

چالش‌ها، فرصت‌ها و افق‌های توسعه دریامحور در جمهوری اسلامی ایران

گزارش سازمان بنادر و دریانوردی^۱

مقدمه

در طول یک‌سال گذشته مطالعات علمی کاملی با حضور شش دانشگاه داخلی کشور در رابطه با اقتصاد دریا انجام شده است. در رابطه با موضوع سیاست‌ها و راهبردهای دریایی، آنچه امروز مهم است این است که نباید احساس حقارت کرد. علت این امر هم آن است که به‌عنوان نمونه، قبل از انقلاب یک بندر خرمشهر داشتیم که تخلیه بار به‌کندی در آن انجام می‌شد. بندر شهید رجایی قرار بود توسط یک شرکت ایتالیایی احداث شود اما نیمه‌تمام رها شد. بعد از انقلاب این بندر توسط قرارگاه خاتم‌الانبیاء ساخته شد و به بهره‌برداری رسید. به‌تازگی نیز اسکله‌ای به طول پانصد متر با تکیه بر توان داخلی افتتاح شده است و نکته شایان توجه این‌که سازه دریایی، از ۳۸ متر زیر آب ساخته می‌شود و بالا می‌آید. ظرفیت این اسکله ۱۸ هزار و ۴۰۰ کانتینر است که اگر روی کامیون بگذاریم؛ طول صف آن شش صد کیلومتر می‌شود.

هم‌اکنون در جمهوری اسلامی ایران ۸۴۳ سازه دریایی وجود دارد، از انواع بنادر تجاری، نفتی، صنعتی، پتروشیمی، گردشگری و... در موضوع گردشگری، سالانه ۱۲ میلیون نفر، سفر دریایی در کشور انجام می‌شود و به‌طور خاص در ایام نوروز، سه میلیون نفر، سفر دریایی داریم

^۱ دکتر علی‌اکبر صفایی، رئیس سازمان بنادر و کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

و شناورهای بسیار مدرن این جابجایی را انجام می‌دهند. اگر گردشگری خارجی نیست به‌خاطر این‌که تحریم هستیم ولی گردشگری داخلی وجود دارد. کشتیرانی جمهوری اسلامی بزرگ‌ترین ناوگان کشتیرانی منطقه‌ای غرب آسیا را دارد؛ شامل نیروی دریایی چه در ارتش و چه در سپاه، کشتی‌های کانتینری و کشتی‌های فله و کشتی‌های متفرقه. توسعه‌ای که در بخش شیلات در رابطه با حوضچه‌های پرورش میگو و ماهی داشتیم بسیار زیاد بوده است. ۷۰۰ هزار تن صید شیلات داریم و برای یک میلیون و پانصد هزار تن در حال برنامه‌ریزی هستیم.

تعداد ۳۴ بندر اصلی در کشور فعال است که ظرفیتشان ۴۰۰ میلیون تن است. درباره امارات می‌گویند که ۲۰ میلیون کانتینر ظرفیت دارد و ظرفیت ما ۸ میلیون کانتینر است. ظرفیت بنادر نفتی و غیرنفتی ما در مجموع ۴۰۰ میلیون تن است. عملکرد نفتی و غیرنفتی بنادر ما ۲۱۰ میلیون تن در طول سال است که عملکرد قابل‌توجهی در شرایط تحریم است. باید به این نکته توجه داشت و اینکه این‌ها همگی بعد از انقلاب انجام شده است. البته نسبت به ظرفیتی که داریم هنوز جای کار بسیار است. برخی عواملی که باعث شده، در جایگاهی متناسب با ظرفیتمان نباشیم عبارت‌اند از:

- صنعت دریایی، سرمایه‌گذاری‌های سنگین می‌خواهد. به‌عنوان نمونه هزینه ساخت یک دیوار در خشکی، حداکثر با بهترین مصالح متری ده میلیون تومان است؛ اما همین دیوار وقتی در دریا به نام اسکله احداث می‌شود، بالای یک میلیارد تومان هزینه می‌خواهد. هیچ سرمایه‌گذاری در دریا، اقتصادی نیست مگر با فاینانس؛ چرا؟ چون صنعت دریایی سرمایه بسیار زیاد می‌خواهد. تمام مواردی که در کشورهای دیگر اتفاق می‌افتد، ۸۰ درصدش فاینانس بانک‌های بین‌المللی است. یک کشتی ۱۵۰ میلیون دلاری را هیچ‌کس نمی‌تواند نقد بخرد؛ هشتاد درصدش فاینانس است و باید توجه داشت که کشور ما در این زمینه به‌واسطه تحریم، مشکلاتی دارد.
- نکته دیگر که باعث شده ما در جایگاه خودمان نباشیم این است که تمام مقررات، محیط کسب‌وکار صنعت دریایی، باید تابع مقررات بین‌المللی باشد. حتی یک آشپز ساده بر روی کشتی که تحت کنوانسیون بین‌المللی اس.تی.سی. دبلو گواهی‌نامه

نداشته باشد؛ نمی‌تواند کار کند. قبل از تحریم‌ها، جمهوری اسلامی ۳۷ خط کشتیرانی بین‌المللی داشت که این‌ها را یک‌شبه قطع کردند.

