



طراحی الگوی حکمرانی مطلوب بخش حمل و نقل دریایی





نوع سند	گزارش
حوزه تخصصی	-----
برنامه	-----
عنوان	طراحی الگوی حکمرانی مطلوب بخش حمل و نقل دریایی
نگارنده/نگارندگان	مژده ناطقی، محمدحسن جدیدالاسلام، سید محمدرضا دادگستر
ناظر کیفی	-----
مشاور/ مشاوران	-----
مرورگر/مرورگران	-----
موعد تحویل	-----
تاریخ انتشار	-----
مخاطب (کارفرما)	

مالکیت فکری و حق تالیف	
فرد/موسسه	توضیح حق تالیف و مالکیت فکری
-----	-----
-----	-----

جملات کلیدی

کلمات کلیدی

فهرست مطالب

مقدمه	۴
۱- چارچوب مفهومی اجرای طرح	۷
۱-۱- معرفی مدل نگاشت نهادی	۱۲
۱-۲- فرایند طراحی حکمرانی مطلوب بخش حمل و نقل دریایی	۱۳
۲- تبیین زیربخش‌های حمل و نقل دریایی	۱۴
۲-۱- روش تبیین زیربخش‌های حمل و نقل دریایی	۱۴
۲-۱-۱- تبیین زیرساخت حمل و نقل دریایی	۱۵
۲-۱-۲- تبیین سیر و حرکت (دریانوردی)	۱۸
۳- ترسیم نگاشت نهادی مصوب و موجود بخش حمل و نقل دریایی	۲۰
۳-۱- گردآوری قوانین و مقررات مرتبط با حوزه حمل و نقل دریایی و شناسایی بندهای مرتبط با حوزه دریایی	۲۰
۳-۲- تعیین نقش بازیگران مختلف در زیربخش‌های حمل و نقل دریایی	۲۳
۳-۳- ترسیم نگاشت نهادی مصوب بخش حمل و نقل دریایی	۲۵
۳-۳-۱- نگاشت نهادی مصوب نقش سیاست‌گذاری بخش حمل و نقل دریایی	۲۵
۳-۳-۲- نگاشت نهادی مصوب تنظیم‌گری بخش حمل و نقل دریایی	۲۹
۳-۴-۱- نگاشت نهادی مصوب تسهیل‌گری بخش حمل و نقل دریایی	۴۰
۴-۴-۴- نگاشت نهادی مصوب ارائه خدمات بخش حمل و نقل دریایی	۴۷
۴- بررسی نظام حکمرانی حمل و نقل دریایی در سایر کشورها	۵۱
۴-۱- نظام حکمرانی بخش حمل و نقل دریایی در کشور کره جنوبی	۵۱
۴-۱-۱- سیر تحول حکمرانی حمل و نقل دریایی در کشور کره جنوبی	۵۲
۴-۲-۱- بازیگران نظام حکمرانی بخش حمل و نقل دریایی کشور کره جنوبی	۵۴
۴-۱-۲- سهم بخش عمومی و خصوصی در کشتیرانی کره جنوبی	۶۴
۴-۱-۳- درس‌آموخته‌های نظام حکمرانی حمل و نقل دریایی در کشور کره جنوبی	۶۴
۴-۱-۴- منابع	۶۵
۴-۲- نظام حکمرانی بخش حمل و نقل دریایی در کشور امارات (ابوظبی)	۶۶
۴-۲-۱- بازیگران نظام حکمرانی حمل و نقل دریایی در امارت ابوظبی	۶۷
۴-۲-۲- سهم بخش عمومی و خصوصی در کشتیرانی ابوظبی	۷۴
۴-۲-۳- درس‌آموخته‌های نظام حکمرانی حمل و نقل دریایی در کشور امارات (ابوظبی)	۷۵
۴-۳- نظام حکمرانی بخش حمل و نقل دریایی در کشور ترکیه	۷۶
۴-۳-۱- ساختار حاکمیتی ترکیه در بخش حمل و نقل دریایی	۷۶
۴-۳-۲- بازیگران نظام حکمرانی حمل و نقل دریایی در کشور ترکیه	۸۲

۹۰	۳-۳-۴- درس آموخته‌های نظام حکمرانی حمل و نقل جاده‌ای در کشور ترکیه
۹۱	۴-۳-۴- منابع
۹۳	۵- تبیین نظام مسائل حکمرانی حمل و نقل دریایی مبتنی بر نظرات خبرگان
۹۳	۵-۱- روش تبیین نظام مسائل حکمرانی حمل و نقل دریایی در ایران
۹۴	۵-۲- مسائل مرتبط با سیاست‌گذاری حمل و نقل دریایی در ایران
۹۴	۵-۲-۱- ناهماهنگی بین سیاست‌های بالادستی در حوزه دریا و در بخش حمل و نقل دریایی
۹۵	۵-۲-۲- ضعف شورای عالی صنایع دریایی به عنوان سیاست‌گذار فرابخش دریا
۹۶	۵-۲-۳- ضعف در سیاست‌گذاری در بخش حمل و نقل دریایی در وزارت راه و شهرسازی
۹۶	۵-۲-۴- ضعف در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی متوازن و متمرکز برای زیربخش‌های مختلف حمل و نقل دریایی
۹۷	۵-۳- مسائل مرتبط با تنظیم‌گری حمل و نقل دریایی در ایران
۹۸	۵-۳-۱- شائبه وقوع تعارض منافع به دلیل ایفای تئامان در دو نقش تعیین تعرفه‌های بندری و دریافت سهمی از این تعرفه‌ها توسط سازمان بنادر و دریانوردی
۹۸	۵-۳-۲- شائبه وقوع تعارض به دلیل حضور سازمان بنادر و دریانوردی به صورت مستقیم و غیرمستقیم در ارائه برخی خدمات بندری و ایفای هم‌زمان نقش تنظیم‌گری
۹۹	۵-۳-۳- ضعف سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنظیم‌گر در حوزه بین‌الملل
۹۹	۵-۳-۴- تعدد نهادهای تنظیم‌گر در بنادر و ضعف هماهنگی بین این نهادها به ویژه در بخش صادرات و واردات کالا
۱۰۰	۵-۳-۵- عدم اختیار تعیین تعرفه‌های بندری توسط اپراتورهای بندری و در نتیجه عدم رقابت‌پذیری تعرفه‌ها
۱۰۰	۵-۳-۶- مسائل مرتبط با سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنظیم‌گر اصلی بخش حمل و نقل دریایی کشور
۱۰۱	۵-۴- مسائل مرتبط با تسهیل‌گری حمل و نقل دریایی در ایران
۱۰۲	۵-۴-۱- ضعف ارتباط بین بازیگران مختلف بخش حمل و نقل دریایی و چنددستگی بین بازیگران و ذی‌نفعان
۱۰۲	۵-۴-۲- ضعف در فعالسازی ظرفیت‌های قانونی موجود برای تسهیل و توسعه فعالیت‌های حمل و نقل دریایی در کشور
۱۰۳	۵-۵- مسائل مرتبط با ارائه خدمات در حوزه حمل و نقل دریایی در ایران
۱۰۳	۵-۵-۱- عدم وجود ظرفیت و سازوکارهای مناسب برای واگذاری مدیریت بنادر به بخش خصوصی
۱۰۴	۵-۵-۲- ضعف در مدیریت بنادری که مدیریت آنها با سازمان بنادر و دریانوردی نیست
۱۰۴	۵-۵-۳- خصوصی‌سازی غیرواقعی در بخش بنادر
۱۰۵	۵-۵-۴- بهره‌وری پایین بنادر در ایران
۱۰۷	۶- ارائه پیشنهاداتی برای اصلاح الگوی حکمرانی حمل و نقل دریایی

فهرست اشکال

- شکل ۱- انواع نقش‌ها در نظام حکمرانی ۸
- شکل ۲- مراحل اصلی طراحی الگوی حکمرانی مطلوب بخش حمل و نقل دریایی ۱۳
- شکل ۳- مراحل ترسیم نگاشت نهادی مصوب و موجود بخش حمل و نقل دریایی ۲۰
- شکل ۴- بازیگران نظام حکمرانی حمل و نقل دریایی کره جنوبی ۵۵
- شکل ۵- ساختار سازمانی وزارت اقیانوس‌ها و شیلات ۵۶
- شکل ۶- ساختار سازمانی، سازمان بندری بوسان BPA ۶۱
- شکل ۷- بازیگران نظام حکمرانی حمل و نقل دریایی ابوظبی ۶۸
- شکل ۸- بازیگران نظام حکمرانی بخش حمل‌ونقل دریایی کشور ترکیه ۸۲
- شکل ۹- ساختار وزارتخانه حمل‌ونقل و زیرساخت ۸۴

فهرست جداول

- جدول ۱- انواع زیرنقش‌های سیاست‌گذاری ۹
- جدول ۲- انواع زیرنقش‌های تنظیم‌گری ۱۰
- جدول ۳- مدل نگاشت نهادی ۱۳
- جدول ۴- کلیدواژه‌های مورد استفاده در احصاء قوانین و مقررات مرتبط با حوزه حمل و نقل دریایی ۲۰
- جدول ۵- قوانین و مقررات استخراج شده مرتبط با حوزه حمل‌ونقل دریایی ۲۱
- جدول ۶- نمونه‌ای از تعیین نقش بازیگران مختلف در زیربخش‌های حمل و نقل دریایی ۲۳
- جدول ۷- نگاشت نهادی مصوب سیاست‌گذاری حمل و نقل دریایی ۲۶
- جدول ۸- نگاشت نهادی مصوب تنظیم‌گری حمل و نقل دریایی ۳۰
- جدول ۹- نگاشت نهادی مصوب تسهیل‌گری حمل و نقل دریایی ۴۱
- جدول ۱۰- نگاشت نهادی مصوب ارائه خدمات حمل و نقل دریایی ۴۸
- جدول ۱۱- قوانین مرتبط با بنادر و مسئول اجرایی آنها ۵۴
- جدول ۱۲- اسامی خبرگان حوزه حمل و نقل دریایی ۹۳
- جدول ۱۳- مسائل مطرح شده از نظر خبرگان در حوزه سیاست‌گذاری حمل و نقل دریایی ۹۷
- جدول ۱۴- مسائل مطرح شده از نظر خبرگان در حوزه تنظیم‌گری حمل و نقل دریایی ۱۰۱
- جدول ۱۵- مسائل مطرح شده از نظر خبرگان در حوزه تسهیل‌گری حمل و نقل دریایی ۱۰۳
- جدول ۱۶- مسائل مطرح شده از نظر خبرگان در حوزه ارائه خدمات حمل و نقل دریایی ۱۰۵
- جدول ۱۷- خلاصه مسائل حکمرانی حمل و نقل دریایی در ایران ۱۰۷

مقدمه

دیر زمانی از تسلط انسان بر دریاها و اقیانوس‌ها می‌گذرد. در طول این سده‌ها، قدرت دریایی عامل برتری شماری محدود از کشورها بر دیگر کشورها بوده است. هر قدرتی که توانسته بر دریاها حکم براند، نقش تعیین‌کننده خود در معماری نظم جهانی و بازار بین‌المللی را به اثبات رسانده است. آب‌های سیاره زمین فرصت‌های بی‌بدیلی را برای توسعه کشورها از مسیر تقویت تجارت جهانی پدید آورده است و تقریباً در تمامی موارد توسعه‌یافتگی صنعتی موفق، ردپای دریا دیده می‌شود. از سوی دیگر جغرافیا به نفع تعدادی از ملل عمل نکرده و محصوربودن در خشکی، محدودیت‌هایی را برای توسعه‌شان به وجود آورده و منجر به وابستگی ایشان به سایر کشورها به منظور دسترسی به آبراه‌های جهانی شده است. برآوردها حکایت از آن دارد که بیش از ۹۰ درصد از کالاهای جهان توسط کشتی حمل می‌شود که عمده‌تأ ناشی از چهار مزیت اصلی حمل‌ونقل دریایی است:

۱. مقرون‌به‌صرفه‌بودن: حمل‌ونقل دریایی، در مقایسه با حمل‌ونقل هوایی، به طور قابل‌توجهی ارزان‌تر است. کشتی‌های بزرگ می‌توانند مقادیر عظیمی کالا حمل و هزینه هر واحد را روی مقدار زیادی محموله سرشکن کنند. افزون بر این، نبود مسائل حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی نظیر ضرورت تعمیر و نگهداری مستمر زیرساخت‌ها، هزینه‌های عملیاتی حمل‌ونقل دریایی را پایین نگاه می‌دارد.
۲. حمل‌ونقل فله: حمل‌ونقل دریایی در جابجایی حجم عظیم کالا برتری دارد. این امر به ویژه برای مواد خام، محصولات کشاورزی و اقلام تولیدی که باید به صورت فله ارسال شوند بسیار مهم است.
۳. دسترسی جهانی: برخلاف سایر روش‌های حمل‌ونقل که از نظر جغرافیایی محدود هستند، کشتی‌ها می‌توانند تقریباً در هر نقطه از جهان که بندری فعال دارد تردد کنند. این مزیت حمل‌ونقل دریایی، امکان تجارت بی‌وقفه بین قاره‌ها و مکان‌های دورافتاده را فراهم می‌کند.
۴. ملاحظات زیست‌محیطی: حمل‌ونقل دریایی در مقایسه با حمل‌ونقل هوایی می‌تواند گزینه‌ای سازگارتر با محیط‌زیست باشد. اگرچه کشتی‌های بزرگ هم گازهای گلخانه‌ای تولید می‌کنند، آن‌ها می‌توانند محموله‌های بیشتری را در هر واحد سوخت نسبت به هواپیماها جابه‌جا کنند.

علی‌رغم امتیازات متعدد حمل‌ونقل دریایی که به بخش‌هایی از آن اشاره شد، وضعیت ایران در این بخش هنوز مطلوب نیست. علی‌رغم آن‌که ایران دارای سواحل طولانی در حاشیه دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان است و به آبراه‌های استراتژیک و دریاهای آزاد دسترسی دارد، همچنان نتوانسته از این ظرفیت در بخش‌هایی مانند حمل‌ونقل بار، گردشگری، حمل‌ونقل مسافر، منابع و ذخایر دریایی و صنایع دریایی به خوبی بهره‌برداری

کند. این در حالیست که اهمیت توسعه دریامحور در سطح نظام سیاستگذاری و حکمرانی کشور مورد پذیرش قرار گرفته است. شاهد مثال آن اقداماتی مانند تاسیس شورای عالی صنایع دریایی کشور در سال ۱۳۸۷، ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور در سال ۱۴۰۲ و ابلاغ برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور در سال ۱۴۰۳ است. بنابراین شناسایی مسائل و چالش‌های حمل‌ونقل دریایی در شرایط حاضر یک ضرورت است؛ از آن رو که می‌تواند اجرای سیاست‌های ذکرشده را تسهیل کند و جایگاه ایران در بخش دریایی در سطح جهان را بهبود بخشد.

مسائل و مشکلات حمل‌ونقل دریایی را از منظرهای مختلفی می‌توان مورد بررسی قرار داد، از جمله ابعادی که کمتر مورد توجه قرار گرفته، مطالعه این بخش از منظر نظام حکمرانی و نحوه تخصیص نقش‌های مختلف نظام حکمرانی به ساختارهای آن می‌باشد. به طور کلی نظام حکمرانی را می‌توان متشکل از دو جزء اصلی ساختار^۱ (بازیگران و ذینفعان مشارکت کننده) و نقش این بازیگران در نظام حکمرانی دانست. به منظور دستیابی به یک نظام حکمرانی مطلوب، برنامه‌ها و اقدامات مختلفی را در ابعاد و زمینه‌های متعدد می‌توان پیش گرفت، اما از آنجا که تحقق اهداف نظام حکمرانی در گرو تخصیص درست نقش‌ها به ساختارهای تشکیل دهنده آن نظام و تعریف فعالیت‌ها متناسب با اقتضائات نقشی است، لذا تحلیل نظام حکمرانی از بُعد نقش-ساختار می‌تواند زمینه عملکرد مطلوب این نظام را فراهم آورد.

در بخش حمل و نقل دریایی نیز می‌توان گفت بهره‌مندی از منافع و مزایای بی‌شمار این بخش، مستلزم برنامه‌ریزی دقیق، عزم ملی و همه جانبه کلیه دستگاه‌ها و نهادهای نقش‌آفرین مرتبط و تخصیص درست نقش‌های مختلف نظام حکمرانی به ساختارهای فعال در این عرصه خواهد بود. این در حالیست که در حال حاضر به علت فقدان تصویر جامعی از کارکردها و روابط میان ذی‌نفعان و نهادهای مختلف بخش حمل و نقل دریایی (شامل سازمان‌های خصوصی، دولتی و غیردولتی)، درک ضعیفی در پاسخ به سؤالاتی چون «چه نهادی چه وظایفی را انجام می‌دهد؟»، «چه نهادی رسماً مسئول چه وظایفی است؟»، «چه نهادی نباید چه فعالیت‌هایی را انجام دهد؟» و ... وجود دارد. از این رو با توجه به اهمیت و جایگاه نهادها در توسعه بخش حمل و نقل دریایی کشور، یکی از مواردی که می‌بایست مورد توجه قرار گیرد، مطالعه و بررسی نظام حکمرانی بخش دریایی کشور، شناسایی خلأها و نواقص آن و در صورت لزوم اصلاح الگوی حکمرانی این بخش می‌باشد.

با توجه به موارد اشاره‌شده و لزوم بررسی الگوی حکمرانی بخش حمل و نقل و به ویژه بخش حمل و نقل دریایی، سازمان اداری و استخدامی کشور در سال جاری طرحی را با عنوان "طراحی الگوی حکمرانی مطلوب بخش حمل و نقل" تعریف نموده است که در مطالعه حاضر، خروجی‌های مربوط به طراحی الگوی

¹ Structure

حکمرانی مطلوب بخش حمل و نقل دریایی ارائه شده است. این طرح به دنبال آن است که با ترسیم تصویری از وضعیت موجود نظام حکمرانی بخش حمل و نقل دریایی، شناسایی خلأها، نواقص و چالش‌های آن، پیشنهاداتی را برای اصلاح نظام حکمرانی حمل و نقل دریایی ارائه نماید. به عبارتی می‌توان گفت این طرح به دنبال پاسخگویی به سوالات اصلی ذیل است:

- وضعیت تخصیص نقش‌های مختلف نظام حکمرانی به ساختارهای موجود در بخش حمل و نقل دریایی به چه صورت است؟
- نواقص و خلأهای ساختاری و کارکردی وضع موجود بخش حمل و نقل دریایی کشور کدام است؟
- نظام حکمرانی بخش حمل و نقل دریایی در سایر کشورهای پیشرو در این حوزه به چه شکل است؟
- سناریوی برتر به منظور رفع خلأها و نواقص نظام حکمرانی فعلی بخش حمل و نقل دریایی کشور کدام است؟

۱- چارچوب مفهومی اجرای طرح

حکمرانی، مفهوم پیچیده، سیال، ذوابعاد، گسترده و چالش برانگیزی است که توجه طیف‌های مختلفی از پژوهشگران و سیاستمداران را در دهه‌های اخیر به خود جلب نموده است. پیش از این در علوم اجتماعی مفاهیمی چون حکومت و دولت مورد استفاده بوده است، سؤالی که ذهن هر مخاطبی را ممکن است درگیر کند، این است که چه نیازی به خلق عبارتی جدید در این حوزه بوده است و چه تفاوتی بین حکمرانی و دیگر مفاهیم وجود دارد؟

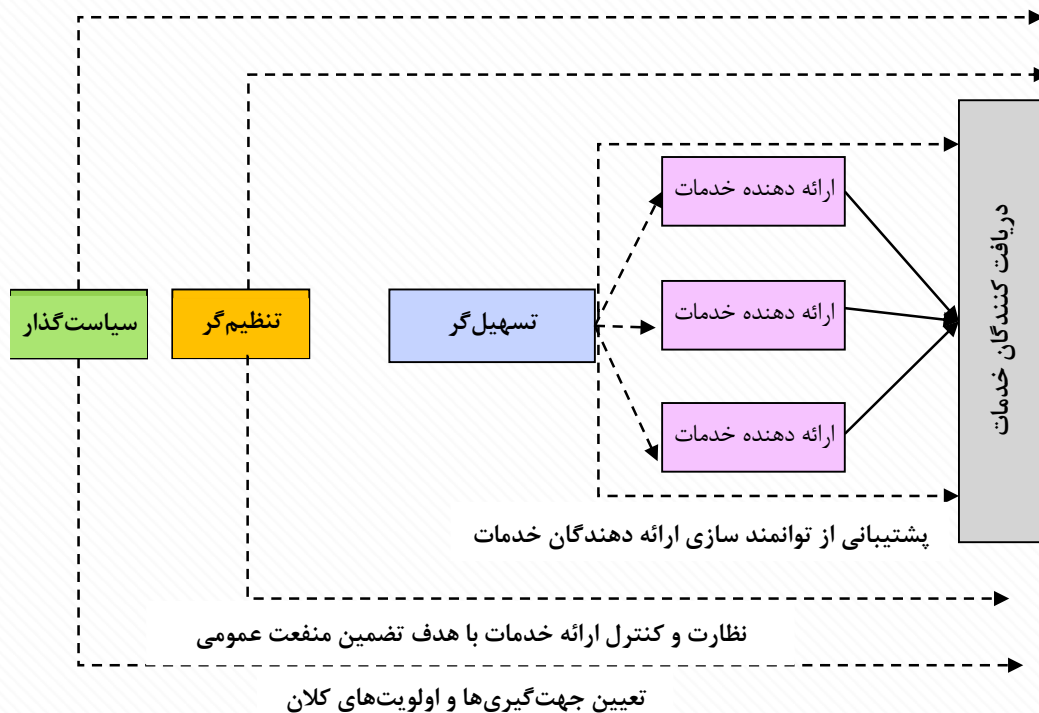
پاسخ اجمالی به این پرسش را می‌توان این‌گونه توضیح داد که تا پیش از این که رویکرد حکمرانی مورد توجه قرار بگیرد، عمده وظایف و اختیارات اداره جامعه در اختیار حکومت و به‌ویژه دولت بوده است، از اوایل دهه ۱۹۸۰ میلادی با رشد هزینه‌های دولت‌ها، افزایش انتظارات جامعه برای ارائه خدمات باکیفیت و ارزان توسط دولت‌ها، رشد فلج‌کننده بروکراسی و در نتیجه ناتوانی دولت‌ها در پیشبرد اهداف و تعهدات خود؛ ایده بهره‌مندی از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های بخش خصوصی در بخش عمومی توسط برخی کشورها پیاده‌سازی گردید. تا با بهره‌گیری از ظرفیت و مزیت‌های بخش خصوصی و بعدتر نیز بخش مردم‌نهاد، بخشی از فعالیت‌های حاکمیت از دولت به این بخش‌ها واگذار گردد تا دیگر دولت، تنها بازیگر و تصمیم‌گیر بخش عمومی نباشد. این تحول عظیم نیازمند بازآرایی و اصلاح ساختارها و نهادهای حکمرانی است تا بتواند در عین کارآمدی و بهره‌وری، مشروعیت و اقتدار لازم برای حفظ نظام‌های سیاسی را نیز تضمین نماید. حکمرانی رویکردی است که از این منظر تحولات صورت گرفته را تحلیل و ارزیابی می‌کند و در تلاش است تا ترتیبات و نظامات لازم برای این تغییر گفتمان قدرت را فراهم آورد.

با بررسی تعاریف مختلف ارائه شده از حکمرانی نیز به طور کلی می‌توان حکمرانی را به‌عنوان نظامی به‌هم-پیوسته از ساختارها دانست که در تعامل با یکدیگر و از طریق ایفای نقش‌های مختلف، تحقق اهداف و آرمان‌های اساسی کشور را دنبال می‌کنند. بنابراین نظام حکمرانی را می‌توان متشکل از دو جزء اصلی ساختار (بازیگران و ذینفعان مشارکت‌کننده) و نقش این بازیگران در نظام حکمرانی دانست. به عبارت دیگر در یک نظام حکمرانی، بازیگران مختلف (دولت، جامعه مدنی و بخش خصوصی) در کنار یکدیگر و در حوزه فعالیت‌های مختلف نظیر آموزش، حمل و نقل و ... به ایفای نقش‌های مختلف پرداخته و از این طریق به تحقق اهداف و آرمان‌های اساسی کشور کمک می‌نمایند، این نقش‌ها عبارتند از:

- سیاستگذاری؛ به معنای تعیین اصول و مقاصد کلان نظام حکمرانی؛
- تنظیم‌گری؛ به معنای قاعده‌گذاری و نظارت بر عملکرد سایر بازیگران (خصوصاً ارائه‌کنندگان خدمات) در راستای سیاست‌ها؛

- تسهیل‌گری؛ به معنای فراهم کردن دسترسی‌های مورد نیاز برای ارائه خدمات؛ و
- ارائه خدمات؛ به معنای برآورده کردن نیاز شهروندان در ازای دریافت (مستقیم یا غیرمستقیم) هزینه آن

در شکل ۱، نمایی از انواع نقش‌ها در نظام حکمرانی و کارکرد اصلی که ایفا می‌نمایند، نشان داده شده است.



شکل ۱- انواع نقش‌ها در نظام حکمرانی

در ادامه جهت آشنایی بیشتر با انواع نقش‌های نظام حکمرانی، تعریفی از انواع نقش‌ها و زیرنقش‌های اصلی هریک ذکر گردیده است.

نقش سیاست‌گذاری: نقش سیاست‌گذاری بخش هنجاری و ارزشی یک نظام حکمرانی است که در آن اهداف و جهت‌گیری‌های بلندمدت جامعه در موضوعات مختلف تعیین می‌گردد و یک یا چند روش برای پیاده‌سازی آن سیاست انتخاب می‌گردد. بر این اساس منافع عمومی جامعه و چشم اندازهای حوزه‌های مختلف مشخص می‌گردند و بازیگران مختلف می‌توانند در نسبت با این اهداف و چشم اندازها ایفای نقش کنند. به منظور تحقق کامل نقش سیاست‌گذاری، لازم است زیرنقش‌هایی که در جدول ۱ آمده است، توسط سیاست‌گذاران ایفا گردد.

جدول ۱- انواع زیرنقش‌های سیاست‌گذاری

تعریف	زیرنقش‌های سیاست‌گذاری
سیاست‌گذار به منظور تحقق کارکرد اصلیش که تعیین جهت‌گیری‌ها و اهداف کلان در هر بخش است، می‌بایست از روندهای روز جهان در آن بخش، نیازهای آینده جامعه و ظرفیت‌های پیش‌روی کشور آگاه باشد تا مبتنی بر این آگاهی بتواند اهداف متناسب و دقیقی را تدوین نماید.	دیده‌بانی
یکی از اصلی‌ترین زیرنقش‌های سیاست‌گذاری، تعیین چارچوب، اهداف و اولویت‌های اصلی نظام است. در واقع سیاست‌گذاران می‌بایست خطوط اصلی حرکت در بخش‌های مختلف کشور را تعیین نمایند.	تعیین اهداف، جهت‌گیری‌ها و اولویت‌های کلان
بعد از مشخص شدن اهداف و جهت‌گیری‌های کلان، سیاست‌گذار می‌بایست نظام یکپارچه‌ای برای اجرایی شدن این سیاست‌ها طراحی نماید. این نظام تمامی ساختار و نهادهایی را که برای اجرای سیاست‌ها لازم است در برمی‌گیرد.	طراحی نظام اجرای سیاست
پس از طراحی نظام اجرای سیاست‌ها و تعیین اینکه چه ساختارهایی مورد نیاز است، در گام بعدی سیاست‌گذاران می‌بایست نقش هر ساختار را در این نظام تعیین نمایند.	تعیین نقش بازیگران
نظام ارزیابی را می‌توان فرایند سنجش و اندازه‌گیری و مقایسه میزان و نحوه دستیابی به وضعیت مطلوب دانست. در یک نظام سیاست‌گذاری، تا زمانی که سازوکارهایی برای ارزیابی سیاست‌ها و برنامه‌ها وجود نداشته باشد، نمی‌توان از تحقق کامل سیاست‌ها اطمینان حاصل نمود. ارزیابی سیاست‌ها به سیاست‌گذاران کمک می‌نماید تا از میزان پیشرفت اجرای سیاست‌ها آگاه شده و در صورت لزوم سیاست‌ها را تعدیل یا اصلاح نمایند.	ارزیابی و پاسخگویی

نقش تنظیم‌گری: تنظیم‌گری مفهومی اقتصادی است که در دهه‌های اخیر در حوزه‌های مختلف سیاسی و اجتماعی نیز بسط یافته است. هدف تنظیم‌گری تأمین و تضمین حرکت بازیگران مختلف در مسیر سیاست‌ها و اهداف جامعه و به طور دقیق‌تر منافع عمومی است. تنظیم‌گری به معنای اقتصادی آن در راستای جلوگیری از شکست بازار در اقتصاد شکل گرفته است. زمانی که به دلایل مختلفی مثل انحصار، کالاهای عمومی، عدم تقارن اطلاعاتی و بروز آثار جانبی مکانیزم‌های بازار نتوانند در راستای تأمین و تضمین منافع عمومی حرکت کنند، شکست بازار رخ داده و در این صورت است که مداخله دولت در بازار می‌تواند مداخله‌ای سازنده و مثبت برای عموم تلقی گردد. مداخله دولت در این شرایط برای تأمین و تضمین منافع عمومی و رفع موانع صورت می‌گیرد. لذا دولت با وضع قوانین، طراحی مکانیزم و یا ایجاد نهادهای تنظیم‌گر سعی می‌کند از شکست بازار جلوگیری نماید.

در واقع نقش تنظیم‌گری، تعیین‌کننده قواعد بازی در حوزه‌های مختلف اقتصادی و اجتماعی است به گونه‌ای که هم منافع بازیگران مختلف دولتی، خصوصی و مردم نهاد در این حوزه‌ها تأمین گردد و هم منافع عمومی خدشه‌دار نگردد. لازمه این رویکرد اولاً تعیین منافع عمومی و ثانیاً طراحی مکانیزم‌هایی برای همسوسازی منافع شخصی، صنفی و تخصصی بازیگران مختلف با منافع عمومی است. به منظور تحقق کامل نقش تنظیم‌گری، لازم است زیرنقش‌هایی که در جدول ۲ آمده است، توسط تنظیم‌گران ایفا گردد.

جدول ۲- انواع زیرنقش‌های تنظیم‌گری

زیر نقش‌های تنظیم‌گری	تعریف
مقررات گذاری	فرایند مقررات گذاری می‌تواند به‌عنوان مجموعه متوالی از عملیات که منجر به اجرایی شدن قوانین و سیاست‌های کلان می‌شود، تعریف گردد. درواقع فرایند مقررات گذاری منجر به افزایش صراحت و شفافیت فرایند سیاست‌گذاری می‌گردد. تنظیم‌گران به منظور مدیریت بخش تحت نظارت خود می‌بایست از امکان تدوین مقررات فنی و تخصصی در حوزه تحت نظارت خود برخوردار باشند.
رصد و بازرسی	تنظیم‌گران علاوه بر اختیار در تدوین مقررات، می‌بایست امکان رصد و بازرسی بخش تحت نظارت خود و اطمینان از رعایت مقررات تدوین شده را نیز داشته باشند. در واقع رصد و بازرسی شامل تمامی فعالیت‌ها و اقداماتی است که برای حصول اطمینان از اینکه محصولات با الزامات تعیین‌شده در قوانین فنی تطابق دارند و سلامت و ایمنی و یا هر جنبه‌ای دیگر از منافع عمومی را به خطر نمی‌اندازند، صورت می‌پذیرد.
اعمال مقررات	اعمال مقررات شامل تمام فعالیت‌هایی است که تنظیم‌گران باهدف انطباق مقررات و رسیدن به نتایج مطلوب از پیاده‌سازی مقررات انجام می‌دهند که شامل صدور مجوز، وضع جریمه و مواردی از این قبیل می‌باشد.
حل دعاوی	نهادهای تنظیم‌گر با توجه به چارچوب تعیین‌شده در قانون می‌بایست به حل انواع دعاوی ازجمله دعاوی که بین مصرف‌کنندگان و نهادها وجود دارد بپردازند.
مجازات	کارکرد مجازات در نظام تنظیم‌گری همان تدابیری می‌باشد که در مقررات برای موارد نقض قانون به‌منظور مجازات متخلفین در نظر گرفته می‌شود.
آگاه‌سازی و اطلاع‌رسانی	آگاه‌سازی یک روش اصلی در جلب‌توجه، حساس‌سازی، ایجاد مقبولیت، عینیت‌بخشی، متقاعدسازی و هماهنگ‌سازی عموم، ذینفعان، گروه‌ها و شرکت‌های مختلف به یک موضوع خاص می‌باشد. در واقع تنظیم‌گران در کنار استفاده از ابزارهای سلبی نظیر تدوین مقررات و اعمال مجازات، می‌بایست با استفاده از ابزارهای اجتماعی نظیر آگاه‌سازی، جامعه را از اعمال خطا و خلاف آگاه نموده و از این طریق امکان وقوع جرم را کاهش دهند. (مثال: انیمیشن‌های تلویزیونی برای تشویق به بستن کمر بند ایمنی)

نقش تسهیل‌گری: در فرآیند گذر از حکومت‌داری به حکمرانی، برخی دولت‌ها و سازمان‌های دولتی تسهیل‌گری را به عنوان راهبرد حکمرانی خود انتخاب کرده‌اند. آنها به جای آنکه به تولید و ارائه خدمات و کالاهای عمومی بپردازند، تلاش کردند تا مشارکت بازیگران غیر عمومی در این حوزه را جلب نمایند و تسهیل‌گر فعالیت آنان باشند. مهم‌ترین و عمده‌ترین فعالیت دولت تسهیل‌گر، ساماندهی فعالیت‌های بازیگران غیر دولتی برای خودساماندهی است. این دولت‌ها می‌توانند بازیگران و ذی‌نفعان مرتبط را پیرامون مسایل عمومی مشخصی بسیج کنند تا با استفاده از ظرفیت آنان، مسایل عمومی را حل نمایند. آنها در این مسیر از ابزارها و روش‌های مختلفی چون متقاعدسازی، انگیزش، فعال‌سازی و تشویق استفاده می‌کنند. در این رویکرد دولت تعامل بین بازیگران مختلف را ایجاد و زمینه همکاری آنان را فراهم می‌کند، فعالیت‌های آنان را هماهنگ و هم‌راستا می‌کند و موانع را برای همکاری سازنده آنها مرتفع می‌کند. به عبارت ساده‌تر، کارکرد تسهیل‌گری با هدف توانمندسازی بازیگران و ایجاد هم‌افزایی بین آنان صورت می‌گیرد که یکی از وجوه اصلی آن تسهیل دسترسی به فناوری، منابع مالی و دانشی، کمک به توسعه ارتباطات و ظرفیت‌سازی و ترویج در بخش‌های مختلف است.

نقش ارائه خدمات: اقدامات و فعالیت‌هایی که منجر به ارائه کالا و خدمات به آحاد جامعه می‌گردد، ذیل عنوان ارائه خدمت می‌توان دسته بندی نمود. برخی خدمات و کالاهای که جامعه به آنها نیاز دارد به طور سنتی یا به دلایل مختلف سیاسی و اقتصادی توسط دولت ارائه می‌گردد. در اقتصاد یکی از دلایل عدم شکل گیری بازار، مربوط به کالاهای یا خدماتی است که اصطلاحاً غیررقابتی و غیرقابل استثنا است و به آنها کالا یا خدمت عمومی گفته می‌شود. مصرف این نوع کالاها توسط یک فرد، محدودیتی برای مصرف دیگران ایجاد نمی‌کند (غیررقابتی) و ارائه آن را نمی‌توان به فرد خاصی تخصیص داد و دیگران را از آن محروم نمود (غیر قابل استثنا). برای مثال امنیت، خدمتی عمومی است چرا که وقتی امنیت برای یک منطقه یا شهر فراهم گردد، همه از آن بهره می‌برند و امنیت داشتن یک فرد در آن جامعه، امنیت دیگران را محدود نمی‌کند. البته وظیفه و کارکرد اصلی حاکمیت، تضمین ارائه خدمات عمومی به جامعه است و الزامی در ارائه مستقیم آن خدمات توسط دولت یا دیگر نهادهای بخش عمومی نیست مگر در مواردی که منفعت عمومی اقتضا کند. بر همین اساس و به ویژه در تحولات مفهومی که حکمرانی در پی داشته است، دولت‌ها می‌توانند با شرایطی تصدی‌های خود را به دیگر بخش‌های غیر دولتی واگذار نمایند، و خود در مقام تنظیم گر یا تضمین‌کننده این خدمات قرار بگیرند.

به این ترتیب، اگر چه در برخی حوزه‌ها (مثل بهداشت) دولت‌ها همچنان مسئولیت ارائه خدمات را پذیرفته‌اند، در برخی حوزه‌های دیگر ارائه خدمات توسط سازمان‌ها و نهادهای غیردولتی صورت می‌پذیرد که ذیل نظارت یک نهاد تنظیم‌گر و در برخی موارد تحت حمایت نهادهای تسهیل‌گر (از بخش عمومی) فعالیت می‌کنند و مسئولیت اصلی دولت محدود به سیاست‌گذاری و بعضاً تنظیم‌گری شده است.

به منظور دستیابی به یک نظام حکمرانی مطلوب، برنامه‌ها و اقدامات مختلفی را در ابعاد و زمینه‌های متعدد می‌توان پیش گرفت، اما از آنجا که تحقق اهداف نظام حکمرانی در گرو تخصیص درست نقش‌ها به ساختارهای تشکیل دهنده آن نظام است، لذا تحلیل نظام حکمرانی از بُعد ساختار- نقش می‌تواند زمینه عملکرد مطلوب این نظام را فراهم آورد. در صورت عدم تخصیص درست نقش‌ها به ساختارها در نظام حکمرانی، می‌توان انتظار آسیب‌های متعددی از جمله موارد ذیل را داشت:

- ایفای نقش‌های متعارض نظیر (تنظیم‌گری و ارائه خدمت) توسط یک بازیگر و زمینه‌سازی وقوع تعارض منافع
- تخصیص نقش‌های یکسان در یک فعالیت به بازیگران متعدد و وقوع تداخلات، تعارضات و موازی کاری بین بازیگران
- وجود فعالیت‌های بدون مسئول در نظام حکمرانی

بنابراین، به منظور اطمینان از اینکه در نظام حکمرانی کشور، نقش‌ها به درستی به بازیگران تخصیص داده شده‌اند و بدنه نظام حکمرانی توان حرکت به سمت هدف را دارا می‌باشد، می‌بایست تحلیلی از وضعیت تخصیص نقش‌ها به ساختارها در بخش‌های مهم نظیر حمل‌ونقل، آموزش، سلامت و ... صورت پذیرد. در این تحلیل می‌بایست در هر بخش ضمن شناسایی زیربخش‌های اصلی آن، بازیگران و نقشی که در هر زیربخش ایفا می‌نمایند شناسایی گردد تا در مراحل بعدی بتوان از طریق شناسایی خلأها و نواقص وضع موجود، گام‌های لازم برای اصلاح اتخاذ نمود.

یکی از بخش‌های اصلی کشور، بخش حمل و نقل است. این بخش را به طور کلی می‌توان به ۴ بخش جزئی‌تر، حمل و نقل هوایی، دریایی، جاده‌ای و دریایی تقسیم نمود. بررسی‌های اولیه حاکی از است در هر کدام از این بخش‌ها، آشفتگی و نابسامانی‌هایی در واگذاری نقش‌های مختلف به نهادها وجود داشته و بعضاً شاهد موازی-کاری و تعارض و تداخل بین نهادها هستیم. هدف از این طرح، طراحی الگوی حکمرانی مطلوب در بخش حمل و نقل دریایی است که بدین منظور از مدل تحلیلی (ساختار-نقش) یا به عبارت دیگر نگاشت نهادی استفاده شده است.

