

بسم الله الرحمن الرحيم

توسعه دریامحور



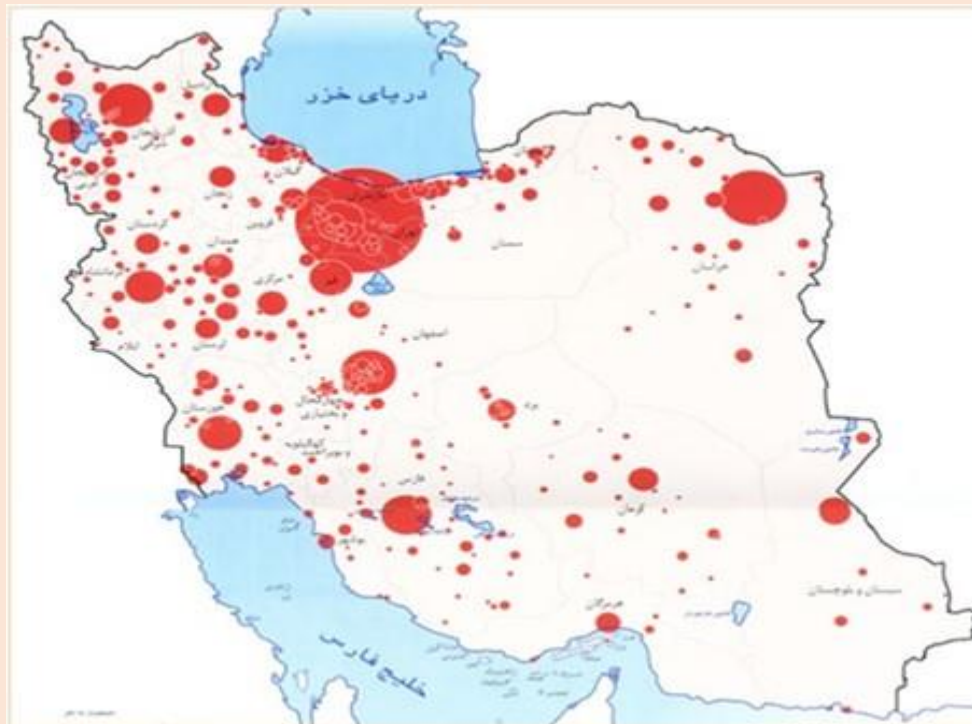
توسعه دریامحور



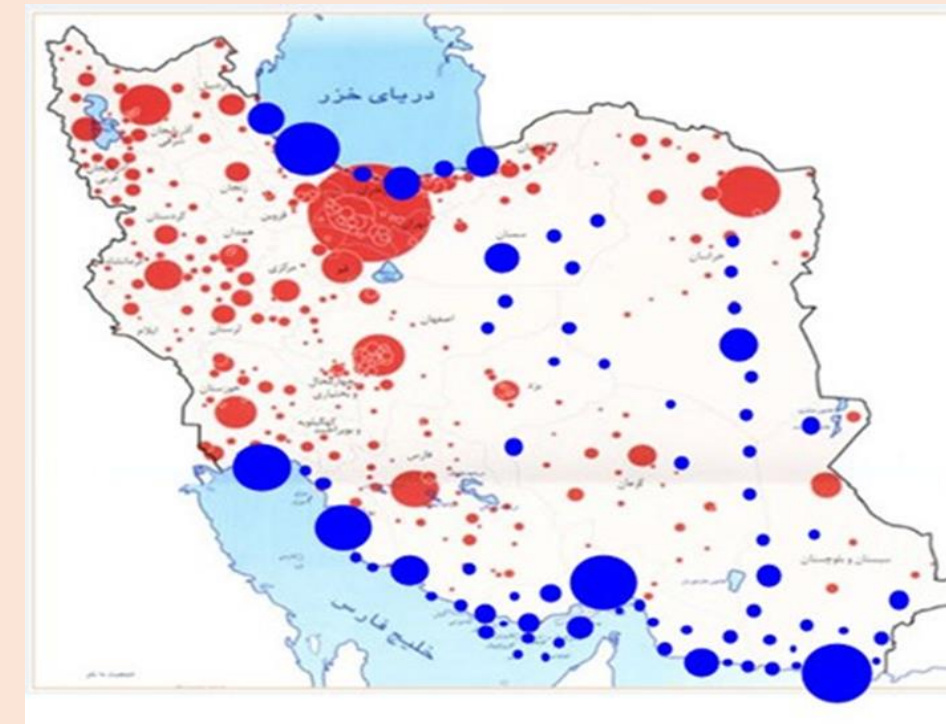
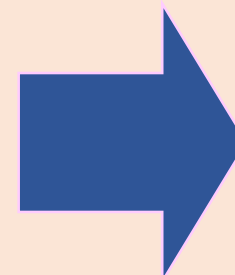
مفهوم توسعه دریامحور

۱- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید بزرگترین، مدرن ترین و پربرونق ترین شهرهای ایران در کنار سواحل بخصوص سواحل جنوبی شکل بگیرند.

۲- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید بیشترین جمعیت ایران همانند همه دنیا در کنار سواحل باشند بخصوص در کشوری که دارای بیابان های وسیعی بوده و دائما با معضل خشکسالی و کم آبی دست به گریبان است.



توزیع جمعیت فعلی و شهرهای کشور

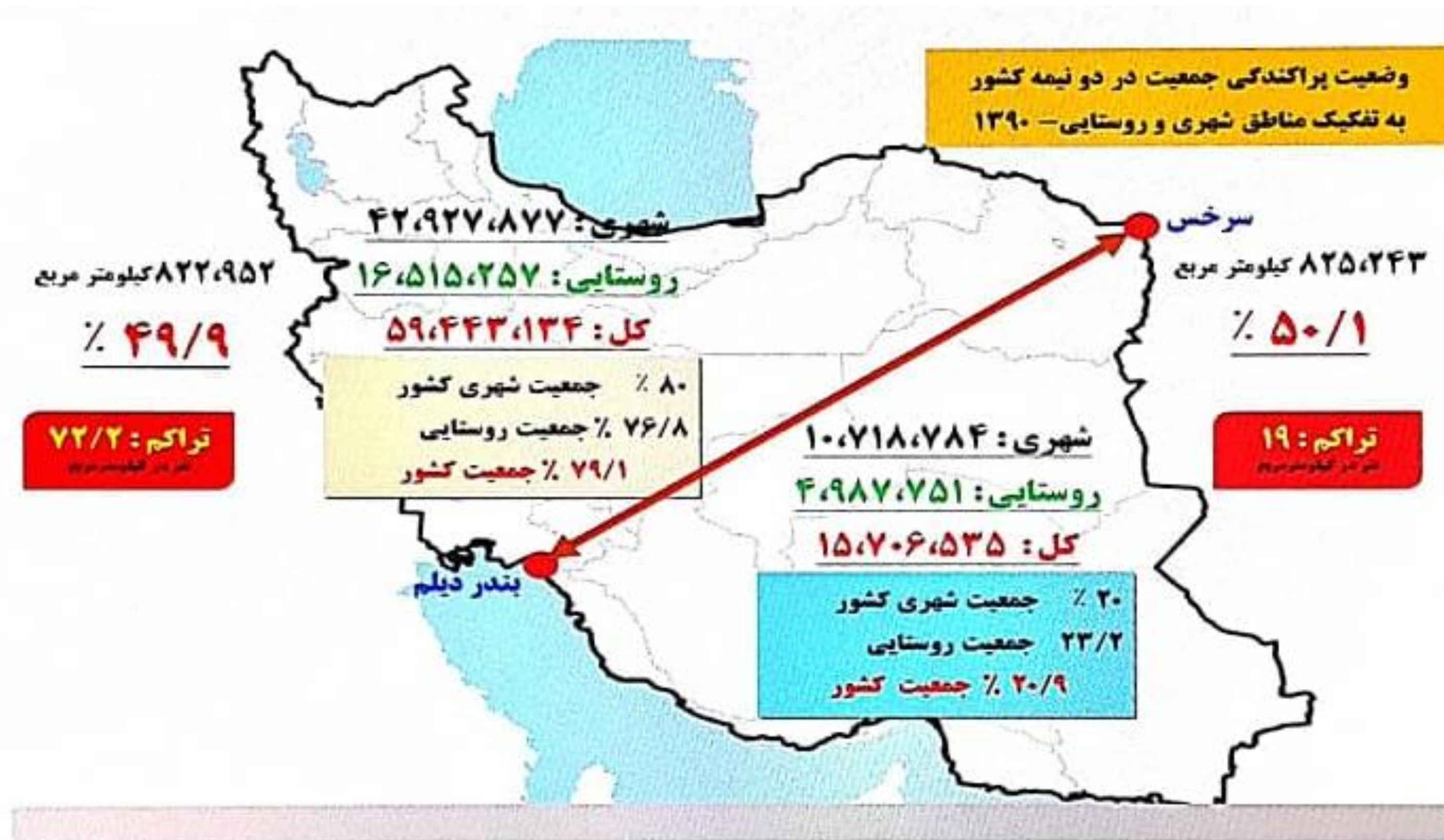


توزیع جمعیت مطلوب در یک افق ۲۰ ساله با تفکرات توسعه دریامحور

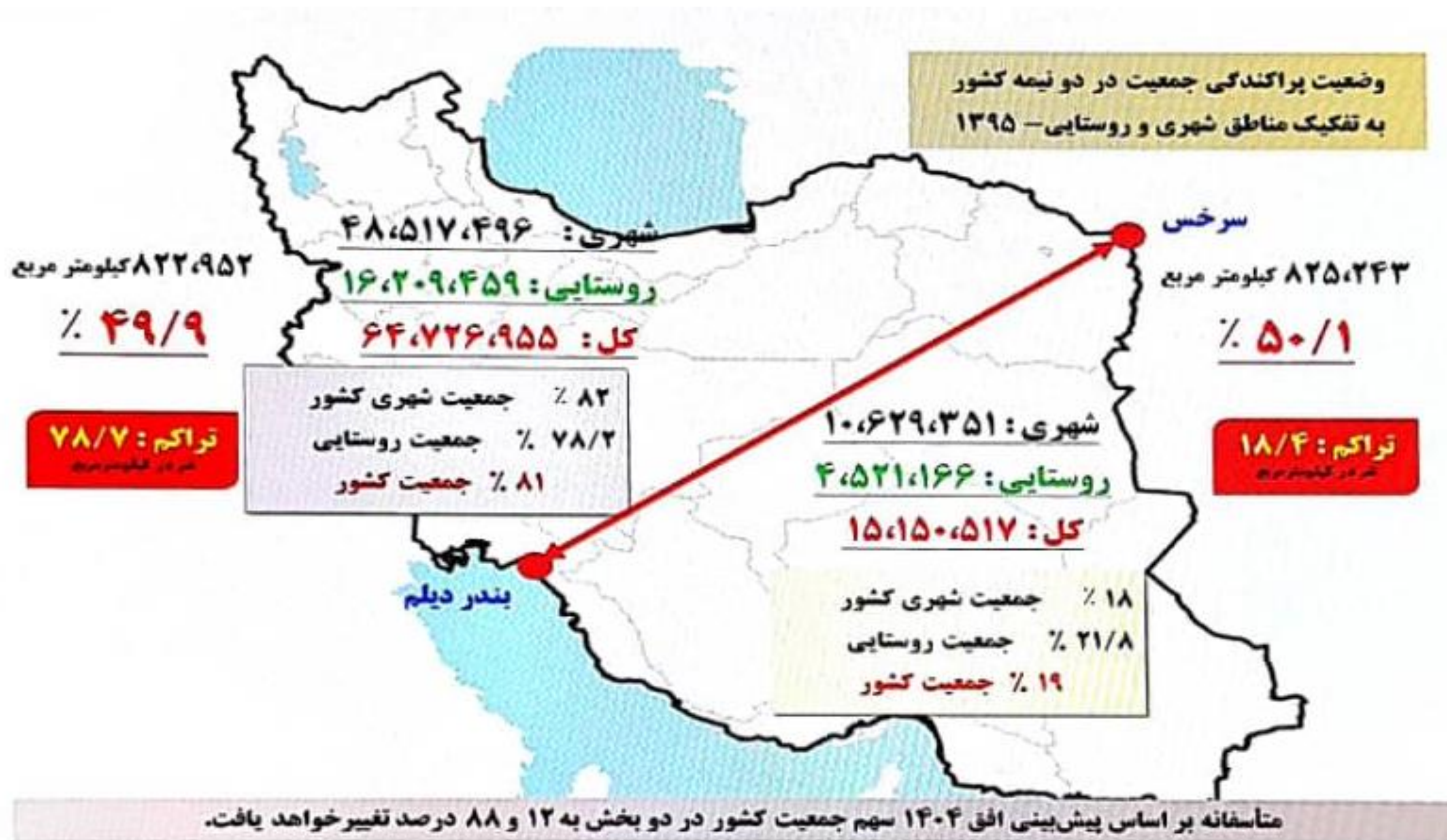
وضعیت پراکندگی جمعیت در دو نیمه کشور سال ۱۳۸۵



وضعیت پراکندگی جمعیت در دو نیمه کشور سال ۱۳۹۰



وضعیت پراکندگی جمعیت در دو نیمه کشور سال ۱۳۹۵



مفهوم توسعه دریامحور

۳- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید بزرگترین صنایع ایران بخصوص «صنایع آب بر» به کنار سواحل منتقل شده و قویا از

طرح های توسعه ای صنایع بزرگ در مرکز ایران جلوگیری کرد.

