

السلامة  
البحرية  
البحرية  
البحرية



# اقتصاد دریایی: مطالعه‌ی جامع کشور هند

تهیه شده در: اندیشکده‌ی پیشرفت دریایی



اندیشکده  
پیشرفت دریایی



پژوهشکده  
مطالعات فناوری

## شناسنامه گزارش

اقتصاد دریایی: مطالعه‌ی جامع کشور هند

حکمرانی و اقتصاد دریا

محمد رضا خاکباز، امیرحسین یزدفاضلی

-

اقتصاد دریا، هندوستان، بنادر، کشتیرانی، ساگارمالا، پیشرفت دریایی، کشتی‌سازی

بهمن ۱۴۰۳

عنوان گزارش:

گروه اندیشکده:

تهیه کننده:

ناظران علمی:

عبارات کلیدی:

تاریخ انتشار:

## خلاصه مدیریتی

پیشرفت دریایی برای کشور هند از دو جهت حائز اهمیت است؛ ابتدا می‌تواند به عنوان پیشران صنعت، زمینه‌ی توسعه‌ی اقتصاد این کشور را فراهم کند، سپس منجر به ایجاد صنایع پایدار در حوزه‌هایی همچون ماهیگیری، آبی‌پروری، بنادر و کشتیرانی شود. اگرچه هند از مزایای مناسبی مانند خط ساحلی وسیع در کشور برخوردار است، اما همزمان با چالش‌هایی از جمله پراکندگی و کمبود اعتبار نیز مواجه است. کشور هند با برخورداری از ۱۲ بندر اصلی، ۲۰۵ بندر غیراصلی و شبکه‌ی گسترده‌ای از آبراه‌های مناسب کشتیرانی، بخش دریایی قابل توجهی دارد. بخش دریایی هر کشور نقش مهمی در تجارت و رشد کلی آن ایفا می‌کند، به طوری که ۹۵ درصد از حجم تجارت کشور و ۶۵ درصد ارزش تجارت آن از طریق حمل و نقل دریایی انجام می‌شود. بیشتر بنادر هند در دو ایالت ماهاراشترا و گجرات (ساحل غربی) قرار دارند. ۱۲ بندر هند جزو بنادر بزرگ این کشور (دارای ظرفیت بارگیری و ترخیص بیش از ۱۰۰ هزار تن در ماه) محسوب می‌شوند. در جدول زیر نام این بنادر به تفکیک سواحل شرقی و غربی عنوان شده‌است.

نام ایالت	نام بندر	ردیف	ناحیه
West Bengal, Eastern Coast	کلکته (Kolkata-Haldia Port)	۱	سواحل شرقی
Andhra Pradesh, Eastern Coast	ویساخاپاتنام (Visakhapatnam)	۲	
Odisha, Eastern Coast	پارادیپ (Paradip)	۳	
Chennai, Tamil Nadu, Eastern Coast	کاماراجار (Kamarajar)	۴	
Tamil Nadu, Eastern Coast	چنای (Chennai)	۵	
Tuticorin, Eastern Coast	چیدامبارانار (V.O.Chidambaranar)	۶	
Mumbai, Maharashtra, Western Coast	جواهر لعل نهرو (JNPT)	۷	سواحل غربی
Mumbai, Western Coast	بمبئی (Mumbai Port)	۸	
Kutch, Gujarat, Western Coast	کاندلا (Kandla)	۹	
Goa, Western Coast	مورموگاؤ (Mormugao)	۱۰	
Kerala, Western Coast	کوچین (Cochin)	۱۱	
Mangalore, Western Coast	نیو مانگالور (New Mangalore)	۱۲	

اقتصاد کشور هند یکی از سریع‌ترین اقتصادهای در حال رشد جهان امروز است؛ اما در طی چند سال اخیر رشد آن با کندی مواجه شده‌است. اکنون این کشور به دنبال راه‌حل‌های جدیدی است تا چالش‌های پیش‌رو را برطرف کرده و به رشد اقتصاد خود طراواتی تازه بخشد. خطوط ساحلی کشور هند یکی از وسیع‌ترین خطوط ساحلی جهان بوده و به همین دلیل ظرفیت زیادی برای توسعه دریایی این کشور در دسترس است که مقدمات رشد اقتصاد دریایی هند و به تبع آن رشد کلی اقتصاد این کشور را فراهم می‌کند. ماهیگیری، گردشگری دریایی، بنادر و کشتیرانی، کشتی‌سازی، صنایع دفاعی، منابع غیرزنده، منابع تجدیدپذیر... از صنایع وابسته به دریا هستند. مجموعه‌ی این صنایع، اقتصاد دریا را تشکیل می‌دهند که برای رشد و آینده‌ی هند حیاتی خواهد بود. با توجه به موارد فوق، پیشرفت دریایی تضمین‌کننده‌ی فرصتی طلایی برای رشد اقتصاد هند، تامین امنیت غذایی، توسعه‌ی پایدار کشور و ایجاد اشتغال پایدار است.

مفهوم **اقتصاد دریا** به معنای استفاده‌ی پایدار از منابع اقیانوسی، جهت رشد اقتصادی و در عین حال تضمین حفاظت از اکوسیستم‌های دریایی است. طول خطوط ساحلی کشور هند به بیش از ۷۵۰۰ کیلومتر می‌رسد و مناطق انحصاری اقتصادی<sup>۱</sup> آن بیش از ۲/۲ میلیون کیلومتر مربع وسعت دارند. این بدان معناست که هند از ظرفیت زیادی برای تبدیل شدن به یک اقتصاد دریایی تمام و کمال برخوردار است. در حال حاضر اقتصاد دریایی هند شامل ماهیگیری، آبی‌پروری، بنادر و کشتیرانی است و دولت هند در سال ۲۰۱۵ میلادی با ارائه‌ی پروژه‌ی ساگارمالا، طرح‌هایی را برای تقویت این بخش‌ها به صورت جدی آغاز کرده‌است. وزارت بنادر و کشتیرانی با هدف پیشبرد هند در بخش جهانی دریانوردی، چشم‌انداز دریایی هند ۲۰۳۰ را تدوین کرده‌است. این طرح برای اطمینان از رشد هماهنگ و شتابان بخش دریایی صنعت و اقتصاد هند و با مشورت بیش از ۳۵۰ ذینفع بخش دولتی و خصوصی، متشکل از بنادر، کارخانه‌های کشتی‌سازی، متولیان آبراه‌های داخلی، نهادها و انجمن‌های تجاری صنعت ملی و بین‌المللی و کارشناسان حقوقی تدوین شده‌است. بیش از ۲۵۰ جلسه‌ی هم‌اندیشی، مطالعه‌ی بیش از ۱۰۰ معیار جهانی، تجزیه و تحلیل بیش از ۵۰ قانون و اسناد بالادستی منجر به توسعه و تدوین چشم‌انداز دریایی هند ۲۰۳۰ شده‌است. این سند چشم‌انداز بیش از ۱۵۰ طرح را در ۱۰ موضوع شناسایی می‌کند که تمام جنبه‌های بخش دریایی هند را پوشش داده و تلاشی جامع برای تعریف و تحقق اهداف ملی دریایی این کشور است.

## چشم‌انداز دریایی هند در افق ۲۰۳۰

دولت هند با هدف ارائه‌ی نقشه‌ی راه دقیق در چشم‌انداز ۲۰۳۰، برنامه‌های دریایی پیش روی خود را ارائه کرده‌است. در گزارش چشم‌انداز دریایی هند، ده موضوع کلیدی ترسیم شده که برای هند به منظور حفظ جایگاهش در صف اول دریانوردی جهانی ضروری است:

1 EEZ

## ۱- گسترش زیرساخت‌های بندری

دو بندر چیان‌پی‌تی<sup>۱</sup> و موندرا<sup>۲</sup> هند، از استراتژیک‌ترین بنادر موجود در لیست ۴۰ بندر کانتینری برتر جهان هستند. بندر چیان‌پی‌تی معروف به این‌هاوا شو<sup>۳</sup>، بزرگترین بندر کانتینری در هند و یکی از مهم‌ترین بنادر در سواحل غربی شبه قاره هند محسوب می‌شود. این بندر که در سال ۱۹۸۹ میلادی افتتاح شده، میزبانی حدود ۵۵ درصد از کل کالای کانتینری هند را به خود اختصاص داده‌است. طبق آمار سال ۲۰۲۱، سالانه حدود ۴ میلیون TEU<sup>۴</sup> در این بندر تخلیه و بارگیری شده‌است.

بندر موندرا بزرگترین بندر خصوصی هند است که با داشتن ۱۰ ترمینال و میانگین صادرات و واردات ۳ الی ۵ میلیون کانتینر در سال، دارای ظرفیت برای بیش از ۱۰۰ میلیون تن محموله است. این بندر در ناحیه‌ی غربی شبه قاره‌ی هند و در جنوب خلیج کوچ واقع شده‌است. یکی از مزیت‌های شاخص این بندر، قرارگرفتن آن در مسیر دریایی اصلی اکثر کشتی‌ها می‌باشد. همچنین برخورداری از خطوط ریلی، هوایی و زمینی موجب تبدیل شدن این بندر به بهترین دروازه برای ورود و خروج محموله‌های کشور هند شده‌است. این کشور در ۵ سال گذشته ظرفیت بندر خود را در تمام بنادر اصلی بیش از ۶۵ درصد افزایش داده‌است.

ترافیک کلی محموله‌ها در بنادر هند از ۸۸۵ میلیون تن طی سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۱، به ۱۳۰۰ میلیون تن طی سال ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۰ افزایش یافته‌است. در ۱۲ بندر بزرگ هند، تقریباً ۵۴ درصد از کل محموله‌ها طی سال ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۰ جابه‌جا شده که رشد حدود ۴ درصدی در ترافیک کلی بار در ۵ سال گذشته را نشان می‌دهد. با توجه به تحول بازار جهانی کشتیرانی و پیش‌بینی‌های ترافیکی ۱۰ ساله در بین کالاها و خوشه‌های منطقه‌ای، هند برای افزایش سهم بازاری، باید زیرساخت‌های بندری خود را ارتقا دهد. گزارش چشم‌انداز جهانی هند، مولفه‌های توسعه‌ی مگاپورت‌های کلاس جهانی، توسعه‌ی هاب ترانشیپ در جنوب هند و نوسازی زیرساخت‌های بندری را جزو مولفه‌های اصلی در این بخش می‌داند.

## ۲- افزایش کارایی لجستیکی و ایجاد هزینه‌های رقابتی در بندر

هزینه‌ی کلی لجستیک در هند بالاتر از معیارهای جهانی است که عامل اصلی آن فاصله‌های داخلی بیشتر و هزینه‌های واحد بالاتر است. صنعتی‌سازی زمین بندری، ایزاری برای نزدیک‌تر شدن صنایع به بندر است. تاسیس مناطق ویژه‌ی اقتصادی در بندر مهم این کشور به خصوص بندر چیان‌پی‌تی، شروع تحول در بنادر هند بوده‌است. همچنین برنامه‌ی چشم‌انداز هند بیش از ۲۰۰ پروژه‌ی اتصال بندری را برای بهبود دسترسی به بندر

1 JNPT

2 Mundra

3 Nhava Sheva

4 یک واحد غیرمستقیم از ظرفیت بار است که اغلب برای توصیف ظرفیت کشتی کانتینری و پایه‌های کانتینر استفاده می‌شود.

از طریق جاده، راه آهن، ساحل و مسیرهای داخلی ترسیم کرده است.

