

دارم لیاقت - پذیرفته شد

۱۲

شماره ۱۳۵۱/۱۴۴۴

دانشگاه ملی ایران  
\*\*\*\*\*

شماره ۱۳۵۱/۱۴۴۴

دانشکده علوم اقتصادی و سیاسی  
\*\*\*\*\*

پایان نامه :

برای دریافت درجه فوق لیسانس  
\*\*\*\*\*

رشته انحصار

موضوع :

"بساد بازرگانی ( غیر نفتی ) ایران"  
\*\*\*\*\*

براهتگانی :

استاد ارجمند جناب آقای دکتر

احمد صابری  
\*\*\*\*\*

تهیه کنند :

علیرضا صدیق اصفهانی  
\*\*\*\*\*

سال تحصیلی ۵۲-۱۳۵۲

۱۲

۱۲

فهرست مطالب

صفحه

فصل اول: دریای مازندران و بنادر آن.

الف - دریای مازندران.

۱- بندر بهلولی

۲- بندر نوشهر

۳- بندر شاه

۴- بندر گز

۵- بندر آستارا

ب - خلیج فارس و بنادر و جزایر آن.

بنادر ایران در خلیج فارس.

۱- بندر خرمشهر.

۲- بندر شاهپور

۳- بندر عباس

۴- بندر بوشهر

جزایر مهم واقع در خلیج فارس.

پد - دریاچه رضاییه.

۱

۴

۶

۸

۸

۹

۱۰

۱۱

۱۳

۱۵

۱۷

۱۹

۲۱

۲۹

فصل دوم - بنادر بازگانی ایران :

بندر خرمشهر

بندر شاهپور

بندر عباس

بندر بوشهر

بندر پهلوی

بندر نوشهر

فصل سوم - نقش سازمان بنادر کشتیرانی در امور بنادر ایران .

فصل چهارم - حمل و نقل کالا از طریق بنادر .

هزینه و شقوق مختلف حمل و نقل .

الف - راه آهن .

ب - راههای زمینی .

ج - حمل و نقل هوایی .

د - حمل و نقل دریایی .

صفحه	
۱۲۶	فصل پنجم - عمران و توسعه بنادر ایران.
۱۲۷	الف - برنامه سوم
۱۲۷	ب - برنامه چهارم.
۱۳۷	ج - برنامه پنجم.
۱۵۶	د - پیشبینی ظرفیت مورد نیاز بنادر طی برنامه‌های پنجم، ۱۵۶
۱۵۷	۱ - پیشبینی وزن واردات کشور.
۱۶۹	۲ - پیشبینی وزن صادرات کشور.
۱۶۶	۳ - پیشبینی وزن واردات و صادرات و جمع - صادرات کشور م ۱۶۶
۱۷۰	فصل ششم - نقش‌بازرگانی خارجی در اقتصاد ایران.
۱۷۰	میزان رشد اقتصادی ایران.
۱۷۵	موفقیت سیاست‌بازرگانی خارجی
۱۷۱	اهمیت بازرگانی خارجی برای بنادر ایران.
۱۸۱	فصل هفتم - ارزیابی نتیجه کمبری.