۱-۱ - معرفی مدل نگاشت نهادی

به منظور تبیین وضعیت نظام حکمرانی در هر بخش در کشور مبتنی بر مدل (ساختار-نقش) یا نگاشت نهادی، دو بُعد در رابطه با آن بخش می‌بایست مشخص گردد، بُعد اول، زیربخش‌های اصلی بخش مورد مطالعه بوده و بُعد دوم، نقشی است که سازمان‌های مختلف در هر کدام از این زیربخش‌ها ایفا می‌نماید. چنان‌که اشاره شد به منظور پایدار ماندن نظام حکمرانی، چهار نقش اصلی می‌بایست توسط بازیگران مختلف حکمرانی (دولت، بخش خصوصی و جامعه مدنی) ایفا گردد. این نقش‌ها عبارتند از سیاست‌گذاری، تنظیم‌گری، تسهیل‌گری و ارائه خدمات. اینکه کدام نقش را کدام بازیگر می‌بایست ایفا نماید، به عوامل مختلفی بستگی داشته و در طی سال‌های اخیر دست‌خوش تغییرات زیادی شده است. در این طرح تلاش می‌گردد تا انواع نقش‌هایی که سازمان‌های مختلف در زیربخش‌های مختلف حمل و نقل دریایی برعهده دارند، شناسایی گردد. با توجه به مقدمات فوق، چارچوبی مفهومی با عنوان نگاشت نهادی برای تحلیل وضعیت نظام حکمرانی بخش حمل و نقل دریایی در کشور، مطابق جدول ۳ ارائه می‌گردد. در این چارچوب فرض می‌گردد که زیربخش‌های بخش حمل و نقل دریایی به صورت I_1 تا I_n باشند. همچنین نقش‌های (های) سازمان‌های مختلف در نسبت با این زیربخش‌ها عبارت است از: سیاست‌گذار، تنظیم‌گر، تسهیل‌گر، ارائه‌دهنده خدمت. در این صورت می‌توان چارچوب پیشنهادی این طرح را بر نمودن خانه‌های جدول زیر یا به عبارت دیگر تعیین نقش سازمان‌های

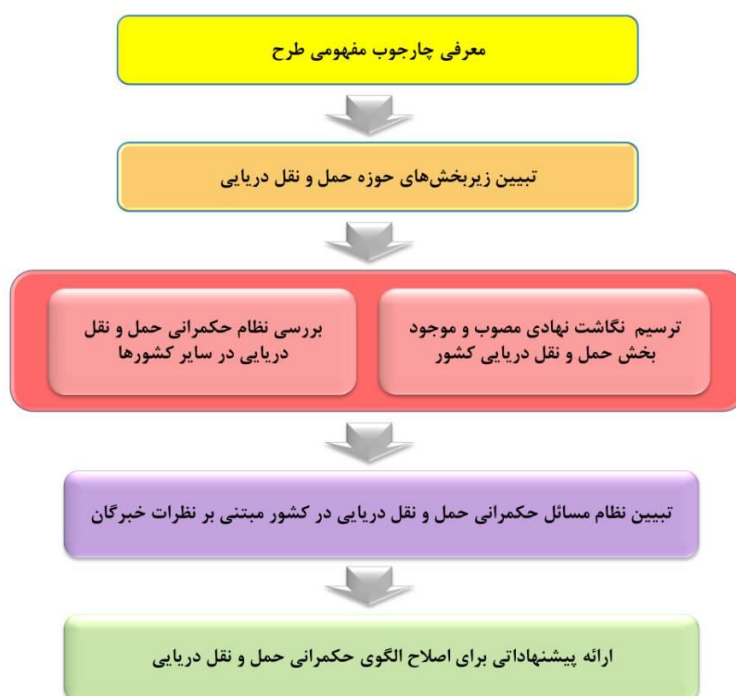
مختلف در نسبت با زیربخش‌های حمل و نقل و دریایی I_1 تا I_n دانست. لازم به ذکر است که برخی از خانه‌های جدول ممکن است در انتها خالی باشد.

جدول ۳- مدل نگاشت نهادی

I_n		I_1	زیربخش‌ها نقش‌ها در نظام حکمرانی
			سیاست‌گذار
			تنظیم‌گر
			تسهیل‌گر
			ارائه دهنده خدمات

۲-۱- فرایند طراحی حکمرانی مطلوب بخش حمل و نقل دریایی

به منظور طراحی الگوی حکمرانی مطلوب بخش حمل و نقل دریایی مبتنی بر مدل نگاشت نهادی، می‌بایست اقداماتی صورت پذیرد که در شکل ۲، این اقدامات اصلی نشان داده شده است.



شکل ۲- مراحل اصلی طراحی الگوی حکمرانی مطلوب بخش حمل و نقل دریایی

در ادامه، خروجی‌های مربوط به هر مرحله از فرایند طراحی الگوی حکمرانی مطلوب بخش حمل و نقل دریایی ارائه شده است.

۲- تبیین زیربخش‌های حمل و نقل دریایی

همان‌طور که در شکل ۲ نشان داده شده است، اولین مرحله در طراحی نظام حکمرانی مطلوب بخش حمل و نقل دریایی، تبیین زیربخش‌های حمل و نقل دریایی است. بخش حمل و نقل دریایی، شامل طیف گسترده‌ای از کارکردها و فعالیت‌ها است که به منظور امکان اتخاذ یک نگاه کل‌نگر و فهم جامع از جوانب مختلف مرتبط با حکمرانی عرصه حمل‌ونقل دریایی و جلوگیری از تحلیل تک‌ساحتی، چارچوبی نیاز است تا این جوانب مختلف را در خود جای داده و امکان تحلیل جامع را فراهم آورد. این چارچوب در واقع منعکس‌کننده کارکردها و فعالیت‌های اصلی است که بخش‌های مختلف سیستم را شکل داده و صنعت برای ادامه حیات خود به آن وابسته است. در صورت ترسیم تصویری جامع از کلیه کارکردها و فعالیت‌های ذیل بخش حمل و نقل دریایی، در مراحل بعدی پروژه با مطالعه قوانین و اساسنامه سازمان‌ها می‌توان به طور دقیق مشخص کرد، در ایران کدام نهاد در هر زیربخش، متولی چه نقشی بوده و این چنین می‌توان به تصویری جامع از وظایف و فعالیت‌هایی که بر اساس قانون بر عهده بازیگران مختلف این سیستم است، دست یافت. در ادامه، چارچوب استخراج‌شده برای عرصه حمل و نقل دریایی و اجزای آن و همچنین فرآیند استخراج آن ارائه شده است.

۲-۱- روش تبیین زیربخش‌های حمل و نقل دریایی

در این گزارش به منظور شناسایی زیربخش‌های اصلی بخش حمل و نقل دریایی، از منابع مختلفی استفاده شده است. روش کلی بدین صورت بوده است که ابتدا اسناد سیاستی یا دارای دلالت سیاستی در حوزه حکمرانی دریایی مورد شناسایی قرار گرفتند و سپس با مطالعه این اسناد، تلاش گردید تا موضوع‌شناسی عرصه حمل و نقل دریایی در اسناد سیاستی صورت پذیرد. بدین منظور، با جست‌وجوی کلیدواژه‌های مرتبط با حمل و نقل دریایی، اسناد مختلفی متشکل از گزارش‌های سیاستی و راهبردی تدوین‌شده توسط دستگاه‌های مرتبط دولتی، پژوهشکده‌ها و اندیشکده‌های داخلی و همچنین برخی اندیشکده‌های خارجی، قوانین داخلی مهم عرصه دریایی، مصاحبه‌های موجود خبرگان، مقالات علمی و همچنین سایت سازمان‌های مرتبط داخلی و برخی سازمان‌های مرتبط در سایر کشورها مورد بررسی قرار گرفتند. در این بررسی‌ها، موضوعات اصلی فعالیت‌ها و کارویژه‌های صنعت دریایی که در مورد آن‌ها مفهوم‌پردازی، خط‌مشی‌گذاری، مسئله‌شناسی و تحلیل صورت گرفته بود، شناسایی گردید. سپس این موضوعات و مضامین، مورد تحلیل قرار گرفته و دسته‌بندی شدند. نهایتاً این دسته‌بندی به برخی از خبرگان عرصه دریایی ارائه شده و پس از اعمال اصلاحات لازم، شکل ۴ به عنوان زیربخش‌های اصلی بخش حمل و نقل دریایی طراحی گردید.



شکل ۴- زیربخش‌های حمل و نقل دریایی

همان‌گونه که در چارچوب مفهومی فوق آمده است، به صورت کلی بخش حمل و نقل دریایی را می‌توان در دو بخش اصلی زیرساخت و عملیات سیر و حرکت دسته‌بندی نمود که در ادامه هر کدام به تفکیک معرفی می‌شوند.

۱-۱-۲- تبیین زیرساخت حمل و نقل دریایی

زیرساخت دارایی‌های ثابتی است که برای بهره‌برداری از حمل‌ونقل دریایی استفاده می‌شود. در این بخش، شناورها و سازه‌های فراساحل، تأسیسات و تجهیزات بندری و زیرساخت‌های بندری مورد بررسی قرار گرفته‌اند.

۱-۱-۲-۲- شناورها و سازه‌های فراساحلی

طراحی، ساخت و تعمیر کشتی‌ها، قایق‌ها، سازه‌های فراساحلی و سایر شناورها (اعم از تجاری یا نظامی) توسط معماران دریایی صورت می‌گیرد. معماری دریایی یا Naval Architecture که در ایران به کشتی‌سازی مشهور است، یک رشته مهندسی است که در آن به پژوهش‌های بنیادی و کاربردی، طراحی، توسعه، ارزیابی و محاسبات در تمام مراحل حیات یک وسیله نقلیه دریایی پرداخته می‌شود. از فعالیت‌های اصلی این علم می‌توان به طراحی اولیه شناور، طراحی دقیق، اجرای آزمایش‌های مختلف روی شناور، ساخت، به آب‌اندازی، عملیات نگهداری و تعمیر شناور اشاره نمود. کشتی‌های تجاری شامل نفت‌کش، شناورهای حمل گاز، فله‌برها و کانتینربرها؛ کشتی‌های مسافری و حمل خودرو؛ ناوهای جنگی شامل ناوشکن‌ها؛ ناوچه‌ها و زیردریایی‌ها و شناورهای زیرآبی، یخ‌شکن‌ها، شناورهای چند بدنه، هاورکرافت، هیدروفویلی و بارج‌ها، شناورهای صیادی و عملیاتی، لنگرانداز و شناورهای چند بدنه، هاورکرافت، هیدروفویلی و بارج‌ها و قایق‌های بادبانی تفریحی

گونه‌های مختلفی از شناورها هستند. برخی از شناورها مانند سوپرتانکرها از عظیم‌ترین و برخی مانند ناوهای هواپیمابر از پیچیده‌ترین سازه‌های دریایی ساخته شده به دست بشر هستند.

۲-۱-۱-۲- بنادر و زیرساخت‌های بندری

برای اینکه امکان پهلوگیری و لنگراندازی شناورها در حوضچه آرامش بندر مهیا باشد، زیرساخت‌هایی همچون محل پهلوگیری یا اسکله، توقف‌گاه، لنگرگاه، حوضچه چرخش و دهانه ورودی حوضچه آرامش مورد نیاز است. لازم به ذکر است که حوضچه آرامش به محوطه حفاظت شده بندر اطلاق می‌شود که شامل محوطه پهلوگیری، حوضچه چرخش و مانور شناورها، محوطه لنگراندازی و پارکینگ شناورها و مسیرهای ورود و خروج و ترافیک عبوری می‌باشد. توضیح مختصری در خصوص هر یک از زیرساخت‌های مذکور ذیل ارائه شده است:

الف- اسکله:

اسکله سازه‌ای دریایی است که به منظور پهلوگیری و مهار کشتی جهت بارگیری و باراندازی کالا ساخته می‌شود. اسکله‌ها معمولاً در درون حوضچه بندر که مکانی ایمن در برابر برخورد امواج و توفان است، ساخته می‌شوند. مکانی در اسکله که کشتی بتواند در آن پهلو بگیرد پهلوگاه و قرار گرفتن یا قرار دادن کشتی در پهلوگاه را پهلوگیری می‌گویند. اسکله‌ها به دو صورت عمود بر ساحل و موازی با ساحل ساخته می‌شوند. اسکله سبک و اسکله ساحلی از نوع اسکله‌های موازی با ساحل و اسکله‌های کوتاه و بلند از نوع اسکله‌های عمود بر ساحل می‌باشند.

ب- توقفگاه:

از آنجا که حوضچه آرامش محوطه‌ای امن در مقابل هجوم امواج دریایی می‌باشد، لذا می‌توان در داخل آن محل مناسبی جهت توقف طولانی مدت (پارکینگ) شناورها به منظور انجام تعمیرات جزئی، استراحت خدمه، انتظار برای بارگیری و غیره ایجاد نمود. این نواحی که معمولاً در بخش‌های غیر فعال حوضچه آرامش واقع هستند، اصطلاحاً توقفگاه نامیده می‌شوند.

ج- لنگرگاه:

به فضایی از حوضچه آرامش اطلاق می‌گردد که به منظور توقف موقت و یا اضطراری شناورها در نظر گرفته می‌شود. شناورها در این نواحی با استفاده از لنگراندازی و یا به وسیله مهاربندی به بویه‌های از قبل نصب شده، توقف می‌نمایند.

د- حوضچه چرخش:

در محوطه داخلی حوضچه آرامش، در نظر گرفتن محوطه‌ای خاص جهت انجام عملیات دور زدن یا چرخیدن شناورها به گونه‌ای که برای سایر شناورها مشکلی ایجاد ننماید، ضروری است. این محوطه

اصطلاحاً حوضچه چرخش نام دارد، که در آن یک شناور می‌تواند با استفاده از لنگر یا به کمک یدک کش و یا بدون استفاده از آنها اقدام به انجام مانور لازم بنماید.

ه - دهانه ورودی حوضچه آرامش:

مدخل ورود به حوضچه آرامش است که مشخصات آن شامل عرض، راستا و عمق می‌باشد و بر اساس شرایط هیدرودینامیکی، ابعاد شناور طرح و سایر عوامل مؤثر تعیین می‌گردد.

۲-۱-۱-۳- تأسیسات و تجهیزات بندری

به‌عنوان تأسیسات و تجهیزات می‌توان موارد زیر را برشمرد:

الف- کانال‌های دسترسی

برای حمل مطمئن کالا و مسافر توسط ناوگان کشتیرانی به / از بنادر نیاز به مسیرهای آبی ایمن حوضچه‌های آرامش می‌باشد. آبراهه‌های کشتیرانی به کلیه مسیرها و معابر آبی ساحلی یا درون خشکی اطلاق می‌گردد که به منظور تردد انواع شناورها احداث، بهسازی و یا نگهداری می‌شوند. آبراهه‌های کشتیرانی می‌توانند طبیعی بوده یا از طریق لایروبی به صورت مصنوعی ایجاد شوند. هرگونه معبر و مسیر تردد کشتی را که به صورت مصنوعی و توسط انسان در دریا یا خشکی از طریق حفاری یا لایروبی ایجاد شده باشد، کانال می‌نامند فلذا کانال دسترسی، آبراهه‌ای است که لنگرگاه را به حوضچه محوطه بنادر متصل می‌سازد.

ب- تجهیزات محافظت بندر

سازه‌های محافظ به موج‌شکن، دستک، دیواره ساحلی، دستک هدایت‌کننده، آبگیر، سد تسطیح تراز، پوشش سنگچین، خاکریز، آبشکن و دیواره تاج موج‌شکن‌ها و غیره اطلاق می‌گردد. عملکرد سازه‌های محافظ در بنادر شامل تأمین آرامش بندر، حفظ عمق آب، جلوگیری از فرسایش ساحل، کنترل بالا آمدن سطح آب پشت خاکریز هنگام برکشند (خیزاب) طوفان و سونامی می‌باشد. در سال‌های اخیر این ضرورت به وجود آمده است که سازه‌های محافظ جنبه‌های زیبایی شناختی را نیز رعایت نمایند، به‌گونه‌ای که مردم از تماس با طبیعت دریا و محیط بندر لذت ببرند.

ج- علائم کمک ناوبری و چراغ‌های دریایی

علائم کمک ناوبری و چراغ‌های دریایی، دستگاه یا وسایل خارجی کمک‌کننده به دریانوردان در تعیین و محاسبه موقعیت و یا مسیر دریانوردی و همچنین خطرات و موانع دریایی می‌باشند و شامل فانوس‌های دریایی، بیکن‌ها، سفینه‌های دریایی، بویه‌ها، ریکن‌ها و علائم مخصوص مه می‌شوند. این علائم در نقاط مختلف طول سواحل و در مسیرهای قابل کشتیرانی به عنوان راهنمای آب‌های ایمن

قرار داده می‌شوند و دریانوردان را در تعیین نقطه نسبت به خشکی و خطرات ناپیدا کمک می‌نمایند. این علائم به صورتی هستند که قابلیت دیده شدن و یا شنیده شدن را داشته و سیستمی را به وجود می‌آورند که مسیر ایمن را نشان می‌دهند. اشکال و موقعیت آنها معانی مختلفی را پدید می‌آورند و دریانورد قادر است با شناسایی آنها مسیر مستقیم و ایمن را در پیش گرفته و از خطرات احتمالی جلوگیری نماید.

۲-۱-۲- تبیین سیر و حرکت (دریانوردی)

دریانوردی و سیر و حرکت انواع مختلفی را در برمی‌گیرد که که اقسام مختلف آن بر حسب موضوعات شامل دریانوردی بازرگانی، اکتشافی، صیادی، نظامی، امدادی، تفریحی و گردشگری می‌باشد که در ادامه تعاریف مربوط به هریک بیان شده است.

۲-۱-۲-۱ دریانوردی بازرگانی

دریانوردی بازرگانی از منظر مسیر و برنامه تردد کشتی‌ها به دو دسته کشتیرانی ترمپ و لاینر تقسیم می‌شود. در کشتیرانی ترمپ حرکت کشتی‌ها بر اساس موقعیت بار صورت می‌گیرد و در مورد زمان و مکان به طور نامنظم است. زمان در مفهوم فوق به این معنی است که اجاره کننده ممکن است از کشتی در یک دوره زمانی استفاده کند. زمان اجاره می‌تواند از یک ماه تا شش ماه یا یک سال و حتی بیشتر باشد. مدت زمان دقیق اجاره در قرارداد بین مالک کشتی و اجاره کننده قید می‌شود و این مدت صرفاً بر اساس نیاز اجاره کننده تعیین می‌شود. مکان در مفهوم فوق، بیشتر به معنی بنادر بارگیری و تخلیه می‌باشد. کشتیرانی لاینر نوعی از حمل و نقل دریایی مشابه خطوط هوایی در حمل و نقل هوایی غیر نظامی، خدمات قطارها در حمل و نقل ریلی و خدمات اتوبوس‌ها در حمل و نقل شهری است. شرکت‌های کشتیرانی لاینر، خدمات حمل و نقل را با برنامه حرکت ثابت و منظم، بنادر ثابت و مشخص، کشتی‌های نام برده شده و در بیشتر موارد با قیمت تعیین شده و ثابت ارائه می‌دهند. سیستم عملیاتی یک شرکت لاینر مدیریت کشتی و مدیریت بار را در بر می‌گیرد.

۲-۱-۲-۲ دریانوردی اکتشافی

اکتشاف از ذخایر موجود در بستر اقیانوس‌ها و دریاها با اهداف مختلفی همچون مطالعه ساختارهای زمین‌شناسی، مطالعات بیولوژیکی، ژئوشیمیایی، اقلیم‌شناسی دریایی، جامعه‌شناسی دریایی، مسائل اقتصادی و سیاسی و در نهایت اکتشاف ذخایر معدنی انجام می‌گیرد.

۲-۱-۲-۳ دریانوردی صیادی

امروزه با توجه به نرخ رشد جمعیت، ضروری است که قسمت عظیمی از کمبود پروتئین را از بخش شیلات تأمین نمود؛ یعنی باید از منابع آبی داخلی و آب‌های آزاد استفاده مطلوب کرد و به پرورش و صید آبزیان و

عمل‌آوری فرآورده‌های ماهی پرداخت. شیلات شامل ماهیگیری در حوزه آبی داخلی و ماهیگیری در آب‌های بین‌المللی می‌باشد که بایستی به آن توجه ویژه داشت.

۲-۱-۲-۴ – دریانوردی تفریحی و گردشگری

گردشگری دریایی به عنوان یکی از پر مخاطب‌ترین انواع گردشگری، شامل آن دسته از فعالیت‌های تفریحی است که در محیط دریا صورت می‌پذیرد. فعالیت‌های تفریحی آبی نظیر قایق سواری و ماهیگیری، غواصی، ورزش‌های آبی موتوری و غیر موتوری، شرکت در تورهای یک روزه، چند روزه و چند هفته‌ای کروزها و کشتی‌های تفریحی، آموزش قایق‌رانی، فعالیت‌های اکوتوریستی و تماشای حیات وحش دریایی، فعالیت‌های اکتشافی و ماجراجویانه نظیر موج سواری، بادسواری، کایاک‌سواری از مهم‌ترین جذابیت‌های گردشگری دریایی هستند.

۲-۱-۲-۵ – دریانوردی امداد و نجات

دریانوردی امدادی شامل نجات در دریا، یدک‌کشتی، کشتی شکستگی و راهنمایی می‌باشد و هدف کمک به کشتی‌هایی است که در اوج بحران و خطر قرار گرفته‌اند.

۲-۱-۲-۶ – دریانوردی خدمات فراساحلی

هرگونه سیر و حرکتی در دریا که به منظور ارائه خدمات به سازه‌های فراساحل نصب شده در دریا صورت می‌پذیرد، در ذیل این نوع از دریانوردی قرار می‌گیرد.

۳- ترسیم نگاشت نهادی مصوب و موجود بخش حمل و نقل دریایی

همان‌طور که در شکل ۲ نشان داده شده است، مرحله بعدی در فرایند طراحی الگوی حکمرانی مطلوب بخش حمل و نقل دریایی، ترسیم نگاشت نهادی مصوب و موجود بخش حمل و نقل دریایی در کشور است. در شکل ۳، اقدامات اصلی که به منظور انجام این مرحله می‌بایست صورت پذیرد، نشان داده شده است.



شکل ۳- مراحل ترسیم نگاشت نهادی مصوب و موجود بخش حمل و نقل دریایی

در ادامه، یافته‌های هرکدام از مراحل ترسیم نگاشت نهادی مصوب و موجود بخش حمل و نقل دریایی ارائه شده است.

۳-۱ - گردآوری قوانین و مقررات مرتبط با حوزه حمل و نقل دریایی و شناسایی بندهای مرتبط با حوزه دریایی

اولین گام در ترسیم نگاشت نهادی مصوب بخش حمل و نقل دریایی، شناسایی قوانین و مقررات مرتبط با حوزه حمل و نقل دریایی و استخراج بندهای مرتبط با حوزه دریایی از بین بندهای قوانین و مقررات شناسایی شده است. در این گزارش، گردآوری قوانین و مقررات مرتبط، در سه گام اصلی صورت پذیرفته است. در گام اول، کلیدواژه‌های مرتبط با حوزه دریایی شناسایی شده است. در این مرحله تلاش گردیده تا انتخاب کلیدواژه‌ها به گونه‌ای صورت پذیرد که با جستجوی آنها بتوان تمامی قوانین و مقررات مرتبط با حوزه دریایی را استخراج نمود. در جدول ۴، کلیدواژه‌های مورد استفاده در این مرحله آورده شده است.

جدول ۴- کلیدواژه‌های مورد استفاده در احصاء قوانین و مقررات مرتبط با حوزه حمل و نقل دریایی

کلید واژه‌های مرتبط با حوزه حمل و نقل دریایی
کشتی/ شناور

کلید واژه‌های مرتبط با حوزه حمل و نقل دریایی
دریایی
کشتیرانی/ دریانوردی
حمل و نقل
بندر
زیرساخت
مسافری
باری
صیادی

در گام دوم، کلیدواژه‌های ذکر شده در جدول ۴، در بستر "لوح جامع قوانین و مقررات معاونت حقوقی ریاست جمهوری"، جستجو شده تا قوانین و مقررات مرتبط با حوزه حمل و نقل دریایی شناسایی گردد. قوانین و مقررات بررسی شده در این بخش را به صورت کلی می‌توان در پنج دسته قوانین مصوب مجلس شورای اسلامی، قوانین برنامه‌های توسعه اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی جمهوری اسلامی، سیاست‌های کلی ابلاغی مقام معظم رهبری، اساسنامه سازمان‌های مرتبط و مقررات مرتبط با حوزه حمل و نقل دریایی تقسیم‌بندی نمود. بازه زمانی مورد بررسی نیز سال‌های بین ۱۳۱۴ تا ۱۴۰۱ می‌باشد. با توجه به تنوع کلیدواژه‌های انتخاب شده، در این مرحله، قوانین و مقررات زیادی استخراج گردیدند که لزوماً تمامی آنها به طور مستقیم با حوزه حمل و نقل دریایی مرتبط نبودند؛ لذا در این گام، قوانین و مقررات منسوخ، مواردی که با حوزه حمل و نقل دریایی ارتباط مستقیمی نداشتند یا مواردی که در آنها نقشی در حوزه حمل و نقل دریایی به بازیگری تخصیص داده نشده بود، نظیر موافقتنامه و معاهده‌های بین‌المللی و قوانین بودجه، از بین قوانین و مقررات حذف گردیدند. در جدول ذیل لیست قوانین و مقررات مرتبط با حوزه دریایی که در انتهای این مرحله بدست آمد، آورده شده است.

جدول ۵- قوانین و مقررات استخراج شده مرتبط با حوزه حمل و نقل دریایی

ردیف	نام قانون/مقرره	سال تصویب
۱	برنامه چهارم توسعه	۱۳۸۳
۲	برنامه پنجم توسعه	۱۳۸۹
۳	قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم	۱۳۸۶
۴	قانون دریایی	۱۳۴۳
۵	قانون اصلاح قانون دریایی ایران	۱۳۹۱
۶	قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی	۱۳۸۷
۷	قانون راجع به اجازه تأسیس سازمان بنادر و کشتیرانی	۱۳۳۹
۸	قانون الحاق یک تبصره به بند (۲۲) ماده (۳) آئین نامه سازمان بنادر و دریانوردی مصوب ۱۳۴۸	۱۳۸۷

ردیف	نام قانون/مقرره	سال تصویب
۹	قانون امور گمرکی	۱۳۹۰
۱۰	قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بنادر	۱۳۹۵
۱۱	قانون حفاظت دریا و رودخانه های مرزی از آلودگی با مواد نفتی	۱۳۵۴
۱۲	طرح ملی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی های نفتی و مواد خطرناک و سمی در دریا و رودخانه های قابل کشتیرانی	۱۴۰۰
۱۳	قانون حفاظت و بهره برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران	۱۳۷۴
۱۴	قانون معادن	۱۳۳۶
۱۵	طرح ملی جستجو و نجات دریایی	۱۳۷۳
۱۶	قانون اراضی مستحدث و ساحلی	۱۳۵۴
۱۷	قانون توزیع عادلانه آب	۱۳۶۱
۱۸	قانون تضمین وامهای دریافتی شرکتهای کشتیرانی ایرانی	۱۳۵۳
۱۹	قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی	۱۳۸۴
۲۰	آیین نامه اجرایی ماده (۶۳) قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران	۱۳۸۳
۲۱	مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در مورد آیین نامه اجرایی مربوط به چگونگی استفاده عموم از امکانات اقامتی موجود در خارج از حریم شصت متر ساحل دریا	۱۳۸۷
۲۲	آیین نامه اجرایی ماده (۱۸۲) قانون برنامه پنجساله پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران	۱۳۹۰
۲۳	آیین نامه اجرایی جزء (۱) بند (الف) ماده (۱۸۷) و بند (الف) ماده (۱۹۱) قانون برنامه پنجساله پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران	۱۳۹۲
۲۴	آئین نامه اجرائی قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی جمهوری اسلامی ایران	۱۳۸۶
۲۵	آیین نامه احداث و استفاده از تاسیسات در فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی ایران در خلیج فارس و دریای عمان	۱۳۷۵
۲۶	آیین نامه نحوه انجام پژوهش ها و تحقیقات علمی در مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان	۱۳۷۷
۲۷	آیین نامه اجرایی تبصره ۳ ماده ۳ قانون حفاظت از دریاها و رودخانه های قابل کشتیرانی در برابر آلودگی نفتی، ۱۳۸۹ «دفتر ثبت نفت»	۱۳۹۳
۲۸	آیین نامه تفکیک وظایف ناشی از قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقاوله نامه کار دریایی مصوب سازمان بین المللی کار	۱۳۹۴
۲۹	پیش نویس آیین نامه اجرایی ایجاد و فعالیت بنادر خشک در کشور	۱۳۹۳
۳۰	آیین نامه ثبت انتقالات و معاملات کشتی ها	۱۳۴۴
۳۱	آیین نامه ثبت کشتیها و شناورها	۱۳۴۴
۳۲	اصلاح ماده ۱۷ آیین نامه ثبت کشتیها و شناورها	۱۳۶۷

پس از استخراج و گردآوری قوانین و مقررات مرتبط با حمل و نقل دریایی، گام بعدی این است که از بین مواد متنوع این قوانین و مقررات، ماده‌هایی که نقشی را برعهده نهادهای مختلف در حوزه حمل و نقل دریایی گذاشته است، شناسایی گردد. در این گام، به منظور استخراج بندهای مرتبط، تمامی مواد قوانین و مقررات مرتبط با

حوزه دریایی به طور کامل مطالعه گردید. با توجه به اینکه هر ماده ممکن است از چندین بند قانونی تشکیل شده باشد که در بندهای متفاوت، نقش‌های متفاوتی را به سازمان‌های مختلف تخصیص داده باشد، جهت تدقیق در شناسایی نقش‌ها، پس از شناسایی مواد مرتبط در قوانین و مقررات، هر ماده قانونی به بندهای قانونی و هر بند قانونی به حکم قانونی تجزیه می‌گردد تا قرائت دقیق‌تری از مواد قوانین و مقررات صورت گیرد. حکم قانونی، هر گزاره‌ای است که دربرگیرنده یک نقش برای هر بازیگر این عرصه باشد. گاه نیز قانونگذار ماده را به اجزائی تقسیم می‌کند که معمولاً با حروف ابجد یا اعداد مشخص شده‌اند که به آن اجزاء، بند قانونی اطلاق می‌گردد.

۳-۲ - تعیین نقش بازیگران مختلف در زیربخش‌های حمل و نقل دریایی

مطابق مراحل اصلی ترسیم نگاشت نهادی مصوب که در شکل ۳ نشان داده است، گام بعدی پس از استخراج بندهای قانونی مرتبط با بخش حمل و نقل دریایی، تعیین نقش‌های سازمان‌های مختلف در زیربخش‌های مختلف حمل و نقل دریایی است. در این مرحله، تمامی بندهای قوانین و مقررات که در بخش قبل به عنوان بندهای مرتبط با حوزه حمل و نقل دریایی شناسایی گردیدند، بار دیگر مطالعه شده و در هر بند سه موضوع مشخص می‌گردد؛ اول اینکه در بند مورد بررسی، به کدام سازمان‌ها نقشی واگذار شده است. دوم اینکه به سازمان‌های مذکور در بند قانون یا مقررات، ایفای کدام یک از نقش‌ها و زیرنقش‌های سیاست‌گذاری، تنظیم‌گری، تسهیل‌گری و ارائه خدمات تخصیص داده شده است. سومین موضوعی که در هر بند مورد بررسی می‌بایست مشخص گردد این است که سازمان‌های مذکور، در کدام یک از زیربخش‌های حمل و نقل دریایی (زیرساخت حمل‌ونقل دریایی و دریانوردی) موظف به ایفای نقش شده‌اند. با توجه به موارد ذکر شده، در جدول ۶ نمونه‌ای از تعیین نقش بندهای مرتبط با حوزه حمل و نقل دریایی ارائه شده است.

جدول ۶- نمونه‌ای از تعیین نقش بازیگران مختلف در زیربخش‌های حمل و نقل دریایی

نام قانون	شرح قانون	سازمان متولی در قانون	نقش	کارکرد
قانون معادن (ماده ۶)	اکتشاف ذخائر معدنی، منوط به صدور پروانه اکتشاف توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت می‌باشد.	وزارت صنعت، معدن و تجارت	تنظیم‌گری (صدور مجوز)	دریانوردی اکتشافی
قانون حفاظت دریا و رودخانه های مرزی از آلودگی با مواد نفتی (ماده ۵)	سازمان حفاظت محیط زیست موظف است براساس معاهدات بین‌المللی و ضوابط و مقررات ملی، استانداردهای زیست‌محیطی مورد نیاز برای امکانات و تاسیسات مذکور در این ماده را تهیه و ابلاغ نموده و با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی بر اجرا آن نظارت نماید.	سازمان حفاظت محیط زیست سازمان بنادر و دریانوردی	تنظیم‌گری (مقرره‌گذاری) تنظیم‌گری (رصد و بازرسی)	زیرساخت حمل و نقل دریایی و دریانوردی

نام قانون	شرح قانون	سازمان متولی در قانون	نقش	کارکرد
قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی (ماده ۹)	نظر به گستردگی صنایع و امور مختلف دریایی کشور در وزارتخانه‌ها و دستگاه‌های مختلف و به منظور تمرکز سیاست‌گذاری و ایجاد هماهنگی الزم در جهت بهره‌گیری کامل از ظرفیت‌های کشور در این بخش، شورای عالی صنایع دریایی کشور به ریاست رئیس جمهور (و در غیاب وی معاون اول رئیس جمهور) و عضویت وزراء صنایع و معادن به عنوان دبیر شورا، نفت، امور اقتصادی و دارایی، راه و ترابری، بازرگانی، دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، جهاد کشاورزی، رئیس سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور و رئیس سازمان حفاظت محیط زیست کشور تشکیل می‌شود. تصمیمات شورای عالی صنایع دریایی کشور پس از تأیید رئیس جمهور لازم‌الاجراء خواهد بود.	شورای عالی صنایع دریایی	سیاست‌گذار	زیرساخت حمل و نقل دریایی و دریانوردی

۳-۳ - ترسیم نگاشت نهادی مصوب بخش حمل و نقل دریایی

مطابق مراحل اصلی ترسیم نگاشت نهادی مصوب که در شکل ۳ نشان داده است، گام بعدی پس از تعیین نقش بازیگران مختلف در زیربخش‌های حمل و نقل دریایی، ترسیم نگاشت نهادی مصوب حمل و نقل دریایی است. پس از آن که مطابق جدول ۷، نقش نهادهای مختلف در زیربخش‌های حمل و نقل دریایی مشخص گردید، ماتریس نگاشت نهادی مصوب حمل و نقل دریایی به ازای نقش‌های مختلف سیاست‌گذاری، تنظیم‌گری، تسهیل‌گری و ارائه خدمات ترسیم می‌گردد.

۳-۳-۱ - نگاشت نهادی مصوب نقش سیاست‌گذاری بخش حمل و نقل دریایی

همان‌طور که در بخش چارچوب مفهومی اجرای طرح به تفصیل شرح داده شد، نقش سیاست‌گذاری یکی از نقش‌های اصلی نظام حکمرانی است که شامل زیرنقش‌های دیده‌بانی، تعیین اهداف و جهت‌گیری‌های کلان، طراحی نظام و تعیین نقش بازیگران و ارزیابی می‌گردد. در این بخش از گزارش، نگاشت نهادی مصوب نقش سیاست‌گذاری بخش حمل و نقل دریایی ترسیم شده است. با توجه به نتایج به دست آمده از بخش قبل، بازیگرانی که نقش سیاست‌گذاری در نظام حکمرانی حمل و نقل دریایی ایفا می‌نمایند مشخص شده و مطابق جدول ۷، اسامی این بازیگران در خانه‌های جدول در تقاطع زیربخشی که در آن، یکی از زیرنقش‌های سیاست‌گذاری را ایفا می‌نمایند، درج می‌گردد.

جدول ۷- نگاشت نهادی مصوب سیاست‌گذاری حمل و نقل دریایی

بخش‌ها	تامین، توسعه، بهسازی و نوسازی زیرساخت حمل‌ونقل دریایی										
	بنادر بازرگانی	بنادر صیادی	بنادر نفت و گاز	بنادر گردشگری	بنادر آزاد	شناورها و سازه‌های فراساحل	بازرگانی	تحقیقاتی-اکتشافی	صیادی	تفریحی-گردشگری	امداد و نجات
سیاست‌گذاری											
دیدهبانی / آینده‌نگری	مرکز توسعه و سیاست های راهبردی وزارت راه و شهرسازی وزارت راه و شهرسازی (بررسی نیازمندی‌های ترابری کشور و تعیین اولویت‌های اجرایی آنها، بررسی نیازمندی‌ها و شناسائی مجموع قدرت و ظرفیت ترابری کشور) / وزارت راه و شهرسازی (ایجاد بانک جامع حمل‌ونقل کشور) ^۲										
تعیین اهداف و اولویت‌های کلان	هیئت وزیران (تصویب طرح جامع حمل و نقل کشور) ^۳										
	مجمع تشخیص مصلحت نظام، مجلس شورای اسلامی، هیئت وزیران، سازمان برنامه و بودجه										
	شورای عالی صنایع دریایی (سیاست‌گذاری و ایجاد هماهنگی لازم در جهت بهره‌گیری کامل از ظرفیت‌های کشور در بخش صنایع و امور دریایی، تصویب سند راهبردی و نقشه راه و برنامه عملیاتی و نظام نوآوری بخشی صنایع دریایی کشور و ارائه آن به مراجع ذیربط در صورت لزوم) وزارت کشور و شورای عالی امنیت ملی (تهیه و تصویب طرح جامع امنیت پایدار مناطق مرزی) ^۴ / دولت (لحاظ‌کردن سیاست‌های دریایی در برنامه‌ریزی آمایش سرزمین) ^۵ ، (سیاست‌گذاری یکپارچه امور دریایی و تقسیم کار ملی و مدیریت چابک و کارآمد دریا به منظور بهره‌گیری حداکثری از ظرفیت‌های دریا، برای احراز جایگاه شایسته جهانی و رتبه اول در منطقه، تدوین طرح جامع توسعه دریامحور با پهنه‌بندی دریا، کرانه و پس‌کرانه و تعیین سهم و جغرافیای جمعیت، تجارت، صنعت، کشاورزی و گردشگری، خصوصاً در سواحل و جزایر جنوب و بالاخص سواحل مکران با تأکید بر هویت ایرانی) ^۶ / شورای آمایش سرزمین (تدوین، تصویب و نظارت بر استقرار «نظام یکپارچه برنامه‌ریزی و مدیریت توسعه سرزمینی» و تنظیم روابط ارکان اصلی آن و بررسی و تصویب برنامه‌ها و طرح‌های توسعه سرزمینی در سطوح ملی، منطقه‌ای و استانی) ^۷ / کارگروه ملی محیط زیست (تنظیم سیاست‌های کلان جهت مدیریت بهینه زیست‌بوم‌های حساس و شکننده در چارچوب برنامه و پیشنهاد آن به شورای عالی محیط زیست برای تصویب) ^۸ / کارگروه مقابله با آلودگی نفتی (تصویب طرح‌های احتیاطی ملی و استانی مقابله با آلودگی نفتی) ^۹										
	دولت (تدوین، اجرا و نظارت بر طرح جامع ساماندهی سواحل دریای خزر) ^{۱۰}					دولت (تهیه سازوکارهای لازم برای	وزارت صمت (سیاست‌گذاری		وزارت گردشگری و سازمان حفاظت		

^۲ برنامه پنجم (بند و ماده ۱۶۳)

^۳ قانون احکام دائمی برنامه های توسعه کشور (ماده ۳۰- بند ج -۲)

^۴ برنامه پنجم توسعه (ماده ۲۰۳)

^۵ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور (تبصره ۴ ماده ۳۲)

^۶ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور

^۷ آیین‌نامه اجرایی ماده (۱۸۲) قانون برنامه پنجم (ماده ۴)

^۸ آیین نامه اجرایی جزء (۱) بند (الف) ماده (۱۸۷) و بند (الف) ماده (۱۹۱) قانون برنامه پنجم (ماده ۳)

^۹ طرح (سامانه) ملی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی در دریا و رودخانه های قابل کشتیرانی (ماده ۳)

^{۱۰} برنامه چهارم توسعه (ماده ۶۳)

سیاست‌گذاری	بخش‌ها	تأمین، توسعه، بهسازی و نوسازی زیرساخت حمل‌ونقل دریایی						سیر و حرکت (دریانوردی)					
		بنادر بازرگانی	بنادر صیادی	بنادر نفت و گاز	بنادر گردشگری	بنادر آزاد	شناورها و سازه‌های فراساحل	بازرگانی	تحقیقاتی-اکتشافی	صیادی	تفریحی-گردشگری	امداد و نجات	خدمات فراساحلی
		دولت (تدوین و اجرای برنامه مدیریت یکپارچه زیست بومی و برنامه عملیاتی حفاظت و بهره‌برداری پایدار از تنوع زیستی زیست بوم‌های حساس و شکننده کشور) ^{۱۱} وزارت راه و شهرسازی (تهیه طرح جامع ساماندهی سواحل کشور) ^{۱۲} شورای عالی شهرسازی و معماری (تایید و تصویب طرح جامع ساماندهی سواحل کشور) ^{۱۳}						تحقق افزایش حجم عبور (ترانزیت) خارجی کالا) ^{۱۴}	اجرایی و هماهنگی در مورد مواد معدنی دریایی) ^{۱۵}		محیط زیست (تهیه طرح ساماندهی گردشگری سواحل شمالی و جنوبی) ^{۱۶}		
وزارت کشور (ساماندهی سواحل و اجرای طرح‌های بهسازی و شنا) ^{۱۸} وزارت گردشگری (تهیه برنامه‌های توسعه گردشگری در مناطق ساحلی کشور) ^{۱۹}						دولت (همکاری با دولت‌های حوزه دریای خزر در زمینه‌های مبارزه با تروریسم، جرایم سازمان‌یافته، قاچاق و پولشویی، تأمین امنیت کشتیرانی، مبارزه با صیر غیرقانونی و تأمین امنیت دریانوردی) ^{۲۰} وزارت امور خارجه، وزارت کشور، وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح، وزارت راه و شهرسازی، وزارت جهاد کشاورزی، وزارت امور اقتصادی و دارایی، سازمان حفاظت محیط زیست و ستاد مبارزه با مواد مخدر (مشارکت در اجرای موافقت‌نامه همکاری دریای خزر)							

^{۱۱} برنامه پنجم توسعه (ماده ۱۸۷)

^{۱۲} آیین‌نامه اجرایی ماده (۶۳) قانون برنامه چهارم (ماده ۲)

^{۱۳} آیین‌نامه اجرایی ماده (۶۳) قانون برنامه چهارم (ماده ۳)

^{۱۴} برنامه پنجم توسعه (بند ز ماده ۱۶۳)

^{۱۵} قانون معادن (ماده ۴)

^{۱۶} برنامه ششم توسعه (بند ب ماده ۱۰۰)

^{۱۷} برنامه پنجم توسعه (ماده ۱۳۰)

^{۱۸} برنامه پنجم توسعه (ماده ۱۸۷)

^{۱۹} آیین‌نامه اجرایی ماده (۶۳) قانون برنامه چهارم (بند د ماده ۲)

^{۲۰} قانون موافقت‌نامه مربوط به همکاری در زمینه امنیت در دریای خزر (بند ۱ ماده ۲)

۲-۳-۳ - نگاشت نهادی مصوب تنظیم‌گری بخش حمل و نقل دریایی

همان‌طور که در بخش چارچوب مفهومی اجرای طرح به تفصیل شرح داده شد، نقش تنظیم‌گری یکی از نقش‌های اصلی نظام حکمرانی است که شامل زیرنقش‌های مقررہ‌گذاری، رصد و بازرسی، اعمال مقررات، اطلاع‌رسانی و آگاه‌سازی، حل دعاوی و اعمال مجازات می‌گردد. در این بخش از گزارش، نگاشت نهادی مصوب نقش تنظیم‌گری بخش حمل و نقل دریایی ترسیم شده است. با توجه به نتایج به دست آمده از بخش قبل، بازیگرانی که نقش تنظیم‌گری در نظام حکمرانی حمل و نقل دریایی ایفا می‌نمایند مشخص شده و مطابق جدول ۸، اسامی این بازیگران در خانه‌های جدول، در تقاطع زیربخشی که در آن، یکی از زیرنقش‌های تنظیم‌گری را ایفا می‌نمایند، درج گردیده است.