### ۳- افزایش کارایی لجستیک از طریق فناوری و نوآوری

برای دستیابی به سهم ۵ درصدی در صادرات جهانی، صادرات هند باید طی ۵ تا ۱۰ سال آینده به شدت رشد کند و بنادر هند از مولفه‌های مهم تحقق این هدف هستند. عوامل کلیدی شناسایی شده برای افزایش کارایی شامل ایجاد یک پورتال ملی لجستیک در حوزه دریایی، دیجیتالی کردن فرآیندهای عملکردی در بخش دریایی، ایجاد بنادر هوشمند و نظارت بر عملکرد بندر مبتنی بر سیستم و در یک کلمه هوشمندسازی بنادر است. برای حفظ برتری در رقابت جهانی، دولت هند باید در محوطه بنادر، از ماشینی کردن<sup>۱</sup> و پذیرش فناوری برای افزایش بهره‌وری و ایجاد خدمات جانبی و در نتیجه تسریع فرآیند تخلیه و بارگیری استفاده کند.

### ۴- تقویت خط‌مشی و چارچوب نهادی برای حمایت از همه‌ی ذینفعان

مولفه‌های کلیدی جهت بهبود ساختار حکمرانی در بخش دریایی و بنادر هند، اصلاحات در قوهی مقننه، ترویج خصوصی‌سازی، حمایت مالی و انعطاف‌پذیری مالی شناسایی شده است تا رشد پایدار کلی در بخش بنادر هند را امکان‌پذیر سازد. با توجه به رقابت بنادر هند با مگاپورت‌های جهانی، تسهیل و امنیت سرمایه‌گذاری، شرط لازم برای رسیدن به اهداف تعیین شده در چشم‌انداز آینده‌ی هند و تامین مالی پروژه‌های این کشور محسوب می‌شود.

### ۵- افزایش سهم جهانی در ساخت، تعمیر و بازیافت کشتی

رکود جهانی و افزایش رقابت، صنعت کشتی‌سازی هند را تحت فشار قرار داده و باعث کاهش سهم جهانی آن به کمتر از ۱ درصد شده است. علیرغم اینکه صنعت تعمیرات کشتی، یک بازار بسیار نوپا و جدید است اما کشور هند یکی از پیشتازان در این بخش از صنعت دریا محسوب می‌شود. در چشم‌انداز دریایی هند، ایجاد تقاضای داخلی برای ساخت کشتی، توسعه‌ی سکوی مشترک برای اکوسیستم طراحی جانبی و دریایی، ایجاد خوشه‌های تعمیر کشتی و تشویق به بازیافت و اوراق کشتی به عنوان مولفه‌های کلیدی برای افزایش سهم بازار کشور هند عنوان شده است. در سطح جهانی، هند در بازیافت کشتی از رتبه‌ی دوم و در کشتی‌سازی از رتبه‌ی بیست و یکم برخوردار است.

### ۶- افزایش جابه‌جایی بار و مسافر از طریق آبراه‌های داخلی

در مقایسه با سایر معیارها، حمل و نقل در آبراه‌های داخلی هند، ظرفیت قابل توجهی برای بهبود اقتصاد دریایی هند دارد. افزایش سهم آبراه‌های داخلی کشور در حمل و نقل امری ضروری است؛ زیرا نسبت به سایر روش‌های حمل و نقل بسیار مقرون به صرفه بوده و سازگار با محیط زیست است. مولفه‌های کلیدی شناسایی شده در این بخش، برای افزایش جابه‌جایی مسافر و محموله شامل ایجاد زیرساخت پایانه و توسعه‌ی مسیرهای

1 Mechanisation

دریایی، تدوین سیاست‌های مالی- نظارتی برای تشویق اپراتورهای کشتی و صاحبان کالا و همچنین ارتقای خدمات Ro-Ro و کشتیرانی است. در حال حاضر، دولت هند بیش از ۵۰۰۰ کیلومتر از آبراه‌های داخلی قابل کشتیرانی را در دست توسعه قرار داده‌است.

### ۷- ارتقای کشتی‌های مسافری کروز با هدف توجه به گردشگری دریایی

صنعت گردشگری و سفر دریایی در هند، هنوز صنعت نوپایی محسوب می‌شود ولی با حمایت‌های جدی دولت هند در سه سال اخیر، بیش از ۳۵ درصد رشد داشته‌است. با توجه به جایگاه ویژه‌ی کشتی‌های کروز (کشتی‌های مختص گردشگری دریایی) در سطح جهانی، تدوین چارچوب سیاستی جذاب و پایدار برای جذب بازیگران جهانی به هند ضروری است. طی دهه‌ی آینده، بازار سفرهای دریایی هند به دلیل افزایش تقاضا و درآمد قابل توجه، ظرفیت افزایش ۸ برابری دارد؛ در نتیجه، دولت باید بر توسعه‌ی زیرساخت‌های گردشگری دریایی برای پاسخگویی به گسترش تقاضا تمرکز کند. پارامترهای کلیدی شناسایی‌شده برای توسعه‌ی گردشگری کروز شامل توسعه‌ی زیرساخت پایانه‌های مسافری مخصوص، مدارهای ساحلی و جزیره‌ای، آکادمی‌های آموزشی کروز، توسعه‌ی اکوسیستم جزیره و عملیاتی‌سازی پایانه‌های مخصوص کشتی کروز می‌باشد.

### ۸- ارتقای جایگاه جهانی و همکاری‌های دریایی هند

تجارت هند با کشورهای بی‌آی‌ام‌اس‌تی‌ای‌سی<sup>۱</sup> با نرخ سالانه ۱۰ درصد رشد کرده‌است. با این حال، نزدیکی جغرافیایی و اتصال دریایی، ظرفیت بیشتری را برای همکاری ارائه می‌دهد. با توجه به اینکه هند بزرگترین اقتصاد گروه بی‌آی‌ام‌اس‌تی‌ای‌سی است، این کشور باید یک موقعیت رهبری برای پیشبرد همکاری بین کشورها داشته‌باشد. در حالی که تلاش‌های متعددی برای توسعه و تقویت ارتباطات (کشتیرانی، کروز، باربری) با کشورهای همسایه مانند بنگلادش، سریلانکا و مالدیو انجام شده‌است، اما می‌توان زمینه‌های بیشتری را برای تقویت همکاری‌های دریایی همچون تقویت نمایندگی دائم در IMO مورد بررسی قرار داد. همچنین تلاش‌های هماهنگ برای پیشبرد همکاری با کشورهای پیشرفته در صنعت دریایی (مانند انگلیس، آمریکا، هلند و...) مورد نیاز است.

### ۹- مدیریت دریایی ایمن، پایدار و سازگار با محیط‌زیست در سطح جهانی

دولت هند برای دستیابی به ۴۰ درصد انرژی ملی از طریق منابع تجدیدپذیر تا سال ۲۰۳۰ میلادی، هدفی را تعیین کرده‌است. بنادر هند باید مطابق با ضوابط توسعه‌ی پایدار<sup>۲</sup> سازمان بین‌المللی دریایی یعنی تعهدات مربوط به بنادر ایمن، کارآمد و پایدار، استانداردهای شده‌باشند. بنادر این کشور برای کاهش آلودگی زیست‌محیطی، ابتکارات متعددی مانند استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر خورشیدی و بادی، بازیافت و مدیریت پسماند و... را آغاز کرده‌اند. آن‌ها همچنین برای اطمینان از افزایش ایمنی محیط کار،

1 BIMSTEC: طرح خلیج بنگال برای همکاری اقتصادی و فنی چند بخشه، سازمانی است که کشورهای بنگلادش، هند، سریلانکا، تایلند، میانمار، بوتان و نپال را گرد هم می‌آورد.



راهکارهایی برای جلوگیری از حوادث به منظور مطابقت با بهترین شیوه‌های کلاس جهانی ارائه داده‌اند.

سند چشم‌انداز دریایی هند، پارامترهای کلیدی مانند افزایش استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر، کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای، بهینه‌سازی مصرف آب، برنامه و سیستم نظارت متمرکز، بهبود مدیریت پسماندهای جامد و ایمنی در برابر تصادفات را با هدف تقویت بیشتر هند در حوزه‌ی بنادر ایمن، پایدار و سبز شناسایی و ارائه کرده‌است.

## ۱۰- تربیت دریانوردان برتر جهانی با آموزش و تحقیق در سطح جهان

در سه سال گذشته، هند با رشد هفده درصدی در آموزش دریانوردان، در میان پنج کشور برتر تامین‌کننده‌ی نیروی انسانی قرار گرفته‌است. علیرغم رقابت با دیگر کشورهای جنوب شرق آسیا مانند فیلیپین، در حال حاضر ۱۰ تا ۱۲ درصد از جمعیت دریانوردان کل جهان متعلق به کشور هند است. سند چشم‌انداز دریایی هند، پارامترهای مهمی را برای ترویج تحقیق و نوآوری، ارتقای آموزش، توسعه‌ی اکوسیستم مساعد برای دریانوردان شناسایی و ارائه کرده‌است.

در سند چشم‌انداز دریایی هند، ۱۱ شاخص کلیدی در دستیابی به اهداف ذکر شده عبارت‌اند از:

شاخص کلیدی عملکرد		جاری (2020)	هدف‌گذاری (2030)
1	بنادر اصلی با ظرفیت جایابی محموله بیش از ۳۰۰ میلیون تن در سال	-	3
2	درصد حمل و نقل محموله توسط بنادر هند	25%	>75%
3	درصد محموله حمل شده در بنادر اصلی توسط بخش خصوصی و سایر اپراتورها	51%	>85%
4	میانگین زمان گردش کشتی‌های کانتینری	25 ساعت	<20 ساعت
5	میانگین زمان توقف کانتینر	55 ساعت	<40 ساعت
6	میانگین تولید روزانه کشتی (تناژ ناخالص GT)	16,500	>30,000
7	رتبه بندی جهانی در ساخت و تعمیر کشتی	20+	Top 10
8	رتبه جهانی در بازیافت کشتی	2	1
9	تعداد مسافران کشتی کروز (سالانه)	4,68,000	>15,00,000
10	سهم دریانوردان هندی در سراسر جهان (درصد)	12%	>20%
11	سهم انرژی‌های تجدیدپذیر در بنادر بزرگ هند (درصد)	<10%	>60%

شاخص‌های کلیدی موردنظر در چشم‌انداز دریایی هند در افق ۲۰۳۰.

سند چشم‌انداز دریایی هند، سرمایه‌گذاری در سراسر بنادر و آبراه‌های داخلی را ۳۶ تا ۴۲ میلیارد دلار پیش‌بینی کرده‌است. پیش‌بینی می‌شود که این نقشه‌ی راه، به گشایش درآمد بالقوه سالانه ۲/۴ میلیارد دلاری برای بنادر هند کمک کند. همچنین، انتظار می‌رود بیش از دو میلیون شغل، به صورت مستقیم و غیر مستقیم، در بخش دریایی هند ایجاد شود.

## زمینه‌های توسعه‌ی اقتصاد دریا در کشور هند

### ۱- شیلات و آبی‌پروری

شیلات و آبی‌پروری، یکی از صنایع دارای رشد سریع و پایدار در هند محسوب می‌شود. بر اساس گزارش «وزارت شیلات، دامپروری و لبنیات هند»، صنعت ماهیگیری این کشور از سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۵ میانگین رشد سالانه ۱۰/۸۷٪ و در سال ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۲ رکورد تولید ماهی ۱۶/۲ میلیون تنی را تجربه کرده‌است.

