

Constraints and Barriers Facing Iran's Southern Ports in Achieving Maritime-Oriented Development Goals

Ruhollah Monem  Corresponding Author, Assistant Professor, Department of Political Science, University of Guilan, Rasht, Iran.. E-mail: r.moneem@yahoo.com

Article Info

Article Type:

Reserch Article

Article history:

Received 2025/07/23

Accepted 2026/02/09

Published Online

2026/5/10

ABSTRACT

The Islamic Republic of Iran possesses a strategically significant maritime position and has sought over the past several decades to advance its maritime-oriented development objectives. Key objectives of this approach include improving transport infrastructure, increasing transit capacity, attracting foreign investment, and strengthening the country's role in international corridors. Iranian ports, particularly those located in the south, have considerable potential and capacity to contribute to the achievement of these objectives. However, southern ports face a range of structural, economic, managerial, and international constraints that require serious consideration and effective policy responses. Accordingly, this study aims to examine the major constraints and barriers facing southern ports in achieving Iran's maritime-oriented development objectives and to propose strategies for addressing these challenges. The main research question is: What are the major constraints and barriers facing the country's southern ports in achieving Iran's maritime-oriented development objectives? The findings indicate that the principal challenges include weaknesses in transport infrastructure and port technologies, trade and customs sanctions, managerial and institutional coordination problems, the lack of alignment between certain domestic laws and regulations and international standards, the impacts of climate change, shortages of specialized human resources, investment constraints, and intensifying regional competition. The study employs a descriptive-analytical research method and draws on reliable academic sources, economic reports, and field data. Finally, it proposes strategies aimed at improving the performance of southern ports, facilitating foreign investment, enhancing institutional coordination, and developing the infrastructure required to strengthen Iran's position in the regional maritime economy and international transport corridors..

Cite this Article: Monem, R. (2026). Constraints and Barriers Facing Iran's Southern Ports in Achieving Maritime-Oriented Development Goals. *World Politics*, 14(4), 223-250. doi: 10.22124/wp.2026.9850.



© Author(s)

Publisher: University of Guilan

DOI: 10.22124/wp.2026.9850.

1. Introduction

The Islamic Republic of Iran occupies a strategically important maritime position, with access to the Persian Gulf, the Gulf of Oman, and the wider Indian Ocean. This geographical position provides significant opportunities for expanding maritime trade, developing transit networks, diversifying transportation routes, attracting investment, and strengthening Iran's role in regional and international economic corridors. Over recent decades, maritime-oriented development has increasingly emerged as an important component of Iran's national development agenda. Within this framework, the country's southern ports constitute a critical component of the national maritime economy, as they connect domestic production and consumption centers to international markets and provide access to major regional and global trade routes. Iran's southern ports possess considerable potential due to their strategic locations, cargo-handling capabilities, transit capacity, and connectivity with neighboring countries. Major ports such as Bandar Abbas, Chabahar, Bushehr, and Imam Khomeini have the potential to contribute substantially to the development of an integrated maritime transportation and logistics system. However, geographical advantages and physical port capacity alone are insufficient to ensure successful maritime-oriented development. The effective utilization of maritime potential depends on the interaction of infrastructure, technology, investment, institutional governance, human capital, regulatory frameworks, international connectivity, and environmental sustainability.

Despite their strategic potential, Iran's southern ports face a range of structural, economic, institutional, technological, environmental, and international constraints. Weaknesses in transportation infrastructure and port technologies, international sanctions and trade restrictions, institutional and managerial fragmentation, regulatory shortcomings, limited investment, shortages of specialized human resources, climate-related risks, and intensifying regional competition have constrained the ability of these ports to fully exploit their strategic advantages. Identifying and addressing these constraints is therefore essential for strengthening Iran's maritime position and advancing its maritime-oriented development objectives. Against this background, this study examines the major constraints and barriers facing Iran's southern ports in achieving maritime-oriented development objectives and proposes policy measures to address these challenges. The main research question is: What are the major constraints and barriers facing Iran's southern ports in achieving the objectives of maritime-oriented development?

2. Theoretical Framework

The theoretical framework of this study is based on the concept of Maritime-Oriented Development, which views maritime resources, activities, infrastructure, and connectivity as integral components of national and regional development. From this perspective, the sea is not merely a geographical space or a transportation route, but a strategic economic domain capable of contributing to economic growth,

international trade, investment, employment, technological advancement, regional connectivity, and national competitiveness. Maritime-oriented development encompasses a wide range of activities, including port development, maritime transportation, logistics, transit, shipping, coastal industries, marine services, and participation in international maritime corridors. Ports are therefore central to this approach because they serve as interfaces linking maritime transportation with national transportation systems, production networks, international markets, and regional trade corridors. The realization of maritime-oriented development depends not only on geographical location and physical port capacity but also on infrastructure quality, transportation connectivity, technological capabilities, investment capacity, institutional governance, human capital, regulatory effectiveness, international economic relations, and environmental resilience. Accordingly, the concept can be examined through several interconnected dimensions: infrastructure and transportation, investment and economic capacity, technology and digitalization, institutional governance and regulation, human capital, international connectivity and regional integration, and environmental sustainability and climate resilience.

The infrastructural dimension encompasses port facilities, cargo-handling capacity, road and rail networks, logistics infrastructure, and maritime services. The investment and economic dimension includes domestic and foreign investment, trade expansion, transit development, employment generation, and integration into national and international supply chains. The technological dimension concerns digitalization, automation, intelligent port management, information systems, and modern maritime technologies. The institutional dimension emphasizes coordination among port authorities, customs organizations, transportation agencies, private-sector actors, investors, and shipping companies, while regulatory stability, transparency, and administrative efficiency are considered essential conditions for port competitiveness. International connectivity refers to the capacity of ports to connect efficiently with international shipping routes, regional economies, transit corridors, and global logistics networks. The human-capital dimension concerns the availability of specialized expertise in port management, logistics, maritime transportation, engineering, information technology, customs, and international trade. Finally, environmental sustainability and climate resilience have become increasingly important because ports and coastal infrastructure are exposed to climate-related and environmental risks.

Within this framework, maritime-oriented development is understood as an integrated process through which maritime infrastructure, economic activity, technology, institutions, human capital, international connectivity, and environmental sustainability interact to transform geographical maritime advantages into sustainable development outcomes. Accordingly, the performance of southern Iranian ports should not be assessed solely in terms of physical expansion or cargo-



handling capacity. Rather, it should be evaluated according to their ability to provide efficient transportation and logistics services, attract investment, adopt modern technologies, facilitate international trade and transit, integrate into regional and international corridors, develop skilled human resources, and generate broader and sustainable economic benefits. This conceptual framework provides the basis for identifying and analyzing the constraints that prevent Iran's southern ports from fully contributing to the country's maritime-oriented development objectives.

3. Methodology

This study employs a descriptive-analytical research design. The analysis draws on academic literature, official documents, economic and transportation reports, relevant institutional publications, and available field data concerning Iran's maritime sector and southern ports. The collected evidence was systematically examined to identify the principal constraints affecting the performance and competitiveness of southern ports and to assess their implications for maritime-oriented development. The analytical process organizes the identified constraints according to the principal dimensions of the theoretical framework: infrastructure and transportation, investment and economic capacity, technology and digitalization, institutional governance and regulation, human capital, international connectivity, and environmental and climate resilience. The study then examines the interaction among these dimensions and their effects on port efficiency, transit capacity, investment attractiveness, international connectivity, and regional competitiveness. This approach enables the study to move beyond a simple description of individual deficiencies and examine the structural relationships among different constraints. In particular, it considers how infrastructural weaknesses can be compounded by institutional fragmentation, how sanctions and financial restrictions can constrain investment and technological modernization, and how regulatory and human-capital limitations can reduce the ability of southern ports to compete effectively with regional alternatives. The descriptive-analytical approach therefore provides an integrated basis for identifying the principal barriers to maritime-oriented development and formulating appropriate policy recommendations.

4. Results and Discussion

The findings demonstrate that the constraints facing Iran's southern ports are multidimensional, interconnected, and mutually reinforcing. The first major challenge concerns transportation and port infrastructure. Although Iran possesses strategically located ports with substantial cargo-handling potential, deficiencies in road and rail connectivity, logistics infrastructure, cargo-handling equipment, and supporting facilities limit the efficient movement of goods between ports and inland economic centers. Inadequate integration between maritime and land-based



transportation systems reduces the effectiveness of southern ports as components of international transit corridors and increases transportation costs and delivery times.

The second major challenge relates to technology and digitalization. Modern port competitiveness increasingly depends on automation, digital logistics systems, intelligent port management, real-time information exchange, and advanced cargo-handling technologies. Limited access to advanced technologies and insufficient investment in technological modernization reduce operational efficiency, increase costs, and weaken the competitiveness of Iranian ports relative to technologically advanced regional competitors.

The third challenge concerns investment capacity. The modernization and expansion of port infrastructure require substantial and sustained long-term investment. However, financial constraints, uncertainty, limited access to international financial markets, and difficulties associated with attracting foreign investment restrict the resources available for infrastructure modernization and technological upgrading. Limited participation by international investors also reduces opportunities for capital inflows, technology transfer, managerial expertise, and integration into international business networks.

The fourth major constraint is international sanctions and trade and financial restrictions. Sanctions affect banking relations, foreign investment, insurance, shipping services, technology transfer, and cooperation with international logistics companies. These restrictions increase transaction costs and uncertainty and limit the ability of Iranian ports to establish stable and efficient connections with global logistics networks. Their effects therefore extend beyond trade and directly influence the investment, technological, and operational capacities of the maritime sector.

The fifth challenge involves institutional and managerial fragmentation. Multiple governmental and administrative organizations are involved in port management, customs, transportation, trade, investment, and related activities. Weak coordination among these institutions can result in overlapping responsibilities, bureaucratic delays, administrative costs, and uncertainty for businesses and investors. Such fragmentation reduces the efficiency, predictability, and responsiveness required for competitive port operations.

The sixth constraint concerns legal and regulatory shortcomings. Insufficient alignment between certain domestic regulations and international standards can complicate cooperation with foreign companies and investors. Complex administrative procedures, regulatory uncertainty, and limited predictability in investment rules can discourage long-term private and foreign investment and hinder the integration of southern ports into international logistics networks.

The seventh challenge is human-capital limitations. Modern port operations require specialized expertise in logistics, maritime management, shipping, engineering, information technology, customs procedures, international trade, and port operations. Shortages of specialized personnel and insufficient opportunities for

professional training can limit the effective adoption of modern technologies and management practices and consequently reduce operational competitiveness.

The eighth challenge concerns climate change and environmental pressures. Southern ports and coastal infrastructure are increasingly exposed to rising temperatures, extreme weather events, coastal risks, and other environmental pressures. Such risks can disrupt port operations, increase maintenance and adaptation costs, and create additional requirements for resilient infrastructure. Environmental sustainability and climate resilience must therefore be incorporated into long-term port planning and investment.

Finally, intensifying regional competition constitutes a significant external challenge. Competing ports and logistics hubs in the Persian Gulf, Gulf of Oman, Arabian Sea, and wider Indian Ocean region have made substantial investments in infrastructure, digital technologies, logistics services, and international connectivity. Consequently, geographical location alone cannot guarantee port competitiveness. Iranian southern ports must provide reliable, efficient, cost-effective, technologically advanced, and predictable services to attract international cargo flows and strengthen their position within regional and international transportation corridors.

The interaction among these factors is particularly significant. Infrastructure deficiencies can reduce the efficiency of transportation corridors; technological limitations can increase operating costs; institutional fragmentation can create administrative delays; sanctions can constrain investment and technology transfer; regulatory uncertainty can discourage private-sector participation; shortages of specialized human resources can limit modernization; and regional competition can magnify the costs of failing to address these weaknesses. The challenges facing southern ports should therefore be understood as an interconnected system rather than as a collection of isolated problems. Their effective resolution requires an integrated policy approach consistent with the multidimensional nature of maritime-oriented development.

5. Conclusions and Suggestions

The study concludes that Iran's southern ports possess substantial geographical and strategic advantages, but these advantages have not yet been fully translated into sustainable maritime development outcomes. The central challenge is not simply a lack of physical port capacity; rather, it is the interaction among infrastructural deficiencies, technological limitations, investment constraints, institutional fragmentation, regulatory shortcomings, international sanctions, shortages of specialized human resources, environmental risks, and regional competition. The realization of maritime-oriented development therefore requires an integrated policy framework addressing the different dimensions of port competitiveness simultaneously. First, transportation infrastructure should be modernized, particularly rail and road connections linking major ports with inland production and

consumption centers. Strengthening multimodal transportation connectivity can enhance the role of southern ports in national and international transit networks. Second, investment in port digitalization, automation, intelligent port management, and modern cargo-handling technologies should be accelerated. Third, institutional coordination should be strengthened by clarifying organizational responsibilities, reducing administrative overlaps, and simplifying customs and trade procedures. Fourth, regulatory stability and greater compatibility with international standards should be pursued to improve the investment environment and facilitate cooperation with international operators. Fifth, mechanisms for attracting domestic and foreign investment should be strengthened through transparent regulations, appropriate public-private partnership arrangements, investment incentives, and effective risk-sharing mechanisms. Sixth, specialized education and professional training should be expanded to develop the human capital required for modern port management, logistics, and maritime transportation. Seventh, climate resilience and environmental sustainability should be incorporated into long-term port planning and investment decisions. Finally, Iran should adopt a more competitive and corridor-oriented approach by strengthening connectivity with neighboring countries and integrating its southern ports more effectively into regional and international transportation networks. Overall, the study argues that the successful realization of Iran's maritime-oriented development objectives depends on transforming southern ports from relatively isolated cargo-handling facilities into integrated, technologically advanced, institutionally efficient, environmentally resilient, and internationally connected logistics hubs. Such a transformation can increase transit capacity, improve investment attractiveness, reduce transportation and trade costs, strengthen regional connectivity, and enhance the position of Iran's southern ports within regional and international maritime networks.

Keywords: Maritime-Oriented Development; Southern Ports; Port Infrastructure; International Transit; Regional Competitiveness..

..

سیاست جهانی

شاپا چاپی: ۲۳۸۳-۰۱۲۳

شاپا الکترونیکی: ۴۸۹۹-۴۵۳۸

Homepage: <https://interpolitics.guilan.ac.ir/>

محدودیت‌ها و موانع بنادر جنوبی ایران در تحقق اهداف توسعه دریامحور

روح اله منعم، نویسنده مسئول، استادیار گروه علوم سیاسی دانشگاه گیلان، رشت، ایران..