نکته آخر این‌که در کشور بیش از بیست ارگان دریایی داریم و هیچ‌جا دنیا مدیریت یکپارچه وجود ندارد بلکه سیاست‌گذاری یکپارچه وجود دارد. مگر می‌شود یک مجموعه مدیریت یکپارچه بیاید مسئولیت شیلات، نیروی دریایی، سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت صنعت، وزارت نیرو، کشتیرانی جمهوری اسلامی، نفت‌کش و... همه و همه را انجام دهد.

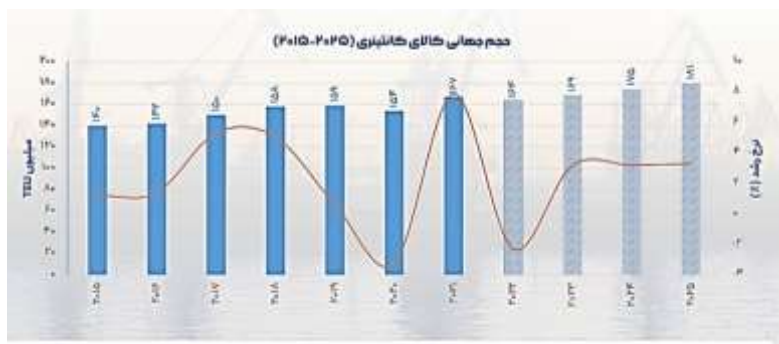
در این گزارش ابتدا تصویری از تجارت حمل‌ونقل دریایی در جهان ارائه شده است و سپس نقش و جایگاه سازمان در توسعه دریامحور مورد بررسی قرار گرفته است.

الف- تصویری از تجارت حمل‌ونقل دریایی در جهان

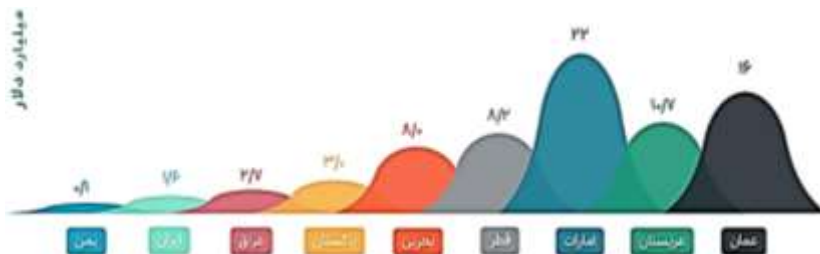
۱- تجارت جهانی دریابرد



۲- تجارت جهانی کانتینر



۳- حجم سرمایه‌گذاری بنادر منطقه خلیج فارس و دریای عمان تا افق ۲۰۲۴



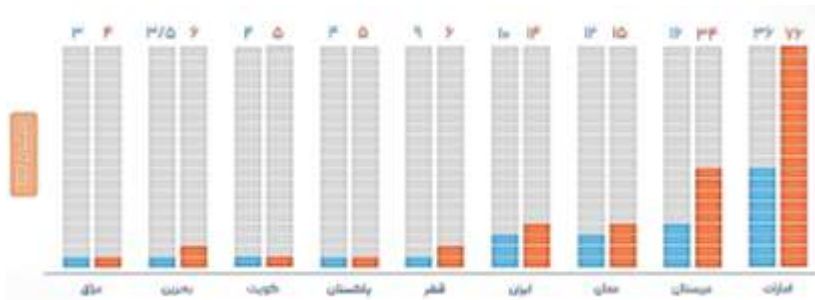
حجم سرمایه‌گذاری

- مجموع کل حجم سرمایه‌گذاری: ۷۲/۳ میلیارد دلار
- متوسط حجم سرمایه‌گذاری: ۸/۳ میلیارد دلار
- سهم ایران از حجم سرمایه‌گذاری بنادر منطقه: ۰/۰۲ درصد