برخورداری از خط ساحلی و منطقه‌ی انحصاری اقتصادی هند، به این معنی است که این کشور منطقه‌ی وسیعی برای ماهیگیری دارد. همچنین با توجه به سبک زندگی مردم این کشور، تقاضای محلی زیادی برای خوراک دریایی وجود دارد که منجر به رقابتی شدن بازار داخلی آن می‌شود. البته صنعت ماهیگیری هند با مشکلاتی نیز مواجه است که از عمده‌ترین آنها می‌توان به پراکندگی بسیار زیاد این صنعت در کشور و کوچک بودن صیادان و صید آنها اشاره نمود. همچنین به دلیل عدم دسترسی به اعتبارات کافی و استفاده‌ی محدود از فناوری‌های مدرن، آن‌ها از رقابت با بازیگران برجسته‌ی بازار باز می‌مانند. این چالش برای صنعت آبی‌پروری که در مقایسه با ماهیگیری، نیاز به سرمایه‌گذاری بیشتری دارد، بسیار عیان‌تر است. صنعت ماهیگیری در هند، جریان سرمایه‌گذاری کمتری نسبت به سایر صنایع داشته و ماهیگیران حاشیه‌ی سود نسبتاً کمی دارند. در این زمینه، لازم به توضیح است که ناپیوستگی و فقدان مقررات واحد نیز منجر به صید بی‌رویه شده که در دراز مدت به شیلات این کشور آسیب می‌رساند.

### ۲- حمل و نقل دریایی و بنادر

صنعت حمل و نقل و بنادر، برای رشد هر اقتصاد مدرنی حیاتی هستند؛ زیرا شریان‌های اصلی واردات و صادرات به آنها وابسته است. در سال‌های اخیر، هند تلاش‌هایی را برای توسعه‌ی این صنایع انجام داده که در شمار اولین آنها می‌توان از خصوصی‌سازی نام برد. خصوصی‌سازی نیز مانند هر سیاست کلان دیگری حائز نکات مثبت و منفی است. نکته‌ی مثبت این است که سنگینی اداره‌ی یک نهاد اقتصادی کارآمد و بادوام از دوش دولت برداشته می‌شود. همچنین فضای بسیار بیشتری را برای نوآوری و سرمایه‌گذاری فراهم می‌کند. بندر جواهر لعل نهرو، اولین بندر بزرگ هند، نمونه‌ی بارز موفقیت در اجرای این سیاست است؛ چرا که زمینه‌ی افزایش کارایی و سرمایه‌گذاری توسط بازیگران خصوصی و در عین حال اعمال تصمیمات استراتژیک توسط دولت را فراهم می‌کند. نکته‌ی منفی این است که حفظ محیط‌زیست و توجه به مباحث زیست‌محیطی، که جایگاه مهمی در مفهوم اقتصاد دریایی دارد، گاهی برای بخش خصوصی اولویت نبوده و نیازمند تصویب برخی مقررات دولتی است.

در حال حاضر، بزرگترین چالشی که صنعت کشتیرانی و بندری را آزار می‌دهد، نیاز به ایجاد زیرساخت‌های بیشتر است تا بتوان خصوصی‌سازی را یک حرکت مثبت خالص

تلقی کرد.

در اقتصاد دریا کشور هند، می‌توان از کشتیرانی آن به عنوان مستعدترین صنعت برای رشد نام برد؛ زیرا در حال حاضر این صنعت از کمترین میزان رشد در هند برخوردار است. در این کشور، کشتیرانی عمدتاً تحت سلطه‌ی بازیگران خارجی است و عوامل داخلی تاب رقابت با آن‌ها را ندارند. دسترسی محدود به اعتبار، هزینه‌های عملیاتی بالا و زیرساخت‌های ضعیف، رشد بازیگران داخلی در بازار را محدود کرده‌است. بدون رفع مشکلات گفته‌شده، رشد صنعت کشتیرانی در هند بعید به نظر می‌رسد. همچنین مقررات‌زدایی این بخش از صنعت و اجازه‌ی سرمایه‌گذاری خارجی برای کمک به رشد صنعت کشتیرانی، بسیار حیاتی است.

### ۳- انرژی‌های تجدیدپذیر و استخراج معادن

سایر صنایع مانند انرژی‌های تجدیدپذیر و استخراج معادن در اعماق دریا نیز ذیل اقتصاد دریایی تعریف شده که می‌توانند برای افزایش رشد اقتصاد دریایی مورد استفاده قرار گیرند. هند به طور جدی به سمت انرژی سبز حرکت کرده و اقتصاد دریا به خوبی می‌تواند این حرکت را تداوم بخشد. به گزارش «وزارت انرژی‌های نو و تجدیدپذیر هند»، ۱۲ هزار مگاوات انرژی جزو مد و ۴۰ هزار مگاوات انرژی موج به صورت بالقوه از بنادر این کشور قابل استحصال است.

این کشور از افق‌های روشنی برای صنعت معادن خارج از سواحل خود برخوردار است. از این رو طرحی برای استخراج فلزات در اقیانوس هند، از جمله مس، نیکل، کبالت و منگنز را ارائه داده که ارزش افزوده‌ی آن ۱۱۰ میلیارد دلار تخمین زده می‌شود. این صنایع بدون شک برای اقتصاد دریایی کشور هند ضروری خواهند بود.

### ۴- گردشگری دریایی

گردشگری دریایی یکی از جذاب‌ترین و پردرآمدترین صنایع در اقتصاد دریا است. هند با استفاده از ظرفیت‌های بالقوه‌ای که در این حوزه دارد، می‌تواند جزو برترین‌ها در این صنعت باشد. تلاش‌هایی در جهت شناسایی و بهبود وضعیت گردشگری دریایی و ساحلی توسط دولت هند انجام گرفته‌است.

کشور هند با برخورداری از ۷۵۱۲ کیلومتر خط ساحلی، با تامین نیازهای زیرساختی سواحل برای پذیرایی از گردشگران علاقه‌مند به غواصی، قایق سواری، شنا، پاراگلایدر و سایر ورزش‌های آبی، می‌تواند توسعه‌ی زیادی در صنعت گردشگری این کشور ایجاد کند. صنعت گردشگری دریایی از نظر اقتصادی و درآمدزایی بسیار برای دولت سودآور است ولی در سایر زمینه‌ها مانند حفظ محیط‌زیست، نیازمند رعایت ملاحظات خاصی می‌باشد.

### دکترین دریایی هند

امنیت دریایی برای حمایت از اقتصاد دریا، امری ضروری است. بسیاری از انجمن‌های

امنیت دریایی از حامیان اصلی مفهوم اقتصاد دریا، به ویژه در منطقه‌ی اقیانوس هند<sup>۱</sup> بوده‌اند. این بخش از گزارش به بررسی تکامل و وابستگی مشترک اقتصاد دریا و برنامه‌های امنیت دریایی، با تمرکز ویژه بر منطقه‌ی اقیانوس هند می‌پردازد. امنیت دریایی، عاملی برای پیشرفت در اقتصاد دریا است. با حفاظت از مسیرهای دریایی، ارائه‌ی داده‌های اقیانوس‌شناسی مهم به صنایع دریایی و حفاظت از حقوق منابع و فعالیت‌های دریایی ارزشمند در مناطق خاص، امنیت دریایی حاصل می‌گردد.

نکنه‌ی حائز اهمیت این است که امنیت دریایی به تنهایی می‌تواند منبع توسعه و رشد اقتصادی محسوب شود. توسعه‌ی اقتصاد دریا، تقاضای بیشتری برای قابلیت‌های امنیتی دریایی ایجاد کرده که موجب افزایش سرمایه‌گذاری و رشد در این قابلیت‌ها می‌شود. نقش موثر و متنوع امنیت دریایی در اقتصاد دریا، در همه‌ی بخش‌ها قابل مشاهده است.

دوره‌های مختلف رقابت‌های استراتژیک، برخی مسیرهای تجارت دریایی در مناطق حیاتی را مورد مناقشه قرار داده است. اقیانوس هند با گستره‌ی وسیعی از آبراه‌ها و بنادر، اقیانوس آرام، آفریقا و آسیا را به هم متصل کرده و در حال حاضر میزبان حدود صد هزار کشتی تجاری و یک سوم کل کشتی‌های باری و فله‌بر جهان در سال است. حجم قابل توجهی از جریان نفت صادرشده از خلیج فارس، اهمیت استراتژیک منطقه‌ی اقیانوس هند را بیشتر می‌کند. بر اساس گزارش‌ها، حدود دو سوم کل محموله‌های نفتی جهان از طریق اقیانوس هند عبور می‌کنند. در مجموع، ارزش حجم تجارت انجام‌شده از طریق اقیانوس هند، نزدیک به یک تریلیون دلار در سال تخمین زده می‌شود.

کشور هند یکی از بزرگترین کشورهای ساحلی در منطقه‌ی اقیانوس هند محسوب شده که پس از تشدید رقابت با چین، تمرکز دفاعی آن به طور فزاینده‌ای به سمت اقیانوس هند معطوف شده‌است. این کشور برای تبدیل شدن به یک نیروی قدرتمند منطقه‌ای و برتری در رقابت با چین، تحولات مهمی را در موقعیت استراتژیک دریایی خود ایجاد کرده‌است.

اقیانوس هند از موقعیت استراتژیک و حیاتی در منطقه برخوردار بوده و به مرکز سیاست جهانی تبدیل شده‌است. منطقه‌ی اقیانوس هند دارای چندین خلیج مهم، تنگه و دریا است که بیشتر آن‌ها در قسمت شمالی اقیانوس قرار دارند. اقیانوس هند بخشی از منطقه‌ی امنیتی مهم چین نیز محسوب می‌شود؛ به همین دلیل در حال حاضر، نیروی نظامی پیشرفته‌ی چین در این منطقه حضور مستمر و عملیاتی دارد.

هدف تمرکز استراتژیک چین در اقیانوس هند، حفظ مسیرهای تجاری این کشور است، به ویژه مسیرهایی که نفت و گاز را حمل می‌کنند. از طرف دیگر، منطقه‌ی اقیانوس هند در راس اولویت‌های سیاسی هند قرار دارد. چشم‌انداز این کشور برای اقیانوس هند، ریشه‌ی عمیقی در همکاری‌های قبلی منطقه‌ای و استفاده از قابلیت‌های آن به سود همه‌ی کشورهای ذینفع است. هند در تلاش است تا منافع امنیت ملی خود را در اقیانوس

1 Indian Ocean region (IOR)

هند حفظ نموده و در مواجهه با شرایط فعلی حاکم بر اقیانوس هند، این کشور دکتترین دریایی خود را توسعه داده و از سال ۲۰۰۸ میلادی با اعزام نیروی دریایی خود به منطقه‌ی اقیانوس هند پاسخی به حضور نیروی دریایی چین در این منطقه داده‌است.

## کلام پایانی

دولت هند به منظور نفوذ اقتصادی در منطقه و موازنه‌ی قدرت در برابر تهدیدات مربوط به ابتکار «یک کمربند، یک راه» و توسعه‌ی بنادر چین، دو راهبرد مرتبط با توسعه‌ی زیرساخت‌ها را در دستور کار سیاست خارجی خود قرار داده‌است؛ نخست پروژه‌ی ساگارمالا و دوم نوسازی بنادر کشورهای منطقه.

پروژه‌ی ساگارمالا در سال ۲۰۱۵ میلادی با هدف توسعه‌ی دریایی در هند آغاز شد. نوسازی و ایجاد بنادر، ایجاد شبکه‌های حمل و نقل یکپارچه، افزایش ظرفیت‌های لازم برای ترانزیت کالا از بنادر، صنعتی‌سازی بنادر از طریق خوشه‌های صنعتی و توسعه‌ی منطقه‌ی ساحلی از اهداف اصلی این پروژه بوده‌است. برنامه‌ی ساگارمالا بیش از ۴۰۰ دیگر، هند با نوسازی بنادر کشورهای منطقه، سعی در افزایش نفوذ و تبادلات تجاری خود دارد. در این راستا هند به بازسازی بندر «کانکسانسورای» سریلانکا و بندر «سیتوی» میانمار پرداخته‌است. همچنین این کشور با همراهی کشور ژاپن قرار است بندر دریایی «ترینکومالی» سریلانکا و بندر «داوی» میانمار را توسعه دهد.