رایانامه: r.moneem@yahoo.com

درباره مقاله	چکیده
نوع مقاله: مقاله پژوهشی	جمهوری اسلامی ایران با برخورداری از موقعیت راهبردی در خلیج فارس، دریای عمان و دسترسی به اقیانوس هند، از ظرفیت قابل توجهی برای تحقق اهداف توسعه دریامحور برخوردار است. بنادر جنوبی کشور، به‌عنوان پیونددهنده شبکه‌های حمل‌ونقل داخلی با بازارها و کریدورهای بین‌المللی، نقش مهمی در توسعه تجارت، افزایش ظرفیت ترانزیتی و جذب سرمایه‌گذاری دارند. با این حال، بهره‌گیری کامل از این ظرفیت‌ها با محدودیت‌ها و موانع متعددی مواجه است. پژوهش حاضر با هدف شناسایی و تحلیل مهم‌ترین موانع بنادر جنوبی در مسیر تحقق اهداف توسعه دریامحور انجام شده و از روش توصیفی - تحلیلی بهره می‌گیرد. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که ضعف زیرساخت‌های حمل‌ونقل و فناوری‌های بندری، محدودیت‌های سرمایه‌گذاری، تحریم‌های اقتصادی و مالی، ناهماهنگی‌های نهادی و مدیریتی، کاستی‌های قانونی و مقرراتی، کمبود نیروی انسانی متخصص، پیامدهای تغییرات اقلیمی و تشدید رقابت منطقه‌ای، مهم‌ترین چالش‌های پیش روی این بنادر هستند. بر این اساس، تحقق توسعه دریامحور مستلزم توسعه زیرساخت‌های چندوجهی، نوسازی و هوشمندسازی بنادر، بهبود محیط سرمایه‌گذاری، ارتقای هماهنگی نهادی، تقویت سرمایه انسانی و افزایش پیوند بنادر جنوبی با کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی است.
کلیدواژه‌ها: توسعه دریامحور، بنادر ایران، زیرساخت‌های بندری، ترانزیت بین‌المللی، رقابت‌پذیری منطقه‌ای.	
تاریخچه مقاله تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۵/۱ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۱۱/۲۰ تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۲/۲۰	

استناد به این مقاله: منعم، روح اله. (۱۴۰۴). محدودیت‌ها و موانع بنادر جنوبی ایران در تحقق اهداف توسعه دریامحور. سیاست جهانی،

doi: 10.22124/wp.2026.9850. ۲۵۰-۲۲۳، (۴)۱۴

© نویسنده (گان)

ناشر: دانشگاه گیلان



در جهان امروز، دریاها، سواحل، تنگه‌ها، خلیج‌ها، اقیانوس‌ها و بنادر صرفاً عرصه‌هایی برای جابه‌جایی کالا و مسافر نیستند، بلکه به یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌های قدرت، ثروت و توسعه کشورها تبدیل شده‌اند. بخش قابل‌توجهی از تجارت جهانی از طریق مسیرهای دریایی انجام می‌شود و بنادر به‌عنوان حلقه اتصال میان شبکه‌های حمل‌ونقل دریایی، زمینی و ریلی، نقشی اساسی در شکل‌گیری زنجیره‌های تأمین، توسعه تجارت خارجی، افزایش ظرفیت ترانزیتی، جذب سرمایه‌گذاری و پیوند اقتصادهای ملی با اقتصاد جهانی ایفا می‌کنند. از این منظر، برخورداری از سواحل طولانی، دسترسی به آب‌های آزاد و قرار گرفتن در مجاورت مسیرهای مهم دریایی، به‌تنهایی مزیت توسعه‌ای ایجاد نمی‌کند؛ بلکه بهره‌برداری از این ظرفیت‌ها مستلزم ایجاد زیرساخت‌های مناسب، حکمرانی کارآمد، فناوری‌های نوین، سرمایه‌گذاری، نیروی انسانی متخصص و پیوند مؤثر با شبکه‌های منطقه‌ای و جهانی است. در چنین شرایطی، یکی از مهم‌ترین مباحث مطرح در سیاست‌های توسعه‌ای کشور، تغییر نگرش از رویکرد عمدتاً خشکی‌محور به رویکردی دریامحور است. توسعه دریامحور به معنای استفاده نظام‌مند و یکپارچه از ظرفیت‌های دریایی و ساحلی برای دستیابی به اهداف اقتصادی، تجاری، صنعتی، ترانزیتی، فناوری و ژئوپلیتیکی است. در این رویکرد، دریا نه یک فضای پیرامونی، بلکه بخشی از متن فرایند توسعه ملی محسوب می‌شود. از این رو، بنادر، مناطق ساحلی، صنایع دریایی، حمل‌ونقل دریایی، لجستیک، شیلات، انرژی، گردشگری دریایی و کریدورهای بین‌المللی باید در قالب یک نظام به‌هم‌پیوسته مورد توجه قرار گیرند. حرکت به سمت چنین رویکردی می‌تواند ضمن کاهش وابستگی به مسیرهای محدود زمینی، ظرفیت‌های جدیدی برای تجارت، ترانزیت و ارتباط با اقتصاد جهانی ایجاد کند. ایران به‌عنوان کشوری با موقعیت دریایی ممتاز در منطقه، از ظرفیت‌های قابل‌توجهی برای حرکت به سمت توسعه دریامحور برخوردار است. این کشور از شمال به دریای خزر و از جنوب به خلیج فارس و دریای عمان دسترسی دارد و از طریق دریای عمان به آب‌های آزاد و اقیانوس هند متصل می‌شود. موقعیت جغرافیایی ایران در مجاورت یکی از مهم‌ترین پهنه‌های انرژی و تجارت جهان و قرار گرفتن آن در میان مناطق مهم اقتصادی آسیا و اروپا، امکان ایفای نقش مؤثر در شبکه‌های حمل‌ونقل و ترانزیت منطقه‌ای را فراهم کرده است. افزون بر موقعیت جغرافیایی، ایران دارای سابقه‌ای طولانی در حوزه دریا و دریانوردی است. ایرانیان طی قرن‌ها از بنادر و کشتی‌های چوبی در سواحل جنوبی برای دریانوردی و تجارت در مسیرهای مختلف استفاده کرده‌اند و ارتباطات دریایی تاریخی، بخشی از پیوندهای اقتصادی و تجاری این سرزمین با مناطق پیرامونی و دوردست را شکل داده است. بنابراین، ظرفیت دریایی ایران صرفاً یک مزیت جغرافیایی معاصر نیست، بلکه بر بستر تجربه تاریخی و شبکه‌های دیرپای تجارت دریایی نیز شکل گرفته است.

موقعیت جغرافیایی ایران در مسیر کریدورهای ترانزیتی شمال - جنوب نیز بر اهمیت این ظرفیت افزوده است. اتصال کشورهای روسیه، اروپای شرقی، مرکزی و شمالی، آسیای مرکزی و قفقاز از یک سو، و کشورهای آسیای جنوبی، جنوب شرقی آسیا، خاور دور، اقیانوسیه و کشورهای پیرامون خلیج فارس از سوی دیگر، می تواند زمینه ای برای تبدیل بنادر ایران به نقاط مهم اتصال شبکه های تجاری و ترانزیتی فراهم کند. در این میان، بنادر جنوبی کشور به دلیل دسترسی مستقیم به آب های آزاد خلیج فارس و دریای عمان و نزدیکی به مسیرهای مهم تجاری و انرژی، جایگاهی ویژه دارند. این بنادر می توانند به عنوان دروازه های اصلی تجارت خارجی کشور، حلقه اتصال میان اقتصاد داخلی و شبکه اقتصاد جهانی و همچنین نقاط پیوند میان کریدورهای دریایی و زمینی عمل کنند. در واقع، اهمیت بنادر جنوبی تنها به حجم عملیات بندری محدود نمی شود، بلکه نقش آنها در توسعه پس کرانه ها، ایجاد فعالیت های اقتصادی، شکل دهی به مراکز لجستیکی و برقراری ارتباط میان بنادر و کانون های اقتصادی درون سرزمینی نیز حائز اهمیت است.

در این میان، بندرعباس، چابهار و بوشهر از جایگاه ویژه ای برخوردارند. بندرعباس به عنوان مهم ترین قطب تجاری و یکی از اصلی ترین مراکز حمل و نقل دریایی کشور، نقش تعیین کننده ای در ورود و خروج کالا و ارتباط اقتصاد ایران با بازارهای خارجی دارد. ظرفیت این بندر در صورت توسعه شبکه های ریلی و جاده ای، ارتقای تجهیزات، افزایش بهره وری و بهبود خدمات لجستیکی، می تواند در تقویت جایگاه ایران در کریدورهای منطقه ای مؤثر باشد. بندر چابهار نیز به دلیل قرار گرفتن در دریای عمان و دسترسی مستقیم به آب های آزاد، از مزیتی متفاوت برخوردار است. موقعیت این بندر می تواند امکان ارتباط مؤثرتر با بازارهای آسیای جنوبی، آسیای مرکزی و سایر مناطق پیرامون اقیانوس هند را فراهم سازد و در صورت تکمیل زیرساخت های حمل و نقل و لجستیکی، ظرفیت آن را برای ایفای نقش در کریدورهای بین المللی افزایش دهد. بندر بوشهر نیز به دلیل موقعیت جغرافیایی خود در خلیج فارس و نزدیکی به بازارهای کشورهای جنوبی این پهنه آبی، از ظرفیت قابل توجهی برای توسعه تجارت، صادرات، فعالیت های صنعتی و خدمات مرتبط با اقتصاد دریایی برخوردار است.

با وجود این ظرفیت ها، میان برخورداری از مزیت جغرافیایی و دستیابی به توسعه واقعی دریا محور فاصله قابل توجهی وجود دارد. بنادر ایران، به ویژه بنادر جنوبی، طی دهه های گذشته با مجموعه ای از محدودیت ها و موانع مواجه بوده اند که بخشی از آنها ساختاری و داخلی و بخشی دیگر ناشی از شرایط محیطی و بین المللی است. ضعف در برخی زیرساخت های حمل و نقل و لجستیکی، محدودیت در توسعه شبکه های ریلی و جاده ای پس کرانه، فرسودگی یا ناکافی بودن بخشی از تجهیزات، فاصله فناوری با بنادر پیشرفته منطقه، مشکلات سرمایه گذاری، پیچیدگی های اداری و گمرکی و ناهماهنگی میان نهادهای مسئول، از جمله عواملی هستند که

می‌توانند کارآمدی بنادر را کاهش دهند. بنابراین، حتی در صورت پذیرش پیشرفت‌های فنی و توسعه ظرفیت‌های بندری در سال‌های گذشته، همچنان مجموعه‌ای از مسائل اساسی وجود دارد که مانع استفاده کامل از ظرفیت‌های موجود می‌شود. از سوی دیگر، شرایط بین‌المللی نیز تأثیر مستقیمی بر عملکرد بنادر جنوبی ایران دارد. تحریم‌های اقتصادی و مالی، محدودیت دسترسی به منابع مالی بین‌المللی، دشواری جذب سرمایه‌گذاری خارجی، محدودیت در انتقال فناوری، مشکلات بیمه و حمل‌ونقل و کاهش تعامل با برخی شرکت‌ها و اپراتورهای بین‌المللی، هزینه و ریسک فعالیت‌های بندری و تجاری را افزایش داده است. در چنین شرایطی، مزیت جغرافیایی زمانی می‌تواند به مزیت اقتصادی تبدیل شود که امکان استفاده از آن در چارچوب شبکه‌های تجاری و مالی بین‌المللی وجود داشته باشد. از این رو، بررسی عملکرد بنادر جنوبی بدون توجه هم‌زمان به عوامل داخلی و محیط بین‌المللی، تصویری ناقص از موانع توسعه دریامحور ارائه خواهد کرد.

در کنار این عوامل، تحول سریع در تجارت بین‌المللی و ظهور فناوری‌های جدید نیز الزامات تازه‌ای را پیش روی بنادر قرار داده است. بنادر پیشرو در جهان به سمت هوشمندسازی، دیجیتالی‌شدن فرایندها، اتوماسیون عملیات، مدیریت یکپارچه داده‌ها، کاهش زمان توقف کشتی و کالا و ارائه خدمات لجستیکی پیشرفته حرکت کرده‌اند. در چنین محیط رقابتی، بندری که نتواند سرعت، دقت، قابلیت اطمینان و هزینه خدمات خود را بهبود بخشد، به تدریج بخشی از مزیت رقابتی خود را از دست خواهد داد. بنابراین، توسعه فیزیکی بنادر باید هم‌زمان با تحول فناورانه، اصلاح نظام مدیریتی و ارتقای کیفیت خدمات صورت گیرد.

مسئله دیگر، تشدید رقابت میان بنادر منطقه‌ای است. کشورهای پیرامون خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند در سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری گسترده‌ای برای توسعه بنادر، مناطق لجستیکی، مناطق آزاد، شبکه‌های حمل‌ونقل و زیرساخت‌های هوشمند انجام داده‌اند. در نتیجه، بنادر جنوبی ایران برای جذب جریان‌های تجاری و ترانزیتی تنها با یک مسئله ظرفیت داخلی مواجه نیستند، بلکه در محیطی رقابتی فعالیت می‌کنند که در آن سرعت خدمات، هزینه حمل‌ونقل، کیفیت زیرساخت، ثبات مقررات، سهولت تجارت و میزان اتصال به شبکه‌های بین‌المللی از عوامل تعیین‌کننده انتخاب مسیرهای تجاری هستند. از این منظر، عدم توجه به اصلاحات ساختاری و ارتقای رقابت‌پذیری می‌تواند به معنای از دست رفتن بخشی از فرصت‌های راهبردی ناشی از موقعیت جغرافیایی ایران باشد.

همچنین، توسعه دریامحور در شرایط کنونی نمی‌تواند از مسائل زیست‌محیطی و تغییرات اقلیمی جدا باشد. بنادر و زیرساخت‌های ساحلی در معرض افزایش دما، تغییرات سطح آب، رخدادهای شدید جوی و سایر مخاطرات محیطی قرار دارند. بنابراین، توسعه آینده بنادر باید علاوه بر افزایش ظرفیت عملیاتی، بر تاب‌آوری زیرساخت‌ها،

حفاظت از محیط زیست و سازگاری با تغییرات اقلیمی نیز متمرکز باشد. بی‌توجهی به این عوامل می‌تواند هزینه‌های نگهداری و سرمایه‌گذاری آینده را افزایش داده و استمرار فعالیت‌های بندری را با مخاطره مواجه کند. بر این اساس، مسئله اصلی پژوهش حاضر صرفاً کمبود ظرفیت یا زیرساخت در بنادر جنوبی نیست، بلکه چگونگی تبدیل ظرفیت‌های جغرافیایی و دریایی موجود به ظرفیت واقعی توسعه است. دستیابی به اهداف توسعه دریامحور مستلزم آن است که بنادر جنوبی از مراکز صرفاً بارگیری و تخلیه کالا به شبکه‌هایی یکپارچه، رقابت‌پذیر و متصل به اقتصاد منطقه‌ای و جهانی تبدیل شوند. تحقق این هدف نیازمند هماهنگی میان سیاست‌های بندری، حمل‌ونقل، تجارت، سرمایه‌گذاری، فناوری، گمرک و سیاست خارجی است. به عبارت دیگر، توسعه بندری زمانی می‌تواند به توسعه دریامحور منجر شود که زیرساخت، فناوری، سرمایه، مدیریت، نیروی انسانی و ارتباطات بین‌المللی در یک چارچوب منسجم قرار گیرند.

