسان کشور و امکان بهره‌گیری از ظرفیت و توان ایشان بابت نقش‌آفرینی در طرح‌های بزرگ ملی است. از سویی دیگر، در طرح جامع، مصوب ۱۳۹۹، موضوعات نرم‌افزاری توسعه در کنار پرداختن به موضوعات سخت‌افزاری توسعه مورد توجه قرار گرفته که از نقاط قوت این طرح نسبت به طرح‌های پیشین به حساب می‌آید. در این میان، مواردی از قبیل نگاه تخصصی به موضوعاتی نظیر ترافیک بنادر و کاهش اثرات منفی گلوگاه‌های ترافیکی و افزایش سهم ریلی بار از نکات برجسته است.

به‌رغم نکات مثبت موجود در طرح جامع فعلی بنادر کشور نسبت به طرح‌های جامع پیشین، برخی ملاحظات و آسیب‌های جدی از قبیل عدم همخوانی و همگامی طرح جامع بنادر با مطالعات در دست‌انجام طرح جامع حمل و نقل کشور، عدم توجه جدی به ارتقای نسل توسعه بنادر، اخذ رویکرد درون‌گرا و عدم توجه به زنجیره تأمین کالا و رویکرد سیستمی به بنادر وجود دارد که ضروری است نسبت به آنها در طرح‌های آتی برنامه‌ریزی لازم صورت پذیرد. با توجه به لزوم به‌روزرسانی طرح‌های جامع بندری به نزدیک شدن به افق طرح جامع فعلی (حدود دو سال دیگر) و همچنین نظر به تحولات قابل توجه بین‌المللی و بروز فرصت‌ها و تهدیدهای جدید، ضروری است در طرح جامع آینده در فرایند بازرگانی طرح‌های جامع بنادر بازرگانی که برای افق‌های ۱۰ و ۱۵ ساله از اتمام طرح جامع اخیر بایستی برنامه‌ریزی گردد، اقداماتی اساسی مورد توجه قرار گیرد که به شرح زیر پیشنهاد می‌شود:

۱ رویکرد سیستمی و برون‌گرا

در تدوین استراتژی‌های کلان توسعه بندر، باید تمامی ذی‌نفعان و ذی‌نفعان مرتبط از جمله گمرک جمهوری اسلامی ایران، شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای دخیل شوند و ضروری است تا اخذ نظرات و پیشنهادهای آنان در بهبود فرایندها و رویه‌ها مورد توجه قرار گیرد. این رویکرد، سیستمی و برون‌گرا بوده و سبب استفاده از ظرفیت‌های بین‌بخشی می‌گردد.

۲ توجه به کریدورهای بین‌المللی و تحولات و طرح‌های توسعه‌ای در آنها

طرح جامع بنادر کشور باید آخرین تحولات مربوط به کریدورهای بین‌المللی را رصد نماید و در این زمینه تأکید می‌گردد که اگر قرار باشد



ایران نقش مؤثر و کلیدی برای خود در عرصه بین‌الملل پیدا کند، به‌طور حتم نمی‌توان بنادر و پسکرانه‌ها را بدون توجه به کردورهای بین‌المللی مورد تحلیل قرار داد.

۳) توجه به ابعاد نرم (توسعه غیر فیزیکی) بنادر

توصیه می‌شود ابعاد نرم یا توسعه غیر فیزیکی بنادر در کنار توسعه فیزیکی ساخت‌افزایی بندری مورد توجه بیشتری قرار گیرد. و به ابعاد گوناگون در این زمینه. نظیر اصلاحات ساختار سازمانی بنادر و بهبود فرایندها و رویه‌های عملیاتی و گمرکی و ارتقای سرمایه‌های انسانی و توجه به آموزش و ارتقای مهارت کارکنان و کارمندان پرداخته شود.

۴) هماهنگی تقاضای آتی بنادر با تقاضای طرح جامع حمل‌ونقل کشور

از آنجایی که مطالعات طرح جامع حمل‌ونقل کشور (حسب یک ضرورت کلان ملی) برای افق سال ۱۴۱۴ در حال انجام است و مطالعات طرح جامع بازرگانی کشور پیش از آن و برای افق ۱۴۰۴ تهیه شده، ضروری است به جهت هماهنگی بهتر زیرساخت‌های دریایی و بندری با سایر زیرساخت‌های زمینی (جاده‌ای و ریلی) و هوایی، فرایند پیش‌بینی تقاضای حمل‌ونقل دریایی متناسب با افق طرح جامع حمل‌ونقل کشور در دستور کار قرار گیرد. متأسفانه در حال حاضر، این هماهنگی میان تقاضای طرح‌های جامع بندری و طرح جامع حمل‌ونقل کشور وجود ندارد.

