



مرکز پژوهش‌های مطالعات دریایی

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی



ICOPMAS

توسعه فیزیکی بنادر در طرح جامع بنادر بازرگانی ایران

روزبه محققزاده

علی پاکنژاد

امیر اعتمادشهییدی

محمود توکلی

mohaghegh@tna-co.com

paknejad@tna-co.com

shahidi@tna-co.com

tavakoli@pso.ir

چکیده

در مطالعات طرح جامع بنادر بازرگانی ایران، دوازده بندر اصلی کشور شامل بندر شهید رجایی، بندر امام خمینی، بندر انزلی، بندر چابهار، بندر نوشهر، بندر امیرآباد، بندر بوشهر، بندر آبادان، بندر خرمشهر و بندر لنگه مد نظر بوده‌اند. بر اساس مطالعات انجام شده، بنادر کشور باید برای تخلیه و بارگیری حدود ۱۵۸ میلیون تن کالای غیر نفتی در سال ۱۳۹۴ تجهیز شوند. برای این منظور طرح‌های توسعه فیزیکی و غیر فیزیکی ۱۲ بندر فوق‌الذکر تهیه و تا افق سال ۱۳۹۴ ارائه شده است. در این مقاله طرح‌های توسعه فیزیکی این بنادر که به عنوان سند بالادستی هرگونه توسعه آتی بنادر کشور خواهد بود، بررسی می‌شود. در بخش توسعه فیزیکی بنادر، سرمایه‌گذاری بالغ بر حدود یک میلیارد دلار به منظور توسعه بنادر مذکور لازم دانسته شده است.

کلمات کلیدی: برنامه‌ریزی بندری، توسعه فیزیکی، حجم سرمایه‌گذاری



بنادر بازرگانی دروازه‌های تجارت و بازرگانی خارجی کشور قلمداد می‌شوند. در حدود ۹۰٪ از واردات و صادرات کل کشور از طریق این گلوگاه‌ها مبادله می‌شوند. طرح جامع بنادر بازرگانی ایران به عنوان سند بالادست برای توسعه بنادر بازرگانی ایران در سال‌های آینده محسوب شده و چشم‌انداز توسعه بنادر را تا سال ۱۳۹۴ ترسیم می‌نماید. اهمیت این طرح از آن روست که مرجع سیاست‌گذاران و مدیران برای توسعه بنادر کشور قرار خواهد گرفت.

الزاماتی نظیر نیاز به استراتژی یکپارچه برنامه‌ریزی بنادر، ضرورت بهره‌گیری بیشتر و مؤثرتر از ظرفیت‌های بالقوه و بالفعل بنادر بازرگانی، ضرورت استفاده مطلوب‌تر از تجهیزات و تکنولوژی‌های جدید بندری و رفع مشکلات و تنگناهای موجود در بنادر بازرگانی در افق کوتاه مدت و میان مدت سازمان را به انجام چنین مطالعات راهبردی سوق داد.

در همین راستا، مطالعات طرح جامع بنادر بازرگانی ایران پس از برگزاری یک مناقصه در سال ۱۳۸۳ به شرکت‌های طرح نوآندیشان (TNA) از ایران و مشاور بندر هامبورگ (HPC) از آلمان واگذار شد. مطالعات در دو مرحله برنامه‌ریزی گردید که مطالعات مرحله اول در سال ۱۳۸۴ تکمیل و پس از اخذ تأییدات هیأت علمی و کمیته راهبردی به تصویب هیأت عامل سازمان بنادر رسید. مطالعات مرحله دوم مشتمل بر طرح توسعه ۱۲ بندر اصلی برای افق ۱۳۸۸ و ۱۳۹۴ نیز در سال ۱۳۸۶ به اتمام رسید. در این مقاله اهداف و نتایج این طرح ملی که سند و مبنای توسعه بنادر کشور در سال‌های آتی است، مورد بررسی قرار می‌گیرد.