با توجه به نقش راهبردی بنادر جنوبی در تأمین نیازهای اقتصادی و تجاری کشور و ظرفیت آنها برای افزایش ترانزیت، توسعه صادرات، جذب سرمایه‌گذاری و تقویت پیوندهای منطقه‌ای و بین‌المللی، شناسایی دقیق موانع و محدودیت‌های موجود ضرورت دارد. پژوهش حاضر با هدف تحلیل جامع این موانع، ابعاد مختلف زیرساختی، اقتصادی، سرمایه‌گذاری، فناوری، مدیریتی، نهادی، قانونی، انسانی، بین‌المللی و زیست‌محیطی مؤثر بر عملکرد بنادر جنوبی را مورد توجه قرار می‌دهد و درصدد است راهکارهایی برای رفع یا کاهش این محدودیت‌ها ارائه کند. اهمیت این موضوع از آن جهت دوچندان است که بهره‌برداری ناکافی از ظرفیت بنادر نه تنها فرصت‌های اقتصادی و ترانزیتی را محدود می‌کند، بلکه می‌تواند جایگاه کشور را در رقابت فزاینده میان کریدورهای منطقه‌ای و بین‌المللی تضعیف کند. در مجموع، بهره‌گیری مؤثر از موقعیت دریایی ایران نیازمند گذار از نگاه صرفاً بندری به یک نگاه جامع و توسعه‌محور به دریاست؛ نگاهی که در آن بنادر به عنوان اجزای یک نظام گسترده اقتصادی، ترانزیتی، لجستیکی و ژئوپلیتیکی در نظر گرفته شوند. در این چارچوب، ارتقای زیرساخت‌ها، نوسازی و هوشمندسازی بنادر، تسهیل سرمایه‌گذاری، اصلاح فرایندهای اداری و گمرکی، تقویت نیروی انسانی متخصص، توسعه شبکه‌های حمل‌ونقل چندوجهی، افزایش اتصال به کریدورهای بین‌المللی و ارتقای تاب‌آوری محیطی، از الزامات اساسی تبدیل ظرفیت دریایی کشور به مزیت پایدار توسعه‌ای محسوب می‌شوند. بر همین اساس، پژوهش حاضر در پی پاسخ به این پرسش اساسی است که محدودیت‌ها و موانع عمده بنادر جنوبی در جهت تحقق اهداف توسعه دریامحور ایران کدام‌اند که در ادامه مورد بررسی قرار می‌گیرند.

۱. رهیافت مفهومی

۱-۱. توسعه دریا محور

دریا در وهله نخست یک پدیده جغرافیایی است، اما نقش و کارکرد آن در طول تاریخ بسیار فراتر از یک عارضه طبیعی بوده و تأثیر عمیقی بر شکل‌گیری ساختارهای سیاسی، اقتصادی، تجاری و نظامی دولت‌ها داشته است. دسترسی به دریا و توانایی بهره‌برداری مؤثر از فرصت‌ها و ظرفیت‌های دریایی می‌تواند بر مسیر توسعه کشورها اثرگذار باشد. اهمیت این موضوع به‌ویژه در مقایسه میان کشورهای محصور در خشکی و کشورهای برخوردار از دسترسی مستقیم به دریا و آبراه‌های بین‌المللی آشکار می‌شود. در قرن بیست‌ویکم، کشورهایی که از ظرفیت، اراده و توان نهادی لازم برای استفاده گسترده‌تر و کارآمدتر از فضاها و دریایی برخوردارند، امکان بیشتری برای بهره‌گیری از تجارت بین‌المللی، حمل‌ونقل، سرمایه‌گذاری، لجستیک و شبکه‌های اقتصاد جهانی خواهند داشت. در طول تاریخ نیز دریا در فعالیت‌های اقتصادی تمدن‌های مختلف، به‌عنوان منبع غذا، وسیله حمل‌ونقل و مسیر تجارت و ارتباطات، نقشی اساسی داشته است (Martinez-Vazquez et al., 2021) از این منظر، دسترسی دریایی می‌تواند یکی از مؤلفه‌های مهم ظرفیت توسعه‌ای کشورها باشد؛ هرچند تحقق این ظرفیت به مجموعه گسترده‌تری از عوامل اقتصادی، نهادی، فناورانه، جمعیتی، سیاسی و زیست‌محیطی وابسته است.

مطالعات نظام‌مند درباره رابطه میان موقعیت دریایی، توسعه اقتصادی و الگوهای استقرار انسانی را می‌توان تا اواسط قرن نوزدهم دنبال کرد و این مطالعات در قرن بیستم گسترش بیشتری یافتند. پژوهشگران به‌تدریج به این درک کلی دست یافتند که موقعیت دریایی می‌تواند تأثیر مثبتی بر رونق و توسعه مناطق داشته باشد. مناطق ساحلی معمولاً از تراکم جمعیتی بیشتری برخوردارند و در شرایط مناسب می‌توانند با سرعت بیشتری نسبت به مناطق داخلی توسعه یابند. با این حال، موقعیت دریایی را نباید عاملی مستقل و تعیین‌کننده تلقی کرد؛ زیرا عوامل محیطی، اجتماعی-اقتصادی، جمعیتی، نهادی و سیاسی در بسیاری از موارد می‌توانند تأثیری قوی‌تر از مجاورت با دریا بر نتایج توسعه داشته باشند (Fedorov et al., 2017: 4) بنابراین، ارزش توسعه‌ای موقعیت دریایی به توانایی دولت‌ها و جوامع برای تبدیل دسترسی جغرافیایی به ظرفیت‌های مولد اقتصادی، نهادی و فناورانه بستگی دارد.

مفهوم توسعه دریامحور در طول زمان تحول قابل‌توجهی یافته است. اگرچه در مراحل اولیه، تمرکز آن عمدتاً بر گسترش فعالیت‌های دریایی قرار داشت، اما دامنه مفهومی و کاربردی آن به‌تدریج گسترش یافت. با وجود گذشت چند دهه از شکل‌گیری و توسعه ادبیات مرتبط با این مفهوم، همچنان تعریف واحد و مورد توافقی میان

دانشگاهیان، سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان وجود ندارد. بررسی تحول مفاهیم مرتبط با توسعه دریامحور نشان می‌دهد که نگاه به دریا در ابتدا عمدتاً از منظر اقتصادی و بهره‌برداری از منابع آن شکل گرفت، اما با گسترش ظرفیت‌های جدید در حوزه حمل‌ونقل دریایی، منابع بستر دریا، معادن، انرژی‌های دریایی، توسعه سواحل و گردشگری دریایی، به تدریج ابعاد زیست‌محیطی و پایداری نیز در کانون توجه قرار گرفت. در همین روند، مفهوم اقتصاد آبی به عنوان چارچوبی گسترده‌تر برای پیوند دادن بهره‌برداری اقتصادی و اجتماعی از منابع دریایی با حفاظت از محیط زیست شکل گرفت (Gharbali Moghaddam, 2023).

اقتصاد آبی عموماً به بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی و ساحلی و هم‌زمان حفاظت از محیط زیست دریایی اشاره دارد. با این حال، درباره تعریف دقیق و واحد این مفهوم نیز اجماع جهانی وجود ندارد و دامنه آن بسته به سازمان یا نهادی که از آن استفاده می‌کند، متفاوت است. سازمان ملل متحد در کنفرانس توسعه پایدار سال ۲۰۱۲ مفهوم اقتصاد آبی را برجسته کرد و بر ضرورت مدیریت پایدار منابع دریایی تأکید نمود. مبنای این رویکرد آن است که اکوسیستم‌های دریایی سالم، ظرفیت بیشتری برای تولید منافع اقتصادی پایدار دارند. از این منظر، اقتصاد آبی مجموعه فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با اقیانوس‌ها، دریاها و مناطق ساحلی را دربرمی‌گیرد و در عین حال بر پایداری زیست‌محیطی و آثار اجتماعی این فعالیت‌ها تأکید دارد. بر این اساس، رشد اقتصادی و بهبود معیشت باید به گونه‌ای دنبال شود که پایداری اکوسیستم‌های دریایی و ساحلی را تضعیف نکند. افزایش استفاده اقتصادی از دریاها و مناطق ساحلی در دهه‌های اخیر، این حوزه را به یکی از مرزهای جدید توسعه اقتصادی، اشتغال، نوآوری و سرمایه‌گذاری تبدیل کرده است (United Nations Regional Information Centre, 2022).

از ابتدای قرن بیست و یکم، مفهوم اقتصاد آبی جایگاه فزاینده‌ای در ادبیات توسعه بین‌المللی پیدا کرده است. این مفهوم به تدریج ابعاد مختلف فعالیت‌های دریایی از جمله توسعه اقتصادی نوآورانه، بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی و توسعه صنایع و فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با دریا را دربرگرفته است. در این چارچوب، توسعه دریامحور را می‌توان رویکردی گسترده‌تر دانست که در آن بهره‌برداری اقتصادی از ظرفیت‌های دریایی با حفاظت از محیط زیست، نوآوری فناورانه، توسعه اجتماعی و حکمرانی مؤثر پیوند می‌خورد. بنابراین، توسعه دریامحور را نمی‌توان صرفاً به توسعه بنادر یا حمل‌ونقل دریایی تقلیل داد؛ بلکه فرآیندی چندبعدی است که در آن زیرساخت‌های دریایی، تجارت، لجستیک، سرمایه‌گذاری، فناوری، سرمایه انسانی، نهادها، پایداری زیست‌محیطی و اتصال به شبکه‌های بین‌المللی در تعامل با یکدیگر قرار می‌گیرند.

یکی از ابعاد اساسی توسعه دریامحور، رابطه میان تجارت دریایی و رونق اقتصادی کشورهاست. تجارت بین‌المللی در طول تاریخ سهم قابل توجهی در ایجاد و توزیع ثروت میان کشورها داشته و بنادر نیز از دیرباز نقش

محوری در تسهیل مبادلات تجاری و حمایت از توسعه اقتصادی و اجتماعی ایفا کرده‌اند. از زمان شکل‌گیری تجارت دریایی، بنادر نقاط اصلی اتصال اقتصادهای داخلی به بازارهای خارجی بوده‌اند (Munim and Schramm, 2018). اهمیت اقتصاد دریایی با گسترش جهانی‌شدن و شکل‌گیری زنجیره‌های تأمین بین‌المللی افزایش یافته است. برآوردها نشان می‌دهد که اقتصاد اقیانوسی از ابتدای قرن بیست و یکم سالانه حدود ۱.۵ تریلیون دلار ارزش ایجاد کرده و سهم قابل توجهی از ارزش افزوده جهانی را به خود اختصاص داده است؛ همچنین انتظار می‌رود این میزان در سال‌های آینده رشد چشمگیری داشته باشد (Wang et al., 2024).

تجارت دریایی و دسترسی به مسیرهای عمیق دریایی، از این‌رو، برای توانایی کشورها در مشارکت مؤثر در اقتصاد جهانی اهمیت اساسی دارد. به دلیل بهره‌وری سوخت در حمل‌ونقل دریایی و وابستگی ساختاری تجارت جهانی به آبراه‌ها، بیش از سه‌چهارم تجارت بین‌المللی از نظر حجم از طریق دریا جابه‌جا می‌شود (Lane and Pretes, 2020). تجارت دریایی طی دهه‌های اخیر رشد چشمگیری داشته و بخش مهمی از منابع انرژی مورد مبادله در جهان نیز از طریق مسیرهای دریایی منتقل می‌شود. این تحولات اهمیت اتصال دریایی را برای کشورهایی که در صدد ادغام در بازارهای جهانی هستند، نشان می‌دهد. از منظر جغرافیای اقتصادی، عواملی مانند محصور بودن در خشکی، دسترسی به مسیرهای دریایی و مشارکت در شبکه‌های کشتیرانی بین‌المللی با الگوهای توسعه جهانی ارتباط نزدیکی دارند. توانایی یک کشور برای مشارکت در تجارت بین‌المللی و انتقال کارآمد کالا از مرزها، به یکی از مؤلفه‌های ضروری رقابت‌پذیری در اقتصاد جهانی تبدیل شده است. مشارکت دریایی نیز به شدت تحت تأثیر دسترسی جغرافیایی به آب‌های بین‌المللی، کیفیت زیرساخت‌های بندری و میزان ادغام در شبکه‌های تجارت جهانی قرار دارد. دسترسی به حمل‌ونقل دریایی و مشارکت در تجارت بین‌المللی می‌تواند ظرفیت کشورها را برای جذب سرمایه و سرمایه‌گذاری خارجی نیز افزایش دهد (Lane and Pretes, 2020).

از این منظر، حمل‌ونقل یکی از ارکان اساسی توسعه دریامحور محسوب می‌شود. یک نظام حمل‌ونقل کارآمد نه تنها به توسعه متوازن اقتصادی و منطقه‌ای کمک می‌کند، بلکه موجب ادغام اقتصاد ملی در بازارهای جهانی نیز می‌شود. زیرساخت‌های حمل‌ونقل با کاهش فاصله جغرافیایی و اقتصادی، جابه‌جایی کالا و افراد را تسهیل کرده و ارتباط میان مراکز تولید داخلی و بازارهای بین‌المللی را تقویت می‌کنند (Dwarakish and Salim, 2015). در این میان، بنادر به عنوان گره‌های حیاتی شبکه‌های حمل‌ونقل ملی و بین‌المللی عمل می‌کنند.

حمل‌ونقل به عنوان بخشی از یک زنجیره تأمین جهانی یکپارچه، تحت تأثیر مجموعه‌ای از متغیرهای داخلی و خارجی قرار دارد. محیط تجارت بین‌المللی یکی از مهم‌ترین این متغیرهاست. با گسترش مستمر تجارت جهانی، صنعت حمل‌ونقل نیز با افزایش تقاضا برای طیف متنوع‌تر و باکیفیت‌تری از خدمات در مناطق مختلف جهان

مواجه شده است. از منظر تولیدکنندگان و صادرکنندگان بین‌المللی، حمل‌ونقل بخش اجتناب‌ناپذیری از هزینه نهایی تولید و توزیع کالا محسوب می‌شود. از این‌رو، تلاش مستمری برای کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و افزایش کارایی صورت گرفته است.