۴- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید کشاورزی ایران را به کنار سواحل منتقل کرد. به جای شیرین سازی آب دریای عمان و

خلیج فارس و انتقال هزار کیلومتری آن به مرکز ایران و سپس انجام امور کشاورزی (و همچنین صنعتی) در بیابان های خشک

مرکز ایران، بهتر است کشاورزی را به کنار سواحل (حتی سواحل جنوبی با خاک حاصلخیز) منتقل کرد.



مفهوم توسعه دریامحور

۵- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید به «پدافند غیرعامل» در سواحل بیشتر از مرکز ایران توجه شود و فراموش نکنیم که اولین مرزهای دفاعی ما در سواحل است. همین هراس از دریا در طی قرن‌ها باعث شده که ایرانی‌ها از سواحل فرار کرده و به مرکز ایران پناه ببرند.



دریا به عنوان سطوح استراتژیک دنیا :

□ کنترل تنگه هرمز به عنوان استراتژیک ترین آبراه بین المللی جهان.

□ در اختیار داشتن جزایر تنب بزرگ و تنب کوچک.

مفهوم توسعه دریامحور

۶- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید مقر فرماندهی و لجستیک و عملیات نیروی دریایی ارتش و سپاه بجای تهران در سواحل



مستقر شوند (که البته در مورد سپاه تا حدود زیادی انجام شده است).

۷- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید وزرایی را انتخاب کنیم که با مفهوم توسعه دریامحور بیگانه نباشند بخصوص دو وزارتخانه

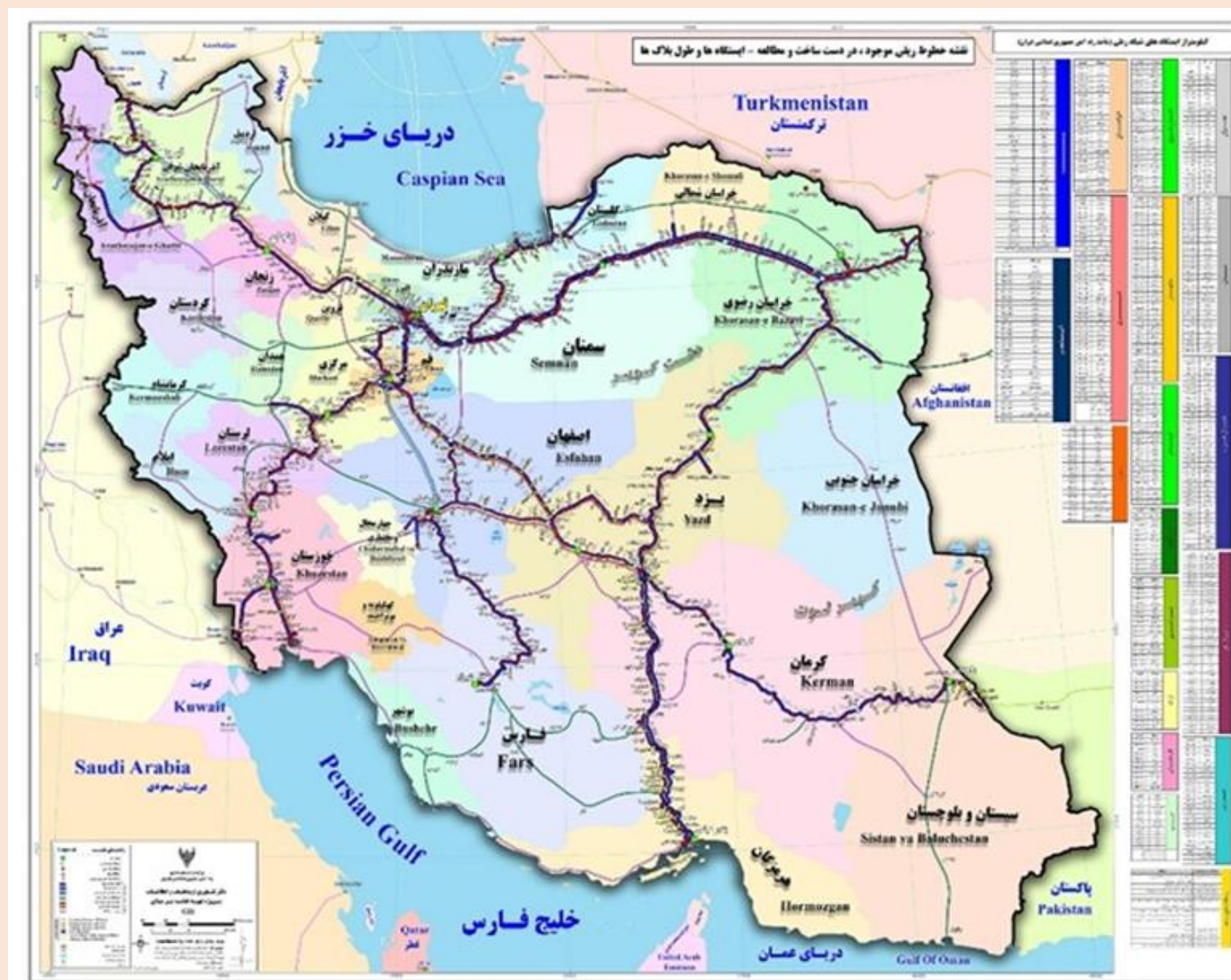
مهم صمت (صنعت، معدن و تجارت) و وزارت راه و شهرسازی. مهمترین علت اجرایی نشدن توسعه دریامحور در کشور و

محرومیت حاد مناطق ساحلی جنوبی کشور این است که غالبا وزرا و مدیران رده بالا و میانی کشور هیچ اعتقادی به دریا به

عنوان محور توسعه نداشته و ندارند.

مفهوم توسعه دریامحور

۸- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید کلیه شهرهای مهم ساحلی و بنادر کشور به خطوط راه آهن سراسری کشور متصل باشند و در امتداد سواحل هم دارای راه آهن باشیم. جای تاسف عمیق است بطور مثال در امتداد سواحل مکران (دریای عمان) نه تنها حتی ۱ کیلومتر راه آهن وجود ندارد بلکه در برنامه های آتی ۱۰ و ۲۰ و ۳۰ سال آینده شرکت راه آهن نیز هیچ برنامه ای برای آن وجود ندارد. افزایش درآمد ترانزیتی کشور (برای عبور بار از ایران) بدون اتصال بنادر به شبکه ریلی بین‌المللی محال است. «توسعه محور شرق» نیازمند توسعه فوری زیرساختها است.



مفهوم توسعه دریامحور

۹- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید بزرگترین شهرهای ساحلی جنوب ایران به شبکه آزادراهی کشور متصل باشند چراکه از الزامات اصلی سوق دادن جمعیت به سمت سواحل جنوبی و از ارکان توسعه گردشگری و ترانزیت است. چگونه ممکن است با راههای جاده ای نامناسب، غیرایمن، طولانی و خطرناک از مرکز ایران به سواحل جنوبی، امیدی به توسعه این سواحل داشت؟ جای تاسف عمیق است که در کل نیمه شرقی و جنوبی کشور حتی ۱ کیلومتر آزادراه وجود ندارد و در برنامه آتی وزارت راه هم جایی ندارد.



نقشه آزادراهی کشور؛ در نیمه شرقی کشور هیچ آزادراهی وجود ندارد!

مفهوم توسعه دریامحور

۱۰- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید درآمد ترانزیت ایران از درآمد نفت بیشتر شود. برای این مهم باید سرمایه گذاری های کلان در بنادر انجام داد و از شرکای معتبر و بزرگ خارجی استفاده کرد. وضعیت هایی مانند شرایط تحقیرآمیز و توهین آمیز مشارکت هندی ها در توسعه بندر چابهار که سالهاست در ازای مبالغ ناچیز و خجالت آور، بخش عظیمی از توسعه شرق را بدلیل تبعیت از تحریم های آمریکا معطل خود کرده اند باید هرچه سریعتر مرتفع گردند.

ایران ظرفیت های ترانزیتی فراوانی دارد. بیست همسایه ایران به کالاهای بسیاری نیاز دارند می توان در این زمینه، فرصت های اشتغال برای کشور ایجاد کرد. در اینصورت درآمد کشور افزایش پیدا می کند. برای کسب این گونه درآمدها باید بندر ساخت و آنها را توسعه داد و از آنها بهره برداری کرد. متاسفانه به علت اینکه منابع ارزی دچار مشکل شده است، بسیاری از بنادر رو به تعطیلی می روند . نمودار نوسان رشد ترانزیت ، ناراحت کننده است. درصد استفاده از ظرفیت ترانزیتی بندرهای ایران نشان میدهد متاسفانه از ۸۱ درصد ظرفیت بندرها استفاده نمیشود.

مفهوم توسعه دریامحور

۱۱- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید «گردشگری ساحلی و دریایی» سهم مناسبی از سبد گردشگری داخلی و خارجی ایران داشته باشد. باید به این باور برسیم که بدون توسعه گردشگری نمیتوان به اشتغال فراگیر، خودجوش و بر اساس سرمایه های مردمی در سواحل دست یافت. همه شهرهای ساحلی ایران باید دارای نمادهای فاخر و عظیم شهری و مجموعه های مدرن

گردشگری باشند.



۱۲- توسعه دریامحور یعنی اینکه برنامه ریزی برای به میدان آوردن سرمایه های کوچک و متوسط مردم معمولی جامعه و همچنین سرمایه های بزرگ سرمایه داران برای ثروت آفرینی در سواحل. این اشتباه تاریخی و بزرگ و همیشگی که صرفا با بودجه دولتی باید منتظر توسعه سواحل بود باید برای همیشه به زباله دان ریخته شود. برای این مهم باید کلیه فرصت های کوچک و بزرگ سرمایه گذاری از طریق رسانه ها به مردم معرفی شده و برای توسعه بخش تعاون نیز برنامه ریزی کرد.

ماهیگیری یکی از صنایع بسیار مهم جهان است. از دیر باز فعالیت ماهیگیری در کشور بعنوان یکی از موارد اصلی توسعه اقتصادی و اجتماعی تلقی می شده است. در حال حاضر با پتانسیل حدود ۱۲۰ هزار فروند شناور صیادی ماهیگیری تحت برنامه ریزی و مدیریت قرار دارد. برخی ظرفیتهای این بخش شامل:

- میزان تولید به تفکیک گروه های مختلف آبی
- ارزش اقتصادی و صادرات محصولات شیلاتی
- صنایع شیلاتی و تبدیلی و صنایع شناور سازی



هم اکنون بسیاری از کشتی هایی که برای ماهیگیری می روند سردخانه ندارند. ماهی را بیست روز با یخ و نمک نگهداری میکنند که باعث میشود تا دمای ۷- درجه سرد شود. ولی اگر کشتی ها سردخانه داشته باشند و دارای تجهیزات کنسروسازی باشند نیازی نیست ماهی ها را به ساحل بیاورند. کارخانه ای که در کشتی کنسرو می سازد به اندازه چند ده تن ماهی میگیرد و کنسرو بسته بندی شده در بازار عرضه میکند. این درحالیست که لنج ایرانی با ۲هزار ماهیگیر می رود و حتی آب و و آذوقه هم به اندازه کافی نمیتواند ببرد چون میخواهد فضا برای ماهی ها بگذارد.