اهداف طرح جامع بنادر بازرگانی کشور

اهدافی مد نظر طرح جامع بنادر را می‌توان به صورت عام چنین برشمرد:

- تحقق سیاست‌های کلان ملی، از طریق ارتقاء بخش بازرگانی دریایی
- تهیه سند استراتژی کلی برای توسعه بنادر بازرگانی کشور
- بهبود وضعیت عملکردی بنادر در چارچوب استراتژی کلی توسعه بنادر بازرگانی کشور
- بهبود وضعیت زیرساخت‌ها و روساخت‌های موجود بنادر بازرگانی در مقایسه با استانداردهای جهانی
- بهبود و ارتقاء وضعیت زیست محیطی، بهداشتی، آموزشی و مقرراتی بنادر بازرگانی کشور

محدوده مطالعات

طرح جامع بنادر بازرگانی در مرحله اول شامل کلیه بنادر تجاری و چندمنظوره سواحل شمالی و جنوب کشور بوده است. مطالعات بنادر کوچک تجاری و چند منظوره در قالب گزارش جداگانه‌ای برای سازمان بنادر تدوین گردید. در فاز دوم مطالعات طرح‌های توسعه فیزیکی برای دوازده بندر اصلی کشور شامل بندر شهید رجایی، بندر امام خمینی، بندر انزلی، بندر چابهار، بندر نوشهر، بندر امیرآباد، بندر بوشهر، بندر آبادان، بندر خرمشهر و بندر لنگه تهیه گردید.

در طرح جامع بنادر بازرگانی کشور، بجای تکیه صرف به پیش‌بینی آینده مبتنی بر روند گذشته و جاری اقتصاد که عمدتاً مبتنی بر مدل‌های اقتصادسنجی بوده است، از هدف‌گذاری آینده بر مبنای سندهای بالادستی نیز بهره گرفته شده است. از میان سناریوهای متعدد پیش‌بینی تجارت خارجی که منجر به برآورد بار بنادر گردیدند، نهایتاً سناریوی مبتنی بر "سند چشم‌انداز توسعه جمهوری اسلامی" مورد استفاده قرار گرفت. این انتخاب با توجیه جایگاه ایران بعنوان کشور اول منطقه در افق ۱۴۰۴ و لزوم افزایش سهم ایران از تجارت جهانی از ۰/۴۵ درصد فعلی به سهمی متناسب با سهم جمعیتی ایران (۱ درصد) صورت گرفته است.

پیش‌بینی بار بنادر کشور

از میان سناریوهای مختلف تخصیص بار به بنادر کشور، سناریوی توسعه بنادر چندقطبی و تخصصی بیشترین سازگاری را با اهداف چشم‌انداز و ظرفیت پسرکرانه داشته و گزینه پیشنهادی مشاورین قرار گرفت. در این گزینه بنادر شهید رجایی (به عنوان قطب کانتینری) و امام خمینی (به عنوان قطب فله خشک) نقش محوری در جنوب و بنادر انزلی و امیرآباد نقش محوری در شمال ایفا خواهند کرد. مقدار کالای غیر نفتی بنادر ۱۲ گانه مورد بررسی در سال ۱۳۹۴ در جدول (۱) ارائه شده است.

جدول ۱: کالای غیر نفتی تخصیص یافته به بنادر در سال ۱۳۹۴ (بر حسب میلیون تن)