نگاه به حمل‌ونقل و لجستیک در دهه ۱۹۹۰ دستخوش تغییرات مهمی شد. ظهور شرکت‌های لجستیکی و ارائه‌دهندگان خدمات یکپارچه لجستیکی موجب شد نقش حمل‌ونقل از جابه‌جایی فیزیکی کالا فراتر رود و حوزه‌هایی همچون بازاریابی، تأمین منابع، مدیریت موجودی، توزیع و سایر عملیات پشتیبان را نیز دربرگیرد. هم‌زمان، توسعه حمل‌ونقل چندوجهی و شکل‌گیری کریدورهای یکپارچه حمل‌ونقل، بنادر را به گره‌های پیچیده‌تر لجستیکی در زنجیره‌های تأمین جهانی تبدیل کرد. گسترش کانتینری‌شدن نیز با افزایش سرعت، کارایی، مقیاس و استانداردسازی حمل‌ونقل کالا، این تحول را تقویت کرد (Derakhshan et al., 2005). بنابراین، بنادر مدرن را نباید صرفاً مکان‌هایی برای تخلیه و بارگیری کالا دانست، بلکه آنها گره‌های راهبردی شبکه‌های لجستیکی و تجاری بین‌المللی هستند. از این منظر، نقش بنادر در تحقق توسعه دریامحور اهمیت محوری پیدا می‌کند. بنادر مسیرهای دریایی را به شبکه‌های حمل‌ونقل داخلی متصل کرده و رابط فیزیکی و نهادی میان تجارت بین‌المللی و اقتصاد ملی ایجاد می‌کنند. کارآمدی بنادر بر هزینه‌های حمل‌ونقل، زمان تحویل، قابلیت اطمینان زنجیره تأمین، رقابت‌پذیری تجاری و جذابیت کشور برای سرمایه‌گذاری و تولید تأثیر می‌گذارد. بنابراین، کیفیت و رقابت‌پذیری زیرساخت‌ها و خدمات بندری یکی از مؤلفه‌های اساسی توسعه دریامحور محسوب می‌شود.

۲-۱. قدرت بندری

بنادر در قدرت اقتصادی، راهبردی و ژئوپلیتیکی کشورها جایگاهی متمایز دارند. بنادر به‌عنوان اجزای اساسی نظام‌های حمل‌ونقل، با رشد اقتصاد جهانی، تجارت بین‌المللی، لجستیک و رقابت ژئوپلیتیکی پیوندی فزاینده یافته‌اند. در معنای متعارف، بندر مکانی در امتداد ساحل است که کشتی‌ها می‌توانند در آن پهلو بگیرند و مسافر و کالا میان سامانه‌های حمل‌ونقل دریایی و خشکی جابه‌جا شوند. مکان بنادر معمولاً به‌گونه‌ای انتخاب می‌شود که دسترسی به آب‌های قابل کشتیرانی و پس‌کرانه‌ها را بهینه سازد، نیازهای تجاری را پاسخ دهد و امکان پناه گرفتن در برابر شرایط نامساعد جوی و دریایی را فراهم کند (Dwarakish and Salim, 2015). با این حال، از منظر اقتصادی، بندر بسیار فراتر از یک مکان فیزیکی است و مجموعه‌ای پیچیده از زیرساخت‌های مادی، سامانه‌های فناوریانه، ترتیبات نهادی، خدمات لجستیکی، نیروی انسانی و شبکه‌های تجاری را دربرمی‌گیرد. بندر از این منظر، نظامی پیچیده متشکل از عناصر مادی و غیرمادی است که امکان پهلوگیری کشتی، جابه‌جایی، پردازش و توزیع کالا را فراهم می‌کند (Mbongalle, 2019: 11). بنادر به‌طور سنتی به‌عنوان کاتالیزورهای توسعه اقتصادی مناطق

پیرامونی شناخته شده‌اند. تمرکز فعالیت‌های حمل و نقل، لجستیک، تولیدی، تجاری و خدماتی در اطراف بنادر می‌تواند موجب ایجاد اشتغال، سرمایه‌گذاری، درآمد و منافع گسترده‌تر اجتماعی - اقتصادی شود. از این رو، بنادر همواره یکی از ابزارهای مهم صنعتی شدن و توسعه تجاری کشورها بوده‌اند. با این حال، محیط معاصر فعالیت بنادر در نتیجه تحولات تجارت جهانی، فناوری، لجستیک، نظام‌های تولید و روابط ژئوپلیتیکی پیچیده‌تر شده است. بنادر دیگر تأسیسات منفرد حمل و نقلی نیستند، بلکه گره‌های راهبردی در شبکه‌های جهانی تولید، تجارت و توزیع محسوب می‌شوند. این تحولات، مفهوم و کارکرد بندر را به‌طور اساسی دگرگون کرده و اهمیت آن را در راهبردهای توسعه ملی افزایش داده است (Mbongalle, 2019: 11).

افزایش اهمیت بنادر به شکل‌گیری مفهوم قدرت بندری کمک کرده است؛ مفهومی که درصدد تبیین مزیت‌های راهبردی کشورهایی است که از موقعیت جغرافیایی مناسب و ظرفیت‌های قابل توجه بندری برخوردارند. قدرت بندری، دوگانه سستی قدرت زمینی و قدرت دریایی را به چالش می‌کشد و بر بنادر به‌عنوان گره‌های اتصال فضای دریایی و قلمروهای قاره‌ای تأکید می‌کند. در حالی که رویکردهای کلاسیک ژئوپلیتیک، از جمله نظریات آلفرد ماهان، هالفورد مکیندر و نیکلاس اسپایکمن، عمدتاً بر کنترل فضاها یا دریایی یا قلمروهای قاره‌ای متمرکز بودند، مفهوم قدرت بندری بر اهمیت راهبردی نقاطی تأکید می‌کند که در آنها دریا و خشکی به یکدیگر متصل می‌شوند. بنادر از این منظر می‌توانند دروازه‌هایی برای اتصال اقیانوس‌ها به بازارهای قاره‌ای و گره‌هایی برای انتقال نفوذ اقتصادی، تجاری، لجستیکی و ژئوپلیتیکی باشند. ریشه‌های فکری این رویکرد را می‌توان در نظریه کلاسیک قدرت دریایی آلفرد ماهان جست‌وجو کرد. ماهان در کتاب *تأثیر قدرت دریایی بر تاریخ* استدلال کرد که رفاه و قدرت ملی ارتباط نزدیکی با کنترل ارتباطات و مسیرهای تجاری دریایی دارد. (Mahan, 1890) از دیدگاه وی، دسترسی به بنادر امن برای ایجاد پناهگاه‌های مطمئن برای ناوگان تجاری و نظامی و پشتیبانی از عملیات دریایی ضروری بود (Mahan, 1890: 27). ماهان همچنین استدلال می‌کرد که کنترل مسیرهای دریایی می‌تواند به یک دولت امکان دهد فعالیت‌های تجاری رقیب یا دشمن خود را مختل کرده، فشار اقتصادی ایجاد کند و بر تحولات خشکی تأثیر بگذارد (Tunsjø and Terjesen, 2012: 10). اگرچه مفهوم معاصر قدرت بندری با برداشت کلاسیک ماهان از قدرت دریایی تفاوت دارد، منطق راهبردی اتصال دریایی را با تأکید بیشتر بر بنادر به‌عنوان گره‌های اقتصادی، نهادی، لجستیکی و ژئوپلیتیکی گسترش می‌دهد.

در اقتصاد جهانی معاصر، حمل و نقل دریایی همچنان یکی از اصلی‌ترین دروازه‌های ورود به بازارهای بین‌المللی است. بنادر برای تسهیل تجارت بین‌المللی ضروری هستند؛ زیرا زیرساختی را فراهم می‌کنند که از طریق آن کالاهای وارد اقتصادهای ملی شده یا از آنها خارج می‌شوند. بنادر کانتینری که از زیرساخت مناسب، اتصال مطلوب

و خدمات منظم و قابل اعتماد کشتیرانی برخوردارند، می‌توانند هزینه‌های تجاری و حمل‌ونقل را کاهش داده، یکپارچگی زنجیره‌های تأمین را تسهیل کرده و تجارت بین‌المللی را تقویت کنند. بنابراین، عملکرد بندر یکی از عوامل مهم مؤثر بر رقابت‌پذیری تجاری کشورها محسوب می‌شود (Mlambo, 2021).

بنادر در نتیجه چیزی فراتر از زیرساخت‌هایی برای تسهیل تجارت بین‌المللی هستند. آنها بر هزینه حمل‌ونقل کالا تأثیر می‌گذارند و امکان دسترسی بنگاه‌ها به بازارهای بین‌المللی را فراهم می‌کنند (Clark et al., 2004). اهمیت اقتصادی بنادر از توانایی آنها برای اتصال حمل‌ونقل دریایی به مراکز تولید و مصرف داخلی ناشی می‌شود، در حالی که اهمیت ژئوپلیتیکی آنها از ظرفیت اتصال فضاهای دریایی به قلمروهای قاره‌ای و کریدورهای اقتصادی بین‌المللی سرچشمه می‌گیرد. از این رو، بنادر می‌توانند هم‌زمان به‌عنوان دروازه‌های اقتصادی، گره‌های لجستیکی و دارایی‌های ژئوپلیتیکی عمل کنند.

مفهوم قدرت بندری در ارتباط با فضای اوراسیا اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. بنادر می‌توانند دو قلمرو جغرافیایی متمایز، یعنی فضای دریایی و قلمرو قاره‌ای، را به یکدیگر متصل کرده و دروازه‌هایی ایجاد کنند که از طریق آنها تجارت، سرمایه، فناوری و نفوذ سیاسی جریان پیدا می‌کند. اهمیت راهبردی بنادر به محدوده جغرافیایی شهر یا منطقه ساحلی محدود نمی‌شود، بلکه توسعه پس‌کرانه‌ها و اتصال اقتصاد ملی به شبکه‌های فراملی حمل‌ونقل و زنجیره‌های تأمین را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد. شهرهای بندری نیز می‌توانند به گره‌های مهم در نظام شهری و اقتصادی جهانی تبدیل شوند و توسعه و کنترل بنادر راهبردی می‌تواند بر آرایش ژئوپلیتیکی مناطق و حتی ساختارهای بین‌المللی اثرگذار باشد. بر این اساس، قدرت بندری را می‌توان ظرفیت یک دولت برای ساخت، توسعه، مدیریت، بهره‌برداری، کنترل و استفاده راهبردی از بنادر به‌گونه‌ای تعریف کرد که موجب افزایش اتصال دریایی، رقابت‌پذیری تجاری، دسترسی لجستیکی و نفوذ ژئوپلیتیکی آن شود. این ظرفیت صرفاً با اندازه فیزیکی یا ظرفیت تخلیه و بارگیری یک بندر تعیین نمی‌شود، بلکه از تعامل میان زیرساخت‌های بندری، اپراتورهای بندری، ساختارهای مالکیت و کنترل، شبکه‌های حمل‌ونقل دریایی، دسترسی به پس‌کرانه‌ها، جریان تجارت بین‌المللی و موقعیت بندر در شبکه‌های منطقه‌ای و جهانی شکل می‌گیرد. در این چارچوب، قدرت بندری را می‌توان بر اساس مجموعه‌ای از مؤلفه‌های به‌هم‌پیوسته ارزیابی کرد. از جمله این مؤلفه‌ها می‌توان به جریان تجارت جهانی از طریق بنادر اصلی، توان و گستره فعالیت اپراتورهای بندری، میزان کنترل و هژمونی بر بنادر، گستره شبکه‌های حمل‌ونقل دریایی، میزان دسترسی به پس‌کرانه‌های اوراسیا، جایگاه بنادر در محاسبات ژئوپلیتیکی، نقش شهرهای بندری به‌عنوان شهرهای جهانی و برخورداری از توان دریایی و نیروی دریایی آب‌های آبی اشاره کرد (Noorali et al., 2022). ترکیب این مؤلفه‌ها نشان می‌دهد که قدرت بندری مفهومی

چندبعدی است که در نقطه تلاقی اقتصاد، جغرافیا، لجستیک، تجارت، فناوری و ژئوپلیتیک قرار می‌گیرد. از این منظر، رابطه میان توسعه دریامحور و قدرت بندری رابطه‌ای مکمل و دوسویه است. توسعه دریامحور چارچوبی برای تبدیل ظرفیت‌های دریایی به دستاوردهای اقتصادی و توسعه‌ای فراهم می‌کند، در حالی که قدرت بندری ظرفیت یک کشور را برای بهره‌برداری راهبردی از این فرصت‌ها افزایش می‌دهد. بنابراین، بندری که از زیرساخت مناسب، فناوری پیشرفته، مدیریت کارآمد، سرمایه‌گذاری کافی، اتصال مطلوب به شبکه‌های حمل و نقل و تجارت بین‌المللی و ظرفیت نهادی برخوردار باشد، می‌تواند نقش مؤثرتری در تحقق توسعه دریامحور ایفا کند. در مقابل، ضعف در هر یک از این مؤلفه‌ها می‌تواند موجب کاهش کارایی بندر و در نتیجه محدود شدن ظرفیت کشور برای تبدیل موقعیت جغرافیایی دریایی به مزیت اقتصادی و ژئوپلیتیکی شود.

بر همین اساس، در این پژوهش توسعه دریامحور به‌عنوان مفهوم محوری و قدرت بندری به‌عنوان مفهوم مکمل در نظر گرفته می‌شوند. توسعه دریامحور از طریق مؤلفه‌هایی همچون زیرساخت و حمل و نقل، سرمایه‌گذاری، فناوری، حکمرانی و مقررات، سرمایه انسانی، اتصال بین‌المللی و پایداری زیست‌محیطی قابل بررسی است؛ در حالی که قدرت بندری بر ظرفیت بنادر برای ایفای نقش مؤثر در تجارت، لجستیک، شبکه‌های دریایی، دسترسی به پس‌کرانه‌ها و رقابت ژئوپلیتیکی تمرکز دارد. بر این مبنا، محدودیت‌های بنادر جنوبی ایران را می‌توان عواملی دانست که مانع تبدیل ظرفیت جغرافیایی و دریایی کشور به عملکرد مؤثر اقتصادی، ترانزیتی و ژئوپلیتیکی می‌شوند. این چارچوب مفهومی، مبنای تحلیل موانع و محدودیت‌های بنادر جنوبی ایران در مسیر تحقق اهداف توسعه دریامحور در بخش‌های بعدی پژوهش قرار می‌گیرد.

۲. اهداف توسعه دریا محور ایران

ایران از نظر جغرافیایی در موقعیتی راهبردی در میانه مسیرهای اصلی تجاری شرق - غرب و شمال - جنوب قرار گرفته است و از این منظر، یکی از ظرفیت‌های مهم ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک کشور، موقعیت دریایی و دسترسی آن به آبراه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی است (Derakhshan et al., 2005: 68). ایران از دیرباز با دریا و دریانوردی پیوند داشته و برخورداری از دریای خزر در شمال، خلیج فارس و دریای عمان در جنوب، دسترسی به آب‌های آزاد و مجموعه‌ای از جزایر و بنادر راهبردی، ظرفیت قابل توجهی برای توسعه فعالیت‌های دریامحور در اختیار کشور قرار داده است. بر اساس برخی برآوردها، ایران حدود ۱۹۰ هزار کیلومتر مربع پهنه دریایی و نزدیک به ۵۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی در شمال، جنوب، جزایر و بنادر خود دارد که بخش قابل توجهی از مرزهای کشور را تشکیل می‌دهد. افزون بر این، قرار گرفتن ایران در مسیر کریدورهای بین‌المللی حمل و نقل، موقعیت جغرافیایی آن را به یک مزیت بالقوه برای توسعه تجارت، ترانزیت و فعالیت‌های دریایی تبدیل کرده است.