چشم‌انداز دریایی هند اقتصاد دریا را فرصتی فوق‌العاده برای رشد اقتصاد هند به شمار آورده و ایجاد صنایع داخلی پایدار را هدف‌گذاری نموده است. علیرغم چالش‌های زیاد پیش‌رو، هند امیدوار است با برنامه‌ریزی گام‌های مناسب، ارائه‌ی برنامه‌های چشم‌انداز و بررسی مداوم آن‌ها، اقتصاد این کشور را به اوج رسانده و آسیب‌های احتمالی را دفع نماید.

## فهرست مطالب

فصل اول: هند و دریا..... ۲۴

۱-۱- شناسایی کشور هند..... ۲۶

۲-۱- چارچوب سیاستی اقتصاد دریا هند..... ۳۲

۱-۲-۱- معرفی..... ۳۲

۲-۲-۱- وضعیت جهانی..... ۳۳

۳-۲-۱- چشم‌انداز چهارچوب سیاستی..... ۳۴

۴-۲-۱- چارچوب حاکمیت اقتصاد دریای هند..... ۳۴

۳-۱- فرصت‌های همکاری با هند در حوزه‌ی اقتصاد دریا..... ۳۷

- ۳۸-۱-۳-۱- اتحادیه همکاری‌های منطقه‌ای کشورهای اقیانوس هند ..... ۳۸
- ۴۰-۱- علت انتخاب کشور هند به عنوان مطالعات تطبیقی ..... ۴۰
- ۴۱-۱-۴-۱- کریدور شمال-جنوب و هند ..... ۴۱
- ۴۴- فصل دوم: اقتصاد دریا هند ..... ۴۴**
- ۴۶-۱-۲- مقدمه ..... ۴۶
- ۴۹-۲-۲- حوزه‌های اولویت‌دار اقتصاد دریا در هند ..... ۴۹
- ۵۰-۲-۲-۱- بنادر و حمل‌ونقل دریایی (کشتریانی) ..... ۵۰
- ۵۲-۲-۲-۱- معرفی بنادر هند ..... ۵۲
- ۵۵-۲-۲-۲- چشم‌انداز فعلی ..... ۵۵
- ۵۶-۲-۲-۳- پیش‌بینی ترافیک و افزایش ظرفیت در بخش بندری هند ..... ۵۶
- ۵۸-۲-۲-۴- پیش‌بینی‌های کالایی بار ..... ۵۸
- ۶۵-۲-۲-۵- پیش‌بینی رشد ترافیک بار با تقسیم‌بندی بنادر ..... ۶۵
- ۶۷-۲-۲-۶- مگاپورت‌های کلاس جهانی ..... ۶۷

- ۷۰ ..... فرصت‌های حمل‌ونقل در هند.
- ۷۱ ..... عوامل کلیدی موفقیت حمل‌ونقل دریایی در هند.
- ۷۵ ..... کارایی لجستیکی و رقابت‌پذیری بنادر.
- ۸۳ ..... چشم‌انداز فعلی بخش حمل‌ونقل دریایی.
- ۸۴ ..... تغییر مود حمل‌ونقل بار و حمل‌ونقل ساحلی.
- ۸۵ ..... بهبود عملکرد ترمینال‌های کانتینری در هند.
- ۸۶ ..... جایگاه هند در رده‌بندی بنادر کانتینری جهان.
- ۸۸ ..... وضعیت حمل‌ونقل دریایی (کشتیرانی) هند.
- ۹۰ ..... کشتی‌سازی و صنایع فراساحل.
- ۹۸ ..... شیلات، آبی‌پروری و فرآوری ماهی.
- ۱۰۸ ..... گردشگری ساحلی و دریایی.
- ۱۰۹ ..... برنامه‌ریزی فضایی و رویکرد گردشگری ساحلی و دریایی هند.
- ۱۱۱ ..... چشم‌انداز گردشگری دریایی و ساحلی هند.
- ۱۱۲ ..... سایر فعالیت‌های دریایی (انرژی‌های تجدیدپذیر، زیست‌فناوری دریایی، صنایع نوظهور و ...).



فصل سوم: دکترین دریایی هند ..... ۱۳۴

۱-۳- مقدمه ..... ۱۳۶

۲-۳- امنیت دریایی هند ..... ۱۳۸

۱-۲-۳- اصطلاح امنیت دریایی ..... ۱۳۹

۲-۲-۳- تعریف رسمی هند از امنیت دریایی و استفاده از آن ..... ۱۳۹

۳-۲-۳- اسناد کلیدی هند برای تعریف و درک صحیح از امنیت دریایی ..... ۱۳۹

۴-۲-۳- عناصر امنیت دریایی هند ..... ۱۳۰

۵-۲-۳- تکامل در استفاده‌ی هند از اصطلاح امنیت دریایی ..... ۱۳۰

۶-۲-۳- نیروی دریایی هند ..... ۱۳۱

۷-۲-۳- مدرن‌سازی نیروی دریایی هند ..... ۱۳۲

۳-۳- چشم‌انداز استراتژی امنیت دریایی هند ..... ۱۳۶

۴-۳- چارچوب امنیتی ساحلی و فراساحلی هند ..... ۱۳۸

پیوست: پروفایل دریایی هند ..... ۱۴۰

منابع و مراجع ..... ۱۴۶

## فهرست اشکال

شکل ۱- نقشه‌ی کشور هند به انضمام موقعیت همسایگان [۶]..... ۳۱

شکل ۲- وظایف اجرایی شورای ملی اقتصاد دریای هند و اعضای این شورا [۱۰]..... ۳۵

شکل ۳- شاخص کیفیت زیرساخت بندری کشورهای منتخب و مقایسه‌ی آن با هند مطابق با آخرین آمار مجمع جهانی

اقتصاد (۲۰۱۹) [۳۴]..... ۵۶

شکل ۴- ترافیک محاسبه‌شده برای زغال‌سنگ در بنادر هند در سال ۲۰۱۹ [۳۳]..... ۵۸

شکل ۵- ترافیک محاسبه‌شده برای زغال‌سنگ در بنادر هند در سال ۲۰۱۹ [۳۳]..... ۵۹

- شکل ۶- ظرفیت سالانه‌ی ۱۰۰ الی ۱۳۰ میلیون تنی حمل و نقل ساحلی زغال‌سنگ [۳۳]..... ۵۹
- شکل ۷- ترافیک محاسبه‌شده برای سنگ آهن در سال ۲۰۱۹ [۳۳]..... ۶۰
- شکل ۸- ظرفیت سالانه‌ی ۱۰۰ تا ۱۱۰ میلیون تنی حمل و نقل ساحلی برای سنگ آهن [۳۳]..... ۶۰
- شکل ۹- پیش‌بینی‌های رشد ترافیک کانتینری در هند [۳۳]..... ۶۱
- شکل ۱۰- سناریوهای حد پایین، میانه و بالا برای کانتینری‌شدن [۳۳]..... ۶۲
- شکل ۱۱- حمل و نقل سیمان از طریق حمل و نقل ساحلی ارزان‌ترین روش حمل در فواصل بیش از ۶۳ کیلومتر [۳۳]..... ۶۳
- شکل ۱۲- حدود ۱۳ تا ۱۸ میلیون تن در سال، ظرفیت بخش ساحلی برای حمل و نقل سیمان در هند ..... ۶۳
- شکل ۱۳- حمل و نقل ساحلی ( آب‌های ساحلی نزدیک به خاک) برای حمل فولاد جهت فواصل بیش از ۱۲۰۰ کیلومتر [۳۳]..... ۶۴
- شکل ۱۴- ظرفیت حمل و نقل ساحلی ۵ تا ۸ میلیون تن در سال برای کودهای شیمیایی در هند [۳۳]..... ۶۵
- شکل ۱۵- هشت خوشه بندر در امتداد خط ساحلی برای تجزیه و تحلیل مبدا-مقصد [۳۳]..... ۶۶
- شکل ۱۶- مگاپورت‌های کشورهای پیشرفته دریایی (کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه) [۳۳]..... ۶۸
- شکل ۱۷- بنادر هند (بنادر اصلی و سایر بنادر) با ظرفیت بیش از ۱۰۰ میلیون تن در سال [۳۳]..... ۶۹
- شکل ۱۸- اندازه‌ی ناوگان فعلی و سفارشات آینده در هند [۳۳]..... ۶۹

شکل ۱۹- سناریوی حمل و نقل فعلی در هند [۳۳] ..... ۷۰

شکل ۲۰- ترجیح نزدیکی خطوط اصلی به مسیرهای دریایی و نمایش میزان عمق آب در بخش‌های مختلف [۳۳] ..... ۷۲

شکل ۲۱- شاخص عملکرد لجستیک کشورهای منتخب و جایگاه هند در این شاخص جهانی [۳۸] ..... ۷۷

شکل ۲۲- مقایسه شاخص اتصال کشتیرانی خطی ایران، عربستان، امارات و هند در سال‌های اخیر [۴۰] ..... ۷۹

شکل ۲۳- وضعیت تجارت جهانی کالا به لحاظ ارزش فعلی صادرات و حجم تجارت بر حسب درصدی از تولید ناخالص

داخلی جهان ..... ۸۰

شکل ۲۴- مقایسه‌ی میزان ترافیک کانتینری کشورهای منتخب از دیدگاه بانک جهانی [۴۲] ..... ۸۱

شکل ۲۵- ترافیک کانتینری به تفکیک بنادر اصلی هند (میلیون TEU) ..... ۸۵

شکل ۲۶- بهره‌وری جرثقیل اسکله در اسکله‌های کانتینری کلاس جهانی (حرکت در ساعت) ..... ۸۶

شکل ۲۷- بهره‌وری جرثقیل دروازه‌ای متحرک در اسکله‌های کانتینری (حرکت در ساعت) ..... ۸۶

شکل ۲۸- رشد تجارت دریایی جهانی در سال‌های ۲۰۰۰ الی ۲۰۲۴ میلادی از دیدگاه آنکتاد [۴۰] ..... ۸۹

شکل ۲۹- تعداد کارخانه‌های کشتی‌سازی هند و توجه ویژه به بخش خصوصی [۳۳] ..... ۹۲

شکل ۳۰- قابلیت کشتی‌سازی در هند و در سطح جهان [۳۳] ..... ۳۰

- شکل ۳۱- مقایسه‌ی هزینه‌های صنایع کشتی‌سازی جهانی [۳۳]..... ۹۳
- شکل ۳۲- چشم انداز ۲۰۳۰ کشتی‌سازی در هند [۳۳]..... ۹۴
- شکل ۳۳- محدودیت سنی کشتی‌های وارداتی در سطح جهانی [۳۳]..... ۹۵
- شکل ۳۴- شتاب در صنعت کشتی‌سازی هند با ارائه‌ی جدول زمانی [۳۳]..... ۹۵
- شکل ۳۵- مکان‌های بالقوه‌ی شناسایی‌شده برای مراکز تخصصی تعمیرات کشتی در هند [۳۳]..... ۹۶
- شکل ۳۶- وضعیت فعلی و چشم‌انداز هند در بخش ساخت، تعمیرات و اوراق کشتی [۳۳]..... ۹۷
- شکل ۳۷- قایق‌های مخصوص ماهیگیری در تامیل نادو..... ۱۰۳
- شکل ۳۸- فعالیت ماهیگیری در تانگایسری هند..... ۱۰۴
- شکل ۳۹- خلاصه‌ی آمارهای مربوط به بخش شیلات هند [۵۰]..... ۱۰۴
- شکل ۴۰- روند تولید ماهی در هند طی سال‌های ۲۰۱۰ الی ۲۰۲۲ [۵۱]..... ۱۰۶
- شکل ۴۱- اهداف کلی برنامه‌ی عملیاتی شیلات در چارچوب توسعه‌ی اقتصاد دریای هند [۵۱]..... ۱۰۷
- شکل ۴۲- فعالیت‌های پیشنهادی مورد حمایت دولت هند در بخش شیلات [۵۱]..... ۱۰۸
- شکل ۴۳- سهم بازار صنعت گردشگری دریایی و ساحلی جهانی به تفکیک بخش‌های مختلف [۳۳]..... ۱۱۲