فهرست جداول

صفحه	
۳۲	جدول شماره ۱- اطلاعات جامع در مورد بنادر تجاری ایران
۳۵	جدول شماره ۲- حجم سالیانه کالا در بنادر اصلی کشور
	جدول شماره ۳- لوازم تخلیه و بارگیری بنادر اصلی کشور در
۳۷	آذرماه ۱۳۵۱
۴۳	جدول شماره ۴- برآورد ظرفیت کنونی بنادر اصلی کشور در سال ۵۲-۵۳
	جدول شماره ۵- ظرفیت کشتی هائیکه میتوانند از بنادر موجود
۴۴	استفاده نمایند .
۴۵	جدول شماره ۶- ظرفیت انبارهای بنادر اصلی کشور
۵۳	جدول شماره ۷- واردات و صادرات سالیانه بندر خرمشهر .
۵۴	جدول شماره ۸- تناژ بندر خرمشهر در سال ۵۰ با تفکیک نوع کالا
۵۶	جدول شماره ۹- انتشار نوبت کشتیها در بندر خرمشهر .
	جدول شماره ۱۰- آثار فعالیت‌های بندر خرمشهر بتفکیک همراه
۵۸	در سال ۱۳۵۱ و مقایسه آن با سال ۱۳۵۰
۶۳	جدول شماره ۱۱- انتشار نوبت کشتیها در بندر شاهپور سال ۵۲-۵۳
	جدول شماره ۱۲- تناژ سالیانه تخلیه و بارگیری کالا در بندر شاهپور

جدول شماره ۱۳ - میزان واردات و صادرات بندر شاهپور. ۶۲

جدول شماره ۱۴ - آمار فعالیتهای بندر شاهپور به تفکیک هر ماه

درسال ۱۳۵۱ و مقایسه آن با سال ۱۳۵۰ ۷۰

جدول شماره ۱۵ - واردات و صادرات سالانه بندر عباس ۷۳

جدول شماره ۱۶ - واردات و صادرات بندر عباس درسال ۱۳۵۰ به -

تفکیک انواع کالا ۷۴

جدول شماره ۱۷ - فعالیتهای بندر عباس به تفکیک هر ماه درسال

۱۳۵۱ و مقایسه آن با سال ۱۳۵۰ ۸۵

جدول شماره ۱۸ - تناژ سالانه بندر بوشهر. ۸۷

جدول شماره ۱۹ - تناژ واردات و صادرات سال ۱۳۵۰ به تفکیک

کالا ۸۸

جدول شماره ۲۰ - آمار فعالیتهای بندر بوشهر به تفکیک هر ماه

درسال ۱۳۵۱ و مقایسه آن با سال ۱۳۵۰ ۸۹

جدول شماره ۲۱ - تناژ کالیانه بندر پهلوی ۹۲

جدول شماره ۲۲ - تناژ تخلیه و بارگیری بندر پهلوی درسال ۱۳۵۰

به تفکیک کالا. ۹۳

- جدول شماره ۲۳ - آثار فعالیت‌های بندر پهلووی به تفکیک همراه  
۹۴ در سال ۱۳۵۱ و مقایسه آن با سال ۱۳۵۰
- جدول شماره ۲۴ - تناژ سالیانه بندر نوشهر.  
۹۷
- جدول شماره ۲۵ - تناژ تخلیه و بارگیری در بندر نوشهر در سال  
۹۸ ۱۳۵۰ به تفکیک کالا.
- جدول شماره ۲۶ - آثار فعالیت‌های بندر نوشهر به تفکیک همراه در سال  
۹۹ ۱۳۵۱ و مقایسه آن با سال ۱۳۵۰
- جدول شماره ۲۷ - نرخهای تعرفه راه آهن دولتی ایران  
۱۱۱
- جدول شماره ۲۸ - متوسط هزینه های اقتصادی جاری کامیون  
۱۱۴
- جدول شماره ۲۹ - تعرفه های حمل و نقل بین المللی کالا های صادراتی  
بین مناطق خارجی و نقاط عبور مرزی ایران  
۱۲۱
- جدول شماره ۳۰ - تعرفه های حمل و نقل بین المللی کالا های وارداتی  
بین مناطق خارجی و نقاط عبور مرزی ایران.  
۱۲۳
- جدول شماره ۳۱ - تعرفه های نه و نه ای شرکت حمل و نقل ایران و شوروی  
در سال ۱۳۵۱  
۱۲۵

