

راهبردهای مناسب توسعه حمل و نقل دریایی ج.ا.ایران

محمدعلی مطلبی کربکندی^۱

وحید کفیلی^{۲*}

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۹/۱۵

تاریخ ارسال: ۱۳۹۹/۰۳/۰۳

چکیده

این تحقیق به دنبال استخراج راهبردهای مناسب برای توسعه حمل و نقل دریایی جمهوری اسلامی ایران می باشد. برای استخراج قوتها، ضعفها، فرصتها و تهدیدها از واقعیت‌های حمل و نقل دریایی ایران و مصاحبه با چهار نفر از صاحب نظران حوزه حمل و نقل دریایی ایران استفاده شده است. نتایج نشان می دهد که حمل و نقل دریایی ایران دارای ضعف کلی در عملکرد داخلی و خارجی است. برای رتبه بندی راهبردها از تحلیل QSPM استفاده شده است. نتایج به دست آمده نشان می دهد که تدوین سند عالی توسعه دریایی و ترویج فرهنگ توجه به دریا و دریانوردی بین مسئولین و مردم، تجهیز مسیر کریدور شمال - جنوب به منظور یافتن شرکای راهبردی و استفاده از ظرفیت سواحل جنوب شرق کشور، بستر سازی برای مشارکت بخش خصوصی در ارائه خدمات بانکرینگ و خدمات جانبی در بنادر و جزایر کشور، سرمایه گذاری وسیع برای افزایش ظرفیت ناوگان حمل و نقل دریایی و همچنین توسعه ظرفیت سواحل مکران با اولویت استفاده از ظرفیت بخش خصوصی پنج راهبرد برتر برای بهبود عملکرد حمل و نقل دریایی ایران می باشند. با توجه به نتایج به دست آمده پیشنهاداتی در راستای بهبود عملکرد حمل و نقل دریایی ایران ارائه شده است.

واژگان کلیدی: حمل و نقل دریایی، راهبرد، SWOT.

^۱ دکتری مدیریت راهبردی، دانشکده مدیریت راهبردی، دانشگاه و پژوهشگاه عالی دفاع ملی و تحقیقات راهبردی، تهران، ایران.

(mam1342@chmail.ir)

^۲ دکتری علوم اقتصادی، دانشکده اقتصاد و علوم اجتماعی، دانشگاه شهید چمران اهواز، خوزستان، ایران. نویسنده مسئول.

(ayhan_vahid01@yahoo.com)

۱. مقدمه

حمل و نقل از جمله امور زیربنایی است که در حوزه اقتصاد داخل، حلقه اتصال بین صنایع و صنایع با مصرف کنندگان و در حوزه تجارت خارجی حلقه اتصال اقتصاد داخل با اقتصاد جهانی و عامل تحقق تعاملات انسانی در عرصه جهانی (ان جی و ویلمز میر^۱) و یکی از چهار رکن جهانی شدن (هافمن و همکاران^۲)، است. توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل، لازمه اتصال کارا و سریع بخش‌های مختلف اقتصاد داخل و ارتباط بین اقتصاد داخل و اقتصاد جهانی است. در حوزه تجارت خارجی حمل و نقل دریایی بیشترین اهمیت را دارد. بر اساس گزارش آنکثاد^۳ در فاصله زمانی ۱۹۷۰ تا ۲۰۱۷، تجارت دریایی رشد متوسط ۳ درصدی را تجربه کرده است و در سال ۲۰۱۷ بیش از ۸۰ درصد وزنی تجارت جهانی و ۷۰ درصد ارزشی تجارت جهانی از طریق حمل و نقل دریایی انجام شده است. جمهوری اسلامی ایران دارای ۵۲۴ کیلومتر مرز آبی در شمال و ۲۱۰۶ کیلومتر مرز آبی در جنوب می‌باشد که بیش از ۳۰ درصد مرزهای ایران را تشکیل می‌دهد (مرکز آمار ایران به نقل از سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح). دسترسی به آب‌های آزاد، رتبه اول حوزه خلیج فارس و ۲۴ جهان به لحاظ ظرفیت حمل و نقل دریایی و همچنین برخورداری از موقعیت جغرافیایی مناسب اقتصادی و سیاسی باعث شده است تا اقتصاد ایران از زمینه بسیار بالایی در حمل و نقل دریایی برخوردار باشد که البته تاکنون از این پتانسیل به نحو مناسب استفاده نشده است. با توجه به نقش تعیین کننده حمل و نقل دریایی در تحقق اقتصاد مقاومتی^۴، وابستگی بالای تجارت خارجی ایران و به صورت خاص صادرات نفت و گاز به حمل و نقل دریایی، رشد فزاینده نقش صنعت حمل و نقل دریایی در تجارت جهانی و رقابت شدید در این عرصه و به صورت ویژه در منطقه خلیج فارس برای تبدیل شدن به قدرت دریایی، عدم اتخاذ سیاست‌های مناسب و پویا در صنعت حمل و نقل دریایی می‌تواند منجر به کاهش قدرت اقتصادی و به تبع آن سیاسی ایران در منطقه شود. در این بین با توجه به وجود منازعات سیاسی با برخی از کشورهای حوزه خلیج فارس، داشتن قدرت دریایی قدرتمند در تمامی حوزه‌ها می‌تواند دست برتر را برای ایران در عرصه اقتصادی و سیاسی به همراه داشته باشد. بر این اساس ارائه راهبردهای مناسب با توجه به واقعیت‌های حمل و نقل دریایی و نظر کارشناسان حوزه حمل و نقل دریایی می‌تواند برای بهبود عملکرد این صنعت مورد استفاده قرار گیرد. در این مقاله تلاش شده است تا با توجه به واقعیت‌های آشکار شده صنعت حمل و نقل دریایی ایران و نظرات کارشناسان این حوزه نقاط

^۱ - Ng & Wilmsmeier

^۲ - Hoffmann et al, 2002

^۳ - United Nations Conference on Trade and Development

^۴ - افزایش توان رقابت‌پذیری در عرصه جهانی، تنوع بخشی به مبادی تأمین، حمایت همه‌جانبه از صادرات، گسترش خدمات تجارت خارجی و ترانزیت و شکل‌دهی بازارهای جدید، توسعه پیوندهای راهبردی و گسترش همکاری و مشارکت با کشورهای منطقه و جهان به‌ویژه همسایگان، مقابله با ضربه‌پذیری درآمد حاصل از صادرات نفت و گاز از طریق انتخاب مشتریان راهبردی، افزایش صادرات گاز، افزایش صادرات پتروشیمی و افزایش صادرات فرآورده‌های نفتی از جمله مزایای حمل و نقل دریایی در جهت تحقق برخی از بندهای ۲۴ گانه اقتصاد مقاومتی است (مطلبی کربکندی و کفیلی، ۱۳۹۹)

قوت، نقاط ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهای موجود در این حوزه شناسایی و راهبردهای مناسب برای بهبود عملکرد این صنعت ارائه و رتبه‌بندی شود.

۲. مبانی نظری و پیشینه پژوهش

۲-۱. مبانی نظری

در این تحقیق ابتدا مؤلفه‌های مؤثر در شکل‌گیری حمل‌ونقل دریایی تشریح گردیده و در هر یک از مؤلفه‌ها اقدام به شناسایی قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدهای حمل‌ونقل دریایی ایران می‌شود. بر این اساس در این بخش به بررسی مؤلفه‌های شکل‌دهنده حمل‌ونقل دریایی پرداخته شده است:

موقعیت جغرافیایی: پیش‌شرط اولیه برای برخورداری از حمل‌ونقل دریایی، وجود مرزهای آبی است. ۳۰ درصد از مرزهای ایران را مرزهای آبی تشکیل داده‌اند و مرزهای آبی جنوب به واسطه اتصال به آب‌های آزاد از اهمیت بسیار بالایی برخوردار است. ایران در مسیر کوریدور شمال - جنوب قرار داشته و جزء کشورهایی است که در این مسیر در هر دو شکل دریایی و زمینی فعال است. وجود ذخایر نفت و گاز در حوزه خلیج فارس و عبور بخش مهمی از تولیدات نفت و گاز جهان از مسیر تنگه هرمز از جمله مزیت‌های مهم موقعیت دریایی ایران است. حاکمیت ایران بر مهم‌ترین جزایر خلیج فارس و دریای عمان قدرت دریایی ایران را در حوزه اقتصادی و سیاسی تقویت کرده است. موقعیت جغرافیایی ایران به لحاظ طول سواحل، دسترسی به گذرگاه‌های حساس و دسترسی به مبادی عبور انرژی جایگاه بسیار ویژه‌ای را در حمل‌ونقل دریایی بین‌الملل شکل داده است.