شکل ۴۴- گردشگری کروز در هند. .... ۱۱۳

شکل ۴۵- پایانه‌های فعلی و بالقوه کروز [۳۳]. .... ۱۱۴

شکل ۴۶- آبراه‌های عملیاتی و پیشنهادی برای گردشگری کروز رودخانه‌ای در هند [۳۳]. .... ۱۱۶

شکل ۴۷- آبراه ملی ۱، گانگا [۳۳]. .... ۱۱۷

شکل ۴۸- آبراه ملی ۲، برهماپوترا [۳۳]. .... ۱۱۷

شکل ۴۹- آبراه ملی ۶۸، مندوی [۳۳]. .... ۱۱۸

شکل ۵۰- آبراه ملی ۳، کانال ساحل غربی [۳۳]. .... ۱۱۹

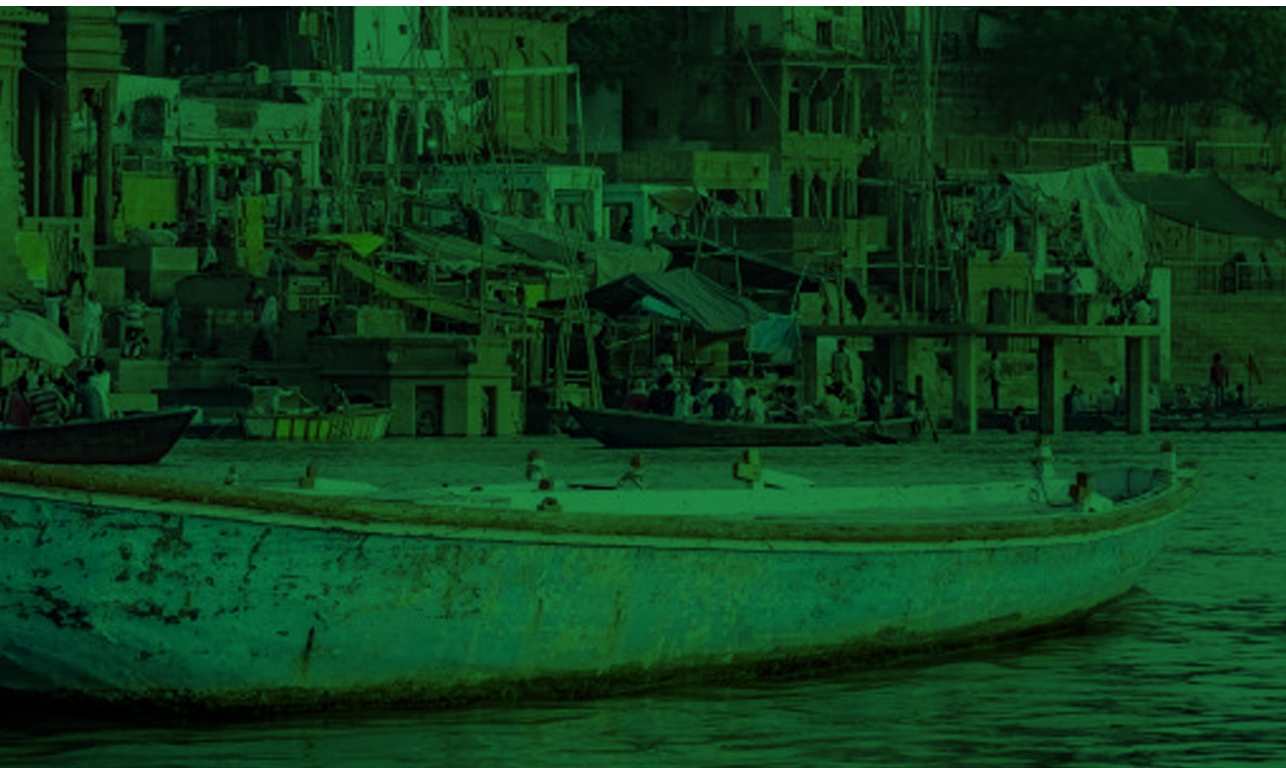
شکل ۵۱- آبراه ملی ۵، کانال ساحلی شرقی [۳۳]. .... ۱۱۹

شکل ۵۲- ناو هواپیمابر INS Vikramaditya، پرچمدار نیروی دریایی هند. .... ۱۳۴

شکل ۵۳- سازمان‌های دخیل در امنیت سواحل [۵۶]. .... ۱۴۸

## فهرست جداول

- جدول ۱-۱ مشخصات عمومی و اقتصادی هند ..... ۲۱
- جدول ۱-۲ ترافیک محموله و استفاده از ظرفیت در سراسر بنادر اصلی هند طی سال‌های ۲۰۱۸ الی ۲۰۱۹ [۳۳] ..... ۶۷
- جدول ۲-۲ شاخص لجستیک و جایگاه هند در این شاخص در سال ۲۰۲۲ [۳۸] ..... ۷۷
- جدول ۳-۲ مشخصات عمومی و اقتصادی هند ..... ۷۸
- جدول ۴-۲ رتبه بندی جهانی بنادر برتر کانتینری در هند [۴۴، ۴۳] ..... ۸۸
- جدول ۵-۲ وضعیت ناوگان کشتیرانی هند [۴۰] ..... ۸۹
- جدول ۶-۲ وضعیت کلی حمل و نقل دریایی در هند به تفکیک نوع شناورها ..... ۹۰
- جدول ۷-۲ وضعیت کلی حمل و نقل دریایی در هند به تفکیک نوع شناورها ..... ۹۰
- جدول ۸-۲ میزان بازیافت کشتی در کشورهای مختلف (هزار تن ناخالص) [۴۰] ..... ۹۸
- جدول ۹-۲ بررسی بهترین شیوه‌های سفر دریایی با ارائه‌ی آبراه‌های پیشنهادی ..... ۱۲۰







## فصل اول

## هند و دریا

## ۱-۱- شناسایی کشور هند

جهت شناسایی روش‌های توسعه‌ی اقتصاد دریایی هند، در ابتدا بایستی با این کشور آشنا شد. کشور هند یا هندوستان با نام رسمی جمهوری هند<sup>۱</sup> کشوری در جنوب آسیا است. این کشور هفتمین کشور پهناور در جهان بوده که پرجمعیت‌ترین دموکراسی جهان محسوب می‌شود. از جنوب توسط اقیانوس هند، از جنوب غربی با دریای عرب و از جنوب شرقی توسط خلیج بنگال احاطه شده‌است؛ همچنین از سمت غرب با پاکستان، از شمال با چین، نپال، و بوتان و از سمت شرق با بنگلادش و میانمار مرز مشترک دارد. هند در اقیانوس هند با سری‌لانکا و مالدیو مجاور بوده و جزایر آندامان و نیکوبار آن با تایلند، میانمار و اندونزی مرز آبی مشترک دارد. حدود ۹ هزار سال پیش در این شبه‌قاره، زندگی یک جانشینی و مستقر در حواشی غربی حوضه‌ی آبریز رودخانه‌ی سیند پدیدار گشت که طی هزاره‌ی سوم قبل از میلاد به تدریج به تمدن دژه‌ی سیند تکامل پیدا کرد. ۱۲۰۰ سال قبل از میلاد، فرمی باستانی از زبان سانسکریت و زبان هندو-اروپایی، از شمال غرب به داخل هند وارد شده و به صورت زبان ریگ‌ودا نشر یافت؛ به گونه‌ای که به عنوان طلوع هندوئیسم در هند ثبت گردیده‌است. ۴۰۰ سال قبل از میلاد، قشربندی و محرومیت اجتماعی توسط نظام اجتماعی کاست

1 (به هندی: Bhārat Gaṇarājya)، (به انگلیسی: Republic of India)

در هندوئیسم شکل گرفته، بودیسم و جاینیسم ظهور کرده و از عدم ارتباط رتبه‌بندی اجتماعی با وراثت خانوادگی حمایت کردند. اتحادهای سیاسی، منجر به پیوستن امپراتوری مائوریا و گوپتا در گانگس باسین شد. مجموعه‌ی دوران این امپراتوری‌ها پر از خلاقیت‌های وسیع بود، اما در آن انحطاط وضعیت زنان و افزوده‌شدن دستگاه منظمی از عقاید نجاست نیز مشهود است. پادشاهان میانی در جنوب هند، نوشته‌جاتی به زبان دراویدی و فرهنگ‌های مذهبی را به پادشاهان جنوب شرق آسیا صادر نمودند [۴،۳،۲،۱]. در عصر قرون وسطی، مسیحیت، اسلام، یهودیت و مزدیسنا، در سواحل جنوبی و غربی هند ریشه دواندند. ارتش‌های مسلمان از آسیای مرکزی به‌طور متناوب به سرزمین‌های شمالی هند تهاجم کرده و در نهایت موجب برپایی سلطان‌نشینی در دهلی شده و شمال هند را به سپهر سیاسی دولت‌های اسلام در دوران قرون وسطی کشاندند. در قرن ۱۵ میلادی، امپراتوری ویجایانانگارا، فرهنگ هندوی مرکزی را در هند جنوبی ایجاد نمود. در پنجاب، آیین سیک ظهور نمود که با مذهب مستقر و نهادینه‌شده‌ی وقت مخالفت می‌کرد. امپراتوری گورکانی در سال ۱۵۲۶ میلادی، دو قرن صلح نسبی را در منطقه حاکم کرده و در زمینه‌ی معماری، میراث درخشانی را از خود به جای گذاشت. با توسعه‌ی تدریجی سلطه‌ی کمپانی هند شرقی، این کشور تبدیل به اقتصاد مستعمراتی شد ولی از سوی دیگر نیز موجبات یکپارچگی حاکمیتی فراهم گردید. راج بریتانیایی از سال ۱۸۵۸ میلادی آغاز شد. حقوق و تعهدات مورد انتظار مردم هند به تدریج پذیرفته شد و همزمان استفاده از فناوری رواج بیشتری یافت؛ ایده‌هایی چون آموزش، مدرنیته و زندگی عمومی در فرهنگ مردم هند ریشه دواند. سپس تحركات پیشگامانه و اثرگذار ملی در جامعه ظهور و بروز یافت که از ویژگی‌های آن، می‌توان به مقاومت مسالمت‌آمیز مردم اشاره نمود که در نهایت به عامل مهمی در پایان یافتن حکومت بریتانیا تبدیل گشت. در سال ۱۹۴۷ میلادی، امپراتوری هندی-بریتانیایی به دو قلمرو مستقل تقسیم شد، یکی از آن‌ها قلمرویی با اکثریت هندو (قلمرو هند) و دیگری قلمرویی با اکثریت مسلمان (قلمرو پاکستان) بود که در این میان جمعیت زیادی از مردم کشته شده و یا مجبور به مهاجرت شدند؛ این آمار در تاریخ شبه‌قاره بی‌سابقه بود [۵،۴]. هند از سال ۱۹۵۰ میلادی نوع حکومت خود را به جمهوری فدرال تغییر داده و تحت حاکمیت نظام پارلمانی دموکراتیک بوده‌است. جامعه‌ی هند تکتگر، چندزبانه و چندنژادی است. جمعیت هند از ۳۶۱ میلیون نفر در سال ۱۹۵۱ میلادی به یک میلیارد و دوپست و یازده میلیون نفر در سال ۲۰۱۱ میلادی رسید. در همان زمان، درآمد سرانه‌ی اسمی هند از ۶۴ دلار به ۱۴۹۸ دلار افزایش یافته و نرخ سواد از ۱۶/۶ درصد به ۷۴ درصد رسید. هند از یک کشور نسبتاً فقیر در سال ۱۹۵۱، به یک اقتصاد بزرگ، با رشد سریع و قطب خدمات فناوری اطلاعات تبدیل شد که طبقه‌ی متوسط آن در حال توسعه می‌باشد. این کشور برای توسعه‌ی برنامه‌ی فضایی، شامل مأموریت‌های فرازمینی آینده‌گام‌هایی طراحی کرده‌است. فیلم، موسیقی و آموخته‌های روحانی هند، نقش فزاینده‌ای در