سرمایه‌گذاری زیرساخت

- قطر رتبه اول، امارات رتبه دوم و ایران رتبه هفتم در منطقه

۴- پیش‌بینی ظرفیت بنادر کانتینری کشورهای منطقه در سال‌های ۲۰۲۴ و ۲۰۳۰



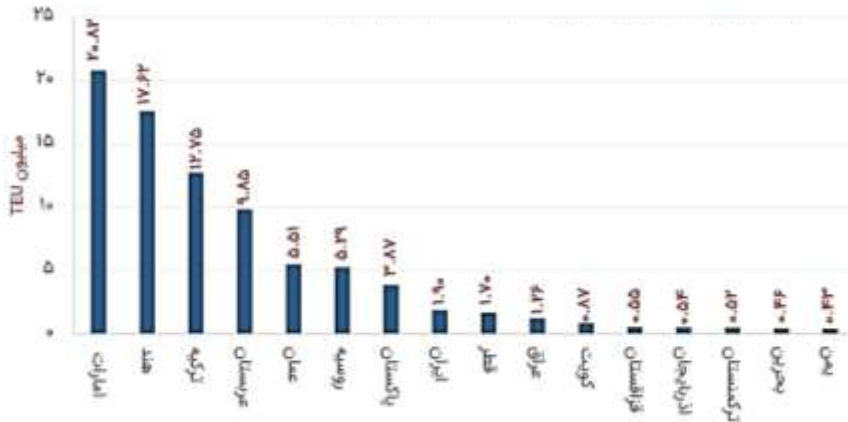
- مجموع ظرفیت بنادر کانتینری در ۲۰۲۴: ۹۰ میلیون TEU^۲
- مجموع ظرفیت بنادر کانتینری در ۲۰۳۰: ۱۶۰ میلیون TEU
- بیشینه درصد رشد بنادر کانتینری: عربستان (۱۱۳)، امارات (۱۱۱)، بحرین (۷۱)، قطر (۵۰)، ایران (۴۰) درصد

۵- عملیات کالای کانتینری کشورهای همسایه (سال ۲۰۲۲)

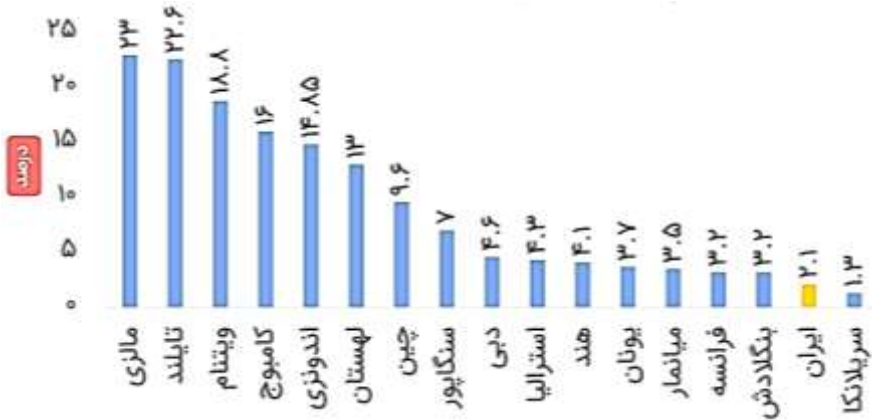
- رتبه ۵۰ ایران از میان ۱۳۹ کشور دارای دسترسی به دریا
- رتبه ۸ ایران از میان ۱۵ کشور همسایه
- سهم ۰/۲ درصد بنادر ایران از عملیات کانتینری جهان
- سهم ۲ درصد بنادر ایران از عملیات کانتینری کشورهای همسایه

۶- حجم عملیات کالای کانتینری کشورهای همسایه (سال ۲۰۲۲)