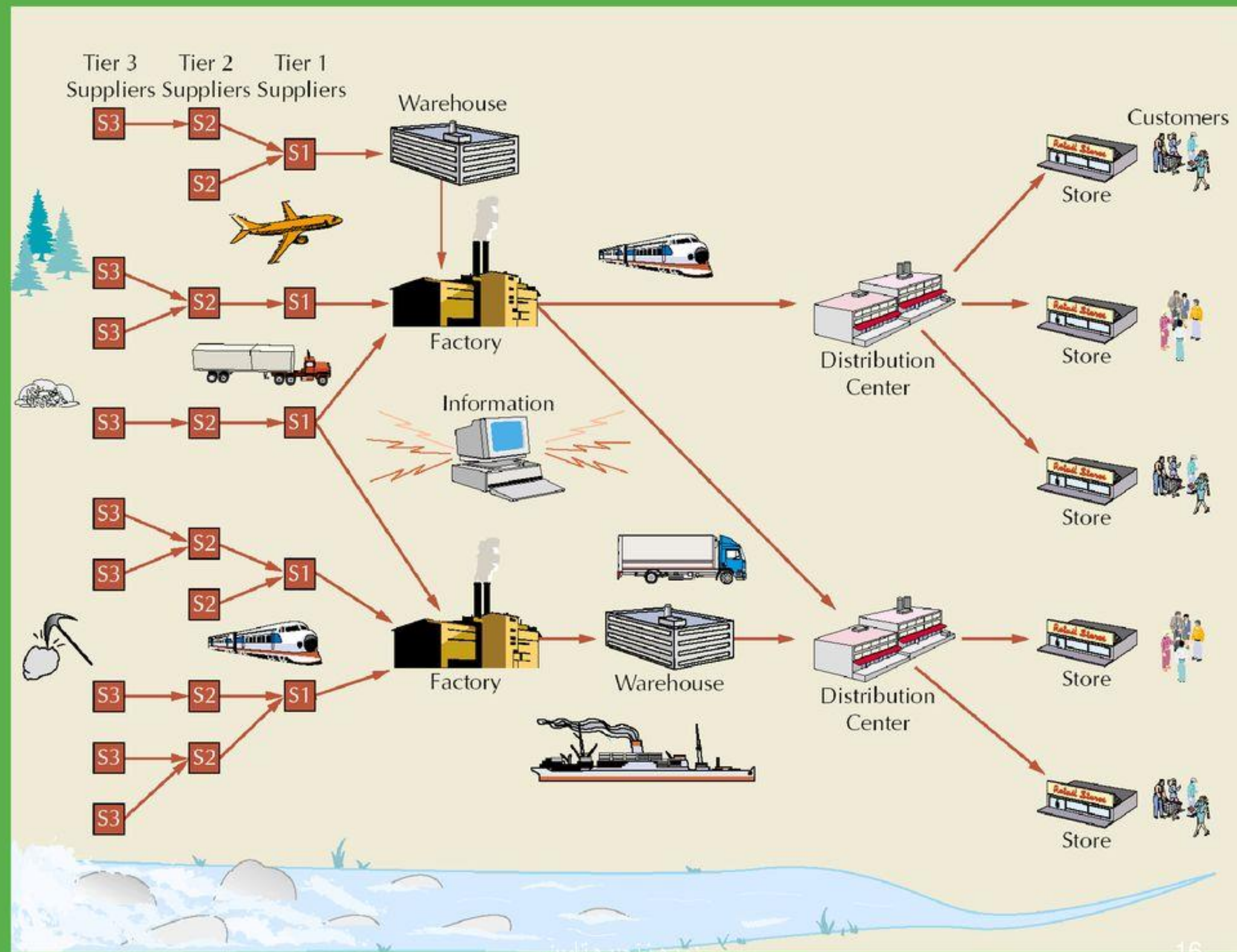
بسیاری از شرکتهای دریایی از خرید آذوقه تا فروش محصول با مشکل روبرو هستند و صنعت صیادی کشور با تنزل روبرو میباشد.

مفهوم توسعه دریامحور

۱۳- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید موفق ترین شرکتهای دانش بنیان کشور را برای تولید ثروت و ارزش افزوده به سمت سواحل گسیل داشت و از زایش و رویش این شرکتها در مناطق ساحلی حمایت کرد.

ایران با سواحل طولانی در جوار دریاهای بزرگ در شمال و جنوب، از لحاظ جغرافیایی دارای یک موقعیت ویژه تجاری است. نباید فراموش کرد که اقتصاد دریایی از اهمیت بین‌المللی برخوردار است و به طور حتم کم‌کاری در این حوزه تبعات زیادی را در بردارد، از سویی دیگر دستیابی به اقتصاد پر رونق دریایی نیازمند توجه به شرکت‌های دانش بنیان است، چراکه این شرکت‌ها می‌توانند با شناخت نیاز صنعت در کشور فعالیتهای گسترده‌ای به انجام برسانند. نقشه راه فناوری دریایی کشور به همت ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش بنیان دریایی و با همکاری و مشارکت اغلب نهادهای علمی و صنعتی و دانشگاهی کشور که در حوزه صنایع دریایی فعال هستند، تدوین شده است.

مفهوم توسعه دریامحور



۱۴- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید سواحل جنوبی را به سرسبزترین مناطق کشور تبدیل کرد. فناوری **گیاهان شورزی** و روشهای مدرن شیرین سازی آب دریا و بهره گیری از بیوتکنولوژی و نانوتکنولوژی و تکنولوژی هسته ای و لیزر (که تا به امروز در کشور بخوبی بلوغ یافته اند) در تغییرات ژنتیک گیاهان شورزی و همچنین فرآوری خاک باید در این زمینه بکار گرفته شوند. در اینجا لزوما کشاورزی برای مصارف خوراکی مد نظر نیست و جلوگیری از بیابان زایی و ریزگردها و ایجاد پوشش سبز و تغییر اقلیم مد نظر است.

کشت سورگوم در خوزستان سابقه دیرینه دارد و هرساله بین ۳ الی ۴ هزار هکتار از اراضی کشاورزی شوش، دشت آزادگان، حمیدیه، شادگان، باوی و ماهشهر به

کشت این محصول اختصاص می یابد. کشت سورگوم به صورت علوفه

سبز مورد نیاز است که به صورت مکانیزه انجام و کشت این محصول از اوایل اردیبهشت

ماه آغاز و در طول دوره رشد این علوفه سبز ۴ تا ۵ چین برداشت می شود.

موارد مصرف دانه سورگوم به موازات مصارف ذرت و جو است، از آن به عنوان غذای انسان و تهیه خوراک

برای دام و طیور و همچنین در صنایع نشاسته و الکل سازی استفاده می شود.



مفهوم توسعه دریامحور

۱۵- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید مردم ایران را عمیقا با فرهنگ دریایی آشنا نمود؛ از کتابهای درسی کودکان و دبستان گرفته تا فیلمهای سینمایی و امکان تماشای کشتی های اقیانوس پیما. کشوری که تصور عامه مردم آن از کشتی، یک لنج چوبی فرسوده است و در فیلمهای خود فقط فقر و فلاکت را در سواحل دیده‌اند چگونه ممکن است به سمت دریا و زندگی در سواحل رغبت نشان دهند؟!.

۱۶- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید غذاهای دریایی متنوع و با قیمت مناسب در سبد غذایی خانواده‌های ایرانی جای گیرد. این امر علاوه بر خواص غذایی، منجر به توسعه صنعت شیلات می گردد. کشوری که بخش عمده آن بیابانی و خشک است نباید سبد غذایی مردم آن صرفا متکی بر گوشت قرمز و مرغ باشد که نیازمند تامین آب شیرین زیاد است.

انواع ماهی ها

میگو (سرشار از امگا-۳، دارای املاح ضروری به ویژه فسفر و آهن، حاوی پروتئین زیاد و ویتامین B12)

خاویار



۱۷- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید جزایر ایران سهم بزرگی از تولید ثروت و اشتغال در ایران داشته باشند. تشکیل «استان جزایر» با مرکزیت قشم یا کیش یکی از مهمترین مطالبه ها در این راستا است.

وجود جزیره قشم بعنوان یکی از بزرگترین جزیره های غیر مستقل جهان که بیش از دو برابر کشور بحرین و کشور سنگاپور است بعنوان یک منطقه محروم ، بعنوان منطقه آزاد می تواند از عدم توجه به ارزش جزایر و بخصوص جزیره قشم دانست.

وجود سواحل طولانی استان و تنگه هرمز، استان را به مهمترین ظرفیت کمتر توسعه یافته کرده است.

امتداد سواحل هرمزگان تا بندر جاسک که از مهمترین دروازه های اقتصادی کشور می تواند باشد به دلیل عمق آبخور مناسب دریای عمان در ساحل جاسک و جغرافیای مناسب می تواند یکی از ظرفیتهای قابل توسعه کشور در سواحل باشد.

مفهوم توسعه دریامحور

۱۸- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید ضرورت و اهمیت تغییر تقسیمات استانی جنوب کشور و ایجاد استان‌های جدید را درک نمود. چگونه ممکن است که وقتی نیمی از سواحل جنوب کشور در اختیار یک استان (هرمزگان) است امیدی به توسعه سواحل داشت؟ تشکیل استان‌های «مکران شرقی» و «مکران غربی» یکی از مهمترین مطالبات در این زمینه است.

۱- بخشی از استانهای خوزستان، کهگیلویه و بویر احمد و فارس و بوشهر
که باعث توسعه ظرفیتهای دریایی و بندری استان بوشهر و استانهای
همجوار خواهد گردید.

۲- بخشی از استان فارس، بوشهر و هرمزگان جهت اتصال استان فارس
به دریاکه باعث میشود استان فارس از تنگنا خارج شده و میتواند بیش
از پیش در مسیر توسعه صنایع نفت-پتروشیمی، گردشگری و حتی
صنایع دریایی به نقطه قابل قبولی برسد.

۳- بخشی از استانهای کرمان، هرمزگان و سیستان و بلوچستان که به این ترتیب استان سیستان و بلوچستان صاحب بلامنازع خلیج گواتر و بندر چابهار و حواشی خواهد ماند و بندر جاسک تا فاصله بیش از ۲۰۰ کیلومتر در طول سواحل دریای عمان میتواند بعنوان بزرگترین ظرفیت جدید دریایی کشور در عرصه اقتصادی به وجود آید.



پیشنهاد تقسیمات جدید استانهای جنوبی؛ لازمه توسعه دریامحور

سند توسعه منطقه ساحلی مکران

شماره۱۲۸۶۷۶

جناب آقای دکتر اکبرپور

مدیرعامل و رئیس محترم هیأت مدیره روزنامه رسمی کشور

بر اساس بند الف ماده ۳۲ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور (مصوب ۱۳۹۵/۱۱/۱۰)، به منظور استقرار نظام راهبری توسعه سرزمین و نظارت بر اجرای، آن «شورای عالی آمایش سرزمین» تشکیل شده است. ضمن تقدیر و تشکر از درج و انتشار مصوبه این شورای عالی در موضوع توسعه سرزمین (موضوع جزء یک بند الف ماده ۲۶ قانون برنامه ششم توسعه) در آن روزنامه؛ در همین راستا به پیوست مجموعه مصوبات پیشین شورای عالی آمایش سرزمین از سال ۱۳۹۶ (برگزاری اولین و دومین جلسه شورای عالی آمایش سرزمین) تا انتهای سال ۱۳۹۹ برای استحضار و درج در روزنامه رسمی کشور ارسال می‌گردد.

رئیس امور برنامه‌ریزی، نظارت و آمایش سرزمین ـ امیر امینی



صفحه ۴ WWW.RRK.IR

روزنامه رسمی ۱۴۰۰/۳/۲۴

WWW.DASTOOR.IR

شماره ۲۲۲۱۱

شماره۱۲۸۶۷۶ ۱۴۰۰/۳/۲۴

جناب آقای دکتر اکبرپور

مدیرعامل و رئیس محترم هیأت مدیره روزنامه رسمی کشور

بر اساس بند الف ماده ۳۲ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور (مصوب ۱۳۹۵/۱۱/۱۰)، به منظور استقرار نظام راهبری توسعه سرزمین و نظارت بر اجرای، آن «شورای عالی آمایش سرزمین» تشکیل شده است. ضمن تقدیر و تشکر از درج و انتشار مصوبه این شورای عالی در خصوص تصویب سند آمایش سرزمین (موضوع جزء یک بند الف ماده ۲۶ قانون برنامه ششم توسعه) در آن روزنامه در همین راستا به پیوست مجموعه مصوبات پیشین شورای عالی آمایش سرزمین از سال ۱۳۹۶ (برگزاری اولین و دومین جلسه شورای عالی آمایش سرزمین) تا انتهای سال ۱۳۹۹ برای استحضار و درج در روزنامه رسمی کشور ارسال می‌گردد.
رئیس امور برنامه‌ریزی، نظارت و آمایش سرزمین ـ امیر امینی

شورای عالی آمایش سرزمین، به استناد بند الف ماده ۳۲ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، در جلسه مورخ ۱۳۹۸/۰۷/۲۲، سند توسعه منطقه ساحلی مکران را به شرح زیر تصویب نمود:

