

# سیاست‌هایی جهت افزایش قدرت رقابت ایران در تجارت حمل و نقل دریایی

عبدالکریم حسین‌پور، استادیار، گروه اقتصاد، دانشگاه خلیج فارس، بوشهر، ایران

پست الکترونیکی نویسنده مسئول: [k.hosseinpour@pgu.ac.ir](mailto:k.hosseinpour@pgu.ac.ir)

دریافت: 94/09/14 - پذیرش: 95/02/15

## چکیده

مسئله تجارت دریایی بخصوص در منطقه حساس خلیج فارس و دریای عمان که قطب تجارت و نفت دنیاست گسترده‌تر از پیش شده است. رقابت فشرده با بنادر مدرن خلیج فارس مانند دبی و جبل علی، وضعیت جذب و پهلوگیری تجاری را پیچیده‌تر کرده است و از آنجایی که رونق بنادر ما تابع تجارت ماست، بنابراین، میزان رونق و شکوفایی تجارت بر میزان رونق و شکوفایی بنادر اثر می‌گذارد. این مطالعه به بررسی تأثیر عوامل اقتصادی، سیاسی و فرهنگی بر میزان پهلوگیری کشتی‌های تجاری و حمل و نقل دریایی و شناخت محدودیت‌های مختلفی که کشتی‌های تجاری خارجی برای پهلوگیری در بنادر جنوب ایران دارند و همچنین محدودیت‌ها و موانعی که بنادر داخلی جهت ارائه خدمات مناسب به این کشتی‌ها دارند، می‌پردازد و در نهایت، ارائه راهکارهایی جهت غلبه بر این موانع است. نتایج نشان داد که بین عوامل اقتصادی، سیاسی و فرهنگی و زیر مولفه‌های آن‌ها (عوارض بندری، هزینه‌های تخلیه و بارگیری، خصوصی سازی بنادر، هزینه‌های حمل و نقل بین المللی، تبلیغات، ارتباط با سایر سازمان‌های مرتبط، تحریم‌ها، قوانین داخلی و عوامل مدیریتی) و میزان تردهای تجاری در ایران رابطه معنی‌داری وجود دارد؛ لذا می‌توان گفت که رابطه مثبت و قوی بین آن دو برقرار است. با توجه به نتایج تحقیق، پیشنهاد می‌گردد که در نرخ‌گذاری برای عوارض بندری، هزینه‌های تخلیه و بارگیری و هزینه‌های حمل و نقل و سایر هزینه‌های بندری عامل رقابت با سایر بنادر منطقه مدنظر قرار گیرد و نرخ‌ها به صورت رقابتی تعیین گردد.

واژه‌های کلیدی: مزیت رقابتی، شناورهای تجاری، حمل و نقل دریایی، جذب و پهلوگیری، ایران

## 1- مقدمه

موانعی را که باعث شده است رغبت کشتی‌های تجاری برای پهلوگیری در بنادر ایران کم شود را شناسایی نماید و سعی شده است که راهکارهایی جهت افزایش مزیت رقابتی ایران در میزان تردهای تجاری در بنادر ایران ارائه نماید.

مسئله دریانوردی بخصوص در منطقه حساس خلیج فارس و دریای عمان که قطب تجارت و نفت دنیاست گسترده‌تر از پیش شده است. رقابت فشرده با بنادر مدرن خلیج فارس مانند دبی و جبل علی، وضعیت جذب و

مسئله تجارت بنادر و جذب کشتی‌های تجاری مسئله‌ای فوق‌العاده مهم و اساسی است؛ زیرا عدم گرایش کشتی‌های تجاری جهت پهلوگیری<sup>1</sup> در بنادر ایران باعث رکود در بنادر کشور شده و بالطبع بر اقتصاد ملی تأثیر منفی خواهد داشت.

برخی از فعالیت‌ها درباره شیوه‌های جذب کشتی‌های تجاری انجام شده است که اگر چه به صورت پراکنده و به صورت کلی به مسئله پرداخته شده است ولی این نوشته قصد دارد که تمرکز بیشتری بر این موضوع نموده و

پهلوگیری تجاری را پیچیده تر کرده است و از آنجایی که رونق بنادر ما تابع تجارت ماست، در نتیجه، میزان رونق و شکوفایی تجارت بر میزان رونق و شکوفایی بنادر اثر می‌گذارد.

آنچه عامل مهمی در میزان جذب کشتی‌ها و خطوط کشتیرانی در بنادر است فقط و فقط امکانات سخت افزاری و زیرساخت‌ها و امکانات موجود در آن بنادر نیست و عوامل نرم افزاری چون تعرفه‌ها نیز تأثیر دارند که باید با اصلاح نظام تعرفه‌ای در مقایسه با بنادر خلیج فارس رقابتی شوند (ودادی، 1387).

در این پژوهش مسأله اصلی این است که وضعیت گرایش کشتی‌های تجاری به بنادر ایران با وضعیت مطلوب فاصله دارد و برخی عوامل و مشکلاتی که در این زمینه وجود دارد باعث شده که کشتی‌های تجاری به سوی سایر بنادر منطقه گرایش داشته باشند. این پژوهش در پی آن است که با شناسایی و تحلیل مهم‌ترین عواملی که مانع از آن می‌شود که کشتی‌های تجاری بسوی بنادر ایران جذب شده و پهلوگیری نمایند و عوامل مؤثر بر میزان جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری (از جمله عوامل سیاسی، اقتصادی و فرهنگی و ...) شناسایی و راه‌حلهایی را جهت رفع مشکلات و بهبود شاخص‌ها ارائه و زمینه را جهت ارتقاء وضعیت تجاری بنادر ایران مهیا و در نتیجه تمایل کشتی‌های تجاری برای پهلوگیری در بنادر را فراهم سازد. فرضیه‌های پژوهش، به شرح زیر تدوین شده‌اند:

فرضیه اصلی: بین عوامل اقتصادی، سیاسی و فرهنگی و میزان تردهای تجاری در بنادر ایران رابطه معنی‌داری وجود دارد.

فرضیه اول: بین عوارض بندری و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه معنی‌داری وجود دارد.

فرضیه دوم: بین هزینه تخلیه و بارگیری و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه معنی‌داری وجود دارد.

فرضیه سوم: بین خصوصی‌سازی بنادر ایران و میزان

تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه معنی‌داری وجود دارد.