^۲ Twenty Foot Equivalent Unit

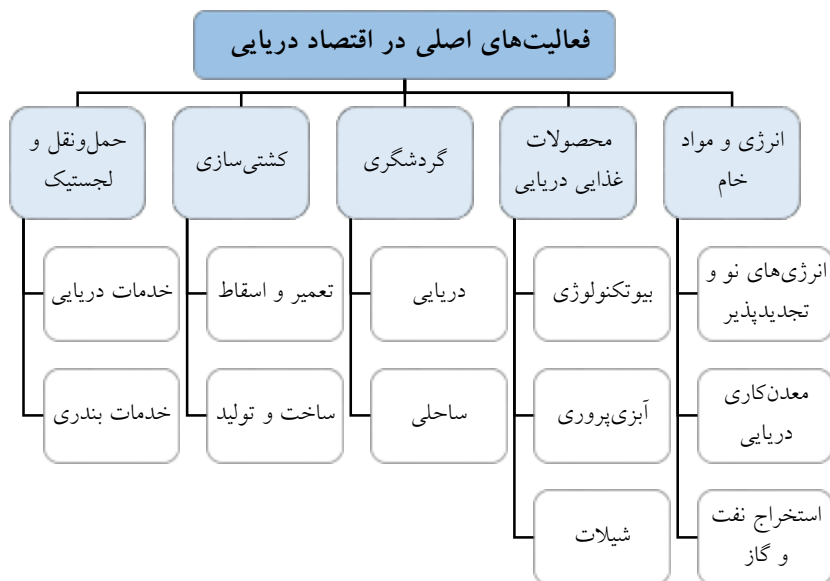


۷- سهم اقتصاد دریا از تولید ناخالص داخلی (سال ۲۰۲۲)



ب- نقش و جایگاه سازمان در توسعه دریامحور

۱- ایفای نقش در هرکدام از فعالیت‌های اصلی در اقتصاد دریایی



۲- ظرفیت حمل و نقل دریایی در کشور

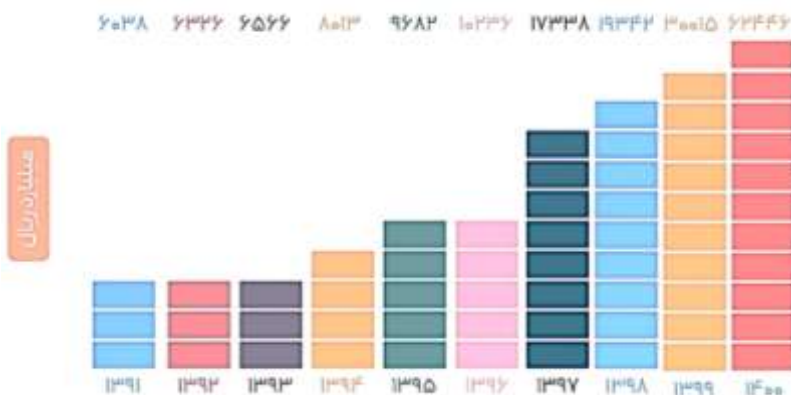
۱. قرارگیری بنادر کشور در مسیر کریدور ترانزیت بین‌المللی شمال- جنوب
۲. سهم منحصربه‌فرد حمل و نقل دریایی کشور (۰.۹۰٪) در تجارت و مبادلات خارجی
۳. وجود بزرگ‌ترین ناوگان نفتی جهان با ظرفیت ۱۶/۶ میلیون تن
۴. امکان حمل و نقل ترکیبی در بنادر کشور و توسعه ترانزیت از قلمرو سرزمینی ایران
۵. وجود ۱۱ بندر اصلی با ۳۹/۵ کیلومتر طول اسکله و ۶۲ بندر کوچک چندمنظوره
۶. بهره‌مندی از بزرگ‌ترین ناوگان تجاری خاورمیانه با ظرفیت ۶/۱ میلیون تن
۷. خط ساحلی: ۵۸۰۰ کیلومتر طول خط ساحلی کشور (۳۵ جزیره قابل سکونت)
۸. بیش از ۲۷۰ میلیون تن ظرفیت تخلیه و بارگیری کالا (۸/۲ میلیون TEU ظرفیت کانتینری) در بنادر
۹. ظرفیت جابه‌جایی ۲۵ میلیون نفر مسافر دریایی با ۱۱۱ فروند شناور و ۷۲۰۰ صندلی

۳- روند سرمایه‌گذاری سازمان و بخش خصوصی



- متوسط نرخ رشد سرمایه‌گذاری (۱۰ ساله): سازمان بنادر: +۵۹ درصد؛ بخش غیردولتی: +۹۷ درصد
- کمترین نرخ رشد سرمایه‌گذاری (۱۰ ساله): سال ۱۳۹۶ حدود ۱۱ درصد
- بیشترین نرخ رشد سرمایه‌گذاری (۱۰ ساله): سال ۱۳۹۴ حدود ۳۴۱ درصد

۴- سرمایه‌گذاری سالانه سازمان



- متوسط نرخ رشد سالانه: ۲۱٪ طی سال‌های ۱۳۸۴ تا ۱۴۰۰
- بیشینه نرخ رشد سالانه ۶۹٪ در سال ۱۳۹۷
- کمینه نرخ رشد سالانه ۲۶٪- در سال ۱۳۸۷