- جدول شماره ۳۲ - ظرفیت بنادر ایران در آغاز و پایان برنامه سوم ۱۲۸
- جدول شماره ۳۳ - مقایسه ظرفیت بنادر کشور در پایان برنامه چهارم ۱۳۶
- جدول شماره ۳۴ - ظرفیت مورد نیاز بنادر کشور طی برنامه هفتم ۱۴۰
- پنجم.
- جدول شماره ۳۵ - برآورد اعتبارات صرانی مورد نیاز از سال ۱۳۵۲ - ۱۴۳
- تا سال ۱۳۵۹
- جدول شماره ۳۶ - برآورد اعتبارات صرانی مورد نیاز طی برنامه پنجم ۱۵۵
- جدول شماره ۳۷ - پیش بینی تولید ناخالص داخلی و واردات کشور طی -
- سالهای آینده. ۱۶۰
- جدول شماره ۳۸ - پیش بینی صادرات طی سالهای آینده ۱۶۳
- جدول شماره ۳۹ - پیش بینی وزن واردات و صادرات و جمع مبادله کشور. ۱۶۴
- جدول شماره ۴۰ - توزیع جغرافیائی مقصد صادرات. ۱۶۶
- جدول شماره ۴۱ - توزیع جغرافیائی مباداه واردات ۱۶۷
- جدول شماره ۴۲ - پیش بینی ظرفیت مورد نیاز بنادر برای واردات. ۱۶۸
- جدول شماره ۴۳ - پیش بینی ظرفیت مورد نیاز بنادر در برنامه پنجم. ۱۶۹



صفحه

- جدول شماره ۴۴ - میزان رشد واقعی همیشگی شده تولید ناخالص
- داخلي
- ۱۷۲
- جدول شماره ۴۵ - تولید ناخالص ملی طی سالهای ۶۰-۱۳۴۱
- ۱۷۳
- جدول شماره ۴۶ - روند های بازرگانی خارجی
- ۱۷۴
- جدول شماره ۴۷ - جمع بازرگانی خارجی
- ۱۷۶
- جدول شماره ۴۸ - جدول مقایسه های میزان تخلیه در بندر بازرگانی
- ( غیر نفتی ) ایران .
- ۱۸۴
- جدول شماره ۴۹ - جدول مقایسه ای میزان تخلیه و بارگیری در بندر -
- بازرگانی ( غیر نفتی ) ایران .
- ۱۸۶
- جدول شماره ۵۰ - جدول مقایسه ای میزان بارگیری در بندر بازرگانی
- ( غیر نفتی ) ایران .
- ۱۸۸
- جدول شماره ۵۱ - خلاصه پست های پهلو گیری اصافی مورد لزوم .
- ۱۹۰
- جدول شماره ۵۲ - خلاصه هزینه های سرمایه گذاری بندر .
- ۱۹۱

( الف )

مقدمه:

باتوجه به اهمیتی که حمل و نقل در اقتصاد هر کشور داشته و یکی از عناصر اصلی توسعه اقتصاد و در حال توسعه است و همچنین باتوجه به افزایش قابل ملاحظه صادرات کشورها در زمینه های موجود و تقسیم کار بین المللی ، لزوم مطالعه این بخش مهم اقتصادی در هر کشور بالخصوص کشورهای در حال رشد بخاطر بنیان زیر بنای اقتصاد و دارای اهمیت فراوان میباشد .

اقتصاد ایران باتوجه به زیر بنای آن بر اساس صادرات و واردات متکی بر نفت است . بحیثیت دیگر سیاست بازرگانی خارجی ایران همواره نزدیکی خاص به موفقیت اجراء برنامه های مرانی داشته خواهد داشت طی سالهای برنامه چهارم سیاست بازرگانی خارجی بر اساس حمایت از صنایع نوساز داخلی و تشویق صنایع جدید مستقر بوده و روی به طرفه هدف این سیاست حمایت از صنایع و معادن در بخش دولتی و تشویق سرمایه گذاری خصوصی در بخش ساختمان و کشاورزی بوده بطور کلی هدف افزایش سهم صادرات بوده ولی بدون شدت افزایش سهم صادرات متعلق افزایش