جدول ۸- نگاهت نهادهی مصوب تنظیم‌گری حمل و نقل دریایی

زیربخش‌ها	تأمین، توسعه، بهسازی و نوسازی زیرساخت حمل‌ونقل دریایی											سیر و حرکت (دریانوردی)		
	بنادر بازرگانی	بنادر صیادی	بنادر نفت و گاز	بنادر گردشگری	بنادر آزاد	شناورها و سازه‌های فراساحل	بازرگانی	تحقیقاتی-اکتشافی	صیادی	تفریحی-گردشگری	امداد و نجات	خدمات فراساحلی		
مقررات‌گذاری (تدوین ضوابط، وضع تعرفه و...)	شورای عالی سازمان بنادر و دریانوردی و شورای اقتصاد (تدوین نظام تعرفه‌گذاری خدمات دریایی و بندری) ^{۲۱}													
	سازمان بنادر و دریانوردی (تعیین و ابلاغ تعرفه حقوق، عوارض و هزینه‌های خدمات بندری و دریایی) ^{۲۲} ، (تهیه و تنظیم و اجرای مقررات بندری و دریایی و کشتیرانی بازرگانی) ^{۲۳}													
	شورای عالی هماهنگی ترابری کشور (بررسی و اظهار نظر در مورد پیشنهادهای مربوط به سیاست نرخ گذاری و خدمات ترابری) / ستاد تنظیم بازار / شورای رقابت													
	سازمان بنادر و دریانوردی ((اداره تاسیسات لازم جهت دریافت آب توازن و فضولات نفتی از نفت‌کش‌ها، شناورها) ^{۲۴} ، (بازنگری تعرفه‌های مربوط به استفاده از تجهیزات مقابله با آلودگی) ^{۲۵}													
	سازمان حفاظت محیط زیست ((تعیین استانداردها و ضوابط مربوط به جلوگیری از آلودگی و تخریب سواحل ناشی از فعالیتهای گردشگری دریانوردی، بندری، احداث و بهره‌برداری از سازه‌های دریایی) ^{۲۶} (تهیه و ابلاغ استانداردهای زیست‌محیطی مورد نیاز برای امکانات و تاسیسات دریافت آب توازن و فضولات نفتی از نفت‌کش‌ها، کشتی‌ها و شناورها) ^{۲۷} ، (تدوین استانداردهای زیست‌محیطی مقابله با آلودگی‌های نفتی، تعیین موقعیت جغرافیایی، تنظیم نقشه‌های مورد نیاز و تشریح شرایط زیستی مناطق حساس و آسیب‌پذیر و ایجاد شبکه دریافت و توزیع اطلاعات زیست‌محیطی در منطقه تحت پوشش طرح احتیاط ملی، تدوین و اعلام شاخص‌های زیست‌محیطی مربوط در چارچوب اجرای طرح احتیاط ملی) ^{۲۸} ، (تعیین و تصویب شاخص‌های حساسیت و شکنندگی زیست‌بوم‌ها) ^{۲۹} / هیئت وزیران (تعیین جریمه‌های نقدی آلودگی دریا و رودخانه‌ها) ^{۳۰} / وزارت جهاد کشاورزی (ارائه معیارهای تعیین حریم دریا) ^{۳۱}													
سازمان جنگل‌ها، مراتع و آبخیزداری (شناسایی و نقشه‌برداری حریم و اراضی ساحلی کشور، تعیین حق‌الارض و بهای عرصه و اعیان و میزان اجاره‌بها و ارزیابی عوض و معوض) ^{۳۲}														
دولت / سازمان بنادر و دریانوردی (یکسان‌سازی تعاریف و اصطلاحات قانونی کنوانسیون‌های بین‌المللی که ایران عضو آنها است، تأمین ایمنی با بیمه‌های دریایی و امداد و نجات در دریا، حفاظت از محیط زیست و تعیین حریم‌ها و پهنه‌بندی														

^{۲۱} برنامه پنجم توسعه (ماده ۱۶۵)

^{۲۲۲} قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بنادر (ماده واحده)

^{۲۳} قانون تشکیل سازمان بنادر و دریانوردی

^{۲۴} قانون حفاظت دریا و رودخانه های مرزی از آلودگی با مواد نفتی (ماده ۵)

^{۲۵} طرح (سامانه) ملی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی در دریا و رودخانه های قابل کشتیرانی

^{۲۶} آیین‌نامه اجرایی ماده (۶۳) قانون برنامه چهارم توسعه (ماده ۲)

^{۲۷} قانون حفاظت دریا و رودخانه های مرزی از آلودگی با مواد نفتی (ماده ۵)

^{۲۸} طرح (سامانه) ملی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی در دریا و رودخانه های قابل کشتیرانی

^{۲۹} آیین‌نامه اجرایی جزء (۱) بند (الف) ماده (۱۸۷) و بند (الف) ماده (۱۹۱) قانون پنج‌ساله پنجم توسعه جمهوری اسلامی ایران (ماده ۳)

^{۳۰} قانون حفاظت دریا و رودخانه های مرزی از آلودگی با مواد نفتی (ماده ۲۰)

^{۳۱} آیین‌نامه اجرایی ماده (۶۳) قانون برنامه چهارم توسعه (ماده ۲)

^{۳۲} قانون اراضی مستحدث و ساحلی (ماده ۲ و ماده ۱۲)

زیربخش‌ها	تأمین، توسعه، بهسازی و نوسازی زیرساخت حمل‌ونقل دریایی						سیر و حرکت (دریانوردی)					
	بنادر بازرگانی	بنادر صیادی	بنادر نفت و گاز	بنادر گردشگری	بنادر آزاد	شناورها و سازه‌های فراساحل	بازرگانی	تحقیقاتی-اکتشافی	صیادی	تفریحی-گردشگری	امداد و نجات	خدمات فراساحلی
تنظیم‌گری	وزارت راه و شهرسازی ((ایجاد سازوکارهای لازم برای رقابتی‌نمودن تعرفه‌های بندری در مقایسه با بنادر منطقه، اصلاح نظام تعرفه‌گذاری خدمات بندری کشتی‌های تحت پرچم ایران) ^{۳۳} (تهیه ضوابط کاربری اراضی و مقررات ساخت و ساز در اراضی ساحلی) ^{۳۴} وزارت کشور (تدوین سازوکارها و راهکارهای اجرایی آزادسازی کامل حریم قانونی سواحل) ^{۳۵}						نواحی ساحلی و آبهای داخلی و بین‌المللی) ^{۳۶} / سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)/ دولت (تدوین و بکارگیری استانداردهای حمل و نقل با استانداردهای جهانی) ^{۳۷} / سازمان بنادر و دریانوردی ((بررسی طرح موافقت‌نامه‌ها و قراردادهای بین‌المللی مربوط به امور بنادر و کشتیرانی و دریانوردی بازرگانی جهت تقدیم به مراجع مربوط، عضویت در سازمان‌های بین‌المللی مربوط به بنادر و کشتیرانی) ^{۳۸} ، (تصویب طرح‌های جداسازی ترافیک) ^{۳۹}) وزارت کار (تهیه پیش‌نویس لوایح قانونی و ضوابط اجرایی لازم برای الحاق ایران به مقاوله‌نامه کار دریایی) ^{۴۰} وزارت بهداشت (تدوین دستورالعمل‌ها و ضوابط بهداشتی نیروی کار شاغل در بخش دریایی) ^{۴۱}					
	سازمان بنادر و دریانوردی (اداره امور بندری و امور دریایی بازرگانی کشور، تعیین نحوه استفاده و نرخ بهره‌برداری از تأسیسات و تجهیزات، تهیه و تنظیم و اجرای مقررات بندری و دریایی و	وزارت جهاد کشاورزی (تعیین ضوابط و استانداردهای مرتبط با فعالیتهای صید و صیادی، آبی و پروری،	سازمان بنادر و دریانوردی (تصویب طرح‌های احتیاطی ملی و استانی مقابله با	وزارت گردشگری (تهیه آیین‌نامه اجرایی مربوط به چگونگی بهره‌برداری عموم مردم از امکانات اقامتی دولتی	سازمان بنادر و دریانوردی (تعیین منطقه آزاد در صورت لزوم و تهیه مقررات و شرایط	صندوق توسعه صنایع دریایی (تعیین میزان تعرفه ترجیحی پرداختی به سازندگان داخلی برنده مناقصه بین‌المللی) ^{۵۲}	سازمان بنادر و دریانوردی (تهیه و تنظیم و اجرای مقررات بندری و دریایی و کشتیرانی بازرگانی طبق قوانین مربوط، تنظیم امور		وزارت جهاد کشاورزی (تعیین ضوابط و استانداردهای مرتبط با فعالیتهای صید و صیادی، آبی و		وزارت نفت و وزارت راه (تهیه آیین‌نامه اجرایی سوخت شناورها) ^{۵۹}	

^{۳۳} سند تحول دولت مردمی (مبحث سوم فصل چهارم)

^{۳۴} آیین‌نامه اجرایی ماده (۶۳) قانون برنامه چهارم توسعه (ماده ۲)

^{۳۵} آیین‌نامه اجرایی ماده (۶۳) قانون برنامه چهارم توسعه (ماده ۴)

^{۳۶} برنامه چهارم توسعه (ماده ۳۴)

^{۳۷} برنامه چهارم توسعه (ماده ۲۸)

^{۳۸} قانون تشکیل سازمان بنادر و دریانوردی

^{۳۹} قانون تصویب مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا (بند ت)

^{۴۰} قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقاوله‌نامه کار دریایی مصوب سازمان بین‌المللی کار (ماده ۱)

^{۴۱} قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقاوله‌نامه کار دریایی مصوب سازمان بین‌المللی کار (ماده ۲)

^{۵۲} اساسنامه صندوق توسعه صنایع دریایی (ماده ۸)

^{۵۹} برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (ماده ۸)

زیربخش‌ها	تأمین، توسعه، بهسازی و نوسازی زیرساخت حمل‌ونقل دریایی											سیر و حرکت (دریانوردی)			
	بنادر بازرگانی	بنادر صیادی	بنادر نفت و گاز	بنادر گردشگری	بنادر آزاد	شناورها و سازه‌های فراساحل	بازرگانی	تحقیقاتی-اکتشافی	صیادی	تفریحی-گردشگری	امداد و نجات	خدمات فراساحلی			
	کشتیرانی بازرگانی، اهتمام در پایین آوردن نرخ کرایه حمل کالا به بنادر ایران با تجهیزات بنادر و تسریع در امر تخلیه و بارگیری و از بین بردن مدت انتظار نوبت کشتیها) ^{۴۲} وزارت صمت (تعیین اولویت‌های صنعتی به‌منظور ایجاد قطب‌های صنعت دریایی) ^{۴۳}	اسکله‌های صیادی) ^{۴۴} سازمان شیلات (تعیین تعرفه بنادر صیادی) ^{۴۵}	آلودگی نفتی) ^{۴۶}	موجود در خارج از شصت متر حریم ساحل) ^{۴۷} سازمان بنادر و دریانوردی (واگذاری حق بهره‌برداری و مدیریت بنادر کوچک و محلی و اعطای مجوز احداث بنادر کوچک جدید) ^{۴۸}	استفاده از آن) ^{۵۱}	شناورها و سازه‌های فراساحل وزارت صمت (تدوین استاندارد ملی بهره‌وری یاردهای کشتی‌سازی و دستورالعمل‌های مربوطه) ^{۵۳} (اهرم‌سازی تقاضای نهادها جهت شکل‌گیری کسب‌وکارهای کارگزار خدمات دریایی) ^{۵۴}	مربوط به راهنمایی کشتی‌ها) ^{۵۶}		پروری، اسکله‌های صیادی) ^{۵۷} سازمان شیلات (تعیین مناطق حساس شیلاتی، صیدگاه‌های دریایی و بنادر صیادی و آبی‌پروری در مناطق تحت پوشش طرح ملی) ^{۵۸}						

^{۴۲} قانون تشکیل سازمان بنادر و دریانوردی

^{۴۳} برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (ماده ۹)

^{۴۴} آیین‌نامه اجرایی ماده (۶۳) قانون برنامه چهارم توسعه (ماده ۲)

^{۴۵} طرح (سامانه) ملی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی در دریا و رودخانه‌های قابل کشتیرانی

^{۴۶} طرح (سامانه) ملی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی در دریا و رودخانه‌های قابل کشتیرانی

^{۴۷} آیین‌نامه اجرایی ماده (۶۳) قانون برنامه چهارم توسعه (ماده ۵)

^{۴۸} برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (ماده ۳۴)

^{۵۱} قانون تشکیل سازمان بنادر و دریانوردی

^{۵۳} سند تحول دولت مردمی (مبحث سوم فصل چهارم)

^{۵۴} برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (ماده ۱۱)

^{۵۶} قانون تشکیل سازمان بنادر و دریانوردی

^{۵۷} آیین‌نامه اجرایی ماده (۶۳) قانون برنامه چهارم توسعه (ماده ۲)

^{۵۸} طرح (سامانه) ملی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی در دریا و رودخانه‌های قابل کشتیرانی

سیر و حرکت (دریانوردی)						تأمین، توسعه، بهسازی و نوسازی زیرساخت حمل و نقل دریایی						زیربخش‌ها
خدمات فراساحلی	امداد و نجات	تفریحی- گردشگری	صیادی	تحقیقاتی-اکتشافی	بازرگانی	شناورها و سازه‌های فراساحل	بنادر آزاد	بنادر گردشگری	بنادر نفت و گاز	بنادر صیادی	بنادر بازرگانی	تنظیم‌گری
						وزارت صمت، وزارت امور اقتصادی و دارایی و معاونت حقوقی ریاست جمهوری (بازنگری تعرفه‌های مالیاتی، بیمه‌ای و خدمات یاردها بر اساس شاخص بهره‌وری یارد با پیشنهاد قوانین لازم سازمان بنادر و دریانوردی (تدوین شاخص‌های فرسودگی شناورها) ^{۵۵}		وزارت جهاد کشاورزی، راه و گردشگری (تدوین دستورالعمل واگذاری عرصه‌ها و اسکله‌ها به بخش خصوصی) ^{۴۹} وزارت گردشگری، صمت و اقتصاد (حمایت از ساخت داخل یا صدور مجوز واردات تجهیزات توسعه گردشگری ساحلی و دریا) ^{۵۰}				

^{۴۹} برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (ماده ۳۸)^{۵۰} برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (ماده ۴۰)^{۵۵} برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (ماده ۱۱)

زیربخش‌ها	تأمین، توسعه، بهسازی و نوسازی زیرساخت حمل‌ونقل دریایی											سیر و حرکت (دریانوردی)				
	بنادر بازرگانی	بنادر صیادی	بنادر نفت و گاز	بنادر گردشگری	بنادر آزاد	شناورها و سازه‌های فراساحل	بازرگانی	تحقیقاتی-اکتشافی	صیادی	تفریحی-گردشگری	امداد و نجات	خدمات فراساحلی				
تنظیم‌گری	سازمان حفاظت محیط زیست (نظارت بر اجرای استانداردهای زیست‌محیطی ابلاغ شده برای امکانات و تاسیسات دریافت آب توازن و فضولات نفتی از نفت‌کش‌ها، کشتی‌ها و شناورها) ^{۶۰} ، (نظارت و کنترل گواهینامه معاینه فنی وسایل نقلیه دریایی) ^{۶۱} ، (بررسی شرایط اقلیمی و زیست‌بومی دریایی و پیشگیری از آلودگی آب‌ها، مدیریت، نظارت و پایش زیست محیطی و اتخاذ تدابیر حفاظتی حین و پس از آلودگی نفتی، ارزیابی و تعیین خسارات وارد شده به منابع زیست دریایی ناشی از آلودگی نفتی) ^{۶۲}												سازمان بنادر و دریانوردی (بازرسی نفکش‌ها، کشتی‌ها شناورها و تاسیسات نفتی، جلوگیری از ورود نفتکش‌های تک جداره به آب‌های موضوع قانون حفاظت دریا و رودخانه های مرزی از آلودگی با مواد نفتی) ^{۶۳} (نظارت، ردیابی و کنترل آلودگی نفتی در منطقه تحت پوشش طرح احتیاط ملی، تصویب طرح های احتیاطی ملی و استانی مقابله با آلودگی نفتی و نظارت بر عملکرد دستگاه‌های مرتبط در اجرای طرح‌ها) ^{۶۴}			
	پاسگان (گارد بنادر) / سازمان بنادر و دریانوردی (تأمین امنیت و ایمنی بنادر) ^{۶۵} پاسگاه سازمان بنادر و دریانوردی (انجام سرکشی‌های دوره‌ای منظم، تمهیدات و اقدامات لازم را به منظور پیشگیری و مقابله با ساخت‌وسازهای غیرمجاز یا خارج از مجوز سازمان در محدوده تحت صلاحیت سازمان) ^{۶۶}												دریابانی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران (کنترل مشخصات مندرج در اظهارنامه اجمالی (که گمرک آن را تأیید نموده) با مشخصات شناور، ناخدا و ملوانان در زمان خروج شناورها) ^{۶۹} / موسسات رده‌بندی (بازرسی‌های فنی) ^{۷۰} / سازمان بنادر و دریانوردی (نظارت کامل در امور کشتیرانی ساحلی و بازرگانی و مجاهدت در توسعه آنها و تأمین ایمنی عبور و مرور و انجام هر نوع اقدامی که در پیشرفت و توسعه فعالیت کشتیرانی‌های بازرگانی و ساحلی لازم باشد) ^{۷۱}			
رصد و بازرسی	کمیته ترافیک بندری سازمان بنادر و دریانوردی (انضباط‌بخشی به تردد اشخاص و وسایط نقلیه موتوری خشکی در بنادر) ^{۶۷} / یگان حفاظت سازمان بنادر و دریانوردی (بازرسی‌های تخصصی از تمامی وسایط نقلیه (ریلی و جاده‌ای) موجود در بندر) ^{۶۸}															

^{۶۰} قانون حفاظت دریا و رودخانه های مرزی از آلودگی با مواد نفتی (ماده ۵)

^{۶۱} قانون هوای پاک (ماده ۶)

^{۶۲} طرح (سامانه) ملی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی در دریا و رودخانه های قابل کشتیرانی

^{۶۳} قانون حفاظت دریا و رودخانه های مرزی از آلودگی با مواد نفتی

^{۶۴} طرح (سامانه) ملی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی در دریا و رودخانه های قابل کشتیرانی

^{۶۵} قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بنادر

^{۶۶} آیین نامه اجرایی بند ۷ ماده واحده قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی ها در بنادر

^{۶۷} آیین نامه تردد اشخاص و وسایط نقلیه موتوری در بنادر کشور (ماده ۴)

^{۶۸} آیین نامه تردد اشخاص و وسایط نقلیه موتوری در بنادر کشور (ماده ۳۹)

^{۶۹} آیین نامه ورود کالا توسط ملوانان شناورهای دریایی سنتی با ظرفیت کمتر از (۵۰۰) تن (لنج تجاری) و ساماندهی و نوسازی آن شناورها

^{۷۰} آیین‌نامه ثبت کشتی‌ها و شناورها (ماده ۱۲)

^{۷۱} قانون تشکیل سازمان بنادر و دریانوردی

زیربخش‌ها	تأمین، توسعه، بهسازی و نوسازی زیرساخت حمل‌ونقل دریایی											
	بنادر بازرگانی	بنادر صیادی	بنادر نفت و گاز	بنادر گردشگری	بنادر آزاد	شناورها و سازه‌های فراساحل	بازرگانی	تحقیقاتی-اکتشافی	صیادی	تفریحی-گردشگری	امداد و نجات	خدمات فراساحلی
تنظیم‌گری	گمرک جمهوری اسلامی ایران (نظارت بر رعایت ضوابط واردات کالا/ کنترل و نظارت بر امر عبور کالا از قلمرو کشور) ^{۷۲}		سازمان بنادر و دریانوردی (بازرسی ایمنی- زیست‌محیطی دفتر ثبت نفت کشتی، نفتکش، سکو یا تاسیسات نفتی) ^{۷۳}				سازمان بنادر و دریانوردی (نظارت کامل در امور کشتیرانی ساحلی و بازرگانی) ^{۷۴} (اجرا یا نظارت بر انطباق شرایط کار در کشتیهای تجاری در بنادر و آب‌های تحت حاکمیت) ^{۷۵}					
حل دعاوی	وزارت دادگستری (تشکیل دادگاه دریایی) ^{۷۶} / سازمان بنادر و دریانوردی (تایید صلاحیت کارشناسان امور دریایی) ^{۷۷} / قوه قضائیه (اختصاص‌دادن محاکم در هر استان ساحلی جهت رسیدگی به دعاوی دریایی) ^{۷۸}											

^{۷۲} قانون امور گمرکی

^{۷۳} آیین نامه اجرایی تبصره ۳ ماده ۳ قانون حفاظت از دریاها و رودخانه های قابل کشتیرانی در برابر آلودگی نفتی (مواد ۹ تا ۱۱)

^{۷۴} قانون تشکیل سازمان بنادر و دریانوردی

^{۷۵} قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به مقاوله‌نامه کار دریایی مصوب سازمان بین‌المللی کار

^{۷۶} قانون دریایی ایران (ماده ۱۸۸)

^{۷۷} قانون دریایی ایران (ماده ۱۸۹)

^{۷۸} قانون حفاظت دریا و رودخانه های مرزی ازآلودگی با مواد نفتی (ماده ۲۳)

زیربخش‌ها	تأمین، توسعه، بهسازی و نوسازی زیرساخت حمل‌ونقل دریایی						سیر و حرکت (دریانوردی)					
	بنادر بازرگانی	بنادر صیادی	بنادر نفت و گاز	بنادر گردشگری	بنادر آزاد	شناورها و سازه‌های فراساحل	بازرگانی	تحقیقاتی-اکتشافی	صیادی	تفریحی-گردشگری	امداد و نجات	خدمات فراساحلی
اعمال مقررات (صدور مجوز و)	سازمان بنادر و دریانوردی (صدور مجوز تأسیس اسکله و سایر تأسیسات و تجهیزات، صدور اجازه تأسیس دفتر، خانه ملوانان، رستوران و انبار و سایر تأسیسات لازم) ^{۷۹} (صدور مجوز ساخت و ساز در دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی) ^{۸۰} وزارت جهاد کشاورزی (دریافت حق الارض از تاسیسات ایجادشده در داخل و حریم دریاها و دریاچه‌ها) ^{۸۱} وزارت نیرو (صدور مجوز ایجاد هر نوع اعیانی و حفاری و دخل و تصرف در بستر رودخانه‌ها و انهار طبیعی و کانالهای عمومی و مسیلها و مرداب و برکه‌های طبیعی و همچنین در حریم قانونی سواحل دریاها و دریاچه‌ها) ^{۸۲} ، (بهره برداری یا واگذاری از شن، ماسه و خاک رس بستر و حریم رودخانه ها، انهار و مسیل ها و حریم قانونی سواحل دریاها و دریاچه ها) ^{۸۳} وزارت کشور (مدیریت و ساماندهی سواحل کشور در زمینه‌های فرهنگی، اجتماعی، ایمنی، امنیتی و عمرانی) ^{۸۴}						سازمان بنادر و دریانوردی (اعطای گواهی‌نامه‌های صلاحیت فنی، دریایی و غیره به افراد و واحدهای دریایی) ^{۸۵} ، (صدور گواهی فرماندهان و افسران کشتی) ^{۸۶} ، (اداره و برقرار نمودن علائم و وسائل روشنایی دریایی و رودخانه‌ای) ^{۸۷} ، (صدور مجوز نمایندگی شرکت‌های خارجی بندری-دریایی- کشتیرانی) ^{۸۸} ، (صدور مجوز انجام فعالیت نمایندگی کشتیرانی) ^{۸۹} ، (صدور مجوز فعالیت‌های غواصی) ^{۹۰} ، (صدور مجوز شرکت‌های فعالیت سوخت‌رسانی به شناورها) ^{۹۱} ، (صدور مجوز تصدی انجام عملیات راهبری پایانه های بندری کالا) ^{۹۲} ، (صدور مجوز تصدی انجام خدمات فنی پشتیبانی کانتینر در محدوده های بندری) ^{۹۳} ، (صدور مجوز تصدی انجام عملیات تخلیه و بارگیری، صفافی، باربندی ، باربری) ^{۹۴} ، (صدور مجوز تأسیس هر نوع شرکت یا موسسه کارگزاری ترابری دریائی اعم از دولتی، تعاونی وخصوصی درجهت ارائه خدمات در بنادر) ^{۹۵}					

^{۷۹} قانون تشکیل سازمان بنادر و دریانوردی

^{۸۰} قانون الحاق یک تبصره به بند(۲۲) ماده(۳) آئین نامه سازمان بنادر و دریانوردی مصوب ۱۳۴۸ (ماده واحده)

^{۸۱} قانون اراضی مستحدث و ساحلی (ماده ۸)

^{۸۲} قانون توزیع عادلانه آب (ماده ۲)

^{۸۳} ضوابط نظارت فنی بر بهره برداری از معادن شن، ماسه و خاک رس

^{۸۴} مصوبه ۱۳۹۳/۲/۲۳ هیئت وزیران درخصوص مدیریت و ساماندهی سواحل کشور

^{۸۵} قانون تشکیل سازمان بنادر و دریانوردی

^{۸۶} قانون دریایی ایران (ماده ۱۹۲)

^{۸۷} قانون تشکیل سازمان بنادر و دریانوردی

^{۸۸} آیین نامه نحوه اعطای پروانه فعالیت در زمینه خدمات بندری – دریایی و کشتیرانی به شعبه یا نمایندگی شرکت خارجی

^{۸۹} آیین نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت های نمایندگی کشتیرانی

^{۹۰} آئین نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکتهای غواصی

^{۹۱} آیین نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکتهای سوخت رسانی

^{۹۲} آئین نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکتهای راهبری پایانه های بندری کالا

^{۹۳} آیین نامه صدور مجوز ونظارت بر نحوه فعالیت شرکت های خدمات فنی پشتیبانی کانتینر

^{۹۴} آیین نامه تخلیه و بارگیری

^{۹۵} آیین نامه تأسیس شرکتها و مؤسسات کارگزاری ترابری دریائی

زیربخش‌ها	تأمین، توسعه، بهسازی و نوسازی زیرساخت حمل‌ونقل دریایی											سیر و حرکت (دریانوردی)			
	بنادر بازرگانی	بنادر صیادی	بنادر نفت و گاز	بنادر گردشگری	بنادر آزاد	شناورها و سازه‌های فراساحل	بازرگانی	تحقیقاتی-اکتشافی	صیادی	تفریحی-گردشگری	امداد و نجات	خدمات فراساحلی			
	سازمان بنادر و دریانوردی (وصول حقوق و عوارض بندری، رودخانه‌ای و حق تخلیه و بارگیری و باربری و انبارداری) ^{۹۶}	سازمان شیلات (اداره بنادر صیادی، دریافت تعرفه‌های حق ورود، پهلویی و توقف شناورها در بنادر صیادی) ^{۹۸}	وزارت نفت (صدور پروانه اکتشاف، توسعه و تولید میدان‌های اکتشاف نفت و گاز) ^{۹۹} (عقد قراردادهای بیع متقابل توام برای اکتشاف و توسعه	وزارت گردشگری (صدور پروانه کارت مدیریت مجتمع‌های اقامتی خارج از حریم شصت متر دریا) ^{۱۰۱}	سازمان‌های مناطق آزاد (اخذ هزینه خدمات بندری) ^{۱۰۲} (دریافت وجوه در قبال ارائه خدمات عمومی زیربنایی، مهندسی و تسهیلات مواصلاتی، انبار داری،	سازمان بنادر و دریانوردی (صدور گواهی تابعیت کشتی، ثبت کشتی، ثبت تغییرات در ظرفیت کشتی، صدور گواهینامه‌های فنی کشتی، صدور گواهینامه برای کشتی‌های در حال ساخت، ابطال گواهینامه ثبت کشتی‌ها در صورت غرق‌شدن، دادن مجوز	سازمان بنادر و دریانوردی (دادن مجوز ورود و خروج کشتی‌ها به بنادر)	وزارت صمت (صدور پروانه اکتشاف ذخائر معدنی) ^{۱۰۹} مرکز ملی اقیانوس‌شناسی (صدور مجوز پژوهش در مناطق دریایی ایران) ^{۱۱۰}	سازمان بنادر و دریانوردی / سازمان شیلات (ثبت شناور ماهیگیری) ^{۱۱۱}	سازمان بنادر و دریانوردی (ثبت کشتیها و شناورهای بازرگانی و تفریحی دارای تابعیت کشور) ^{۱۱۲}		وزارت نفت (صدور مجوز برای تردد در حریم ایمنی سکوها و مستحذات و تاسیسات نفتی دریایی) ^{۱۱۳} سازمان بنادر و دریانوردی (صدور مجوز برای تردد در حریم ایمنی تاسیسات و			

^{۹۶} قانون تشکیل سازمان بنادر و دریانوردی (ماده واحده)

^{۹۷} قانون امور گمرکی (ماده ۳)

^{۹۸} قانون حفاظت و بهره برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران (ماده ۹)

^{۹۹} برنامه پنجم توسعه (ماده ۱۲۵)

^{۱۰۱} آیین نامه اجرایی مربوط به چگونگی استفاده عموم از امکانات اقامتی موجود در خارج از حریم شصت متر ساحل دریا (ماده ۸)

^{۱۰۲} برنامه پنجم توسعه (ماده ۱۱۲)

^{۱۰۹} قانون معادن (ماده ۶)

^{۱۱۰} آیین نامه نحوه انجام پژوهش‌ها و تحقیقات علمی در مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان (ماده ۱۳)

^{۱۱۱} قانون حفاظت و بهره برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران

^{۱۱۲} قانون تشکیل سازمان بنادر و دریانوردی

^{۱۱۳} آیین نامه احداث و استفاده از تاسیسات در فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی ایران در خلیج فارس و دریای عمان (ماده ۱۰)

سیر و حرکت (دریانوردی)						تأمین، توسعه، بهسازی و نوسازی زیرساخت حمل‌ونقل دریایی						زیربخش‌ها تنظیم‌گری
خدمات فراساحلی	امداد و نجات	تفریحی- گردشگری	صیادی	تحقیقاتی-اکتشافی	بازرگانی	شناورها و سازه‌های فراساحل	بنادر آزاد	بنادر گردشگری	بنادر نفت و گاز	بنادر صیادی	بنادر بازرگانی	
مستحدثات دریایی) ^{۱۱۴}						تغییر تابعیت کشتی‌های ایرانی) ^{۱۰۶} موسسات رده‌بندی (صدور گواهینامه‌ها و بازرسی‌های فنی) ^{۱۰۷} اداره کل ثبت اسناد و املاک (ثبت انتقالات و معاملات کشتی) ^{۱۰۸}	تخلیه، بارگیری، بهداشتی و ...) ^{۱۰۳} (صدور مجوز برای فعالیت‌های اقتصادی، عمرانی، ساختمانی) ^{۱۰۴} سازمان‌های مناطق آزاد (اداره مناطق آزاد) ^{۱۰۵}		میدانین جدید) ^{۱۰۰}			
سازمان بنادر و دریانوردی (آنالیز سوانح دریائی بوقوع پیوسته، بویژه سوانح منجر به فوت و در اختیار قرار دادن گزارشات ارزیابی سوانح از طریق تارنمای موجود سازمان و ادارات کل و یا بخشنامه برای شرکت‌های کشتیرانی و ذینفعان، اطلاع‌رسانی خطرات ناشی از وقوع سوانح دریایی در آب‌های تحت حاکمیت و صلاحیت جمهوری اسلامی ایران) ^{۱۱۵}												اطلاع رسانی و آگاه سازی

^{۱۰۰} برنامه پنجم توسعه (ماده ۱۲۶)

^{۱۰۳} قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی (ماده ۴)

^{۱۰۴} قانون تشکیل و اداره مناطق ویژه اقتصادی (ماده ۷)

^{۱۰۵} برنامه پنجم توسعه

^{۱۰۶} قانون دریایی ایران

^{۱۰۷} آیین‌نامه ثبت کشتی‌ها و شناورها (ماده ۱۲)

^{۱۰۸} قانون دریایی ایران (ماده ۲۹)

^{۱۱۴} آیین نامه احداث و استفاده از تاسیسات در فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی ایران در خلیج فارس و دریای عمان (ماده ۱۰)

^{۱۱۵} دستور العمل نحوه بررسی سوانح دریایی

سیر و حرکت (دریانوردی)						تأمین، توسعه، بهسازی و نوسازی زیرساخت حمل‌ونقل دریایی						زیربخش‌ها
خدمات فراساحلی	امداد و نجات	تفریحی- گردشگری	صیادی	تحقیقاتی-اکتشافی	بازرگانی	شناورها و سازه‌های فراساحل	بنادر آزاد	بنادر گردشگری	بنادر نفت و گاز	بنادر صیادی	بنادر بازرگانی	تنظیم‌گری
پاسگان (گارد) سازمان بنادر و دریانوردی (مجازات ساخت‌وسازه‌های بدون مجوز در دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی) ^{۱۱۶}												
نیروهای نظامی و انتظامی (متوقف نمودن نفتکش، کشتی یا شناور و یا جلوگیری از عملیات تاسیسات نفتی) ^{۱۱۷}												
سازمان بنادر و دریانوردی (رسیدگی به تخلفات انضباطی دریانوردان در دوره خدمت دریایی) ^{۱۲۲} گارد بنادر/ دریابانی ناجا/ نیروی دریایی آجا/ نیروی دریایی سپاه (تأمین امنیت و ایمنی بنادر کشور، ممانعت و اعمال قانون برای شناورهای فاقد هویت و خارج از حدود و اوقات مندرج در گواهینامه ثبت در بنادر آبهای تحت حاکمیت و صلاحیت ایران) ^{۱۲۳}						کمیسیون منتخب از طرف شورای عالی ترابری (رسیدگی به موارد مرتبط با خسارت دیرکرد در تخلیه و بارگیری) ^{۱۱۸} سازمان بنادر و دریانوردی (تشویق کارکنان متناسب کاهش انتظار نوبت کشتیها در بنادر کشور) ^{۱۱۹} وزارت جهاد کشاورزی (رفع تجاوز و مجازات متجاوزان به قصد تصرف اراضی مستحدث و ساحلی متعلق به دولت و حریم دریا و دریاچه‌ها و تالاب‌های کشور) ^{۱۲۰} نیروهای پاسگان (گارد) سازمان بنادر و دریانوردی (حفاظت از بنادر و محوطه‌های بندری به‌عنوان ضابط دادگستری) ^{۱۲۱}						

^{۱۱۶} قانون الحاق یک تبصره به بند(۲۲) ماده(۳) آئین نامه سازمان بنادر و دریانوردی مصوب ۱۳۴۸ (ماده واحده)

^{۱۱۷} قانون حفاظت دریا و رودخانه های مرزی از آلودگی با مواد نفتی (ماده ۲۰)

^{۱۱۸} قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بنادر (ماده واحده)

^{۱۱۹} قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بنادر (ماده واحده)

^{۱۲۰} قانون اراضی مستحدث و ساحلی (ماده ۱۱)

^{۱۲۱} قانون مبارزه با قاچاق کالا و ارز (ماده ۲۷)

^{۱۲۲} آیین نامه انضباطی تخلفات فرمانده، کارکنان و خدمه کشتی

^{۱۲۳} آیین‌نامه اجرایی ماده (۲۸) قانون دریایی

۱-۴-۳- نگاشت نهادی مصوب تسهیل‌گری بخش حمل و نقل دریایی

همان‌طور که در بخش چارچوب مفهومی اجرای طرح به تفصیل شرح داده شد، نقش تسهیل‌گری یکی از نقش‌های اصلی نظام حکمرانی است که شامل زیرنقش‌های توسعه ارتباطات، ظرفیت‌سازی و ترویج، تسهیل دسترسی به فناوری، منابع مالی و منابع دانشی می‌گردد. در این بخش از گزارش، نگاشت نهادی مصوب نقش تسهیل‌گری بخش حمل و نقل دریایی ترسیم شده است. با توجه به نتایج به دست آمده از بخش قبل، بازیگرانی که نقش تسهیل‌گری در نظام حکمرانی حمل و نقل دریایی ایفا می‌نمایند مشخص شده و مطابق جدول ۹، اسامی این بازیگران در خانه‌های جدول در تقاطع زیربخشی که در آن، یکی از زیرنقش‌های تسهیل‌گری را ایفا می‌نمایند، درج می‌گردد.