نام بندر	صادرات/ واردات	ترانزیت	ترانشیپ	کابوتاژ	مجموع
امام خمینی	۴۱/۷	۰/۱	۵/۹	۱/۲	۴۸/۸
خرمشهر	۲/۶	*	*	۰/۲	۲/۸
آبادان	۰/۳	*	*	*	۰/۳
شهید رجایی	۴۹/۱	۱۲/۸	۸/۴	۰/۸	۷۱/۱
شهید باهنر	۲/۵	۰/۳	*	۰/۳	۳/۱
لنگه	۰/۸	*	*	۰/۹	۱/۸
بوشهر	۲/۹	*	*	۰/۱	۳
چابهار	۰/۸	۱/۶	*	*	۲/۴ ⁺
انزلی	۶/۸	۳/۲	*	*	۱۰/۱
نوشهر	۱/۶	۱/۴	*	*	۳
امیرآباد	۱/۵	۶/۹	*	*	۸/۴
فریدونکنار	۰/۸	*	*	*	۰/۸
سایر	۱/۱	*	*	۲	۳/۱
کل	۱۱۲/۵	۲۶/۴	۱۴/۳	۵/۶	۱۵۸/۸

* ناچیز، کمتر از ۱۰۰ هزار تن

نیل به اهداف طرح جامع بنادر تا افق ۱۳۹۴ (جابجایی حدود ۱۶۰ میلیون تن کالای غیرنفتی، ترانزیت ۲۵ میلیون تن کالای غیر نفتی و جابجایی ۷۳ میلیون تن کالای نفتی) مستلزم سرمایه‌گذاری در حوزه ساخت و ساز و تجهیز بنادر به شرح جدول (۲) می‌باشد.^۱

جدول ۲: برآورد هزینه‌های توسعه فیزیکی بنادر تا سال ۱۳۹۴ (میلیون دلار)

نام بندر	هزینه‌های عمرانی	هزینه‌های تجهیزات	مجموع
بندر خرمشهر	۱۶/۲	۱۵/۱	۳۱/۳
بندر امام خمینی	۸۰/۲	۱۳۱/۷	۲۱۱/۹
بندر بوشهر	۳/۸	۱۵/۱	۱۸/۹
بندر آبادان	۵/۷	۴/۵	۱۰/۲
بندر لنگه	۲۲/۶	۹/۹	۳۲/۵
بندر شهید رجایی	۱۲۲	-	۱۲۲
بندر شهید باهنر	۳۱/۷	۱/۴	۳۳/۱
بنادر چابهار	۳۳/۶	۲۹/۳	۶۲/۹
بندر انزلی	۱۴۴	۱۲۷	۲۷۱
بندر نوشهر	۲۷/۱	۱۴/۱	۴۱/۲
بندرامیر آباد	۶۳/۵	۴۰/۵	۱۰۴
بندر فریدونکنار	۲۰	۳۵	۵۵
جمع کل	۵۷۰/۴	۴۲۳/۶	۹۹۴

* بدون احتساب طرح‌های مصوب موجود



طرح‌های توسعه بنادر

در طرح جامع علاوه بر طرح‌های توسعه‌ای در دست اجرا و مصوب هیأت عامل، طرح‌های توسعه فیزیکی بنادر تابعه پیشنهاد گردیده است تا در چارچوب زمانی تعیین شده به اجرا گذاشته شوند. اهم این موارد در جدول ۳ آمده است.

جدول ۳: خلاصه طرح‌های توسعه پیشنهادی تا سالهای ۱۳۸۸ و ۱۳۹۴

کوتاه مدت (۱۳۸۸)	میان مدت (۱۳۹۴)
بندر شهید رجایی	

^۱ این سرمایه‌گذاری علاوه بر سرمایه‌گذاری در طرح‌های مصوب جاری سازمان بنادر می‌باشد.