واردات مواد خام سایر کالا های دیگر نیز میباشد . بر نامه صرانی پنجم کشور که در نوع خود بهترین بر نامه بدون تاریخ بر نامه ریزد ایران بخار میورد باید بودجه شگفت انگیز دارد مرحله اجرا میشود و بعد از ۴ سال هزاران طرح صرانی را تا سال ۱۳۵۶ در بر میگیرد که میزان ۴/۴ میلیارد تومان آن اختصاص به عمران و توسعه بنادر دارد . در این دوره - درآمد ارزی کشور از محل اتم تولید و افزایش قیمت نفت بالا میورد و درآمد صرانی مقدار قابل توجهی افزایش پیدا میکنند و با شروع افتادن منابع جدید گرچه فاصله صادرات و واردات کمتر میشود ولی بهرنگی حجم میزان واردات و صادرات قدری بالاتر می آید این دو رساله میورد .

امروزه حجم بازرگانی خارجی ( صادرات غیر نفتی و واردات ) - سالانه ۷ میلیون تن کالا است که در سال ۱۳۶۱ بهترین میگرد که حجم آن بالغ بر ۲۸ میلیون تن گردد . از این جهت نفی که بنادر ایران در - صادرات و واردات کالا دارند بخواهی مشخص و نمایان میورد همچنانکه از بنادر خرمشهر و شاهپور سالانه در حدود ۳ میلیون تن کالا به خارج دیگر - ۷۵ درصد واردات ایران از طریق بنادر وارد میگرد . لذا هر اقدام در

وسعه بازرگانی خارجی منوط کامل به توسعه بنادر ایران دارد . به همین سبب  
دیگر یک سیستم صحیح تخلیه و بارگیری و کاهش هزینه حمل و نقل می تواند  
دو بازرگانی خارجی افرستیم داشته باشد و همین که بنادر ایران  
در سیستم حمل و نقل کالا ایجاب میکند حائز اهمیت فوق العاده است .

در این بررسی هدف تجزیه و تحلیل حمل و نقل کالا از طریق

بنادر ایران میباشد و با توجه به اینکه ایران از طریق بنادر در باء تازه ران و غله  
فارسها دارای خارج ارتباط پیدا میکند . شناخت این بنادر و بهره برداری  
از آنها مدتوں این بررسی را تشکیل میدهد .

برای شناخت بنادر بازرگانی ( غیر نفتی ) ایران در این بررسی

۶ بندر اصلی ( بندر خرمشهر - بندر بوشهر - بندر شاهپور - بندر عباس )  
در جنوب و ( بندر پهلود و بندر نودهر ) در شمال کشور مورد تجزیه و  
تحلیل قرار گرفته اند و تا آنجا که امکان پذیر بوده سعی شده است که ارزیابی  
جامعی از وضع کنونی بنادر کشور بدست آمده بدین لحاظ مطالعه در مورد  
شرایط و موقعیت طبیعی ، قاسمات فیزیکی ، صنایع بهره برداری ،  
قاسمات زیر بنایی و ظرفیت بنادر حمل آید .