جدول ۹- نگاشت نهادی مصوب تسهیل‌گری حمل و نقل دریایی

زیربخش‌ها تسهیل‌گری	تامین، توسعه، بهسازی و نوسازی زیرساخت حمل‌ونقل دریایی				سیر و حرکت (دریانوردی)						
	بنادر بازرگانی	بنادر صیادی	بنادر نفت و گاز	بنادر گردشگری و آزاد	شناورها و سازه‌های فراساحل	بازرگانی	اکتشافی	صیادی	گردشگری	امداد و نجات	خدمات فراساحلی
توسعه ارتباطات	شورای عالی صنایع دریایی										
	انجمن‌ها و اتحادیه‌ها نظیر: (انجمن بنادر ایران/ انجمن پایانه‌داران بنادر ایران/ انجمن بنادر خصوصی ایران/ انجمن مهندسی دریایی ایران/ انجمن مهندسی سواحل و سازه‌های دریایی ایران/ انجمن نفت ایران/ انجمن سازندگان شناور، تجهیزات و سازه‌های دریایی ایران)					انجمن‌ها و اتحادیه‌ها نظیر: (انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران/ انجمن علوم و فنون دریایی ایران/ فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران/ انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران/ اتحادیه سراسری تعاونی‌های صیادی ایران)					
ظرفیت‌سازی و ترویج	دولت (بهره‌برداری حداکثری و بهینه از ظرفیت‌ها، منابع و ذخایر زیست‌بوم دریایی با ممانعت از تخریب محیط زیست دریایی بخصوص توسط کشورهای دیگر، توسعه همکاری‌های اقتصادی، تجاری و سرمایه‌گذاری در طرح‌های بزرگ مقیاس و دانش بنیان زیرساختی، تولیدی و خدماتی با کشورهای همسایه و سایر کشورها به منظور بهره‌گیری از ظرفیت‌های دریایی و حضور مؤثر در معابر بین‌المللی و دستیابی به موقعیت قطب‌های منطقه‌ای) ^{۱۲۴} /شورای عالی صنایع دریایی (بازنگری قوانین و مقررات مربوط به حوزه امور دریایی کشور و ارائه پیشنهاد به مراجع ذیربط) ^{۱۲۵}										
	وزارت صمت، وزارت نفت، وزارت راه، وزارت جهاد کشاورزی، وزارت دفاع و وزارت گردشگری (احصای نیازمندی بهره‌برداران و تجمیع سفارش‌های نوسازی و ساخت شناورهای خدمات ساحلی و فراساحلی در سطح دستگاه‌های ذی‌ربط و تضمین خرید خدمات ساحلی و فراساحلی این شناورها و جایگزینی با شناورهای استیجاری خارجی توسط دستگاه‌های ذی‌ربط) ^{۱۲۶}					وزارت امور خارجه، وزارت راه، وزارت صمت و وزارت دفاع (استفاده از ظرفیت توافق‌نامه‌های راهبردی بلندمدت با کشورهای هدف در زمینه فرصت‌های همکاری اقتصادی و فناورانه دریایی) ^{۱۲۷} سازمان بنادر و دریانوردی (برقراری خطوط منظم کشتیرانی در مسیرهای پیشنهادی بخش خصوصی) ^{۱۲۸}					

^{۱۲۴} سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (بند ۷)

^{۱۲۵} آیین‌نامه اجرایی قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی (ماده ۱)

^{۱۲۶} سند تحول دولت مردمی (مبحث سوم فصل چهارم)

^{۱۲۷} سند تحول دولت مردمی (مبحث سوم فصل چهارم)

^{۱۲۸} برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (ماده ۳۳)

زیربخش‌ها		تامین، توسعه، بهسازی و نوسازی زیرساخت حمل‌ونقل دریایی							سیر و حرکت (دریانوردی)		
تسهیل‌گری	بنادر بازرگانی	بنادر صیادی	بنادر نفت و گاز	بنادر گردشگری و آزاد	شناورها و سازه‌های فراساحل	بازرگانی	اکتشافی	صیادی	گردشگری	امداد و نجات	خدمات فراساحلی
تسهیل دسترسی به فناوری و منابع دانشی	دولت (تجهیز و نوسازی بنادر تجاری کشور و ناوگان حمل‌ونقل دریایی کشور، ایجاد تسهیلات لازم و هماهنگی بین دستگاه‌های ذیربط برای گسترش ترانزیت کالا و مسافر) ^{۱۲۹} / (توسعه ناوگان نیروی دریایی با تجهیز به شناورهای سطحی، زیرسطحی سنگین، یگانهای پروازی دریایچه و تسلیح آنها به سامانه‌های کشف، شناسایی و ردگیری و کنترل آتش و سلاحهای پیشرفته و به‌روز و کارآمد) ^{۱۳۰} (تسهیل و توسعه سرمایه‌گذاری و مشارکت داخلی و خارجی با ایجاد زیرساخت های لازم نرم افزاری و سخت افزاری (حقوقی، اقتصادی، زیربنایی و امنیتی)) ^{۱۳۱} وزارت دفاع (ارتقاء فناوری‌های نوین و هوشمند و سامانه‌های (سیستم‌های) اطلاعاتی در به کارگیری سامانه‌های دفاعی به ویژه سامانه‌های الکترونیکی، هوافضا، دریایی و پدافند هوایی) ^{۱۳۲} / مرکز همکاری‌های توسعه فناوری و پیشرفت / معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری / سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران / وزارت علوم و وزارت راه و شهرسازی (توسعه میان‌رشته‌ها و چند رشته‌های دریایی در قالب برنامه جامع آموزش و پژوهش) ^{۱۳۳}										
	دولت (واگذاری زمین مناسب برای عملیات احداث زیرساخت بانکرینگ) ^{۱۳۴} / وزارت راه، وزارت صمت و وزارت دفاع (ایجاد و توسعه مراکز پشتیبانی و تدارکاتی بندری و فراهم‌نمودن زمینه، امکانات و تسهیلات لازم برای توسعه فعالیت‌های مولد ارزش‌افزوده، مراکز تولیدی و صادرات مجدد و تکمیل و توسعه امکانات زیرساختی و تجهیزاتی ریلی داخل بنادر و پایانه‌ها با تأکید بر ایجاد محوطه‌های اختصاصی واگن‌های بارگنج، فله مایع و فله خشک و اتصال به شبکه حمل‌ونقل ریلی کشور) ^{۱۳۵} وزارت نیرو (توسعه ظرفیت نیروگاه‌های تجدیدپذیر در سواحل کشور) ^{۱۳۶}										
	دولت (تجهیز مبادی ورودی خروجی گمرک	دولت (توسعه، تجهیز، نگهداری و			وزارت صمت (توسعه زیرساخت‌های تعمیراتی استاندارد و تأمین قطعات			وزارت جهاد کشاورزی و وزارت راه (بهینه‌سازی نظام بهره‌برداری پایدار از آبزیان با ایجاد، توسعه،			

^{۱۲۹} برنامه چهارم توسعه (ماده ۷۸)

^{۱۳۰} برنامه ششم توسعه (ماده ۱۰۶)

^{۱۳۱} سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (بند ۳)

^{۱۳۲} برنامه پنجم توسعه (ماده ۲۰۱)

^{۱۳۳} سند تحول دولت مردمی (مبحث سوم فصل چهارم)

^{۱۳۴} سند تحول دولت مردمی (مبحث سوم فصل چهارم)

^{۱۳۵} سند تحول دولت مردمی (مبحث سوم فصل چهارم)

^{۱۳۶} برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (ماده ۱۹)

سیر و حرکت (دریانوردی)						تامین، توسعه، بهسازی و نوسازی زیرساخت حمل و نقل دریایی					زیربخش‌ها تسهیل‌گری
خدمات فراساحلی	امداد و نجات	گردشگری	صیادی	اکتشافی	بازرگانی	شناورها و سازه‌های فراساحل	بنادر گردشگری و آزاد	بنادر نفت و گاز	بنادر صیادی	بنادر بازرگانی	
			تجهیز و تقویت مراکز ملی بازسازی ذخایر آبزیان ^{۱۳۷}			یدکی کشتی‌ها و شناورها ^{۱۴۲} وزارت راه، وزارت صمت، وزارت کار، سازمان حفاظت محیط زیست و وزارت دفاع (به‌روزرسانی ناوگان دریایی موجود منطبق با عهدنامه‌های جدید محیط زیستی بین‌المللی و توسعه متوازن ناوگان ملی متناسب با فرصت‌های صادراتی کشور) ^{۱۴۳} وزارت صمت (توسعه و تجهیز ناوگان شرکت کشتیرانی جمهوری			بهسازی بنادر صیادی ^{۱۴۰} وزارت جهاد کشاورزی، وزارت راه، وزارت صمت، معاونت علمی (انجام مطالعات مکان‌یابی سایت‌های پرورش آبزیان، حمایت از پرورش آبزیان و احداث بندر تخصصی شیلاتی همراه با ایجاد زیرساخت‌های لازم و توسعه صنایع تبدیلی و تکمیلی	به فناوری روز و تکنولوژی نوین ^{۱۳۸} سازمان بنادر و دریانوردی (اهتمام در پایین آوردن نرخ کرایه حمل کالا به بنادر ایران با تجهیزات بنادر) ^{۱۳۹}	

^{۱۳۸} برنامه پنجم توسعه (ماده ۱۰۶)

^{۱۳۹} قانون تشکیل سازمان بنادر و دریانوردی (ماده واحده)

^{۱۴۰} برنامه چهارم توسعه (ماده ۳۴)

^{۱۴۲} سند تحول دولت مردمی (مبحث سوم فصل چهارم)

^{۱۴۳} سند تحول دولت مردمی (مبحث سوم فصل چهارم)

^{۱۳۷} سند تحول دولت مردمی (مبحث سوم فصل چهارم)

تأمین، توسعه، بهسازی و نوسازی زیرساخت حمل‌ونقل دریایی											زیربخش‌ها تسهیل‌گری
بنادر بازرگانی	بنادر صیادی	بنادر نفت و گاز	بنادر گردشگری و آزاد	شناورها و سازه‌های فراساحل	بازرگانی	اکتشافی	صیادی	گردشگری	امداد و نجات	خدمات فراساحلی	
	آبزیان با تکیه بر فناوری‌های نوین و استفاده حداکثری از بخش غیردولتی و دانش‌بنیان ^{۱۴۱}			اسلامی ایران و شرکت ملی نفت‌کش ایران ^{۱۴۴}							
تسهیل دسترسی به منابع مالی	بانک‌های تجاری و تخصصی (اعطای تسهیلات ارزی - ریالی به سرمایه‌گذاران بخش‌های خصوصی و تعاونی و شهرداری‌ها برای طرح‌های توسعه‌ای در بخش حمل‌ونقل دریایی و اقتصاد دریا) ^{۱۴۵}										
	دولت (حمایت از سرمایه‌گذاران بومی و محلی در طرح‌های توسعه‌ای و حمایت از فعالان اقتصادی و بنگاه‌های کوچک و متوسط جوامع محلی در حوزه‌های مختلف از جمله صیادی، کشاورزی، صنعتی و گردشگری) ^{۱۴۶} ، (دولت مکلف است در راستای تقویت صادرات غیرنفتی و حمایت مؤثر از فعالیت صنایع کوچک و متوسط و دریایی کشور و توسعه فعالیت‌های معدنی، حمایت لازم را از صندوق ضمانت صادرات ایران، صندوق ضمانت سرمایه‌گذاری صنایع کوچک، تحقیقات و توسعه صنایع الکترونیک، بیمه فعالیت‌های معدنی و صنایع دریایی در طی سالهای اجرای قانون برنامه به‌عمل آورد). ^{۱۴۷} / شورای عالی صنایع دریایی (بررسی راهکارهای جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی در صنایع و امور دریایی) ^{۱۴۸} / شورای اقتصاد (در اولویت قرار دادن فاینانس پروژه‌های دریایی) ^{۱۴۹}										
	دولت (حمایت از ایجاد پارک‌های پشتیبانی (لجستیک)، احداث پایانه‌ها، شهرک‌های حمل و نقل ترکیبی مسافری و باری و گسترش بنادر خشک توسط بخش خصوصی و تعاونی) ^{۱۵۰} / (تکمیل، توسعه و نگهداری زیرساخت‌های حمل و نقل جاده‌ای، ریلی، هوایی، دریایی و تجهیزات و ناوگان) ^{۱۵۱}					دولت (انجام حمایت‌های لازم از بخش غیردولتی در خرید شناورهای مخصوص و قیمت‌گذاری فرآورده و ارائه تسهیلات، مشوق‌ها و صدور مجوزهای مورد نیاز برای توسعه صنعت سوخت‌رسانی به					

^{۱۴۱} سند تحول دولت مردمی (مبحث سوم فصل چهارم)

^{۱۴۴} برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (ماده ۱۱)

^{۱۴۵} قانون بودجه ۱۴۰۰ (بند ب تبصره ۴)

^{۱۴۶} سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (بند ۹)

^{۱۴۷} برنامه ششم توسعه

^{۱۴۸} آیین‌نامه اجرایی قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی (ماده ۱)

^{۱۴۹} برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (ماده ۱۳)

^{۱۵۰} برنامه پنجم توسعه (ماده ۱۶۳)

^{۱۵۱} قانون بودجه ۱۴۰۱ (بند ب تبصره ۱۱)

تسهیل‌گری	زیربخش‌ها	تامین، توسعه، بهسازی و نوسازی زیرساخت حمل‌ونقل دریایی					سیر و حرکت (دریانوردی)				
		بنادر بازرگانی	بنادر صیادی	بنادر نفت و گاز	بنادر گردشگری و آزاد	شناورها و سازه‌های فراساحل	بازرگانی	اکتشافی	صیادی	گردشگری	امداد و نجات
		سندوق نوآوری و شکوفایی (ارائه تسهیلات به شرکت‌های دانش‌بنیان مستقر در سواحل) ^{۱۵۲}					کشتی‌ها) ^{۱۵۳} (عقد قراردادهای بلندمدت در قالب روش‌های بهره‌برداری و واگذاری به‌منظور تضمین بازگشت سرمایه در زمینه بانکرینگ) ^{۱۵۴}				
						سندوق توسعه صنایع دریایی (اعمال انواع حمایت از صنایع دریایی، ساخت، تولید، تعمیر و نگهداری انواع مختلف تجهیزات شناورهای سطحی، زیرسطحی، اثر سطحی و صنایع فراساحلی) ^{۱۵۶}	وزارت گردشگری (اعمال تخفیف در تعرفه کلیه خدمات مجتمع‌های اقامتی ساحلی برای گروه‌های توریستی داخلی و خارجی) ^{۱۵۵}	سازمان برنامه و بانک مرکزی (اختصاص تسهیلات به سازندگان داخلی و متقاضیان تعمیر شناور) ^{۱۵۷}	دولت (حمایت و تشویق ناوگان بازرگانی ملی) ^{۱۶۱}	دولت (حمایت از بیمه فعالیت‌های معدنی و صنایع دریایی) ^{۱۶۲}	دولت (اختصاص تسهیلات به سازمان (فراهم کردن تعرفه‌های ترجیحی با تخفیف ویژه برای کشتی‌های مسافری و قایق‌های تفریحی و ورزشی حامل ماهیگیری با تور کیسه‌ای (ترالر) به کشتی‌های

^{۱۵۲} برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (ماده ۱۶)

^{۱۵۳} برنامه ششم توسعه (ماده ۴۸)

^{۱۵۴} سند تحول دولت مردمی (مبحث سوم فصل چهارم)

^{۱۵۵} مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در مورد آیین نامه اجرایی مربوط به چگونگی استفاده عموم از امکانات اقامتی موجود در خارج از حریم شصت متر ساحل دریا (ماده ۹)

^{۱۵۶} قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی (ماده ۱)

^{۱۵۷} قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی (ماده ۷)

^{۱۶۱} قانون تضمین وام‌های دریافتی شرکت‌های کشتیرانی ایرانی (ماده واحده)

^{۱۶۲} برنامه ششم توسعه (ماده ۴۶)

زیربخش‌ها تسهیل‌گری	تامین، توسعه، بهسازی و نوسازی زیرساخت حمل‌ونقل دریایی					سیر و حرکت (دریانوردی)					
	بنادر بازرگانی	بنادر صیادی	بنادر نفت و گاز	بنادر گردشگری و آزاد	شناورها و سازه‌های فراساحل	بازرگانی	اکتشافی	صیادی	گردشگری	امداد و نجات	خدمات فراساحلی
					وزارت صمت (حمایت از شکل‌گیری کسب‌وکارهای کارگزار خدمات تعمیرات دریایی مبتنی بر شبکه تأمین‌کنندگان و تولیدکنندگان تجهیزات و قطعات موردنیاز یاردهای تعمیراتی) ^{۱۵۸} بانک مرکزی و وزارت صمت (ارائه تسهیلات ارزان‌قیمت و طولانی‌مدت به مالکین شناورهای فرسوده) ^{۱۵۹} بانک مرکزی و صندوق توسعه ملی (تخصیص تسهیلات به منظور خرید یا جایگزینی شناور) ^{۱۶۰}			پشتیبانی صیادی) ^{۱۶۳} جهانگردان و قایقرانان) ^{۱۶۴}			تسهیلات، مشوق‌ها و صدور مجوزهای مورد نیاز برای توسعه صنعت سوخت‌رسانی به کشتی‌ها را به‌نجوی انجام دهد که ضمن رشد حداقل ده‌درصد (۱۰٪) سالانه، سهم کشور از بازار سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در منطقه خلیج فارس و دریای عمان در پایان برنامه حداقل به پنجاه درصد (۵۰٪) برسد ^{۱۶۵} .

^{۱۵۸} سند تحول دولت مردمی (مبحث سوم فصل چهارم)

^{۱۵۹} برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (ماده ۱۱)

^{۱۶۰} برنامه جامع تحقق سیاست‌های کلی توسعه دریامحور (ماده ۱۱)

^{۱۶۳} قانون بودجه ۱۴۰۰ (بند ط تبصره ۱۶)

^{۱۶۴} آیین نامه اجرایی قانون توسعه صنعتی ایرانگردی و جهانگردی (ماده ۱۰)

^{۱۶۵} برنامه ششم توسعه

۴-۴-۴- نکاشت نهادی مصوب ارائه خدمات بخش حمل و نقل دریایی

همان‌طور که در بخش چارچوب مفهومی اجرای طرح به تفصیل شرح داده شد، نقش ارائه خدمات، در آخرین لایه از نقش‌های نظام حکمرانی قرار دارد و بازیگرانی که این نقش را ایفا می‌نمایند، محصول یا خدماتی را به مصرف‌کنندگان نهایی ارائه می‌نمایند. با توجه به اینکه در حوزه بنادر و دریانوردی علاوه بر اهمیت خدماتی که ارائه می‌گردد، دو موضوع مالکیت بنادر و مدیریت بنادر نیز دارای اهمیت است، لذا در این بخش، نقش ارائه خدمات به سه زیربخش مالکیت، مدیریت و ارائه خدمات شکسته شده است که در جدول ۱۰ بازیگرانی که مبتنی بر قانون این زیرنقش‌ها را ایفا می‌نمایند، نشان داده شده است.

جدول ۱۰- نگاشت نهادی مصوب ارائه خدمات حمل و نقل دریایی

	زیرساخت حمل‌ونقل دریایی						دریانوردی
	بنادر بازرگانی	بنادر صیادی	بنادر نفت و گاز	بنادر گردشگری	بنادر آزاد	شناورها و سازه‌های فراساحل	
مالکیت	دولت						دولت و بخش خصوصی
مدیریت بنادر	سازمان بنادر و دریانوردی (اداره امور بندری و امور دریایی بازرگانی کشور)	سازمان شیلات (مدیریت بنادر صیادی) ۱۶۶	وزارت نفت	وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی	سازمان‌های مناطق آزاد (اداره مناطق آزاد)	-----	-----
خدمات	خدمات بندری و دریانوردی	سازمان بنادر و دریانوردی (اداره امور تخلیه و بارگیری و حمل‌ونقل کالا در محوطه بنادر و انبار اداری در بنادر کشور، در اختیار گرفتن و اداره خطوط راه‌آهن جهت تأمین تخلیه و بارگیری کالا برای حمل به انبارهای سرباز و سرپوشیده، اداره شبکه‌های مخابراتی (رادیویی، تلگرافی، تلفنی، تله‌تایپ، و غیره) در دریا و خشکی برای تماس با کشتی‌ها و بنادر تابعه و تهیه و تأمین وسائل مربوط، عملیات راهبری پایانه‌های بندری کالا) ۱۶۷ (انجام امور پذیرش ورود و خروج (پاس) کشتی‌ها در بنادر به صورت شبانه‌روزی) ۱۶۸، (ایجاد امکانات و تاسیسات لازم را جهت دریافت آب توازن و فضولات نفتی از نفت‌کش‌ها، کشتی‌ها و شناورها) ۱۶۹ وزارت راه، وزارت صمت و وزارت دفاع (ایجاد و توسعه مراکز پشتیبانی و تدارکاتی بندری و ایجاد محوطه‌های اختصاصی واگن‌های بارگنج، فله مایع و فله خشک) ۱۷۰ اپراتورهای بندری بخش غیردولتی (وضع موجود)					
	بانکرینگ	وزارت نفت (تدوین و اجرای افزایش خدمات سوخت‌رسانی به کشتی‌ها (بانکرینگ) و خدمات جانبی در خلیج فارس و دریای عمان) ۱۷۱ بخش خصوصی					
	خدمات تحقیقاتی	دولت (انجام تحقیقات دریایی، ثبت پایش اطلاعات اقیانوس‌شناسی و فناوری اطلاعات و ارتباطات دریایی) ۱۷۲ سازمان بنادر و دریانوردی (تحقیق و مطالعه در امور بندری و دریایی و کشتیرانی بازرگانی) ۱۷۳ / بخش خصوصی					
	خدمات آموزشی	دولت (ارائه آموزش‌های علمی، مهندسی، مدیریت، حقوقی و مهارت‌های تخصصی دریایی و دریانوردی) ۱۷۴ / سازمان بنادر و دریانوردی (تأسیس آموزشگاه تعلیم رahnمایان و کارکنان دریانوردی بازرگانی و اعزام دانشجو برای تحصیل در رشته‌های تخصصی به خارج از کشور) ۱۷۵					

۱۶۶ قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران (ماده ۳)

۱۶۷ قانون تشکیل سازمان بنادر و دریانوردی

۱۶۸ قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بنادر (ماده واحده)

۱۶۹ قانون حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی با مواد نفتی

۱۷۰ سند تحول دولت مردمی (مبحث سوم فصل چهارم)

۱۷۱ برنامه پنجم توسعه (ماده ۱۳۱)

۱۷۲ برنامه چهارم توسعه (ماده ۳۴)

۱۷۳ قانون تشکیل سازمان بنادر و دریانوردی

۱۷۴ برنامه چهارم توسعه (ماده ۳۴)

۱۷۵ قانون تشکیل سازمان بنادر و دریانوردی

دریانوردی	زیرساخت حمل‌ونقل دریایی					
	بنادر بازرگانی	بنادر صیادی	بنادر نفت و گاز	بنادر گردشگری	بنادر آزاد	شناورها و سازه‌های فراساحل
	دولت (نگهداری از زیربناهای احداث‌شده حمل‌ونقل مطابق با نرم‌ها و استانداردهای جهانی)^{۱۷۶} (استقرار و احداث زیرساختهای نظامی، فرهنگی، رفاهی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در سواحل مکران)^{۱۷۷} (ایجاد زیرساخت مورد نیاز برای پرورش دویست‌هزارتن ماهی در قفس تا پایان اجرای قانون برنامه و توسعه فعالیت‌های شیلاتی و ایجاد تأسیسات زیربنایی در سواحل کشور)^{۱۷۸} سازمان بنادر و دریانوردی (ایجاد و تکمیل و توسعه ساختمان‌ها و تأسیسات و تعمیرگاه‌های بندری و دریایی بازرگانی و وسائل و تجهیزات مربوط و بهره‌برداری از آن‌ها)^{۱۷۹} (توسعه و تکمیل بنادر و تأسیسات بندری و تأمین تجهیزات مورد نیاز دریایی و بندری کشور)^{۱۸۰} (تجهیز کردن مراکز استانی و نظارت بر تجهیز تأسیسات دریایی فعال به تجهیزات مقابله با آلودگی نفتی)^{۱۸۱} (مشارکت با شرکتهای معتبر بین‌المللی داخلی و خارجی برای تشکیل شرکتهایی جهت سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از بنادر اصلی با کارکرد بین‌المللی)^{۱۸۲} سازمان شیلات ایران (تأسیس، توسعه، نگهداری و مدیریت بنادر صیادی)^{۱۸۳}					دولت (نوسازی ناوگان حمل‌ونقل دریایی با استفاده از وجوه اداره‌شده)^{۱۸۴} وزارت صمت (توسعه زیرساخت‌های تعمیراتی استاندارد و تأمین قطعات یدکی کشتی‌ها و شناورها)^{۱۸۵} وزارت راه، وزارت صمت وزارت کار، سازمان حفاظت محیط‌زیست و وزارت دفاع (به‌روزرسانی ناوگان دریایی موجود منطبق با عهدنامه‌های جدید محیط زیستی بین‌المللی و توسعه متوازن ناوگان ملی متناسب با فرصت‌های صادراتی کشور)^{۱۸۶} دفاتر اسناد رسمی (ثبت کلیه انتقالات و معاملات و اقاله راجع به کشتی‌ها)^{۱۸۷} شرکت‌های دولتی و خصوصی ساخت شناور

^{۱۷۶} برنامه چهارم توسعه (ماده ۲۸)

^{۱۷۷} برنامه ششم توسعه (ماده ۱۱۱)

^{۱۷۸} برنامه ششم توسعه (ماده ۳۵)

^{۱۷۹} قانون تشکیل سازمان بنادر و دریانوردی (ماده واحده)

^{۱۸۰} قانون تسریع در امر تخلیه و بارگیری کشتی‌ها در بنادر (ماده واحده)

^{۱۸۱} طرح (سامانه) ملی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی در دریا و رودخانه‌های قابل کشتیرانی (ماده ۵)

^{۱۸۲} برنامه ششم توسعه (ماده ۵۱)

^{۱۸۳} قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع آبی جمهوری اسلامی ایران (ماده ۳)

^{۱۸۴} برنامه چهارم توسعه (ماده ۲۸)

^{۱۸۵} سند تحول دولت مردمی (مبحث سوم فصل چهارم)

^{۱۸۶} سند تحول دولت مردمی (مبحث سوم فصل چهارم)

دریانوردی	زیرساخت حمل و نقل دریایی							
	شناورها و سازه های فراساحل	بنادر آزاد	بنادر گردشگری	بنادر نفت و گاز	بنادر صیادی	بنادر بازرگانی		
دولتی (گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش/ برآورد سهم ۶۰ تا ۷۰ درصدی حمل و نقل دریایی) خصوصی (شرکت های گوناگون مانند کشتیرانی والفجر، مینا، ستاره و نگین/ برآورد سهم ۳۰ تا ۴۰ درصدی حمل و نقل دریایی) دولت (افزایش سهم کشور در حمل و نقل دریایی و ترانزیت با ایجاد و تقویت شبکه حمل و نقل ترکیبی) ^{۱۸۸}	-----						خدمات حمل و نقل کالا و مسافر	

^{۱۸۷} آیین نامه ثبت انتقالات و معاملات کشتی ها (ماده ۱)

^{۱۸۸} سیاست های کلی توسعه دریامحور (بند ۸)

۴- بررسی نظام حکمرانی حمل و نقل دریایی در سایر کشورها

یکی از روش‌های اصلی به منظور کمک به ارائه پیشنهادهای جهت اصلاح الگوی حکمرانی در بخش حمل و نقل دریایی کشور، مطالعه ساختار نهادی این بخش در سایر کشورها و بهره‌گیری از نقاط قوت ساختاری آنها است. در واقع مطالعه تطبیقی، اساساً به معنی یادگیری از دیگران بوده و در این فرآیند از تجربه و دانش دیگران برای ارتقای دانش خود در حوزه مورد بحث استفاده می‌گردد. در انتخاب کشورها جهت انجام مطالعه تطبیقی در حوزه حمل‌ونقل دریایی، فهرست ۲۵۵ کشور و مکان جغرافیایی آنها با استفاده از مطالعات اینترنتی بدست آمده و مورد مطالعه قرار گرفت. پس از تعیین فهرست کشورها، اقدام به مطالعه و شناسایی شاخص‌های طبیعی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی گردید که در این خصوص از بین شاخص‌های متنوع، شاخص‌هایی همچون تولید ناخالص داخلی، کیفیت زیرساخت‌های بندری، ظرفیت عملیات بنادر کانتینری، بهره‌وری اسکله و در نهایت متمرکز بودن ساختار حکومتی، جهت انتخاب کشورها مورد استفاده قرار گرفت. در مجموع و با توجه به قرابت وضعیت کشورها با شرایط حمل‌ونقل دریایی ایران از یک سو و توفیق آن‌ها در دستیابی به وضعیت مطلوب در زمینه حمل‌ونقل دریایی در طول زمان از سوی دیگر، سه کشور کره جنوبی، امارات متحده عربی (امارت ابوظبی) و ترکیه به‌منظور بررسی نظام حکمرانی حمل‌ونقل دریایی انتخاب گردیدند.

۴-۱- نظام حکمرانی بخش حمل و نقل دریایی در کشور کره جنوبی

شبه جزیره کره با وسعتی برابر ۲۲۱/۶۰۷ کیلومتر مربع، مساحتی در حدود ۴۵ درصد از کل سرزمین کره را شامل می‌شود. مساحت کره جنوبی تقریباً یک هفدهم ایران است. به‌طور کلی سرزمینی کوهستانی و پوشیده از جنگل (بیش از ۷۰ درصد) است و تنها ۲۲ درصد اراضی آن که عمدتاً در نواحی غربی شبه جزیره قرار گرفته‌اند قابل کشت و زرع می‌باشد. شبه جزیره کره از نظر موقعیت جغرافیایی، به دلیل هم‌جواری با چین و ژاپن، از اهمیت راهبردی برخوردار است. نظام سیاسی کره جنوبی از نوع جمهوری دموکراتیک به حساب می‌آید و در تقسیم‌بندی‌های دوگانه ریاستی و پارلمانی، جزء گروه سیستم‌های ریاستی طبقه‌بندی می‌شود.

کره جنوبی به عنوان یکی از موفق‌ترین کشورهای در حال توسعه، دومین کشور از حیث رشد سریع اقتصادی دنیا به شمار می‌رود. کره جنوبی در حال حاضر دارای اقتصادی توسعه یافته است و یکی از اعضای سازمان همکاری‌های اقتصادی و توسعه (OECD) می‌باشد که توسط بانک جهانی جزء اقتصادهای با درآمد بالا و به عنوان یکی از اقتصادهای پیشرفته طبقه‌بندی شده است. در همین راستا سؤال پایتخت این کشور یکی از ده شهر برجسته اقتصادی و مالی جهان است. در میان انواع صنایع، پنج صنعت کشتی‌سازی، پتروشیمی،

الکترونیک و ارتباطات، خودروسازی و فولاد از صنایع استراتژیک کشور کره محسوب می‌گردد. حرکت قابل توجهی که از دهه ۱۹۶۰ شروع شده است و هم‌اکنون نیز ادامه دارد، توسعه اقتصادی چشم‌گیر کره جنوبی است. این کشور از اوایل دهه ۱۹۶۰ با اجرای برنامه‌های متعدد توسعه، توانسته است به رشد اقتصادی قابل‌ملاحظه‌ای دست یابد و طی چندین دهه، از وضعیت کشوری با اقتصاد مبتنی بر کشاورزی به کشوری با اقتصاد صنعتی، گذار نماید.

۴-۱-۱- سیر تحول حکمرانی حمل‌ونقل دریایی در کشور کره جنوبی

اهمیت بخش بنادر و دریانوردی به عنوان یکی از مهم‌ترین حوزه‌های تأثیرگذار در پیشرفت اقتصادی کشورها، کره جنوبی را بر آن داشت که در دهه ۱۹۷۰ این حوزه را در مقامی استراتژیک در برنامه‌های توسعه اقتصادی خود قرار دهد. بر همین مبنا، علی‌رغم این که کره جنوبی در مقایسه با کشورهای اروپایی و ژاپن از سابقه کمتری در حمل‌ونقل و دریانوردی برخوردار است، توانسته در این حوزه و تکنولوژی‌های پیشرفته آن از رقبای خود پیشی گیرد به گونه‌ای که امروزه تعداد زیادی از شرکت‌های بزرگ دریایی جهان کره‌ای هستند. رقابت بی‌وقفه بین شرکت‌های کره و چین باعث شده است که شرکت‌های کره برای حفظ موقعیت کنونی پیوسته در تلاش باشند که از لحاظ کیفیت و قابلیت اطمینان همواره چند گام از رقیب خود جلوتر باشند.

سیر تحول صنایع دریایی کره نشان می‌دهد که این کشور در مدت زمان کوتاهی به یک کشور بین‌المللی در این حوزه تبدیل گردیده است. دولت کره در دهه ۱۹۶۰ میلادی، حوزه دریایی را به عنوان صنعتی با اولویت بالای استراتژیک برای ارتقای اقتصاد ملی شناسایی نمود و به تدوین نقشه راه و طرح جامع کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت برای توسعه حوزه دریایی پرداخت. دولت کره در راستای ارتقای حوزه دریانوردی، اختیار قدرت انحصاری را به‌طور کامل به نظارت، راهنمایی و حمایت حرفه‌ای صنعت واگذار نمود.

بخش بنادر و دریانوردی کره جنوبی مراحل مختلف حاکمیتی را در مسیر پیشرفت خود تجربه کرده است. در سال‌های ابتدایی بخش دولتی تنها بازیگر این صنعت بوده و کلیه وظایف از جمله برنامه‌ریزی و توسعه را بر عهده داشته است. این نوع حاکمیت ضرورت سیاست‌گذاری دقیق برای اقتصاد تجارت محور را می‌طلبد. گرچه این رویکرد در نهایت به توسعه اقتصادی منجر می‌شود ولی مشکلاتی نظیر مدیریت ناکارآمد، عدم پاسخ بهنگام به محیط کسب و کار در حال تغییر مستمر و مدیریت بروکراتیک را نیز برای حوزه دریانوردی و بنادر به همراه دارد. فلذا دولت کره در مواجهه با این مشکلات، عملیات واگذاری برخی امور به بخش خصوصی را آغاز نمود. به گونه‌ای که به تولیدکنندگان داخلی اجازه داده شد، تمامی سهم بازار را در اختیار بگیرند و به طور کلی فعالیت‌های دولت در این حوزه به نوعی بود که کسب و کار را به طور کامل خصوصی نماید.

این تغییرات تا کنون تأثیرات مثبتی را در بنادر کره ایجاد کرده است. شرکای خارجی بیشتر، سرمایه‌گذاری خارجی بیشتر و به طور کلی افزایش همکاری‌های بین‌المللی که مستلزم یک مدل حاکمیتی شفاف و روشن می‌باشند، نتیجه این تغییرات بوده است.

البته شایان ذکر است که در حال حاضر نیز دولت مرکزی کره در برخی از مسائل تجاری این حوزه تا حد زیادی درگیر است. با این حال هرچه ساختار حاکمیتی بنادر و دریانوردی تکامل می‌یابد، دخالت دولت در آن کمتر و کمتر می‌شود.

بخش عمده‌ای از بنادر کره جنوبی و تأسیسات وابسته به آن در دهه ۱۹۷۰ احداث شده‌اند ولی برنامه‌های توسعه و گسترش آنها همچنان ادامه دارد. به طور کلی بنادر کره جنوبی به دو دسته بنادر تجاری بین‌المللی (کانتینری و غیرکانتینری) و بنادر محلی تقسیم می‌شوند. در حال حاضر کره دارای ۶۰ بندر است که از بین آن‌ها ۳۰ بندر تجاری هستند. عملیات واردات و صادرات محموله‌ها در بنادر تجاری؛ و حمل‌ونقل و جابه‌جایی کالا داخل کشور کره از طریق بنادر محلی یا ساحلی صورت می‌پذیرد. ساخت و توسعه کلیه بنادر کره توسط وزارت اقیانوس‌ها و شیلات کره¹⁸⁹ (MOF) صورت می‌پذیرد. به طور کلی به عنوان مهم‌ترین بنادر کره جنوبی می‌توان بندر بوسان در ساحل دریای ژاپن و بندر اینچئون در ساحل دریای زرد را بر شمرد. لازم به ذکر است که به دلیل موقعیت ژئوپلیتیک منحصرفرد کره جنوبی مهم‌ترین بندر آن یعنی بندر بوسان در خط ساحلی جنوبی این کشور واقع گردیده و وزارت امور دریایی و شیلات در راستای تبدیل نمودن این بندر به یک قطب منطقه‌ای در شمال شرق آسیا، توجه زیادی به توسعه و بهبود آن مبذول داشته است.

توسعه و مدیریت بنادر کره از چهار قانون شامل قانون بندر ۱۹۶۷^{۱۹۰}، قانون ترویج ساخت و ساز بنادر جدید^{۱۹۱} و قانون مشارکت بخش خصوصی در زیر ساخت^{۱۹۲} و قانون سازمان پایانه‌های کانتینری کره^{۱۹۳} تبعیت می‌نماید. علاوه بر این قوانین که مشمول کلیه بنادر کره می‌گردد، دو قانون دیگر نیز خاص بنادر بوسان و اینچئون در راستای مدیریت هر چه مؤثرتر این دو بندر مهم تدوین گردیده است. به طور کلی قوانین مرتبط با بنادر و مسئول اجرایی آن در کشور کره در جدول ذیل خلاصه گردیده است:

¹⁸⁹ Ministry of Oceans and Fisheries

¹⁹⁰ Harbour Act 1967

¹⁹¹ New Port Construction Promotion Law

¹⁹² Law of Private Participation in Infrastructure

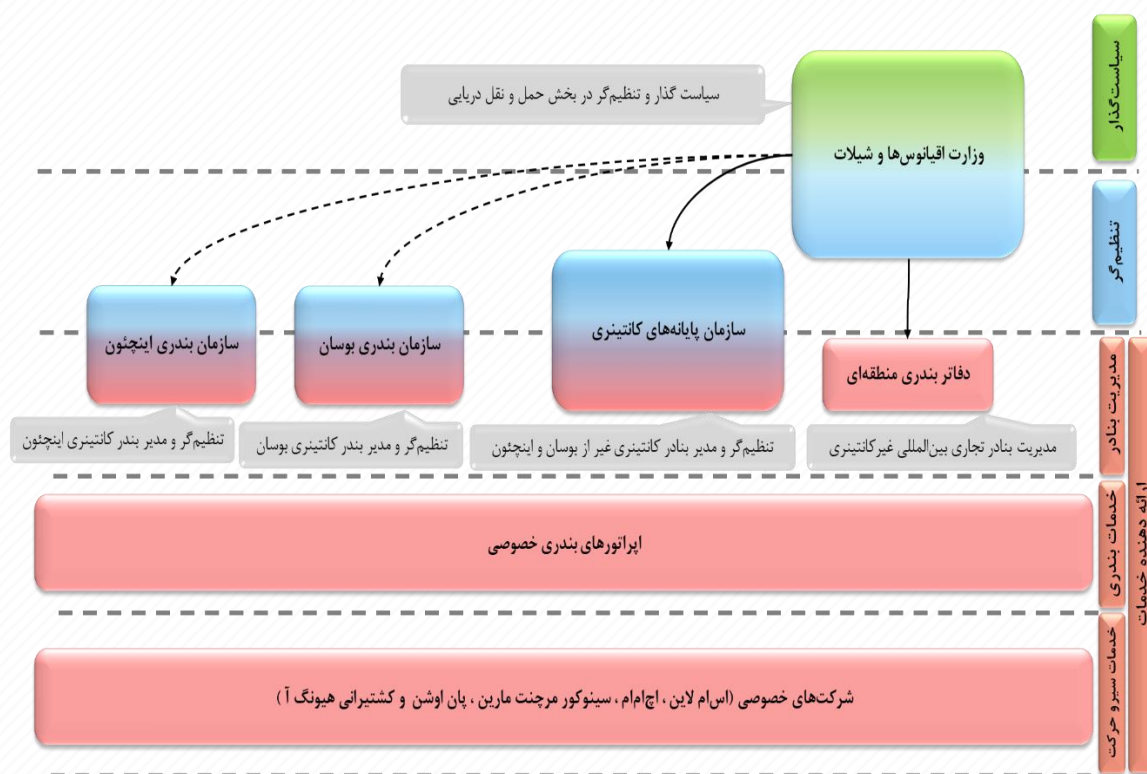
¹⁹³ Act on Korea Container Terminal Authority

جدول ۱۱- قوانین مرتبط با بنادر و مسئول اجرایی آنها

ردیف	دسته بندی	محتوا	مجری
۱	قانون بندری ۱۹۶۷	- طراحی، توسعه، مدیریت و بهره‌برداری بنادر - تعیین تعرفه‌های بنادر - مدیریت تجهیزات بنادر	بخش سیاست‌گذاری بنادر وزارت اقیانوس‌ها و شیلات
۲	قانون ترویج و توسعه ساخت بنادر جدید	- تدوین طرح‌های اولیه ساخت بنادر جدید - طراحی و مدیریت منطقه تعیین شده برای ساخت و ساز بنادر جدید - ارائه خدمات پیرامون مسائل مجاز قانونی ترویج ساخت بنادر جدید	بخش توسعه زیرساخت وزارت اقیانوس‌ها و شیلات
۳	قانون مشارکت بخش خصوصی در زیرساخت	- تدوین طرح اولیه پروژه‌های سرمایه‌گذاری بخش خصوصی - انعقاد قرارداد امتیازو تعیین صاحب امتیاز - ارائه خدمات پیرامون مسائل مجاز قانونی ترویج ایجاد زیرساخت	بخش سرمایه‌گذاری خصوصی وزارت اقیانوس‌ها و شیلات
۴	قانون سازمان پایانه‌های کانتینری کره	- تعیین میزان بهره‌برداری از بنادر (به جز بندر بوسان و اینچئون) - تعیین میزان اختیارات توسعه و بهره‌برداری از پایانه‌های دریایی - تعیین اختیارات به منظور تأمین و توسعه منابع مالی	سازمان پایانه‌های دریایی کره
۵	قانون سازمان بندری بوسان	- مدیریت و توسعه بندر بوسان و تأسیسات آن	سازمان سرپرستی بندر بوسان
۶	قانون سازمان بندری اینچئون	- مدیریت و توسعه بندر اینچئون و تأسیسات آن	سازمان بندری اینچئون

۱-۲-۴- بازیگران نظام حکمرانی بخش حمل‌ونقل دریایی کشور کره جنوبی

باتوجه‌به آنچه در سیر تحول در بخش حمل‌ونقل دریایی کشور کره جنوبی ارائه گردید و مبتنی بر تغییرات نهادی در بخش حمل‌ونقل دریایی این کشور، بازیگرانی که در حال حاضر در بخش حمل‌ونقل دریایی کشور کره جنوبی نقش‌های مختلف سیاست‌گذاری، تنظیم‌گری و ارائه خدمات را ایفا می‌نمایند، در شکل ذیل نشان داده شده‌اند.



شکل ۴- بازیگران نظام حکمرانی حمل و نقل دریایی کره جنوبی

در ادامه توضیحانی از بازیگران اصلی نظام حکمرانی حمل و نقل دریایی کشور کره جنوبی ارائه شده است.

۴-۱-۱-۱- وزارت اقیانوس‌ها و شیلات

در خصوص تاریخچه تشکیل و سیر تحول این وزارتخانه اینگونه می‌توان خاطر نشان نمود، که مدیریت بنادر کره تا قبل سال ۱۹۹۶ برعهده سازمان بنادر و دریانوردی^{۱۹۴} کره بوده است. این سازمان از حیث سلسله مراتب عمومی سطحی پایین‌تر از سطح یک وزارتخانه را دارا بوده و تحت نظارت وزارت ساخت و ساز و حمل و نقل^{۱۹۵} این کشور قرار داشت. اما اهمیت صنعت دریانوردی در این کشور، دولت کره را بر آن داشت که سازمان بنادر و دریانوردی را از وزارت ساخت و ساز و حمل و نقل جدا نموده و به یک وزارتخانه مستقل تحت عنوان وزارت امور دریایی و شیلات^{۱۹۶} تبدیل نماید. فلذا به تبع ایجاد یک وزارتخانه مستقل در حوزه دریا بودجه بیشتری به صنعت دریا و بندر تخصیص یافت و کلیه امور مربوط به توسعه و مدیریت بخش کشتیرانی، بنادر و تأسیسات وابسته در حیطه وظایف وزارت امور دریایی و شیلات قرار گرفت. همچنین در

¹⁹⁴ Korea Maritime and Port Administration (KMPA)

¹⁹⁵ Ministry of Construction and Transport (MOCT)

¹⁹⁶ Ministry of Maritime Affairs and Fisheries (MOMAF)

این سال بخش محیط زیست دریایی^{۱۹۷} از وزارت محیط زیست^{۱۹۸} کره جدا شده و به وزارتخانه جدیدالتأسیس امور دریایی و شیلات منتقل گردید. در سال ۲۰۰۸، به دنبال ادغام وزارتخانه ساخت و ساز و حمل و نقل با وزارتخانه امور دریایی و شیلات؛ در سال ۲۰۰۸، به دنبال ادغام وزارتخانه ساخت و ساز و حمل و نقل با وزارتخانه امور دریایی و شیلات؛ وزارت زمین، حمل و نقل و امور دریایی تأسیس گردید که سرانجام با سازماندهی مجدد دولت در سال ۲۰۱۳، به وزارتخانه اقیانوس‌ها و شیلات؛ و وزارتخانه زمین، زیرساخت و حمل‌ونقل تغییر ساختار یافت. ساختار سازمانی وزارت اقیانوس‌ها و شیلات کره جنوبی و وظایف هر یک از زیربخش‌های این وزارتخانه در شکل ذیل ارائه گردیده است.