میان مدت (۱۳۹۴)	کوتاه مدت (۱۳۸۸)
<ul style="list-style-type: none"> • ادامه احداث ترمینال کانتینری جدید 	<ul style="list-style-type: none"> • لایروبی کانال تا عمق ۱۶ متر • ترمینال کالاهای عمومی <ul style="list-style-type: none"> ○ سیلو برای بارکن‌های غله در محل جدید • ترمینال سنگ آهن <ul style="list-style-type: none"> ○ تخریب انبارهای شماره ۱۴ و ۱۹ • احداث ترمینال کانتینری جدید
بندر بوشهر	
<ul style="list-style-type: none"> • ادامه احداث ترمینال کانتینری 	<ul style="list-style-type: none"> • اجرای طرحهای توسعه مصوب پیشین (لایروبی، اسکله شهید حقگو، بهسازی اسکله‌های ۱ تا ۳، بازسازی، توسعه اسکله کوثر و ...) • احداث ترمینال کانتینری با ۱۲/۳ هکتار فضای خالص
بندر چابهار	
	<ul style="list-style-type: none"> • تعریض کانال ورودی به بندر شهید کلاتری به میزان ۱۰۰ متر و نیز تعریض مسیر کانال • احداث یک ترمینال کانتینری شامل دو اسکله کانتینری (مجهز به ۶ عدد گنتری کرین کانتینری کشتی به ساحل) با ظرفیت ۶۴۰۰۰ TEU و ۳۳ هکتار محوطه انبار کانتینری و راه‌های داخلی • احداث یک ترمینال چند منظوره همراه با سه اسکله با ظرفیت ۱/۲ میلیون تن کالای بسته‌بندی، ۳۱/۵ هکتار محوطه انبار کالای بسته‌بندی و راه‌های داخلی و ۹۵۰۰ مترمربع انبار ترانزیت
بندر امام خمینی	
<ul style="list-style-type: none"> • ترمینال کانتینری <ul style="list-style-type: none"> ○ روسازی محوطه انبار کانتینرهای پر و خالی • ترمینال فله خشک <ul style="list-style-type: none"> ○ اسکله ○ استحصال زمین ○ ۳ انبار سر پوشیده هر یک به مساحت ۹,۰۰۰ مترمربع ○ ۱۱ باسکول • ترمینال غله جدید <ul style="list-style-type: none"> ○ ۱۵ سیلوی غله هر یک به ظرفیت ۷,۰۰۰ تن • ترمینال فعلی غله <ul style="list-style-type: none"> ○ ۵ سیلوی غله هر یک به ظرفیت ۷,۰۰۰ تن 	<ul style="list-style-type: none"> • احداث ترمینال کانتینری • ترمینال غله جدید <ul style="list-style-type: none"> ○ ۱۵ سیلوی غله هر یک به ظرفیت ۷,۰۰۰ تن ○ اجرای سیستم نوار نقاله • ترمینال فعلی غله <ul style="list-style-type: none"> ○ حصار کشی ترمینال
بندر انزلی	
	<ul style="list-style-type: none"> • اطلاع موج‌شکن غربی به طول ۱,۲۰۰ متر • ساخت یک موج‌شکن جدید در قسمت شرق محوطه بندر به طول تقریبی ۹۰۰ متر • ساخت یک اسکله جدید به طول تقریبی ۱,۰۰۰ متر با ۶ اسکله • ایجاد یک اسکله دیگر به طول ۲۵۰ متر در مراحل بعدی در انتهای جنوب شرقی • ایجاد ۲ اسکله در قسمت داخلی موج‌شکن جدید برای جایابی انواع مختلف محموله‌های نفتی • تخصیص محوطه اسکله کوچک در انتهای شمال غربی اسکله جدید به عنوان لنگرگاه رزرو برای شناورهای دریایی