فرضیه چهارم: بین رقابتی نمودن هزینه‌های حمل و نقل بین‌المللی کالا در مقایسه با بنادر کشورهای منطقه و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه معنی‌داری وجود دارد.

فرضیه پنجم: بین عامل تبلیغات و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه معنی‌داری وجود دارد.

فرضیه ششم: بین توسعه سایر دستگاه‌های مرتبط با بندر (مانند اداره استاندارد، اداره گمرک) و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه معنی‌داری وجود دارد.

فرضیه هفتم: بین سیاست خارجی (میزان ارتباط ایران با کشورهای خارجی) و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه معنی‌داری وجود دارد.

فرضیه هشتم: بین عوامل داخلی (قوانین و مقررات داخلی) و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه معنی‌داری وجود دارد.

فرضیه نهم: بین عوامل انسانی و مدیریتی و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه معنی‌داری وجود دارد.

## 2- مبانی نظری

### 2-1- مفهوم بندر و کارکردهای آن

بندر، واسطه بین حمل و نقل دریایی و زمینی است. تعاریف پیشین بندر را به عنوان محل‌هایی برای تخلیه و بارگیری کالا معرفی می‌کنند، ولی امروزه این تعریف بسیار ناقص به نظر می‌رسد. در طول سال‌ها بنادر از واسطه صرف بین حمل و نقل دریایی و زمینی به محل‌هایی برای خدمات فوق‌العاده تکامل یافته‌اند. این نظریه پشتیبانی ارزش افزوده<sup>۲</sup> را مطرح می‌کند؛ این بدان معنی است که بندر علاوه بر کارکرد تخلیه و بارگیری باعث افزایش ارزش کالا نیز می‌شوند؛ به عنوان مثال افزایش ارزش از

طریق بسته‌بندی میوه در اندازه‌های متفاوت.

بنادر در توسعه افزایش کارایی و تغییرات بنیادی کشورها نقش بسزایی دارند. با توجه به روند تجارت دریایی در دنیای امروز نقش بنادری که دارای تجهیزات تخلیه و بارگیری کانتینری باشند حائز اهمیت است (Tongzon, 2005).

امروزه بنادر در حمل و نقل بین‌المللی که بر مبنای تولید و توزیع استوار است نقش ویژه‌ای ایفا می‌کنند. حمل و نقل دریایی بخشی از زنجیره کلی و یکپارچه حمل و نقل است. زنجیره کلی حمل و نقل از حمل و نقل کالا بین مبدأ و مقصد نهایی تشکیل می‌شود. این که حمل و نقل دریایی بخشی از زنجیره کلی حمل و نقل است به آن دلیل است که سایر وسائل حمل و نقل، قبل و بعد از حمل و نقل دریایی کالا، درگیر مساله جا به جایی کالا می‌شوند. به عنوان مثال جاده، راه‌آهن، آبراه‌های داخلی و یا ترکیبی از آن‌ها این فرآیند را به عنوان نظریه حمل و نقل چند وجهی می‌شناسیم.

در زمینه حمل و نقل چند وجهی، ارتباط مناسب بین انواع مختلف حمل و نقل، الزامی است. امروزه، سازماندهی مناسب این ارتباط را که به معنای حداقل اتلاف زمان در حمل و نقل کالا از یک وسیله حمل به وسیله دیگر است، از دیگر وظایف مهم بندر می‌شناسند. براساس این نظریه، بنادر به عنوان اولین مکان، باید ارتباط کارآمد پس‌کرانه را سامان دهند. وجود ارتباط قوی، بین بندر و پس‌کرانه آن، برای حفظ موقعیت بندر در تجارت کاملاً رقابتی بین‌المللی، از اهمیت حیاتی برخوردار است (درویش و فقیه، 1389).

فرصت انحصاری شدن بازارها به کسی داده نمی‌شود و این به منزله آن است که تولیدکنندگان دیگر نمی‌توانند به‌صورت انحصاری محصولات خود را عرضه نمایند. از این رو، در نتیجه جهانی شدن تولید و مصرف، رقابت افزایش یافته و هزینه‌ها و اثربخشی تولید و حمل و نقل اهمیت بیشتری می‌یابد.

تولیدکنندگان نه تنها باید با خیل رقبای دور و نزدیک رقابت کنند؛ بلکه این رقابت در تمامی مراحل تولید نیز وجود خواهد داشت. اگر یک محصول در بازار بین‌المللی قابل رقابت باشد، تمامی تولید و خدمات وابسته به آن نیز رقابت‌پذیر خواهند بود و هیچ مرحله و مرتبه‌ای از تولید و عرضه، فرصت‌گزیز از این رقابت را نخواهند داشت و این بدان معنی است که حمل و نقل مواد خام، توزیع و غیره باید به‌طور کارآمد و مقرون به صرفه، در این میدان رقابت حاضر شوند. با اطمینان می‌توان گفت که یک سیستم ضعیف حمل و نقل در جریان رقابت محصولاتی که باید از این نوع خدمت استفاده کنند خسارت خواهند دید. از این دیدگاه، خدمات بندری، عامل مهمی در رقابت بین‌المللی واردات و صادرات ملی محسوب می‌شوند.

هر بندری که مایل به رقابت باشد باید مدت اقامت کشتی‌ها را در بندر به حداقل برساند. از آنجا که این مهم تنها در بندری که به نحوی سازماندهی شده باشد و از کارکنانی که به خوبی آموزش دیده باشند و تخلیه و بارگیری در آن در وضعیت خوبی قرار داشته باشد، امکان‌پذیر است. می‌توان بندری را موفق دانست که کشتی‌ها به‌طور دائم در آن وارد و یا از آن خارج شوند (Wilson, 2006)

## 2-2- مفهوم مزیت رقابتی

فناوری پیشرفته ارتباطات، امکان برقراری نزدیک و دائم مردم با بازار جهانی را فراهم ساخته است و این در حالی است که هر محصول و یا خدمت نیز در حال رقابت با دیگر تأمین‌کنندگان همان نوع کالا و یا خدمت در دیگر قاره‌هاست. در سطحی این چنین از گسترش دامنه تولید و مصرف در بین کشورها و با توجه به جهانی شدن اقتصاد،

## 2-3- تحریم‌های خارجی علیه حمل و نقل دریایی و

### شیوه‌های حمایت داخلی

تحریم‌های اقتصادی امروز زاییده نوعی تفکر جنگ سرد است و تحریم‌های اقتصادی را وسیله مدرن‌تر و قابل‌پذیرش‌تری برای تحمیل خاستگاه‌ها بر می‌شمارند. متوقف کردن برخی همکاری‌های اقتصادی مهم آمریکا و تعدادی متحدانش را می‌توان به‌عنوان اولین نمونه تحریم‌های ایران