سند توسعه منطقه ساحلی مکران	
ماده۱- تعاریف و مفاهیم در این سند اصطلاحات زیر در معانی مشروح مربوط به کار می‌روند: شورای عالی-شورای عالی آمایش سرزمین هیئت‌مدیره-هیئت شش شورای عالی آمایش سرزمین منطقه ساحلی مکران-مشمول بر ۵ شهرستان چابهار، جاسک، سیریک، کنارک و میناب در دو استان سیستان و بلوچستان و هرمزگان. ماده۲-چشم‌انداز بلندمدت (منشور توسعه فضایی) عبارت است از: - منطقه مکران دارای قلب توسعه جاسک به عنوان بندر و پایگاه نیروی دریایی، هاب گاز، نفت و انرژی و منطقه آزاد تجاری صنعتی چابهار به عنوان بندر آزاد و اسکله‌های با ظرفیت ایجاد مناطق صنعتی و حمل و نقل بین‌المللی است. - توسعه این منطقه نمی‌تواند بدون مشارکت اجتماعات محلی، چه از نظر اجتماعی و فرهنگی و چه از نظر استراتژیک به پایداری برسد در غیراین‌صورت ایجاد واحدها و پروژه‌های بزرگ صنعتی و تجاری بدون مشارکت مردم محلی می‌تواند به بروز مشکلات اجتماعی، فقر و نابرابری منتهی شود. - توسعه اجتماعات محلی از طریق آموزش‌های پایه و فنی و حرفه‌ای و هم‌چنین بالابردن سطح آموزش عالی می‌تواند میزان مشارکت‌جویی جامعه مدنی را در توسعه آنی منطقه افزایش دهد. - منطقه مکران ظرفیت ایجاد انواع صنایع پتروشیمی، فولاد و صنایع بزرگ را دارد و می‌تواند زمینه‌ی گسترده تولید و صادرات مجدد را فراهم سازد در نهایت توسعه بیرون‌زا که محتاج تجهیز منابع و سرمایه‌گذاری ملی و بین‌المللی است، عامل مهمی در توسعه منطقه مکران به شمار می‌آید. - توسعه درون‌زا و بیرون‌زا به عنوان مکمل یکدیگر می‌تواند توسعه متوازن و پایدار منطقه را رقم بزند. - توسعه منطقه ساحلی مکران توسعه‌ای شبه بیرون‌زاست که تلفیقی از توسعه درون‌زا و بیرون‌زا و با پیش‌رانی توسعه منطقه‌ای بیرون‌زا است که به همراه توسعه درون‌زای منطقه با ظرفیت‌ها و مزیت‌های منطقه‌ای مکران و اجتماعات محلی و از محل سرریز آن به انجام می‌رسد. - توسعه بیرون‌زای منطقه‌ای بر اساس تجارت بین‌المللی، حمل و نقل بین‌المللی، تولید و صادرات فولاد، پتروشیمی و صنایع متوسط و بزرگ تجهیز منابع ملی و بین‌المللی خواهد بود. - توسعه درون‌زای منطقه‌ای بر اساس گردشگری، شیلات، کشاورزی، دامداری و خربانوردی و فراوری وابسته به شیلات و کشاورزی، تجهیز منابع و دارایی‌های محلی و کمک‌های دولتی، توسعه اجتماعی ـ فرهنگی و نهادهای استوار خواهد بود. - امر یکپارچه توسعه منطقه ساحلی مکران توسعه شبه بیرون‌زا است که با گرایش به توسعه دریامحور و برپایه توسعه متوازن با پیش‌رانی توسعه بیرون‌زا و به همراه توسعه بیرون‌زا، می‌تواند چهره‌ی توسعه منطقه ساحلی مکران را تغییر داده و در تقسیم کار ملی نقش مهمی در توسعه سرزمینی ایران بازی کند. ماده۳-اهداف توسعه فضایی منطقه ساحلی مکران عبارتند از: - رقابت‌پذیری ارتقایافته سرزمینی و فراسرزمینی	

- حکمرانی، انجام بخشی و یکپارچه منطقه‌ای در راستای مأموریت‌های محلی، ملی و فراملی
- شبکه‌های عملکردی ـ کالبدی هم‌پارانه درون منطقه‌ای در پیوند و اتصال با فضای سرزمینی و فراسرزمینی
- توسعه فضایی پایدار، یکپارچه و تاب‌آور در برابر تنش‌های محیطی و قلمروی
- اقتصاد سبز، متنوع و پایدار دریا محور، مبتنی بر جذب سرمایه‌های بیرونی و درونی
- تشخص و خودآگاهی بهبود یافته منطقه‌ای در راستای هم پیوندی و یکپارچگی اجتماعی

- کاهش فقر درآمدی و قابلیت (چندبمدی) و تحقق عدالت

ماده ۴ ـ راهبردهای توسعه منطقه ساحلی مکران عبارتند از:

- ترویج و تقویت الگوها و فعالیت‌های توسعه‌ای دریامحور (marine economy) مبتنی بر اقتصاد آبی (blue economy)
- اتصال‌پذیری و ارتباط‌پذیری عملکردی و کارکردی منطقه در قالب شبکه‌های ملی و فراملی (خروج از کنار افتادگی جغرافیایی نسبت به سرزمین) به منظور بهره‌گیری بیشینه از فضای جریان‌های جهانی
- برقراری پیوندهای امن‌کننده فراملی با تأکید بر محورهای ساحلی و فرامنطقه‌ای
- اولویت‌بخشی به توسعه مبتنی بر بندر (PDS) از طریق تعیین عرصه‌های دارای اولویت توسعه بندرگاهی (PPDA)
- توسعه چندسطحی و شبکه‌ای به موازات توار ساحلی در چارچوب ظرفیت بُرد پیوندهای ساحلی

- شکل‌دهی به شبکه‌ها و کریدورهای دریایی ملی و فراملی به مرکزیت مکران
- توسعه شبکه‌ای ـ کریدوری به مرکزیت قطب‌های چابهار ـ کنارک ـ جاسک و میناب
- اولویت‌دهی به کشاورزی مبتنی بر اقلیم و محدودیت‌های منابع آب (محصولات گرمسیری و شوروزری)

- توسعه متمرکز کریدوری به محوریت بزرگراه ساحلی
- توسعه تاب‌آور مبتنی بر تنش و فقر آبی و حوادث طبیعی منطقه‌ای و برقراری شیوه‌های نوین فعالیت و تأمین زیرساخت
- بسیج منابع ملی و بین‌المللی در پیوند با منابع محلی در راستای اقتصاد مولد و بالنده
- توجه‌بخشی به ساختار اقتصادی با تکیه بر دارایی‌های درونی منطقه و پتانسیل‌های بیرونی
- توسعه و تجهیز شبکه‌های یکپارچه گردشگری طبیعی (بوم‌گردی)
- انجام‌بخشی به مراکز زیست و فعالیت کوچک و پراکنده (به‌ویژه در توار ساحلی) در غالب منظومه‌های سکونتگاهی در پیوند با مراکز بزرگ حلی
- برقراری طیف (بیوستار) زمانی از سبک سازمان‌دهی «مدیریت تراکم‌زده» به حکمرانی غیرمتمرکز

- برقراری شبکه‌های هم پیوند و همکار به محوریت کانون‌های توسعه در دو استان سیستان و بلوچستان و هرمزگان

- تقویت سازوکارهای شفافیت و پاسخگویی نهادهای منطقه‌ای و محلی
- ارتقای بهره‌وری در بخش‌های متنوع فعالیت با تأکید بر اقتصاد دریامحور
- اتصال جامعه محلی به فضای رقابت منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای از طریق هویت برنامه‌دار

- افزایش کیفیت زندگی و جذابیت منطقه برای سکونت، فعالیت و سرمایه‌گذاری با اولویت کانون‌های اصلی توسعه
- اولویت‌بخشی بر توسعه خوشه‌ای و تکمیل زنجیره‌های تولید
- شکل‌دهی به مناطق یادگیری (Learning Region) باهدف درون‌زا و نهادینه کردن توسعه
- ارتقای (آوازه) منطقه در فضاهای ملی و فراملی مبتنی بر رویکردهای پرتنسازی مکان(Place Branding)
- ارتقاء برابری و دربرگیرندگی اجتماعی فرایندهای توسعه
- بهبود شاخص امنیت غذایی با تأکید بر منابع قابل استطاعت قابل‌دسترس و باکیفیت
- توزیع فضایی عادلانه فرصت‌ها و خدمات زیرساختی با تأکید بر شبکه‌های پشتیبان به محوریت کانون‌های توسعه
- توانمندسازی اجتماعات محلی و آموزش نیازمنا (need based) و توسعه محور
- تقویت سرمایه‌های اجتماعی پیوندی و شکل‌دهی به شبکه‌های همکاری جامعه بومی در کسب‌وکار

سند توسعه منطقه ساحلی مکران

- ❑ به استناد بند الف ماده ۳۲ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور، شورای عالی آمایش سرزمین، سند توسعه منطقه ساحلی مکران
- ❑ در افق ۱۴۱۵، که مبتنی بر مطالعات طرح ویژه توسعه و عمران منطقه ساحلی مکران مصوب دی ماه ۱۳۹۷ شورای عالی شهرسازی
- ❑ و معماری ایران است را تصویب نمود.

❑ بر اساس این سند منطقه ساحلی مکران مشتمل بر پنج شهرستان چابهار، جاسک، سیریک، کنارک و میناب در دو استان سیستان و بلوچستان و هرمزگان است و دارای قطب توسعه جاسک به‌عنوان بندر و پایگاه نیروی دریایی، هاب گاز، نفت و انرژی و منطقه آزاد تجاری صنعتی چابهار به عنوان بندر آزاد و اسکله‌های با ظرفیت ایجاد مناطق صنعتی و حمل و نقل بین‌المللی است.

❑ در این سند تصریح شده است که منطقه مکران ظرفیت ایجاد انواع صنایع پتروشیمی، فولاد و صنایع بزرگ را دارد و می‌تواند زمینه گسترده تولید و صادرات مجدد را فراهم سازد و توسعه برون‌زا که محتاج تجهیز منابع و سرمایه‌گذاری ملی و بین‌المللی است، عامل مهمی در توسعه منطقه مکران به شمار می‌آید و توسعه درون‌زا و برون‌زا به عنوان مکمل یکدیگر می‌تواند توسعه متوازن و پایدار منطقه را رقم بزند.

منطقه ساحلی مکران

این منطقه به لحاظ موقعیت ارتباطی دارای یک موقعیت استثنایی است. نوار ساحلی منطقه چابهار از طرفی با نوار ساحلی هرمزگان و شمال خلیج فارس و از طرف دیگر با نوار ساحلی پاکستان و منطقه کراچی هم جوار است. این منطقه به وسیله دریای عمان، خلیج عدن و کانال سوئز، به دریای مدیترانه و اروپا، به وسیله اقیانوس هند به آفریقا و دماغه امید نیک (و نیز مدیترانه) و همچنین به اقیانوس اطلس و قاره آمریکا راه می‌یابد.

همچنین از بُعد امنیت ملی، موقعیت استراتژیک منطقه چابهار که از سویی ناشی از قرارگیری آن در مدخل ورودی دریای عمان و خلیج فارس و از سوی دیگر داشتن خورهای شرقی است و نیز نقش بندرگاهی آن به دلیل نزدیکی به شبه قاره هند و توان طبیعی آن در ایفای نقش پوشش بر بنادر خلیج از نظر کنترل تنگه هرمز و اشراف آن بر سواحل جنوبی دریای عمان، امکان کنترل دقیق بر خطوط نظامی در اقیانوس هند و تنگه باب المندب را به منطقه داده است.

منطقه ساحلی مکران

به لحاظ وضعیت سیاسی حاکم بر منطقه نیز، استان مرزی سیستان و بلوچستان به لحاظ همسایه بودن با دو کشور پاکستان و افغانستان و نیز قرار گرفتن در حاشیه آب‌های آزاد دریای عمان به لحاظ استراتژیکی و سیاسی از موقعیت ویژه‌ای برخوردار است. تحقیق حاضر کیفی است که در آن تحقیق حاضر کیفی است که در آن سعی شده است با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و مقالات پژوهشی و نیز سایر منابع علمی به برنامه‌ریزی و سازمان‌دهی سیاسی، امنیتی و اقتصادی فضا در منطقه مکران با محوریت منطقه چابهار پرداخته شود.



مفهوم توسعه دریامحور

۱۹- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید بنادر کشور بجای مدخل واردات و قاچاق به مبدا صادرات و تولید ثروت و ارزش افزوده تبدیل شوند. توسعه پسکرانه ها و ایجاد شهرک‌های صنعتی بزرگ در مجاورت سواحل صرفا بر مبنای این تفکر شکل میگیرند و لاغیر.

۲۰- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید صنایع دریایی بخصوص صنعت کشتی سازی و تعمیرات کشتی و دریانوردی به یکی از ارکان صنعتی کشور تبدیل شوند.

هیچ صنعتی همانند صنعت کشتی سازی نیست. هرکشتی ۱۰ هزار تنی میتواند سه برابر وزن خودش بار جابجا کند. در ساخت این سازه ۱۰ هزارتنی، در هر سال، برای ۷۵۰ نفر شغل ایجاد میشود. هرکشتی بیست تا سی سال عمر میکند. علاوه بر این زمانی که عمر کشتی به سر می آید، آنرا اسکراب (تکه تکه) می کنند. بعضی قطعات هیچوقت دور ریخته نشده و دوباره مورد استفاده قرارمیگیرند.

مفهوم توسعه دریامحور

۲۱- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید آموزش تخصصی دریایی در ایران جدی تر گرفته شده و از مرحله هنرستان‌های دریایی تا تحصیلات عالیه در همه رشته‌های دریایی ترویج شود. ایران باید به صادرکننده نیروی انسانی و خدمات فنی و مهندسی دریایی و همچنین صادرکننده دریانورد تبدیل شود نه اینکه حتی در کشتی‌های خود ایران از دریانوردان فیلیپینی و بنگلادشی و پاکستانی و غیره استفاده شود و جوانان ایرانی بیکار باشند. این کار نیازمند یک برنامه ریزی آموزشی منسجم است.

۲۲- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید توسعه یافته‌ترین و کامل‌ترین قوانین حقوقی را در حوزه دریایی داشته باشیم.

۲۳- توسعه دریامحور یعنی اینکه باید کلیه سازمانهای دولتی مرتبط با دریا به سواحل منتقل شوند و یکی از شهرهای ساحلی جنوبی به عنوان «پایتخت اقتصادی» ایران انتخاب شود.