بنادر: بندرها یکی از اجزای مهم سیستم حمل‌ونقل دریایی بوده و یک رابطه اساسی بین زمین و دریا ایجاد می‌کنند. بندر یک منطقه جغرافیایی است که در آن کشتی‌ها در کنار خشکی برای بارگیری و تخلیه محموله (معمولاً یک منطقه حفاظت‌شده با عمق زیاد آب مانند یک خلیج یا دهانه رودخانه) قرار می‌گیرند (استاپفورد^۱، ۲۰۰۸). بر اساس تعریف کمیسیون اروپا (۲۰۰۴) بندر منطقه‌ای از زمین و آب می‌باشد که دارای تجهیزاتی است که به آن اجازه می‌دهد تا فعالیت‌های پذیرش کشتی، بارگیری و تخلیه آن‌ها، ذخیره‌سازی کالا، دریافت و تحویل کالا و همچنین سوار و پیاده کردن مسافران را انجام دهد. بندر با افزایش اشتغال، درآمد و مالیات در منطقه، "محرکی" برای توسعه اقتصادی منطقه است. نگرش نسبت به بندر نباید مختص به تجهیزات لازم برای پهلوگیری شناورها باشد (مصاحبه امیر دکتر آل احمد و دکتر حسن زاده)، بلکه حجم وسیعی از فعالیت‌ها و امکانات فیزیکی را شامل می‌شود. بهبود و پیشرفت امکانات بندری نقش مهمی در کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی دارد. بخشی از فرآیند بهبود امکانات توسط شرکت‌های حمل‌ونقل جهت ارائه خدمات به شرکت‌های خاص از قبیل شرکت‌های نفتی و کارخانه‌های فولادی فراهم می‌شود. با این حال بنادر بخش مهمی از سرمایه‌گذاری را خودشان انجام می‌دهند. علت این امر وجود رقابت بالا بین بنادر برای جذب محموله‌ها و ایفای نقش در تجارت است. مخصوصاً زمانی که یک کشور بندر خود را به عنوان یک مرکز منطقه‌ای توسعه می‌دهد (چانگ و همکاران^۲، ۲۰۱۴). به دلیل نقش مهمی که بنادر در توسعه اقتصادی دارند، بنادر همواره تلاش دارند

1 - Stopford

2 - Chang et al

تا در رقابت با سایر بنادر نقش مرکزیت منطقه‌ای را داشته باشند (لام و یاپ^۱، ۲۰۱۱). سنگاپور و هنگ‌کنگ در آسیا، هلند در اروپا و لس‌آنجلس در آمریکا نمونه‌های مختلفی از توسعه بنادر می‌باشند که منجر به ایجاد مرکزیت منطقه‌ای شده‌اند. بسیاری از این بنادر موفق در نیمکره شمالی واقع شده‌اند و بنادر در نیمکره جنوبی به سطح پایین جهانی شدن تجاری به شرایط تبدیل شدن به مراکز منطقه‌ای نرسیده‌اند (چانگ و همکاران، ۲۰۱۴). رقابت شدید بین بنادر باعث شده است که الزامات رقابتی به چیزی بیش از بهینه‌سازی عملیاتی گسترش پیدا کند و عواملی مانند ارائه خدمات قابل اعتماد و مستمر، امنیت بالا، ایمنی برای بار و کارکنان، ارائه خدمات مالی و حفاظت از محیط‌زیست در تعیین قدرت رقابتی بنادر تأثیرگذار باشد.

سایر اشکال حمل و نقل: توان سایر اشکال حمل و نقل برای انتقال کالا و مسافر از مناطق مختلف به بنادر و بالعکس می‌تواند بر میزان تقاضای حمل و نقل دریایی مؤثر باشد. به عبارت دیگر کارایی حمل و نقل دریایی متأثر از سایر اشکال حمل و نقل می‌باشد. در این بین حمل ریلی به واسطه امکان حمل بار با حجم بالا و هزینه‌های پایین از اولویت برخوردار است. علاوه بر تقاضای داخل برای اتصال سایر اشکال حمل و نقل به حمل و نقل دریایی، برقراری کریدور شمال - جنوب و غرب - شرق مستلزم برقراری خطوط ریلی گسترده با توان حمل بار بالا می‌باشد. اتصال بندر چابهار به عنوان بندر راهبردی در کریدور شمال - جنوب مستلزم گسترش سایر اشکال حمل و نقل خصوصاً حمل و نقل ریلی است.

سرمایه انسانی: افزایش تقاضا برای حمل و نقل دریایی منجر به افزایش تقاضا برای نیروی انسانی کارآمد در حوزه تولید امکانات حمل و نقل دریایی و دریانوردی شده است. استفاده کارآمد از زیرساخت‌ها و امکانات حمل و نقل دریایی مستلزم وجود نیروی انسانی کارآمد است. سلامت، آگاهی و تجربه نیروی انسانی آن را تبدیل به سرمایه انسانی و نیروی انسانی کارآمد می‌کند (تی و فرانچسکو^۲، ۲۰۱۲). اهمیت نیروی انسانی در هدایت ناوگان دریایی بیشتر آشکار می‌شود وقتی که بدانیم ۸۰ درصد حوادث دریایی ناشی از اشتباهات نیروی انسانی است (بارسان و همکاران^۳، ۲۰۱۲). با توجه به وجود نیروی کار جوان و فراوان و هم‌چنین سابقه طولانی ایران در حمل و نقل دریایی در شرایط صلح و جنگ، زمینه لازم برای تبدیل نیروی انسانی به سرمایه انسانی در صنعت حمل و نقل دریایی ایران فراهم است. آموزش نیروی انسانی و انتقال تجربیات در کنار توجه به سلامت نیروی انسانی فعال در این صنعت می‌تواند کارایی صنعت حمل و نقل دریایی ایران را افزایش داده و حتی زمینه‌ساز صادرات نیروی کار ماهر شود، زیرا در حوزه تبادل نیروی کار، حمل و نقل دریایی یکی از فعال‌ترین صنایع در جهان است و استفاده از دریانوردان کشورهای مختلف در خطوط حمل و نقل دریایی امری رایج می‌باشد. در این حوزه برخی کشورها حضور بارزی دارند. نمونه موفق در این حوزه کشور فیلیپین می‌باشد که بزرگ‌ترین کشور صادرکننده دریانورد در جهان است. با توجه به وفور نیروی انسانی جوان و وجود مشکل بیکاری در ایران و هم‌چنین نیاز بالای حمل و نقل دریایی ایران به نیروی انسانی، توجه و سرمایه‌گذاری در این حوزه می‌تواند علاوه

1 - Lam & Yap

2 - Lee & Francisco

3 - Barsan et al

بر قطع وابستگی به خدمه خارجی، زمینه صادرات نیروی کار و کاهش بیکاری و همچنین ارزآوری را به دنبال داشته باشد.

بانکرینگ^۱ و خدمات جانبی: بانکرینگ اصطلاحی است که برای عملیات سوخت‌رسانی به ناوگان دریایی مورد استفاده قرار می‌گیرد. امروزه بانکرینگ تبدیل به یک صنعت شده است و شامل ذخیره‌سازی مواد سوختی و ارائه سوخت به کشتی‌ها در ساحل و یا دریا می‌شود. در کنار سوخت‌رسانی، برخی خدمات فنی برای کشتی و خدماتی به خدمه نیز ارائه می‌شود که می‌تواند زمینه‌ساز رونق مناطق بندری، ایجاد اشتغال، تنوع در فروش منابع نفتی و افزایش قدرت راهبردی ایران شود. بندر قشم، بندرعباس و بندر چابهار با توجه به موقعیت جغرافیایی، شرایط هاب شدن در صنعت بانکرینگ را دارند. در سال‌های اخیر تلاش‌هایی برای تبدیل دو بندر قشم و بندرعباس به هاب بانکرینگ انجام شده است. بندر فجیره در امارات در حال حاضر دومین بندر بزرگ ارائه‌کننده خدمات بانکرینگ است. سرمایه‌گذاری وسیع دولت امارات در زیرساخت‌های این بندر در دهه ۹۰ میلادی باعث شد تا بخش خصوصی در این بندر به صورت فعال به ارائه بانکرینگ و خدمات جانبی بپردازد. در حال حاضر دو کشور عربستان و امارات عملکرد بهتری نسبت به ایران دارند درحالی‌که ایران موقعیت مناسب‌تری را نسبت به این دو کشور دارا می‌باشد. با توجه به ملاحظات زیست‌محیطی، تمرکز بر روی ارائه سوخت‌های با کیفیت مناسب و آلاینده‌ی پایین مانند گاز طبیعی مایع (LNG)^۲ می‌تواند در کنار درآمدزایی منجر به کاهش اثرات منفی زیست‌محیطی صنعت حمل‌ونقل دریایی برای دریاها، به صورت ویژه برای منطقه خلیج فارس شود. خدمات بانکرینگ علاوه بر تأمین سوخت شناورهای داخلی می‌تواند به شناورهای خارجی که وارد بنادر داخلی می‌شوند نیز سوخت‌رسانی نموده و به تبع آن ارزآوری داشته باشد. این موضوع برای کشورهای دارای منابع نفت و گاز از اهمیت بیشتری برخوردار است.

حجم تجارت خارجی: تجارت خارجی زمینه اولیه شکل‌گیری تقاضا برای حمل‌ونقل دریایی است. در دهه‌های اخیر با جهانی‌شدن روابط اقتصادی، زمینه لازم برای افزایش تقاضا برای حمل‌ونقل دریایی فراهم شده است. افزایش حجم تجارت در کنار هزینه پایین و امکان حمل انبوه بار توسط حمل‌ونقل دریایی باعث شده است که حمل‌ونقل دریایی با نرخ‌ی بیش از رشد تجارت جهانی رشد پیدا کند. تفکیک این موضوع که آیا رشد تجارت باعث گسترش حمل‌ونقل دریایی شده است و یا بالعکس، مشکل به نظر می‌رسد. از یک طرف دلیل اصلی رشد تجارت جهانی، بهبود سطح فناوری در بخش‌های ارتباطات و حمل‌ونقل بوده (جک و پنداکور^۳، ۲۰۱۰) و از طرف دیگر رشد تجارت جهانی مستلزم ایجاد تقاضا برای حمل‌ونقل دریایی است. وابستگی بالای تجارت خارجی ایران و مهم‌ترین کالای صادراتی ایران به حمل‌ونقل دریایی باعث اهمیت روزافزون حمل‌ونقل دریایی برای اقتصاد ایران شده است.