پس از انقلاب نام برد و از همین دست پس از آن با شروع جنگ تحمیلی عراق به ایران، بخش‌های زیادی از همکاری‌های اقتصادی زیربنایی کشورهای دیگر در ایران به دلیل نبود امنیت متوقف شد، اما در عین حال توانست از طرق دیگر بخش قابل توجهی از نیازهای خود را تأمین کند و بخشی از نیازهای خود را نیز با کمک متخصصان ایرانی مونتاژ و تولید کند. در واقع ایران از همان زمان در برابر تحریم‌ها قوی می‌شد و به نوعی «دور زدن تحریم‌ها» را می‌آموخت. اما نمی‌توان انکار کرد دوران جنگ تحمیلی دوران توقف سرمایه‌گذاری‌ها و همکاری‌های اقتصادی گسترده با ایران بود. این تحریم‌ها باعث شد که روند پیشرفت علمی و صنعتی ایران بسیار کند شود و در زمینه‌هایی مانند توسعه بخش انرژی فعالیت‌ها کاملاً متوقف شود.

اما در دوره سازندگی و بعد از توانستیم بخشی از نیازهای خود را از کشورهای دیگر به عنوان «تکنولوژی دست دوم» تأمین کنیم و یا بخشی را نیز با مهندسی معکوس خود تولید کنیم. این تحریم‌ها به‌طور اصولی تأثیرات محدودی بر توسعه و پیشرفت متعارف ایران داشته، اما بی‌شک هزینه‌ها را افزایش داده است. به‌عنوان مثال، هزینه‌های هر نوع همکاری اقتصادی با ایران برای سایر کشورها بسیار بالا رفت. آثار این تحریم‌ها به حوزه نفت و گاز ایران محدود نشد و تقریباً تمامی حوزه‌های اقتصادی را تحت تأثیر خود قرار داد. عملاً اعطای اعتبار به ایران بسیار مشکل بود و شرکت‌های بیمه از هر نوع همکاری برای کار اقتصادی در ایران خودداری می‌کردند که بالا رفتن نرخ ریسک همکاری اقتصادی با ایران را به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین چالش‌ها در توسعه امنیت اقتصادی مطرح می‌کرد. لذا می‌توان با توجه به الزامات توسعه کشور، مشکلات عدیده‌ای بر سر راه جذب سرمایه‌گذاری خارجی را پیش بینی کرد.

بررسی تحریم‌ها در ادوار گذشته نشان می‌دهد اگر چه تحریم‌ها علیه ایران شرایط سختی را برای اقتصاد ایران رقم زده بود اما این وضعیت از سال 1376 به بعد به

سرعت در مسیر عکس قرار گرفت.

گزارش‌ها نشان می‌دهد که علیرغم تنش‌های جهانی پس از واقعه 11 سپتامبر شاهد رشد سرمایه‌گذاری خارجی و تعاملات مناسب در فضای بین‌المللی بوده‌ایم و عملاً با کاهش ریسک کار اقتصادی در ایران، شرایط ارتقای جایگاه کشورمان از گروه بسیار پریسک، رتبه شش در دسته‌بندی هفتگانه کشورهای صنعتی به گروه مطلوب سه نیز مطرح شده است. این قطعنامه حتی اگر با اهداف سیاسی تدوین شده باشد با توجه به وجوه بین‌المللی صنعت حمل و نقل دریایی می‌تواند اقتصاد حمل و نقل را وارد شرایط سختی کند که این تهدید از منظر افزایش هزینه مبادلات قابل طرح است.

یکی از مصادیق بارز آن اختلال در روند طبیعی گشایش اعتبار تجاری ایرانی در کشورهای دیگر خواهد بود. سابقه نشان می‌دهد که حتی دور زدن این تحریم‌ها هم برای اقتصاد ایران هم از نظر واقعی و هم از نظر روانی پرهزینه خواهد بود.

اعمال تحریم‌های جدید را باید موقعیتی میان جنگ و گفتگو دانست که فرای فضای گفتگو بدون ورود به شرایط فیزیکی جنگ، ایجاد پیامدهای سوء روانی و اقتصادی را برای طراحان تحریم‌ها هدف قرار داده است. لذا حمل و نقل دریایی کشور در شرایط شبه جنگ به‌عنوان خط مقدم مورد هجوم طرح‌های تحریم باید از سوی دولت مورد حمایت ویژه قرار گیرد و این حمایت همه جانبه یک ضرورت استراتژیک محسوب شود. این حمایت‌ها می‌تواند شامل موارد زیر باشد:

- 1- حمایت‌های مالی در تحویل‌گیری سریع کشتی‌های در حال ساخت با توجه به نارسایی‌های ناشی از تحریم‌های مالی، بانکی و بیمه‌ها؛
- 2- استفاده حداکثری از توان داخلی با ایجاد تفاهم‌نامه‌ها با تشکل‌های صنفی دریانوردان به منظور دریافت گواهینامه‌های ضروری بین‌المللی کار مندرج در کنوانسیون‌های کار بین‌المللی؛
- 3- حمایت از توسعه فعالیت تشکل‌های واقعی مردم نهاد

و اتحادیه‌های دریایی و دریانوردی داخلی به منظور مشارکت آنان در مجامع با نفوذ بین‌المللی؛

4- جلوگیری از ریزش و حمایت از توسعه و نگهداری منابع انسانی دریانورد به‌عنوان یک نیروی استراتژیک و تعیین‌کننده در شرایط شبه جنگ از طریق ایجاد قوانین حمایتی ویژه از جمله:

الف- تدوین قوانین مناسب برای اجرای سریع و شایسته کنوانسیون کار دریایی؛

ب - احیای قانون معافیت مالیات بر حقوق دریانوردان کشور؛

ج- معافیت خدمت نظام وظیفه؛

د- تسهیل شرایط بازنشستگی پیش از موعد دریانوردان از طریق بهبود و بازنگری منطقی آیین‌نامه‌های مربوط از منظر کار دریا؛

5- توسعه تفاهم‌نامه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی با مراکز دریانوردی کشورهای دوست؛

6- تضمین پشتوانه‌های مالی بیمه‌های داخلی به منظور بهره‌مندی از قراردادهای داخلی در عرصه‌های بین‌المللی؛