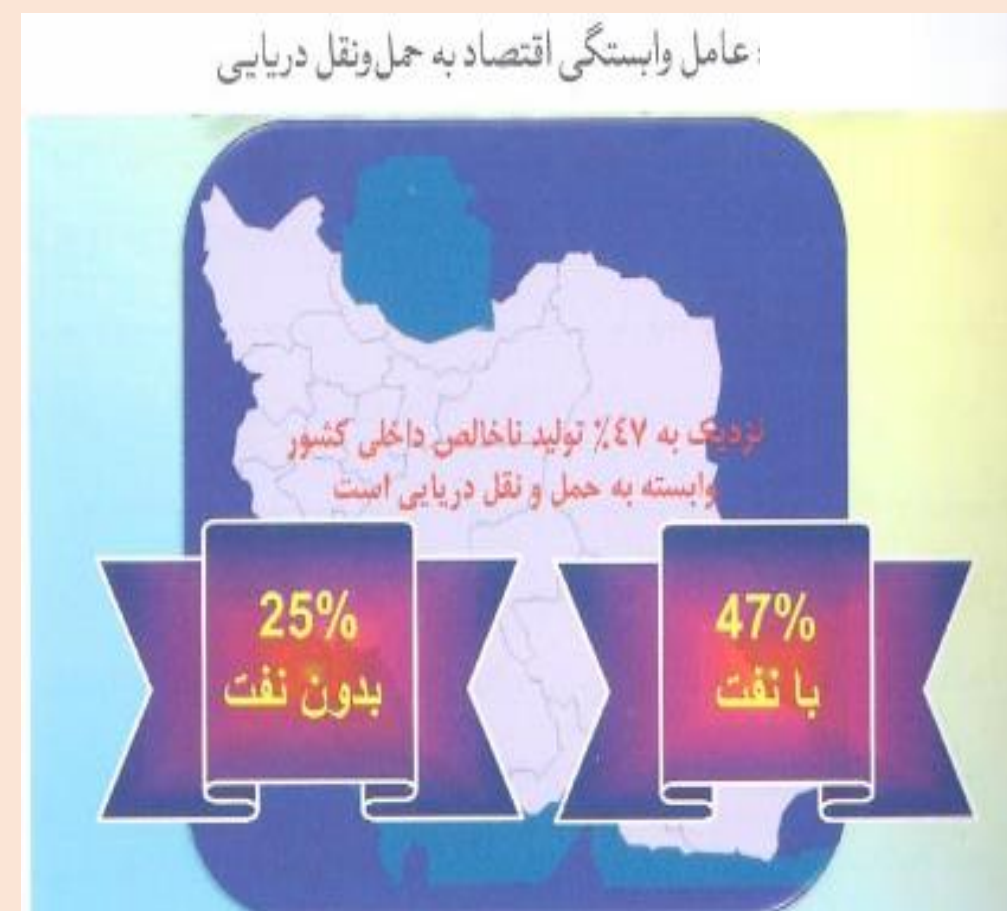
۲۴- توسعه دریامحور یعنی اینکه طرح های تحول آفرین و بزرگی مانند «طرح ایرانرود» (ضرورت اتصال استراتژیک دریایی شمال) به جنوب را نه تنها نباید فراموش کرد بلکه مجدانه احیا کرده و در مرکز توجه قرار داد.

کریدور حمل و نقل بین المللی شمال - جنوب



مفهوم توسعه دریامحور

- ۲۵- توسعه دریامحور در نهایت به این معناست که سهم دریا از تولید ناخالص داخلی از سهم زیر ۲ درصد فعلی به بالای ۱۰ درصد در یک افق ۱۰ ساله و بالای ۴۰ درصد در یک افق ۲۵ ساله افزایش یابد و این مهم تنها زمانی امکان پذیر است که موارد ۲۴ گانه فوق محقق شده باشند.



دریا به عنوان مرکز ایجاد فرصت های اقتصادی و تولید و ارائه خدمات صنعتی

۱. صنعت گمرک دریایی (بنادر)
۲. صنعت کشتی سازی
۳. صنعت دریانوردی و ناوبری
۴. صنعت ایجاد تاسیسات دریایی
۵. صنعت نگهداری و تعمیرات و بازسازی تجهیزات دریایی
۶. صنعت ماهیگیری
۷. صنعت کنسروسازی
۸. صنعت گردشگری
۹. صنعت حمل و نقل دریایی شامل بار و مسافر
۱۰. صنعت اوراق و اسقاط
۱۱. صنعت ترانزیت انرژی

صنعت گمرک دریایی (بنادر)



• زمین بندر

• اسکله تخلیه و بارگیری

• تجهیزات تخلیه و بارگیری

• انبار

• ایجاد ظرفیت حمل و نقل زمینی (شامل ریلی و جاده ای)

• درآمدهای مالیاتی

• امکان توسعه صادرات و مدیریت واردات

• ایمنی و امنیت (شامل مقاومت سازه های بندری در مقابل آسیب و

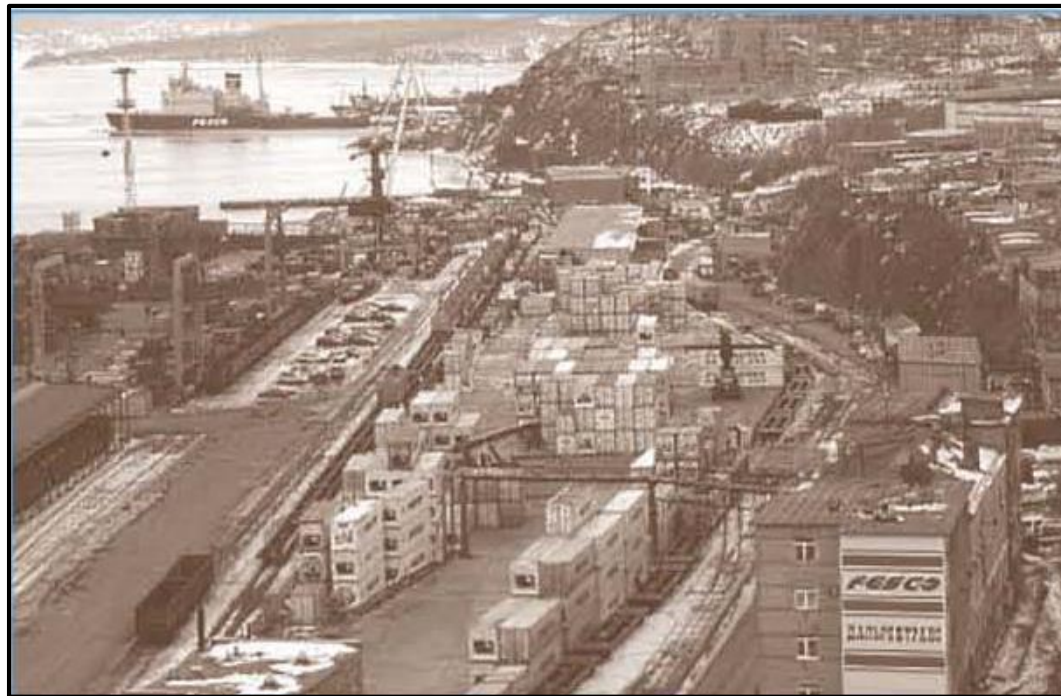
پایداری در مقابل خسارت و تجهیزات نجات، پیشگیری و اطفاء حریق و

ایمنی در فرآیندهای عملیاتی)

• حفظ محیط زیست دریایی و مبارزه با آلودگی هوا.

• سیستم اطلاعات بندری و سیستم های ICT برای تجارت کالا.

بندر خشک (Dry Port)



• **تعریف بندر خشک:** پایانه ای ترکیبی در پس کرانه است که متصل به یک بندر ساحلی است و از تجهیزات مورد نیاز برای بهره گیری از شیوه های گوناگون حمل و نقل اعم از جاده ای، ریلی و هوایی برخوردار است.

• **مشکلات موجود در بهره برداری از بنادر به شکل سنتی**

۱. کمبود فضای مناسب برای انبار کالا.

۲. عدم دسترسی مناسب به کالاهای انبار شده .

۳. رسوب کالا در انبارها.

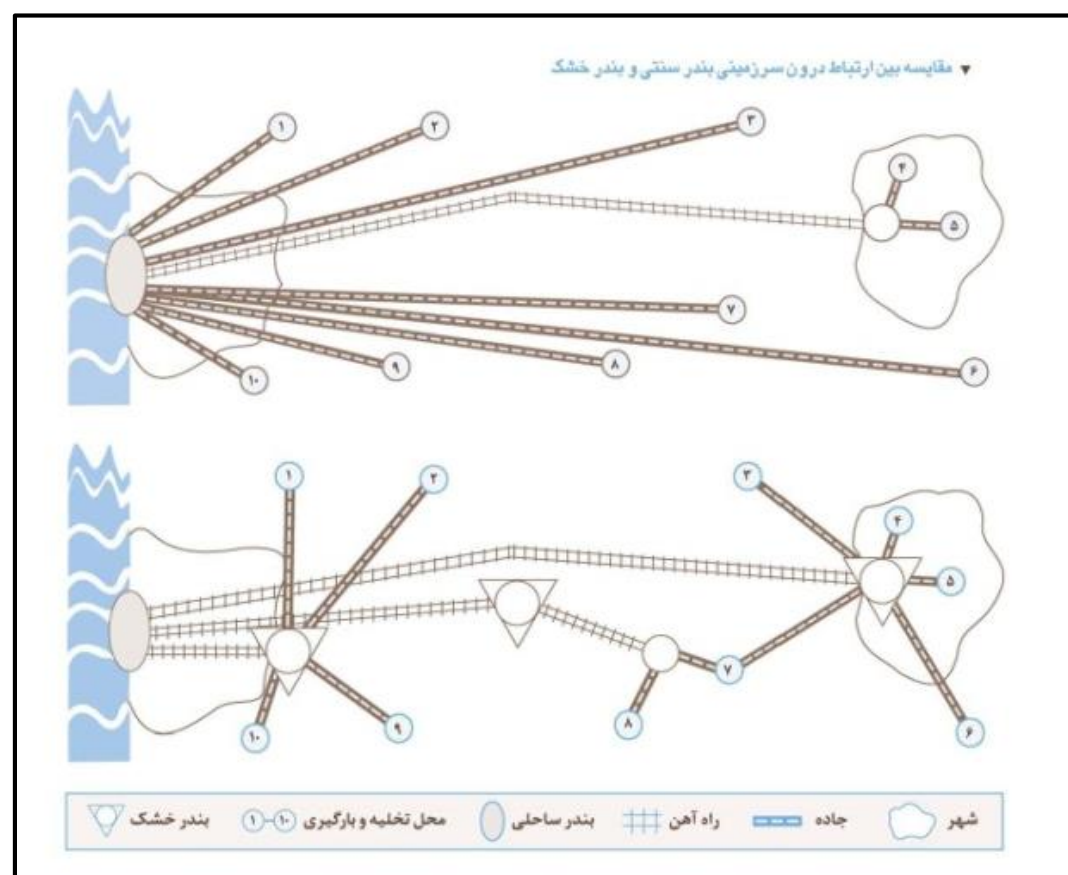
۴. طولانی شدن زمان انتظار کشتی ها جهت تخلیه و بارگیری.

۵. تراکم ترافیک در بندر.

۶. بالا بودن خطر تصادف در محیط بندر.

۷. اشغال اراضی پس کرانه ساحلی و نیاز به آماده سازی و گسترش فضا.

۸. آلودگی زیست محیطی ناشی از تراکم ترافیک.



صنعت کشتی سازی



• شرایط منطقه و نیاز منطقه خلیج فارس.

• فرصت تولید شناورها

۱. شناورهای سنگین (کانتینربر، نفت کش و فله برها)

۲. شناورهای نیمه سنگین (صیادی، بارج و یدک کش)

۳. شناورهای سبک (قایق های صیادی، تفریحی و مسابقه ای)



• فضای رقابتی موجود

صنعت دریانوردی و ناوبری



• کشور ایران به عنوان یک کشور دریایی و جابجایی بیش از ۹۰٪ کالاها از طریق دریا.

• ضرورت و اهمیت هیدروگرافی به منظور تامین ایمنی دریانوردان (جمع آوری داده های عمق آب و تهیه و انتشار روزآمد نقشه های دریایی)

• تعهدات ملی و بین المللی ایران جهت استاندارد سازی (بر طبق استاندارد IHO و تامین ایمنی شبکه آبراه ها)



صنعت ایجاد تاسیسات دریایی



• ایجاد خطوط لوله دریایی

• نصب رایزر

• اجرای سازه های ثابت و متحرک دریایی

• ایجاد اسکله

• ساخت تاسیسات مورد نیاز صنعت نفت و گاز



صنعت نگهداری، تعمیرات و بازسازی تجهیزات دریایی

- ایجاد ظرفیت جهت تعمیرات شناورهای سنگین و جلوگیری از خروج آنها.
- ایجاد شغل و جلوگیری از انحراف نیروی کار بومی به سمت قاچاق
- ایجاد مزیت رقابتی با کشورهای همسایه و بالابردن درآمد ارزی کشور.
- توسعه صنعت کشور به دلیل ضرورت تامین قطعات و مواد اولیه مصرفی.
- ایجاد دانش و توسعه تکنولوژی داخل.
- کاهش وابستگی به ظرفیت های تعمیرات و تولید قطعات و مواد.



صنعت ماهیگیری



• کاهش تعداد ماهیگیران به دلیل شرایط ویژه شغلی.

• بالابودن سن حدود نیمی از ماهیگیران و نزدیک بودن دوره بازنشستگی آنها.

• کاهش جمعیت در شهرها و روستاهایی که قانون ماهیگیری می باشند و گرایش جوانان به ترک زادگاه و مهاجرت به شهرهای بزرگ.

• کاهش سطح خودکفایی کشور در زمینه فرآورده های دریایی.