فرهنگ جهانی دارد. با افزایش نابرابری اقتصادی در هند، نرخ فقر در این کشور کاهش یافته‌است. هند مسلح به سلاح هسته‌ای است و جزو کشورهای پرهزینه از نظر بودجه نظامی محسوب می‌شود. بر روی کشمیر مناقشه‌ای با همسایگانش چون پاکستان و چین دارد که از اواسط قرن بیستم میلادی لاینحل باقی مانده‌است. از میان چالش‌های اجتماعی-اقتصادی که هند با آن مواجه است می‌توان به نابرابری نژادی، سوء تغذیه‌ی کودکان و بالارفتن سطح آلودگی هوا اشاره نمود. سرزمین هند با برخورداری از چهار نقطه‌ی داغ تنوع زیستی، به نوعی از اُبرتَنوع (تنوع فراوان) برخوردار است. ۲۱/۴ درصد از مساحت هند از جنگل پوشیده شده‌است. حیات وحش هند که در فرهنگ هندی به‌طور سنتی دید مداراگونه‌ای نسبت به آن وجود داشته، در میان این جنگل‌ها و در مناطق حفاظت‌شده مورد پشتیبانی واقع شده‌است. معمولاً در مورد هند کلی‌گویی شده و ویژگی‌هایی به کل آن تعمیم داده می‌شود. هند کشوری پهناور و متنوع بوده که گوناگونی ژنتیکی، زبانی، غذایی و لباسی آن تا حدی با یک قاره برابری می‌کند. پهناوری هند تقریباً ۳,۲۸۷,۲۶۳ کیلومتر مربع برآورد شده که آب‌های داخلی ۹/۶ درصد از آن را تشکیل می‌دهد. برآورد جمعیت هند مطابق با آخرین آمار در سال ۲۰۲۳ میلادی ۱ میلیارد و ۴۳۳ میلیون نفر است. یکای پول این کشور روپیه است که به یکصد پیسه تقسیم می‌شود. ارزش روپیه در مقطع ده ساله‌ی مارس ۲۰۰۴ تا مارس ۲۰۱۴ میلادی، بین ۳۹ روپیه تا ۶۹ روپیه برای هر دلار آمریکا در نوسان بوده‌است. در ژانویه ۲۰۲۴، هر روپیه هند معادل ۰/۱۲ دلار آمریکا و هر دلار آمریکا معادل ۸۳/۳۳ روپیه بوده‌است [۶].

از میان ۱۰ ابرشهر بزرگ جهان، سه شهر آن در کشور هند واقع شده‌اند. طبق آمار سازمان ملل، امروزه دهلی‌نو دومین ناحیه‌ی شهری بزرگ جهان محسوب می‌شود؛ بمبئی (مومبای) در رده‌ی هفتم و کلکته رتبه‌ی دهم قرار دارد. جمعیت دهلی و حومه‌های بلافصل آن بیش از ۳۲ میلیون نفر بوده و از این نظر بعد از توکیو در رتبه‌ی دوم جهان است. در قرن هفدهم، دهلی برای مدت کوتاهی پرجمعیت‌ترین شهر جهان بود، اما در سال ۱۹۶۰ میلادی حتی در میان ۳۰ شهر پرجمعیت جهان جایی نداشت. از آن پس رشد سالانه جمعیت این شهر بیش از ۴ درصد بوده‌است. نرخ سالانه رشد جمعیت اخیراً رو به کاهش گذاشته، اما هنوز هم بالای ۳ درصد است. با توجه به این نرخ رشد، جمعیت این شهر از طریق زاد و ولد و مهاجرت، سالانه ۷۰۰ هزار نفر افزایش یافته که موجب اعمال فشار زیادی بر منابع پایتخت هند می‌شود. تأمین آب، یکی از مشکلات عمده‌ی افزایش جمعیت است. تقریباً یک‌چهارم خانوارهای ساکن شهر، از دسترسی دائمی به منابع آب محروم‌اند. شش شهر بزرگ دیگر هند، یعنی چنای (مدرس)، بنگلور، حیدرآباد، احمدآباد، پونه (بونا) و سورات، در فهرست صد ناحیه‌ی شهری بزرگ سازمان ملل قرار دارند [۶].

دولت هند بزرگ‌ترین دموکراسی جهان محسوب می‌شود. استقلال هند (که در آن هنگام پاکستان، بنگلادش و نیپال را هم دربر می‌گرفت) در ۱۵ اوت سال ۱۹۴۷ میلادی (برابر

۲۳ مرداد ۱۳۲۶ خورشیدی) اعلام شد. جواهر لعل نهرو ملقب به «پاندیت: معلم»، یکی از بزرگ‌ترین رهبران جنبش استقلال هند، از نمایندگان کنگره ملی هند بود که به عنوان اولین نخست‌وزیر هند انتخاب شد. قانون اساسی هند در سال ۱۹۴۹ میلادی به تصویب رسیده و از ۲۶ ژانویه سال بعد به اجرا درآمد و از آن هنگام تاکنون بدون تغییر اساسی با موفقیت اجرا شده‌است. این قانون به دولت‌های ایالتی اختیارات گسترده‌ای اعطا کرده‌است. در نظام سیاسی هند، نخست‌وزیر بالاترین مقام اجرایی کشور بوده و رئیس‌جمهور مقامی تشریفاتی است که معمولاً از میان چهره‌های بسیار محبوب در سراسر کشور انتخاب می‌شود. حزبی که اکثریت آرا را در انتخابات به دست آورد، نخست‌وزیر را تعیین کرده و سپس با احزاب ائتلافی، هیئت دولت را تشکیل می‌دهد. رئیس‌جمهور از جمع‌بندی آرای نمایندگان مجالس مرکزی و ایالتی از میان کاندیداهای احزاب تعیین می‌گردد. کمیسیون انتخابات این کشور، یک نهاد مستقل دولتی محسوب شده که در تشخیص شرایط برگزاری انتخابات و نظارت کامل بر آن، اختیار تام دارد. قوهی مقننه‌ی هند شامل دو مجلس با نام‌های لوک‌سابا (مجلس عوام) و راجیاسابا (مجلس سنا) است. راجیاسابا از ۲۵۰ نماینده تشکیل شده که ۱۲ نفر آن‌ها را رئیس‌جمهور و بقیه را نمایندگان مجالس ایالتی برمی‌گزینند. سناتورها باید در زمینه‌ی ادبیات، علم، هنر و مسائل اجتماعی متخصص باشند. ریاست جلسات این مجلس به عهده‌ی معاون رئیس‌جمهور است. لوک‌سابا از ۵۴۵ نماینده تشکیل شده که ۵۳٪ آن‌ها با رأی مستقیم مردم، ۱۳ نفر از ۷ فرمانداری کل و ۲ نفر توسط رئیس‌جمهور و از میان بریتانیایی‌های هندی‌تبار انتخاب می‌شوند. نخست‌وزیر توسط حزب حاکم در مجلس لوک‌سابا معرفی می‌شود. اولین انتخابات سراسری هند در سال ۱۹۵۲ میلادی برگزار شد. از آن زمان تا سال ۱۹۶۷، کنگره‌ی ملی هند پیوسته بیش از ۷۳ درصد کرسی‌های لوک‌سابا را در اختیار داشته‌است؛ اما پس از آن سال، محبوبیت احزاب دیگر به ویژه حزب ناسیونالیست بهاراتیا جاناتا و احزاب ایالتی از رشد چشمگیری برخوردار شدند. در طی سال‌های متمادی، تنها یک بار در روند دمکراسی این کشور وقفه ایجاد شده‌است؛ در اواخر دهه‌ی ۱۹۷۰ میلادی، درگیری‌های داخلی در کشور منجر به اعلام حالت فوق‌العاده از سوی ایندیرا گاندی شد که در نهایت سرنگونی دولت وی توسط ارتش هند را به دنبال داشت. یکی از مهم‌ترین عوامل نارضایتی از ایندیرا گاندی و دولت‌ش، برنامه‌های او برای تنظیم خانواده و کاهش رشد سرسام‌آور جمعیت بود [۱]. در قاره‌ی آسیا یک رقابت چهار طرفه بین کشورهای چین، هند، ژاپن و آمریکا در جریان است. هند با رهبران چین برای رفع اختلافات مرزی وارد مذاکره شده‌است. چین هم قصد دارد با دورزدن اتحاد ژاپن و آمریکا و دنبال کردن سیاست «دیپلماسی نامتقارن»، جایگاه نوینی در عرصه‌ی جهانی برای خود تعریف کند. یانگ بایون، کارشناس مرکز تحقیقات آسیا و اقیانوس آرام در دانشگاه بیدای شهر پکن می‌گوید: «ما با هند نقاط مشترک بسیاری داریم از جمله تمدنی درخشان، دوران تحقیر استعماری و جمعیت بالا».

او با ارائه‌ی این فهرست می‌خواهد نشان دهد که بین این دو غول آسیایی شباهت‌ها بیش از تفاوت‌ها است. بازگشایی گذرگاه‌های مرزی به ویژه گذرگاه ناتولا که در ارتفاع ۴۰۰۰ متری از سطح دریا واقع شده و زمانی یکی از راه‌های ارتباطی معروف جاده ابریشم بوده، گامی بزرگ برای بهبود روابط دو کشور محسوب می‌شود. روابطی که به دلیل حمایت سنتی هندی‌ها از خودمختاری تبت، پناه‌دادن به رهبر معنوی بوداییان جهان و اختلافات مرزی کهنه، سال‌های متمادی دستخوش تنش‌های همیشگی بوده‌است [۶]. در حال حاضر، اقتصاد هند پنجمین اقتصاد بزرگ جهان از نظر تولید ناخالص داخلی اسمی<sup>۱</sup> و سومین اقتصاد بزرگ از نظر برابری قدرت خرید<sup>۲</sup> است. هند به‌رغم رکود اقتصاد جهانی با رشد اقتصادی متوسط بالاتر از ۶ درصد طی چند سال گذشته به یک قدرت اقتصادی تبدیل شده‌است. این میزان رشد نزدیک به رشد اقتصادی کشور همسایه آن چین است. اقتصاد هند با وجود داشتن تولید ناخالص داخلی ۳/۷۴ تریلیون دلار و مقام پنجم جهانی، هنوز با پدیده فقر شدید دست به‌گریبان است و درآمد سرانه‌ی (اسمی) هند در سال مالی ۲۰۲۳ میلادی، ۲۵۰۰ دلار است. مشکلات زیربنایی نیز در هند ادامه دارد اما پیشرفت‌های اقتصادی عظیم این کشور در چند سال اخیر رشد اقتصادی هند را به رقم ۷ درصد رسانده و کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند که در سال‌های آینده، این کشور به رشد اقتصادی ۱۰ درصد در سال نیز دست خواهد یافت. اگر روزی نام هند، یاد آور فقر و تنگدستی بوده‌است، اکنون پیشرفت‌های اقتصادی و رنسانس علمی این کشور توجه همگان را به خود جلب کرده است. مدت‌هاست که سرمایه‌گذاری‌های عظیم خارجی در این کشور امری عادی به‌شمار آمده و فروش کالاهای هندی در بازارهای جهان به شدت افزایش یافته‌است. کارشناسان سرآغاز پیشرفت‌های اقتصادی هند را سال ۱۹۹۱ میلادی می‌دانند. سالی که مانموهان سینگ وزیر دارایی وقت هند، برنامه‌هایی را برای خروج کشور از اقتصاد دستوری به تصویب رسانده و به تدریج به اجرا درآورد. از آن زمان به بعد به تدریج قوانین مالیاتی دست و پاگیر لغو، قوانین صادرات و واردات کشور تعدیل، امکان سرمایه‌گذاری خارجی فراهم و امنیت سرمایه‌های داخلی تأمین شد. مانموهان سینگ تا سال ۲۰۱۴ میلادی به مدت ده سال و چهار روز نخست‌وزیر هند بود و توسعه‌ی طرح‌هایی را که خود شروع کرده بود، ادامه می‌داد [۶].