7- حمایت و فراهم نمودن شرایط لازم برای توسعه فعالیت‌های مشترک منطقه‌ای و بین‌المللی سازمان‌ها، تشکل‌ها و مؤسسات استاندارد که منجر به تغییر شرایط منطقه‌ای و بین‌المللی خواهد شد؛

8- شرایط جاری کشور در مقایسه با حوزه‌های مشترک در دیگر کشورها همچنین، وجود مصادیق فساد در بنادر در سال‌های گذشته همواره باعث گریز سرمایه از بخش دریا شده است و ارائه فرصت‌های تشویقی ارزشمند و با صرفه برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی با تقویت بازار داخلی از طریق تشویق هدایت واحدهای صنعتی کشور در جهت بکارگیری امکانات در این شرایط موضوعی حیاتی محسوب می‌شود؛

9- اجتناب از پدیده هزینه‌های گزاف، خواب سرمایه و نهایتاً اعمال مدیریت بر مبنای اطلاعات؛

10- در صورت ورود به فضای عملیاتی تحریم‌ها در شاهد کاهش ورود کشتی‌های ناوگان خارجی به بنادر داخلی خواهیم بود؛ لذا کاهش هزینه‌های بندری از طریق اصلاح رویکردها و فرمول‌های درآمدزایی به منظور افزایش سطح تعاملات بین‌المللی و حفظ و افزایش سهم ترانزیت در منطقه بایستی مشمول بازنگری قرار گیرند؛

11- تشویق ورود سرمایه‌های ایرانیان مقیم خارج و جذب سرمایه‌های مردمی از طریق انتشار اوراق مشارکت و تضمین حداقل سود توسط وزارت یا نهادهای ذیربط دولتی در رابطه با انجام طرح‌های بزرگ و ملی صنعت حمل و نقل دریایی (کاتلر، 1389).

### 3- پیشینه تحقیق

#### 3-1 مطالعات داخلی

نویخت و همکاران (1389)، پژوهشی را تحت عنوان "نقش بنادر خشک و توسعه پس‌کرانه در حل معضل ترافیک بندری و بهبود عملکرد بندر شهید رجایی در بندر عباس" انجام دادند و دریافتند که مشکلات فراروی بنادر در شرایط کنونی عبارتند از: افزایش تصاعدی تقاضای خدمات بندری، کمبود فضای بندری، ترافیک در محوطه بندری، ترافیک در مسیرهای منتهی به بندر، ماندگاری و رسوب کالا و راهکارهای از بین بردن این مشکلات و ایجاد مزیت رقابتی در بنادر ایران را برنامه‌ریزی در جهت استفاده حداکثر از ظرفیت‌های موجود، توسعه زیرساخت‌های حمل و نقل ریلی، نگاه کلان به مقوله حمل و نقل در سطوح مدیریت ارشد کشور، تدوین طرح جامع حمل و نقل کشور می‌دانند.

جهان‌تیغ و همکاران (1390) پژوهشی را تحت عنوان "راهکارهای آماده‌سازی بندر چابهار در عرصه رقابت جهانی سازی در بندر چابهار" انجام دادند که یافته‌های مهم ایشان بدین شرح می‌باشد: برای بالا بردن توان رقابتی و ایجاد مزیت رقابتی، راهبردهایی مانند به حداقل رساندن

نقاط ضعف برای جهانی شدن و تقویت زیرساخت‌های سخت‌افزاری و نرم‌افزاری برای رویارویی با جهانی شدن ارائه شده است. فناوری اطلاعات در بسیاری از جنبه‌های زندگی بشر جایگاه خاصی پیدا کرده است و حمل و نقل دریایی از این قاعده‌مثنی نیست. در واقع برخی فعالیت‌های مرتبط با حمل و نقل دریایی چنان با فناوری اطلاعات ممزوج شده‌اند که انجام آن‌ها بدون فناوری عملاً غیرممکن است. در دنیای امروز تجارت جهانی در واقع حرف اول را می‌زند. از سوی دیگر، بیش از 90 درصد حجم مبادلات جهانی از طریق دریا انجام می‌شود، به همین دلیل، حمل و نقل یکی از عرصه‌های مهم در بازار جهانی است، پس اگر کشوری در بهینه‌سازی حمل و نقل دریایی با جامعه بین‌الملل هم‌سو و هم‌قدم نباشد، بدون شک متضرر خواهد شد و در واقع میدان رقابت را برای سایرین باز خواهد کرد.

درویشی و فقیه (1389) پژوهشی را تحت عنوان "محیط ساحلی - دریایی استان بوشهر، توانمندی‌ها، تهدیدات و راهکارهای اجرایی در بنادر ایران" انجام دادند و دریافته‌اند که شناسایی و اجرای طرح‌های مدیریتی در مناطق حساس ساحلی - دریایی و تدوین و الزام بر رعایت استانداردهای زیست محیطی و نظارت بر فعالیت صنایع و ایجاد بانک جامع اطلاعاتی و ارتقاء مدیریت بخش‌های مختلف و به مفهوم دقیق‌تر کلمه، افزایش بازدهی و بهره‌وری عملیاتی، جذب حوزه‌های تجاری جدید و یا بیشتر برای کشور یا بندر، تقسیم ریسک‌های مدیریتی، تجاری، اقتصادی و فنی بین بخش خصوصی و دولتی، ترغیب تجار بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری در بخش‌های اقتصادی مختلف و انتقال فناوری از طریق بکارگیری تجهیزات پیشرفته و با استفاده از سیستم‌های مدیریتی مدرن از عوامل مهم ایجاد مزیت رقابتی می‌باشد.

رحیمی (1389) پژوهشی را تحت عنوان "خصوصی سازی مناطق ویژه بندری، زمینه‌ساز جذب سرمایه‌گذاران در بنادر جنوبی کشور" انجام داده و دریافته‌اند که نگاه‌های خصوصی برعکس بنگاه‌های دولتی هیچ امیدی

به کمک‌های دولتی ندارند و تنها راه پیش‌روی آن‌ها، افزایش تعداد مشتریان از طریق بهبود کیفیت و کاهش قیمت خدماتی است که به مشتریان ارایه می‌کنند؛ ولی شرکت‌های دولتی از طریق چانه‌زنی‌های سیاسی به منظور افزایش دریافت منابع مالی از طریق دولت و یا دریافت عوارض بیشتر از مشتریان به بهانه‌های گوناگون، وابستگی درآمدهای شرکت به بهره‌وری و تولید و کاهش هزینه‌ها، بسیار ضعیف است؛ بنابراین، فروش تجهیزات مرتبط با بارگیری، تخلیه کالا، انبار کالا و نظایر آن به شرکت‌های خصوصی و حذف موانع قانونی موجود برسر راه ورود شرکت‌های خصوصی به حوزه ارایه خدمات مختلف به کشتی‌های باری باعث افزایش جذب کشتی‌های تجاری به بنادر ایران خواهد شد.