این بررسی در هفت فصل در همین بافتار است که فصل اول اختصاصی

به وضعیت طبیعی و جغرافیایی بنادر ایران دارد. در فصل دوم بنادر

بازرگان ( غیر نفتی ) ایران از دید های مختلف تا سیمات فیزیکی و زیر بنائیس

پاسنگه - لنگرگاه - انبارهای سرپوشیده و رهاز جهت نگاهداری کالاها

و ظرفیت بنادر جهت ورود و خروج کشتیها به کانالهای ورودی ( امکنگه -

لنگرگاه ) جهت تخلیه و بارگیری کالاها و بارور کلی صنایع بهره برداری -

و نحوه تدابیر بارگیری بررسی شده اند. و با آثارهایی که مربوط به قسناز

تخلیه و بارگیری در هر بندر میباشد اهمیت و رجحان بنادر نسبت به یکدیگر

مشخص شده است. نقد سازمان بنادر کشتیرانی بعنوان رهبر ملی صنایع

در فصل سوم از نظر خواهد گذشت. در ۳ فصل بعد نیز اشارات وجودی -

بنادر بازرگانی ایران از جهت حمل و نقل کالا و همچنین عمران و توسعه

بنادر آن تا آنکه بتواند پاسخگوئی باشد برای بهره برداری از بنادر بعنوان عامل

صحرکه ای در جهت رشد و توسعه اقتصاد ایران مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته -

است .

فصل هفتم نیز باید از این نتیجه گیری مشترکی از بنادر ایران

بدست میدهد و این بررسی را با تامل مبرساند .

## فصل اول

( دریای مازندران و بنادر آن )

### الف - دریای مازندران :

-----

تنها دو کشور ایران و شوروی در کرانه دریای خزر واقع شده‌اند. این دریا فاقد راه‌های آبی طبیعی با دریای آزاد یا اقیانوس بوده و به همین علت از لحاظ حقوق بین‌المللی دریای بسته‌ای بشمار می‌آید که عملاً فقط کشتیهای کشورهای ساحلی می‌تواند در این دریا بحر بیگانی کند. خط مرزی دو کشور در آبهای خزر خطی است فرضی که در خطی است که از مرز واقع و کرانه‌های شرقی و غربی دریا یعنی امتداد خط مرز زمینی آستارا با اخلسیج حسنقلی را بهم وصل میکند. ایران و شوروی حق کشتیرانی آزاد را زیر پرچم خود در دریای خزر با السوه دارا می‌باشند. این دریا به علت فقدان راه به اقیانوس دریاچه مرزی بشمار می‌آید که مساحت آن در اقل در نوسان است در سال ۱۳۱۸ شمس مطابق ۱۹۳۰ میلادی به ۲۲۴/۳۰۰ کیلومتر مربع بالغ بوده و در سال ۱۹۵۲ سی هزار کیلومتر از این مقدار کم شده است. (۱)

---

(۱) سازمان بنادر و کشتیرانی تاریخچه مختصری از بنادر قدیم و اطلاعاتی از -

بنادر کنونی کشور، سال ۱۳۵۰ صفحه ۳۲.

نوسان مساحت بحر خزر احتمالاً "مربوط به مانده وارد و ما در آب تبخیر شده رودخانه ها یا قهیرای است که در آب رودلگا پدید می آید" و شاید به همین علت در طی ۷۰ سال اخیر بخش شمالی دریا که بیش از ۲۵ متر عمق ندارد خشک شده ، سطح دریای خزر ۲۸ متر پایین تر از سطح اقیانوس است . عمق بخش وسطی دریای خزر به ۷۸۸ متر میرسد و عمیق ترین نقطه این دریا نزدیک سواحل ایران ۹۸۰ متر میباشد . قسمت جنوبی دریای خزر متعلق به ایران و بقیه آن متعلق به کشور اتحاد جماهیر شوروی است . طول کرانه های ایرانی دریای مازندران که حدود ۷۰۰ - کیلومتر است از غرب آستارا تا شرق خلیج حسنقلی معتد است و نواحی طواتر ، گیلان ، مازندران کرگان در کرانه جنوبی آن و آذربایجان شوروی و دماستان در غرب و قزاقستان و ترکمنستان شوروی در شرق آن قرار گرفته اند . درادوار گذشته این دریا با ساسی کرانه نشینان آن و با قبایلی که گهگاه در آنجا مجاورت می گزیدند بنامی موسوم بوده از قبیل دریای خزران ، دریای کاسپیان - دریای همیرگانی دریای البانیا و دریای سکوتها . و در ماخذ اسلامی آنرا دریای طبرستان دریای خراسان ، دریای جرجان