بیمه دریایی: علت وجودی بیمه دریایی، دعاوی و خطراتی است که همواره منافع اشخاص حقیقی و حقوقی را تهدید می‌کند. این خطرات با وجود بهبود فناوری هنوز هم وجود دارد و بیمه دریایی حتی مهم‌تر از دوران

^۱ -Bunkering

^۲ -استفاده از LNG در کشتی‌ها می‌تواند ۱۵ الی ۲۰ درصد میزان انتشار گاز دی اکسید کربن را کاهش دهد (DNV,2012)

^۳ - Jacks & Pendakur

گذشته است (صفرزاده و همکاران، ۱۳۸۵). پیدایش اولیه بیمه در حوزه حمل و نقل دریایی اغلب برای پوشش ریسک حمله دزدان دریایی و غرق شدن و یا آتش سوزی بود، اما امروز طیف وسیعی از مخاطرات پوشش داده می شود. قدمت بیمه دریایی بسیار طولانی بوده و به ۴۰۰ سال قبل از میلاد مسیح برمی گردد (سپولودا ویتل^۱، ۱۹۸۷). مهم ترین موضوعات بیمه شامل محموله کشتی، خود کشتی، کرایه حمل و اجاره کشتی می باشد. البته سایر موضوعات مانند وام، وثیقه، حق کمیسیون، مسئولیت متصدی حمل یا مالک و همچنین منافع در هزینه های انجام شده در ارتباط با حمل و نقل دریایی می تواند تحت پوشش بیمه باشد. هزینه بیمه به طور معمول ۱۵ الی ۴۰ درصد هزینه های عملیاتی حمل و نقل دریایی را تشکیل می دهد (استاپفورد، ۲۰۰۸). بیمه می تواند برای دوره زمانی معین، برای سفر معین و یا ترکیبی از آن انجام شود. به لحاظ سطح پوشش بیمه، سه سطح A, B, C وجود دارد. سطح C که سطح حداقلی است شامل آتش سوزی، انفجار، واژگون شدن، غرق شدن، به گل نشستن، تصادف و برخورد، تخلیه در بندر پناه، زیان همگانی و از خط خارج شدن تسمه نقاله است. سطح B علاوه بر موارد سطح C، مواردی مانند زمین لرزه، فعالیت های آتش فشانی، صاعقه، ریختن کالا در دریا به علت موج دریا، نفوذ آب به داخل کشتی، فقدان کامل کالا در زمان بارگیری/تخلیه و خسارت مرخصانه است. سطح A تمامی خطرات شامل می شود. البته برخی خطرات از نوع خطرات خاص است که بیمه گیر می تواند در زمان بیمه لحاظ کند. جنگ از جمله آن هاست. پوشش خطرات باعث کاهش ریسک سفرهای دریایی و به تبع آن افزایش تمایل به استفاده از دریا برای حمل و نقل دریایی می شود. محدودیت های ناشی از تحریم ها باعث شده است که شناورهای ایرانی و شناورهای خارجی در آب های ایران با مشکلاتی از بابت پوشش بیمه ای مواجه شوند که اتخاذ سیاست مناسب این حوزه را برای ایران ضروری می نماید.

ارتباطات بانکی: روابط تجاری شامل دو جزء کلایی و مالی است. لازمه جریان کلایی که منجر به حمل و نقل دریایی می شود، جریان پولی است. امکان ارتباط و گستردگی روابط بانکی با نقاط مختلف جهان لازمه گسترش حمل و نقل دریایی است. همواره بخشی از تحریم های اعمال شده علیه اقتصاد ایران، تحریم های حوزه بانکی بوده که مرادفات مالی ایران با سایر کشورها را مختل کرده است. مشکلات جریان پولی ناشی از تحریم ها باعث عدم تمایل شرکت ها به تجارت با ایران شده است و مسیرهای جایگزین برای دور زدن تحریم ها نیز همواره برای ایران هزینه های مالی در برداشته است که مزیت های ناشی از تجارت را برای ایران کاهش داده است.

روابط سیاسی: دو سیستم سیاسی و اقتصادی در تعامل گسترده ای نسبت به یکدیگر به سر می برند و نظریات معطوف به تقدم هر کدام بر دیگری، بر وجهی از تقلیل گرایی گرفتار آمده است (زارعشاهی، ۱۳۷۹). برقراری روابط سیاسی و اقتصادی همواره مکمل هم بوده و در اغلب موارد، وجود منازعات سیاسی بر مرادفات تجاری تأثیرگذار بوده است. گرچه قانون عدم منع تردد شناورها در آب های آزاد، حمل و نقل دریایی زمینه مناسبی را برای مقابله با تحریم فراهم می کند، اما تحریم های یک جانبه آمریکا علیه ایران باعث شده است که ارائه

¹ - Sepúlveda Whittle

خدمات به ناوگان دریایی ایران محدود شود، توقف و بازرسی‌های بی‌مورد افزایش یابد، برخی شرکت‌ها ارائه خدمات را به ایران متوقف کنند، خدمات بانکرینگ به ناوگان دریایی ایران توسط برخی کشورها ارائه نشود و مواردی از این قبیل. اعلام عدم مشروعیت تحریم‌ها علیه حمل‌ونقل دریایی ایران توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی، کنترل ایران بر تنگه هرمز (تنگه‌ای که حدود ۴۰ درصد انرژی‌های فسیلی از آن عبور می‌کند)، طولانی بودن مرز آبی در مناطق جنوبی، برخورداری از نیروی دریایی با تجربه و کارآمد، قدرت اقتصادی و سهم برجسته ایران در تأمین انرژی باعث شده است که ایجاد محدودیت برای حمل‌ونقل دریایی ایران با مشکلاتی برای اقتصاد جهانی همراه باشد. تجربه ایران و اتخاذ سیاست‌های پیشگیرانه باعث شده است که تأثیر تحریم‌ها کمتر از پیش‌بینی کشورهای غربی باشد. در این بین دستگاه دیپلماسی نیز تلاش کرده است تا حد امکان از طریق مذاکره به احقاق حق مشروع جمهوری اسلامی ایران بپردازد.

نیروی دریایی: امنیت لازمه توسعه در هر حوزه‌ای است. مفهوم امنیت دریایی در طول زمان دچار تحولاتی شده است. امنیت دریایی در حال حاضر عبارت است از حفاظت از قلمرو زمینی و دریایی و دارایی‌های یک کشور در مقابل فعالیت‌های آسیب‌زننده که از طریق دریا متوجه کشور می‌شود (بیکو و همکاران، ۲۰۱۴). این فعالیت‌ها می‌تواند شامل ماهیگیری غیرقانونی، قاچاق انسان، قاچاق کالا، دزدی دریایی، تروریسم و آسیب‌های زیست‌محیطی غیرقانونی باشد. با توجه به اینکه ممکن است ریشه برخی از تهدیدات نسبت به امنیت خشکی، ریشه در دریا داشته باشد، امنیت دریایی جدا از امنیت ملی و امنیت مناطق خشکی نیست. امنیت دریایی شامل چهار حوزه عمده است: امنیت دریای سرزمینی، امنیت منابع دریایی و زیردریا، امنیت بهداشت دریا و امنیت ترابری دریایی (عالی پور و بستان، ۱۳۹۴). بخشی از امنیت دریایی مرتبط با حمل‌ونقل دریایی است. توانایی حمل‌ونقل دریایی در جابه‌جایی حجم زیادی از کالاها زمینه‌ساز ایجاد انگیزه برای گروه‌های تروریستی برای چپاول محموله‌های دریایی است. زنجیره‌های تأمین دریایی با توجه به اینکه شبکه‌ای برای حرکت تجارت بین‌المللی هستند، مستعد تروریسم می‌باشند (تالی، ۲۰۱۷). محموله کشتی‌ها می‌توانند منبع تأمین درآمد تروریست‌ها و کشتی‌ها وسیله‌ای برای حملات بعدی به ناوگان تجاری باشد (سازمان همکاری و توسعه اقتصادی، ۲۰۰۳)، عدم امنیت ناوگان تجاری منجر به اختلال در حمل‌ونقل دریایی و به تبع آن تجارت و افزایش هزینه‌های مرتبط با امنیت خواهد شد که هزینه تمام‌شده انتقال کالا از طریق دریا را افزایش داده و ممکن است غیر بهینه کند. عوامل مختلفی باعث شده است که توجه به امنیت دریایی در دهه‌های اخیر بیشتر مورد توجه قرار گیرد:

- استفاده از ناوگان دریایی برای قاچاق انسان و یا اسلحه؛
- استفاده از کشتی به عنوان سلاح یا وسیله‌ای برای شروع حمله؛

1 - Bichou et al

2- Talley

3 - OECD

- استفاده از هویت دریانورد تقلبی برای حمایت از فعالیت‌های تروریستی. (سازمان همکاری و توسعه اقتصادی، ۲۰۰۳)

حفاظت از ناوگان تجاری در زمان جنگ با کشور دیگر اهمیت بسیار حیاتی پیدا می‌کند. این موضوع برای کشورهای که تجارت آن‌ها وابسته به حمل و نقل دریایی است، به شدت اهمیت دارد. فواید راهبردی دریا و ضرورت وجود امنیت برای استفاده از این فواید باعث شده است که مقام معظم رهبری، نیروی دریایی کشور را یک نیروی راهبردی تلقی کنند که حوزه فعالیت آن فراتر از مرزهای آبی کشور است. در قالب اسناد بالادستی، توسعه ناوگان نیروی دریایی با تجهیز به شناورهای سطحی، زیرسطحی سنگین، یگان‌های پروازی دریاپایه و تسلیح آن‌ها به سامانه‌های کشف، شناسایی و ردگیری و کنترل آتش و سلاح‌های پیشرفته و استقرار و احداث زیرساخت‌های نظامی، فرهنگی، رفاهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در سواحل مکران از جمله وظایف تعریف شده برای نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران در قالب برنامه ششم توسعه است (قانون برنامه ششم توسعه، ۱۳۹۵). وجود امنیت دریایی در کنار حفظ منابع اقتصادی و حفظ جریان تجارت خارجی از کانال دریا، منجر به افزایش تمایل نیروی انسانی برای فعالیت در این حوزه نیز می‌شود که منجر به افزایش خودکفایی در نیروی انسانی مورد نیاز حمل و نقل دریایی می‌شود.