میان مدت (۱۳۹۴)	کوتاه مدت (۱۳۸۸)
	<ul style="list-style-type: none"> • یک محوطه انبار کانتینرهای پر با ۱,۸۰۰ جایگاه زمینی برای کانتینرهای پر (۵,۴ هکتار) • محوطه انبار کانتینرهای خالی با ۳۰۵ جایگاه زمینی (۱/۴ هکتار) • خاکریزی حدود ۱ میلیون متر مکعب • لایروبی حدود ۱۰۰,۰۰۰ متر مکعب • روسازی ۳۵۰,۰۰۰ متر مربع • ۴۲۵۰ متر خطوط راه آهن
بندر امیرآباد	
	<ul style="list-style-type: none"> • اجرای طرحهای توسعه مصوب پیشین (احداث ۵ اسکله) • بهبود و توسعه ۴/۵ هکتاری انبار کانتینر به سمت غربی انبار فعلی
بندر نوشهر	
	<ul style="list-style-type: none"> • کارهای ساخت برای ۳ اسکله در دست اجرا • ایجاد و نوسازی یک محوطه دایم انبار کانتینری با ظرفیت ۳۰,۴۷۶ کانتینر
بندر خرمشهر	
	<ul style="list-style-type: none"> • اجرای طرحهای در دست اجرا (احداث دو انبار سرپوشیده جدید، روسازی ۶۰۰۰۰ متر مربع از محوطه، احداث ساختمان جدید اداری بندر، تعمیر و نگهداری اسکله‌های شماره ۲-۸ + اسکله خانیان و ...) • توسعه و انتقال محوطه کانتینری
بندر آبادان	
	<ul style="list-style-type: none"> • اجرای طرحهای توسعه مصوب و در دست اجرا: <ul style="list-style-type: none"> ○ (یک انبار سر پوشیده جدید به مساحت ۲,۰۰۰ متر مربع در قسمت شرقی بندر ○ ترمینال مسافری جدید ○ اسکله ۵,۰۰۰ تنی جدید، یک ساختمان اداری جدید ○ یک مجتمع دروازه‌ای جدید ○ اسکله شماره ۴ (زاله) • احداث محوطه پارکینگ کامیون • احداث دو باسکول در محل دروازه
بندر شهید باهنر	
<p style="text-align: center;">تا سال ۱۳۸۹</p> <ul style="list-style-type: none"> • عملیات لایروبی • بخش دیگری از اسکله‌های مخصوص لنجها • احداث یک انبار سر پوشیده 	<ul style="list-style-type: none"> • ایجاد محوطه دایم صفافی کانتینر با ظرفیت تقریبی ۴۰,۰۰۰ کانتینر • ساخت یک اسکله مختص لنج در سمت جنوب
بندر لنگه	
	<ul style="list-style-type: none"> • احداث یک اسکله دیگر مخصوص لنجها به طول حدوداً ۲۰۰ متر • احداث یک محوطه انبار کانتینری عمومی دائمی • احداث یک اسکله مسافری جداگانه در نزدیکی حوضچه غربی در مقابل ترمینال مسافری والفجر • ۲۶۰۰۰۰ متر مکعب لایروبی کانال • احداث اسکله جدید به طول ۱۴۰ متر
بندر فریدونکنار	
<ul style="list-style-type: none"> • احداث دو واحد سیلوی غلات 	<ul style="list-style-type: none"> • عملیات لایروبی مستمر به منظور حفظ عمق کانال ورودی و اطراف اسکله

میان مدت (۱۳۹۴)	کوتاه مدت (۱۳۸۸)
	<ul style="list-style-type: none"> • لایروبی بخش باقیمانده اسکله شرقی • احداث سیلوه‌های غلات • احداث اسکله مخصوص شناورهای خدماتی دریایی

ظرفیت بنادر اصلی

ظرفیت اسمی بنادر کشور تابعی از پارامترهای مختلف است بطوریکه وجود محدودیت ظرفیت در هر یک از بخشهای اسکله، تجهیزات اسکله، تجهیزات جابجایی محوطه، انبارها و دروازه می تواند ظرفیت بندر را تغییر دهد. به همین دلیل در ادامه به منظور ارائه برآوردی از محدوده ظرفیت بنادر اصلی کشور، برآورد «ظرفیت تخلیه و بارگیری کالا در مجموعه اسکله‌های هر یک از بنادر» پس از اجرای طرحهای توسعه ذکر می گردد. لازم به ذکر است که این ظرفیت نیز بر اساس نوع تخصیص اسکله‌ها به انواع کالا می تواند متغیر باشد.