### 3-2- مطالعات خارجی

کاتلر (2010) پژوهشی را در رابطه‌ی بین عوارض بندری و جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری انجام داد. او بیان کرد یکی از اشتباهاتی که معمولاً کشورهای در حال توسعه مرتکب می‌شوند این است که تعرفه را به عنوان یک پارامتر مستقل و محملی برای کسب درآمد دولت و یا حتی به‌عنوان یکی از حقوق و عوارض دولتی در نظر می‌گیرند، در حالی که یک چنین نگاهی، انعطاف‌پذیری را در قبال سایر مؤلفه‌های تأثیرگذار از بین می‌برد... کاتلر معتقد است کسی حوصله ندارد خودش را در معرض چالش برای جا انداختن نظام جدید تعرفه‌ای قرار دهد: «این قبیل اقدامات از جمله تکنیک‌های بازاریابی و بازارگردانی است، اما ما خودمان را به همان افزایش‌های درصدی سالانه و جداول عجیب و غریب در کتابچه تعرفه قانع کرده‌ایم».

لی و چن<sup>۳</sup> (2010) پژوهشی تحت عنوان تأثیر تعرفه-ها در پیشبرد اهداف بنادر انجام داد که دریافته است در ممالک پیشرفته دنیا، ساماندهی تعرفه‌ها بخشی از مجموعه اقداماتی است که برای پیشبرد اهداف بنادر به انجام می‌رسد. نه فقط در بنادر، بلکه در شقوق دیگر حمل و نقل

#### 4- روش تحقیق

از آن جایی که هدف از اجرای این تحقیق بررسی راهکارهای افزایش مزیت رقابتی ایران در میزان تردهای تجاری در بنادر ایران است، لذا از روش توصیفی - پیمایشی استفاده شده است. در روش تحقیق توصیفی (همبستگی) رابطه بین متغیرها براساس هدف تحقیق تحلیل می‌شود.

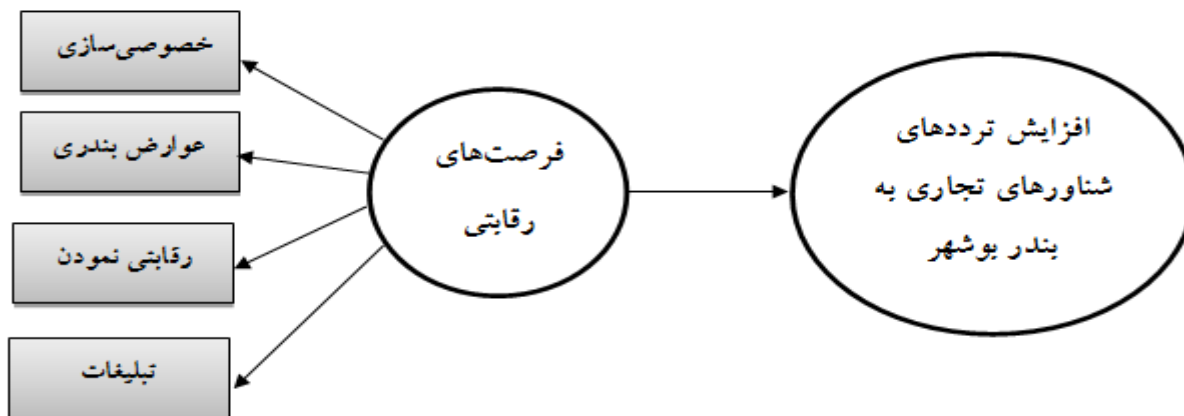
جامعه آماری پژوهش حاضر شامل مدیران (که شامل رؤسای اداره، معاونین و مدیر کل) اداره کل بنادر و دریانوردی برخی بنادر جنوب ایران است. این مدیران در واحدهای مختلف دریایی و بندری، طرح و توسعه، اداری و مالی و فنی و مهندسی مشغول بکار هستند. نمونه مورد نظر 84 نفر بوده است.

همچنین برای سنجش متغیرهای پژوهش از پرسشنامه استفاده شده است که به شرح آن پرداخته می‌شود. پرسشنامه پژوهش شامل 43 سوال بسته می‌باشد که براساس مقیاس لیکرت تنظیم شده است. سوالات 1 تا 4 مربوط به برخی از ویژگی‌های فردی می‌باشد. سوالات 5 تا 47 نیز مربوط به عوامل اقتصادی، سیاسی و فرهنگی می‌باشد و پرسشنامه شماره 2 هم 10 سوال مربوط به متغیر جذب و پهلویی شناورها می‌باشد. پرسشنامه‌های مذکور به شکل نگرش‌سنجی (خیلی کم، کم، متوسط، زیاد و خیلی زیاد) می‌باشد و به هر گزینه ارزش‌های عددی (1-2-3-4-5) داده شده است.

نیز نظام تعرفه همین حالت را دارد و اگر درست تنظیم شود و هم‌راستا با سایر اقدامات مثبت باشد، باعث ارتقای عملکرد می‌گردد. یکی از اشتباهاتی که معمولاً کشورهای در حال توسعه مرتکب آن می‌شوند این است که تعرفه را به عنوان یک پارامتر مستقل و محملی برای کسب درآمد دولت و یا حتی به عنوان یکی از حقوق و عوارض دولتی در نظر می‌گیرند، در حالی که یک چنین نگاهی، انعطاف‌پذیری را در قبال سایر مؤلفه‌های تأثیرگذار از بین می‌برد و به همین دلیل، سایر امور هم با وجود این رویکرد لطمه می‌خورند.

در پژوهش حاضر، راهکارهای افزایش مزیت رقابتی در میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران مورد بررسی قرار می‌گیرد. ابزار سنجش عوامل افزایش مزیت رقابتی پرسشنامه‌ای 43 سؤالی است که برای سنجیدن عوامل اقتصادی، سیاسی و فرهنگی در افزایش مزیت رقابتی تدوین شده است. پرسشنامه دوم شامل 10 سوال دربرگیرنده پرسش‌های مربوط به جذب و پهلویی شناورهای تجاری است.