شکل ۵- ساختار سازمانی وزارت اقیانوس‌ها و شیلات

این وزارتخانه مشتمل بر ۶ بخش است که وظایف هر یک از این دفاتر به شرح ذیل است:

- سازمان برنامه‌ریزی و هماهنگی

¹⁹⁷ Marine Environment Division

¹⁹⁸ Ministry of Environment

این بخش طیف وسیعی از فعالیت‌ها شامل برنامه‌ریزی سیاست‌های کلی و تقسیم بودجه، سیاست‌های سازماندهی و مدیریت بخش نوآوری، انجام اصلاحات قانونی و امور حقوقی و مدیریت فناوری اطلاعات و ارتباطات را بر عهده دارد.

• سازمان سیاست‌های دریایی

در این بخش سیاست‌های حوزه دریانوردی، سیاست‌های توسعه دریایی و دریانوردی، سیاست‌های گردشگری و تفریحات دریایی، برنامه‌ریزی و مدیریت ساحلی، سیاست‌های مرتبط با قلمرو دریایی، سیاست‌های محیط زیست دریایی، سیاست‌های حفاظت دریایی، سیاست‌های بوم‌شناسی، همکاری‌های بین‌المللی، تجارت بین‌المللی، سیاست‌های مربوط به منابع زیستی دریایی و شیلات اتخاذ می‌شوند.

• سازمان سیاست‌های شیلات

این بخش به اتخاذ سیاست‌های تخصصی حوزه شیلات می‌پردازد. تصمیم‌گیری و اتخاذ سیاست‌های حوزه توزیع، سیاست‌های ارتقاء صادرات و پرورش آبزیان، سیاست‌های درآمدی و رفاهی، سیاست‌های صنعت ماهیگیری، سیاست‌های مربوط به منابع شیلات، سیاست‌های هدایت و مذاکره، سیاست‌گذاری پیرامون زیرساخت‌های ماهیگیری و پرورش آبزیان، تدوین و تصمیم‌گیری در رابطه با سیاست‌های توسعه جامعه ماهیگیری و توسعه بنادر از وظایف این دفتر می‌باشد.

• دفتر کشتیرانی و تدارکات

این بخش به اتخاذ سیاست‌های کشتیرانی، سیاست‌های مربوط به دریانوردان، سیاست‌های تدارکات بنادر و همچنین سیاست‌های مدیریت بنادر می‌پردازد.

• دفتر امور دریایی و سیاست‌های ایمنی

این دفتر خود از چهار بخش پلیس حفاظت دریایی، صنعت و فناوری دریانوردی، مدیریت ایمنی دریایی و تجهیزات کمک ناوبری تشکیل شده است که هر بخش وظیفه تأمین ملزومات زمینه تخصصی خود را بر عهده دارد.

• دفتر بنادر و لنگرگاه‌ها

این دفتر اتخاذ سیاست‌های بندری، تدوین برنامه‌های توسعه‌ای بنادر، تدوین برنامه‌های مشارکت در سرمایه‌گذاری و توسعه بنادر و لنگرگاه‌ها، توسعه بنادر محلی و تدوین برنامه‌های ایمنی و فناوری‌های حوزه بنادر و لنگرگاه‌ها را بر عهده دارد.

همچنین نهادهای وابسته به وزارت اقیانوس‌ها و شیلات کره جنوبی عبارتند از:

- دفاتر منطقه‌ای اقیانوس‌ها و شیلات
- دبیرستان ملی دریایی بوسان
- دبیرستان ملی دریایی اینچئون
- مؤسسه توسعه نیروی انسانی اقیانوس‌ها و شیلات^{۱۹۹}
- مؤسسه ملی علوم شیلات^{۲۰۰}
- آژانس آب‌شناسی (هیدروگرافی) و اقیانوس‌شناسی کره^{۲۰۱}
- دیوان امنیت دریایی کره^{۲۰۲}

شایان ذکر است تخصیص بودجه به حوزه بنادر و دریانوردی کره جنوبی و استفاده از آن بر اساس طرح‌ها و سیاست‌های وزارت اقیانوس‌ها و شیلات کره جنوبی صورت می‌گیرد. وزارت اقیانوس‌ها و شیلات کره جنوبی که تا همین اواخر نقشی کلیدی در مدیریت بنادر و امور مربوط به آن را داشته است، به دنبال سیاست‌های توسعه‌ای دولت در راستای تمرکززدایی و افزایش رقابت‌پذیری از طریق واگذاری مدیریت بنادر به دولت‌های محلی نظیر بوسان و اینچئون، نقشش در مدیریت بنادر کمرنگ‌تر گردیده است. اما لازم به ذکر است که کارکرد تنظیم‌گری و دیگری کارکردهای دولتی بخش بنادر در کشور کره کماکان توسط وزارت اقیانوس‌ها و شیلات به عنوان نماینده دولت در بخش بندری صورت می‌گیرد.

وزارت اقیانوس‌ها و شیلات کره جنوبی به‌منظور توسعه بنادر خود برنامه‌های ده ساله‌ای تحت‌عنوان برنامه اساسی برای توسعه مجدد بنادر^{۲۰۳} را اجرا می‌کند که در حال حاضر پیاده‌سازی سومین دوره آن (۲۰۳۰-۲۰۲۱) در دستور کار وزارتخانه قرار دارد. طبق این برنامه ۱۴ بندر (همچون گونسان و اولسان) برای توسعه مجدد هدف‌گذاری شده‌اند که دولت تا سال ۲۰۲۵ بالغ بر ۴.۵ تریلیون وون و تا سال ۲۰۳۰ بالغ بر ۶.۸ تریلیون وون در آن‌ها سرمایه‌گذاری خواهد کرد. هدف‌گذاری وزارت اقیانوس‌ها و شیلات ایجاد ۴۰ هزار شغل در این بنادر طی برنامه توسعه اساسی برای توسعه مجدد بنادر سوم است. بنادر موردتوجه وزارتخانه در این

¹⁹⁹ Oceans and Fisheries HDR Institute

²⁰⁰ National Institute of Fisheries Science

²⁰¹ Korea Hydrographic and Oceanographic Agency

²⁰² Korea Maritime Safety Tribunal

²⁰³ Basic Plan for Port Redevelopment

برنامه، بنادر قدیمی کره جنوبی هستند که به دلیل فرسودگی تاسیسات و تجهیزات، احداث بنادر جدید و تغییر در محیط لجستیک با رشد اندازه کشتی و حجم محموله‌های کانتینری تبدیل به بنادر متروکه شده‌اند و بسیاری از شاغلان در آن‌ها از کار بیکار شده‌اند. راهکار دولت سرمایه‌گذاری در راستای تبدیل بنادر قدیمی و غیرفعال به محیط‌های ساحلی و شهری با کارکردهای صنعتی، مسکونی و تجاری است.

دولت کره جنوبی از طریق وزارت اقیانوس‌ها و شیلات در تلاش است تا سیاست بندری کلان خود تحت‌عنوان استراتژی سیاست بندری ۲۰۳۰ را به اجرا درآورد. هدف این استراتژی تحقق ایده بندر هوشمند با ارزش افزوده بالاست که بتواند در سطح جهانی با دیگر کشورها رقابت کند. در این راستا ۱۹.۶ میلیارد تن توان عملیاتی حجم بار، ۲۸ تریلیون وون ارزش افزوده و ۵۵۰ هزار شغل هدف‌گذاری شده است. سه سیاست اصلی استراتژی ۲۰۳۰ نیز عبارتند از ایجاد پایه و اساس لجستیک دریایی هوشمند از طریق اتوماسیون بندر و دیجیتالی‌سازی، تقویت رقابت جهانی از طریق گسترش مستمر امکانات بندری و افزایش پایداری از طریق همزیستی بین بنادر و جوامع.

۲-۱-۱-۲ – سازمان پایانه‌های کانتینری کره ۲۰۴

سازمان پایانه‌های کانتینری کره که در سال ۱۹۹۰، جهت پیشبرد ساخت و ساز و مدیریت بنادر کانتینری در کره ایجاد گردیده است، از طریق شناسایی تغییر روندها در داخل و خارج از بنادر و صنعت لجستیک مربوطه، توسعه آن دسته از بنادر که لازم است از رقابت پذیری بین‌المللی برخوردار باشند را تسریع می‌نماید. این سازمان که یک نهاد دولتی وابسته به وزارت اقیانوس‌ها و شیلات کره می‌باشد، ارتقاء اقتصاد ملی از طریق احداث، مدیریت و بهره‌برداری کارآمد پایانه‌های کانتینری را سرلوحه برنامه‌های خود قرار داده و کماکان در تلاش است که با بهره‌گیری از دستاوردها و تجربی که طی سالیان متمادی اندوخته است، کره و بنادر کانتینری آن را به جایگاه قطب مرکزی توزیع در منطقه آسیای شمالی برساند. شایان ذکر است که تا قبل از تأسیس سازمان بندری بوسان در سال ۲۰۰۴ و سازمان بندری اینچئون در سال ۲۰۰۵، مدیریت و بهره‌برداری کلیه بنادر کانتینری کره از جمله بنادر بوسان و اینچئون توسط این سازمان صورت می‌گرفت. اما پس از تأسیس دو سازمان مذکور، حوزه عملکرد و فعالیت سازمان پایانه‌های کانتینری به مدیریت، بهره‌برداری و نظارت بر بندرگوانگیانگ و دیگر بنادر کوچک و متوسط کره، محدود گردید. نحوه فعالیت سازمان پایانه‌های کانتینری در بنادر مربوطه بدین گونه است که این بنادر از سوی وزارت اقیانوس‌ها و شیلات در اختیار این سازمان قرار داده می‌شود، سپس این سازمان پایانه‌های مربوطه را به اپراتورهای بندری بخش خصوصی اجاره می‌دهد.

²⁰⁴ Korea Container Terminal Authority

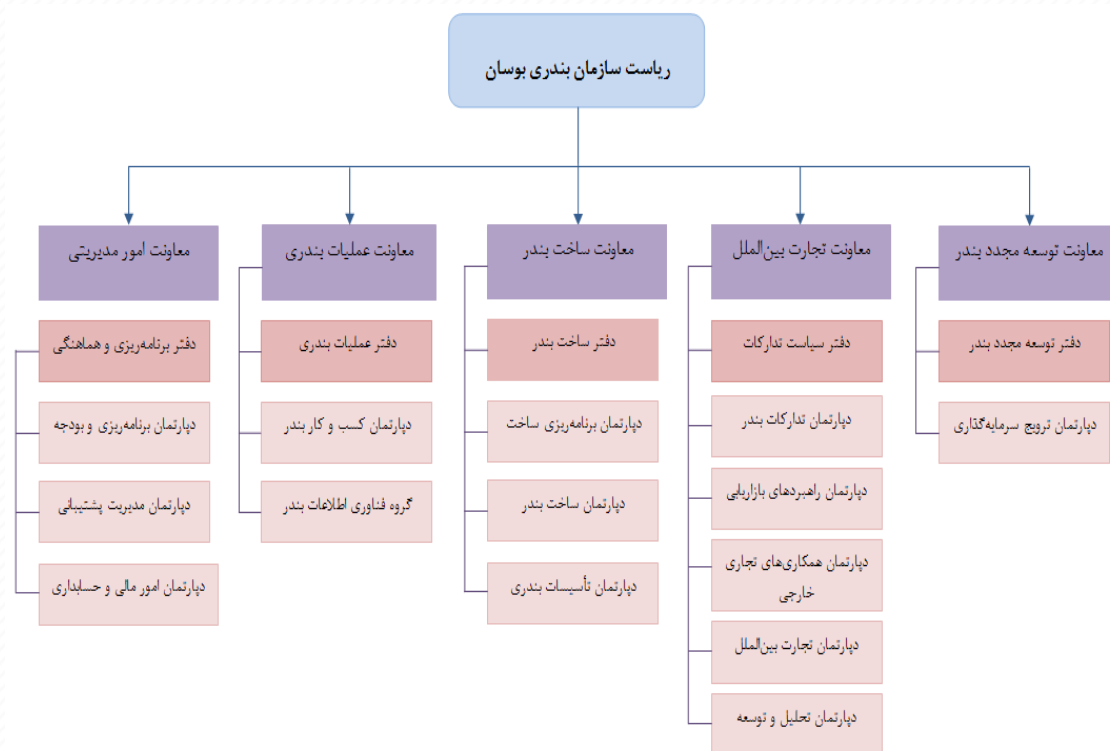
اپراتورهای بندری کلیه بنادر کانتینری کره به جزء بنادر بوسان و اینچئون تحت نظارت سازمان پایانه‌های کانتینری کره قرار دارند و خود سازمان پایانه‌های کانتینری مستقیماً تحت نظارت وزارت اقیانوس‌های و شیلات کره قرار دارند که این نشان‌دهنده نفوذ عمیق دولت در مدیریت، بهره‌برداری و توسعه پایانه‌های کانتینری کره می‌باشد.

۳-۱-۱-۴ - سازمان بندری بوسان²⁰⁵ (BPA)

بندر بوسان در حال حاضر یک هاب مهم در منطقه شمال شرق آسیاست که دارای ۲۳ اسکله کانتینری است. این بندر به بیش از ۵۰۰ بندر در ۱۰۰ کشور متصل است. طبق برنامه‌ریزی انجام‌شده توسط دولت، قرار است این بندر دارای ۴۵ اسکله فعال باشد که عملیات ساخت و راه‌اندازی دیگر اسکله‌ها در حال انجام‌شدن است. هدف‌گذاری دولت دستیابی به درآمد سالانه ۴.۲۴ میلیارد دلاری از این بندر استراتژیک می‌باشد. کره جنوبی در آوریل ۲۰۲۴ از اولین ترمینال کانتینری کاملاً خودکار خود در بندر بوسان رونمایی کرد که ۲۰ درصد بهره‌ورتر از ترمینال‌های عادی است. قرار است که این کشور تا سال ۲۰۵۰ حدود ۳۲ میلیارد دلار برای توسعه بندر بوسان سرمایه‌گذاری کند.

سازمان بندری بوسان در سال ۲۰۰۴ به صورت عملیاتی و با هدف افزایش مشارکت بخش خصوصی در مدیریت و بهره‌برداری از پایانه‌های بندری قدیمی و جدیدالتأسیس بوسان، با سرمایه‌گذاری اولیه دولت مرکزی به مبلغ دو تریلیون وون تأسیس گردید و کلیه مسئولیت‌های احداث و توسعه، تأمین مالی، مدیریت و بهره‌برداری بندر بوسان و پسکرانه آن که تا قبل از این تاریخ برعهده سازمان پایانه‌های کانتینری کره قرار داشت، به این سازمان واگذار گردید. لازم به ذکر است که سازمان بندری بوسان در حال حاضر یک نهاد عمومی است که تحت نظارت وزارت اقیانوس‌ها و شیلات قرار دارد و کلیه مسئولیت‌های مربوط به امور مدیریتی، اجرایی، تأمین بودجه و نیروی کار بر عهده این سازمان است. همچنین اپراتورهای پایانه‌های بندری بوسان تحت نظارت سازمان بندری بوسان به فعالیت می‌پردازند. ریاست این سازمان توسط عهده‌دار وزارت اقیانوس‌ها و شیلات انتخاب می‌گردد (با مستثنی‌بودن از لزوم اعمال مقررات انتخاب مدیران دولتی) که تا قبل از سال ۲۰۱۲ رئیس جمهور کره این مسئولیت را بر عهده داشته است. سازمان بندری بوسان در ژانویه ۲۰۲۳ از شرکت دولتی به نهاد عمومی تغییر شکل پیدا کرد. ساختار سازمانی سازمان بندری بوسان در شکل زیر نشان داده شده است:

²⁰⁵ Busan Port Authority



شکل ۶- ساختار سازمانی، سازمان بندری بوسان BPA

سازمان در مسائل کلان ساختار مدیریت و بهره‌برداری نظیر برنامه‌های اجرایی، تحت تأثیر تصمیمات وزارت اقیانوس‌ها و شیلات کره می‌باشد، اگرچه در مقایسه با سال‌هایی که سازمان پایانه‌های کانتینری کره مدیریت و سرپرستی بنادر بوسان را بر عهده داشته است با روی کار آمدن سازمان بندری بوسان، میزان مداخله دولت در این بنادر به میزان قابل توجهی کاهش یافته است و عمدتاً بر روی کارکرد تنظیم‌گری متمرکز می‌باشد. به عنوان وظایف سازمان بندری بوسان می‌توان موارد ذیل را برشمرد:

- مدیریت و بهره‌برداری منطقه آزاد تجاری بوسان^{۲۰۶}
- انتخاب و مدیریت شرکت‌های بهره‌بردار (شرکت‌های مستأجر)
- نظارت و تعمیر و نگهداری تأسیسات عمومی
- جمع‌آوری اجاره‌ها و کنترل هزینه‌ها
- صدور گذرنامه برای منطقه آزاد تجاری
- ساخت اسکله
- ساخت منطقه آزاد تجاری

²⁰⁶ Free Trade Zone (FTZ, Distripark)

- بازسازی بنادر
 - تعمیر و نگهداری تأسیسات بندری
 - لایروبی
 - ارائه تسهیلات پشتیبانی بندر
 - تأیید برنامه‌های عملیاتی پروژه‌های ساخت و ساز
 - ارائه برنامه‌های عملیاتی برای تأسیسات بندری
 - بازاریابی برای بندر بوسان
 - ارائه خدمات آموزشی به کارکنان بندر بوسان و حمایت از آنها
- وظایف دولت کره در خصوص بندر بوسان به شرح ذیل است:
- هماهنگ‌سازی سیاست‌ها
 - تعیین منطقه آزاد تجاری، مدیریت و بهره برداری آن
 - صدور مجوز تصرف و ساخت
 - حمایت اجرایی از منطقه آزاد تجاری
 - نصب و راه‌اندازی و کنترل تأسیسات عمومی
 - مدیریت دارایی‌ها متعلق به دولت
 - حمایت بودجه‌ای از منطقه آزاد تجاری
 - تعمیر و نگهداری تأسیسات عمومی بندر
 - توسعه لایروبی
 - تأیید و تصویب برنامه‌های عملیاتی پروژه‌های ساخت
 - ارائه تسهیلات حمل‌ونقل در پسکرانه
 - ارائه تسهیلات حمل‌ونقل بندری
 - جذب سرمایه‌گذاران خصوصی
 - برنامه‌ریزی در خصوص تأسیسات بندری منطقه آزاد تجاری و تأیید برنامه‌های عملیاتی آن
 - انجام فعالیت‌های تحقیق و توسعه

۴-۱-۱-۴ - سازمان بندری اینچئون²⁰⁷ (IPA)

سازمان بندری اینچئون در سال ۲۰۰۵ در راستای تبدیل نمودن بندر اینچئون به یک پایگاه لجستیک رقابتی از طریق تقویت کارکردهای حمل و نقل دریایی، بندر و لجستیک و به تبع آن کمک به اقتصاد ملی ایجاد گردید. سازمان بندری اینچئون در راستای توسعه تسهیلات بندری و پسکرانه‌ها و همچنین ارتقاء سطح تخصص و بهره‌وری در مدیریت و بهره‌برداری از بنادر اینچئون گام بر می‌دارد.

این سازمان که در مقایسه با سازمان بندری بوسان از استقلال بیشتری برخوردارست با سرمایه‌گذاری اولیه دولت مرکزی به مبلغ ۱ تریلیون وون در سال ۲۰۰۵ تأسیس گردیده است. این سازمان پس از عهده‌دار شدن مسئولیت‌های سازمان پایانه‌های دریایی کره جنوبی در خصوص این بندر، به مدیریت و نظارت، توسعه و بهره‌برداری پایانه‌های کانتینری در بندر اینچئون و نظارت بر فعالیت اپراتورهای بندری می‌پردازد، اما در قانون‌گذاری و سایر مسائل حاکمیتی آن نقشی ندارد.

سازمان بندری اینچئون در ابتدا به‌عنوان یک شرکت دولتی تأسیس شد اما در ژانویه سال ۲۰۲۳ به همراه سازمان بندری بوسان، سازمان بندری یئوسو گوانگ یانگ و سازمان بندری اولسان به یک نهاد عمومی تغییر پیدا کرد. این سازمان‌ها تا زمانی که یک شرکت دولتی بودند، تحت ارزیابی مدیریتی وزارت استراتژی و دارایی کره بودند اما در قامت یک نهاد عمومی، تحت ارزیابی وزارت ذیصلاح (که در مورد سازمان‌های بندری وزارت اقیانوس‌ها و شیلات است) خواهند بود. همچنین مدیران اجرایی طبق قانون حمل و نقل عمومی از اعمال روش‌های انتصاب دولتی مستثنی هستند و ممکن است مطابق با قوانین و اساسنامه هر سازمان منصوب شوند. از نظر مالی نیز نهادهای عمومی کره‌ای از مطالعه امکان‌سنجی اولیه الزامی برای نهاد دولتی یا مشاوره پیشین در مورد سرمایه‌گذاری و مشارکت مستثنی هستند. در نتیجه مدیریت سازمان‌های بندری کره جنوبی هر چه بیشتر به سمت استقلال، چابکی و مدیریت هوشمندانه حرکت کرده و مداخلات وزارت دارایی در اتخاذ تصمیمات آن‌ها کاهش پیدا کرده است.

۴-۱-۱-۵ - دفاتر بندری منطقه‌ای

در خصوص بنادر تجاری بین‌المللی غیرکانتینری کره می‌توان متذکر شد، مدیریت این بنادر توسط دفاتر منطقه‌ای^{۲۰۸} مربوط به هریک از این بنادر در وزارت اقیانوس‌ها و شیلات صورت می‌پذیرد.

²⁰⁷ Incheon Port Authority

²⁰⁸ Regional Office

۴-۱-۲ - سهم بخش عمومی و خصوصی در کشتیرانی کره جنوبی

مهم‌ترین شرکت‌های کشتیرانی کره جنوبی در حال حاضر شرکت‌های خصوصی بزرگ کره‌ای هستند. بخش عمده بازار متمرکز بر پنج شرکت اصلی است: اس‌ام لاین^{۲۰۹}، اچ‌ام‌ام^{۲۱۰}، سینوکور مرچنت مارین^{۲۱۱}، پان اوشن^{۲۱۲} و کشتیرانی هیونگ آ^{۲۱۳}. بزرگ‌ترین شرکت کشتیرانی کره‌ای کشتیرانی هانجین^{۲۱۴} بود که در فوریه ۲۰۱۷ به صورت رسمی ورشکسته شد. پنج شرکت یادشده در سال ۲۰۲۰ و با ابتکار عمل وزارت اقیانوس‌ها و شیلات اتحاد کی^{۲۱۵} را به منظور افزایش رقابت‌پذیری در منطقه جنوب شرق آسیا و جلوگیری از تکرار اتفاق رخ داده برای کشتیرانی هانجین شکل دادند. شرکت‌های کره‌ای در حال حاضر ۴۰ درصد از بازار کارگوی دریایی این کشور را در اختیار دارند. از جمله دیگر شرکت‌های کره‌ای فعال در حوزه حمل‌ونقل دریایی می‌توان به اواوسی‌ال^{۲۱۶}، کی‌بی‌ال^{۲۱۷}، لوگوس گلوبال^{۲۱۸}، اس‌اف اکسپرس^{۲۱۹}، کی‌جی‌ال نتوورک^{۲۲۰}، دوو^{۲۲۱} و سانجین^{۲۲۲} اشاره کرد. در مجموع پس از خصوصی‌سازی شرکت‌های کشتیرانی در دهه ۱۹۸۰ دولت خود مستقیماً در این بازار به ارائه خدمات نپرداخته است و بیشتر کارکرد پشتیبانی، حمایت و تسهیل‌گری فعالیت بخش خصوصی را در پیش گرفته است.

۴-۱-۳ - درس‌آموخته‌های نظام حکمرانی حمل‌ونقل دریایی در کشور

کره جنوبی

اهمیت بخش بنادر و دریانوردی به عنوان یکی از مهم‌ترین حوزه‌های تأثیرگذار در پیشرفت اقتصادی کشورها، کره جنوبی را بر آن داشت که این حوزه را در مقامی استراتژیک در برنامه‌های توسعه اقتصادی خود قرار دهد. در سال‌های ابتدایی بخش دولتی تنها بازیگر این صنعت بوده و کلیه وظایف حاکمیتی و تصدی‌گری در این حوزه را بر عهده داشته است. اما به دنبال سیاست‌های توسعه‌ای کره در راستای تمرکززدایی و افزایش رقابت‌پذیری از طریق واگذاری مدیریت بنادر به بخش‌های نیمه دولتی نظیر سازمان بندری بوسان و سازمان بندری اینچئون، نقش دولت در مدیریت بنادر کمرنگ‌تر گردیده است. اما لازم به ذکر است که وزارت اقیانوس‌ها

²⁰⁹ SM Line

²¹⁰ HMM

²¹¹ Sinokor Merchant Marine

²¹² Pan Ocean

²¹³ Heung-A Shipping

²¹⁴ Hanjin Shipping

²¹⁵ K-Alliance

²¹⁶ OOCL

²¹⁷ KBL

²¹⁸ Logos Global

²¹⁹ SF Express

²²⁰ KGL Network

²²¹ DAEWOO

²²² Sunjin

و شیلات به عنوان نماینده دولت، کماکان تنها نهاد سیاست‌گذار و تنظیم‌گر در این بخش به شمار می‌رود و فقط مدیریت و بهره‌برداری بنادر به بخش‌های متعدد واگذار گردیده است.

از این‌رو می‌توان خاطر نشان ساخت که هم اکنون در کشور کره سه نهاد دولتی و نیمه دولتی شامل سازمان پایانه‌های کانتینری کره، سازمان بندری بوسان و سازمان بندری اینچئون به صورت مستقیم و غیر مستقیم زیر نظر وزارت اقیانوس‌های و شیلات بوده و مدیریت و سازماندهی و نیز بهره‌برداری از بنادر کانتینری واقع در بخش‌های مختلف کره را در دست دارند.

به طور کلی بنادر کره از مدل مدیریت صاحبخانه‌ای تبعیت می‌نمایند و همانگونه که پیشتر نیز اشاره گردید، در تصمیم‌گیری و مدیریت تمامی بنادر، نقش دولت به طور مستقیم یا غیر مستقیم دیده می‌شود. به گونه‌ای که یا دولت خود مالک بنادر است و بهره‌برداری و عملیات را نیز خود انجام می‌دهد، یا مالکیت دولتی است و بهره‌برداری بنادر به بخش خصوصی منتقل شده است و یا نه مالکیت از آن دولت است و نه بهره‌برداری از آن را به عهده دارد اما به وسیله قانون‌گذاری، مسائل حاکمیتی و اتخاذ سیاست‌ها قادر به اعمال نظر و تاثیرگذاری در مدیریت و عملیات آن‌ها می‌باشد. هرچند که تجربیات اخیر مانند بنادر اینچئون و بوسان نشان‌دهنده تمایل دولت به کاهش نقش خود و تقویت بخش خصوصی می‌باشد.

۴-۱-۴ منابع

- 1) Alternative Port Management Structures and Ownership Models. World Bank.
- 2) Brooks, & Cullinane. (2006). Devolution, Port Governance and Port Performance .
- 3) kim, h., & jeon, h. (2012). the political economy of south korea .
- 4) Kyriakoulis, A. (2016). Ports & Terminals 2016. Gideon Robertson.
- 5) Ministry of Maritime Affairs and Fisheries. (2002). port governance in korea. Ministry of Maritime Affairs and Fisheries.
- 6) Ministry of Oceans and Fisheries. (2015). mof.go.kr.
- 7) Organisation for Economic Co-operation and Develop. (2015). PEER REVIEW OF THE KOREAN SHIPBUILDING INDUSTRY AND RELATED GOVERNMENT POLICIES .
- 8) ROE, m. (2013). Maritime Governance and Policy-Making. The Asian Journal of Shipping and Logistics.
- 9) Song, D., & Lee, S.-W. (2006). Port Governance in Korea. ScienceDirect, 357-375.
- 10) World Economy Team. (2010). South Korea Economy. economywatch.

۲-۴- نظام حکمرانی بخش حمل و نقل دریایی در کشور امارات (ابوظبی)

کشور امارات عربی متحده از جمله کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس است که در سال ۱۹۷۱ میلادی استقلال یافت و به عضویت سازمان ملل متحد درآمد. مساحت این کشور ۸۳۶۰۰ کیلومتر مربع و دارای ۷۰۰ کیلومتر خط ساحلی می باشد. این کشور از شمال به خلیج فارس، از شمال غرب به آب های قطر، از جنوب و غرب به عربستان سعودی و از شرق و شمال شرق به عمان منتهی می شود. امارات عربی متحده پس از جمهوری اسلامی ایران دارای طولانی ترین خط ساحلی در خلیج فارس می باشد. به لحاظ وسعت سرزمینی این کشور پس از عربستان و عمان سومین کشور شورای همکاری خلیج فارس محسوب می گردد. قابل ذکر است به جز دو امارت ابوظبی و رأس الخیمه که دارای سرزمین های یکپارچه و پیوسته هستند، سرزمین های امارت های دیگر ناپیوسته و در داخل قلمروهای یکدیگر می باشد. قرار گرفتن امارات در حوزه خلیج فارس و داشتن ساحل دریایی و وجود بنادر عظیم و امکانات بندری مناسب و همچنین قرار گرفتن در مسیرهای بین المللی دریایی و در مجموعه کشورهای شورای همکاری خلیج فارس بر اهمیت این کشور افزوده است.

امارات متحده عربی، اتحادی از هفت امیر نشین کوچک به نام های ابوظبی، دبئی، شارجه، عجمان، فجیره، رأس الخیمه و ام القوین است که بعد از استقلال از بریتانیا در ۲ دسامبر ۱۹۷۱ میلادی شکل گرفت. هر یک از این ۷ امیر نشین از استقلال فراوانی برخوردارند، اما یک امیر موروثی به عنوان حاکم کشور ایفای وظیفه می کند و شورای عالی حکام که متشکل از هفت امیر است، رئیس دولت و کابینه را انتخاب می کند. در حال حاضر حاکم ابوظبی رئیس دولت امارات محمد بن زاید آل نهیان است. پایتخت و بزرگ ترین شیخ نشین این کشور ابوظبی است.

امارات متحده عربی به صورت فدرالی اداره می شود و براساس قانون اساسی امارات، رئیس و نائب رئیس کشور، شورای عالی حکام، شورای وزیران (هیئت دولت)، مجلس ملی اتحادیه و قوه قضائیه، اصلی ترین نهادهای حکومتی می باشند که برای هر یک از این نهادها وظیفه خاصی منظور شده است. شورای عالی حکام بالاترین نهاد سیاسی در کشور و متشکل از حکام امارت های هفتگانه است. ریاست آن از ابتدای تشکیل کشور امارات، برعهده حاکم ابوظبی بوده است. تعیین سیاست کلی کشور، انتخاب رئیس و نخست وزیر کشور، انتخاب رئیس و قضات دیوان عالی، موافقت با قوانین اتحادی قبل از صدور آن، موافقت با معاهده ها و قراردادهای بین المللی از اهم صلاحیت های شورا است. در موارد مهم تصمیم گیری مصوبات شورا با اکثریت پنج عضو دارای اعتبار است و لزوماً ابوظبی و دبئی باید در این اکثریت حضور داشته باشند. در امور غیر مهم آراء اکثریت ملاک خواهد بود.

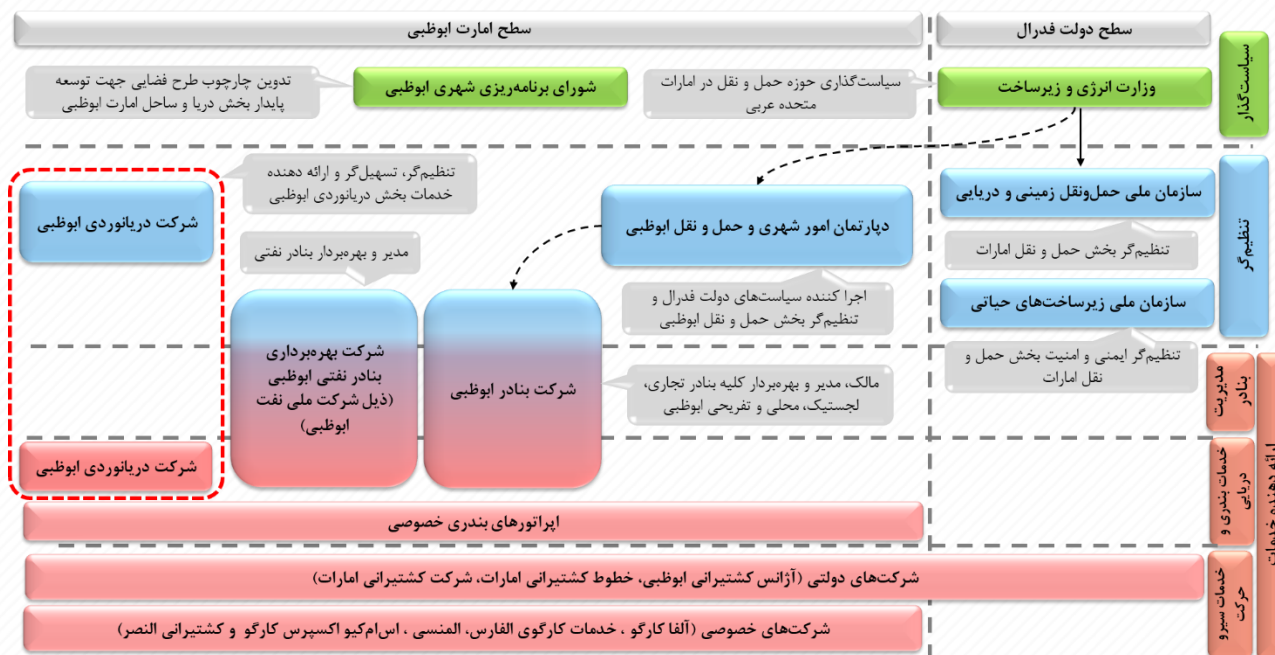
نحوه عملکرد هر امیر نشین با امیر نشین دیگر بسته به فاکتورهای جمعیت، منطقه و درجه توسعه متفاوت است. بزرگترین و پر جمعیت ترین شیخ نشین در امارات عربی متحده، ابوظبی است که بدنه حکومتی مرکزی

خود را دارا می‌باشد و شورای اجرایی با بخش‌های مختلف جداگانه که مشابه وزارتخانه می‌باشند، توسط ولیعهد، ریاست می‌شوند.

امارات عربی متحده در میان سایر کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس دارای یکی از توسعه‌یافته‌ترین اقتصادهای کشورهای عرب می‌باشد. درآمد زیاد حاصل از فروش نفت، این کشور را از یک امیرنشین ساده به یک دولت مدرن با استانداردهای بالای زندگی، نظام آموزشی پیشرفته و زیربنای خوب تبدیل کرده است.

۴-۲-۱ - بازیگران نظام حکمرانی حمل و نقل دریایی در امارت ابوظبی

همان‌گونه که در بالا اشاره شد، امارات متحده عربی، اتحادی از هفت امیر نشین کوچک است هر یک از این ۷ امارت دارای حکومت محلی بوده و شهرداری‌ها و ادارات دولتی مستقل دارند و بسته به فاکتورهای جمعیت، منطقه و درجه توسعه، نحوه عملکرد آنها با یکدیگر متفاوت است. امارت ابوظبی پایتخت امارات متحده عربی بوده و مهم‌ترین امیرنشین این کشور به شمار می‌رود که قرار گرفتن آن در حوزه خلیج فارس، بر خورده‌ای از سواحل دریایی، بنادر عظیم و امکانات بندری مناسب، قرار گرفتن در مسیرهای بین‌المللی دریایی و همچنین عضویت در شورای همکاری خلیج فارس بر اهمیت آن افزوده است. مساحت این امارت حدود ۶۷۳۴۰ کیلومتر مربع است و در حدود ۸۶/۷٪ از مساحت خاک امارات متحده عربی را در بردارد و در ساحل جنوبی خلیج فارس واقع شده است. حاکم امارت ابوظبی همان رئیس دولت امارات عربی متحده است. این امارت بنادر مهمی نظیر بندر خلیفه، بندر زاید، بندر مصفح و بندر شهامه را در خود جای داده است. بنادر ابوظبی نقش مهمی در غنی‌سازی اقتصاد منطقه ایفا می‌نمایند. همچنین حمل و نقل دریایی این شهر برای امارات متحده عربی دارای اهمیت استراتژیک می‌باشد. ابوظبی از سابقه‌ای طولانی در تجارت دریایی برخوردار است و در طول تاریخ مدیریت بنادر تجاری، تمرکز اصلی دولت ابوظبی در بخش دریایی بوده است که امروزه در راستای بازسازی بنادر و مدرنیزه نمودن بخش بندری، این امارت علاوه بر مدیریت بنادر، توجه خود را به تنظیم‌گری، مسائل نهادی و فنی مربوط به بخش بنادر و همچنین ملاحظات ایمنی و زیست‌محیطی بخش دریایی معطوف داشته است. در شکل ذیل چینش بازیگران نظام حکمرانی حمل و نقل دریایی ابوظبی مطابق با نقش‌های چهارگانه پژوهش حاضر ارائه شده است. همان‌طور که در شکل ۷ مشخص است، در دو سطح فدرال (امارات متحده عربی) و امارت ابوظبی، بازیگرانی در سیاست‌گذاری، تنظیم‌گری و ارائه خدمات در حوزه حمل و نقل دریایی امارت ابوظبی ایفای نقش می‌نمایند.



شکل ۷- بازیگران نظام حکمرانی حمل و نقل دریایی ابوظبی

در ادامه توضیحانی از بازیگران اصلی نظام حکمرانی حمل و نقل دریایی امارت ابوظبی در دو سطح فدرال و امارت ابوظبی ارائه شده است.

۴-۱-۲- وزارت انرژی و زیرساخت (در سطح فدرال)

وزارتخانه انرژی و زیرساخت، سیاست‌گذار اصلی حوزه حمل و نقل در کشور امارات متحده عربی محسوب می‌گردد که دفتر مرکزی آن در ابوظبی قرار دارد. از مسئولیت‌های این وزارتخانه می‌توان طراحی و توسعه پروژه‌های جاده‌ای و بندری دولت فدرال را برشمرد.

۴-۱-۲- سازمان ملی حمل و نقل زمینی و دریایی فدرال^{۲۲۳} (در سطح فدرال)

این سازمان که در سال ۲۰۰۶ تحت عنوان سازمان ملی حمل و نقل تأسیس گردیده است یک نهاد تنظیم‌گر در بخش حمل و نقل دولت فدرال امارات می‌باشد و به تدوین قوانین و آیین‌نامه‌های مربوط به سرویس‌های حمل و نقل دریایی و زمینی می‌پردازد. لازم به ذکر است این سازمان هماهنگ با سایر سازمان‌های تنظیم‌گر ایالتی و محلی در بخش حمل و نقل فعالیت می‌نماید تا برخورداری از سیاستی یکپارچه در بخش حمل و نقل برای دولت امارات تضمین گردد. بنا به قانون فدرال شماره ۱۳ در سال ۲۰۱۴، نام سازمان ملی حمل و نقل به سازمان ملی حمل و نقل زمینی و دریایی فدرال تغییر پیدا کرد و اولویت‌های اصلی آن تقویت رقابت‌پذیری امارات در بخش دریایی، ارتقای سطح پادمان‌های زیست محیطی و ایمنی دریایی و افزایش همکاری با مراجع تخصصی در بخش دریایی برای دستیابی به هدف‌گذاری‌های شاخص‌های ملی حمل و نقل دریایی تعیین شد.

²²³ Critical National Infrastructure Authority (CNIA)

از مسئولیت‌های سازمان حمل‌ونقل زمینی و دریایی فدرال امارات متحده عربی که زیرمجموعه وزارت انرژی و زیرساخت^{۲۲۴} این کشور است، می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

- پیشنهاد سیاست‌های کلی، لایحه قوانین و مقررات خدمات حمل‌ونقل زمینی و دریایی با هماهنگی مراجع ذیصلاح و نظارت بر اجرای آن؛
- اطمینان از انطباق مقررات ناوبری خارج از کشور با استانداردهای بین‌المللی قابل اعمال توسط دولت‌ها به طور کلی و اتخاذ رویه‌های لازم برای اعمال آن؛
- پیشنهاد نقشه راه‌های ارتباطی امارات با سایر دولت‌های مجاور از جمله نقاط دسترسی زمینی با هماهنگی مقامات فدرال و محلی ذیصلاح؛
- تدوین قوانین تنظیم‌گری دریانوردی در بنادر دولتی به منظور تردد مناسب و تأمین امکانات دریایی مناسب و تدوین برنامه‌های نگهداری راه‌های زمینی داخل بنادر و ارتقای خدمات آن‌ها با توافق و هماهنگی با مقامات ذیصلاح محلی (از جمله صدور پروانه دریانوردی و مجوز قایق تفریحی)؛
- فعال‌سازی خطوط مختلف حمل‌ونقل زمینی بین امارات و کشورهای همسایه؛
- صدور کلیه پروانه‌ها، مجوزها و گواهینامه‌های دریانوردی و خدمات حمل‌ونقل بین‌المللی دریایی و زمینی بین امارت‌ها و تعیین شرایط تعیین و اخذ مالیات و عوارض‌های مربوطه؛
- توسعه قوانین ناوبری در خارج از کشور به ویژه شرایط ملیت، قوانین ثبت‌نام و تثبیت پرچم و اختیارات دولت در کشتی‌های حامل پرچم خود و قوانین برای شرایط بهینه ناوبری و ایمنی افراد و مجهز کردن کشتی به سیستم‌های لازم برای جلوگیری از حوادث و حفظ وسایل ارتباطی آن؛
- تدوین برنامه‌های لازم جهت سازماندهی و بهبود وسایل حمل‌ونقل زمینی و دریایی بین امارت‌ها برای حمل‌ونقل آسان و توسعه‌یافته.