حمایت‌های دولتی: حمایت دولت از صنایع دریایی به واسطه هزینه بالای فعالیت و پیچیدگی فعالیت در این صنعت الزامی است. این مهم در مراحل اولیه توسعه این صنعت از اهمیت بالاتری برخوردار است. حداقل در حد برنامه همواره بر توسعه دریا محور تأکید شده است. در قالب برنامه توسعه ششم، اعطای حق بهره‌برداری از بنادر محلی به بخش غیردولتی، احداث بنادر کوچک محلی توسط بخش غیردولتی، رشد ۸/۳ درصدی ارزش افزوده بخش حمل و نقل، الزام دولت به حمایت از بیمه فعالیت دریایی و صنایع دریایی، افزایش ۱۰ درصدی سالانه بانکرینگ و خدمات جانبی، تشکیل شرکت‌هایی جهت سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از بنادر اصلی با کارکرد بین‌المللی (سهم ۵۱ درصدی ایران)، استقرار و احداث زیرساخت‌های نظامی، فرهنگی، رفاهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در سواحل مکران از جمله اشارات مستقیم مرتبط با حمل و نقل دریایی است (قانون برنامه ششم توسعه، ۱۳۹۵).

۲-۲. پیشینه تجربی

مطالعات محدودی به بررسی عوامل داخلی و خارجی حمل و نقل دریایی و ارائه راهبردهای مناسب پرداخته‌اند که از آن جمله می‌توان به به‌کارگیری تکنیک فرآیند تحلیل سلسله مراتبی در بررسی نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید بنادر جنوب ایران (آبادان، خرمشهر، امام خمینی (ره) شهید رجایی، بوشهر و چابهار) توسط مطالعه سعیدی و همکاران (۱۳۹۲)، تحلیل درونی و محیطی بندر بوشهر با استفاده از روش AHP-SWOT توسط جمالی (۱۳۹۴)، تبیین الگوهای مناسب توسعه حمل و نقل دریایی مسافری در شهرستان بندر لنگه با استفاده از روش SWOT توسط زراعت کار مقدم و همکاران (۱۳۹۶)، تحلیل استراتژیک حمل و نقل کانتینری در بندر بوشهر و ارائه راهکارهای مناسب جهت افزایش بهره‌وری آن با استفاده از مدل SWOT توسط سعیدی و

همکاران (۱۳۹۰)، تحلیل استراتژیک وضعیت پایانه کانتینری بندر چابهار با استفاده از ماتریس SWOT توسط زارع و همکاران (۱۳۹۵) و تحلیل و اولویت‌بندی نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدات بندر خشک ایران با استفاده از مدل‌های AHP و SWOT توسط سعیدی و جعفری (۱۳۹۳) اشاره کرد. سبت و همکاران^۱ (۲۰۱۸) با بررسی وضعیت شرکت‌های فعال در حوزه حمل‌ونقل دریایی ایران به این نتیجه رسیده‌اند که دولت حمایت مناسبی از این شرکت‌ها کرده است، اما وجود تحریم‌ها وضعیت پیچیده و دشواری را برای فعالیت این شرکت‌ها به وجود آورده است.

۳. روش‌شناسی پژوهش

۳-۱. نوع تحقیق، روش تحقیق و روش جمع‌آوری داده‌ها

از آنجاکه که نتایج این تحقیق می‌تواند مورد بهره‌برداری سیاست‌گذاران کشوری و سازمان‌های مرتبط با حمل‌ونقل دریایی قرار گیرد، از نوع کاربردی می‌باشد. روش آن توصیفی-تحلیلی بوده و ابزار جمع‌آوری داده‌ها شامل مطالعات کتابخانه‌ای، مصاحبه با صاحب‌نظران نظامی و غیرنظامی متخصص در امور حمل‌ونقل دریایی و هم‌چنین پرسشنامه می‌باشد.

۳-۲. جامعه و نمونه آماری

جامعه آماری شامل مدیران، کارشناسان، پژوهشگران و اساتید حوزه حمل‌ونقل دریایی که دارای حداقل مدرک کارشناسی ارشد و ده سال سابقه فعالیت و دارای جایگاه خدمتی اجرایی یا کارشناسی در سطح مسئول اداره یا معادل آن و یا رتبه مربی در دانشگاه باشند و در حال حاضر نیز در این حوزه فعالیت نمایند. با توجه به بررسی‌های محقق، تعداد افرادی که ویژگی‌های مورد نظر را داشته و اهلیت پاسخ‌گویی به پرسشنامه را داشتند حدود ۳۰ نفر بودند که برای همه آن‌ها پرسشنامه ارسال گردید و با پیگیری‌های به‌عمل‌آمده، درنهایت ۲۳ نفر آنان پاسخ دادند؛ بنابراین از روش تمام شماری استفاده شد.

۳-۳. روش تحلیل داده‌ها

برای ارائه راهبردهای بهبود عملکرد صنعت حمل‌ونقل دریایی از روش SWOT استفاده شده است. در این روش با توجه به قوت‌ها^۲ و ضعف‌ها^۳ (عوامل داخلی) و فرصت‌ها^۴ و تهدیدها^۵ (عوامل خارجی)، راهبردهایی برای بهبود عملکرد سازمان ارائه می‌شود.

در تحلیل SWOT مراحل زیر به ترتیب طی می‌شود:

- شناسایی و ارزیابی عوامل داخلی برای شناخت قوت‌ها و ضعف‌ها؛

1- Sebt et al

2 - Strengths

3 - Weaknesses

4 - Opportunities

5- Threats

- شناسایی و ارزیابی عوامل خارجی برای شناخت فرصت‌ها و تهدیدها؛
- تشکیل ماتریس SWOT برای تعیین راهبردهای مختلف ST،WO، SO و WT با مقایسه قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدها؛
- تشکیل ماتریس برنامه‌ریزی راهبردی کمی (QSPM) برای ارزیابی راهبردها و اولویت‌بندی آن‌ها.

۴. تحلیل داده‌ها و یافته‌های پژوهش

۴-۱. ویژگی‌های جمعیت شناختی

ویژگی‌های جمعیت شناختی نمونه آماری به شرح زیر می‌باشد:

جدول شماره (۱) ویژگی‌های جمعیت شناختی پاسخ‌دهندگان به پرسشنامه

سابقه شغلی		رشته تحصیلی		سطح تحصیلات		سن	
فرآوانی	سابقه	فرآوانی	رشته	فرآوانی	مدرک	فرآوانی	سن
۱ (۴/۳)	۱۵ سال و کمتر	۱۴ (۶۱)	رشته‌های حوزه مدیریتی مرتبط با دریا	۵ (۲۲)	دکتری	۴ * (۱۷/۴)	۴۰ سال و پایین‌تر
۷ (۳۰/۴)	۱۶ تا ۲۰ سال	۳ (۱۳)	رشته‌های فنی دریایی	۱۹ (۷۸)	کارشناسی ارشد	۳ (۱۳)	۴۱ تا ۴۵
۱۵ (۶۵/۳)	بالاتر از ۲۰ سال	۶ (۲۶)	سایر رشته‌ها (اقتصاد، مکانیک و محیط‌زیست)			۸ (۳۴/۸)	۴۶ تا ۵۰
						۸ (۳۴/۸)	۵۱ و بالاتر

*مقادیر داخل پرانتز، نشان‌دهنده درصد می‌باشد.

ویژگی‌های فوق نشان‌دهنده این است که جامعه نمونه با شرایط جامعه آماری منطبق بوده و شایستگی کافی برای پاسخ‌گویی به پرسش‌ها را داشته‌اند.

۴-۲. آزمون پایایی

آزمون پایایی برای پرسشنامه با استفاده از آزمون آلفای کرونباخ که رایج‌ترین آزمون پایایی است، انجام شده است که نتایج آن برای هر یک از عوامل و مجموعه عوامل جدول SWOT به صورت زیر حاصل شده است:

جدول شماره (۲) آزمون پایایی

عامل	آلفای کرونباخ
نقاط قوت	۰/۹۱۸۴
نقاط ضعف	۰/۹۳۳۲
فرصت‌ها	۰/۸۶۹۷
تهدیدها	۰/۹۲۱
همه عوامل	۰/۹۵۹۲

منبع: یافته‌های تحقیق (خروجی نرم‌افزار استاتا)

حد آستانه قابل قبول به طور معمول، حداقل عدد ۰/۷ می باشد که با توجه به نتایج به دست آمده، پایایی پرسشنامه در سطح بالا می باشد.