با توجه به پیشینه و ادبیات پژوهش و همچنین عوامل اقتصادی، سیاسی و فرهنگی مؤثر در افزایش مزیت رقابتی، مدل مفهومی توسط پژوهشگر ساخته و به صورت زیر ارائه می‌شود.



شکل 1. مدل مفهومی راهکارهای افزایش مزیت رقابتی در میزان تردد شناورهای تجاری

جدول 1. سؤالات پرسشنامه براساس مؤلفه‌های اقتصادی، سیاسی و اجتماعی-فرهنگی

مؤلفه‌های مورد پژوهش	سؤالات
عوارض بندری	5-9
هزینه تخلیه و بارگیری	10-13
خصوصی سازی	14-17
رقابتی نمودن هزینه‌ها	18-20
توسعه همه جانبه بندر	21-25
تبلیغات	26-30
سیاست خارجی	31-37
عوامل داخلی	38-40
سیستم مدیریتی و انسانی	41-47

## 5- پایایی پرسش نامه

پایایی قابل قبول برای پرسشنامه‌ها است.

پایایی با این امر سر و کار دارد که ابزار اندازه‌گیری در شرایط یکسان تا چه اندازه نتایج یکسانی به دست می‌دهد. پایایی پرسشنامه مذکور با استفاده از نرم‌افزار SPSS به دست آمده است و برای تعیین همبستگی بین سؤالات از آزمون آلفای کرونباخ استفاده شده است. همان‌گونه که در جدول مشخص شده است ضریب همبستگی برای سؤالات پرسشنامه 0/84 به دست آمده است که نشانگر

## 6- آمار استنباطی و تحلیل داده‌های پژوهش

در این بخش با استفاده از تحلیل آماری و با استفاده از نرم‌افزار SPSS 19 فرضیه‌های پژوهشی را مورد آزمون قرار می‌دهیم.

جدول 2. ضریب آلفای کرونباخ برای تعیین پایایی هر یک از عوامل جدول

متغیر اصلی	نام شاخص	مقدار آلفا	تعداد سؤالات
عوامل مؤثر بر میزان جذب	عوارض بندری	0/78	5



4	0/68	هزینه تخلیه و بارگیری	و پهلوگیری کشتی‌های تجاری در بنادر ایران
4	0/71	خصوصی سازی	
3	0/65	رقابتی نمودن هزینه‌ها	
5	0/74	توسعه بندر	
5	0/72	تبلیغات	
7	0/84	سیاست خارجی	
3	0/75	عوامل داخلی	
7	0/81	سیستم مدیریتی و انسانی	
43	0/77	کل سؤالات پرسشنامه عوامل اقتصادی، سیاسی و فرهنگی	
10	0/69	کل سؤالات پرسشنامه جذب و پهلوگیری	
53	0/79	کل پرسشنامه	

### آزمون کلموگروف-اسمیرنوف (K-S)

خواهد داد که داده‌های شما با یکی از توزیع‌های نظری مورد نظر مطابقت ندارد. در این آزمون اگر معیار تصمیم (p-value) کمتر از 0/05 باشد فرض صفر رد می‌شود یعنی داده‌ها نمی‌توانند از یک توزیع خاص مانند پواسن، نرمال، نمایی یا یکنواخت باشند.

این آزمون برای تطابق توزیع، احتمال‌های تجمعی مقادیر در مجموعه داده‌ها را با احتمال تجمعی همان مقادیر در یک توزیع نظری خاص مقایسه می‌کند. اگر اختلاف آن به قدر کافی بزرگ باشد، این آزمون نشان

جدول 3. آزمون کولموگروف-اسمیرنوف برای بررسی نرمال بودن یا نرمال نبودن توزیع داده‌ها

تعداد	سطح معنی داری	آماره آزمون	متغیر	
84	0.086	0.991	عوارض بندری	عوامل مؤثر بر میزان جذب و پهلوگیری کشتی‌های تجاری در بنادر ایران
84	0.134	1.304	هزینه تخلیه و بارگیری	
84	0.795	0.421	خصوصی سازی	
84	0.483	0.994	رقابتی نمودن هزینه‌ها	
84	0.209	1.125	توسعه همه جانبه بندر	
84	0.128	1.321	تبلیغات	
84	0.098	1.241	سیاست خارجی	
84	0.088	1.365	عوامل داخلی	
84	0.090	1.142	سیستم مدیریتی و انسانی	

وجود ضرائب بالای 0.05 در جدول فوق نشان از پذیرش نرمال بودن داده‌ها در این مطالعه دارد.

معنی داری وجود دارد». براساس جدول (4) با توجه به خروجی نرم‌افزاری، ضریب همبستگی بین این دو متغیر 0/81- است که همبستگی منفی و معنی داری را نشان می‌دهد و بر این اساس می‌توان ادعا نمود که در سطح اطمینان 95٪، با کاهش عوارض بندری میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران بیشتر خواهد شد.

در این پژوهش به منظور تجزیه و تحلیل فرضیه‌ها از آزمون همبستگی پیرسون استفاده شده است. جدول زیر رابطه بین عوارض بندری و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران را نشان می‌دهد. فرضیه اول پژوهش بیان می‌دارد: «بین عوارض بندری و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه

جدول 4. رابطه بین عوارض بندری و میزان تردد شناورهای تجاری

فرضیه	ضریب همبستگی	عدد معنی داری (Sig)
فرضیه اول	-0/81	0/01
فرضیه دوم	-0/66	0/00
فرضیه سوم	0/78	0/00
فرضیه چهارم	0/87	0/00
فرضیه پنجم	0/86	0/01
فرضیه ششم	0/79	0/02
فرضیه هفتم	0/85	0/02
فرضیه هشتم	0/79	0/02
فرضیه نهم	0/83	0/01

ضریب همبستگی بین این دو متغیر 0/87 است که همبستگی مثبت و معنی داری را نشان می دهد. بنابراین، می توان با 95٪ اطمینان ادعا نمود که با رقابتی نمودن هزینه های حمل و نقل بین المللی کالا، میزان تردد شناورهای تجاری افزایش خواهد یافت. براین اساس می توان گفت بین رقابتی نمودن هزینه های حمل و نقل بین المللی کالا در مقایسه با بنادر کشورهای منطقه و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه مثبت و معنی داری وجود دارد.