موقعیت دریایی ایران این امکان را فراهم می‌کند که کشور از دریا نه صرفاً به‌عنوان یک فضای جغرافیایی، بلکه به‌عنوان یک پیشران توسعه اقتصادی، تجاری، صنعتی و ترانزیتی استفاده کند. تحقق چنین ظرفیتی، مستلزم ایجاد پیوند میان بنادر، پس‌کرانه‌ها، شبکه‌های حمل‌ونقل، مراکز تولید و بازارهای داخلی و خارجی است. از این منظر، بهره‌گیری مؤثر از موقعیت دریایی ایران می‌تواند به افزایش ظرفیت تجارت خارجی، توسعه ترانزیت، جذب سرمایه‌گذاری، گسترش صنایع دریایی و تقویت جایگاه کشور در شبکه‌های منطقه‌ای و جهانی منجر شود. در همین راستا، اقتصاد دریایی طی سال‌های اخیر به یکی از محورهای مهم سیاست‌گذاری توسعه‌ای کشور تبدیل شده است. در برنامه ششم توسعه، توجه به ظرفیت‌های سواحل، جزایر و دریاها افزایش یافت و در برنامه هفتم توسعه نیز اقتصاد دریامحور جایگاه ویژه‌ای پیدا کرد. در این چارچوب، دولت به‌عنوان تسهیل‌کننده و تنظیم‌کننده فعالیت‌های اقتصادی دریامحور، مسئولیت‌های متعددی در زمینه ایجاد زیرساخت، تسهیل سرمایه‌گذاری، توسعه بنادر، تقویت حمل‌ونقل، بهبود محیط کسب‌وکار و ایجاد هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی بر عهده دارد. تحول مهم دیگر در سیاست‌گذاری دریامحور ایران، ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور در سال ۲۰۲۳ بود. این سیاست‌ها با تأکید بر ظرفیت‌های گسترده دریا، سواحل و جزایر، توسعه دریامحور را به‌عنوان یکی از محورهای مهم توسعه ملی مطرح کردند. در این سیاست‌ها، دریا به‌عنوان ظرفیتی برای رشد علم و فناوری، افزایش اشتغال و ثروت، تأمین نیازهای حیاتی، تولید قدرت و تقویت ظرفیت تمدنی کشور مورد توجه قرار گرفته است. همچنین بر ضرورت حضور مؤثر ایران در سواحل، مناطق فراساحلی، دریا و اقیانوس و استفاده از این ظرفیت‌ها به‌عنوان پیشران توسعه کشور تأکید شده است (Office for Publishing the Works of Ayatollah Seyyed Ali Khamenei, 2023). بر اساس سیاست‌های کلی ابلاغ‌شده، می‌توان مهم‌ترین اهداف استراتژیک توسعه دریامحور ایران را در چند محور اصلی دسته‌بندی کرد. نخست، یکپارچه‌سازی سیاست‌گذاری و مدیریت امور دریایی است. تحقق توسعه دریامحور مستلزم ایجاد تقسیم کار ملی، مدیریت کارآمد و هماهنگی میان نهادهای مختلف مرتبط با دریاست. پراکندگی مسئولیت‌ها و نبود هماهنگی نهادی می‌تواند موجب کاهش کارایی سیاست‌های دریامحور و اتلاف منابع شود. از این رو، ایجاد یک نظام حکمرانی منسجم دریایی از الزامات اساسی این سیاست محسوب می‌شود.

دومین هدف، توسعه فعالیت‌های اقتصادی دریامحور و ایجاد قطب‌های توسعه در سواحل، جزایر و پس‌کرانه‌ها است. در سیاست‌های کلی توسعه دریامحور بر ایجاد قطب‌های پیشران اقتصادی در مناطق ساحلی تأکید شده و هدف آن است که رشد فعالیت‌های اقتصادی دریامحور در بلندمدت از رشد عمومی اقتصاد کشور پیشی

بگیرد. تحقق این هدف نیازمند توسعه هم‌زمان زیرساخت‌های بندری، صنعتی، لجستیکی، تجاری و شهری در مناطق ساحلی است.

سومین محور، تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی است. توسعه دریامحور نیازمند سرمایه‌گذاری گسترده در زیرساخت‌های فیزیکی و نرم‌افزاری است و بدون حضور سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی، تأمین منابع مالی مورد نیاز برای توسعه بنادر، شبکه‌های حمل‌ونقل، صنایع دریایی و زیرساخت‌های لجستیکی دشوار خواهد بود. از این رو، ایجاد محیط حقوقی، اقتصادی، نهادی و امنیتی مناسب برای سرمایه‌گذاری یکی از الزامات اصلی تحقق اهداف توسعه دریامحور محسوب می‌شود.

چهارمین هدف، تدوین طرح جامع توسعه دریامحور و سامان‌دهی فضایی سواحل، دریا و پس‌کرانه‌ها است. این امر مستلزم تعیین نقش و جایگاه جمعیت، تجارت، صنعت، کشاورزی و گردشگری در پهنه‌های ساحلی و دریایی است. در این میان، سواحل جنوبی کشور و به‌ویژه سواحل مکران از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند و می‌توانند در صورت برخورداری از برنامه‌ریزی منسجم، زیرساخت مناسب و سرمایه‌گذاری کافی، به یکی از قانون‌های اصلی توسعه اقتصادی کشور تبدیل شوند.

پنجمین محور، بهره‌برداری پایدار از منابع و ظرفیت‌های زیست‌بوم دریایی است. توسعه دریامحور نمی‌تواند صرفاً بر افزایش بهره‌برداری اقتصادی از دریا استوار باشد، بلکه حفاظت از محیط زیست دریایی و جلوگیری از تخریب منابع نیز باید در مرکز سیاست‌گذاری قرار گیرد. این موضوع با توجه به افزایش فشارهای ناشی از فعالیت‌های صنعتی، بندری، گردشگری و استخراج منابع، اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.

ششمین هدف، توسعه سرمایه انسانی، ظرفیت علمی و فناوری دریایی است. برخورداری از نیروی انسانی متخصص و ایجاد پیوند میان دانشگاه‌ها، مراکز پژوهشی، صنایع و نهادهای سیاست‌گذار، شرط مهمی برای ارتقای فناوری و افزایش بهره‌وری در اقتصاد دریامحور است. در همین راستا، توسعه زیست‌بوم نوآوری و فناوری دریایی می‌تواند زمینه‌ساز شکل‌گیری صنایع دانش‌بنیان و کاهش وابستگی کشور به فناوری‌های خارجی باشد. هفتمین هدف، گسترش همکاری‌های اقتصادی، تجاری و سرمایه‌گذاری با کشورهای منطقه و سایر کشورها است. موقعیت جغرافیایی ایران این امکان را فراهم می‌کند که بنادر کشور به نقاط اتصال میان بازارهای آسیای مرکزی، قفقاز، روسیه، اروپا، آسیای جنوبی و کشورهای حاشیه خلیج فارس تبدیل شوند. استفاده از این ظرفیت مستلزم تقویت همکاری‌های منطقه‌ای، توسعه پروژه‌های بزرگ‌مقیاس و دانش‌بنیان و افزایش حضور ایران در شبکه‌های بین‌المللی حمل‌ونقل و تجارت است.

هشتمین محور، افزایش سهم ایران در حمل و نقل دریایی و ترانزیت بین‌المللی است. تقویت شبکه حمل و نقل ترکیبی و چندوجهی و اتصال بنادر به شبکه‌های ریلی و جاده‌ای می‌تواند نقش مهمی در کاهش هزینه و زمان انتقال کالا داشته باشد. در این زمینه، کریدورهای بین‌المللی شمال - جنوب و شرق - غرب فرصت مهمی برای ارتقای جایگاه ایران در نظام ترانزیت منطقه‌ای و بین‌المللی ایجاد می‌کند.

نهمین هدف، تقویت مشارکت جوامع محلی و بنگاه‌های کوچک و متوسط در اقتصاد دریامحور است. توسعه دریایی در صورتی می‌تواند به توسعه متوازن منطقه‌ای منجر شود که جوامع محلی نیز از منافع آن بهره‌مند شوند. حمایت از فعالیتهایی همچون صیادی، آبی‌پروری، کشاورزی، گردشگری و صنایع محلی می‌تواند موجب افزایش اشتغال و درآمد در مناطق ساحلی و کاهش شکاف‌های منطقه‌ای شود (Office for Publishing the Works of Ayatollah Seyyed Ali Khamenei, 2023). در ادامه این سیاست‌ها، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی نیز بر ضرورت تدوین برنامه‌ای جامع برای تحقق اهداف توسعه دریامحور تأکید کرده است. دولت در سال ۲۰۲۴ «برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور» را در قالب ۴۴ ماده تصویب کرد. در بررسی‌های کارشناسی مربوط به این برنامه، دامنه اقتصاد دریامحور در سه گروه اصلی شامل فعالیت‌های اقتصادی مبتنی بر دریا، مرتبط با دریا و واقع در محیط مجاور با دریا دسته‌بندی شده است. این دسته‌بندی امکان تحلیل دقیق‌تر دامنه واقعی اقتصاد دریامحور و ارتباط آن با فعالیت‌های اقتصادی ساحلی و پس‌کرانه‌ای را فراهم می‌کند (Research Center of the Islamic Consultative Assembly, 2024). فعالیت‌های اقتصادی مبتنی بر دریا شامل فعالیتهایی هستند که مستقیماً در دریا یا اراضی ساحلی انجام می‌شوند. صیادی و آبی‌پروری، بهره‌برداری از منابع معدنی و سوخت‌های فسیلی دریایی، انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی، حمل و نقل دریایی، خدمات بندری و بانکینگ، فعالیت‌های مرتبط با حفاظت از محیط زیست دریایی، نمک‌زدایی و شیرین‌سازی آب و گردشگری ساحلی در این دسته قرار می‌گیرند. این گروه از فعالیت‌ها مستقیماً با ظرفیت‌های طبیعی اقتصادی دریا ارتباط دارند و بخش مهمی از اقتصاد دریامحور را تشکیل می‌دهند.

دسته دوم، فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با دریا را شامل می‌شود؛ یعنی فعالیتهایی که الزاماً در محیط دریایی یا ساحلی انجام نمی‌شوند، اما از کالاها، خدمات و ظرفیت‌های فعالیت‌های دریایی به‌عنوان نهاد استفاده می‌کنند یا کالا و خدمات مورد نیاز صنایع و فعالیت‌های دریایی را تولید می‌کنند. فرآوری محصولات دریایی، زیست‌فناوری دریایی، ساخت، تعمیر و نگهداری شناورها، حمل و نقل چندوجهی، فناوری‌های دیجیتال و خدمات تجاری مرتبط با فعالیت‌های دریایی در این گروه قرار می‌گیرند. توسعه این بخش‌ها می‌تواند پیوندهای پسین و پیشین اقتصاد دریامحور را تقویت کرده و آثار توسعه‌ای فعالیت‌های بندری را به مناطق داخلی گسترش

دهد. دسته سوم، فعالیت‌های اقتصادی در محیط مجاور با دریا را دربرمی‌گیرد. این فعالیت‌ها مستقیماً دریامحور نیستند، اما در استان‌ها و مناطق ساحلی انجام می‌شوند و می‌توانند از توسعه زیرساخت‌های دریایی و بندری بهره‌مند شوند. صنعت، کشاورزی، گردشگری، تجارت و فعالیت‌های خدماتی از جمله این فعالیت‌ها هستند. اهمیت این دسته از فعالیت‌ها در آن است که توسعه دریامحور را از یک مفهوم محدود به فعالیت‌های دریایی فراتر برده و آن را به یک الگوی گسترده توسعه منطقه‌ای تبدیل می‌کند.

بر اساس گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، پهنه‌های آبی و مناطق ساحلی ظرفیت قابل توجهی برای شکل‌گیری و توسعه خوشه‌های صنعتی، بنادر تجاری و فعالیت‌های مرتبط با اقتصاد دریامحور دارند. توسعه این خوشه‌ها به دلیل برخورداری از پیوندهای گسترده پسین و پیشین و آثار سرریز اقتصادی می‌تواند به رشد اقتصادی در مناطق مختلف کشور کمک کند (Research Center of the Islamic Consultative Assembly, 2024). بنابراین، بنادر نه تنها زیرساخت‌هایی برای انتقال کالا، بلکه می‌توانند به هسته‌های توسعه صنعتی، تجاری و منطقه‌ای تبدیل شوند. با روی کار آمدن دولت چهاردهم، اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور بار دیگر در دستور کار دولت قرار گرفت. در همین راستا، رئیس‌جمهور در سال ۲۰۲۴ علی‌البدلی‌زاده را به‌عنوان نماینده رئیس‌جمهور در هماهنگی اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور منصوب کرد. همچنین، محمدرضا عارف بر اهمیت توسعه دریامحور به‌عنوان یکی از راهبردهای اصلی توسعه اقتصادی کشور تأکید کرده و ضرورت بازسازی، تجهیز و نوسازی بنادر، افزایش ظرفیت حمل‌ونقل دریایی، نوسازی ناوگان، توسعه ظرفیت کشتی‌سازی و تدوین برنامه‌های بلندمدت را مورد توجه قرار داده است.

در این دیدگاه، سواحل جنوبی و به‌ویژه مکران از ظرفیت قابل توجهی برای توسعه اقتصادی، ترانزیت، استقرار جمعیت و ایجاد فعالیت‌های صنعتی و تجاری برخوردارند. همچنین، تأکید بر کریدورهای شمال - جنوب و شرق - غرب نشان‌دهنده تلاش برای استفاده از موقعیت جغرافیایی ایران به‌عنوان یک حلقه اتصال میان شبکه‌های تجاری و حمل‌ونقل منطقه‌ای است. در این چارچوب، توسعه دریامحور صرفاً به افزایش ظرفیت بنادر محدود نمی‌شود، بلکه مستلزم ایجاد یک شبکه یکپارچه از بنادر، پس‌کرانه‌ها، خطوط ریلی و جاده‌ای، صنایع، مراکز لجستیکی و بازارهای منطقه‌ای و جهانی است (Government Information Center, 2024). در مجموع، بررسی اسناد و سیاست‌های رسمی نشان می‌دهد که اهداف استراتژیک توسعه دریامحور ایران در چند سطح به یکدیگر پیوند خورده‌اند: افزایش ظرفیت اقتصادی و تجاری دریا، توسعه و نوسازی زیرساخت‌های بندری، افزایش سهم کشور در حمل‌ونقل و ترانزیت، جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی، توسعه سواحل و پس‌کرانه‌ها، تقویت سرمایه انسانی و فناوری، حفاظت از محیط زیست دریایی و ارتقای جایگاه ایران در شبکه‌های منطقه‌ای و

جهانی. تحقق این اهداف، اما، صرفاً به برخورداری از موقعیت جغرافیایی مناسب وابسته نیست؛ بلکه به توانایی کشور در تبدیل این مزیت جغرافیایی به ظرفیت نهادی، زیرساختی، فناوریانه و اقتصادی بستگی دارد. از همین منظر، شناسایی محدودیت‌ها و موانعی که عملکرد بنادر، به‌ویژه بنادر جنوبی کشور، را تحت تأثیر قرار می‌دهند، برای ارزیابی میزان امکان تحقق اهداف توسعه دریامحور ایران ضروری است.