1 Gross domestic product (GDP)

2 Purchasing power parity (PPP)

مشخصه	اندازه	رتبه جهانی	مرجع
جمعیت (نفر)	۱,۴۲۸,۶۲۷,۶۶۳	۱	داده‌های ویکی‌پدیا (۲۰۲۳) [۶]
مساحت (کیلومتر مربع)	۳,۲۸۷,۲۶۳	۷	داده‌های ویکی‌پدیا [۶]
تولید ناخالص داخلی (برابری قدرت خرید) (تریلیون دلار)	۱۳/۱۲	۳	داده‌های صندوق بین‌المللی پول <sup>۲</sup> (۲۰۲۳) [۷]
تولید ناخالص داخلی سرانه (برابری قدرت خرید) (دلار)	۹,۰۷۳	۱۲۷	داده‌های صندوق بین‌المللی پول (۲۰۲۳) [۹.۸]
تولید ناخالص داخلی (تریلیون دلار)	۳,۷۴	۵	داده‌های بانک جهانی
نوع حکومت	فدرال دموکراسی	-	داده‌های ویکی‌پدیا [۶]
واحد پول	روپیه هند	-	داده‌های ویکی‌پدیا [۶]
شاخص توسعه انسانی	۰.۶۳۳	۱۳۲ (متوسط)	داده‌های ویکی‌پدیا [۶]



شکل ۱- نقشه‌ی کشور هند به انضمام موقعیت همسایگان [۶]

1 این آمار شامل لاکشادویپ و جزایر آندامان و نیکوبار نمی‌شود.

## ۲-۱- چارچوب سیاستی اقتصاد دریا هند

### ۱-۲-۱- معرفی

کشور هند از موقعیت دریایی منحصر به فردی برخوردار است. خط ساحلی این کشور به طول ۷,۵۱۷ کیلومتر دارای ۹ ایالت ساحلی و ۱,۳۸۲ جزیره است. این کشور دارای ۱۲ بندر بزرگ و اصلی تحت عنوان «بندر اصلی<sup>۱</sup>» و ۲۰۵ بندر غیر اصلی است که در سال ۲۰۱۹ مجموعاً حدود ۱۳۰۰ میلیون تن محموله را میزبانی کرده‌اند. ۹۵ درصد تجارت حجمی هند از طریق دریا انجام می‌شود. منطقه‌ی اقتصادی انحصاری هند با مساحت بیش از دو میلیون کیلومتر مربع، از منابع زنده و غیرزنده سرشار بوده و دارای منابع قابل استحصال همچون نفت خام و گاز طبیعی است. تولیدات و خدمات ساحلی، مواد معدنی در اعماق دریا، تجارت دریایی، آبی‌پروری و شیلات، کشتیرانی و فناوری‌های مرتبط با دریا جزو مهم‌ترین زمینه‌هایی است که ظرفیت ایجاد ارزش افزوده در هند را دارد. همچنین اقتصاد ساحل، قابلیت پشتیبانی از حدود ۴ میلیون ماهیگیر و سایر جمعیت شهرهای ساحلی را دارد [۱۰].

این منافع دریایی گسترده‌ی هند، رابطه‌ای حیاتی با رشد اقتصادی و امنیت ملی این کشور دارد. همچنین اقتصاد دریایی آن، زیرمجموعه‌ای از اقتصاد ملی این کشور محسوب شده که شامل کل سیستم منابع اقیانوسی و زیرساخت‌های اقتصادی در مناطق دریایی و ساحلی در محدوده‌ی صلاحیت قانونی هند است و کمک زیادی به تولید کالا و ارائه‌ی خدمات می‌کند؛ همچنین دارای پیوندهای قوی با رشد اقتصادی، پایداری محیط‌زیست و امنیت ملی هند می‌باشد.

1 Major port



## ۲-۲-۱- وضعیت جهانی

اقتصاد دریا پس از سومین کنفرانس سران زمین در سال ۲۰۱۲ میلادی از اهمیت بیشتری برخوردار شد. این کنفرانس برگسترش مفهوم اقتصاد سبز در کنار اقتصاد دریا متمرکز بود. هدف‌گذاری سران کشورها در این کنفرانس، حفظ و استفاده‌ی پایدار از اقیانوس‌ها، دریاها و منابع دریایی با توجه به مفهوم توسعه‌ی پایدار به عنوان یک اصل راهنما برای حکمرانی جهانی بود. بعضی از کشورهای عضو، تعاریف خود را از اقتصاد دریایی اصلاح کردند. در هند نیز به منظور بهره‌مندی از مزایای اقتصاد دریا، پس از تجزیه و تحلیل داده‌های عمیق ارائه‌شده در گزارش‌های مختلف، پیش‌نویس چارچوب سیاستی، پیشنهاد گردید [۱۰].

در سراسر جهان، ابتکارات مختلف ملی و جهانی برای حکمرانی صحیح در اقتصاد دریا در حال انجام است. کشورهایمانند استرالیا، برزیل، انگلیس، آمریکا، روسیه و نروژ سیاست‌های دریایی اختصاصی و ملی خود را با نتایج قابل اندازه‌گیری و مقررات بودجه تدوین کرده‌اند. کشورهایمانند کانادا و استرالیا برای کسب اطمینان از پیشرفت و نظارت بر اهداف اقتصاد دریا، قوانین جدیدی وضع کرده و در سطوح فدرال و ایالتی نهادهای سلسله‌مراتبی ایجاد کرده‌اند [۱۰].

هند یکی از اولین کشورهای جهان بود که در سال ۱۹۸۱ میلادی واحد توسعه‌ی اقیانوس‌ها را ایجاد کرد. با تکیه بر بیش از سه دهه تجربه، هند با راه‌اندازی برنامه‌های جدیدی مانند اقیانوس‌شناسی و ماموریت اعماق اقیانوس، راه طولانی‌ای را طی کرده‌است. «وزارت علوم زمین»<sup>۱</sup> به برنامه‌ی دریا‌های پاک سازمان ملل پیوسته است تا استراتژی‌هایی را برای تخمین و کاهش زباله‌های دریایی توسعه دهد. هند همچنین از حقوق انحصاری اکتشاف در مساحت نزدیک به ۷۵ هزار کیلومتر مربع در آب‌های بین‌المللی واقع در اقیانوس هند برخوردار است [۱۰].

## ۱-۲-۳- چشم‌انداز چهارچوب سیاستی

در چشم‌انداز دولت هند تا سال ۲۰۳۰ میلادی که در فوریه ۲۰۱۹ رونمایی شد، از اقتصاد دریا به عنوان یکی از ده بُعد اصلی رشد اقتصادی نامبرده شده‌است. اقتصاد دریا به عنوان بُعد ششم این چشم‌انداز ذکر شده که بر ضرورت یک سیاست منسجم در تحقق برنامه‌های چشم‌انداز تأکید می‌کند. سیاست قبلی در مورد اقتصاد دریا توسط وزارت علوم زمین در سال ۲۰۱۵ میلادی آغاز شده بود که نهایی نشد. این چارچوب خط مشی مبتنی بر چندین ایده است. رویکرد هند برای حکمرانی ظرفیت اجتماعی-اقتصادی پیشرفت دریایی بر موارد زیر متمرکز شده‌است [۱۰]:

- ۱) چارچوبی برای شناسایی صحیح فعالیت‌های اقتصاد دریا و سهم آن در درآمد ملی؛
- ۲) برنامه‌ریزی فضایی به همراه ارزیابی علمی منابع دریایی و استفاده‌ی پایدار از آن‌ها؛
- ۳) به‌کارگیری فرصت‌های سرمایه‌گذاری، سرمایه‌ی فیزیکی و سرمایه‌ی انسانی در بخش‌های مختلف برای استفاده از ظرفیت اقتصاد دریا، بهینه‌سازی تولید ناخالص داخلی و بهبود وضعیت اشتغال؛
- ۴) تأمین رفاه، ایمنی و معیشت ماهیگیران در نواحی ساحلی؛
- ۵) نوآوری برای اطمینان از ضایعات صفر، فناوری‌های کم‌کربن به‌صرفه و تمرکز بر فعالیت‌های سبز؛
- ۶) اقدامات امنیتی اقیانوس و تعهدات متوازن بین‌المللی.

## ۱-۲-۴- چارچوب حاکمیت اقتصاد دریای هند

در ادامه تحول در حوزه اقتصاد دریا هند، ناظر بر راهکارهای حاکمیتی کارشناسان پیشنهاد گردآوری همه‌ی ذینفعان حوزه‌ی دریا و تشکیل شورای ملی اقتصاد دریا<sup>۱</sup> را مطرح کردند. اجرای موارد زیر، از وظایف این شورا تلقی می‌شود [۱۰]:

- نظارت و ارزیابی کلی طرح‌ها، پروژه‌ها و اهداف اقتصاد دریا برای اجرای به‌موقع آن‌ها؛
- ارائه‌ی رهنمودها و دستورالعمل‌ها برای پیشبرد اهداف سیاستی پیشرفت دریایی؛
- ارائه‌ی رهنمودها و دستورالعمل‌ها به وزارتخانه‌ها و بخش‌های مربوطه در توسعه‌ی همکاری‌های بین‌المللی و ظرفیت‌سازی در اقتصاد دریا؛
- ارائه‌ی دستورالعمل برای تعیین تعرفه و مذاکرات مربوط به یارانه‌ی شیلات و مسائل نظارتی.