• اتحادیه های ماهیگیری و دیدگاه های سنتی و محافظه کارانه.

• بالا بردن سطح فن آوری در بخش ماهیگیری.

• مدرن سازی و نوین کردن سیستم ماهیگیری بر اساس اصول علمی.

• بازنگری سیاست های پایه ای صنعت ماهیگیری.

• بهسازی و استاندارد سازی شناورهای صنعت ماهیگیری.

صنعت کنسرو سازی



شرکت محصولات دریایی جنوب تولید کننده تن ماهی

• **کسب درآمد :** تکنولوژی فرآورده های دریایی به عنوان بهترین و بزرگترین منابع درآمدی کشورهای جهان می باشد.

• **اشتغال زایی**

• **بهبود کیفیت و توسعه کمیت از طریق بالابردن دانش فنی و مهارت های علمی**

• **دستیابی به آخرین تکنیک های عمل آوری آبزیان دریایی**

مراحل کنسرو سازی ماهی

۱. آماده سازی
۲. آب نمک گذاری
۳. پخت اولیه
۴. قوطی گذاری
۵. هواگیری
۶. درب بندی
۷. اتوکلاو کردن یا فرآیند حرارتی
۸. قرنطینه و برچسب زنی

صنعت توریسم دریایی



• بازنگری در مفهوم توریست دریایی

• ایجاد زیرساخت لازم (ایجاد تاسیسات گردشگری مناسب، سالم سازی دریا، ایجاد راه دسترسی، تامین آب شرب و برق رسانی).

• جلب سرمایه گذاری بخش خصوصی (ایجاد سفر یا گشت دریایی و اطلاع رسانی در خصوص آن، تور آشنایی با زندگی دریایی مردم بومی، ایجاد رستوران های دریایی و توسعه ورزش های آبی).

• ایجاد قوانین حمایتی

• ظرفیت سازی در سواحل جنوب و شمال و در جزایر خلیج فارس
به منظور ظرفیتهای گردشگری و ساخت مارینا (در اکثر کشورهای دریا پایه نظیر ایران به جای ویلا سازی و هتل سازی و تعرض به موقعیتهای زیست محیطی با ساخت مارینا نیاز مکانی و استقرار نیروهای خدماتی تامین میگردد.)



صنعت توریسم دریایی

• قابلیت های گردشگری موجود

۱. قابلیت گردشگری در سواحل شمالی کشور

- شرایط آب و هوایی دریای خزر (آب و هوای مدیترانه ای در کرانه جنوبی و آب و هوای قاره ای در کرانه شمالی)
- پناهگاه پرندگان دریایی
- دارای بزرگترین دریاچه درون خشکی کره زمین
- وجود ۱۲۶ گونه و زیرگونه ماهی

۲. قابلیت گردشگری در سواحل جنوبی کشور

- هوای مطلوب و معتدل سواحل جنوبی در فصل سرما
- جاذبه های طبیعی، تاریخی و صنعتی در جزایر خلیج فارس

استخرهای دریایی



اسکله های شناور



شش نسل شرکتهای لجستیکی

لجستیک و خواسته‌های مشتریان در حوزه لجستیک، در گذشته محدود به موارد خاصی بود که امروزه این مفاهیم در کشورها، شهرها و بازارهای مختلف، تفکیک و گسترده شده است. علت اهمیت نسل‌های لجستیک و پیش‌بینی‌های صورت گرفته در این حوزه، تعیین مسیر و استراتژی شرکت‌های لجستیک است تا در نهایت، با توجه به نیازها و پیش‌بینی‌ها، فروش خوبی را رقم بزنیم.

از آنجا که روند توسعه این نسل‌ها در کشورهای دیگر آغاز شده است، تمرکز بر نسل‌های آتی می‌تواند روشنگر مسیر حرکتی شرکت‌های لجستیک ایران باشد.

۱- لجستیک طرف اول (Party logistics-1PL)

اولین نسل لجستیکی زمانی شکل گرفت که هیچ شرکت تخصصی برای جابه‌جایی بسته‌ها وجود نداشت. در این شرایط، هر یک از اشخاص و شرکت‌ها برای رفع نیاز خود مجبور بود تا امکانات لجستیکی مورد نیازش را به شخصه فراهم آورده و خود تمامی فرایندها را در مقام فرستنده بسته یا گیرنده، اجرایی سازد. امروزه با وجود نسل‌های بعدی لجستیکی، هنوز برخی سازمان‌ها یا اشخاص، شخصا نسبت به انجام فعالیت‌های لجستیک خود اقدام می‌کنند. برای مثال، کارخانه‌هایی که مستقیماً کالاهای تولیدی خود را به‌دست فروشندگان می‌رسانند، در این دسته قرار می‌گیرند.

نش نسل شرکت‌های لجستیکی

۲- لجستیک طرف دوم (2PL)

در نسل دوم، شرکت‌های تخصصی به‌منظور اجرای فرآیند حمل‌ونقل بسته و بار وارد صحنه رقابت شدند. این شرکت‌ها بدون توجه به دسته‌بندی و نوع مشتریان، خدمات خود را به تمام افرادی که به آنها نیاز داشتند، ارائه می‌کردند. لجستیک در این نسل، به سه بخش هوایی، زمینی و دریایی تقسیم شده و تمام شرکت‌هایی که یک یا تعدادی از این بخش‌ها را ارائه می‌کنند، دربرمی‌گیرد؛ مانند شرکت‌های هواپیمایی، کشتیرانی و غیره. به‌دلیل عمومیت حوزه فعالیت چنین شرکت‌هایی، این نسل برای عموم شناخته‌شده‌تر است. سازمان‌هایی که مالک حامل‌های حمل‌ونقل بوده و نسبت به جابجایی بسته اقدام می‌کنند، مانند مالکان یا شرکت‌های کشتیرانی، کامیون‌داران و شرکت‌های هواپیمایی، عمدتاً به‌عنوان شرکت‌های این نسل شناخته می‌شوند.

شش نسل شرکتهای لجستیکی

۳- لجستیک طرف سوم (3PL)

مفهوم لجستیک طرف سوم اولین بار در دهه ۷۰ میلادی شکل گرفت؛ زمانی که عقد قرارداد با مشتری به منظور حمل و نقل اختصاصی بار و بسته او، معنی پیدا کرد و آغازی شد بر ادغام زنجیره تامین. در لجستیک طرف سوم، هر یک از مشتریان و کسب و کارها به دسته‌های مختلف و مشخص تقسیم می‌شوند تا بتوانند به عنوان یکی از اهداف شرکت‌های حمل و نقل باشند. با در نظر گرفتن تنوع مشتریان در حوزه لجستیک، طراحی خدمات نوین در این صنعت آغاز و خدمات جدیدی مانند موارد زیر به مشتریان ارائه گردید:

فریت ((Freight

انبارداری (شامل مدیریت انبار، موجودی محصول و غیره)

بسته‌بندی و برچسب‌گذاری روی بسته

به این ترتیب، سازمان‌های تولیدکننده یا تامین‌کنندگان می‌توانستند تمام مراحل زنجیره لجستیک شامل انبارداری، بسته‌بندی و توزیع یا بخشی از این مراحل را به شرکت‌های حمل و نقل برون‌سپاری کنند. طراحی این خدمات و ارائه آن به مشتریان و کسب و کارها، موجب ایجاد انعطاف و گسترش بازار هدف برای شرکت‌های لجستیکی شد.

شش نسل شرکتهای لجستیکی

۴- لجستیک طرف چهارم (4PL)

لجستیک طرف چهارم از اواسط دهه ۹۰ میلادی آغاز شد. سال‌ها مشتریان دارای نیازهای پنهانی بودند و در این نسل، شرکت‌های لجستیکی در نقش مشاور لجستیک، نسبت به کشف و شناسایی این نیازها وارد عمل شدند تا با طراحی نیازهای اختصاصی هر یک از مشتریان، بتوانند بازارهای گسترده‌ای را برای خود ایجاد کنند. مأموریت سازمانی شرکت‌های مشاور لجستیک این‌گونه تعریف می‌شود:

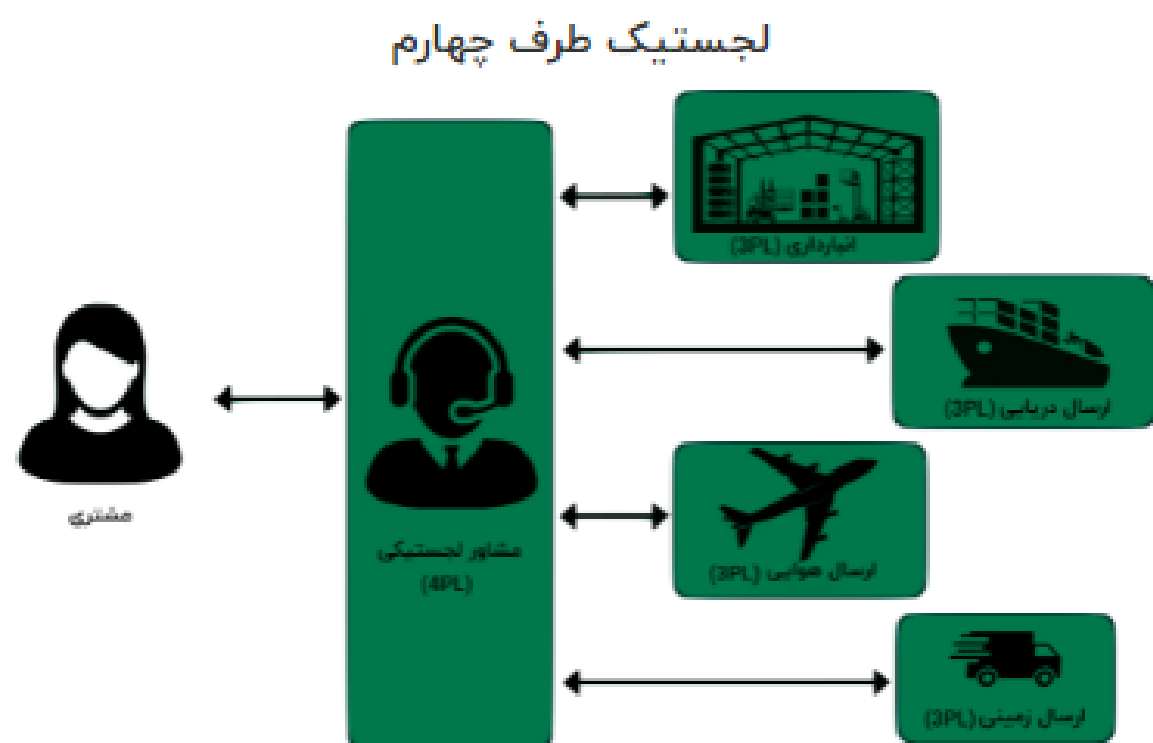
«سازمان‌هایی به‌منظور یکپارچه‌سازی فرآیندها، منابع، قابلیت‌ها و فناوری‌های صنعت لجستیک، با قابلیت به‌کارگیری و ترکیب امکانات و توانمندی سازمانی خود و دیگر ارائه‌دهندگان خدمات، به‌منظور ارائه راه‌حل‌های جامع زنجیره تامین برای مشتریان».

درواقع یکپارچه‌سازها به نیابت از مشتری و در نقش تسهیل‌ساز و واسطه میان مشتریان و سازمان‌های لجستیکی طرف سوم قرار می‌گیرند تا مسیر را برای مشتریان روان سازند. بنابراین نیروهای انسانی شاغل در سازمان‌های لجستیکی طرف چهارم، به‌عنوان رکن اساسی مشاوره به مشتریان محسوب می‌شوند. در این‌گونه سازمان‌ها، برخی مفاهیم جدید مدیریتی، به‌عنوان ویژگی اساسی پایه‌گذاری شدند:

شناسایی نیاز و مذاکره به‌منظور طراحی محصول جدید

طراحی استراتژی‌های لجستیک

مشاوره خدمات لجستیکی



شش نسل شرکتهای لجستیکی

۵- لجستیک طرف پنجم (5PL)

نسل پنجم نسلی است که در آن یک سازمان، با استفاده از راه‌حل‌های سیستماتیک، مشتری را برای دریافت خدمات لجستیکی موردنیازش، به شرکت‌هایی با خدمات لجستیکی متفاوت، مرتبط می‌سازد تا چرخه هماهنگی‌ها از یک فرد به سیستم انتقال یابد. اما چگونه؟

مدل اصلی لجستیک طرف پنجم، وجود یک پلتفرم لجستیک هوشمند است تا با معرفی سازمان‌های مختلف در هر بخش از زنجیره لجستیک، مشتری را در انتخاب آزاد بگذارد تا زنجیره کامل خود را انتخاب کند. این پلتفرم می‌تواند توسط یک شرکت لجستیکی یا یک شرکت بی‌طرف ارایه شود.