فرضیه پنجم پژوهش بیان می دارد: «بین عامل تبلیغات و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه معنی داری وجود دارد». براساس جدول (3)، ضریب همبستگی بین این دو متغیر 0/86 است که همبستگی مثبت و معنی داری را نشان می دهد. بنابراین، می توان با 95٪ اطمینان ادعا نمود که با افزایش و گسترده تر تبلیغات، میزان تردد شناورهای تجاری افزایش خواهد یافت. براین اساس می توان گفت بین عامل تبلیغات و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه مثبت و معنی داری وجود دارد.

فرضیه ششم پژوهش بیان می دارد: «بین توسعه بندر و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه معنی داری وجود دارد». براساس جدول (3)، ضریب همبستگی بین این دو متغیر 0/79 است که همبستگی مثبت و معنی داری را نشان می دهد. بنابراین، می توان با

فرضیه دوم پژوهش بیان می دارد: «بین هزینه تخلیه و بارگیری و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه معنی داری وجود دارد». براساس جدول بالا، ضریب همبستگی بین این دو متغیر -0/66 است که همبستگی منفی و معنی داری را نشان می دهد. بنابراین، می توان ادعا نمود که در سطح اطمینان 95٪ با کاهش هزینه تخلیه و بارگیری، میزان تردد شناورهای تجاری افزایش خواهد یافت. بر این اساس می توان گفت بین عوارض بندری و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه منفی و معنی داری وجود دارد. فرضیه سوم پژوهش بیان می دارد: «بین خصوصی سازی بنادر ایران و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه معنی داری وجود دارد». براساس جدول (3)، ضریب همبستگی بین این دو متغیر 0/78 است که همبستگی مثبت و معنی داری را نشان می دهد. بنابراین می توان با 95٪ اطمینان ادعا نمود که با تغییر ساختار دولتی به خصوصی سازی، میزان تردد شناورهای تجاری افزایش خواهد یافت. براین اساس می توان گفت بین خصوصی سازی بنادر ایران و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه مثبت و معنی داری وجود دارد.

فرضیه چهارم پژوهش بیان می دارد: «بین رقابتی نمودن هزینه های حمل و نقل بین المللی کالا در مقایسه با بنادر کشورهای منطقه و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه معنی داری وجود دارد». براساس جدول (3)،

95٪ اطمینان ادعا نمود که با توسعه سایر دستگاه‌های مرتبط با بندر (مانند اداره استاندارد، اداره گمرک)، میزان تردد شناورهای تجاری افزایش خواهد یافت. براین اساس می‌توان گفت بین توسعه بندر و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد.

فرضیه هفتم پژوهش بیان می‌دارد: «بین عوامل داخلی (قوانین و مقررات داخلی) و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه معنی‌داری وجود دارد». براساس جدول بالا، ضریب همبستگی بین این دو متغیر 0/85 است که همبستگی مثبت و معنی‌داری را نشان می‌دهد. بنابراین، می‌توان گفت با 95٪ اطمینان ادعا نمود که با بهبود و توسعه سیاست داخلی، میزان تردد شناورهای تجاری افزایش خواهد یافت. براین اساس می‌توان گفت بین سیاست داخلی و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد.

فرضیه هشتم پژوهش بیان می‌دارد: «بین سیاست خارجی (میزان ارتباط ایران با کشورهای خارجی) و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه معناداری وجود دارد». براساس جدول (3)، ضریب همبستگی بین این دو متغیر 0/79 است که همبستگی مثبت و معنی‌داری را نشان می‌دهد. بنابراین، می‌توان گفت با 95٪ اطمینان ادعا نمود که با افزایش ارتباط ایران با سایر کشورهای خارجی، میزان تردد شناورهای تجاری افزایش خواهد یافت. براین اساس می‌توان گفت بین سیاست خارجی و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد.

فرضیه نهم پژوهش بیان می‌دارد: «بین عوامل انسانی و مدیریتی و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه معناداری وجود دارد». براساس جدول (3)، ضریب همبستگی بین این دو متغیر 0/83 است که همبستگی مثبت و معنی‌داری را نشان می‌دهد. بنابراین، می‌توان گفت با 95٪ اطمینان ادعا نمود که با توسعه عوامل انسانی و مدیریتی، میزان تردد شناورهای تجاری افزایش خواهد

یافت. براین اساس می‌توان گفت بین عوامل انسانی و مدیریتی و میزان تردد شناورهای تجاری در بنادر ایران رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد.

## 7- نتیجه‌گیری

در این پژوهش سعی بر آن شده بود که موضوع افزایش مزیت‌ها و برتری‌های رقابتی ایران جهت میزان تردهای تجاری در بنادر مورد بررسی و دقت قرار گیرد و راهکارهایی جهت بالا بردن مزیت رقابتی ایران جهت جذب کشتی‌های تجاری به منظور پهلوگیری در بنادر ایران بیان گردد. اگر چه راه‌حل‌ها و راهکارهایی که در این پژوهش بیان می‌شود فقط منحصر به بنادر ایران نیست و در سایر بنادر جهان نیز می‌تواند مثمر ثمر قرار گیرد ولی از آن جا که گروه هدف ما و افراد و کارشناسانی که مورد سؤال قرار گرفته‌اند همگی از مدیران و کارکنان بنادر ایران بوده‌اند.

نتایج حاصل بیانگر این است که تمامی فرضیه‌های فوق پذیرفته شدند و عوامل اقتصادی، سیاسی و فرهنگی و زیر مولفه‌های آن‌ها (عوارض بندری، هزینه‌های تخلیه و بارگیری، خصوصی سازی بنادر، هزینه‌های حمل و نقل بین‌المللی، تبلیغات، ارتباط با سایر سازمان‌های مرتبط، تحریم‌ها، قوانین داخلی و عوامل مدیریتی) در میزان تردهای تجاری در بنادر ایران موثر هستند.

در پایان پیشنهاد می‌گردد که مسئولین به ایجاد و بهینه‌سازی زیرساخت‌ها و امکانات مورد نیاز در بندر توجه کنند و با ایجاد امکانات و زیرساخت‌های مورد نیاز کشتی‌های تجاری و خدمه آنان و ایجاد دسترسی‌های مناسب برای کشتی‌ها (طول و عرض و آب‌خور مناسب جهت پهلوگیری کشتی‌های بزرگ) و همچنین ایجاد روساخت‌های مناسب از قبیل جرثقیل‌های بزرگ حمل کالا و انبارهای کافی و مناسب جهت نگهداری کالا، باعث ایجاد تمایز و مزیت رقابتی بنادر ایران گردند.