۳-۱-۲-۴ - سازمان ملی زیرساخت‌های حیاتی^{۲۲۵} (در سطح فدرال)

این سازمان که در سال ۲۰۰۷ تأسیس گردیده است، با همکاری نیروهای مسلح امارات مسئولیت محافظت از زیرساخت‌های زمینی و دریایی امارات متحده شامل بنادر، تأسیسات نفتی ساحلی و فراساحلی و ذخایر انرژی ملی در برابر تهدیدات بالقوه خارجی، کارشکنی و تخریب را بر عهده دارد و به پایش زیرساخت‌های ملی و همچنین نظارت بر ایمنی و امنیت دریایی ابوظبی می‌پردازد.

²²⁴ Ministry of Energy and Infrastructure

²²⁵ Critical National Infrastructure Authority (CNIA)

۴-۱-۲-۴- دپارتمان امور شهری و حمل و نقل ابوظبی^{۲۲۶}

دپارتمان حمل و نقل (DOT) به موجب قانون شماره ۴ سال ۲۰۰۶، به دنبال لغو دپارتمان بنادر ابوظبی^{۲۲۷} و دپارتمان هواپیمایی کشوری ابوظبی^{۲۲۸} و ادغام این دو دپارتمان تأسیس گردید. سپس در سال ۲۰۰۸ در راستای پوشش‌دهی کل زنجیره ارزش حمل و نقل و اتخاذ سیاست‌های هماهنگ در این حوزه، بخش جاده‌ای نیز در این دپارتمان جای گرفت. در سال ۲۰۱۶ شیخ خلیفه بن زاید آل نهیان، رئیس امارات متحده عربی، قانونی را برای تأسیس دپارتمان امور شهری و حمل‌ونقل صادر کرد که جایگزین دو دپارتمان امور شهرداری‌ها و دپارتمان حمل‌ونقل شود و بنا به قانون شماره ۳۰ سال ۲۰۱۹، دپارتمان امور شهری و حمل و نقل ابوظبی تأسیس گردید. این دپارتمان از بازیگران اصلی صنعت بندری و مهمترین نهاد تنظیم‌گر برای کلیه وجه‌های حمل و نقل در امارت ابوظبی است و تمامی فعالیت‌های بازرگانی دریایی ابوظبی تحت کنترل آن قرار دارد.

این دپارتمان در چارچوب برنامه‌های دولت فدرال به تدوین و هماهنگ‌سازی و اجرای آیین‌نامه‌های بخش دریایی مبنی بر حفظ سیاست‌های دریایی ایمن، امن، دوستدار محیط زیست و پایدار اقتصادی و همچنین نظارت بر فعالیت‌ها و برنامه‌ریزی استراتژیک شرکت بنادر ابوظبی، مدیریت آبراه‌ها و حمل‌ونقل آبی عمومی و پایش عملکرد و ترویج توسعه بخش دریایی ابوظبی می‌پردازد. مسئولیت‌های دپارتمان امور شهری و حمل‌ونقل به شرح ذیل می‌باشد:

- نظارت و کنترل اقتصادی بخش بنادر که در این راستا مجوز صدور آیین‌نامه‌ها و مقررات مورد نیاز و نیز اتخاذ تصمیمات مناسب در این زمینه به دپارتمان امور شهری و حمل و نقل ابوظبی داده شده است.
- پیاده‌سازی سیاست‌های کلی ابوظبی در بخش ناوبری دریایی
- پیاده‌سازی و ارائه قوانین دریایی با همکاری نهادهای ذیصلاح به منظور دستیابی به بالاترین سطح استانداردهای ایمنی، امنیت، پایداری محیط زیست و توسعه اقتصادی بخش دریایی
- نظارت بر رعایت شدن کنوانسیون‌های بین‌المللی توسط کشتی‌ها بویژه در رابطه با ایمنی و جلوگیری از آلودگی
- نظارت بر رعایت شدن استانداردهای محلی و بین‌المللی در بخش حمل و نقل دریایی
- مدیریت آبراه‌های ابوظبی
- ارائه پیشنهادات برای بنادر ابوظبی

²²⁶ Abu Dhabi Department of Municipalities and Transport

²²⁷ Abu Dhabi Seaports Department

²²⁸ Department of Civil Aviation

- همکاری با سازمان‌های بین‌المللی و نهادهای نظارتی جهت همگام شدن با توسعه بنادر و کشتیرانی
- پایش^{۲۲۹} ترافیک کشتی‌ها و محموله‌ها در بنادر
- تصویب هزینه‌ها و طرح‌های شرکت بنادر ابوظبی برای توسعه و ارتقاء بنادر
- برنامه‌ریزی و تصویب پروژه‌های زیرساختی مربوط به بخش دریایی
- ارائه پیشنهادات به شورای اجرایی دولت ابوظبی در خصوص پروژه‌های توسعه‌ای بخش دریایی ابوظبی
- ارتقاء ایمنی دریایی برای کشتی‌ها و اپراتورهای آنها از طریق تنظیم مقررات و آموزش
- محافظت از محیط زیست دریایی با به حداقل رسانی پسماندهای کشتی
- تعیین استانداردها و شایستگی‌های مورد نیاز به ترتیب برای کشتی‌ها و اپراتورهای آن

۴-۲-۱-۵ - شرکت بنادر ابوظبی^{۲۳۰} (ADPC)

هم‌زمان با لغو دپارتمان بنادر ابوظبی و دپارتمان هواپیمایی کشوری ابوظبی و تأسیس دپارتمان حمل‌ونقل ابوظبی در سال ۲۰۰۶، شرکت بنادر ابوظبی^{۲۳۱} (ADPC) و شرکت فرودگاه‌های ابوظبی^{۲۳۲} (ADAC) نیز تأسیس گردیدند. لازم به ذکر است که تا پیش از این تاریخ دپارتمان بنادر ابوظبی، اداره و مالکیت بنادر ابوظبی را دست داشته است.

شرکت بنادر ابوظبی بهترین توسعه‌دهنده بنادر و مناطق صنعتی در ابوظبی به‌شمار می‌رود. این شرکت که به دنبال تغییر ساختار بخش بنادر تجاری ابوظبی ایجاد گردیده است، از بدو تأسیسش، نقش مهمی در توسعه و ارتقاء زیرساخت‌های بندری ابوظبی ایفا نموده است. از دستاوردهای حائز اهمیت این شرکت می‌توان به توسعه بندر خلیفه و احداث بزرگترین منطقه تجاری جهان یعنی کیزاد^{۲۳۳} (منطقه صنعتی خلیفه ابوظبی) اشاره نمود.

منطقه صنعتی کیزاد که در مجاورت بندر خلیفه واقع شده است، مهم‌ترین پروژه صنعتی ابوظبی می‌باشد. این منطقه صنعتی خوشه‌ای از صنایع مرتبط با تولیدات فلزی، آلومینیوم، فلزات پایه، لجستیک، دارو و تجهیزات بهداشتی، کاغذ، مواد غذایی و غیره می‌باشد و بیش از ۵۰ سرمایه‌گذار ملی، بین‌المللی و منطقه‌ای در کیزاد

²²⁹ Monitor

²³⁰ Abu Dhabi Ports Company

²³¹ Abu Dhabi Ports Company

²³² Abu Dhabi Airports Company

²³³ Khalifa Industrial Zone Abu Dhabi (KIZAD)

فعالیت اقتصادی دارند. شرکت بنادر ابوظبی مالکیت و مدیریت کلیه بنادر تجاری، لجستیک، محلی و تفریحی این امارت را در دست دارند که عبارتند از:

- بنادر ابوظبی شامل بندر خلیفه، بندر زاید، بندر مصفح و بندر شهامه
- بنادر منطقه غربی شامل بندر مرقق، بندر السیلا، بندر دلما و بندر لجستیک سیربانیاس
- بنادر خشک شامل بندر الظفرا و بندر العین

شرکت بنادر ابوظبی نقش مهمی در رشد اقتصادی امارت ابوظبی ایفا می‌نماید. چشم‌انداز این شرکت تبدیل شدن به یکی از بهترین ارائه‌دهندگان خدمات یکپارچه بندری و مناطق تجاری در سطح کلاس جهانی است. این شرکت به مدیریت بنادر و مناطق اقتصادی ابوظبی می‌پردازد و هماهنگ با بخش دریایی دپارتمان امور شهری و حمل و نقل این شهر در راستای توسعه یک نظام حمل و نقل دریایی بین‌المللی استاندارد و یکپارچه گام بر می‌دارد. شرکت بنادر ابوظبی مسئولیت ساخت، توسعه، بهره‌برداری، مدیریت و تعمیر و نگهداری زیرساخت‌های دریایی این امارت را بر عهده دارد و مهمترین نقش آن توسعه و مدیریت بنداری در سطح کلاس جهانی و نواحی صنعتی مرتبط با این بنادر در منطقه است. از دیگر مسئولیت‌های شرکت بنادر ابوظبی می‌توان موارد ذیل را بر شمرد:

- توسعه پایدار تسهیلات بندری
- ارتقاء زیرساخت‌های بندری جهت مرتفع ساختن نیازمندی‌های فعلی و آتی حمل و نقل دریایی
- توسعه روابط بلند مدت با مشتریان برجسته محلی و بین‌المللی
- تنوع‌بخشی به اقتصاد ابوظبی همسو با چشم‌انداز ۲۰۳۰
- وضع تعرفه برای بنادر تجاری، لجستیک، محلی و تفریحی ابوظبی
- تدوین آیین‌نامه‌های مدیریت بندر، دستورالعمل‌های عمومی بندر، قوانین بندری، قوانین انبارسازی در بنادر، دستورالعمل‌های پیلوتج و تعیین استانداردها منطبق بر قوانین حمل و نقل دپارتمان حمل‌ونقل ابوظبی

لازم به ذکر است در راستای خلق استراتژی‌هایی که موجب تنوع‌بخشی به اقتصاد منطقه گردد، دپارتمان امور شهری و حمل و نقل و شرکت بنادر ابوظبی کلیه برنامه‌ها، سیاست‌ها و استراتژی‌های خود را با چشم‌انداز اقتصادی ۲۰۳۰ ابوظبی، دستورکار ابوظبی و دیگر دپارتمان‌های دولت ابوظبی همسو می‌سازند.

۴-۲-۱-۶- شرکت دریانوردی ابوظبی^{۲۳۴}

شرکت دریانوردی ابوظبی در می ۲۰۲۰، از طریق توافق بین گروه بنادر ابوظبی و دپارتمان امور شهری و حمل و نقل، به منظور اجرای طرح دریایی (طرح ساحلی و دریایی ابوظبی)، توسعه مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی و استمرار بخشیدن به روند رشد امارت به عنوان یک بازیگر پیشرو و جهانی در حوزه دریایی تاسیس شد. این نهاد که متولی اصلی اکوسیستم و آبراه‌های دریایی ابوظبی است، بر مبنای ایده یکپارچه‌سازی نهادهای حکمرانی امارات و نظارت بر بخش‌های اقتصادی اولویت‌دار پا به عرصه وجود گذاشته است. این نهاد که وظیفه رسیدگی به زیرساخت‌ها و اجرای خدمات مربوط به امور دریایی را بر عهده دارد، توسط یک شورای مشورتی پشتیبانی می‌شود که در آن ذینفعان اصلی نظیر نهادهای دولتی ذیربط، شرکت‌های بندری و شرکت‌های خدمات دریایی عضویت دارند. شرکت دریانوردی ابوظبی مسئولیت تهیه، نظارت و اجرای مقررات و آیین‌نامه‌ها و همچنین توسعه و نگهداری کلیه زیرساخت‌ها و دارایی‌های آبراه‌ها در ابوظبی را بر عهده دارد. شماری از خدمات ارائه‌شده توسط پنجره خدمات واحد شرکت عبارتند از: صدور مجوز پهلوگیری و لنگرانداختن کشتی‌ها، مجوز فعالیت سوخت سکوی شناور، صدور پروانه بهره‌برداری تاسیسات دریایی، صدور مجوز فعالیت شرکت‌های دریایی و....

شرکت دریانوردی ابوظبی در دسامبر ۲۰۲۳ راه‌اندازی هاب دریایی ابوظبی را اعلام نمود. این هاب که با الگوبرداری از تجربیات موفق حوزه دریا همچون فرانسه و سنگاپور شکل گرفته، از طریق برگزاری رویدادهای شبکه‌ای فرصتی را برای تعامل ذینفعان این حوزه از قبیل نهادهای دولتی و جوامع صنفی فراساحل، تامین‌کنندگان دریایی، کشتی‌سازی، عملیات کشتی، لایروبی، خدمات دریایی، موسسات علمی، ورزش‌های آبی و شیلات فراهم می‌کند. کارگروه‌های گوناگون این هاب توسط نمایندگان بخش دولتی و خصوصی راهبری می‌شوند.

۴-۲-۱-۷- شرکت بهره‌برداری بنادر نفتی ابوظبی^{۲۳۵}

شرکت بهره‌برداری بنادر نفتی ابوظبی که از شرکت‌های تابعه شرکت ملی نفت ابوظبی^{۲۳۶} می‌باشد، در سال ۱۹۷۹ جهت بهره‌برداری بنادر نفتی با بالاترین سطح کیفیت، ایمنی و استانداردهای مدیریتی تأسیس گردیده است. این شرکت به ارائه خدماتی چون پیلوتج، پهلوگیری کشتی‌ها و تانکرهای نفت و گاز، نظارت بر عملیات بارگیری و تخلیه محصولات نفتی، خدمات آتش‌نشانی و مهار آلودگی‌های نفتی در بندر و فراساحل می‌پردازد.

^{۲۳۴} Abu Dhabi Maritime

^{۲۳۵} Abu Dhabi Petroleum Ports Operating Company

^{۲۳۶} Abu Dhabi National Oil Company

شایان ذکر است که تنظیم تعرفه بنادر نفتی ابوظبی توسط شورای عالی نفت^{۲۳۷} که بالاترین نهاد حاکمیتی در بخش نفت و گاز ابوظبی به شمار می‌رود، صورت می‌گیرد و این شورا همچنین به عنوان هیئت مدیره شرکت ملی نفت ابوظبی فعالیت می‌نماید.

۸-۱-۲-۴ - شورای برنامه‌ریزی شهری ابوظبی^{۲۳۸}

شورای برنامه‌ریزی شهری ابوظبی در سال ۲۰۰۷ بر اساس قانون شماره ۲۳ در راستای تدوین، راهبری و حمایت از استراتژی‌های توسعه شهری ابوظبی ایجاد گردیده است. بر اساس طرح استراتژیک دریایی ابوظبی، این شورا مسئولیت تدوین چارچوب طرح فضایی جهت توسعه پایدار بخش دریا و ساحل این امارت را بر عهده دارد.

۴-۲-۲ - سهم بخش عمومی و خصوصی در کشتیرانی ابوظبی

ابوظبی بنا به ماهیت تجاری خود میزبان بازاری رقابتی از شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی است. شاخصه بازار حمل‌ونقل دریایی ابوظبی حضور فعال شرکت‌های خارجی و داخلی و امکان انتخاب مشتریان از بین گزینه‌های مختلف است. آژانس کشتیرانی ابوظبی^{۲۳۹} شرکت با مالکیت دولتی فعال در این بازار است که از سال ۱۹۷۶ کار خود را به‌عنوان یک شرکت تخصصی خدمات حمل‌ونقل و لجستیک آغاز کرده است. دیگر شرکت دولتی فعال در این حوزه خطوط کشتیرانی امارات^{۲۴۰} است که در سال ۲۰۰۶ آغاز به کار کرده و توانسته عنوان بیست‌وششمین شرکت بزرگ کشتیرانی کانتینری در جهان را از آن خود کند. شرکت کشتیرانی امارات^{۲۴۱} که در سال ۱۹۹۲ تأسیس شده و صددرصد سهام آن را شهروندان اماراتی در اختیار دارند، دیگر بازیگر حائز اهمیت در حوزه حمل‌ونقل دریایی است که بیشتر در حوزه نفتی و شیمیایی فعالیت می‌کند. شماری شرکت‌های بخش خصوصی هم در سال‌های اخیر شکل گرفته‌اند که به رقابتی‌شدن بازار کمک کرده‌اند. از جمله این شرکت‌ها که خدمات متنوع حمل‌ونقل دریایی را ارائه می‌دهند می‌توان به آلفا کارگو^{۲۴۲}، خدمات کارگوی الفارس^{۲۴۳}، المنسی^{۲۴۴}، اس‌ام‌کیو اکسپرس کارگو^{۲۴۵} و کشتیرانی النصر^{۲۴۶} اشاره کرد.

²³⁷ Supreme Petroleum Council

²³⁸ Abu Dhabi Urban Planning Council

²³⁹ Abu Dhabi Shipping Agency LLC

²⁴⁰ Emirates Shipping Line (ESL)

²⁴¹ Emirates Shipping Company

²⁴² Alpha Cargo

²⁴³ Alfares Cargo Services

²⁴⁴ Elmans

²⁴⁵ SMQ Express Cargo

²⁴⁶ Alnasr

۳-۲-۴ - درس آموخته‌های نظام حکمرانی حمل‌ونقل دریایی در کشور امارات (ابوظبی)

ابوظبی از سابقه‌ای طولانی در تجارت دریایی برخوردارست و در طول تاریخ مدیریت بنادر تجاری، تمرکز اصلی دولت ابوظبی در بخش دریایی بوده است. به طور کلی بنادر ابوظبی را می‌توان به دو دسته کلی بنادر نفتی و بنادر غیرنفتی تقسیم نمود. کلیه امور حاکمیتی و تصدی‌گری بنادر غیرنفتی ابوظبی شامل بنادر تجاری، لجستیک، محلی و تفریحی تا قبل تأسیس دپارتمان امور شهری و حمل و نقل و شرکت بنادر ابوظبی، در دست دپارتمان بنادر ابوظبی قرار داشته است. دپارتمان امور شهری و حمل و نقل که در سال ۲۰۰۶ با هدف پوشش‌دهی کل زنجیره ارزش بخش حمل و نقل اعم از دریایی، سطحی و هوایی و اتخاذ سیاست‌های یکپارچه در این بخش تأسیس گردیده است کلیه مسئولیت‌های تنظیم‌گری مربوط به بنادر غیر نفتی ابوظبی را بر عهده دارد. شرکت بنادر ابوظبی که مهمترین توسعه‌دهنده بنادر و مناطق صنعتی در ابوظبی به‌شمار می‌رود، مسئولیت ساخت، توسعه، بهره‌برداری، مدیریت و تعمیر و نگهداری زیرساخت‌های دریایی این امارت را بر عهده دارد و مهمترین نقش آن توسعه و مدیریت بنداری در سطح کلاس جهانی و نواحی صنعتی مرتبط با این بنادر در منطقه است. در خصوص بنادر نفتی ابوظبی می‌توان خاطر نشان ساخت که سیاست‌گذاری و تنظیم‌گری این دسته بنادر توسط شورای عالی نفت که بالاترین نهاد حاکمیتی در بخش نفت و گاز ابوظبی به شمار می‌رود، صورت می‌گیرد و مدیریت و بهره‌برداری این دسته از بنادر در دست شرکت ملی نفت ابوظبی قرار دارد. به طور کلی تمامی سیاست‌ها و برنامه‌های مربوط به بخش دریایی و بندری ابوظبی در چارچوب سیاست‌ها و برنامه‌های دولت فدرال می‌باشد. از منظر سیاست‌گذاری‌های کلان و تنظیم‌گری دریایی در حوزه فدرال، مهم‌ترین نهاد امارات متحد عربی سازمان حمل‌ونقل زمینی و دریایی فدرال است که زیرمجموعه وزارت انرژی و زیرساخت این کشور است. در حوزه محلی اما تلاش شده تا شرکت دریانوردی ابوظبی به‌عنوان ابتکار مشترک دپارتمان امور شهری و حمل و نقل ابوظبی و شرکت بنادر ابوظبی بر امور این حوزه مسلط شود و بستری را برای مشارکت دولت و بخش خصوصی برای توسعه بنادر این امارت و تدوین سیاست‌ها و قوانین مربوطه فراهم آورد.

۴-۳ - نظام حکمرانی بخش حمل و نقل دریایی در کشور ترکیه

ترکیه با نام رسمی جمهوری ترکیه کشوری اوراسیایی است که بخش بزرگ کشور یعنی آناتولی یا آسیای کوچک در جنوب باختر آسیا و خاورمیانه واقع است و بخش کوچکی نیز به نام تراکیه در منطقه بالکان قرار دارد. ترکیه از شرق با کشورهای ایران، جمهوری آذربایجان، ارمنستان، و گرجستان؛ از جنوب شرقی با عراق و سوریه؛ و از شمال غرب (بخش اروپایی) با بلغارستان و یونان همسایه است. همچنین ترکیه از شمال با دریای سیاه، از غرب با دو دریای کوچک مرمره و اژه، و از جنوب غرب با دریای مدیترانه مرز آبی دارد.

پهناوری ترکیه ۷۸۳۵۶۲ کیلومترمربع (سی و هفتم در جهان) است. ترکیه با قرار گرفتن در یکی از حساس‌ترین مناطق جهان، دارای موقعیت جغرافیایی استراتژیک و بسیار خوبی است و گذرگاه جنوب غرب آسیا و اروپا به شمار می‌آید و کشورهای بسیاری، به ویژه ایران از خاک ترکیه برای ترانزیت کالا و انرژی استفاده می‌کنند.

موقعیت جغرافیایی ترکیه سبب شده است که این کشور در منطقه خاورمیانه، مدیترانه شرقی، دریای سیاه، بالکان و کشورهای آسیای مرکزی صاحب نفوذ باشد. بخش حمل‌ونقل دریایی کشور ترکیه با وجود برخورداری از ۸۳۳۳ کیلومتر خط ساحلی آنچنان که باید، توسعه نیافته است. آمار منتشر شده در سال ۲۰۱۴ نشان می‌دهد، حدود ۸۷٪ تجارت بین‌المللی ترکیه (بر اساس تناژ) از طریق حمل‌ونقل دریایی صورت گرفته است، سهم حمل‌ونقل داخلی از طریق دریا ۳٪ و سهم محموله‌های ترانزیتی از کل محموله‌های جابه‌جا شده تنها ۱۲٪ بوده است.

ترکیه از روابط اقتصادی و فرهنگی بسیار قوی برخوردار است و از این‌رو بنادر نقش بسیاری مهمی در تجارت جهانی و در نتیجه اقتصاد ملی این کشور ایفا می‌نمایند. اما با این وجود بنادر ترکیه از ظرفیت‌های زیرساختی، روساختی و تجهیزاتی لازم برای محموله‌های ترانزیتی جهت رقابت با بنادر منطقه نظیر بندر حیفا در اسرائیل، بندر پیرائوس در یونان و بندر سید در مصر برخوردار نیستند.

براساس برآورد سال ۲۰۱۵ جمعیت ترکیه حدود ۷۷ میلیون نفر می‌باشد. حکومت ترکیه از نوع جمهوری دموکراسی پارلمانی است. این ساختار از سه قوه مجریه، مقننه و قضائیه تشکیل شده است.

۴-۳-۱ - ساختار حاکمیتی ترکیه در بخش حمل‌ونقل دریایی

همگام با جهانی شدن و به تبع آن افزایش رقابت‌پذیری بنادر، مقوله حکمرانی خوب در بخش بندر و حمل و نقل دریایی جایگاه ویژه‌ای یافته است. فلذا حکمرانی بنادر و حمل و نقل دریایی مسئله کلیدی در پیشبرد

رقابت‌پذیری بنادر محسوب می‌گردد. حاکمیت بنادر ترکیه از منظر تاریخی به سه دوره اصلی قابل تفکیک است:

- دوره ملی‌سازی^{۲۴۷}
 - دوره بهره‌برداری توأمان بخش دولتی و خصوصی
 - و اخیراً دوره خصوصی‌سازی که طی این دوره بخش دولتی از بهره‌برداری بنادر کناره می‌گیرد.
- تحلیل روابطی که میان حاکمیت بندر^{۲۴۸}، مدیریت بندر^{۲۴۹} و چارچوب نهادی^{۲۵۰} وجود دارد، چهار مدل سیاستی زیر را آشکار می‌سازد:
- حاکمیت خودگردان بنادر^{۲۵۱}
 - مدیریت انعطاف‌پذیر بنادر^{۲۵۲}
 - استقلال مالی
 - ارتباط میان توسعه بندری و توسعه منطقه‌ای

در خصوص چهار سیاست توسعه‌ای فوق می‌توان خاطر نشان ساخت که اولین سیاست یعنی حاکمیت خودگردان بنادر در ترکیه اعمال نمی‌گردد. سیاست‌های دوم و سوم تنها توسط بخش خصوصی مورد استفاده قرار می‌گیرند و سیاست چهارم در ارتباط با مقامات منطقه‌ای و ملی قابل اجراست.

کاستی‌هایی امروز بنادر ترکیه ریشه در سیر تاریخی ساختار این بخش در گذشته دارد بدین شرح که سرمایه‌گذاری‌های دولت در بخش بنادر تا دهه ۱۹۵۰ ادامه یافت. پس از این تاریخ دولت بیشتر در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای متمرکز گردید و بخش اعظمی از بودجه را به این بخش تخصیص داد.

تخصیص بودجه ناچیز به بنادر و ناکارآمد بودن عملیات بندری، دولت ترکیه را بر این داشت که مجوز ورود بخش خصوصی جهت بهره‌برداری از بنادر را در دهه ۱۹۸۰ صادر نماید. دیری نپایید که دولت ترکیه مجوز خدمت‌رسانی بخش خصوصی به اشخاص ثالث به شرط پرداخت ۱۵٪ درآمد ناخالص حاصل از هر عملیات به عنوان اجاره بها به دولت را نیز صادر نمود. در آن زمان سرمایه‌گذاری جهت ساخت بنادر بزرگ مورد توجه قرار نگرفت و به جای آن تعداد زیادی بنادر کوچک مقیاس احداث گردید. فلذا پراکندگی این بنادر و پوشش

²⁴⁷ Nationalization Period

²⁴⁸ Port Administration

²⁴⁹ Port Management

²⁵⁰ Institutional Framework

²⁵¹ Autonomous Port Administration

²⁵² Flexible Port Management

ندادن اقتصاد مقیاس به علت کوچکی باعث شده است که در هر بندر، تنها تناژ پائینی از محموله‌ها جابه‌جا گردد و ترکیه به یک کشور ترانزیتی تبدیل نشود.

دولت ترکیه به منظور افزایش تجارت دریایی، تعدادی از اولویت‌های سیاستی نظیر توسعه ظرفیت بنادر، تبدیل بنادر به مراکز لجستیک به منظور پوشش دادن حمل‌ونقل چندوجهی و تضمین مدیریت کارآمد بنادر را در رأس برنامه‌های خود قرار داده است که تحقق این طرح‌ها، ترکیه را به یک کشور ترانزیتی تبدیل خواهد نمود.

به طور کلی بنادر ترکیه از حیث مالکیت و بهرداری به سه دسته بنادر دولتی، بنادر شهرداری و بنادر خصوصی تقسیم می‌گردند که بزرگترین و مهم‌ترین بنادر این کشور را همان بنادر دولتی تشکیل می‌دهند. لازم به ذکر است مالکیت و مدیریت بنادر بر عهده سازمان‌های متعددی است و یک نهاد مرکزی واحد که صرفاً به بخش بنادر اختصاص یافته باشد، وجود ندارد فلذا ساختار حاکمیتی بخش بنادر ترکیه به دلیل نقش‌آفرینی نهادهای متعدد بسیار پیچیده است. در ادامه توضیحاتی از انواع بنادر ترکیه ارائه شده است.

۴-۳-۱-۱- معرفی بنادر دولتی ترکیه

بنادر بخش دولتی به دو دسته بنادر شرکت راه‌آهن ترکیه، بنادر اداره کل امور دریایی ترکیه تقسیم می‌شوند. مدیریت بنادر دولتی مهم ترکیه که بنادری چند منظوره^{۲۵۳} هستند بر عهده شرکت راه‌آهن و اداره کل امور دریایی ترکیه است؛ این دو نهاد خود تحت نظارت وزارت حمل‌ونقل و زیرساخت قرار دارند. وزارت حمل‌ونقل و زیرساخت به تصویب بودجه، طرح‌ها و برنامه‌های سالیانه بنادر شرکت راه‌آهن و اداره کل امور دریایی ترکیه می‌پردازد.

آن دسته از بنادر دولتی که به خطوط راه‌آهن متصل نیستند، تحت مالکیت و مدیریت اداره کل امور دریایی ترکیه قرار دارند. مالکیت و مدیریت بنادر دولتی متصل به شبکه ریلی از آن شرکت راه‌آهن دولت ترکیه است که از دفتر مرکزی این شرکت واقع در آنکارا مدیریت می‌شوند. اداره کل سرمایه‌گذاری و امور زیرساخت ترکیه، در تدوین طرح‌های توسعه‌ای این بنادر با دفتر مرکزی شرکت راه‌آهن همکاری می‌نماید. مالکیت و بهره‌برداری بنادر صنعتی دولتی از آن شرکت‌های صنعتی بزرگ دولتی است.

شایان ذکر است که در گذشته بهره‌برداری از کلیه بنادر اصلی ترکیه توسط شرکت راه‌آهن و سازمان شرکت‌های دریایی ترکیه^{۲۵۴} صورت می‌گرفت ولی درآمد حاصل از حمل‌ونقل کانتینری در چنین بنادری صرف توسعه بیشتر و نوسازی آنها نمی‌گردید. به این ترتیب مباحثات انجام شده در اواخر سال ۱۹۹۴ مبنی بر کارآمدتر بودن بنادر خصوصی در مقایسه با بنادر دولتی منجر به تصمیم خصوصی‌سازی برخی از بنادر دولتی گردید.

²⁵³ General Purpose Public Ports

²⁵⁴ Türkiye Denizcilik İşletmeleri

به طوری که بهره‌برداری بسیاری از بنادر مربوط به اداره کل امور دریایی و شرکت راه‌آهن ترکیه از طریق قراردادهای ساخت- بهره‌برداری- واگذاری^{۲۵۵} (B.O.T) به بخش خصوصی واگذار شده‌اند. در این روش ساخت و بهره‌برداری پروژه به مدت معینی توسط شرکتی تحت عنوان «شرکت پروژه» انجام شده و انتقال طرح به کارفرما پس از طی مدت معینی و بعد از تحصیل درآمد لازم محقق می‌گردد.

بنادر شرکت راه‌آهن ترکیه از حیث موقعیت مکانی، حجم سرمایه‌گذاری، زیرساخت و روساخت، اتصال به راه‌آهن، بزرگراه‌ها و پسکرانه‌ها مهمترین بنادر این کشور به شمار می‌روند. با توجه به اینکه ترافیک کانتینری در این بنادر سالیانه به میزان ۲۰٪ افزایش می‌یابد، سرمایه‌گذاری در بخش زیرساخت و روساخت امری بسیار ضروریست که از طریق واگذاری صرفاً حقوق بهره‌برداری به بخش خصوصی میسر می‌گردد. ولی مالکیت زمین، بنادر و دارایی‌های بندری و نیز امور تنظیم‌گری و نظارت بر عملکرد بخش خصوصی کماکان در دست دولت است. از دلایل واگذاری بهره‌برداری بنادر ترکیه می‌توان به مواردی چون افزایش بهره‌وری عملیاتی و مدیریتی بنادر، به گردش درآوردن سرمایه‌های بخش خصوصی، ایجاد رقابت و یکی شدن با اقتصاد جهان اشاره نمود.

۲-۱-۳-۴ - معرفی بنادر شهرداری (منطقه‌ای) ترکیه

بنادر شهرداری که نسبتاً کوچک مقیاس بوده و برای گردشگری، تأمین نیازهای حمل‌ونقل محلی و گاه‌گاه جابه‌جایی مقادیر اندکی از کالاهای عمومی مورد استفاده قرار می‌گیرند. این بنادر تحت مالکیت وزارت حمل‌ونقل و زیرساخت ترکیه قرار دارند و با همکاری شهرداری همان منطقه‌ای که این نوع بنادر در آنجا واقع شده‌اند اداره می‌گردند. این بنادر نقش قابل توجهی در بخش حمل‌ونقل دریایی ترکیه ایفا نمی‌نمایند چرا که سهم ناچیزی در جابه‌جایی محموله دارند.

۳-۱-۳-۴ - معرفی بنادر خصوصی ترکیه

بنادر خصوصی ترکیه شامل دو دسته هستند، دسته اول بنادر خصوصی‌سازی شده نامیده می‌شوند و شامل بنادر سازمان شرکت‌های دریایی ترکیه و شرکت راه‌آهن ترکیه می‌باشد که صرفاً بهره‌برداری از آنها به بخش خصوصی واگذار شده است و دسته دوم بخش کوچکی از بنادر هستند که به صورت کاملاً خصوصی اداره می‌شوند و شامل بنادر صنعتی وابسته به شرکت‌های بزرگ خصوصی و ترمینال‌های کانتینری خصوصی می‌باشد. بنادر کاملاً خصوصی ترکیه تحت مالکیت و بهره‌برداری بخش خصوصی قرار دارند و در این دسته از بنادر جابه‌جایی محموله‌های شخصی در اولویت است و سپس به سایر مشتریان خدمت‌رسانی می‌گردد. بنادر

²⁵⁵ Build- Operate-Transfer

خصوصی دارای ترمینال‌های تخصصی بوده و معمولاً برای بازارهای فله و ترمپ مورد استفاده قرار می‌گیرند. این بنادر بیشتر بر جابه‌جایی محموله‌های کانتینری تمرکز دارند و به ندرت با بازار لاینر همکاری می‌نمایند. در مورد بنادر صنعتی خصوصی و دولتی که مالکیت و بهره‌برداری آنها در دست شرکت‌های صنعتی بزرگ خصوصی و دولتی است می‌توان خاطر نشان ساخت که اهمیت این نوع بنادر به دلیل کارخانه‌های واقع در آنها و فعالیت صنعتی این کارخانه‌هاست. این دسته از بنادر صرفاً در راستای مرتفع ساختن نیازهای خود فعالیت می‌نمایند و معمولاً به بازار ترمپ و فله سرویس ارائه می‌دهند.

۴-۳-۱-۴ - مقایسه بنادر خصوصی و دولتی ترکیه

بنادر خصوصی ترکیه در مقایسه با بنادر دولتی این کشور از رقابت‌پذیری و کارایی بیشتری برخوردارند و عموماً رویکرد این دسته از بنادر تخصصی شدن و بهره‌برداری کارآمد است. فرآیند تصمیم‌گیری در بنادر خصوصی بسیار سریع است و در سرمایه‌گذاری بویژه بر روی تجهیزات جابه‌جایی محموله کارآمدتر از دیگر انواع بنادرند. سبک مدیریت بنادر خصوصی بروکراسی داخلی سیستم را حداقل نموده است به گونه‌ای که برخی از بنادر خصوصی در تعامل با کاربران بندر، تکنیک‌های مدیریت ارتباط با مشتری را مورد استفاده قرار می‌دهند.

در بنادر دولتی چنین رویکردی وجود نداشته و دغدغه اصلی این نوع بنادر مسائل اجتماعی و اقتصادی و نیز افزایش منافع اقتصادی ملت یا منطقه از طریق همکاری با اتحادیه کارگری می‌باشد، در حالی که بنادر چندمنظوره و کانتینری خصوصی برای به حداکثر رساندن سود خود بر خدمات ارزش افزوده و نیروی کار غیر اتحادیه‌ای^{۲۵۶} تمرکز دارند. بنادر دولتی ترکیه، مهمترین بنادر این کشور به شمار می‌روند ولی با این وجود از ظرفیت‌های زیرساختی، روساختی و تجهیزاتی لازم برای محموله‌های ترانزیتی جهت رقابت با بنادر منطقه نظیر بندر حیفا در اسرائیل، بندر پیرائوس در یونان و بندر سید در مصر برخوردار نیستند.

از عوامل ناکارآمد شدن این بنادر می‌توان مواردی همچون عدم انعطاف‌پذیری، برخوردار نبودن از استقلال مالی و دنبال نمودن اهداف روشن در خصوص خدمات تحویل، مداخله سیاسی در مسائل مربوط به استخدام و بالا بودن میزان گردش مالی در سمت‌های ارشد مدیریتی را برشمرد.

۴-۳-۱-۵ - بررسی نقاط قوت و ضعف بخش بندری ترکیه

بنادر ترکیه که محل تقاطع کریدورهای حمل‌ونقل شمال- جنوب و شرق- غرب می‌باشند در بازار حمل‌ونقل دریایی شرق مدیترانه و دریای سیاه از موقعیتی استراتژیک برخوردارند. به عنوان نقاط قوت بنادر ترکیه می‌توان موارد ذیل را برشمرد:

²⁵⁶ Non-Union Labor Force

- برخورداری از موقعیت مکانی مطلوب در منطقه و کشور
- برخورداری از پسکرانه‌های پویا
- تغییرات مطلوب سیاست‌ها و استراتژی‌های دولت در خصوص بنادر
- مشارکت بخش خصوصی در مدیریت و بهره‌برداری بنادر
- گرایش روزافزون به سرمایه‌گذاری در بخش بندری ترکیه
- افزایش تعداد پروژه‌های توسعه و گسترش بنادر
- سرمایه‌گذاری‌های انبوه در روسازه‌ها و تجهیزات بندری
- برخورداری از آب و هوای مساعد برای عملیات بندری
- نیروی کار شایسته و ارزان
- برخورداری از روابط خوب با اتحادیه کارگری
- اتصال بنادر به شبکه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای
- اتصال بنادر شرکت راه‌آهن ترکیه به خطوط ریلی
- گرایش‌های اخیر بنادر به سمت تخصصی شدن
- رقابتی بودن تعرفه‌های بندری
- ارائه فعالیت‌های حمایتی در بنادر
- بهره‌جستن از تجارب تاریخی در عملیات بندری

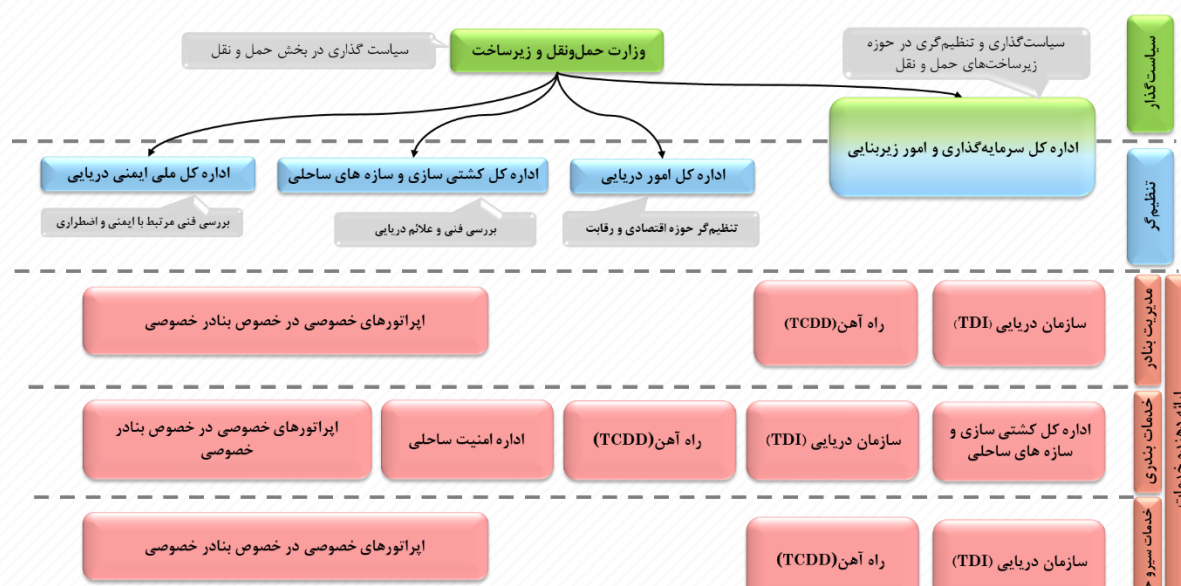
با این حال علی‌رغم استراتژیک بودن موقعیت مکانی ترکیه، بنادر بخش دولتی این کشور از کارایی لازم برخوردار نمی‌باشند که این امر پیاده‌سازی سیاست‌های خصوصی‌سازی بنادر را به دنبال داشته است. بنادر دولتی ترکیه اگرچه از پتانسیل عملیات ترانشیپ و ترانزیت نیز برخوردارند ولی عمدتاً به اقتصاد ملی خدمت‌رسانی می‌نمایند. به طور کلی بنادر ترکیه از ظرفیت‌های زیرساختی، روسازه و تجهیزات کافی برای محموله‌های ترانزیتی برخوردار نیستند و از اینرو قادر به رقابت با بنادر منطقه‌ای نمی‌باشند. بخش اعظمی از ضعف و ناکارآمدی بنادر دولتی ترکیه را می‌توان به فقدان یک استراتژی ملی برای بنادر نسبت داد. از نقاط ضعف بخش بندری ترکیه می‌توان موارد ذیل را برشمرد:

- ناکارآمد بودن زیرساخت‌ها و روسازه‌های برخی از بنادر
- پراکندگی تأسیسات بندری (وجود تعداد زیادی بنادر و اسکله‌های کوچک مقیاس و عدم یکپارچگی آنها در قالب بنادر بزرگ)

- یکپارچه نبودن مدیریت^{۲۵۷} بنادر به دلیل حضور نهادهای دولتی متعدد در بخش بندری و نبود سیستم Port Authority
- ناتوانی در انجام عملیات لایروبی در بنادر دولتی به دلیل هزینه‌های بالا و دغدغه‌های زیست‌محیطی
- عدم تکافو و ناکارآمد بودن تجهیزات جابه‌جایی محموله در تعدادی از بنادر
- ناکارآمد بودن عملیات بندری بنادر دولتی
- ازدحام ترافیکی در پیرامون بنادر و شهرهای بندری
- ارائه نشدن خدمات ارزش افزوده توسط بنادر
- فقدان فناوری‌های پیشرفته و اتوماسیون در عملیات بندری
- همکاری ضعیف میان اپراتورهای بندر و ذینفعان آنها
- به تأخیر افتادن فرآیند خصوصی‌سازی بنادر
- پیچیدگی آیین‌نامه‌های بندری و مسائل اجرایی مربوط به سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری بنادر
- انعطاف‌ناپذیری ساختار تعرفه بنادر دولتی

۲-۳-۴ - بازیگران نظام حکمرانی حمل و نقل دریایی در کشور ترکیه

نهادهای دولتی متعددی به طور مستقیم یا غیرمستقیم مسئولیت بخش بندری ترکیه را بر عهده دارند. نبود یک سازمان بندری واحد یا Port Authority در عرصه بنادر ترکیه باعث بروز مشکلات هماهنگ‌سازی و اختلاف رأی میان نهادهای ذیربط گردیده است که این امر نظام مدیریت، بهره‌برداری و سرمایه‌گذاری بنادر



شکل ۸- باز بزرگان نظام حکمرانی، بخش حمل نقل دریایی، کشور ترکیه

257 Administration

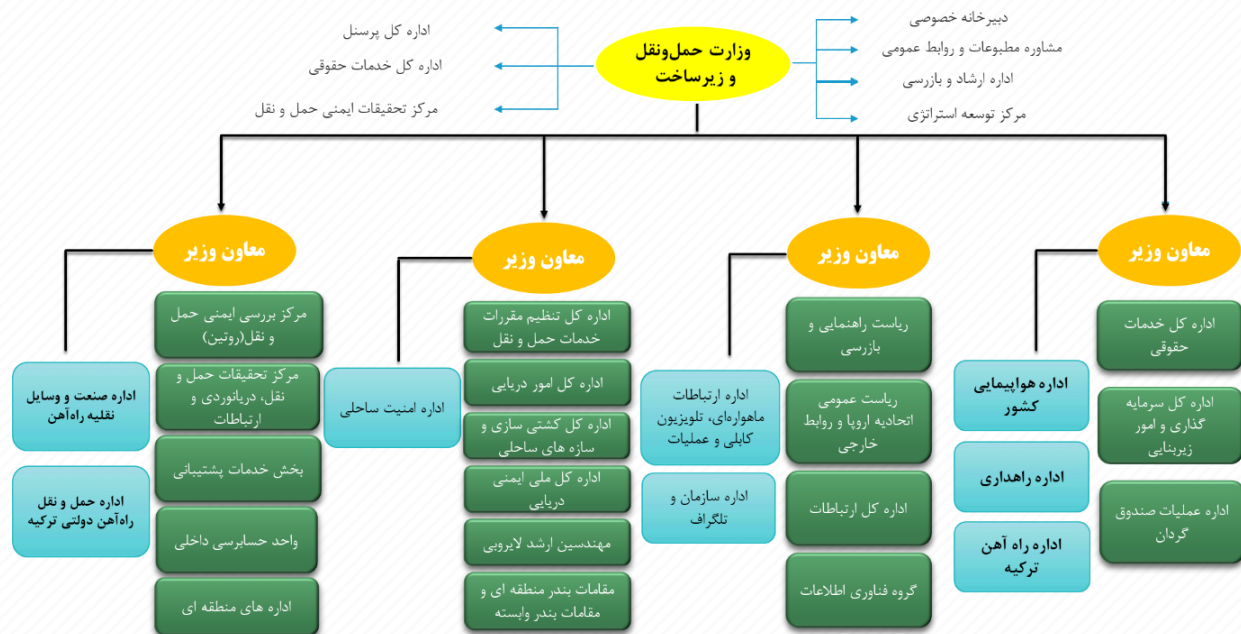
ترکیه و به تبع آن فرآیند تصمیم‌سازی در این حوزه را پیچیده ساخته است. اصلی‌ترین سازمان‌های دولتی ترکیه که در بخش بندری این کشور ایفای نقش می‌نمایند عبارتند از: وزارت حمل‌ونقل و زیرساخت، بنگاه‌های اقتصادی دولتی نظیر شرکت راه‌آهن دولت ترکیه و سازمان شرکت‌های دریایی ترکیه.