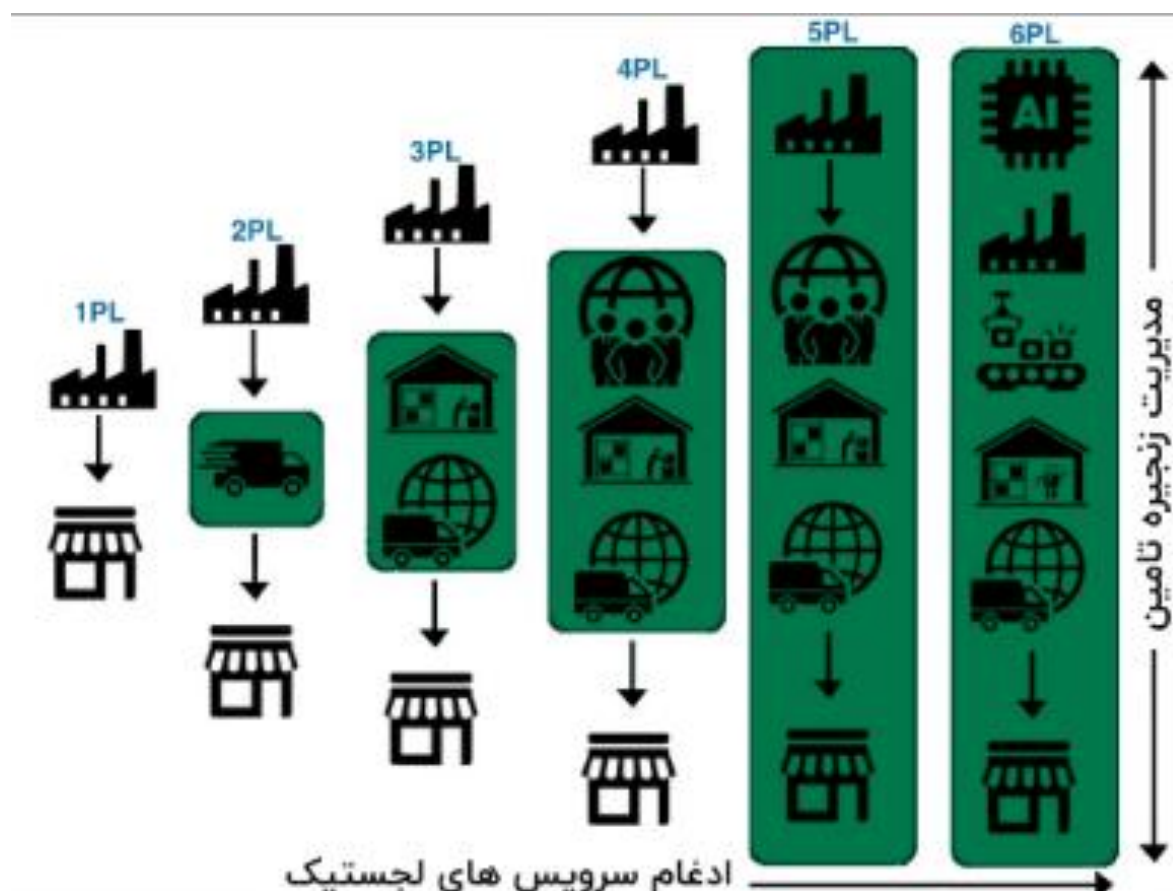
از آنجا که برای هر یک از مشتریان، زمان ارسال بسته از اهمیت خاصی برخوردار است، استفاده از روش‌های مبتنی بر فناوری اطلاعات و ایجاد زیرساخت‌های تجارت الکترونیک (E-Commerce) برای تسریع در عملیات، قابل بهره‌گیری خواهد بود. در حال حاضر، شرکت‌هایی مانند فدکس قدم در این راه گذاشته و قصد دارند با همکاری شرکت مایکروسافت و با استفاده از مدل‌های موجود در این نسل، پلتفرم جدید بازاریابی خود را به صاحبان کسب‌وکارها ارایه دهند

شش نسل شرکتهای لجستیکی

۶- لجستیک طرف ششم (6PL)

در نسل ششم، هوش مصنوعی وارد صنعت لجستیک شده و یکپارچه‌سازهای لجستیک توسط هوش مصنوعی کنترل می‌شوند. اگرچه این موضوع فعلاً در حد یک تئوری مطرح است اما زمانی که این اتفاق رخ دهد، باعث رشد بسیاری خواهد شد.

به‌عنوان مثال، هوش مصنوعی می‌تواند کل زنجیره تامین را با استفاده از روندها، الگوهای سفارش و مدل‌های پیش‌بینی، نظارت کرده و به‌صورت پیش‌فرض، دستورالعمل‌های بالادستی را ارسال کند. این سیستم لجستیکی می‌تواند به‌طور خودکار و بر اساس پیش‌بینی‌ها، تولید کالا را آغاز، دستور عملیات‌های انبارداری، بسته‌بندی، ارسال و توزیع را صادر، ارسال بسته را تا تحویل به مشتری هدایت کرده و بازخوردهای لازم را ارائه دهد تا اصلاحات لجستیکی و تامین منابع انجام شود.



صنعت حمل و نقل دریایی شامل بار و مسافر

• تعیین نقش و جایگاه حمل و نقل دریایی در اقتصاد کشور

• زمینه سازی و جلب مشارکت بخش خصوصی

• آثار متقابل حمل و نقل و گردشگری

• موقعیت جغرافیایی ایران و همسایگی با کشورهای که به دریا راه ندارند.

• انجام سرمایه گذاری های لازم و ایجاد نظام مدیریتی مناسب در تخلیه و

بارگیری کشتی

• افزایش سهم ایران در بازار حمل و نقل دریایی

• ایجاد ظرفیت های گردشگری در بنادر

• وجود نظام توانمند در تخلیه و بارگیری بنادر

• ایجاد هماهنگی بین حمل و نقل دریایی و سایر مدهای حمل و نقل بار و

مسافر

• در سواحل دریای خزر بنادر فراوانی وجود دارد که مهمترین

آنها انزلی، نوشهر، آستارا، فریدونکنار و امیرآباد میباشد. علیرغم وجود این

بنادر در سواحل شمالی، صنعت حمل و نقل و توریسم دریایی فاقد رونق بوده

و توجهی به این صنعت نشده است.



صنعت اوراق و اسقاط



- برنامه ریزی و مطالعه گسترده
- خرید کشتی های فرسوده در مناقصات
- اوراق کشتی و بازیافت قطعات
- تبدیل قطعات بازیافت شده به مکعب های فولادی
- صدور قطعات بازیافتی به سایر کشورها
- سازگار بودن روند اوراق و اسقاط کشتی با موازین محیط زیستی
- در صنعت اوراق کشتی، کشورهای ترکیه، پاکستان، هندوستان و بنگلادش بیش از ۳۰ میلیون نفر را در این صنعت شاغل نموده اند این درحالیست که کشور ایران به بهانه حفظ محیط زیست، در این حوزه فعالیتی ندارد.

صنعت ترانزیت انرژی



• **ارتقاء منطقه و افزایش درآمدهای ارزی** (به طور متوسط ترانزیت هر یک میلیون بشکه نفت در روز می تواند سالیانه حداقل ۳/۰ و حداکثر یک میلیارد دلار بر درآمدهای ارزی کشور بیافزاید).

• **موقعیت جغرافیایی ایران در ترانزیت انرژی** (انتقال آب، برق و گاز از طریق مسیر ایران به کلیه بازارهای شرقی و غربی جهان)



• **ضرورت حمایت و سازگاری مجموعه سیاست داخلی و لزوم تقویت دستگاه سیاست خارجی جهت غلبه بر مشکلات و موانع موجود** (رقابت فشرده منطقه ای و تحریم های موجود)

بانکرینگ

سوخت رسانی

به شناورها



در خلیج فارس



ظرفیت های اقتصادی موجود در آبهای کشور ایران

- امکان صادرات نفت و گاز و تامین نیازهای کشورهای حاشیه دریای خزر و شرق اروپا.

- قرار گرفتن در مسیر ترانزیتی کریدور شمال - جنوب (امکان ترانزیت کالا از مرزهای جنوبی و دریایی به مرزهای شمالی و دریایی و پوشش حدود ۷ الی ۸ درصد از ظرفیت صادرات کشوری مانند ژاپن و امکان کسب بیش از ۱۰ میلیارد دلار درآمد از این محل) و کریدور شرق - غرب.

- وجود منابع انسانی فراوان در کشور.

- وجود بیش از دو برابر عمق متوسط خلیج فارس در سواحل خوزستان و بیشترین عمق در بندر امام و بندر ماهشهر.

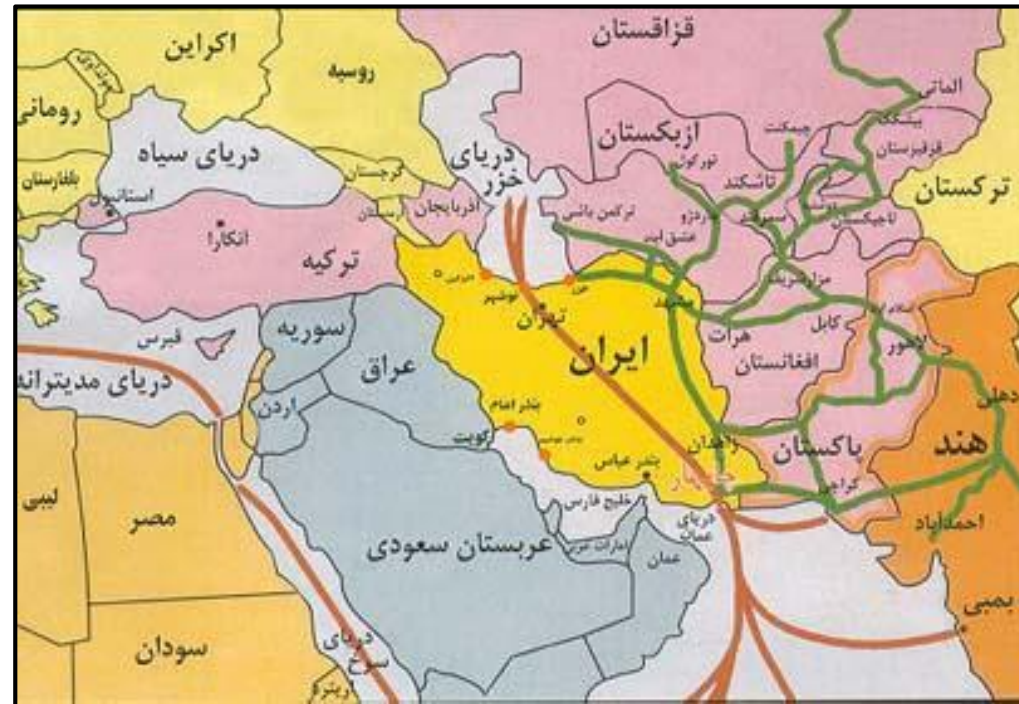
- بندر خرمشهر که تا حدود ۳۰ سال پیش به عنوان دومین بندر تجاری دنیا بوده است و بخش عمده ای از نیازهای ایران، عراق، کویت و حتی عربستان را پوشش داده است.

- بندر خارک به عنوان یکی از بنادر شاخص قابل توسعه و دارای اسکله های نفتی.

- وجود اسکله های تخلیه و بارگیری مناسب.

- برخورداری از جاذبه های اکوتوریستی.

- پایین ترین هزینه انبارداری و فضای گسترده برای انبار کالا.



ظرفیت های اقتصادی موجود در آبهای کشور ایران



کشتی مولد برق

❖ کشتی های مولد برق : با توجه به کمبود انرژی علی الخصوص در سواحل جنوب و در فصل گرما با استقرار کشتی های مولد برق، میتوان بدون سرمایه گذاری ثابت انرژی مورد نیاز را تامین و در فصل سرما با اجاره این کشتی ها به کشورهای ساحل نیمکره جنوبی یک ظرفیت مناسب اقتصادی فراهم کرد.

❖ کشتی های بیمارستانی : با توجه به نیاز در سواحل جنوبی به بخش خدمات درمانی علی الخصوص در اپیدمی هایی شبیه کرونا میتوان با ساخت و خرید کشتی های بیمارستانی به این مهم رسیدگی کرد.