۳-۴. تحلیل SWOT

نتایج حاصل شده بر اساس نظرات نخبگان و کارشناسان حمل و نقل دریایی ایران برای میزان اهمیت ذاتی و هم چنین سطح عملکرد حمل و نقل دریایی ایران به صورت زیر می باشد:

جدول شماره (۳) ماتریس ارزیابی عوامل داخلی

عوامل داخلی			
ردیف	نقاط قوت جمهوری اسلامی ایران	وزن	رتبه
۱	نگاه بلند و تأکید مقام معظم رهبری بر توسعه دریا محور	۰/۰۲۸۱	۲/۹۱۳
۲	الزام قانونی برنامه ششم توسعه به دولت، جهت حمایت از بخش خصوصی در فعالیتهای حمل و نقل دریایی	۰/۰۲۲۳	۲/۳۹۱
۳	وجود شورای توسعه سواحل مکران	۰/۰۲	۱/۸۶۹
۴	تأکید بر توسعه مناطق ساحلی جنوب با تأکید بر سواحل مکران در سیاستهای کلی و برنامه توسعه ۵ ساله کشور	۰/۰۲۲۶	۱/۸۲۶
۵	وجود ظرفیتهای استفاده نشده حمل و نقل دریایی در سواحل مکران	۱/۰۲۴۷	۱/۸۲۶
۶	عمق بالای آبهای ساحلی ایران در خلیج فارس و دریای عمان	۰/۰۲۲۳	۲/۵۲
۷	دسترسی به سه پهنه آبی در جنوب و شمال ایران	۰/۰۲۶۶	۲/۷۸۳
۸	قرار گرفتن ایران در مسیر حمل و نقل دریایی شرق به غرب	۰/۰۲۴۶	۱/۷۸۳
۹	قرار گرفتن ایران در کریدور شمال - جنوب	۰/۰۲۵۸	۱/۹۱۳
۱۰	دسترسی ایران به آبهای آزاد از طریق دریای عمان	۰/۰۲۶۶	۲/۱۳
۱۱	امکان کنترل تنگه هرمز توسط ایران	۰/۰۲۱۵	۲/۸۶۹
۱۲	دارا بودن سواحل طولانی در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر	۰/۰۲۵۶	۲/۶۰۹
۱۳	برخورداری ایران از بزرگترین ظرفیت ناوگان حمل و نقل دریایی در خلیج فارس	۰/۰۲۳۸	۲/۸۶۹
۱۴	بهره مندی از نیروی دریایی کارآمد و قوی (ارتش و سپاه)	۰/۰۲۴۶	۳/۳۴۸
۱۵	بزرگ بودن اندازه اقتصاد ایران	۰/۰۲۴۰	۱/۹۱۳
۱۶	موقعیت جغرافیایی مناسب ایران برای ارائه خدمات بانکرینگ به کشتیها	۰/۰۲۴۸	۱/۳۴۸
۱۷	برخورداری ایران از جزایر و بنادر در خلیج فارس و دریای عمان با شرایط مناسب برای ارائه بانکرینگ	۰/۰۲۵۶	۱/۴۷۸
۱۸	برخورداری ایران از منابع نفتی لازم برای ارائه بانکرینگ	۰/۰۲۴۸	۱/۴۷۸
۱۹	ظرفیت بالای کشور برای ایجاد زیرساختها و تولید تجهیزات حمل و نقل جادهای و ریلی متصل به بنادر	۰/۰۲۴۱	۱/۸۲۶
۲۰	وفور نیروی انسانی جوان و مستعد برای به کارگیری در حمل و نقل دریایی	۰/۰۲۵۶	۲/۱۳

۰/۰۴۴۳	۲/۱۳	۰/۰۲۰۸	امکان استفاده حوزه حمل و نقل دریایی کشور از تجارب و دستاوردهای نیروی دریایی ارتش و سپاه	۲۱
۰/۰۳۷۵	۱/۳۹	۰/۰۲۱۵	وجود مراکز علمی فعال در حوزه حمل و نقل دریایی در سطح کشور	۲۲
۰/۰۶۰۲	۲/۶۰۹	۰/۰۲۳۱	امکان برگزاری دوره‌های آموزشی و صدور گواهینامه دریانوردی به دلیل حضور ایران در فهرست سفید کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، گواهینامه و نگهبانی دریانوردی	۲۳
۰/۰۴۲۱	۱/۹۵۶	۰/۰۲۱۵	وجود توافق‌نامه‌های تجاری بین ایران، روسیه و هند در قالب کریدور شمال جنوب	۲۴
//////	//////	//////	نقاط ضعف جمهوری اسلامی ایران	//////
۰/۰۴۷۶	۱/۹۵۶	۰/۰۲۴۳	عدم وجود نگرش دریا محور در بین مدیران کشور	۲۵
۰/۰۳۸۹	۱/۸۶۹	۰/۰۲۰۸	نبود سند عالی توسعه دریایی در کشور	۲۶
۰/۰۴۲۴	۲/۲۲۷	۰/۰۱۸۸	دوری مناطق ساحلی ایران از مراکز قدرت و تصمیم‌گیری کشور	۲۷
۰/۰۴۶۳	۲/۱۷۴	۰/۰۲۱۳	کمبود نیروی انسانی متخصص در حوزه حمل و نقل دریایی ایران	۲۸
۰/۰۴۷۶	۲/۰۴۳	۰/۰۲۳۳	عدم استفاده کامل از ظرفیت بنادر جنوب شرق کشور	۲۹
۰/۰۳۴۸	۱/۷۸۳	۰/۰۱۹۵	کمبود نیروی انسانی متخصص بومی در حوزه حمل و نقل دریایی ایران	۳۰
۰/۰۴۹۶	۲/۶۰۹	۰/۰۱۹	پایین بودن ظرفیت حمل کانتینری در ایران	۳۱
۰/۰۳۹۲	۱/۹۵۶	۰/۰۲	عدم نهادینه شدن فرهنگ دریانوردی در بین مردم	۳۲
۰/۰۳۷۳	۱/۹۱۳	۰/۰۱۹۵	سهم ناچیز ایران از تولیدات کشتی در جهان	۳۳
۰/۰۳۵۱	۱/۶۰۹	۰/۰۲۱۸	ضعف امکانات و مدیریت نامناسب در صنعت خدمات بانکرینگ کشور	۳۴
۰/۰۵۸۲	۲/۵۲۲	۰/۰۲۳۱	طولانی بودن زمان بارگیری و تخلیه در بنادر ایران	۳۵
۰/۰۵۷۷	۲/۶۵۲	۰/۰۲۱۳	کمبود تجهیزات بندری تخلیه و بارگیری در کشور	۳۶
۰/۰۵۷۷	۲/۳۴۸	۰/۰۲۴۶	نامناسب بودن جاده‌های مواصلاتی به بنادر کشور	۳۷
۰/۰۵۴۵	۲/۱۷۴	۰/۰۲۵۱	پایین بودن ظرفیت حمل و نقل ریلی منتهی به بنادر کشور	۳۸
۰/۰۶۰۹	۳/۴۳۵	۰/۰۱۷۷	تعداد کم بنادر به نسبت طول خطوط ساحلی و حجم تجارت ایران	۳۹
۰/۰۳۳۱	۱/۶۵۲	۰/۰۲	فقدان ناوگان حمل و نقل دریایی هوشمند در ایران	۴۰
۰/۰۵۱۸	۲/۳۴۸	۰/۰۲۲	کمبود امکانات تعمیر کشتی در بنادر ایران	۴۱
۰/۰۵۲	۲/۳۰۴	۰/۰۲۲۶	عدم توان کافی بخش خصوصی کشور برای مشارکت در طرح‌های عمده حمل و نقل دریایی	۴۲
۰/۰۲۸۶	۱/۹۱۳	۰/۰۱۵	کمبود بنادر خشک در ایران	۴۳
۰/۰۶۶۹	۲/۶۹۵	۰/۰۲۴۸	کمبود منابع مالی بیمه‌ای برای پشتیبانی از خسارت‌های بزرگ	۴۴
۲/۱۳		۱	مجموع	

منبع: یافته‌های تحقیق

با توجه به جمع نمرات به دست آمده (۲/۱۳) می‌توان نتیجه گرفت که ایران در بخش حمل و نقل دریایی دارای ضعف کلی در عملکرد داخلی است؛ زیرا مقدار به دست آمده از ضرب کردن ضریب اهمیت در امتیاز عملکرد، کمتر از ۲/۵ می‌باشد. همچنین وجود فاصله تا سقف (عدد ۴) نشان‌دهنده وجود موقعیت‌های بالقوه در عوامل داخلی است که با توجه بیشتر، قابل استفاده است.