با توجه به تغییرات ساختاری در نظام حکمرانی بخش دریایی کشور ترکیه، بازیگرانی که در شکل ۸ نشان داده شده‌اند را می‌توان بازیگران اصلی این بخش در ترکیه دانست که در ادامه معرفی شده‌اند.

۴-۳-۲-۱- وزارتخانه حمل‌ونقل و زیرساخت

در ساختار کنونی حکمرانی حمل‌ونقل کشور ترکیه، وزارت حمل‌ونقل و زیرساخت در رأس امور، وظیفه‌ی سیاست‌گذاری و ایجاد هماهنگی لازم در خصوص حمل و نقل را برعهده دارد. این وزارتخانه در سال ۲۰۱۸ در پی تغییرات ساختاری در حوزه حکمرانی حمل و نقل در ترکیه ایجاد گردید و پیش از آن، وزارت حمل‌ونقل، امور دریایی و ارتباطات ترکیه، سیاست‌گذار اصلی حوزه حمل و نقل و به ویژه بخش حمل و نقل دریایی محسوب می‌گردید. وزارت حمل‌ونقل، امور دریایی و ارتباطات ترکیه نیز در یک نوامبر سال ۲۰۱۱ به دنبال تغییر ساختار وزارت حمل‌ونقل ترکیه و ادغام آن با معاونت امور دریایی ترکیه^{۲۵۸} (UMA) ایجاد گردیده بود. معاونت امور دریایی ترکیه به عنوان مقام دریایی کشور ترکیه و نقطه کانونی در روابط بین‌الملل، مطابق سیاست‌های ملی به تعیین، هماهنگ‌سازی و اجرای سیاست‌های حمل‌ونقل دریایی، شناسایی نیازهای بخش دریایی، وضع مقررات مربوط به بازرگانی دریایی و وضع قوانین مربوط به امنیت و ایمنی دریایی و مدیریت سیستم ترافیک کشتی‌ها و هماهنگ‌سازی جنبه‌های سیاسی، اقتصادی و حقوقی مسائل دریایی در سطح ملی و بین‌المللی می‌پرداخت که کلیه این مسئولیت‌ها پس از ملغی شدن این معاونت و ایجاد وزارتخانه جدید حمل‌ونقل، امور دریایی و ارتباطات ترکیه، به این وزارتخانه واگذار گردید. همان‌طور که اشاره گردید در حال حاضر و در پی تحولات ساختاری در ترکیه، وزارت حمل و نقل و زیرساخت، متولی اصلی حوزه حمل و نقل دریایی در کشور ترکیه است که در شکل ذیل، نمودار سازمانی این نهاد نشان داده شده و در ادامه، توضیحاتی مرتبط با ساختارهای مرتبط با بخش حمل و نقل دریایی که در ذیل این وزارتخانه قرار دارد، ارائه شده است.

²⁵⁸ Undersecretariat for Maritime Affairs



شکل ۹- ساختار وزارتخانه حمل و نقل و زیرساخت

۲-۳-۴- مرکز توسعه استراتژی

مرکز توسعه استراتژی یکی از نهادهای مهم این وزارتخانه است که به طور کلی به موضوع حمل و نقل می پردازد و ورود جزئی به موضوعات یا حالت های مختلف حمل و نقل ندارد؛ از جمله مهم ترین وظایف این نهاد می توان به موارد زیر اشاره کرد:

- تدوین ضوابط عملکرد و کیفیت در موضوعاتی که در حیطه وظایف وزارتخانه است، ایجاد نظام سنجش کیفیت خدمات، تعیین اقدامات پیشگیرانه و انجام سایر وظایف محوله در این حوزه.
- هماهنگی ذینفعان داخلی و خارجی برای تهیه طرح های کلان ملی حمل و نقل، لجستیک و ارتباطات، جمع آوری داده های لازم، هماهنگی اجرای برنامه های عملیاتی و انجام فرآیندهای نظارت و ارزیابی.
- اطمینان از هماهنگی با دولت های محلی برای تهیه طرح های جامع حمل و نقل شهری و لجستیک
- تضمین و هماهنگی اجرای خدمات لجستیکی به شیوه ای سازگار با محیط زیست و پایدار در راستای هدف توسعه همه جانبه
- توسعه برنامه های کاربردی دیجیتال و سیاست های افزایش تحرک با پشتیبانی زیرساخت های ارتباطی و سیستم های حمل و نقل هوشمند
- توسعه سیاست ها و پروژه های حساسیتی لازم برای سنجش اثربخشی خدمات حمل و نقل برنامه ریزی شده و پیش بینی شده و اتخاذ تدابیر پیشگیرانه برای عواقب احتمالی
- بررسی عوامل داخلی و خارجی مؤثر بر خدمات در موضوعاتی که در حیطه وظایف وزارتخانه است، انجام تحقیقات، تجزیه و تحلیل اثربخشی و نتایج خدمات.

- تدوین استراتژی‌ها و سیاست‌های مربوط به سیستم‌های حمل و نقل آینده.

۴-۳-۲-۳- مرکز تحقیقات ایمنی حمل‌ونقل

بدیهی است که یکی از مهم‌ترین بخش‌های حکمرانی حمل‌ونقل، تأمین ایمنی آن است؛ فلذا وجود نهادی در جهت تحقیق، بررسی و تهیه گزارش برای بهبود ایمنی حمل‌ونقل و ارائه آن به مسئولین ذی‌ربط، الزامی به نظر می‌آید. از مهم‌ترین وظایف این مرکز می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- تحقیق و بررسی حوادثی که در انواع حالت‌های حمل‌ونقل رخ می‌دهد و تهیه گزارش برای بهبود ایمنی حمل‌ونقل و ارائه آن به وزیر مربوطه.
- ارسال گزارش‌های مربوط به حوادث مورد بررسی به طرفین حادثه و مؤسسات و سازمان‌های ملی و بین‌المللی مربوطه در صورت لزوم.
- پیروی از تحولات بین‌المللی در حوزه حمل‌ونقل، عضویت در سازمان‌های بین‌المللی مربوطه، اطمینان از اجرای قوانین و استانداردهای منتشر شده توسط سازمان‌های بین‌المللی که عضو آن می‌باشد.

۴-۳-۲-۴- اداره سرمایه‌گذاری و امور زیربنایی

اداره سرمایه‌گذاری و امور زیربنایی یکی از نهادهای حائز اهمیت در عرصه‌ی زیرساخت است. از جمله مهم‌ترین وظایف این نهاد می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- تهیه و تصویب طرح‌ها و پروژه‌های دولتی برای بخش راه‌آهن، دهکده‌های لجستیکی، مراکز یا پایگاه ها، بندر، پناهگاه‌ها، سازه‌های ساحلی و فرودگاه‌ها.
- ایجاد خطوط اتصال برای اتصال زیرساخت‌های حمل و نقل و سایت‌های صنعتی، کارخانه‌ها، پالایشگاه‌ها، تأسیسات صنعتی، مناطق صنعتی سازمان یافته، مناطق توسعه فناوری، معادن، مؤسسات صنعتی و تأسیسات مشابه با ایجاد راه‌آهن و/یا ایجاد و/یا اتصالات جاده‌ای در صورت لزوم، (حمل و نقل ترکیبی)
- بررسی یا در اختیار قرار دادن پروژه‌ها و مشخصات زیرساخت‌های حمل و نقل توسط مؤسسات و سازمان‌های عمومی، شهرداری‌ها، ادارات کل استان‌ها، اشخاص حقیقی و حقوقی یا بررسی و تأیید آنها.
- بررسی درخواست‌های نهادها و سازمان‌های عمومی، شهرداری‌ها، ادارات خاص استانی برای استقرار تله‌کابین، فونیکولار، مونوریل، مترو و سیستم حمل‌ونقل ریلی شهری و ارائه موارد مقتضی به مجوز رئیس‌جمهور.

- تعیین استانداردهای زیرساخت‌های حمل و نقل، تله کابین، فونیکولار، مونوریل، مترو و حمل و نقل ریلی شهری و قیمت واحد مربوط به آنها.
- ایجاد، نصب، بهره‌برداری و بازرسی انواع زیرساخت‌ها و تأسیسات فیزیکی و فنی لازم برای ساخت یا انجام ممیزی (حسابرسی).

۴-۳-۲-۵- اداره کل امور دریایی (تنظیم‌گر حمل و نقل دریایی)

با توجه به اهمیت حمل‌ونقل دریایی در کشور ترکیه و توسعه رویکرد خصوصی‌سازی در این بخش، اداره کل امور دریایی به عنوان تنظیم‌گر اقتصادی و فنی حمل‌ونقل دریایی، نقش مهمی را در این حوزه ایفا می‌نماید. ازجمله مهم‌ترین وظایف این نهاد می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

- ایجاد فضایی جهت انجام فعالیت‌های حمل‌ونقل دریایی در فضای رقابتی آزاد، منصفانه و پایدار به شیوه‌ای اقتصادی، سریع، راحت، ایمن و باکیفیت، به نحوی که از اثرات منفی بر محیط‌زیست جلوگیری شود و منافع عمومی حفظ شود.
- تعیین حقوق، تعهدات و مسئولیت‌های ارائه‌دهندگان خدمات و بهره‌برداران از خدمات در زمینه حمل و نقل دریایی و آبی داخلی
- صدور مجوز، نظارت و تعیین اصول خدمات، صلاحیت مالی، شرایط صلاحیت حرفه‌ای متصدیان، سازمان‌دهندگان، کارگزاران و تمامی افرادی که در این مشاغل کار می‌کنند.
- آموزش، برگزاری امتحانات و صدور مجوز برای دیگر کاربران در زنجیره حمل‌ونقل دریایی و دریانوردان
- تعیین تشریفات و اصول ثبت‌نام دریانوردان و حفظ ثبت مشخصات آنان، همکاری با نهادها و سازمان‌های ذیربط به منظور حمایت از اشتغال دریانوردان
- تعیین تشریفات، تعیین رویه‌ها و اصول خرید، فروش و اجاره و اصول مربوط به نگهداری ثبت و یا سوابق، ثبت و... انواع کشتی، وسایل نقلیه دریایی و آبی داخلی
- صرف نظر از هدف فعالیت، انواع کشتی‌ها، وسایل نقلیه دریایی و آبی داخلی، تعیین حداقل صلاحیت‌ها از نظر نوع، ظرفیت، مالکیت، سن و موارد مشابه، معاینه فنی دوره‌ای ناوگان و همچنین تعیین تشریفات و اصول مربوط به مجوزهای دریایی و معاینه فنی، حداقل حدود ایمنی و شرایط استفاده از ناوگان.
- اطمینان از ارائه انواع خدمات ارتباطی و اطلاع‌رسانی، از جمله علائم خطر بین کشتی‌ها و سایر شناورهای دریایی در آب‌های ملی و بین‌المللی و ایجاد زیرساخت‌های فنی لازم برای انواع سیستم‌های ردیابی کشتی برای ساحل.

- تعیین رویه‌ها و اصول مربوط به خدمات دریانوردی و یدک‌کشی که باید به کشتی‌هایی که از بنادر، اسکله‌ها، شناورها و سازه‌های ساحلی مشابه که در حوزه‌های قضایی دریایی، آبراه‌ها و آب‌های داخلی ترکیه پهلو می‌گیرند و از آن خارج می‌شوند، ارائه شود.
- تعیین رویه‌ها و اصول مربوط به فعالیت‌های نجات، کمک و واکنش اضطراری در خصوص حوادثی که در حوزه‌های قضایی ترکیه، منطقه تنگه‌های ترکیه، آبراه‌ها و آب‌های داخلی اتفاق می‌افتد.
- اتخاذ تدابیر برای جلوگیری از آلودگی دریا و هوا ناشی از کشتی‌ها، وسایل نقلیه دریایی و آبی داخلی و جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از تأسیسات ساحلی و انجام نظارت و بازرسی‌های لازم برای این منظور.
- تعیین رویه‌ها و اصول مربوط به آمادگی و حصول اطمینان از آمادگی برای واکنش اضطراری، ارائه خدمات واکنش اضطراری، مجوز و نظارت بر کسانی که این خدمات را ارائه می‌دهند.
- تعیین مبنا و سقف در خصوص عوارض استفاده از بنادر، اسکله و سازه‌های ساحلی و فعالیت‌های حمل و نقل و نظارت بر اجرای آن‌ها.

۴-۳-۲-۶- اداره کل کشتی‌سازی و سازه‌های ساحلی

- از جمله نهادهای مهم و حائز اهمیت در حوزه‌ی ساخت ناوگان دریایی، اداره کل کشتی‌سازی و سازه‌های ساحلی است که تنظیم‌گر این بخش محسوب می‌گردد. از جمله مهم‌ترین وظایف این نهاد عبارت است از:
- برنامه‌ریزی کارخانه‌های کشتی‌سازی، تأسیسات بازیافت کشتی و بنادر، اسکله‌ها و سازه‌های ساحلی با توجه به اصل حفاظت از محیط زیست و همچنین تعیین موقعیت، ظرفیت و مشخصات مشابه لوله‌ها، کابل‌ها، کانال‌ها و سازه‌های مشابه متصل به سازه‌های ساحلی
 - تعیین رویه‌ها و اصول مربوط به تأسیس و صدور مجوز، نظارت و تخصیص زمین لازم و ایجاد زیرساخت‌ها برای هماهنگی نهادهای ذیربط در خصوص ایجاد زیرساخت‌های دریایی.
 - صدور مجوز و نظارت بر سرمایه‌گذاری‌های توسعه‌ای با هدف افزایش ظرفیت یا نوسازی کارخانه‌های کشتی‌سازی، تأسیسات بازیافت کشتی، بنادر، اسکله‌ها و سازه‌های مشابه ساحلی، لوله‌ها، کابل‌ها، کانال‌ها و سازه‌های مشابه متصل به سازه‌های ساحلی.
 - نظارت و اتخاذ تدابیر برای اطمینان از تولید، مدیریت و بازاریابی مدرن کارخانه‌های کشتی‌سازی و تأسیسات بازیافت کشتی و اطمینان از هماهنگی با سازمان‌های ذیربط.
 - انجام اقدامات لازم برای ساخت، نگهداری، تعمیر تجهیزات، بازیافت کشتی‌ها و سایر شناورهای دریایی

- بررسی پروژه‌های کارخانه‌های کشتی‌سازی و سایر شناورهای دریایی، بررسی، تأیید، اجازه ساخت به آن‌ها و همچنین بازرسی و تأیید آن‌ها از نظر انطباق با قراردادهای.
- تعیین تشریفات و اصول صدور و بهره‌برداری از پروانه بهره‌برداری تأسیسات ساحلی برای شرکت‌های سازه‌های ساحلی از قبیل کارخانه‌های کشتی‌سازی، قایق‌سازی، اسکله‌ها، بنادر، اسکله‌ها و شناورها و تنظیم و نظارت بر مجوزهای آن‌ها، تعیین شرایط صلاحیت حرفه‌ای، آموزش و معاینه کارمندان شاغل در سازه‌های ساحلی و تأسیسات بازیافت کشتی.
- تعیین حداقل صلاحیت و نظارت بر تجهیزات نجات، ایمنی، بارگیری، تخلیه و مواد مشابه مورد استفاده در کشتی‌ها و سایر شناورهای دریایی.
- تهیه گزارش از موقعیت، ظرفیت و سایر مشخصات کارخانه‌های کشتی، بنادر، اسکله و سازه‌های ساحلی مشابه.
- تعیین و نظارت بر رویه‌ها و اصول عملیاتی و حداقل شرایط ایمنی کارخانه‌های کشتی‌سازی و ساخت، نگهداری و تعمیر تجهیزات و تأسیسات بازیافت کشتی‌ها و سایر وسایل نقلیه دریایی.
- اتخاذ تدابیر برای توسعه و ارتقای صنعت کشتی و سایر صنایع دریایی و اطمینان از هماهنگی لازم با سازمان‌های ذیربط در این خصوص.
- انجام روابط بین‌المللی مورد نیاز کارخانه‌های کشتی‌سازی، ساخت، نگهداری، تعمیر، تجهیز و بازیافت کشتی‌ها و سایر کشتی‌های دریایی و مدیریت بنادر، اسکله‌ها و سازه‌های ساحلی مشابه و انجام موافقت نامه‌ها و مطالعات کمیسیون مختلط.
- تعیین تشریفات و اصول فعالیت‌های لایروبی انجام شده در دریاها و آب‌های داخلی و صدور مجوز، بازرسی یا موجبات بازرسی توسط مؤسسات و سازمان‌های عمومی و اشخاص حقیقی و حقوقی که فعالیت‌های لایروبی انجام می‌دهند.

۲-۳-۴- اداره کل ملی ایمنی دریایی

از جمله نهادهای مهم و حائز اهمیت در حوزه ایمنی فعالیت‌های دریایی، اداره کل ملی دریایی به عنوان تنظیم‌گر ایمنی این بخش است. از جمله مهم‌ترین وظایف این نهاد عبارت است از:

- انجام وظایفی که باید در راستای سیاست‌ها، راهبردها و اهداف اصلی وزارتخانه، قوانین و موازین بین‌المللی در سازمان‌های استانی و با هماهنگی واحدهای خدمات مرکزی وزارت کشور با استانداردهای ملی و بین‌المللی انجام شود.

- انجام عملیات مربوط به آموزش، رزمایش، آمادگی، بهره‌برداری از سیستم‌های اطلاعاتی مستقر و انبارهای واکنش اضطراری و فعالیت‌های واکنش اضطراری به منظور اطمینان از ایمنی دریایی، ناوبری، جان، اموال و ایمنی محیط زیست.
- انجام مراحل مربوط به آزمایش و صدور گواهینامه تجهیزات واکنش اضطراری.
- برگزاری برنامه‌های تخصصی و صدور گواهینامه و آموزش، برگزاری دوره‌ها، سمینارها، سمپوزیوم‌ها، کنفرانس‌ها و رویدادهای مشابه مرتبط با حوزه وظیفه وزارت با هماهنگی واحدهای خدماتی ذی‌ربط وزارت.
- انجام سایر امور و معاملات محوله از طرف وزارتخانه

۸-۲-۳-۴ - اداره امنیت ساحلی

از جمله نهادهای مهم و حائز اهمیت در حوزه ایمنی فعالیت‌های دریایی، اداره امنیت ساحلی است که به ارائه خدمات در حوزه ایمنی این بخش می‌پردازد. از جمله مهم‌ترین وظایف این نهاد عبارت است از:

- ایجاد و راه‌اندازی انواع دستگاه‌ها و امکانات مربوط به ایمنی ناوبری مانند فانوس‌های دریایی، چراغ‌های رادیویی، سیگنال‌های دریایی، سوت مه و سیستم‌های ایمنی ناوبری
- انجام فعالیت‌های مربوط به نجات، کمک و بکسل کشتی در تمام دریاها
- ایجاد سرمایه گذاری‌های مربوط به ایستگاه‌های رادیویی ساحلی، سیستم شناسایی خودکار، DGPS و سیستم‌های مشابه که برای ناوبری ایمن در دریاها و آب‌های سرزمینی لازم است.
- ارائه وسایل نقلیه هوایی، دریایی و زمینی مربوط به ایمنی ناوبری، نجات کشتی و امنیت دریایی و ارائه انواع تعمیر و نگهداری، نوسازی و تجهیزات این وسایل نقلیه.
- اقدامات لازم برای آموزش پرسنل مطابق با استانداردهای جهانی در انواع مسائل آموزشی و زمینه‌های تخصصی مربوطه، ایجاد و بهره‌برداری از امکانات آموزشی، ارائه خدمات مشاوره‌ای و دریافت خدمات مشاوره‌ای از داخل یا خارج از کشور برای این اهداف در صورت لزوم.

۹-۲-۳-۴ - مؤسسات اقتصادی دولتی

مؤسسات اقتصادی دولت ترکیه نظیر شرکت راه‌آهن (TCDD)، سازمان شرکت‌های دریایی و بنادر صنعتی وابسته به شرکت‌های دولتی به بهره‌برداری، توسعه و حفظ بنادر مربوطه می‌پردازند. از دیگر فعالیت‌های شرکت راه‌آهن می‌توان مرتبط نمودن بنادر با خطوط راه‌آهن و نیز ساخت و بهره‌برداری از روساخت‌های مورد نیاز نظیر انبارها، سیلوها و غیره را نام برد. سازمان شرکت‌های دریایی نیز از مؤسسات اقتصادی دولتی ترکیه است که

تحت نظارت و کنترل وزارت حمل و نقل و زیرساخت قرار دارد ولی به صورت مستقل فعالیت می‌نماید. در این سازمان یک دپارتمان مجزا برای بنادر وجود دارد که به برنامه‌ریزی و هماهنگی امور مربوط به بنادر خود می‌پردازد

۳-۴- درس آموخته‌های نظام حکمرانی حمل و نقل جاده‌ای در کشور ترکیه

با مرور تحولات نظام حکمرانی بخش حمل و نقل دریایی ترکیه و بررسی وضعیت تقسیم کار بین بازیگران در وضعیت فعلی، به‌طور کلی می‌توان موارد ذیل را به‌عنوان ویژگی‌های اصلی نظام حکمرانی این کشور در بخش حمل و نقل دریایی برشمرد:

- وجود وزارت حمل و نقل و زیرساخت به عنوان متولی اصلی تدوین سیاست‌های بخش دریایی و بندری ترکیه
- عدم وجود تنظیم‌گر مستقل از سیاست‌گذار در حوزه حمل و نقل دریایی: در کشور ترکیه، وزارت حمل و نقل و زیرساخت، سیاست‌گذار اصلی بخش حمل و نقل دریایی است و ادارات ذیل همین وزارتخانه نیز وظیفه تنظیم‌گری فنی، ایمنی و اقتصادی در این کشور را بر عهده دارند.
- تفکیک کارکردهای حاکمیتی (سیاست‌گذاری و تنظیم‌گری) از تصدی‌گری: در کشور ترکیه، اداره کل امور دریایی، اداره کل کشتی‌سازی و سازه‌های ساحلی، اداره کل ملی ایمنی دریایی، اداره کل سرمایه‌گذاری و امور زیربنایی، تنظیم‌گران اصلی بخش حمل و نقل دریایی را تشکیل می‌دهند. این نهادها، فقط ایفای وظایف تنظیم‌گرانه را برعهده دارد و به جز اداره کل کشتی‌سازی و سازه‌های ساحلی که در حوزه ساخت و توسعه زیرساخت فعالیت دارد، باقی نهادها در حوزه ارائه خدمات دریایی ورود ننموده‌اند.
- مدیریت غیرمتمرکز بنادر به دلیل حضور نهادهای متعدد در بخش بندری: در کشور ترکیه مدیریت بنادر تحت تولیت نهادهای متنوع دولتی و غیردولتی است و نهاد متمرکز مسئولیت مدیریت بنادر ترکیه را برعهده ندارد.
- رقابتی بودن تعرفه‌های بندری (تعرفه هر بندر توسط مدیریت بندر تعیین می‌گردد)
- حرکت ترکیه به سمت افزایش مشارکت بخش خصوصی در بهره‌برداری بنادر اصلی این کشور در راستای:

- افزایش بهره‌وری عملیاتی و مدیریتی بنادر،
- به گردش درآوردن سرمایه‌های بخش خصوصی،
- ایجاد رقابت و یکی شدن با اقتصاد جهان

○ تامین سرمایه لازم برای توسعه زیرساخت های بندری

۴-۳-۴ - منابع

- 1- Alternative Port Management Structures and Ownership Models. World Bank.
- 2- Brooks, & Cullinane. (2006). Devolution, Port Governance and Port Performance.
- 3- Abu Dhabi Department of Transport. https://dot.abudhabi.ae/en/info/About_DoT.
- 4- Abu Dhabi Ports Company to develop Shahama Port. (2013).
<http://www.constructionweekonline.com/article-21491-abu-dhabi-ports-company-to-develop-shahama-port/>.
- 5- COUNTRY NOTE ON NATIONAL FISHERIES MANAGEMENT SYSTEMS. Turkey.
- 6- Demirel, B. (2009). Private Container Terminal Efficiency in Turkey. Erasmus University Rotterdam.
- 7- EMIROGLU, Ç. (2014). Journal of Global Strategic Management, V. 8 , N. 2, 5-16.
- 8- Federal Ministries. <http://www.uaeinteract.com/government/ministry.asp#top>.
- 9- Government Structure and System.
www.abudhabi.ae/portal/public/en/abu_dhabi_emirate/government/government_structure_and_system.
- 10- Gunaydin, H. (2006). GLOBALIZATION AND PRIVATIZATION OF PORTS IN TURKEY. IEHC.
- 11- Gurbuz, C. (2008). An integrated approach to the interconnected maritime services of Turkey. World Maritime University.
- 12- https://dot.abudhabi.ae/en/info/Maritime_Sector_in_DoT.
- 13- <http://www.upc.gov.ae/media/> (2013). Plan Maritime 2030.
- 14- kim, h., & jeon, h. (2012). the political economy of south korea.
- 15- Kyriakoulis, A. (2016). Ports & Terminals 2016. Gideon Robertson.
- 16- LL.M., C. V. (2011). REGULATION OF THE INDIAN PORT SECTOR.
- 17- Media Kit. (2013). Plan Maritime 2030. <http://www.upc.gov.ae/media/>
- 18- Ministry of Maritime Affairs and Fisheries. (2002). port governance in korea. Ministry of Maritime Affairs and Fisheries.
- 19- Ministry of Oceans and Fisheries. (2015). mof.go.kr.
- 20- OECD. (2011). Competition in Ports and Port Services.
- 21- Organisation for Economic Co-operation and Develop. (2015). PEER REVIEW OF THE KOREAN SHIPBUILDING INDUSTRY AND RELATED GOVERNMENT POLICIES.
- 22- OVERVIEW OF ABU DHABI PORTS INDUSTRY IN UPLIFTING THE ECONOMY. <http://psemagazine.com/overview-of-abu-dhabi-ports-industry-in-uplifting-the-economy/>.
- 23- Port Development in Turkey - 2015. Embassy of the Kingdom of the Netherlands, Ankara – Turkey/ Muge Yazgan-Van Herk.
- 24- Port Operators Association of Turkey (TÜRK LIM). <http://www.turklim.org/hakkimizda>.

- 25- Republic of Turkey Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communication.
<http://www.udhb.gov.tr/eng/links>.
- 26- REPUBLIC OF TURKEYMINISTRY OF DEVELOPMENT.
<http://www.mod.gov.tr/Pages/Overview.aspx>.

۵- تبیین نظام مسائل حکمرانی حمل و نقل دریایی مبتنی بر نظرات خبرگان

همان‌طور که در شکل ۲ نشان داده شده است، مرحله بعدی در فرایند طراحی الگوی حکمرانی مطلوب بخش حمل و نقل دریایی، پس از ترسیم نگاشت نهادی مصوب و موجود بخش حمل و نقل دریایی در کشور، تبیین نظام مسائل مبتنی بر نظرات خبرگان است. به عبارت دیگر به منظور اصلاح الگوی حکمرانی حمل و نقل دریایی کشور، ضمن تحلیل قوانین و شناسایی تعارضات و تداخلات نهادی، می‌بایست، مسائلی که در واقعیت در کشور وجود داشته و از نظر خبرگان به عنوان مانعی در توسعه حمل و نقل دریایی کشور محسوب می‌گردد، شناسایی گردد. بنابراین در این بخش از طرح، تلاش گردید از طریق مصاحبه با خبرگان مسائل بخش حمل و نقل دریایی با تمرکز بر مسائل مرتبط با حکمرانی این حوزه شناسایی گردد. در ادامه ضمن ارائه روش تبیین این مسائل، مسائل شناسایی شده در ذیل چهار نقش نظام حکمرانی نیز ارائه گردیده است.

۵-۱- روش تبیین نظام مسائل حکمرانی حمل و نقل دریایی در ایران

در این مرحله جهت شناسایی مسائل حکمرانی حمل و نقل دریایی در کشور، از روش تحلیل مضمون متن مصاحبه با خبرگان استفاده شده است. «تحلیل مضمون روشی برای شناخت و سازماندهی الگوهای موجود در یک محتوا و معانی موجود در داده‌های کیفی است. به این ترتیب، تحلیل مضمون مبنای سایر روش‌های تحلیل داده‌های کیفی قرار می‌گیرد».

اولین مرحله از تحلیل مضمون، استخراج متون پایه تحلیل است. همان‌گونه که اشاره شد، روش گردآوری اطلاعات در این بخش، از طریق مصاحبه با خبرگان بوده است. به همین منظور در این مرحله با ۷ نفر از خبرگان بخش حمل و نقل دریایی که دارای سوابق مختلف در حوزه بنادر و حمل و نقل دریایی بودند، مصاحبه صورت پذیرفت که در جدول ذیل، اسامی این خبرگانی ارائه شده است.

جدول ۱۲- اسامی خبرگان حوزه حمل و نقل دریایی

ردیف	نام خبره	سمت
۱	آقای دکتر محمد راستاد	رئیس سابق سازمان بنادر و دریانوردی
۲	آقای دکتر غربالی مقدم	کارشناس حوزه پژوهشی حمل و نقل دریایی سازمان بنادر و دریانوردی
۳	آقای دکتر پل مه	رئیس انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته
۴	آقای حسن رضا صفری	مدیر مؤسسه رده‌بندی ایرانیان و رئیس انجمن مهندسی دریایی ایران
۵	آقای شهرداد کوکبی	عضو هیئت مدیره انجمن مهندسی دریایی ایران

ردیف	نام خبره	سمت
۶	آقای محمد محمودی	مدیرعامل صندوق توسعه صنایع دریایی و رئیس سابق دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی
۷	آقای سعید جعفری	معاون نوسازی و اجرای طرح های صنعتی سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران و رئیس سابق دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی

در فرآیند انجام مصاحبه‌ها، ابتدا نداشت نهادی مصوب تدوین شده به خبرگان ارائه شده و سپس خبرگان مبتنی بر آن، به نقد و ارائه نظرات و مسئله‌شناسی پرداختند. در ادامه متن مصاحبه‌ها پیاده گردید که این متن مبنای تحلیل و کدگذاری در مراحل بعد قرار گرفت.

پس از پیاده‌سازی مصاحبه‌ها، به منظور شناسایی مسائل حکمرانی حمل و نقل دریایی از منظر خبرگان، از طریق کدگذاری متن مصاحبه‌ها، مضامین پایه شناسایی شده و سپس از ترکیب و تلخیص مضامین پایه، مضامین سازمان‌دهنده ایجاد شدند. در انتها نیز با توجه به الگوی اصلی بکار رفته در این طرح، مضامین سازمان‌دهنده، در ذیل چهار نقش سیاست‌گذاری، تنظیم‌گری، تسهیل‌گری و ارائه خدمات جایگذاری شدند. با توجه به نتایج حاصل از کدگذاری و ایجاد مضامین از متن مصاحبه‌ها، در ادامه، مسائل حکمرانی حمل و نقل دریایی در کشور به تفکیک چهار نقش اصلی نظام حکمرانی ارائه گردیده است.

۵-۲ – مسائل مرتبط با سیاست‌گذاری حمل و نقل دریایی در ایران

بسیاری از مسائل و چالش‌های بخش حمل و نقل دریایی در کشور را می‌توان ناشی از ضعف سیاست‌گذاری در این حوزه و ساختارهای ناکارآمد سیاست‌گذاری دریایی دانست. در ادامه مسائل اصلی مرتبط با سیاست‌گذاری حمل و نقل دریایی در کشور ارائه شده است.

۵-۲-۱ – ناهماهنگی بین سیاست‌های بالادستی در حوزه دریا و در بخش حمل و

نقل دریایی

بخش حمل و نقل دریایی همان‌طور که در فصل ۲ و در شکل ۴ نشان داده شده است، دارای زیربخش‌های متنوعی نظیر گردشگری، بازرگانی، صیادی و ... است که متولی هرکدام از این زیربخش‌ها نیز در کشور، وزارتخانه‌ها و نهادهای مختلفی هستند. بسیاری از این نهادها در بخشی که متولی آن هستند، اسناد و اولویت‌هایی را متناسب با فضای حاکم بر نهاد متولی و جهت‌گیری‌های اصلی آن و بدون توجه به سیاست‌های کلان سایر نهادها تدوین می‌نمایند. این امر در نهایت منجر می‌گردد تا بعضاً سیاست‌های بالادستی در زیربخش‌های مختلف حمل و نقل دریایی هم‌سو نبوده و حتی دارای برخی تعارضات نیز باشد. این در حالیست که در بسیاری از کشورها نظیر ترکیه، ارتباط مشخصی بین سند چشم‌انداز و اسناد بخشی وجود دارد و در

اسناد چشم‌انداز، ارجاعاتی به سایر اسناد سیاستی بخشی صورت گرفته است. این ارجاعات علاوه بر این که نشان‌دهنده آگاهی نهاد سیاست‌گذار به اسناد دیگر در این عرصه است، رفع تناقضات و حسن کارکرد جامعه هدف را نیز به همراه دارد.

۵-۲-۲ – ضعف شورای عالی صنایع دریایی به عنوان سیاست‌گذار فرابخش دریا

شورای عالی صنایع دریایی به عنوان سیاست‌گذار فرابخش دریا براساس ماده (۲)، تبصره (۱) آیین‌نامه اجرایی قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی در سال ۱۳۸۷ تشکیل شد. با گذشت بیش از یک دهه از آغاز به کار این شورا، مبتنی بر نظر بسیاری از خبرگان، این شورا به دلایل متعددی نتوانسته است، نقش مناسبی ایفا نماید، در ادامه برخی از این دلایل که توسط خبرگان مطرح شده است، ذکر گردیده است:

• جایگاه ساختاری نامناسب شورای عالی صنایع دریایی و قرار گرفتن دبیرخانه آن در وزارت

صنعت، معدن و تجارت: دبیرخانه شورای عالی در وزارت صنعت، معدن و تجارت قرار دارد و رئیس دبیرخانه نیز توسط وزیر انتخاب می‌گردد. با توجه به این که موضوع دریا و حمل و نقل دریایی، موضوعی بین بخشی است که وزارتخانه‌های مختلفی را درگیر می‌نماید، قرارگیری دبیرخانه این شورا در ذیل وزارت صمت، اختلافاتی را بین نهادهای متولی زیربخش‌های مختلف دریا و حمل و نقل دریایی ایجاد کرده است. علاوه بر آن، برخی خبرگان معتقدند وزارت صمت به دلیل تعدد و تنوع فعالیت‌هایی که به غیر از حوزه دریا متولی آنها است خود، مناسب این جایگاه نمی‌دانند و این مسئله را باعث به حاشیه رفتن این شورا میدانند.

• عدم به رسمیت شناخته شدن شورای عالی صنایع دریایی به عنوان نهاد سیاست‌گذار

فرابخش دریا توسط برخی از بازیگران اصلی بخش دریایی کشور: شورای عالی دریایی به دلایلی مختلف توسط بسیاری از بازیگران اصلی بخش دریایی کشور به عنوان سیاست‌گذار دریا به رسمیت شناخته نمی‌شود، از جمله این دلایل می‌توان موارد ذیل اشاره نمود:

○ **قراگیری دبیرخانه این شورا در ذیل وزارت صمت منجر شده است برخی بازیگران اصلی بخش حمل و نقل دریایی کشور نظیر سازمان بنادر و دریانوردی، این نهاد را به عنوان سیاست‌گذار فرابخش دریا به رسمیت نشناسند.**

○ **قرارگیری این شورا در ذیل وزارت صمت و تأکید بر صنایع دریایی در عنوان این شورا منجر شده است تا برخی بازیگران بخش حمل و نقل دریایی، این نهاد را تنها سیاست‌گذار صنایع**

دریایی نظیر کشتی‌سازی بدانند و صلاحیت این نهاد در ایفای نقش در سایر امور دریایی نظیر حمل و نقل دریایی را زیرسؤال ببرند.

○ برخی از خبرگان نیز باور دارند که اسناد بالادستی و تعیین اهداف کلان برای زیربخش‌های دریایی در این اسناد کافی بوده و سیاست‌گذاری بخش دریا نیز می‌بایست مبتنی بر اسناد بالادستی و به صورت غیرمتمرکز توسط وزارتخانه‌های مختلف صورت پذیرد و نیازی به وجود سیاست‌گذار و هماهنگ‌کننده فرابخش نظیر شورای عالی صنایع دریایی نیست.

• **ضعف شورای عالی صنایع دریایی به دلیل عوامل مدیریتی، ساختاری، قانونی و بودجه‌ای:** برخی از خبرگان نیز عدم کارایی شورای عالی صنایع دریایی را در بیش از یک دهه فعالیت، ناشی از عواملی نظیر عدم تعیین ردیف بودجه مستقل برای این نهاد و تعریف بودجه آن در ذیل بودجه وزارت صمت، عدم وجود سازوکار مناسب جهت تعیین دبیری شورای عالی صنایع دریایی و ضعف مدیریتی در دوره‌های مختلف شورای عالی صنایع دریایی و عدم حمایت قانونی از شورا و عدم وجود ضمانت‌های قانونی برای اجرای مصوبات این نهاد می‌دانند.