ظرفیتهای مذکور بر اساس نرم‌های تخلیه و بارگیری کالاها به تفکیک نوع کالا محاسبه شده است. طبیعی است که با توجه به افزایش روند تجارت دریایی، ظرفیت بنادر نیز متناسباً افزایش خواهد یافت. این افزایش ظرفیت مبتنی بر توسعه فیزیکی و توسعه‌های غیرفیزیکی بنادر خواهد بود. جدول ۴ پیش‌بینی ظرفیت بنادر اصلی کشور را نشان می‌دهد.

جدول ۴: پیش‌بینی ظرفیت تخلیه و بارگیری در اسکله‌های بنادر اصلی کشور در سال ۱۳۹۴ (هزار تن)

بندر	نوع اسکله	واحد	۱۳۹۴
آبادان	لنجها	هزار تن	۱۸۸
	کالای عمومی	هزار تن	۸۰
	مجموع	هزار تن	۲۶۸
امیرآباد	کانتینری	۱۰۰۰ TEU	۹۹۰
		هزار تن	۱۱،۳۸۰
	غیر کانتینری	هزار تن	۲۹۴۰
	مجموع	هزار تن	۱۴،۳۳۰
انزلی	کانتینری	۱۰۰۰ TEU	۳۷۹
		هزار تن	۴،۳۵۹
	غیر کانتینری	هزار تن	۷،۹۸۴
	رو-رو	هزار تن	۱۰۴
	مجموع غیر نفتی	هزار تن	۱۴،۸۷۲
باهر	لنجها	هزار تن	۴۸۱
	کالای عمومی	هزار تن	۱۹۹۶
	کانتینری	۱۰۰۰ TEU	۷۳

بندر	نوع اسکله	واحد	۱۳۹۴
		هزار تن	۸۳۹
	مجموع غیر نفتی	هزار تن	۳۳۱۶
	عمومی	هزار تن	۴۴۶۶
بوشهر	کانتینری	۱۰۰۰ TEU	۲۱۸
		هزار تن	۲۵۰۸
	مجموع غیر نفتی	هزار تن	۶۹۷۴
چابهار	غیر کانتینری	هزار تن	۱۴۶۹
	کانتینری	۱۰۰۰ TEU	۲۹۸
		هزار تن	۳۴۲۹
	مجموع غیر نفتی	هزار تن	۴۸۹۸
فریدونکنار	عمومی	هزار تن	۱۶۴۸
	کانتینری	۱۰۰۰ TEU	۱۰۳۲
		هزار تن	۱۱۸۶۶
امام خمینی	عمومی	هزار تن	۱۱۵۸۳
	فله خشک (بجز سنگ آهن)	هزار تن	۱۹۹۲۶
	فله مایع خوراکی	هزار تن	۸۶۴
	مجموع غیرنفتی (بجز گاز مایع و سنگ آهن)	هزار تن	۴۴۲۳۹
	لنجها	هزار تن	۱۱۰۴
خرمشهر	عمومی	هزار تن	۲۹۰۴
	کانتینری	۱۰۰۰ TEU	۲۸۲
		هزار تن	۳۲۴۳
	فله خشک	هزار تن	۲۱۶۰
	مجموع	هزار تن	۹۴۱۱
لنگه	لنجها	هزار تن	۳۴۶
	عمومی	هزار تن	۸۴۲
	کانتینری	۱۰۰۰ TEU	۶۹
		هزار تن	۷۹۶
	مجموع	هزار تن	۱۹۸۴
نوشهر	غیر کانتینری	هزار تن	۳۲۲۶
	کانتینری	۱۰۰۰ TEU	۱۰۷
		هزار تن	۱۲۲۷

بندر	نوع اسکله	واحد	۱۳۹۴
	مجموع	هزار تن	۴۴۵۳
رجایی	کانتینری	۱۰۰۰ TEU	۵۵۹۳
		هزار تن	۶۴۳۲۰
	عمومی	هزار تن	۵۵۵۹
	فله خشک	هزار تن	۱۱۶۳۰
	مجموع	هزار تن	۸۱۵۰۹
	مجموع	هزار تن	۱۸۷،۸۹۲