جدول شماره (۴) ماتریس ارزیابی عوامل خارجی

عوامل خارجی			
ردیف	عنوان	وزن	میانگین
	فرصت‌های پیش روی جمهوری اسلامی ایران		
۱	وجود حجم بالای بار در عرصه بین‌المللی	۰/۰۴۷۳	۲/۱۷۴
۲	قرار گرفتن ایران در مسیر جاده ابریشم دریایی	۰/۰۴۵۳	۲/۲۱۷
۳	وجود منابع فراوان انرژی در منطقه خلیج فارس	۰/۰۴۹۱	۲/۴۳۵
۴	حمایت سازمان جهانی دریانوردی از حمل‌ونقل دریایی ایران	۰/۰۴۱	۲/۵۶۵
۵	مخالفت کشورهای قدرتمند مانند چین، روسیه و ... با سیاست یک‌جانبه گرایانه آمریکا	۰/۰۳۴	۲/۵
۶	مخالفت سازمان دریانوردی با تحریم حمل‌ونقل دریایی ایران	۰/۰۳۴۴	۲/۲۱۷
۷	بالا بودن تردد کشتی‌های نیازمند به خدمات بانکرینگ	۰/۰۴۴۸	۱/۶۵۲
۸	نیاز افغانستان به اتصال به دریا از طریق ایران	۰/۰۴۶۲	۲/۱۳
۹	تمایل هند برای توسعه بنادر جنوب شرق ایران با توجه به سرمایه‌گذاری چین در بنادر پاکستان	۰/۰۳۹۲	۲/۰۸۷
۱۰	وفور دریانوردان در سطح جهان	۰/۰۳۴	۱/۹۵۶
///	تهدیدهای پیش روی جمهوری اسلامی ایران	//////	//////
۱۱	وجود محدودیت‌هایی برای تردد ناوگان حمل‌ونقل دریایی ایران در سراسر دنیا به دلیل تحریم‌ها	۰/۰۴۸۱	۲/۵۶۵
۱۲	اعمال محدودیت برای صادرات و واردات ایران به دلیل تحریم‌ها	۰/۰۴۵۸	۲/۷۳۹
۱۳	محدودیت فروش ناوگان حمل‌ونقل دریایی به ایران به واسطه تحریم‌ها	۰/۰۴۲۵	۲/۳۹۱
۱۴	محدودیت ارائه خدمات بانکرینگ به ناوگان دریایی ایران به دلیل تحریم‌ها	۰/۰۴۲۵	۲/۴۳۵
۱۵	احتمال درگیری نظامی در منطقه خلیج فارس و دریای عمان	۰/۰۳۷۳	۲/۶۳۶
۱۶	حضور نیروهای بیگانه در منطقه خلیج فارس و دریای عمان	۰/۰۳۵۸	۲/۵
۱۷	تلاش چین و پاکستان برای جایگزینی کریدور شمال- جنوب از مسیر پاکستان	۰/۰۳۹۶	۲/۲۶۱
۱۸	تهدید ناوگان حمل‌ونقل دریایی ایران توسط دزدان دریایی	۰/۰۳۰۷	۱/۹۱۳
۱۹	روی آوردن کشورهای منطقه به هوشمندسازی حمل‌ونقل دریایی خود	۰/۰۳۶۳	۱/۸۷
۲۰	روی آوردن کشورهای منطقه به افزایش زیرساخت‌ها و ظرفیت ناوگان حمل‌ونقل دریایی خود	۰/۰۴۱۵	۲/۲۶۱
۲۱	گسترش خدمات بانکرینگ توسط کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس	۰/۰۴۲۹	۲/۵۶۵
۲۲	توجه جدی کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس به هوشمندسازی بنادر	۰/۰۴۳۴	۲/۴۳۵
۲۳	تحریم نظام بانکی ایران	۰/۰۵۰۵	۳/۳۹۱
۲۴	عدم ارائه خدمات بیمه‌ای توسط برخی شرکت‌های بیمه‌ای خارجی به ناوگان حمل‌ونقل دریایی ایران و ناوگان حمل‌ونقل دریایی خارجی در آب‌های ایران به دلیل تحریم‌ها	۰/۰۴۷۲	۳/۰۴۳
۲/۳۹۴	مجموع	۱	

منبع: یافته‌های تحقیق

با توجه به مجموع نمرات به دست آمده (۲/۳۹۴) می‌توان نتیجه گرفت که حمل و نقل دریایی ایران دارای ضعف در عملکرد خارجی بوده است و فاصله حدود ۱/۶ تا بهترین عملکرد نشانه فضای بالقوه برای بهبود عملکرد است.

۴-۴. راهبردهای مناسب و رتبه‌بندی آن‌ها

راهبردهای مناسب با توجه به اجزای ماتریس SWOT به صورت زیر می‌باشد:

جدول شماره (۵) راهبردهای پیشنهادی

راهبرد ۱: استفاده از حمل کرانه‌ای و تخلیه بار در بنادر مختلف کشور با توجه به نزدیکی به محل مصرف، جهت صرفه‌جویی در هزینه،
راهبرد ۲: ایجاد زیرساخت‌های حمل و نقل دریایی، ریلی و جاده‌ای جهت اتصال افغانستان به دریا از طریق سواحل جنوب شرق کشور؛
راهبرد ۳: جذب نیروهای مستعد بومی و اعزام آنان به دوره‌های آموزشی نظری و عملی در حوزه حمل و نقل دریایی؛
راهبرد ۴: بسترسازی برای مشارکت بخش خصوصی در ارائه خدمات بانکرینگ و خدمات جانبی در بنادر و جزایر کشور؛
راهبرد ۵: ارائه تسهیلات مالی و تخفیفات مالیاتی برای بخش خصوصی جهت مشارکت در طرح‌های حمل و نقل دریایی؛
راهبرد ۶: سرمایه‌گذاری وسیع برای افزایش ظرفیت ناوگان حمل و نقل دریایی؛
راهبرد ۷: تدوین سند عالی توسعه دریایی و ترویج فرهنگ توجه به دریا و دریانوردی بین مسئولین و مردم؛
راهبرد ۸: تعریف پروژه‌های طراحی و تولید قطعات مورد نیاز صنعت حمل و نقل دریایی به مراکز آموزشی، تحقیقاتی و تولیدی کشور؛
راهبرد ۹: ایجاد و توسعه بنادر خشک جهت توزیع کالا با مکان‌یابی متناسب با تقاضای داخل، کریدور شمال- جنوب و اتصال افغانستان
راهبرد ۱۰: توسعه ظرفیت سواحل مکران با اولویت استفاده از ظرفیت بخش خصوصی؛
راهبرد ۱۱: ارائه خدمات بانکرینگ در وسط دریا با استفاده از شناورهای مناسب در مسیرهای پرتردد؛
راهبرد ۱۲: استفاده از حمایت سازمان جهانی دریانوردی در مراجع مختلف علیه تحریم‌ها؛
راهبرد ۱۳: تجهیز مسیر کریدور شمال- جنوب به منظور یافتن شرکای راهبردی و استفاده از ظرفیت سواحل جنوب شرق کشور؛
راهبرد ۱۴: سرمایه‌گذاری برای گسترش ظرفیت حمل کانتینری کشور؛
راهبرد ۱۵: گسترش زیرساخت‌های حمل و نقلی متصل به بنادر کشور؛
راهبرد ۱۶: دو بانده کردن و تجهیز خط آهن و جاده‌های مواصلاتی به بنادر کشور؛
راهبرد ۱۷: ایجاد حوضچه‌های تعمیر کشتی‌های با تناژ بالا با تأکید بر مشارکت بخش خصوصی؛
راهبرد ۱۸: تعریف پروژه‌های مبتنی بر فناوری اطلاعات برای هوشمندسازی ناوگان و بنادر کشور؛
راهبرد ۱۹: تدوین تمامی برنامه‌های حوزه حمل و نقل دریایی با توجه به سناریوهای مختلف تحریمی؛
راهبرد ۲۰: استفاده از دریانوردان خارجی متعهد و متخصص خارجی در حمل و نقل دریایی ایران؛
راهبرد ۲۱: محافظت از ناوگان حمل و نقل دریایی کشور در سراسر جهان توسط نیروی دریایی ارتش و سپاه؛
راهبرد ۲۲: حفظ و تقویت حاکمیت و کنترل ایران بر تنگه هرمز به عنوان اهرم فشار جهت کاهش محدودیت‌های احتمالی علیه ناوگان حمل و نقل دریایی ایران در سراسر جهان؛

راهبرد ۲۳: ارائه بیمه به شناورهای خارجی در آب‌های داخلی با همکاری بیمه مرکزی و استفاده از ظرفیت بیمه‌ای شرکای تجاری برای پوشش خسارت‌های سنگین.

رتبه‌بندی راهبردهای ارائه شده با توجه به تحلیل QSPM و داده‌های به دست آمده از پرسش‌نامه به قرار زیر می‌باشد:

جدول شماره (۶) رتبه‌بندی راهبردهای پیشنهادی به روش QSPM

۱/۵۳۲	راهبرد ۷: تدوین سند عالی توسعه دریایی و ترویج فرهنگ توجه به دریا و دریانوردی بین مسئولین و مردم؛
۱/۲۷۸	راهبرد ۱۳: تجهیز مسیر کریدور شمال- جنوب به منظور یافتن شرکای راهبردی و استفاده از ظرفیت سواحل جنوب شرق کشور؛
۱/۱۷۴	راهبرد ۴: بسترسازی برای مشارکت بخش خصوصی در ارائه خدمات بانکرینگ و خدمات جانبی در بنادر و جزایر کشور؛
۱/۱۲۱	راهبرد ۶: سرمایه‌گذاری وسیع برای افزایش ظرفیت ناوگان حمل‌ونقل دریایی؛
۱/۰۶۹	راهبرد ۱۰: توسعه ظرفیت سواحل مکران با اولویت استفاده از ظرفیت بخش خصوصی؛
۱/۰۶۳	راهبرد ۱: استفاده از حمل کرانه‌ای و تخلیه بار در بنادر مختلف کشور با توجه به نزدیکی به محل مصرف، جهت صرفه‌جویی در هزینه، زمان و تقسیم بار ترافیکی؛
۱/۰۶۲	راهبرد ۵: ارائه تسهیلات مالی و تخفیفات مالیاتی برای بخش خصوصی جهت مشارکت در طرح‌های حمل‌ونقل دریایی؛
۱/۰۵۹	راهبرد ۲: ایجاد زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی، ریلی و جاده‌ای جهت اتصال افغانستان به دریا از طریق سواحل جنوب شرق کشور؛
۱/۰۳۵	راهبرد ۱۹: تدوین تمامی برنامه‌های حوزه حمل‌ونقل دریایی با توجه به سناریوهای مختلف تحریمی؛
۰/۹۳	راهبرد ۱۱: ارائه خدمات بانکرینگ در وسط دریا با استفاده از شناورهای مناسب در مسیرهای پرتردد؛
۰/۹۱	راهبرد ۱۲: استفاده از حمایت سازمان جهانی دریانوردی در مراجع مختلف علیه تحریم‌ها؛
۰/۸۹	راهبرد ۳: جذب نیروهای مستعد بومی و اعزام آنان به دوره‌های آموزشی نظری و عملی در حوزه حمل‌ونقل دریایی؛
۰/۸۳۵	راهبرد ۲۲: حفظ و تقویت حاکمیت و کنترل ایران بر تنگه هرمز به عنوان اهرم فشار جهت کاهش محدودیت‌های احتمالی علیه ناوگان حمل‌ونقل دریایی ایران در سراسر جهان؛
۰/۷۱۴	راهبرد ۸: تعریف پروژه‌های طراحی و تولید قطعات مورد نیاز صنعت حمل‌ونقل دریایی به مراکز آموزشی، تحقیقاتی و تولیدی کشور؛
۰/۶۷۱	راهبرد ۲۱: محافظت از ناوگان حمل‌ونقل دریایی کشور در سراسر جهان توسط نیروی دریایی ارتش و سپاه؛
۰/۶۱	راهبرد ۱۴: سرمایه‌گذاری برای گسترش ظرفیت حمل کانتینری کشور؛
۰/۵۶۸	راهبرد ۱۵: گسترش زیرساخت‌های حمل‌ونقلی متصل به بنادر کشور؛
۰/۵۴۷	راهبرد ۹: ایجاد و توسعه بنادر خشک جهت توزیع کالا با مکان‌یابی متناسب با تقاضای داخل، کریدور شمال- جنوب و اتصال افغانستان به دریا؛
۰/۳۸۵	راهبرد ۲۳: ارائه بیمه به شناورهای خارجی در آب‌های داخلی با همکاری بیمه مرکزی و استفاده از ظرفیت بیمه‌ای شرکای تجاری برای پوشش خسارت‌های سنگین.
۰/۴۴۴	راهبرد ۱۸: تعریف پروژه‌های مبتنی بر فناوری اطلاعات برای هوشمندسازی ناوگان و بنادر کشور؛
۰/۳۸۹	راهبرد ۱۶: دو بانده کردن و تجهیز خط آهن و جاده‌های مواصلاتی به بنادر کشور؛
۰/۳۶۱	راهبرد ۱۷: ایجاد حوضچه‌های تعمیر کشتی‌های با تناژ بالا با تأکید بر مشارکت بخش خصوصی؛
۰/۳	راهبرد ۲۰: استفاده از دریانوردان خارجی متعهد و متخصص خارجی در حمل‌ونقل دریایی ایران؛

منبع: یافته‌های تحقیق

با توجه به نتایج به دست آمده، "تدوین سند عالی توسعه دریایی و ترویج فرهنگ توجه به دریا و دریانوردی بین مسئولین و مردم" مهم‌ترین راهبرد و "استفاده از دریانوردان خارجی متعهد و متخصص خارجی در حمل و نقل دریایی ایران" کم‌اهمیت‌ترین راهبرد می‌باشند.

۵. نتیجه‌گیری و پیشنهادها

با توجه به نتایج به دست آمده بر اساس نظر کارشناسان و صاحب‌نظران حوزه حمل و نقل دریایی، حمل و نقل دریایی ایران در حوزه عوامل داخلی و خارجی دارای ضعف عملکرد می‌باشد. برای بهبود عملکرد حمل و نقل دریایی ایران، ۲۳ راهبرد به ترتیب اولویت در جدول (۶) ارائه گردید. برای اجرایی شدن راهبردهای ارائه شده، موارد زیر پیشنهاد می‌شود:

- تدوین سند عالی توسعه دریایی با مشارکت سازمان بنادر و دریانوردی، مراکز آموزشی و تحقیقاتی و فعالان بخش خصوصی حوزه دریایی؛
- نیازسنجی تولید و مصرف بازار افغانستان نسبت به حمل و نقل دریایی (با انجام تحقیقات میدانی، بررسی بر اساس آمار ارائه شده توسط مراکز آماری و مذاکرات اقتصادی) و سوق دادن عرضه و تقاضای این کشور به استفاده از دریا برای تأمین نیازها از طریق ایران و همچنین تنظیم مسیرهای حمل و نقلی و امکانات حمل و نقلی ریلی و جاده‌ای ایران متناسب با نیازمندی‌های این کشور؛
- ایجاد سازوکار مناسب با کمترین اصطکاک برای هماهنگی متولی تولید (وزارت نفت) و متولی ارائه سوخت و خدمات جانبی به کشتی‌ها (سازمان بنادر و دریانوردی) و تشکیل ستاد مدیریت بانکرینگ متشکل از نهادهای تأثیرگذار در این صنعت با محوریت و مدیریت سازمان بنادر و دریانوردی جهت هماهنگی بیشتر نهادهای فعال در صنعت بانکرینگ و همچنین استقرار نفت‌کش‌های مناسب برای ارائه خدمات بانکرینگ در فراساحل.
- ارائه تخفیفات بندری و ایجاد فضای مناسب برای شرکت‌های فعال بخش خصوصی به منظور تشویق آن‌ها جهت ورود و افزایش فعالیت آن‌ها در صنعت بانکرینگ؛
- نیازسنجی منطقه‌ای نسبت به خدمات حمل و نقل دریایی در راستای بهبود فرآیند عملکرد حمل کرانه‌ای.
- توسعه بندر چابهار و مسیرهای ریلی و جاده‌ای متصل به آن به عنوان پیش‌نیاز توسعه سواحل مکران و پیگیری‌های سیاسی بیشتر جهت سرمایه‌گذاری بیشتر هندوستان در این زمینه؛
- ایجاد حوضچه‌های با تناژ بالا با تمامی امکانات مورد نیاز جهت انجام کلیه تعمیرات مربوط به کشتی‌ها در یک بندر و تسهیل فرآیند ارسال قطعات از شهرک‌های صنعتی با سهولت و هماهنگی بیشتر؛

- ارائه تسویق‌های مختلف به صنایع دارای پیوندهای پیشین و پسین بالا با حمل‌ونقل دریایی برای استفاده از پس‌کرانه‌ها و مناطق نزدیک به بنادر جهت سهولت فرآیند تولید و همچنین توسعه مناطق ساحلی؛
- امضای تفاهم‌نامه‌های همکاری بین سازمان بنادر و دریانوردی با دانشگاه‌های کشور برای تأمین نیازهای فنی حمل‌ونقل دریایی در قالب پروژه‌های طراحی قطعات و ابزار مورد حمل‌ونقل دریایی با اولویت قطعات راهبردی و متناسب با اهداف هوشمندسازی ناوگان دریایی و بنادر؛
- از سال ۲۰۲۰ الزام قانونی برای استفاده از سوخت با سولفور نیم درصد در حمل‌ونقل دریایی اجرائی خواهد شد و عدم توان بنادر در ارائه سوخت با کیفیت مورد نظر (به دلیل اینکه شناورهای می‌توانند به سایر کشورها و سازمان آیمو اطلاع دهد) منجر به کاهش اعتبار صنعت حمل‌ونقل دریایی کشور خواهد شد. بر این اساس برنامه‌ریزی برای تولید این نوع سوخت در جهات حفظ اعتبار حمل‌ونقل دریایی، تأمین نیاز شناورهای داخلی و همچنین ارتقای سهم منطقه‌ای از صنعت بانکرینگ الزامی اجتناب‌ناپذیر است.
- برنامه‌ریزی برای تولید سوخت با سولفور نیم درصد در حمل‌ونقل دریایی ایران با توجه به الزام قانونی استفاده از این سوخت ارسال ۲۰۲۰ جهت تأمین نیاز شناورهای داخلی و همچنین حفظ اعتبار حمل‌ونقل دریایی ایران به منظور ارتقای سهم منطقه‌ای ایران از صنعت بانکرینگ؛
- شناسایی نیازمندی‌های حمل‌ونقل دریایی ایران به نیروی انسانی متخصص و تدوین برنامه‌های آموزشی در راستای تأمین آن و کاهش وابستگی به نیروی انسانی خارجی؛
- ارائه بیمه‌نامه موقت به شناورهای خارجی برای زمان حضور آن‌ها در آب‌های ایران به منظور رفع مشکل عدم ارائه بیمه‌نامه توسط شرکت‌های بیمه‌گر خارجی و ایجاد فرصت درآمدزایی برای شرکت‌های بیمه‌گر ایرانی؛
- تلاش دستگاه دیپلماسی خارجی برای جلب نظر شرکای تجاری و هم‌پیمانان سیاسی برای مشارکت در پوشش بیمه‌ای شناورهای بزرگ (بیمه اتکایی)
- جلب سرمایه‌گذاران بخش خصوصی و تجمیع توان سرمایه‌ای آن‌ها برای مشارکت در طرح‌های مورد نیاز دریایی؛
- نیازسنجی حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای متناسب با تقاضای حمل‌ونقل دریایی و تعریف پروژه‌های ریلی و جاده‌ای برای بخش خصوصی و ارائه مجوز استفاده از عوایدی طرح‌ها تا مدت‌زمان معین؛
- ایجاد و توسعه بنادر خشک با مکان‌یابی متناسب با نیاز داخل و کریدور شمال-جنوب و همچنین نیاز افغانستان برای اتصال به دریا؛
- تشکل ستاد کریدور شمال-جنوب متشکل از تمامی نهادهای تأثیرگذار (سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت راه‌آهن، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، نیروی انتظامی، گمرک، نهادهای فعال در حوزه مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، دستگاه‌های نظارتی و امنیتی) و تدوین سند توسعه کریدور شمال-جنوب؛