کشتی بیمارستانی

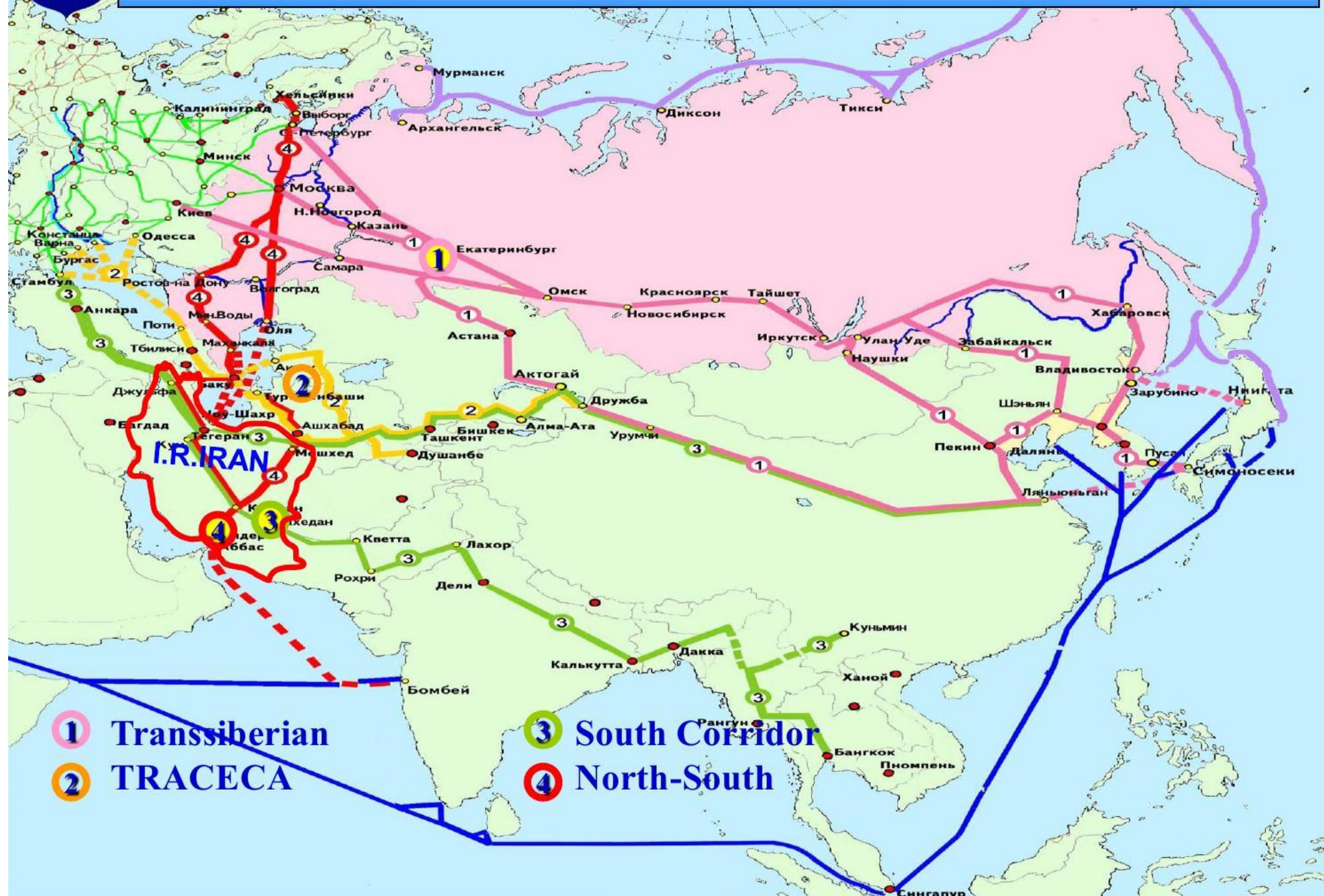
❖ مطالب فوق الذکر بعنوان یک ظرفیت پدافند غیر عامل در همه شرایط میتواند پشتوانه ای مناسب در امنیت سواحل مورد توجه قرار گیرد.

کریدورهای مهم بین المللی ترانزیتی در ایران





موقعیت ایران و کریدورهای بین المللی ترانزیتی همجوار



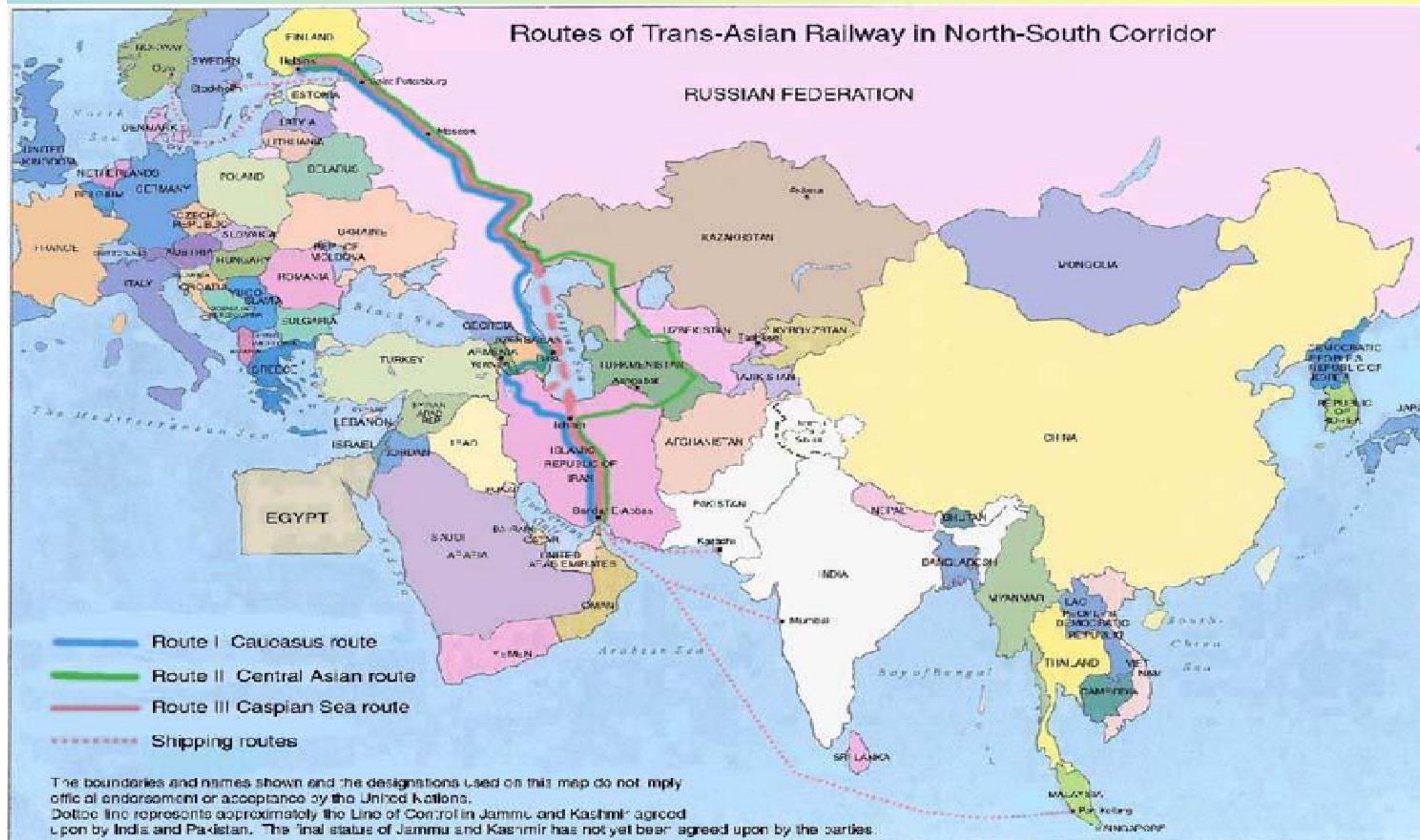
کریدور حمل و نقل بین المللی شمال - جنوب



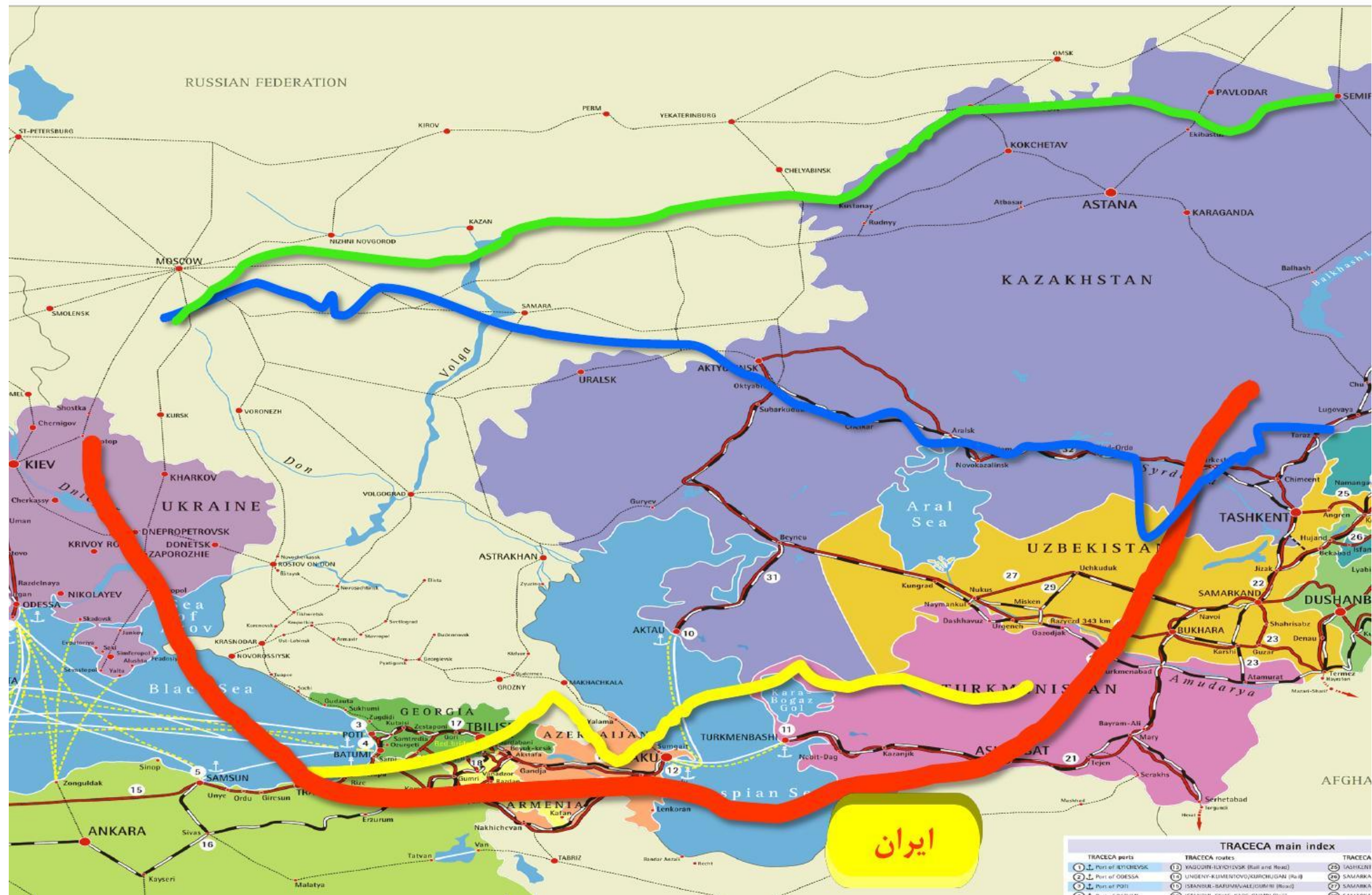
اعضای کریدور شمال – جنوب :

امضای موافقتنامه کریدور حمل و نقل بین المللی شمال – جنوب در شهریورماه ۱۳۷۹ در سن پترزبورگ به امضای وزرای حمل و نقل سه کشور ایران ، هند و روسیه .

سایر اعضا : اوکراین – بلاروس – آذربایجان – ارمنستان – سوریه – ترکیه – تاجیکستان – قزاقستان – قرقیزستان – عمان



کریدور بین المللی ترانزیتی شرق - غرب (تراسیکا)



بازار و پتانسیل های ترانزیتی منطقه



بازارهای ترانزیتی ایران

❖ بازار ترانزیتی روسیه

❖ بازار ترانزیتی هند

❖ بازار ترانزیتی حوزه شرق (افغانستان - پاکستان)

❖ بازار ترانزیتی حوزه غرب (ترکیه - عراق - سوریه)

❖ بازار ترانزیتی حوزه قفقاز (گرجستان - آذربایجان - ارمنستان)

❖ بازار ترانزیتی آسیای میانه (ترکمنستان - قزاقستان -

قرقیزستان - ازبکستان - تاجیکستان)

❖ بازار ترانزیتی حوزه خلیج فارس (عمان - امارات متحده -

بحرین - قطر - کویت - عربستان سعودی)

ارمنستان

آذربایجان

روسیه

قزاقستان

ترکیه

عراق

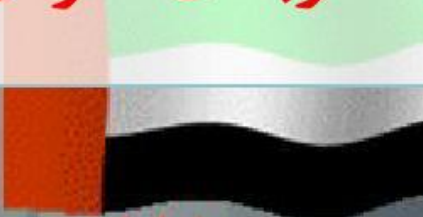
کویت

عمان

قطر

امارات

بحرین



معادن و تولیدات کشورهای مستقل مشترک المنافع (CIS)



ایران ، کوتاه ترین و کم هزینه ترین مسیر ترانزیت غلات

۴۰ میلیون تن
غلات مازاد
مصرف

برآورد تولید غلات در کشورهای آسیای میانه بویژه
روسیه، اوکراین، قزاقستان و تاجیکستان تا سال ۲۰۱۶
به ۱۵۹ میلیون تن

وجود بازار مصرف غلات کشورهای عراق، قطر و سایر
کشورهای حوزه خلیج فارس، کشورهای شرق آفریقا و
خاور دور



مسیرهای جایگزین جابجایی غلات



اجاره اراضی به میزان ۴۰ هزار هکتار
توسط قطر در کنیا به منظور کشت
غلات در ازای ساخت بندر

مسیرهای جایگزین جابجایی نفت



مسیرهای جایگزین جابجایی کانتینر



جابجایی کالا با استفاده از خط ریلی
SLB(Saudi Land Bridge) بندر جدّه
(در دریای سرخ) به دمام (در خلیج فارس) به
کشورهای حاشیه خلیج فارس

مسیرهای جایگزین جابجایی کانتینر و فله

خطوط ریلی عبوری از سیبری برای انتقال
کالاها بین چین و اروپا



از توجه شما سپاسگزاریم