نتایج

با توجه به مطالب ذکر شده لازم است تا سال ۱۳۹۴، علاوه بر انجام اقدامات نرم‌افزاری، در کنار طرح‌های مصوب در حال اجرا، در بنادر کشور در حدود ۱ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری صورت گیرد تا تخلیه و بارگیری حدود ۱۵۸ میلیون تن کالا مقدور باشد. خلاصه سایر نتایج و دستاوردهای طرح جامع بنادر بازرگانی کشور به شرح زیر بوده است:

• حوزه اجرای پروژه‌ها:

استفاده از مجری مستقل و روش مدیریت طرح در کنار روش واگذاری پروژه‌ها بصورت EPC

• حوزه اعتبارات و سرمایه‌گذاری:

عدم اتکا به اعتبارات عمرانی و روی آوردن به روش‌های جدید B.O.O و B.O.T و فروش اوراق مشارکت – ایجاد بنادر آزاد به جای مناطق ویژه بندری به منظور مقررات‌زدایی

• حوزه مدیریت و سازمان:

– تمرکززدایی و واگذاری اختیارات و مسئولیت‌ها به ادارات کل و زمینه‌سازی برای ایجاد تدریجی

شرکت‌های سهامی بنادر بازرگانی

– تفکیک تخصصی بنادر به منظور افزایش کارایی و بهره‌وری

– خصوصی‌سازی بنادر کوچک

– ایجاد سیستم تک پنجره به منظور جلب رضایت‌مندی مشتریان

• حوزه تکنولوژی و حمل و نقل:

– آماده‌سازی بنادر اصلی برای تخلیه و بارگیری کانتینر و کانتینرایز کردن بنادر

– ایجاد سیستم تخلیه و بارگیری تمام اتوماتیک کانتینر

– توسعه کاربرد IT در بنادر

– توسعه بنادر درون سرزمین land port

تشکر و تقدیر

جا دارد از کلیه کارشناسان ایرانی و خارجی در گروه‌های مطالعاتی و همچنین از مساعدت‌های مدیریت سازمان بنادر و دریانوردی، مدیران و معاونت‌ها و کلیه کارشناسان ستادی و مدیران و کارشناسان بنادر که با مساعدت‌های خود در به ثمر رسیدن پروژه ما را یار و یاور بوده‌اند، عمیقاً سپاسگزاری شود.

مراجع:

- ۱- گزارش‌های مرحله اول طرح جامع بنادر بازرگانی کشور، شرکت طرح نواندیشان، شرکت HPC، ۱۳۸۳
- ۲- گزارش‌های مرحله دوم طرح جامع بنادر بازرگانی کشور، شرکت طرح نواندیشان، شرکت HPC، ۱۳۸۷



Physical development of Iran's Commercial Ports

R. Mohagheghzadeh

A. Paknejad

A. Etemad Shahidi

M. Tavakoli

Abstract

Iran's Port Master Plan has included totally twelve of Iranian main ports which are ports of Shahid Rajaei, Imam Khomeini Port, Anzali Port, Chabahar Port, Noshahr Port, Amirabad Port, Bushehr Port, Abadan Port, Khorramshahr Port and Lengeh Port. The studies suggested that Iranian ports must be equipped and prepared to loading and unloading an entire capacity of 158 million tons of non-oil cargos by 2015. For this purpose, physical and non-physical development plans were introduced concerning the above-mentioned ports. These plans must be fully performed by 2015. This article is going to focus on the plans that aim to fulfill physical development. It has been estimated that realization of such physical development, as indicated by the plans, requires a fund of near \$1 billion.

Keywords: port master plan, physical development, non-physical development, Persian Gulf, Bandar Abbas, loading and unloading