۵) توجه جدی به رقابت پذیری جهانی بنادر

تغییر در سطح رقابت بنادر در دهه‌های اخیر، عمدتاً ناشی از تغییرات به‌وجود آمده در معادلات جهانی بوده که این معادلات خود تابعی از عوامل سه‌گانه جهانی شدن (آزادسازی اقتصادی و مقررات‌زدایی با هدف تسهیل تجارت جهانی، کاهش فواصل جغرافیایی)، کانتینری شدن (افزایش و بهینه‌سازی تجهیزات ارائه سرویس به خطوط کانتینری) و انقلاب لجستیکی (ایفای نقش جدید به‌عنوان زیرسیستم مهمی از سیستم‌های گسترده‌تر تولید و لجستیک علاوه بر وظیفه سنتی خود در امر تخلیه و بارگیری) می‌باشند. این عوامل سبب تغییرات گسترده در نحوه عملکرد، تأمین مالی، مدیریت و راهبری بنادر و در نتیجه تغییرات شدید در رقابت‌پذیری بنادر شده است.

۶) بازبینی طرح‌ها و پروژه‌های بندری و دریایی با هدف ارتقای نسل بنادر

به‌رغم هدفگذاری توسعه بنادر بزرگ دنیا تا نسل پنجم توسعه، در حال حاضر، صرفاً بنادر شهید رجایی، امام خمینی (ره) و امیرآباد دارای معیارهای بنادر نسل دوم هستند و سایر بنادر بازرگانی کشور نسل اولی می‌باشند. پیشنهاد می‌گردد تا ضمن اخذ رویکرد سیستمی به عوامل مؤثر و کنشگر دریایی و بندری، در طرح‌های آتی توسعه بنادر، نسبت به برنامه‌ریزی ارتقای نسل بنادر اقدام گردد.

۷) توجه به سیاست‌های تحول‌آفرین در توسعه دریایی و پس‌کرانه

با توجه به رویکردهای اخیر نسبت به سیاست‌های تحول‌آفرین مانند توسعه و اقتصاد دریامحور، ضروری است تا در بازبینی طرح‌های جامع بنادر کشور نسبت به هماهنگ‌سازی استراتژی‌ها و اقدامات توسعه‌ای بنادر با این دست از موارد اقدام جدی به‌عمل آید.

۸) بهبود رویه‌ها و فرایندهای کاری داخل بندر و توجه به هوشمندسازی ارکان و اجزای بنادر

استفاده از خدمات هوشمندسازی نتایجی از جمله بهبود رویه‌های عملیاتی و گمرکی، ارتقای سطح کارایی و بهره‌وری، افزایش رضایتمندی مشتریان، کاهش هزینه تمام شده خدمات بندری و کاهش زمان فرایندهای عملیاتی و اسنادی در بندر به دنبال خواهد داشت. با این توضیح، ضروری است تا بازنگری طرح جامع بنادر براساس توجه به هوشمندسازی بنادر صورت پذیرد. در این خصوص ضروری است تا نظرات تمامی دست‌اندرکاران مرتبط با فرایند ورود و خروج کالا در بنادر اخذ و ضمن ایجاد همگرایی میان تمامی این دستگاه‌ها، فرایندها و رویه‌های اصلاحی مورد توجه جدی قرار گیرد.

۹) توجه به رفع کمبودهای زیرساختی و توسعه‌ای بنادر

تحلیل‌ها نشان می‌دهند که مجموع ظرفیت اسکله‌ها و انبارها در بنادر تا پایان سال ۱۴۰۰، به‌ترتیب ۸۷ و ۸۲ درصد تقاضای افق طرح را پاسخگو هستند، لیکن ضروری است کمبودهای پیش‌بینی شده برای پهلوگیری کشتی‌ها و خدمات نگهداری موقت کالا خصوصاً کالاهای اساسی مورد توجه سازمان بنادر و دریانوردی قرار گیرد. در این زمینه، استفاده از ظرفیت سرمایه‌گذاری کشورهای خارجی متناسب با نیاز هر بندر نیز می‌تواند در توسعه و بهره‌برداری بنادر در دستور کار قرار گیرد.

۱۰) افزایش سهم ریلی بنادر

اگرچه در طرح جامع فعلی بنادر به افزایش سهم بار ریلی بنادر تأکید شده و تلاش‌هایی در این زمینه انجام شده است مانند آنکه سهم ریلی بار در بنادر متصل به شبکه راه‌آهن سراسری از حدود ۱۱ درصد به ۲۰ درصد برسد) لیکن ضروری است در طرح‌های جامع آتی بنادر، هماهنگی لازم میان سازمان بنادر و دریانوردی با شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران سایر دستگاه‌های مرتبط صورت پذیرد.