پیشنهاد می‌گردد که در نرخ‌گذاری برای عوارض بندری، هزینه‌های تخلیه و بارگیری و هزینه‌های حمل و

زمینه‌ساز جذب سرمایه‌گذاران در بنادر جنوبی"، همایش ارگان‌های دریایی کشور، تهران، سازمان بنادر و دریانوردی.

-نوبخت، ع.، جوکار، م.، (1389)، "نقش بنادر خشک و توسعه پس‌کرانه در حل معضل ترافیک بندری و بهبود عملکرد بندر شهید رجایی"، تهران، سازمان بنادر و دریانوردی.

-ودادی، ح.، (1387)، "منابع انسانی دریانوردی، بررسی و تحلیل درخصوص جذب، آموزش و پرورش، حفظ و نگهداری منابع انسانی دریانوردی"، تهران، مرکز تحقیقات سازمان بنادر و دریانوردی.

-Anderson, P.; Peterson, NC. (1993), "A Procedure for Ranking Efficient Units in Data Envelopment Analysis", *Management Science*, 39(10): pp.1261-1294.

-Begum, H., (2008), "Impact of Port Efficiency and Productivity on the Economy of Bangladesh- a Case Study of Chittagong Port", *Biennial Conference Paper*, 7: pp.129-136.

-Charnes, A.; Cooper, W.W.; Rhodes, E., (1978), "Measuring the efficiency of decision making units". *European Journal of Operational Research*, 2: pp.429-444.

-Charnes, A.; Gallegos, A.; Li, H., (1996), "Robustly efficient parametric frontiers via Multiplicative DEA for domestic and international operations of the Latin American airline industry", *European Journal of Operation Research*, 88: pp.525-536.

-Chien Li & Yen-Chun Chen (2010), "How does social orientation influence R&D-marketing collaboration?", *Springer Science Business Media*.

-Clark, X.; Dollar, D.; Micco, A., (2004), "Port Efficiency, Maritime Transport Costs and Bilateral Trade", *NBER working paper*, 10: pp.132-145.

-Tongzon, J.; Heng, W., (2005), "Port privatization, efficiency and competitiveness: some empirical evidence from container ports

نقل و سایر هزینه‌های بندری عامل رقابت با سایر بنادر منطقه مدنظر قرار گیرد و نرخ‌ها به صورت رقابتی تعیین گردد. پیشنهاد می‌گردد که به عامل تبلیغات به عنوان یک عامل تأثیرگذار توجه شود و در صحنه‌های بین‌المللی نسبت به شناساندن و معرفی بنادر ایران و بیان مزیت‌ها و برتری‌های آنان اقدام گردد و این اقدام متناسب با فرهنگ آن کشور صورت گیرد تا بتواند ارتباط لازم را با مخاطب موردنظر برقرار کند و زمینه جذب افراد و شرکت‌ها را فراهم سازد. لازم است که سیاست‌مداران و مسئولان کشور در تدوین و اجرای سیاست‌های خارجی خود و ارتباط با سایر کشورها دقت و توجه لازم را داشته باشند؛ زیرا سیاست‌های آن‌ها تأثیر مستقیمی بر عامل اقتصادی و میزان تردهای تجاری در بنادر کشور دارد و بی‌توجهی به سیاست‌های خارجی چه بسا باعث افزایش تحریم‌های بین‌المللی بر علیه کشور شده و به اقتصاد ما ضربه وارد نماید و در نتیجه سطح رفاه عمومی را کاهش دهد.

## 8- پی‌نوشت‌ها

- 1 - Berthing
- 2 - Added Value
- 3- Li and Chen

## 9- مراجع

-کاتلر، ف.، (1389)، "مدیریت بازاریابی"، ترجمه: بهمن فروزنده، تهران، نشر آموخته.

-جهان‌تیغ، س.، امیر سعید نور، الف.، سعیدی، س. ن.، (1390). "راهکارهای آماده سازی بندر چابهار در عصر رقابت جهانی سازی"، همایش ارگان‌های دریایی کشور، تهران، سازمان بنادر و دریانوردی.

-درویشی، خ.، فقیه، ح.، (1389)، "محیط ساحلی دریایی استان بوشهر، توانمندی‌ها، تهدیدات و راهکارهای اجرایی"، همایش ارگان‌های دریایی کشور، تهران، سازمان بنادر و دریانوردی.

-رحیمی، ز.، (1389)، "خصوصی‌سازی مناطق ویژه بندری،

(terminals)". *Transportation Research A: Policy and Practice*, 39 (5): pp.405–424.

# **Policies to Increase Iran's Competitiveness in Maritime Shipping Trade**

*A. Hosseinpoor, Assistant Professor, Department of Economics, Persian Gulf University, Boushehr, Iran.*

*E-mail: [k.hosseinpoor@pgu.ac.ir](mailto:k.hosseinpoor@pgu.ac.ir)*

## **ABSTRACT**

Maritime trade problem is more extensive than ever especially in the sensitive region of the Persian Gulf and Oman Sea that are oil trading hub in the world. Intense competition with Persian Gulf modern ports like Dubai and Jebel Ali, capture and berthing of the business is more complex. Since the prosperity of our ports is function of our business. So, boom business effect on boom ports. This study examines the factors of economic, political and cultural understanding the content of berthing of commercial vessels and the various restrictions on foreign commercial ships for berthing at Iranian South ports .And also the limitations and barriers to services for internal ports to the ships, and offers strategies for overcoming these barriers. The results showed that there is a significant relationship between the economic, political, cultural and below its components (the port side, the cost of loading and unloading, the privatization of ports, cost of international transportation, advertising, relationship with other relevant organizations, sanctions and local laws and administrative factors) and the commercial traffic in Iran. Therefore it can be said that a strong positive relationship is established between the two variables. According to results, is recommended that the rate for complications port, loading and unloading costs and transportation costs and other costs of operating the port to compete with other ports in the region considered and rates determined on a competitive basis.

**Keywords:** Competitive Advantage, Commercial Fishing, Marine Transportation, Capture and Berthing, Iran

- 
- <sup>1</sup> - berthing
  - <sup>2</sup> - added value
  - <sup>3</sup> - Li and Chen