۵- مسائل حوزه دریایی و بندری کشور

- رونق اقتصادی
- افزایش اشتغال
- افزایش ترانزیت و صادرات کالا (ترافیک کالا در بنادر و دریا)
- تمرکز در محقق شدن اقتصاد دریامحور
- افزایش اقتدار و سیادت دریایی
- سرمایه‌گذاری مستقیم در توسعه و نگهداری زیرساخت‌ها و تجهیزات بنادر
- ارتقای ایمنی، امنیت و حفظ محیط‌زیست دریایی
- شفاف‌سازی و مبارزه با فساد
- تامین نیروی انسانی متخصص

۶- زیرساخت‌ها و تجهیزات بنادر: دارایی‌های فیزیکی موجود

تجهیزات	زیرساخت‌ها
<ul style="list-style-type: none"> • ۱۷۹ فروند تجهیزات دریایی (شناور) • ۲۰۷ دستگاه تجهیزات استراتژیک • ۲۵۰۰ دستگاه تجهیزات مخابراتی و الکترونیکی • سالانه بیش از ۱۱۰۰۰ میلیارد ریال هزینه نگهداری • تجهیزات به ارزش ۶ میلیارد دلار 	<ul style="list-style-type: none"> • ۳۲۳ پست اسکله به طول ۴۱ کیلومتر • ۴۲ کیلومتر موج‌شکن • ۸۰۰۰ هکتار محوطه بندری • ۱۶۷ کیلومتر خطوط لوله نفتی، ۵۰۵ کیلومتر آب، • ۳۸۵ کیلومتر آتش‌نشانی، ۲۸۶ کیلومتر فاضلاب، • ۲۲۱ کیلومتر آبیاری • ۴۰۰ کیلومتر راه و ۲۴۰ کیلومتر راه آهن • ۲۲۸ هکتار مساحت انبار سرپوشیده • ۸۹۳۰۰۰ مترمربع ساختمان • سالانه بیش از ۸۰۰۰ میلیارد ریال هزینه نگهداری • زیرساخت‌هایی به ارزش ۱۰ میلیارد دلار

۷- برنامه راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی

چرخه عمر دارایی

برنامه‌ریزی و مدیریت راهبردی دارایی

- فاز ۱: ساخت، خرید و نصب
- فاز ۲: بهره‌برداری، نگاهداشت و جایگزینی
- فاز ۳: اسقاط، فروش و از رده خارج کردن دارایی
- راهبرد و اهداف مدیریت دارایی
- برنامه‌ریزی راهبردی
- برنامه‌ریزی مدیریت دارایی
- سیاست مدیریت دارایی
- آنالیز تقاضا

اطلاعات دارایی

ریسک و بازبینی

- سیستم اطلاعات
- استانداردهای اطلاعات
- مدیریت داده‌ها
- راهبرد مدیریت اطلاعات
- هزینه‌یابی و ارزش‌گذاری دارایی
- پایش سلامت و عملکرد دارایی
- توسعه پایدار
- مدیریت تغییر
- پایش سیستم مدیریت
- بازبینی و ممیزی مدیریت

تصمیم‌گیری مدیریت دارایی

- راهبرد مدیریت تامین منابع
- راهبرد مدیریت توقعات
- تصمیم‌گیری‌های مرتبط با راهبرد دارایی‌ها
- تصمیم‌گیری‌های مرتبط با دارایی سرمایه‌ای
- تحقق ارزش چرخه عمر دارایی
- سازمان‌دهی و نیروی انسانی
- رهبری مدیریت دارایی
- ساختار سازمانی
- مدیریت شایستگی
- فرهنگ سازمان
- مدیریت برون‌سپاری

۸- چالش‌های موجود سازمان (در زمینه زیرساخت‌ها و تجهیزات بنادر)

۱. عدم وجود بند تکلیفی در احکام سالانه بودجه برای پشتیبانی از امر نگهداشت
۲. عدم وجود تناسب بین منابع اختصاص یافته جهت نگهداشت زیرساخت‌ها
۳. فقدان پیمانکاران و مشاورین تعیین صلاحیت شده در امر نگهداری و تعمیرات
۴. فقدان دستورالعمل و فهرست هزینه مرتبط با نگهداری و تعمیرات
۵. فقدان رشته‌های دانشگاهی مرتبط با امر نگهداشت زیرساخت‌ها
۶. فقدان مصالح مناسب برای ترمیم زیرساخت‌ها
۷. وجود تحریم‌ها و صعوبت تامین قطعات یدکی برای تجهیزات