۳. موقعیت و فرصت‌های استراتژیک بنادر جنوبی ایران

بنادر از مهم‌ترین زیرساخت‌های اقتصادی، تجاری و ژئواستراتژیک کشورها به شمار می‌روند و در پیوند میان اقتصاد ملی و شبکه تجارت جهانی نقش محوری ایفا می‌کنند. موقعیت جغرافیایی ایران در مجاورت دریای خزر در شمال و خلیج فارس و دریای عمان در جنوب، همراه با برخورداری از سواحل گسترده، جزایر متعدد و دسترسی به آب‌های آزاد، ظرفیت قابل توجهی برای توسعه فعالیت‌های دریامحور در اختیار کشور قرار داده است. در میان بنادر ایران، بنادر جنوبی به دلیل دسترسی مستقیم به آب‌های آزاد، مجاورت با مسیرهای اصلی تجارت و انرژی جهان و قرار گرفتن در مجاورت یکی از مهم‌ترین مناطق اقتصادی و ژئوپلیتیکی جهان، از جایگاه ویژه‌ای برخوردارند. بنادر شهید امام خمینی، چابهار، شهید رجایی، بوشهر و جاسک، علاوه بر تسهیل تجارت خارجی، می‌توانند در انتقال و ترانزیت کالا میان آسیا، اروپا و آفریقا نقش‌آفرینی کنند. از این منظر، بنادر جنوبی را می‌توان بخشی از ظرفیت ژئواکونومیک و ژئوپلیتیک ایران برای حضور مؤثرتر در شبکه‌های تجارت و حمل‌ونقل منطقه‌ای و بین‌المللی دانست (UNCTAD, 2023).

با وجود این ظرفیت‌ها، بهره‌برداری از توان واقعی بنادر ایران با محدودیت‌هایی مواجه است. سازمان بنادر و دریانوردی ایران از رشد ۶ درصدی عملکرد بنادر کشور در ۹ ماهه نخست سال ۲۰۲۳ خبر داده است. بر اساس آمار این سازمان، تخلیه و بارگیری کالاهای غیرنفتی در این دوره به ۸۲.۷۷ میلیون تن رسید که نسبت به دوره مشابه افزایش ۸.۶ درصدی را نشان می‌داد. با این حال، یکی از مسائل مهم در مسیر تحقق اهداف اقتصاد دریامحور، عدم توزیع متوازن فعالیت‌های بندری و استفاده ناکافی از ظرفیت برخی بنادر کشور است. بر اساس گزارش‌های منتشرشده، در دسامبر ۲۰۲۲ حدود ۸۰ درصد جابه‌جایی کالا در بنادر کشور در دو بندر شهید رجایی و امام خمینی متمرکز بوده و ۱۹ بندر دیگر مجموعاً حدود ۲۰ درصد از این فعالیت را به خود اختصاص داده‌اند. در این میان، قشم با ۴۶ درصد، بوشهر با ۲۹ درصد، چابهار با ۲.۷ درصد و خرمشهر با ۲.۱ درصد در رتبه‌های بعدی قرار داشته‌اند. این وضعیت نشان می‌دهد که تعدد بنادر لزوماً به معنای استفاده کامل از ظرفیت‌های بندری نیست و توزیع نامتوازن فعالیت‌های تجاری می‌تواند یکی از چالش‌های مهم توسعه دریامحور باشد (Amiri, 2024). آمار تجارت خارجی بنادر جنوبی نیز بیانگر تمرکز قابل توجه فعالیت‌های تجاری در تعداد

محدودی از بنادر است. بر اساس آمار سال ۲۰۲۳، بندر شهید رجایی با حدود ۴۵.۳ میلیون تن صادرات و نزدیک به ۱۰ میلیون تن واردات، بیشترین میزان صادرات را در میان بنادر کشور به خود اختصاص داده است. بندر امام خمینی نیز با حدود ۲۲.۳ میلیون تن صادرات و ۱۷.۶ میلیون تن واردات، جایگاه مهمی در تجارت خارجی کشور دارد و بیشترین میزان واردات در میان بنادر ایران را ثبت کرده است. در همین سال، بندر خرمشهر حدود ۲.۴ میلیون تن صادرات و ۲۷۸ هزار تن واردات، بندر آبادان حدود ۳۴ هزار تن صادرات و ۱۷ هزار تن واردات، بندر شهید باهنر حدود ۱.۲ میلیون تن صادرات و ۷۸ هزار تن واردات و بندر لنگه حدود ۲.۴ میلیون تن صادرات و ۷۲ هزار تن واردات داشته‌اند. همچنین، بندر بوشهر حدود ۲.۳ میلیون تن صادرات و ۹۰۰ هزار تن واردات و بندر چابهار حدود یک میلیون تن صادرات و ۱.۵ میلیون تن واردات را به ثبت رسانده‌اند (Ports and Maritime Organization of Iran, 2023). در میان بنادر جنوبی، بندر امام خمینی نیز به دلیل نقش آن در واردات کالاهای اساسی و تأمین نیازهای داخلی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. بر اساس گزارش مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان، در ده ماهه سال ۲۰۲۴ مجموع عملیات تخلیه و بارگیری در این بندر شامل ۲۳۸ میلیون تن کالای غیرنفتی و ۱۶.۴ میلیون تن محموله نفتی بوده است. در بخش واردات، این بندر با ثبت حدود ۱۶ میلیون تن و رشد ۱۲ درصدی نسبت به دوره مشابه سال قبل، رتبه نخست بنادر کشور را به خود اختصاص داده و حدود ۴۸ درصد از واردات کشور را پوشش داده است. همچنین بیش از ۱۲.۷ میلیون تن کالای اساسی در این بندر تخلیه شده که با رشد ۲۱ درصدی، حدود ۶۸ درصد کل واردات کالاهای اساسی کشور را شامل می‌شده است. عملکرد کانتینری بندر نیز با جابه‌جایی ۷۵۵۹۶ TEU و رشد ۳۸ درصدی همراه بوده است. علاوه بر این، بیش از ۱۱.۵ میلیون تن کالای اساسی از طریق حمل‌ونقل جاده‌ای از این بندر به مراکز مصرف داخلی منتقل شده است (BorNA News Agency, 2024).

این آمار نشان می‌دهد که بنادر جنوبی ایران صرفاً دروازه‌های ورود و خروج کالا نیستند، بلکه در زنجیره تأمین، امنیت غذایی، تجارت خارجی و ارتباط اقتصاد داخلی با بازارهای جهانی نقش اساسی دارند. با این حال، تمرکز شدید فعالیت در چند بندر، در صورت تداوم، می‌تواند آسیب‌پذیری شبکه بندری کشور را افزایش داده و ظرفیت‌های سایر بنادر را بلااستفاده یا کم‌استفاده باقی بگذارد. بنابراین، یکی از الزامات توسعه دریامحور، ایجاد نوعی شبکه مکمل میان بنادر مختلف و توزیع متوازن‌تر فعالیت‌های تجاری، ترانزیتی و صنعتی است.

از سوی دیگر، تحریم‌های بین‌المللی، تغییرات ساختاری در تجارت جهانی و تحول در الگوهای زنجیره تأمین، ضرورت بهره‌برداری مؤثرتر از ظرفیت‌های بنادر جنوبی را افزایش داده‌اند. توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل، لجستیک، فناوری‌های بندری و خدمات دیجیتال می‌تواند ضمن کاهش هزینه‌های تجارت، زمینه را برای جذب

سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی و تقویت پیوند ایران با بازارهای منطقه‌ای فراهم کند (Ports and Maritime Organization of Iran, 2023). پایانه‌ها تعریف شود و ارتقای اتصال بندر به شبکه ریلی و جاده‌ای، توسعه مراکز لجستیکی، افزایش بهره‌وری عملیاتی، دیجیتالی‌سازی خدمات و تسهیل فرآیندهای گمرکی را نیز دربرگیرد. در میان بنادر جنوبی، بندر شهید رجایی به دلیل برخورداری از زیرساخت‌های گسترده و قرار گرفتن در نزدیکی مسیرهای اصلی تجارت دریایی، مهم‌ترین دروازه تجاری کشور محسوب می‌شود. ظرفیت این بندر در جابه‌جایی کانتینری و اتصال به شبکه‌های حمل‌ونقل داخلی، آن را به یکی از مهم‌ترین گره‌های لجستیکی ایران تبدیل کرده است. از سوی دیگر، بندر چابهار به دلیل موقعیت جغرافیایی متفاوت خود، از مزیتی برخوردار است که آن را از بسیاری از بنادر جنوبی کشور متمایز می‌کند. این بندر تنها بندر اقیانوسی ایران محسوب می‌شود و مستقیماً به دریای عمان و آب‌های آزاد متصل است. قرار گرفتن چابهار در ساحل استان سیستان و بلوچستان و خارج بودن آن از محدوده خلیج فارس، ظرفیت ویژه‌ای برای توسعه روابط تجاری ایران با هند، افغانستان، آسیای مرکزی و سایر بازارهای فرامنطقه‌ای ایجاد کرده است (Baker, 2018).

اهمیت چابهار را باید در پیوند آن با شبکه‌های منطقه‌ای حمل‌ونقل و ترانزیت نیز مورد توجه قرار داد. ایران تلاش کرده است با توسعه زیرساخت‌های بندری و ایجاد پیوندهای ریلی و جاده‌ای، چابهار را به یکی از نقاط اتصال میان اقیانوس هند، افغانستان و آسیای مرکزی تبدیل کند. از این منظر، توسعه چابهار صرفاً یک پروژه بندری نیست، بلکه بخشی از راهبرد گسترده‌تر ایران برای افزایش نقش خود در تجارت و ترانزیت منطقه‌ای است. همکاری با کشورهای منطقه و تلاش برای توسعه مسیرهای ریلی و ترانزیتی می‌تواند ظرفیت چابهار را به‌عنوان یک گره ژئواکونومیک تقویت کند (Munir et al., 2021: 68).

در سطح منطقه‌ای، کریدور بین‌المللی حمل‌ونقل شمال - جنوب یکی از مهم‌ترین فرصت‌های پیش روی بندار جنوبی ایران است. اتصال بندار جنوبی به شبکه‌های ریلی و جاده‌ای کشور و پیوند آن‌ها با مسیرهای شمالی می‌تواند امکان انتقال کالا میان اقیانوس هند، خلیج فارس، ایران، قفقاز، روسیه و اروپا را فراهم کند. در کنار آن، موقعیت ایران در مسیرهای شرق - غرب نیز ظرفیت دیگری برای تبدیل بندار جنوبی به گره‌های ارتباطی میان آسیای جنوبی، آسیای مرکزی، خاورمیانه و اروپا ایجاد کرده است. بنابراین، ارزش استراتژیک بندار جنوبی تنها به میزان تخلیه و بارگیری کالا محدود نیست، بلکه به میزان اتصال آن‌ها به شبکه‌های بزرگ‌تر تجارت و ترانزیت بین‌المللی وابسته است. اهمیت بندار جنوبی همچنین از جنبه انرژی قابل توجه است. مجاورت ایران با تنگه هرمز، یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های انتقال نفت و گاز جهان، به بندار جنوبی کشور اهمیت ژئوپلیتیکی ویژه‌ای

بخشیده است. بخش مهمی از تجارت انرژی جهان از این منطقه عبور می‌کند و از این رو، موقعیت ایران در مجاورت این آبراه، علاوه بر ایجاد فرصت‌های اقتصادی، به آن اهمیت راهبردی در معادلات امنیت انرژی منطقه‌ای و جهانی می‌دهد. (U.S. Energy Information Administration, 2022) در چنین شرایطی، بنادر جنوبی می‌توانند هم در تجارت انرژی و هم در ارائه خدمات دریایی، لجستیکی و بندری مرتبط با آن نقش‌آفرین باشند. از منظر ژئوپلیتیکی نیز بنادر جنوبی بخشی از ظرفیت ایران برای تعامل با قدرت‌های منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای محسوب می‌شوند. توسعه سواحل مکران، گسترش روابط اقتصادی با کشورهای آسیایی، توسعه کریدورهای ترانزیتی و مشارکت در پروژه‌های زیرساختی منطقه‌ای، همگی می‌توانند موقعیت بنادر جنوبی را از سطح زیرساخت‌های ملی به سطح گره‌های ژئواکونومیک منطقه‌ای ارتقا دهند. در این میان، بندر جاسک نیز با توجه به موقعیت آن در سواحل مکران و خارج از محدوده مستقیم خلیج فارس، می‌تواند در آینده در تنوع بخشی به زیرساخت‌های صادراتی، انرژی و لجستیکی کشور نقش ایفا کند.

در مجموع، بنادر جنوبی ایران از مجموعه‌ای از مزیت‌های جغرافیایی، اقتصادی، تجاری، ترانزیتی، انرژی و ژئوپلیتیکی برخوردارند. دسترسی به آب‌های آزاد، مجاورت با تنگه هرمز، قرار گرفتن در مسیر کریدورهای بین‌المللی، نزدیکی به بازارهای بزرگ آسیایی و خلیج فارس و امکان اتصال به شبکه‌های حمل و نقل منطقه‌ای، مجموعه‌ای از فرصت‌های استراتژیک را برای این بنادر فراهم کرده است. با این حال، برخورداری از این مزیت‌های طبیعی و جغرافیایی به تنهایی تضمین‌کننده تحقق توسعه دریامحور نیست. تبدیل موقعیت جغرافیایی به قدرت اقتصادی و ژئواکونومیک نیازمند زیرساخت‌های مناسب، اتصال مؤثر بنادر به پس کرانه، سرمایه‌گذاری، فناوری، حکمرانی کارآمد، خدمات لجستیکی رقابتی و دسترسی پایدار به شبکه‌های تجارت جهانی است. بنابراین، شکاف میان ظرفیت بالقوه بنادر جنوبی و میزان بهره‌برداری واقعی از آن‌ها را می‌توان یکی از مسائل اساسی در ارزیابی عملکرد توسعه دریامحور ایران دانست؛ مسئله‌ای که ضرورت بررسی موانع و محدودیت‌های موجود در مسیر استفاده حداکثری از این ظرفیت‌ها را آشکار می‌سازد.