- حمایت دولت از بخش خصوصی برای مشارکت در حمل و نقل دریایی می‌تواند از سه جنبه مالی، قوانین و مقررات و همچنین نظارتی باشد. برای این منظور در مرحله اول بایستی نیازهای بخش خصوصی در جلسات مشترک بین نمایندگان دولت و بخش خصوصی شناسایی و اقدامات تأمینی مالی، مقرراتی و تشکیلاتی برای آن‌ها صورت پذیرد.
- شناسایی نیازهای بخش خصوصی در جلسات مشترک بین نمایندگان دولت و بخش خصوصی به منظور حمایت دولت از بخش خصوصی برای مشارکت در حمل و نقل دریایی در جنبه‌های مالی، قوانین و مقررات و نظارتی؛
- افزایش آگاهی بخش خصوصی نسبت به قوانین و مقررات حاکم بر حمل و نقل دریایی به منظور افزایش تمایل بخش خصوصی برای مشارکت در طرح‌های حمل و نقل دریایی؛
- در اولویت قرار دادن استفاده از ظرفیت‌های استفاده نشده ناوگان دریایی و در مرحله بعدی گسترش ناوگان تجاری دریایی با توجه به نقش فزاینده حمل کانتینری برای حفظ جایگاه نخست قدرت دریایی ایران در منطقه؛
- انعقاد تفاهم‌نامه‌های همکاری بین سازمان بنادر و دریانوردی و مراکز علمی و تحقیقاتی کشور جهت تعریف پروژه‌های مبتنی بر فناوری اطلاعات و ارتباطات مورد تقاضای حمل و نقل دریایی به منظور هوشمندسازی ناوگان و بنادر؛

منابع و مأخذ

منابع فارسی

- امیری، نجات و حبیب زاده، اصحاب (۱۳۹۴). تحلیل وضعیت شبکه‌های اجتماعی مجازی بر اساس مدل SWOT، راهبرد اجتماعی فرهنگی، دوره ۵، شماره ۱۷، ص ۳۵-۷.
- بیانات مقام معظم رهبری در دیدار فرماندهان نیروی دریایی ارتش (۱۳۹۶) khamenei.ir
- بیانات مقام معظم رهبری در دیدار فرماندهان و مسئولان نیروی دریایی ارتش (۱۳۹۴). khamenei.ir
- بیانات مقام معظم رهبری در دیدار فرماندهان نیروی دریایی ارتش (۱۳۹۳) khamenei.ir
- بیانات مقام معظم رهبری در دیدار فرماندهان نیروی دریایی ارتش (۱۳۹۱) khamenei.ir
- بیانات مقام معظم رهبری در پایگاه نیروی دریایی ارتش در بندرعباس (۱۳۹۰). khamenei.ir
- بیانات مقام معظم رهبری در دانشکده علوم دریایی نوشهر (۱۳۸۸). khamenei.ir
- زارع، حیدر؛ رجایی، رامین؛ توماج، یحیی و حقی چوبر، رویا (۱۳۹۵). تحلیل استراتژیک وضعیت پایانه کانتینری بندر چابهار با استفاده از ماتریس SWOT، فصلنامه علوم و فناوری دریا، شماره ۷۷، ص ۲۹-۲۱.
- زارعشاهی، احمدعلی (۱۳۷۹). بی‌ثباتی سیاسی و امنیت اقتصادبو تأثیر آن بر عوامل تولید در ایران، فصلنامه مطالعات راهبردی، سال ۳، شماره ۷ و ۸، ص ۲۴۱-۲۲۲.
- زراعت کار مقدم، محمد؛ مکی زاده، اسماعیل و زنگانه، حمید (۱۳۹۶). تبیین الگوهای مناسب توسعه حمل‌ونقل دریایی مسافری در شهرستان بندر لنگه با استفاده از روش SWOT، دومین همایش ملی گردشگری و طبیعت‌گردی ایران زمین.
- سعیدی، سید ناصر؛ نورامین، امیرسعید و عباسی، عبدالسعید (۱۳۹۳)، تحلیل استراتژیک حمل‌ونقل کانتینری در بندر بوشهر و ارزیابی راهکارهای مناسب جهت افزایش بهره‌وری آن با استفاده از مدل SWOT، همایش ملی دریانوردی و حمل‌ونقل دریایی.
- سعیدی، سید ناصر؛ دریسای بهمنشیر، حسین و عبودزاده، جبار (۱۳۹۲). به کارگیری تکنیک فرایند تحلیل سلسله‌مراتبی (AHP) در بررسی نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید بنادر جنوب کشور ایران (مطالعه موردی بنار آبادان، خرمشهر، امام خمینی (ره)، شهید رجایی، بوشهر و چابهار)، صنعت حمل و نقل دریایی، دوره ۷، شماره ۲۶، ص ۴-۴۰.
- سعیدی، سید ناصر و جعفری، حسن (۱۳۹۳). تحلیل و اولویت‌بندی نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدات بنادر خشک ایران با استفاده از مدل‌های AHP و SWOT. اقیانوس‌شناسی، دوره ۵، شماره ۲۰، ص ۹۵-۱۰۵.

منابع لاتین

- Barsan, E., Surugiu, F., & Dragomir, C. (2012). Factors of human resources competitiveness in maritime transport. *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 6(1), pp 89-92.
- Bichou, K., Szyliowicz, J. S., & Zamparini, L. (Eds.). (2014). *Maritime Transport Security: Issues, Challenges and National Policies*. Edward Elgar Publishing.
- Chang, Y. T., Shin, S. H., & Lee, P. T. W. (2014). Economic impact of port sectors on South African economy: An input–output analysis. *Transport Policy*, 35, pp 333-340.
- DNV, G. (2012). *Shipping 2020*. DNV, Report shipping, 2020.
- Foong, L. M. (2007). Understanding of SWOT analysis. Available online from <http://article.tqmcasestudies.com/free-tqm-ebook/swot-analysis.pdf>. [Access on 29 November 2011].
- Hoffmann, J., & Kumar, S. (2013). Globalisation—the maritime nexus. In *The handbook of maritime economics and business* (pp. 65-94). Informa Law from Routledge.
- Jacks, D. S., & Pendakur, K. (2010). Global trade and the maritime transport revolution. *The Review of Economics and Statistics*, 92(4), pp 745-755.
- Lam, J. S. L., & Yap, W. Y. (2011). Dynamics of liner shipping network and port connectivity in supply chain systems: analysis on East Asia. *Journal of Transport Geography*, 19(6), pp 1272-1281.
- Lee, J. W., & Francisco, R. (2012). Human capital accumulation in emerging Asia, 1970–2030. *Japan and the World Economy*, 24(2), pp 76-86.
- Ng, A. K., & Wilmsmeier, G. (2012). *The geography of maritime transportation: space as a perspective in maritime transport research*.
- Organisation for Economic Co-operation and Development. Maritime Transport Committee. (2003). *Security in maritime transport: Risk factors and economic impact*. OECD.
- Sebt, M. H., Khalilianpoor, A. H., Bagheri, Q., & Riahi Dehkordi, E. (2018). SWOT Analysis on Marine Transport Companies of Iran: a case Study. *AUT Journal of Civil Engineering*, 2(2), 153-160.
- Sepúlveda Whittle, T. (1987). *Basic concepts of maritime transport and its present status in Latin America and the Caribbean*. ECLAC.
- Stopford, M. (2008). *Maritime economics 3e*. Routledge.
- Talley, W. K. (2017). *Port economics*. Routledge.

Appropriate strategies for the development of maritime transport in the Islamic Republic of Iran

Mohamad Ali Motallebi Korbekandi¹
Vahid Kafili^{2*}

Abstract

The aim of this study is to extract appropriate strategies for the development of Iranian maritime transport. In order to extract strengths, weaknesses, threats and opportunities, the facts of Iran's maritime transport and interviews with four experts in the field of Iranian maritime transport have been used. The results of SWOT analysis show the overall weakness in internal and external performance. QSPM analysis was used to rank the strategies. The results show that codification of an excellent maritime development document, equipping the north-south corridor, setting up a private sector partnership in the provision of bunkering and ancillary services, large investment to increase the capacity of the maritime transport fleet, capacity development of Makran coasts with priority to use private sector capacity can be considered as the top five strategies to improve Iran's maritime transport performance. Based on the results obtained, policy recommendation have been made to improve the performance of Iran's maritime transport.

Keywords: Maritime Transport, Strategy, SWOT analysis.

¹ PhD in Strategic Management, Faculty of Strategic Management, Supreme National Defense University, Tehran, Iran. (mam1342@chmail.ir).

² PhD in Economics, Faculty of Economics and Social Sciences, Shahid Chamran University of Ahvaz, Khuzestan, Iran. Author. (ayhan_vahid01@yahoo.com).