۵-۲-۳ - ضعف در سیاست‌گذاری در بخش حمل و نقل دریایی در وزارت راه و شهرسازی

از دیگر مسائل اساسی در بخش حمل و نقل دریایی در کشور، مسئله ضعف در حوزه سیاست‌گذاری این بخش در سطح وزارت راه و شهرسازی است. آشنایی کم و ضعیف وزیر و معاون حمل‌ونقل این وزارتخانه با امور اساسی حوزه حمل‌ونقل دریایی و محدود بودن ساختار و بودجه این معاونت به عنوان سیاست‌گذار اصلی حمل و نقل، نسبت به سازمان‌ها و شرکت‌های ناظر به بخش‌های مختلف حمل و نقل در ذیل این وزارتخانه، باعث تضعیف سیاست‌گذاری در بخش حمل و نقل دریایی در وزارت راه و شهرسازی گردیده است. این امر موجب شده است تا در عمل در موضوعات مرتبط با شیوه‌های مختلف حمل و نقل، سازمان‌های متولی آنها که در ذیل وزارتخانه قرار گرفته‌اند، در تصمیم‌گیری‌ها صاحب نظر باشند. این در حالیست که نهادهای متولی بخش‌های مختلف حمل و نقل نظیر سازمان بنادر و دریانوردی، نقش تنظیم‌گری و بعضاً نقش ارائه خدمات را ایفا می‌نمایند؛ اضافه شدن نقش سیاست‌گذاری به نقش‌های این نهاد، می‌تواند زمینه‌ساز ایجاد تعارض منافع و سوگیری سیاست‌های بخش حمل و نقل دریایی به سمت خواسته‌های این سازمان را فراهم آورد.

۴-۲-۵ - ضعف در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی متوازن و متمرکز برای

زیربخش‌های مختلف حمل و نقل دریایی

همان‌طور که پیشتر اشاره گردید، موضوع حمل و نقل دریایی، زیربخش‌های مختلفی را دربرمی‌گیرد که متولی این زیربخش‌ها در کشور نهادهای مختلفی هستند. با بررسی اجمالی وضع موجود و مبتنی صحبت‌های خبرگان، می‌توان دریافت که این زیربخش‌ها به صورت متوازن رشد ننموده‌اند. یکی از دلایل این امر را می‌توان عدم سیاست‌گذاری متمرکز برای حمل و نقل دریایی در کشور دانست.

با توجه به موارد ذکر شده، در جدول ۱۳، مسائل مرتبط با سیاست‌گذاری بخش حمل و نقل دریایی از منظر خبرگان این بخش ارائه شده است.

جدول ۱۳- مسائل مطرح شده از نظر خبرگان در حوزه سیاست‌گذاری حمل و نقل دریایی

مسائل مطرح شده از نظر خبرگان در حوزه سیاست‌گذاری حمل و نقل دریایی	
وجود تناقضات در راهبردهای توسعه حمل‌ونقل دریایی و زیربخش‌های اصلی آن در اسناد بالادستی	ناهماهنگی بین سیاست‌های بالادستی در حوزه دریا و در بخش حمل و نقل دریایی
عدم وجود سازو کار مناسب جهت ایجاد هماهنگی بین محتوای اسناد بالادستی مختلف	
تعدد اسناد بالادستی در حوزه دریا و زیربخش‌های مختلف حمل و نقل دریایی	
قرارگیری دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی در وزارت صمت و به حاشیه رفتن این شورا به علت وجود وظایف متعدد و متنوع در این وزارتخانه	ضعف شورای عالی صنایع دریایی به عنوان سیاست‌گذار فرابخش دریا
قرارگیری دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی در ذیل وزارت صمت به عنوان مانعی در شکل‌گیری نگاه فرابخشی در این شورا	
اختلاف نظر خبرگان در رابطه با صلاحیت شورای عالی صنایع دریایی در سیاست‌گذاری امور دریایی و محدود دانستن صلاحیت شورا در سیاست‌گذاری مسائل مرتبط با صنایع دریایی	
نظر خبرگان مبنی بر کفایت وجود اسناد بالادستی و تعیین اهداف کلان برای زیربخش‌های دریایی در این اسناد و عدم ضرورت و نیاز به وجود نهاد سیاست‌گذار و هماهنگ‌کننده فرابخش نظیر شورای عالی صنایع دریایی	
عدم حمایت‌های قانونی از شورای عالی صنایع دریایی در جهت انجام وظایف در موضوعات متنوع بخش دریا	
عدم وجود ردیف بودجه مستقل برای شورای عالی صنایع دریایی و در نتیجه ضعف در کارکرد شورا	
عدم وجود سازوکار مناسب جهت تعیین دبیری شورای عالی صنایع دریایی	
تقلیل عملکرد شورای عالی صنایع دریایی به هیئت حل اختلاف بین بازیگران بخش دریا در وضع موجود	
عدم وجود افراد متخصص و آشنا با حوزه حمل و نقل دریایی در وزارت راه و شهرسازی	

مسائل مطرح شده از نظر خبرگان در حوزه سیاست گذاری حمل و نقل دریایی	
ضعف در سیاست گذاری در بخش حمل و نقل دریایی در وزارت راه و شهرسازی	عدم توجه به سیاست گذاری بخشی (حمل و نقل دریایی) در وزارتخانه
ضعف در سیاست گذاری و برنامه ریزی متوازن و متمرکز برای زیربخش های مختلف حمل و نقل دریایی	رشد نامتوازن زیربخش های مختلف حمل و نقل دریایی (گردشگری و تجاری)
تفکیک سیاست گذاری زیربخش های مختلف حمل و نقل دریایی بین نهادهای مختلف و ضعف توان و تخصص برخی نهادها	ضعف در وجود سیاست گذار واحد جهت سیاست گذاری و هماهنگی ابعاد مختلف فعالیت های دریایی

۵-۳ - مسائل مرتبط با تنظیم گری حمل و نقل دریایی در ایران

تنظیم گران به واسطه نقشی که به عنوان رابط بین سیاست گذاران و بخش خصوصی ایفا می نمایند، از بازیگران کلیدی نظام های حکمرانی هستند. بنابر نکات مطرح شده در جلسات مصاحبه با خبرگان، بخش عمده ای از مسائل بخش حمل و نقل دریایی، ناشی از کژکارکردی تنظیم گری است. در ادامه به اصلی ترین مسائل مرتبط با تنظیم گری حمل و نقل دریایی در کشور پرداخته شده است.

۵-۳-۱ - شائبه وقوع تعارض منافع به دلیل ایفای توأمان در دو نقش تعیین

تعرفه های بندری و دریافت سهمی از این تعرفه ها توسط سازمان بنادر و دریانوردی

سازمان بنادر و دریانوردی، تنظیم گر اصلی بخش حمل و نقل دریایی کشور است و یکی از وظایف اصلی این سازمان، تعیین انواع تعرفه های بندری است. با توجه به اینکه این سازمان به صورت درآمد-هزینه ای اداره می گردد و همچنین با توجه به اینکه این سازمان سهمی از درآمدهای حاصل از تعرفه های بندری را اخذ می نماید، این شائبه را در بین خبرگان ایجاد می نماید که سازمان بنادر و دریانوردی به منظور کسب درآمد بیشتر، تعرفه های بندری را افزایش می دهد.

۵-۳-۲ - شائبه وقوع تعارض به دلیل حضور سازمان بنادر و دریانوردی به صورت

مستقیم و غیرمستقیم در ارائه برخی خدمات بندری و ایفای هم زمان نقش

تنظیم گری

سازمان بنادر و دریانوردی در طی سال های اخیر تمرکز بیشتری بر ایفای نقش تنظیم گری داشته و بسیاری از خدمات بندری را واگذار نموده است. این موضوع اگرچه می تواند منجر به تقویت ایفای نقش تنظیم گری توسط سازمان بنادر و دریانوردی گردد، اما در عمل همچنان مسائل متعددی در ایفای این نقش توسط این

سازمان وجود دارد. از جمله این مسائل مبتنی بر نظر خبرگان این است که علی‌رغم واگذاری‌های صورت گرفته در سال‌های اخیر، سازمان بنادر و دریانوردی همچنان در برخی از حوزه‌ها به صورت مستقیم نقش ارائه خدمات را برعهده دارد و در برخی از حوزه‌ها نیز به صورت غیرمستقیم و از طریق شرکت‌هایی که ذیل صندوق بازنشستگی این سازمان ایجاد شده‌اند، نقش ارائه خدمات را برعهده دارد. ایفای هم‌زمان دو نقش تنظیم‌گری و ارائه خدمات، شائبه شکل‌گیری وقوع تعارض منافع را در بین خبرگان بخش حمل و نقل دریایی قوت بخشیده است.

۳-۵ - ضعف سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنظیم‌گر در حوزه بین‌الملل

یکی از ابعاد مهم حمل و نقل دریایی، بُعد بین‌الملل آن است که مبنی بر نظر خبرگان، سازمان بنادر و دریانوردی نتوانسته است در این بُعد نقش فعالانه‌ای ایفا نماید. در ادامه به برخی از مصادیق ضعف سازمان در این حوزه اشاره شده است.

- غیر رقابتی بودن تعرفه‌های بنادر ایران نسبت به بنادر رقیب در منطقه: مبتنی بر نظرات خبرگان در حال حاضر تعرفه‌های بنادر ایران با توجه کیفیت خدماتی که ارائه می‌دهند، قابل رقابت با بنادر کشورهای حاشیه خلیج فارس نیست و این امر یکی از دلایل عدم رغبت پهلوگیری شناورهای سایر کشورها در بنادر کشور است.
- نقش منفعلانه سازمان بنادر و دریانوردی در سازمان بین‌المللی دریانوردی: به منظور کنترل و نظارت بر حمل و نقل دریایی در آب‌های بین‌المللی، در ۶ مارس ۱۹۴۸ در کنفرانسی در ژنو، تشکیل نهاد تنظیم‌گر بین‌المللی بخش حمل و نقل دریایی با عنوان سازمان بین‌المللی دریانوردی^{۲۵۹} (IMO) به تصویب رسید که ۱۰ سال بعد در سال ۱۹۵۸ در جامعه بین‌المللی آغاز به کار نمود. این سازمان با ۱۷۱ عضو و ۳ عضو وابسته یکی از مؤسسات تخصصی وابسته به سازمان ملل است. هدف این سازمان، تسهیل همکاری و مبادله اطلاعات میان کشورهای عضو در زمینه موضوعات فنی مربوط به دریانوردی و به وجود آوردن عالی‌ترین معیارهای ایمنی دریایی است. رعایت مصوبات این نهاد بین‌المللی در آب‌های بین‌المللی، برای کشورهای مختلف لازم‌الاجرا است. با توجه به جایگاه مهم این نهاد در حوزه حمل و نقل بین‌المللی، عضویت سازمان بنادر و دریانوردی در این نهاد، یک اقدام مثبت رو به جلو است؛ اما نکته‌ای که وجود دارد این است که مبنی بر نظر برخی از خبرگان، علی‌رغم حضور نماینده‌ای از طرف سازمان در جلسات IMO، این سازمان تا کنون نتوانسته است نقش فعالانه‌ای در

²⁵⁹ International Maritime Organization (IMO)

این نهاد ایفا نموده و در تصویب دستورالعمل‌ها و توصیه‌ها نقش مؤثری داشته باشد. سازمان بنادر و دریانوردی از طرق مختلفی نظیر ایفای نقش فعال در تدوین دستورالعمل‌ها و توصیه‌نامه‌ها، ایجاد لابی با نمایندگان سایر کشورها و ممانعت از رأی آوردن دستورالعمل‌های ناقض منافع ایران و مواردی از این قبیل، می‌تواند نقش فعال‌تری در این نهاد ایفا نموده و از این ظرفیت به شکل بهتری بهره‌برد. علاوه بر موارد ذکر شده، سازمان بنادر و دریانوردی در برابر نحوه ایفای نقش در این نهاد بین‌المللی به هیچ نهادی در کشور از جمله شورای عالی صنایع دریایی پاسخگو نیست که این امر نیز می‌تواند زمینه غفلت بیشتر این سازمان را از بهره‌گیری از این ظرفیت فراهم نماید.

۴-۳-۵ – تعدد نهادهای تنظیم‌گر در بنادر و ضعف هماهنگی بین این نهادها به ویژه در بخش صادرات و واردات کالا

مسئله دیگری که مبتنی بر نظر برخی از خبرگان در تنظیم‌گری بنادر و دریانوردی کشور قابل مشاهده است، وجود نهادهای تنظیم‌گر متعدد در بخش بندری است که در بسیاری از مواقع مانع از عملکرد بهینه در بنادر می‌گردد. در واقع در بنادر کشور به غیر از سازمان بنادر و دریانوردی که تنظیم‌گر اصلی این حوزه است، نهادهای دیگری به ویژه در بخش صادرات و واردات کالا نقش نظارت و کنترل را برعهده دارند که این امر سرعت تخلیه و بارگیری کالاها را در بنادر به شدت کاهش داده و در نهایت منجر به کاهش بهره‌وری بنادر می‌گردد. در حال حاضر بسیاری از کالاها به دلیل عدم دریافت مجوز از وزارت بهداشت، وزارت جهاد کشاورزی، سازمان استاندارد و برخی دستگاه‌های مرتبط امکان ترخیص از گمرک را ندارند.

۵-۳-۵ – عدم اختیار تعیین تعرفه‌های بندری توسط اپراتورهای بندری و در نتیجه عدم رقابت‌پذیری تعرفه‌ها

یکی از دلایل خصوصی‌سازی بنادر در کشورهای مختلف، ایجاد سازوکاری برای ایجاد رقابت بین بنادر و در نتیجه افزایش بهره‌وری بنادر است. تا زمانی که اپراتورهای بندری و نهادهایی که مدیریت بنادر را برعهده دارند از اختیارات کافی برخوردار نباشند، هدف مورد نظر از خصوصی‌سازی بنادر محقق نخواهد شد. یکی از ابزارهای اپراتورهای بندری برای جذب کشتی‌ها، بازاریابی و ایجاد تغییرات در تعرفه‌های بندری برای جذب مشتری است. این در حالیست که در حال حاضر تعیین تعرفه‌های بندری بر عهده سازمان بنادر و دریانوردی است و اپراتورهای بندری امکان کم یا زیاد کردن تعرفه‌ها را برای جذب کشتی‌ها در اختیار ندارند.

۶-۳-۵ - مسائل مرتبط با سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنظیم‌گر اصلی بخش

حمل و نقل دریایی کشور

برخی از خبرگان بخش حمل و نقل دریایی، بخشی از مسائل این حوزه را ناشی از عملکرد و موارد مرتبط با سازمان بنادر و دریانوردی که تنظیم‌گر اصلی این حوزه است می‌دانند که از جمله می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

- محول کردن وظایفی خارج از وظایف ۲۵ گانه مندرج در اساسنامه سازمان بنادر و دریانوردی به این سازمان در قوانین متعدد
- اقتدار و قدرت بالای سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه حمل و نقل دریایی و عدم به رسمیت شناخته شدن نهادهای بیرونی نظیر شورای عالی صنایع دریایی توسط این سازمان
- ادعای سازمان بنادر و دریانوردی مبنی بر اینکه سایر سازمان‌ها تخصص و ظرفیت لازم را در بخش دریا ندارند و تلاش این سازمان جهت متمرکز نمودن مدیریت مسائل مختلف دریا در ذیل سازمان بنادر و دریانوردی

با توجه به موارد ذکر شده، در جدول ۱۴، مسائل مرتبط با تنظیم‌گری بخش حمل و نقل دریایی از منظر خبرگان این بخش ارائه شده است.

جدول ۱۴- مسائل مطرح شده از نظر خبرگان در حوزه تنظیم‌گری حمل و نقل دریایی

مسائل مطرح شده از نظر خبرگان در حوزه تنظیم‌گری حمل و نقل دریایی	
تعیین تعرفه‌های بندری توسط سازمان بنادر و دریانوردی و دریافت سهمی از این تعرفه‌ها توسط این سازمان	شائبه وقوع تعارض منافع به دلیل ایفای
تعیین تعرفه‌های انبارداری توسط سازمان بنادر و دریانوردی و واریز بخشی از درآمدهای حاصل از آن به سازمان بنادر و دریانوردی	توأمان در دو نقش تعیین تعرفه‌های بندری و دریافت سهمی از این تعرفه‌ها
اداره سازمان بنادر و دریانوردی به صورت درآمد-هزینه و تأمین بخشی از هزینه این شرکت از طریق تعرفه‌های بندری (سهم خواهی بنادر از درآمدهای بندری)	
شائبه وقوع تعارض به دلیل حضور سازمان بنادر و دریانوردی به صورت مستقیم و غیرمستقیم در ارائه برخی خدمات بندری و ایفای هم‌زمان نقش تنظیم‌گری	
غیر رقابتی بودن تعرفه‌های بنادر ایران نسبت به بنادر رقیب در منطقه	ضعف سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنظیم‌گر در حوزه بین‌الملل
عملکرد ضعیف سازمان بنادر در نهاد بین‌المللی تنظیم‌گری حمل و نقل دریایی (IMO) و عدم تأثیرگذاری در تدوین مقررات بین‌المللی	
ورود IMO به موضوع الزام کاهش گازهای گلخانه‌ای در حوزه حمل و نقل دریایی و فاصله ایران با استانداردهای جهانی در این حوزه	

مسائل مطرح شده از نظر خبرگان در حوزه تنظیم‌گری حمل و نقل دریایی	
عدم پاسخگویی سازمان بنادر و دریانوردی به نحوه ایفای نقش در IMO	مسائل مرتبط با سازمان بنادر و دریانوردی
تعدد نهادهای تنظیم‌گر در بنادر و ضعف هماهنگی بین این نهادها به ویژه در بخش صادرات و واردات کالا	
محول کردن وظایفی خارج از وظایف ۲۵ گانه مندرج در اساسنامه سازمان بنادر و دریانوردی به این سازمان در قوانین متعدد	
اقتدار و قدرت بالای سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه حمل و نقل دریایی و عدم به رسمیت شناختن نهادهایی نظیر شورای عالی صنایع دریایی توسط این سازمان	
ادعای سازمان بنادر و دریانوردی مبنی بر اینکه سایر سازمان‌ها تخصیص و ظرفیت لازم را در بخش دریا ندارند و تلاش این سازمان جهت متمرکز نمودن مدیریت مسائل مختلف دریا در ذیل سازمان بنادر و دریانوردی	
عدم اختیار تعیین تعرفه‌های بندری توسط اپراتورهای بندری و در نتیجه عدم رقابت‌پذیری تعرفه‌ها	

۴-۵ – مسائل مرتبط با تسهیل‌گری حمل و نقل دریایی در ایران

نقش تسهیل‌گری یکی از نقش‌های نظام حکمرانی است که زمینه را برای حضور و توسعه بخش خصوصی فراهم می‌نماید. به عبارت دیگر نهادهای تسهیل‌گر با ابزارهایی نظیر ظرفیت‌سازی، ایجاد و گسترش ارتباطات، تسهیل منابع مالی، فناوری به شکل‌گیری و توسعه بازار کمک می‌نمایند. این درحالی است که به گفته خبرگان برخی از مشکلات عدم توسعه یافتگی بخش دریایی در کشور، ناشی از عدم تحقق کارکرد تسهیل‌گری در این حوزه است. در این بخش از گزارش مسائلی که از نظر خبرگان در تسهیل‌گری بخش دریایی وجود دارد، ذکر گردیده است.

۱-۴-۵ – ضعف ارتباط بین بازیگران مختلف بخش حمل و نقل دریایی و چنددستگی

بین بازیگران و ذی‌نفعان

از جمله مسائل بخش حمل و نقل دریایی که هنگام مصاحبه با خبرگان نیز بسیار جلب توجه می‌نمود، اختلافات و چنددستگی به وجود آمده بین بازیگران مختلف این بخش است. عده‌ای از بازیگران از اقتدار و قدرت سازمان بنادر و دریانوردی در بخش حمل و نقل دریایی شکایت نموده و این سازمان را یک نهاد تمامیت‌خواه عنوان می‌نمایند که قصد دارد بر تمام بخش‌های دریا سیطره یابد. این افراد تمایل سازمان بنادر و دریانوردی به انتقال دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی به ذیل این سازمان را نیز در راستای این روحیه تمامیت‌خواهی سازمان می‌دانند و بر این باورند که این شورا از جایگاه و عملکرد مطلوبی برخوردار است و سازمان بنادر و دریانوردی، صرفاً در زمینه استانداردهای فنی و ایمنی تخصص دارد و صلاحیت لازم را برای سیاست‌گذاری این عرصه نخواهد داشت. از طرفی دیگر موافقان سازمان بنادر و دریانوردی، این سازمان را تنها نهاد حرفه‌ای بخش دریا و حمل و نقل دریایی ذکر می‌نمایند که طی سال‌ها فعالیت توانسته تسلط نسبتاً

خوبی بر تمامی مسائل دریا پیدا نماید. این افراد با توجه به توانمندی سازمان در بخش دریا، استدلال می‌نمایند که دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی نیز جهت بهبود عملکرد می‌بایست به این سازمان منتقل گردد. همچنین این گروه از خبرگان، مخالفت ذی‌نفعان با سازمان بنادر و دریانوردی را اقدامی در جهت تضعیف این سازمان به منظور تحقق منافع خود در عدم رعایت استانداردهای تدوین شده توسط این سازمان می‌دانند. وجود اختلافات بین بخش خصوصی با بخش دولتی و بین نهادهای دولتی با یکدیگر نشان می‌دهد که انجمن‌ها، اتحادیه‌ها و سازمان بنادر و دریانوردی نتوانسته‌اند به درستی نقش توسعه دهنده ارتباطات را ایفا نمایند و یکی از موانع عدم توسعه یافتگی بخش حمل و نقل دریایی در کشور را هم می‌توان همین اختلافات و رقابت سازمان‌های دولتی برای حداکثر ساختن منافع سازمانی خودشان دانست.

۲-۴-۵ - ضعف در فعالسازی ظرفیت‌های قانونی موجود برای تسهیل و توسعه

فعالیت‌های حمل و نقل دریایی در کشور

در قوانین مختلف، قانون‌گذار ظرفیت‌های تسهیلاتی مختلفی جهت کمک به توسعه حمل و نقل دریایی در کشور در نظر گرفته است که مبنی بر نظر خبرگان بسیاری از این ظرفیت‌های قانونی همچنان بالفعل نشده‌اند. با توجه به موارد ذکر شده، در جدول ۱۵، مسائل مرتبط با تسهیل‌گری بخش حمل و نقل دریایی از منظر خبرگان این بخش ارائه شده است.

جدول ۱۵- مسائل مطرح شده از نظر خبرگان در حوزه تسهیل‌گری حمل و نقل دریایی

مسائل مطرح شده از نظر خبرگان در حوزه تسهیل‌گری حمل و نقل دریایی	
کنشگری ذی‌نفعان در جهت تضعیف سازمان بنادر به دلیل تحقق منافع خود در عدم رعایت استانداردها	ضعف ارتباط بین بازیگران مختلف بخش حمل و نقل دریایی و چنددستگی بین بازیگران و ذی‌نفعان
نقش منفعلانه انجمن‌ها، اتحادیه‌ها و سازمان بنادر و دریانوردی در ایجاد ارتباط مؤثر بین بازیگران مختلف بخش دریایی و رفع تعارضات و اختلاف‌ها	
وجود نگاه و رویکرد ناظر به تحقق منافع سازمانی در بخش حمل و نقل دریایی و ضعف در وجود رویکرد حداکثرسازی منافع بخش حمل و نقل دریایی	
وجود چنددستگی، تعارض و اختلاف بین بخش خصوصی، سازمان بنادر و دریانوردی و برخی دیگر از بازیگران اصلی حوزه حمل و نقل دریایی	
ضعف در فعالسازی ظرفیت‌های قانونی موجود برای تسهیل و توسعه فعالیت‌های حمل و نقل دریایی در کشور	

۵-۵ - مسائل مرتبط با ارائه خدمات در حوزه حمل و نقل دریایی در ایران

بخش خدمات حمل و نقل دریایی دو زیربخش اصلی مدیریت بنادر و ارائه خدمات بندری را در برمی‌گیرد. در ادامه، برخی از اصلی‌ترین مسائلی که در این حوزه در بخش حمل و نقل دریایی وجود دارد، ذکر شده است.

۵-۵-۱ - عدم وجود ظرفیت و سازوکارهای مناسب برای واگذاری مدیریت بنادر به

بخش خصوصی

در بسیاری از کشورها به منظور افزایش بهره‌وری بنادر، مدیریت بنادر تجاری را به بخش خصوصی واگذار می‌کنند. در ایران مبتنی بر نظر خبرگان به نظر می‌رسد که ظرفیت‌های لازم و سازوکار مناسب برای واگذاری مدیریت بنادر به بخش خصوصی وجود ندارد که از جمله می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

- عدم وجود سازوکارهای تشویقی در خصوصی‌سازی‌های بندری نظیر عدم تضمین درآمد (خرید، تامین بار و...)
- عدم سازوکارها جهت بهره‌مندی بخش خصوصی از اختیارات لازم در مدیریت بنادر
- وجود ملاحظات امنیتی به دلیل مرزی بودن بنادر به عنوان مانعی در مسیر خصوصی سازی مدیریت بنادر
- عدم اقتدار بخش خصوصی و در نتیجه نگرانی بابت عدم همکاری مطلوب دیگر نهادهای دولتی مستقر در بنادر نظیر سازمان گمرک با بخش خصوصی

۵-۵-۲ - ضعف در مدیریت بنداری که مدیریت آنها با سازمان بنادر و دریانوردی

نیست

مدیریت بنادر غیرتجاری کشور نظیر بنادر صیادی، بنادر گردشگری، بنادر آزاد و ... به ترتیب با سازمان شیلات، وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی و سازمان‌های مناطق آزاد است. مبتنی بر نظر خبرگان برخی از این نهادها به ویژه سازمان شیلات و وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، با توجه به عواملی نظیر محدود بودن بودجه، ضعف اختیارات، تنوع فعالیت‌های ذیل نهاد متولی و مواردی از این قبیل، در مدیریت بنداری که متولی آن هستند، ضعیف عمل نموده‌اند.

۵-۵-۳ - خصوصی‌سازی غیرواقعی در بخش بنادر

سازمان بنادر و دریانوردی اگرچه تا کنون مدیریت هیچ کدام از بنادر تجاری کشور را به بخش خصوصی واگذار ننموده است، اما در سال‌های اخیر ارائه بخشی از خدمات بندری را به بخش خصوصی واگذار نموده و در بنادر اصلی کشور نظیر بندر شهید رجایی، اپراتورهای بندری، مجموعه‌ای از خدمات بندری را به شناورها ارائه می‌نمایند. علی‌رغم موفقیت‌های سازمان بنادر و دریانوردی در واگذاری خدمات بندری، برخی از خبرگان معتقدند که این واگذاری‌ها به بخش خصوصی واقعی نبوده است. واگذاری خدمات بندری به اپراتورهای بندری خصوصی و شرکت‌های بندری ذیل صندوق بازنشستگی سازمان بنادر و دریانوردی، مصادیقی هستند که توسط خبرگان ذکر گردیده‌اند. مبنی بر نظر خبرگان، بسیاری از شرکت‌های بندری ذیل صندوق بازنشستگی

که توسط کارکنان سابق سازمان بنادر و دریانوردی اداره می‌گردند، به واسطهٔ رانت اطلاعاتی که دارا هستند، بخشی از خدمات اصلی بنادر را که درآمد بالایی نیز دارد ارائه می‌نمایند.

۴-۵-۵ – بهره‌وری پایین بنادر در ایران

بنادر ایران در مقابل بنادر رقیب در کشورهای حاشیه خلیج فارس، از بهره‌وری پایین‌تری برخوردار است. موارد مختلفی را می‌توان به عنوان ریشه و علت بهره‌وری پایین بنادر شناسایی نمود، برخی از این عوامل که مبتنی بر نظر خبرگان سهم بالایی در بهره‌وری پایین بنادر دارند، عبارتند از:

- پایین بودن بهره‌وری بنادر ایران ناشی از ضعف زیرساختی
- پایین بودن بهره‌وری بنادر ایران به دلایل اقتصادی، بازرگانی، ارزی و تحریم‌های بین‌المللی
 - بهره‌وری پایین بنادر ناشی از تحریم‌های بین‌المللی
 - بهره‌وری پایین بنادر به علت مشکلات در ترخیص کالا توسط گمرک
 - بهره‌وری پایین بنادر ناشی از عدم تخصیص ارز دولتی

با توجه به موارد ذکر شده، در جدول ۱۶، مسائل مرتبط با ارائه خدمات بخش حمل و نقل دریایی از منظر خبرگان این بخش ارائه شده است.

جدول ۱۶- مسائل مطرح شده از نظر خبرگان در حوزه ارائه خدمات حمل و نقل دریایی

مسائل مطرح شده از نظر خبرگان در حوزه ارائه خدمات حمل و نقل دریایی		
مدیریت بندر	ضعف در مدیریت بنداری که مدیریت آنها با سازمان بنادر و دریانوردی نیست	ضعف اختیارات و بودجه برای سازمان شیلات جهت مدیریت بنادر صیادی
	عدم وجود ظرفیت و سازوکارهای مناسب برای واگذاری مدیریت بنادر به بخش خصوصی	ضعف عملکرد بنادر در حوزه‌ی گردشگری به دلیل فقدان مدیریت کارآمد وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی در این بنادر
		عدم استقبال بخش خصوصی از مدیریت بنادر به علت عدم وجود سازوکارهای تشویقی در خصوصی‌سازی‌های بندری نظیر عدم تضمین درآمد (خرید، تامین بار و...)
		عدم استقبال بخش خصوصی از مدیریت بنادر به علت عدم بهره‌مندی از اختیارات لازم در مدیریت بنادر
		وجود ملاحظات امنیتی به دلیل مرزی بودن بنادر به عنوان مانعی در مسیر خصوصی سازی مدیریت بنادر
		عدم اقتدار بخش خصوصی و در نتیجه نگرانی بابت عدم همکاری مطلوب دیگر نهادهای دولتی مستقر در بنادر نظیر سازمان گمرک با بخش خصوصی
		تشکیل شرکت‌های بندری در ذیل صندوق بازنشستگی سازمان بنادر و دریانوردی (متشکل از کارکنان سابق سازمان) و برخورداری این شرکت‌ها از رانت‌های سازمان بنادر و دریا نوردی

مسائل مطرح شده از نظر خبرگان در حوزه ارائه خدمات حمل و نقل دریایی			
ارائه خدمات غیرمستقیم سازمان بنادر و دریانوردی در بخش بندری از طریق شرکت‌های ذیل صندوق بازنشستگی	خصوصی‌سازی غیرواقعی در بخش بنادر	ارائه خدمات بندری	
			عدم خصوصی‌سازی واقعی در بخش بندری و واگذاری بخش از خدمات غیر مهم توسط سازمان بنادر و دریانوردی به بخش خصوصی
			خصوصیتی بودن بخشی از اپراتورهای بندری نظیر شرکت سینا
			ضعف شدید در راندمان بنادر کشور در مقایسه با بنادر کشورهای رقیب
عملکرد ضعیف بنادر ایران از نظر بهره‌وری بنادر ناشی از ضعف زیرساختی			
بهره‌وری پایین بنادر ناشی از تحریم‌های بین‌المللی	پایین بودن بهره‌وری بنادر به دلایل بیرونی(اقتصادی، بازرگانی، ارزی و تحریم)		
بهره‌وری پایین بنادر به علت مشکلات در ترخیص کالا توسط گمرک			
بهره‌وری پایین بنادر ناشی از عدم تخصیص ارز دولتی			

۶- ارائه پیشنهاداتی برای اصلاح الگوی حکمرانی حمل و نقل دریایی

در این گزارش تلاش گردید ضمن ترسیم نگاشت نهادی مصوب و تبیین نقش سازمان‌های مختلف در نظام حکمرانی حمل و نقل دریایی مبتنی بر قوانین و مقررات، از طریق مصاحبه با خبرگان، نقش فعلی سازمان‌ها مشخص شده و مسائل نظام حکمرانی حمل و نقل دریایی کشور شناسایی گردد. در جدول ۱۷، خلاصه‌ای از مسائل اصلی حکمرانی حمل و نقل دریایی در کشور به تفکیک چهار نقش سیاست‌گذاری، تنظیم‌گری، تسهیل‌گری و ارائه خدمات نشان ارائه شده است.

جدول ۱۷- خلاصه مسائل حکمرانی حمل و نقل دریایی در ایران مبتنی بر نظر خبرگان

مسائل مطرح شده از نظر خبرگان در حوزه حمل و نقل دریایی	
ناهماهنگی بین سیاست‌های بالادستی در حوزه دریا و در بخش حمل و نقل دریایی	مسائل سیاست‌گذاری
ضعف شورای عالی صنایع دریایی به عنوان سیاست‌گذار فرابخش دریا	
ضعف در سیاست‌گذاری در بخش حمل و نقل دریایی در وزارت راه و شهرسازی	
ضعف در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی متوازن و متمرکز برای زیربخش‌های مختلف حمل و نقل دریایی	
شائبه وقوع تعارض منافع به دلیل ایفای تئامان در دو نقش تعیین تعرفه‌های بندری و دریافت سهمی از این تعرفه‌ها	مسائل تنظیم‌گری
شائبه وقوع تعارض به دلیل حضور سازمان بنادر و دریانوردی به صورت مستقیم و غیرمستقیم در ارائه برخی خدمات بندری و ایفای هم‌زمان نقش تنظیم‌گری	
ضعف سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنظیم‌گر در حوزه بین‌الملل	
اقتدار و قدرت بالای سازمان بنادر و دریانوردی در حوزه حمل و نقل دریایی و عدم به رسمیت شناختن نهادهایی نظیر شورای عالی صنایع دریایی توسط این سازمان	
عدم اختیار تعیین تعرفه‌های بندری توسط اپراتورهای بندری و در نتیجه عدم رقابت‌پذیری تعرفه‌ها	
تعدد نهادهای تنظیم‌گر در بنادر و ضعف هماهنگی بین این نهادها به ویژه در بخش صادرات و واردات کالا	
ضعف ارتباط بین بازیگران مختلف بخش حمل و نقل دریایی و چنددستگی بین بازیگران و ذی‌نفعان	مسائل تسهیل‌گری
ضعف در فعالسازی ظرفیت‌های قانونی موجود برای تسهیل و توسعه فعالیت‌های حمل و نقل دریایی در کشور	
ضعف در مدیریت بنداری که مدیریت آنها با سازمان بنادر و دریانوردی نیست	مسائل ارائه خدمات
عدم وجود ظرفیت و سازوکارهای مناسب برای واگذاری مدیریت بنادر به بخش خصوصی	
خصوصی‌سازی غیرواقعی در بخش بنادر	
بهره‌وری پایین بنادر در ایران	

در این طرح به منظور ارائه پیشنهاداتی جهت اصلاح الگوی حکمرانی بخش حمل و نقل دریایی در کشور، علاوه بر شناسایی مسائلی که مبتنی نظر خبرگان در این عرصه وجود دارد، از طریق مطالعه نظام حکمرانی حمل و نقل دریایی در سایر کشورها، الگوهای تجربه شده در این حوزه مورد بررسی قرار گرفت و تلاش گردید تا درس‌آموخته‌هایی استخراج گردد.

با توجه به مسائل کشور در حوزه حمل و نقل دریایی و ایده‌های برگرفته از مطالعات تطبیقی، در جدول ذیل، به تفکیک نقش‌های سیاست‌گذاری، تنظیم‌گری، تسهیل‌گری و ارائه خدمات، پیشنهاداتی برای اصلاح نظام حکمرانی حمل و نقل دریایی ارائه شده است.

جدول ۱۸- پیشنهاداتی جهت اصلاح الگوی حکمرانی بخش حمل و نقل دریایی کشور

نقش در نظام حکمرانی	پیشنهادهای ناظر به نقش‌های نظام حکمرانی	چالش متناظر در کشور	تجربه متناظر در سایر کشورها
سیاست‌گذاری	تقویت نقش معاونت حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی در سیاست‌گذاری بخشی در حوزه حمل و نقل دریایی	ضعف در سیاست‌گذاری در بخش حمل و نقل دریایی در وزارت راه و شهرسازی	وجود وزارت حمل و نقل و زیرساخت در کشور ترکیه
	تفکیک وزارت راه و شهرسازی و تشکیل وزارت تخصصی حمل و نقل		وزارت زمین، زیرساخت و حمل‌ونقل در کره جنوبی
	سناریوی اول: انتقال دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی به سازمان برنامه و بودجه	- ناهماهنگی بین سیاست‌های بالادستی در حوزه دریا و در بخش حمل و نقل دریایی - ضعف شورای عالی صنایع دریایی به عنوان سیاست‌گذار فرابخش دریا - ضعف در سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی متوازن و متمرکز برای زیربخش‌های مختلف حمل و نقل دریایی - اقتدار بالای سازمان بنادر و دریانوردی و عدم به رسمیت شناختن نهادهایی نظیر شورای عالی صنایع دریایی	وجود وزارت اقیانوس‌ها و شیلات در کره جنوبی به عنوان سیاست‌گذار فرابخش دریا
	سناریوی دوم: ارتقای شورای عالی صنایع دریایی به سطح نهاد ریاست جمهوری و ایجاد سازمان ملی دریایی به عنوان دبیرخانه شورا با ردیف بودجه مستقل		
	سناریوی سوم: ارتقای دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی به سطح نهاد ریاست جمهوری و انتخاب رئیس دبیرخانه با نظر رئیس‌جمهور و به عنوان مشاور ایشان		
تنظیم‌گری	تفکیک وظایف تنظیم‌گری از مدیریت بنادر، ایجاد شرکت‌های بندری در بنادر اصلی کشور و تقویت نقش سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنظیم‌گر بخش بندر و دریانوردی	شائبه وقوع تعارض به دلیل حضور سازمان بنادر و دریانوردی به صورت مستقیم و	در امارت ابوظبی (تفکیک دپارتمان بنادر ابوظبی به دو دپارتمان حمل و

نقش در نظام حکمرانی	پیشنهادهای ناظر به نقش های نظام حکمرانی	چالش متناظر در کشور	تجربه متناظر در سایر کشورها
	ایجاد شرکت های بندری در بنادر اصلی کشور به عنوان مدیر و توسعه دهنده بنادر با شرح وظایف اصلی:	غیرمستقیم در ارائه برخی خدمات بندری و ایفای همزمان نقش تنظیم گری	نقل و شرکت بنادر ابوظبی (در کره جنوبی وجود وزارت اقیانوس ها و شیلات در نقش تنظیم گر و ایجاد سازمان های بندری در نقش مدیریت بنادر)
	توسعه دهنده بنادر	شائبه وقوع تعارض منافع به دلیل ایفای توأمان در دو نقش تعیین تعرفه های بندری و دریافت سهمی از این تعرفه ها	
	انتخاب و مدیریت شرکت های بهره بردار (شرکت های مستأجر)		
	امکان بازاریابی و توسعه مشتریان بندری		
	تعیین تعرفه های بندری		
	ایجاد سازوکارهایی برای تسهیل ترخیص کالا از بنادر و رفع موانع حاصل از نظارت نهادهای مختلف از طریق:	تعدد نهادهای تنظیم گر در بنادر و ضعف هماهنگی بین این نهادها به ویژه در بخش صادرات و واردات کالا	-----
تسهیل گری	همه پیکشی سازی سازمان های دخیل در امر تجارت از جمله گمرک و بنادر با کمک الکترونیکی سازی فرایندها، اصلاح فرایندها و ...	بهره وری پایین بنادر در ایران	
	برگزاری جلسات مشترک بین نهادهای درگیر در امر تجارت کالا در بنادر و ایجاد ستاد ترخیص کالا با حضور نمایندگان از : بانک مرکزی، گمرک، سازمان بنادر، وزارت بهداشت، وزارت جهاد کشاورزی، سازمان استاندارد و		
	در نظر گرفتن شرایط ویژه برای ترخیص کالاهای اساسی		
	الزام پاسخگویی سازمان بنادر و دریانوردی به مجلس و شورای عالی صنایع دریایی در برابر عملکرد در نهاد تنظیم گر بین المللی دریانوردی	ضعف سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنظیم گر در حوزه بین الملل	-----
	استفاده از ظرفیت انجمن ها به عنوان نهاد ظرفیت سازی برا فعال سازی ظرفیت های تسهیل گرانه قوانین در بخش حمل و نقل دریایی	ضعف در فعال سازی ظرفیت های قانونی موجود برای تسهیل و توسعه فعالیت های حمل و نقل دریایی در کشور	-----
	استفاده از ظرفیت انجمن ها، دبیرخانه هماهنگی ارگان های دریایی کشور و شورای عالی دریایی برای توسعه ارتباطات بین بازیگران اصلی بخش بندر و دریانوردی	ضعف ارتباط بین بازیگران مختلف بخش حمل و نقل دریایی و چنددستگی بین بازیگران و ذی نفعان	-----

نقش در نظام حکمرانی	پیشنهادهای ناظر به نقش‌های نظام حکمرانی	چالش‌های متناظر در کشور	تجربه متناظر در سایر کشورها
ارائه خدمات	تدوین قوانین قرنطینه و الزام اجرایی شدن آن در بخش بناد و دریانوردی (ممانعت از فعالیت بازنشستگان سازمان بنادر و دریانوردی در شرکت‌های خصوصی ارائه دهنده خدمات بندری)	• شائبه وقوع تعارض به دلیل حضور سازمان بنادر و دریانوردی به صورت مستقیم و غیرمستقیم در ارائه برخی خدمات بندری و ایفای هم‌زمان نقش تنظیم‌گری خصوصی‌سازی غیرواقعی در بخش بنادر	-----
	واگذاری نقش تعیین و انتخاب و نظارت بر اپراتورهای بندری به شرکت‌های بندری و تمرکز سازمان بنادر و دریانوردی بر تنظیم‌گری بخش بندری و دریانوردی (حذف نقش سازمان و در نتیجه ممانعت از وقوع تعارض منافع)		سازمان بندری بوسان و اینچئون در کره جنوبی