۴. محدودیت‌ها و موانع بنادر جنوبی ایران

بنادر جنوبی ایران، با وجود برخورداری از موقعیت ممتاز جغرافیایی، دسترسی به آب‌های آزاد، قرار گرفتن در مجاورت خلیج فارس و دریای عمان و امکان اتصال به کریدورهای بین‌المللی، برای ایفای نقش مؤثر در تحقق اهداف توسعه دریامحور با مجموعه‌ای از محدودیت‌های درهم‌تنیده داخلی و خارجی مواجه‌اند. این موانع صرفاً به کمبود تجهیزات یا ظرفیت فیزیکی بنادر محدود نمی‌شوند، بلکه طیفی از مشکلات زیرساختی، لجستیکی، مدیریتی، نهادی، مالی، حقوقی، ژئوپلیتیکی و فناورانه را در برمی‌گیرند. از این منظر، مسئله اساسی آن است که

ظرفیت جغرافیایی و ژئواکونومیک بنادر جنوبی هنوز به طور کامل به ظرفیت واقعی برای خلق ارزش، افزایش ترانزیت، جذب سرمایه و اتصال پایدار به شبکه تجارت جهانی تبدیل نشده است. مطالعات مربوط به بخش بندری ایران نیز نشان می‌دهد که ضعف زیرساختی، مشکلات عملیاتی و فنی، چالش‌های مدیریتی و سازمانی، مسائل حکمرانی و سیاستگذاری و آثار تحریم‌ها از مهم‌ترین موانع یکپارچگی لجستیکی بنادر کشور محسوب می‌شوند (Alavi, 2018) بر این اساس، مهم‌ترین محدودیت‌ها و موانع بنادر جنوبی ایران را می‌توان در محورهای زیر بررسی کرد.

۱. فرسودگی و ضعف‌های تجهیزاتی و لجستیکی: یکی از مهم‌ترین موانع تحقق اهداف توسعه دریامحور، فرسودگی بخشی از تجهیزات بندری و ضعف در زیرساخت‌های لجستیکی است. مسعود پل‌مه، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی کشور، در گفت‌وگویی به این موضوع اشاره کرده است که بخشی از مشکلات شرکت‌های کشتیرانی، فرسودگی تجهیزات تخلیه و بارگیری در بنادر جنوب، به‌ویژه بندر شهید رجایی، است. این وضعیت موجب کاهش سرعت تخلیه و بارگیری کشتی‌ها و افزایش زمان انتظار شناورها برای پهلوگیری شده و در نهایت هزینه انتقال کالا و صادرات محصولات داخلی را افزایش می‌دهد این مسئله زمانی اهمیت بیشتری پیدا می‌کند که بندر صرفاً به‌عنوان یک نقطه تخلیه و بارگیری در نظر گرفته نشود، بلکه به‌عنوان حلقه‌ای از یک زنجیره لجستیکی گسترده شامل بندر، جاده، راه‌آهن، انبار، گمرک، پایانه‌های خشک و شبکه توزیع عمل کند. در واقع، ضعف در هر یک از این حلقه‌ها می‌تواند کارایی کل شبکه را کاهش دهد. مطالعات انجام‌شده درباره اتصال بندر و پس‌کرانه در ایران نیز نشان داده‌اند که ارتباط میان بنادر جنوبی و شبکه‌های داخلی حمل‌ونقل، نقش تعیین‌کننده‌ای در جریان کالا دارد و تمرکز بیش از حد جریان‌های تجاری در برخی گره‌های اصلی می‌تواند به محدودیت‌های شبکه‌ای منجر شود. (Dadashpoor and Arasteh, 2019) از سوی دیگر، توسعه بنادر مدرن نیازمند دیجیتالی‌شدن، استفاده از سامانه‌های هوشمند، یکپارچه‌سازی اطلاعات و بهره‌گیری از فناوری‌هایی نظیر اینترنت اشیا، ردیابی برخط کالا و سامانه‌های مدیریت هوشمند است؛ موضوعی که در ادبیات جدید توسعه بندری نیز به‌عنوان یکی از الزامات افزایش بهره‌وری مطرح شده است (UNCTAD, 2023) بنابراین، کمبود یا فرسودگی تجهیزات، ضعف اتصال بندر به پس‌کرانه و عقب‌ماندگی فناوری‌ها می‌تواند مانع تبدیل ظرفیت بالقوه بنادر جنوبی به ظرفیت بالفعل شود. به نظر می‌رسد با رفع این مشکلات، ظرفیت بهره‌برداری از بنادر جنوبی، به‌ویژه بندر استراتژیک چابهار، قابلیت افزایش قابل توجهی خواهد داشت (UNCTAD, 2023).

۲. کارشکنی‌ها و تحریم‌های اقتصادی، بانکی و تجاری: تحریم‌های بین‌المللی یکی از مهم‌ترین موانع خارجی در مسیر توسعه بنادر جنوبی ایران محسوب می‌شوند. تحریم‌ها نه تنها امکان دسترسی مستقیم به منابع مالی

بین‌المللی را محدود کرده‌اند، بلکه خرید تجهیزات پیشرفته، انتقال فناوری، همکاری با شرکت‌های بزرگ بندری و کشتیرانی و جذب سرمایه‌گذاری خارجی را نیز دشوار ساخته‌اند. آثار تحریم در بخش بندری ایران موضوعی جدید نیست و بنادر کشور طی دهه‌های گذشته در معرض آثار متوالی تحریم‌ها قرار داشته‌اند (UNCTAD, 2023) محدودیت‌های بانکی و دشواری دسترسی به شبکه‌های پرداخت بین‌المللی نیز هزینه مبادلات را افزایش داده و ریسک فعالیت شرکت‌های خارجی را بالا برده است. برای نمونه، در مورد بندر چابهار، تحریم‌های آمریکا و نگرانی سرمایه‌گذاران خارجی از تحریم‌های ثانویه از عوامل مهم کندشدن روند توسعه پروژه بوده است (Stimson Center, 2024) بنابراین، حتی در شرایطی که زیرساخت فیزیکی اولیه فراهم باشد، محدودیت در تأمین مالی، بیمه، انتقال فناوری و همکاری با اپراتورهای بین‌المللی می‌تواند مانع دستیابی بنادر جنوبی به استانداردهای رقابتی جهانی شود. از این منظر، تحریم را باید نه صرفاً یک مانع سیاسی، بلکه عاملی مؤثر بر کل زنجیره ارزش بندری و لجستیکی تلقی کرد.

۳. رقابت فزاینده منطقه‌ای: بنادر جنوبی ایران در محیطی فعالیت می‌کنند که در آن رقابت برای جذب بار، سرمایه، خطوط کشتیرانی و نقش‌آفرینی در کریدورهای بین‌المللی به شدت افزایش یافته است. بنادر جبل‌علی در امارات متحده عربی، گوادر در پاکستان و در سال‌های اخیر فاو و ام‌القصر در عراق، از جمله رقبای مهم بنادر جنوبی ایران محسوب می‌شوند. (World Bank, 2023) توسعه زیرساخت‌های بندری و ارتباطی کشورهای رقیب می‌تواند بخشی از جریان‌های تجاری بالقوه ایران را به سوی خود جذب کند. در این ارتباط، توسعه بندر فاو عراق را می‌توان نمونه‌ای از رقابت فزاینده برای تبدیل شدن به گره اصلی شبکه‌های تجاری منطقه دانست. چنانچه بنادر جنوبی ایران نتوانند از نظر سرعت، هزینه، کیفیت خدمات، اتصال ریلی و جاده‌ای، قابلیت اطمینان و خدمات لجستیکی با رقبای منطقه‌ای رقابت کنند، مزیت جغرافیایی به‌تنهایی تضمین‌کننده جذب جریان‌های تجاری نخواهد بود. در واقع، در اقتصاد شبکه‌ای امروز، موقعیت جغرافیایی زمانی به مزیت رقابتی تبدیل می‌شود که با زیرساخت مناسب، حکمرانی کارآمد و اتصال مؤثر به پس‌کرانه همراه باشد.

۴. ناکارآمدی‌های مدیریتی و ضعف هماهنگی نهادی: یکی دیگر از محدودیت‌های مهم، تعدد نهادهای تصمیم‌گیر و ضعف هماهنگی میان دستگاه‌های مسئول در حوزه بندر، گمرک، حمل‌ونقل، تجارت، مناطق آزاد و سیاستگذاری اقتصادی است. توسعه بندری ماهیتی چندبخشی دارد و نمی‌توان آن را صرفاً از طریق توسعه اسکله‌ها و پایانه‌ها تحقق بخشید. مطالعات مربوط به بخش بندری ایران نیز نشان داده‌اند که فقدان هماهنگی میان شرکای زنجیره لجستیک، مشکلات مدیریتی و سازمانی و ضعف‌های زیرساختی از مهم‌ترین چالش‌های یکپارچگی لجستیکی هستند (Alavi, 2018) از این رو، نبود مدیریت یکپارچه می‌تواند موجب موازی‌کاری،

افزایش هزینه، طولانی شدن فرآیندهای اداری و کاهش سرعت تصمیم‌گیری شود. در سطح کلان نیز حکمرانی بندری باید میان سیاست‌های ملی توسعه دریامحور، برنامه‌های توسعه منطقه‌ای و نیازهای واقعی بازار و شبکه‌های بین‌المللی هماهنگی ایجاد کند.

۵. بروکراسی اداری و ضعف شفافیت: پیچیدگی فرآیندهای اداری، تعدد مجوزها، طولانی بودن فرآیندهای گمرکی و عدم شفافیت در برخی رویه‌ها از دیگر موانع افزایش رقابت‌پذیری بنادر جنوبی است. در محیط تجارت بین‌المللی، زمان یکی از مؤلفه‌های اصلی هزینه تجارت محسوب می‌شود و هرگونه تأخیر در ترخیص، بارگیری، تخلیه یا انتقال کالا می‌تواند مزیت بندر را کاهش دهد. بنابراین، تسهیل تجارت، ایجاد پنجره واحد، دیجیتالی‌سازی فرآیندها و کاهش تعاملات غیرضروری اداری از الزامات افزایش بهره‌وری بنادر است. آنکتاد نیز بر اهمیت دیجیتالی‌سازی، فناوری‌های پیشرفته و سامانه‌های پنجره واحد برای افزایش بهره‌وری بنادر و تسهیل تجارت تأکید کرده است (Mohamadinia, 2021: 56-59).

۶. ناپایداری سیاسی و ناامنی در محیط منطقه‌ای: موقعیت بنادر جنوبی ایران اگرچه یک مزیت ژئوپلیتیکی مهم است، اما هم‌زمان آن‌ها را در معرض پیامدهای تحولات امنیتی منطقه قرار می‌دهد. خلیج فارس، دریای عمان، تنگه هرمز و مسیرهای پیرامونی آن‌ها از مهم‌ترین مناطق انرژی و تجارت جهانی هستند و هرگونه تنش سیاسی یا امنیتی می‌تواند بر هزینه بیمه، نرخ حمل و نقل، تصمیم شرکت‌های کشتیرانی و تمایل سرمایه‌گذاران اثر بگذارد. از این منظر، امنیت دریایی و ثبات سیاسی بخشی جدایی‌ناپذیر از رقابت‌پذیری بندری محسوب می‌شوند. تحولات ژئوپلیتیکی می‌توانند حتی در صورت ثابت بودن ظرفیت فیزیکی بندر، مسیرهای تجاری و تصمیمات شرکت‌های حمل و نقل را تغییر دهند و جریان کالا را به سمت بنادر رقیب هدایت کنند.

۷. نوسانات اقتصادی و دشواری تأمین منابع مالی: پروژه‌های بندری از جمله پروژه‌های سرمایه‌بر هستند و توسعه آن‌ها به منابع مالی بلندمدت و نسبتاً باثبات نیاز دارد. نوسانات نرخ ارز، تورم، افزایش هزینه تجهیزات، محدودیت دسترسی به منابع مالی خارجی و داخلی و افزایش ریسک سرمایه‌گذاری، اجرای پروژه‌های بزرگ بندری را دشوار می‌کند. این مسئله در شرایط تحریم تشدید می‌شود، زیرا محدودیت‌های مالی و بانکی امکان استفاده از منابع بین‌المللی را کاهش می‌دهد. در نتیجه، برخی پروژه‌های زیربنایی ممکن است با تأخیر اجرا شوند یا ظرفیت موردنیاز آن‌ها به طور کامل ایجاد نشود. تجربه پروژه‌های ارتباطی مرتبط با ایران نیز نشان می‌دهد که تحریم‌ها و نگرانی از تحریم‌های ثانویه، تأمین مالی پروژه‌های زیرساختی را با مشکل مواجه کرده است (ORF, 2023).

۸. کمبود و استفاده ناکافی از نیروی انسانی متخصص: توسعه بندر مدرن صرفاً به تجهیزات فیزیکی وابسته نیست، بلکه به نیروی انسانی متخصص در حوزه‌هایی مانند مدیریت بندری، لجستیک، اقتصاد دریایی، فناوری

اطلاعات، هوش مصنوعی، تحلیل داده، مدیریت زنجیره تأمین، تعمیر و نگهداری تجهیزات و عملیات کشتی نیاز دارد. فقدان یا استفاده ناکافی از نیروهای متخصص می‌تواند موجب کاهش بهره‌وری تجهیزات و افزایش هزینه‌های عملیاتی شود. بنابراین، توسعه سرمایه انسانی باید هم‌زمان با توسعه زیرساخت‌های فیزیکی دنبال شود. مطالعات مربوط به یکپارچگی لجستیکی بنادر ایران نیز بر اهمیت توسعه فناوری اطلاعات، اشتراک منابع و ارتقای ظرفیت‌های سازمانی در افزایش کارایی بخش بندری تأکید دارند (Alavi, 2018).

۹. محدودیت‌های حقوقی و چارچوب‌های قانونی ناکافی یا ناسازگار: یکی دیگر از موانع ساختاری، وجود برخی مقررات پیچیده، رویه‌های اداری طولانی و عدم هماهنگی کامل میان چارچوب‌های حقوقی داخلی و الزامات تجارت و حمل‌ونقل بین‌المللی است. توسعه بنادر نیازمند محیط حقوقی پیش‌بینی‌پذیر، شفاف و رقابت‌پذیر است تا سرمایه‌گذاران بتوانند نسبت به بازگشت سرمایه و ثبات مقررات اطمینان داشته باشند. در غیر این صورت، ریسک حقوقی و نهادی افزایش یافته و جذابیت سرمایه‌گذاری کاهش می‌یابد. از این منظر، اصلاح قوانین بندری، تسهیل فرآیند صدور مجوز، شفاف‌سازی قراردادهای، تقویت حقوق سرمایه‌گذاران و هماهنگ‌سازی مقررات با استانداردهای بین‌المللی باید بخشی از سیاست توسعه دریامحور باشد. اهمیت اصلاحات نهادی و سیاستی در افزایش رقابت‌پذیری بنادر ایران نیز در مطالعات مربوط به یکپارچگی لجستیکی مورد تأکید قرار گرفته است (Alavi, 2018) در مجموع، محدودیت‌های بنادر جنوبی ایران ماهیتی چندبعدی و به‌هم‌پیوسته دارند و نمی‌توان با رفع یک مانع منفرد، مسئله توسعه بندری را حل کرد. فرسودگی تجهیزات با کمبود سرمایه ارتباط دارد؛ محدودیت سرمایه‌گذاری تحت تأثیر تحریم‌ها و ریسک سیاسی قرار می‌گیرد؛ کارایی تجهیزات به نیروی انسانی و فناوری وابسته است؛ و عملکرد بندر نیز بدون اتصال مناسب به شبکه جاده‌ای، ریلی، گمرکی و پس‌کرانه‌ای نمی‌تواند به سطح مطلوب برسد. از این رو، توسعه دریامحور مستلزم گذار از نگاه «بندر به‌عنوان زیرساخت» به نگاه «بندر به‌عنوان گره راهبردی شبکه تولید، تجارت و لجستیک» است. در چنین رویکردی، ارتقای زیرساخت‌های فیزیکی باید هم‌زمان با اصلاح حکمرانی، دیجیتالی‌سازی، توسعه سرمایه انسانی، تسهیل سرمایه‌گذاری، تقویت اتصال بندر و پس‌کرانه و کاهش هزینه‌های مبادله دنبال شود. در غیر این صورت، مزیت جغرافیایی بنادر جنوبی در برابر بنادر رقیب منطقه‌ای به تدریج کاهش خواهد یافت و بخشی از ظرفیت ژئواکونومیک کشور بلااستفاده باقی خواهد ماند.

نتیجه‌گیری

در نتیجه، می‌توان گفت بنادر جنوبی کشور از منظر ژئوپلیتیکی، ژئواکونومیک و اقتصادی از ظرفیت‌های بالقوه و راهبردی قابل توجهی برخوردارند و می‌توانند یکی از مهم‌ترین پایه‌های تحقق توسعه دریامحور باشند. دسترسی

به آب‌های آزاد، مجاورت با خلیج فارس و دریای عمان، نزدیکی به مسیرهای اصلی تجارت و انرژی، قرار گرفتن در مجاورت تنگه هرمز و امکان اتصال به کریدورهای بین‌المللی شمال-جنوب و شرق-غرب، مجموعه‌ای از مزیت‌های جغرافیایی را در اختیار ایران قرار داده است. با وجود این، برخورداری از موقعیت جغرافیایی مطلوب به‌تنهایی برای تبدیل شدن به یک قدرت دریایی و تجاری کافی نیست؛ بلکه بهره‌برداری از این موقعیت مستلزم وجود زیرساخت‌های کارآمد، حکمرانی مناسب، سرمایه‌گذاری مستمر، فناوری‌های نوین، نیروی انسانی متخصص و محیط حقوقی و اقتصادی باثبات است. یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که مهم‌ترین مسئله بنادر جنوبی نه فقدان ظرفیت و مزیت جغرافیایی، بلکه شکاف میان ظرفیت‌های موجود و میزان بهره‌برداری از آن‌هاست. فرسودگی تجهیزات بندری، ضعف زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیکی، محدودیت شبکه‌های ریلی و جاده‌ای، ضعف در توسعه حمل‌ونقل ترکیبی، پایین بودن سطح فناوری‌های دیجیتال و هوشمندسازی و نبود اتصال مؤثر میان بنادر و پس‌کرانه‌های اقتصادی، موجب شده است بخشی از ظرفیت واقعی این بنادر بالفعل نشود. استمرار این وضعیت نه تنها هزینه مبادله و زمان جابه‌جایی کالا را افزایش می‌دهد، بلکه قدرت رقابت بنادر جنوبی را در برابر رقبای منطقه‌ای کاهش می‌دهد.

از سوی دیگر، تحریم‌های اقتصادی، محدودیت‌های بانکی و دشواری دسترسی به منابع مالی و فناوری‌های بین‌المللی، فرآیند نوسازی و توسعه بنادر را با محدودیت جدی مواجه کرده است. پیامد این وضعیت صرفاً کاهش سرمایه‌گذاری خارجی نیست، بلکه دسترسی محدود به تجهیزات پیشرفته، فناوری‌های نوین بندری، خدمات بیمه‌ای و مالی و شبکه‌های جهانی کشتیرانی نیز بر عملکرد بنادر اثرگذار بوده است. بنابراین، توسعه دریامحور نیازمند رویکردی چندبعدی است که در آن محدودیت‌های خارجی در کنار اصلاحات داخلی مورد توجه قرار گیرد. در سطح داخلی نیز تعدد نهادهای تصمیم‌گیر، ضعف هماهنگی میان دستگاه‌های مرتبط، بروکراسی اداری، پیچیدگی فرآیندهای صدور مجوز، نبود مدیریت یکپارچه و ضعف در برنامه‌ریزی بلندمدت از جمله عواملی هستند که مانع استفاده حداکثری از ظرفیت بنادر جنوبی شده‌اند. توسعه بندر یک پروژه صرفاً عمرانی نیست، بلکه فرآیندی پیچیده و چندلایه است که به هماهنگی میان سیاست‌های حمل‌ونقل، تجارت خارجی، صنعت، انرژی، سرمایه‌گذاری، محیط زیست، شهرسازی و سیاست خارجی نیاز دارد. از این رو، فقدان یک نظام حکمرانی منسجم دریایی می‌تواند حتی سرمایه‌گذاری‌های گسترده در زیرساخت‌های فیزیکی را نیز با کاهش اثربخشی مواجه سازد. رقابت فزاینده بنادر منطقه‌ای نیز اهمیت این مسئله را دوچندان کرده است. بنادر رقیب در کشورهای پیرامونی با سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های مدرن، توسعه شبکه‌های ریلی و جاده‌ای، ایجاد مناطق لجستیکی و آزاد تجاری، جذب اپراتورهای بین‌المللی و ارائه خدمات سریع‌تر و کم‌هزینه‌تر در حال

تقویت موقعیت خود در شبکه تجارت جهانی هستند. در چنین شرایطی، مزیت جغرافیایی ایران در صورتی به مزیت رقابتی تبدیل خواهد شد که با مزیت نهادی، زیرساختی، فناوریانه و مدیریتی همراه شود. در غیر این صورت، موقعیت جغرافیایی مطلوب می‌تواند به جای فرصت، به یک ظرفیت بلااستفاده تبدیل شود.

از منظر اقتصادی، توسعه بنادر جنوبی نباید صرفاً به افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری محدود شود. هدف اصلی باید ایجاد یک زیست‌بوم دریایی و لجستیکی یکپارچه باشد که در آن بندر، پس‌کرانه، شبکه ریلی و جاده‌ای، مناطق صنعتی، مراکز توزیع، خدمات مالی و بیمه‌ای، صنایع دریایی و فعالیت‌های صادراتی و وارداتی در یک زنجیره ارزش به یکدیگر متصل شوند. در چنین الگویی، بندر از یک محل عبور کالا به یک مرکز تولید ارزش، خدمات لجستیکی، پردازش کالا، تجارت و اتصال به زنجیره‌های ارزش منطقه‌ای و جهانی تبدیل خواهد شد.

همچنین، توسعه بنادر جنوبی باید با توجه جدی به ملاحظات زیست‌محیطی و تغییرات اقلیمی صورت گیرد. افزایش سطح آب دریاها، تغییر الگوهای آب‌وهوایی، فرسایش سواحل و مخاطرات طبیعی می‌تواند در بلندمدت بر زیرساخت‌ها و فعالیت‌های بندری اثرگذار باشد. بنابراین، توسعه زیرساخت‌های جدید باید بر مبنای اصول تاب‌آوری، پایداری و سازگاری با شرایط اقلیمی آینده انجام شود. توسعه دریامحور زمانی می‌تواند پایدار تلقی شود که میان بهره‌برداری اقتصادی از دریا و حفاظت از اکوسیستم‌های ساحلی و دریایی تعادل برقرار شود.

بر این اساس، برای رفع موانع موجود، نخست باید نوسازی تجهیزات و زیرساخت‌های بندری و توسعه شبکه حمل‌ونقل چندوجهی در اولویت قرار گیرد. دوم، ایجاد یک نظام مدیریت و حکمرانی یکپارچه دریایی ضروری است تا از موازی‌کاری و تداخل وظایف نهادهای مختلف جلوگیری شود. سوم، اصلاح قوانین و مقررات، کاهش بروکراسی و ایجاد چارچوب حقوقی شفاف و قابل پیش‌بینی می‌تواند زمینه را برای افزایش مشارکت بخش خصوصی و سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی فراهم کند. چهارم، توسعه فناوری‌های دیجیتال، هوشمندسازی بنادر، ارتقای مدیریت داده و استفاده از فناوری‌های نوین لجستیکی باید به بخش جدایی‌ناپذیر برنامه توسعه بنادر تبدیل شود. پنجم، سرمایه‌گذاری در آموزش و تربیت نیروی انسانی متخصص باید هم‌زمان با توسعه زیرساخت‌های فیزیکی دنبال شود. در نهایت، توسعه بنادر جنوبی باید در چارچوب یک راهبرد بلندمدت و فراتر از پروژه‌های مقطعی و کوتاه‌مدت دنبال شود. اگر اصلاحات نهادی و زیرساختی با سیاست فعال در زمینه تجارت، ترانزیت، سرمایه‌گذاری و همکاری منطقه‌ای همراه شود، بنادر جنوبی ایران می‌تواند از مراکز صرفاً تخلیه و بارگیری کالا به گره‌های راهبردی شبکه تجارت و لجستیک منطقه‌ای تبدیل شوند. چنین تحولی علاوه بر افزایش درآمدهای غیرنفتی و کاهش هزینه‌های تجارت، می‌تواند به تنوع‌بخشی به اقتصاد، توسعه مناطق ساحلی، ایجاد اشتغال، تقویت پیوندهای اقتصادی با کشورهای منطقه و افزایش نقش ایران در

کریدورهای بین‌المللی منجر شود. بنابراین، مسئله اصلی در مسیر تحقق اهداف توسعه دریامحور، فقدان ظرفیت نیست؛ بلکه ناتوانی در تبدیل ظرفیت‌های جغرافیایی و دریایی به مزیت اقتصادی و ژئواستراتژیک بالفعل است. عبور از این وضعیت مستلزم تغییر نگرش از «بندر به‌عنوان زیرساخت» به «بندر به‌عنوان گره راهبردی توسعه» و از «مدیریت منفرد بنادر» به «حکمرانی یکپارچه دریا، ساحل و پس‌کرانه» است. در صورت تحقق این تغییر رویکرد، بنادر جنوبی می‌توانند به یکی از مهم‌ترین پیشران‌های توسعه دریامحور تبدیل شوند و نقش مؤثرتری در تجارت بین‌المللی، ترانزیت منطقه‌ای، توسعه اقتصادی سواحل و تقویت جایگاه ژئواکونومیکی کشور ایفا کنند.

Reference

- Amiri, P. (2024). Iran's ports, trade balances and infrastructural hurdles. *Iran News Update*. Available at: [Iran News Update](#)
- Arasteh, M., Dadashpoor, H., & Taghvaei, A. (2017). Explaining the geopolitical evolution of ports–hinterland connections in Iran: A historical comparative approach. *International Quarterly of Geopolitics*, 12(4), 192–218.
- Baker, J. (2018). Building a gateway to prosperity in Southeast Iran. *Ship Technology*. Available at: [Ship Technology](#)
- Clark, D., & Micco, A. (2004). Port efficiency, maritime transport costs, and bilateral trade. *Journal of Development Economics*, 75(2), 417–450.
- Derakhshan, A., Pasukeviciute, I., & Roe, M. (2005). Diversion of containerized trade: Case analysis of the role of Iranian ports in global maritime supply chains. *European Transport*, 30, 61–76.
- Dwarakish, G. S., & Salim, M. (2015). Review on the role of ports in the development of a nation. *Aquatic Procedia*, 4, 295–301.
- Fedorov, G., Mikhailov, A., & Kuznetsova, T. (2017). The influence of the sea on economic development and settlement structure in the Baltic Sea region. *Baltic Region*, 9(2), 4–18.
- Frontiers in Marine Science. (2019). Successful blue economy examples with an emphasis on international perspectives. *Frontiers in Marine Science*, 6, 261. [DOI](#)
- Gharbali-Moghadam, S. (2023). Conceptualization of maritime-oriented development in the Islamic Republic of Iran [In Persian]. *Proceedings of the Second International and Fourth National Conference on Sustainable Maritime-Oriented Development*.
- Government Information Base of Iran. (2024). Maritime-oriented development is at the forefront of the Fourteenth Government's economic development program [In Persian]. *Government Information Base of Iran*.
- Iran's Ports and Maritime Organization. (2023). *Annual reports on port developments*. Available at: [Ports and Maritime Organization of Iran](#)

- Khamenei, A. (2023). *General policies on maritime-oriented development* [In Persian]. Office for the Preservation and Publication of the Works of Ayatollah Seyyed Ali Khamenei.
- Mahan, A. T. (1890). *The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*. Boston: Little, Brown and Company.
- Martínez-Vázquez, R. M., Milán-García, J., & Valenciano, J. P. (2021). Challenges of the blue economy: Evidence and research trends. *Environmental Sciences Europe*, 33, 61.
- Mlambo, C. (2021). The impact of port performance on trade: The case of selected African states. *Economies*, 9(4), 135.
- Munim, Z. H., & Schramm, H.-J. (2018). The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: The mediating role of seaborne trade. *Journal of Shipping and Trade*, 3, 1–19.
- Munir, F., Khan, S., & Ihsan, N. (2021). Strategic and economic importance of Chabahar Port. *Global Economics Review*, 6(2), 67–74.
- Noorali, H., Flint, C., & Ahmadi, A. (2022). Port power: Towards a new geopolitical world order. *Journal of Transport Geography*, 105, 103476.
- Parliamentary Research Center of the Islamic Consultative Assembly. (2024). *Nature and requirements of Iran's maritime-oriented economy* [In Persian]. Tehran: Islamic Consultative Assembly.
- Ports and Maritime Organization of Iran. (2023). *Statistical yearbook: Export and import statistics of Iranian ports* [In Persian]. Tehran: Ports and Maritime Organization of Iran.
- Samt Newspaper. (2023). Iran's missed opportunities in southern ports [In Persian]. *Samt Newspaper*, September 5, 2023. Available at: [Samt Newspaper](#)
- Tasnim News Agency. (2024). Shipping companies face aging equipment and inadequate facilities at some Iranian ports [In Persian]. *Tasnim News Agency*, August 10, 2024. Available at: Tasnim News Agency
- Terjesen, B., & Tunsjø, Ø. (2012). *The rise of naval powers in Asia and Europe's decline*. Oslo: Norwegian Institute for Defence Studies.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2023). *Review of Maritime Transport 2023*. Geneva: United Nations.
- United Nations Regional Information Centre (UNRIC). (2022). Blue economy: Oceans as the next great economic frontier. Available at: [UNRIC](#)
- Wang, H. (2024). Research on the impact of marine economic development in coastal areas on regional economic resilience: Evidence from China. *Marine Affairs and Policy*, 11.
- World Bank. (2023). *Maritime logistics and trade in the Middle East: Strategic opportunities and challenges*. Washington, DC: World Bank Group.
- Borna News Agency. (2024). More than 40 million tons of various goods handled during the first ten months of 2024 [In Persian]. *Borna News Agency*. Available at: Borna News Agency