1 National Blue Economy Council (NBECC)

در حال حاضر، هند چارچوب سازمانی خاصی یا مقررات جامعی برای اعطای مجوز، اجازه، ارزیابی و نظارت بر فعالیتهای دریایی همچون اکتشاف، حمل و نقل، ذخیره‌سازی و... ندارد؛ البته برخی از وزارتخانه‌ها مانند وزارت انرژی‌های تجدیدپذیر در هند برای انجام این کار تلاش کرده‌اند اما نیاز مبرمی به ایجاد یک ساختار حاکمیتی یکپارچه برای مدیریت محیط‌زیستی همه‌ی منابع اقیانوسی، موادمعدنی، منابع زنده، توسعه‌ی انرژی دریایی و... در هند وجود دارد. این امر هماهنگی بین وزارتخانه‌ها و دولت‌های ایالتی را ممکن ساخته و تجربیات بین‌المللی را با رویکردهای نظارتی و حاکمیتی مختلف در نظر می‌گیرد. شورای مذکور می‌تواند متشکل از وزرای علوم زمین، امور خارجه، محیط‌زیست، جنگل‌ها و تغییرات آب و هوایی، انرژی‌های نو و تجدیدپذیر، معادن، نفت و گاز طبیعی، شیلات، علم و فناوری، گردشگری، دفاع، بازرگانی، کشتیرانی و دارایی باشد. وزرای ارشد ایالت‌های ساحلی نیز از امکان عضویت در شورا برخوردارند. رؤسای فدراسیون اتاق‌های بازرگانی و صنعت هند<sup>۱</sup>، وابسته‌های اتاق‌های بازرگانی و صنعت در هند<sup>۲</sup> و انجمن متخصصین بیمه<sup>۳</sup> نیز می‌توانند به عنوان عضو مدعو در شورا حضور یابند. این شورا باید حداقل یک بار در سال برای بحث پیرامون موضوعات کلیدی، تصویب برنامه‌ها و استراتژی‌ها و بررسی دستاوردها تشکیل جلسه دهد. کمیته‌ی اجرایی این شورا بایستی دارای شرایط زیر باشد:

(۱) تسهیل و حمایت از وزارتخانه‌ها و بخش‌های مختلف در اجرای توصیه‌های شورای ملی اقتصاد دریا؛

(۲) برنامه‌ریزی، هماهنگی و نظارت بر پروژه‌های در حال اجرا توسط وزارتخانه‌ها و دولت‌های ایالتی؛

(۳) حمایت از وزارتخانه‌ها و بخش‌های مرتبط با توسعه‌ی همکاری‌های بین‌المللی و ظرفیت‌سازی در اقتصاد دریا؛

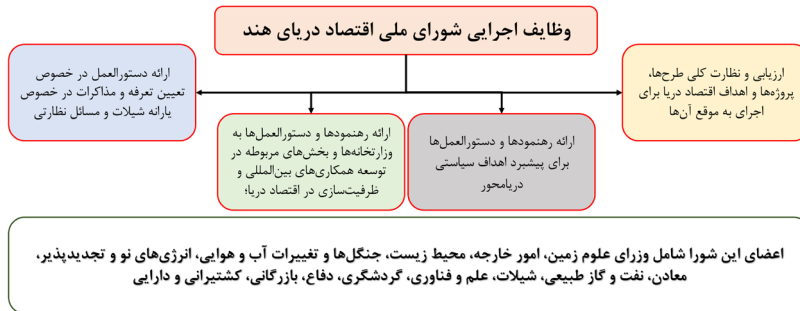
(۴) تسهیل کار وزارتخانه‌ها و سایر بخش‌های مرتبط در تعیین تعرفه‌گذاری، مذاکرات یارانه‌های بخش شیلات و مسائل نظارتی.

1 Federation of Indian Chambers of Commerce & Industry (FICCI)

2 The Associated Chambers of Commerce & Industry of India (ASSOCHAM)

3 chartered insurance institute (CII)

انتظار می‌رود کمیته‌ی اجرایی در صورت لزوم، حداقل سه بار در سال تشکیل جلسه دهد. با این حال، الزامات شورای پیشنهادی و کمیته‌ی اجرایی را می‌توان از مشورت با وزارت علوم قبل از نهایی‌کردن چارچوب کلی ارزیابی کرد. همچنین برای اجرای طرح‌های مختلف، نیاز به ایجاد یک صندوق مالی اقتصاد آبی با مشارکت وزارتخانه‌ها و بخش‌های مرتبط حاضر در شورا حس می‌شود؛ البته می‌توان این نیاز را با استفاده از یک ردیف بودجه‌ی مستقل تحت کنترل شورای حاکم اقتصاد دریا مرتفع نمود. هدف از ایجاد این صندوق، حمایت از پروژه‌های مقطعی و دارای اهمیت استراتژیک برای هند است [۱۰].



شکل ۲- وظایف اجرایی شورای ملی اقتصاد دریای هند و اعضای این شورا [۱۰]

اگرچه مسائل در طول زمان تغییر خواهند کرد، اما نکات قابل اجرا که در ادامه به آن‌ها اشاره خواهد شد، به طور آزمایشی در میان‌مدت پیش‌بینی شده‌است. در میان‌مدت، نیاز به تصویب یک چارچوب قانونی مناسب برای اقتصاد دریا حس خواهد شد. برای اطمینان از توسعه‌ی مقررات و انطباق آن‌ها با قوانین و شرایط فعلی حاکم، ممکن است یک قانون فراگیر یا مجموعه‌ای از قوانین خاص پیرامون وزارتخانه‌های مربوطه، بازبینی، اصلاح و یا تصویب شوند. با این حال، در کوتاه‌مدت، چارچوب سیاست پیشنهادی باید به قدر کافی کارآمد باشد تا امکان عملکرد تثبیت‌شده را فراهم آورد.

اقتصاد دریا را باید به عنوان یک عامل مهم رشد و اشتغال در نظر گرفت. این موضوع ضرورت ایجاد ظرفیت‌های لازم برای رفع چالش‌های بخش‌های تشکیل‌دهنده‌ی اقتصاد دریا را نشان می‌دهد. البته رفع چالش‌های اقتصاد دریا، نیازمند جهت‌دهی دوره‌های آموزش عالی به سمت اقتصاد دریا است. در عین حال، باید با دانشگاه‌ها و مؤسسات تحقیق و توسعه مانند مؤسسه‌ی ملی فناوری اقیانوس و مؤسسه‌ی ملی اقیانوس‌شناسی به منظور به‌کارگیری همه‌ی استعدادها در بخش‌های مختلف اقتصاد دریا، پیوندهایی ایجاد شود. تقویت مهارت‌های نیروی انسانی موردنیاز کشور در حوزه‌های مختلف اقتصاد دریا و تدوین برنامه‌ی جدید درسی پیرامون آن در چارچوب سیاست آموزشی جدید، نیازمند طراحی و

تدوین طرح‌های نوین است. این امر می‌تواند به طور مشترک توسط وزارتخانه‌های آموزش و پرورش، توسعه‌ی مهارت و علوم زمین انجام شود [۱۰].

هدف از تهیه‌ی این پیش‌نویس سیاستی، افزایش چشمگیر سهم اقتصاد دریا در تولید ناخالص داخلی، بهبود زندگی جوامع ساحلی، حفظ تنوع زیستی دریایی و حفظ امنیت مناطق و منابع دریایی است. اقتصاد دریایی، افزایش رشد و رفاه اقتصادی را به دنبال خواهد داشت، مشروط بر اینکه استراتژی پایداری و رفاه اجتماعی-اقتصادی مورد توجه باشد. بنابراین نقشه‌ی راه پیشنهادی برای گسترش سیاست اقتصاد دریا، گامی مهم در جهت گشایش ظرفیت رشد اقتصادی و رفاه اجتماعی خواهد بود [۱۰].

### ۳-۱- فرصت‌های همکاری با هند در حوزه‌ی اقتصاد دریا

اقیانوس هند تا ۳۰۰ سال پیش محل رفت و آمد مهم‌ترین خطوط دریایی و تجاری دنیا بود؛ اما به تدریج با افول قدرت اقتصادی آسیا و اوج‌گیری اروپا و آمریکای لاتین به عنوان قطب‌های جدید اقتصادی دنیا، اهمیت راهبردی آن به شدت کاهش یافت. با اوج‌گیری دوبره‌ی آسیا، اقیانوس هند در حال پس‌گرفتن جایگاه واقعی خود است. هم‌اکنون اقیانوس هند محل اصلی گذر تجارت دریایی بین اروپا و آسیا است. در کنار این، بخش مهمی از منابع و مواد خام مورد نیاز آسیا از همین مسیر تأمین می‌شود. به عنوان مثال ۹۰ درصد نفت وارداتی چین از طریق اقیانوس هند و گذر از تنگه‌ی مالاکا به این کشور می‌رسد. چین نیز در مقابل تلاش کرده تا از طریق بنادر مهم در سواحل استان راکین در میانمار، سریلانکا و بندر دقم در عمان، حضور خود را در این منطقه‌ی مهم تثبیت کند. بدیهی است که با توجه به رقابت شدید آمریکا و هند با چین، این دو کشور نمی‌توانند نسبت به تحرکات پکن در این منطقه بی‌تفاوت بوده و از همین رو اقیانوس هند تبدیل به محل تقاطع منافع راهبردی چین، هند و آمریکا شده‌است. این تقاطع منافع سبب شده که برخی کارشناسان، اهمیت این منطقه را بیش از منطقه‌ی اقیانوسیه عنوان کرده و آن را محور جدید مبادلات تجاری در دنیا بنامند. نگاهی به سندهای بالادستی در خصوص اقیانوس هند از سال ۲۰۱۵ نشان می‌دهد که حوزه‌ی دریایی، مورد توجه مهم‌ترین رده‌های سیاستگذاری قدرت‌های دنیا به خصوص غرب بوده‌است. اهمیت این مساله زمانی بیشتر می‌شود که عمق نقش آفرینی‌های هند به عنوان کشوری هم‌وزن با چین در راهبرد آمریکایی‌ها نیز درک شده‌است.

یکی از برنامه‌های مهم در کشور هند که به آن اشاره گردید، پروژه‌ی ساگارمالا است. پروژه‌ی ساگارمالا ابتکار دولت هند برای بهبود عملکرد بخش لجستیک کشور است.

هدف این پروژه، استفاده از ظرفیت آبراه‌ها و خط ساحلی هند برای کاهش حداکثری هزینه‌های سرمایه‌گذاری مربوط به توسعه‌ی زیرساخت بنادر است [۱۱، ۱۲]. این امر مستلزم سرمایه‌گذاری ۸/۵ تریلیون روپیه (معادل ۱۴۰ میلیارد دلار آمریکا در سال ۲۰۲۳) برای راه‌اندازی بنادر بزرگ و جدید، مدرن‌سازی بنادر موجود هند، توسعه‌ی ۱۴ منطقه‌ی اقتصادی ساحلی و افزایش اتصال بنادر از طریق جاده‌ها، راه‌آهن، پارک‌های لجستیک چندوجهی، خطوط لوله و آبراه‌ها می‌باشد؛ همچنین بخشی از هزینه صرف توسعه‌ی بخش ساحلی با هدف افزایش صادرات کالا به میزان ۱۱۰ میلیارد دلار و ایجاد حدود ۱۰ میلیون شغل مستقیم و غیر مستقیم می‌شود. پروژه‌ی ساگارمالا پروژه‌ی شاخص وزارت بنادر و کشتیرانی هند برای توسعه‌ی بخش بندری در کشور محسوب شده که از طریق بهره‌برداری از خط ساحلی، آبراه‌های قابل کشتیرانی و موقعیت استراتژیک کشور در مسیرهای مهم تجارت دریایی بین‌المللی، به نتیجه می‌رسد [۱۳].

### ۱-۳-۱- اتحادیه‌ی همکاری‌های منطقه‌ای کشورهای حاشیه‌ی اقیانوس هند

ایده‌ی تشکیل اتحادیه‌ی همکاری‌های منطقه‌ای کشورهای حاشیه‌ی اقیانوس هند<sup>۱</sup>، در اواسط دهه‌ی ۱۹۹۰ میلادی توسط دولت موریس مطرح شد. اولین اجلاس کارشناسی مقدماتی آن در سال ۱۹۹۵ میلادی در بندر لوئیس، پایتخت این کشور و با شرکت نمایندگان هفت کشور موریس، استرالیا، هند، عمان، سنگاپور، آفریقای جنوبی و کنیا برگزار شد. در حال حاضر، این اتحادیه شامل ۱۹ عضو متشکل از کشورهای استرالیا، بنگلادش، هند، اندونزی، جمهوری اسلامی ایران، کنیا، ماداگاسکار، مالزی، موریس، موزامبیک، عمان، سنگاپور، آفریقای جنوبی، سریلانکا، تانزانیا، تایلند، امارات متحده عربی، سیشل و یمن بوده و پنج کشور چین، مصر، ژاپن، انگلیس و فرانسه نیز به عنوان طرف گفت‌وگو با اتحادیه همکاری می‌کنند. سازمان توربسم اقیانوس هند<sup>۲</sup> و گروه تحقیقاتی اقیانوس هند<sup>۳</sup> ناظران این اتحادیه هستند.

1 Indian Ocean Rim-Association for Regional Cooperation (IOR-ARC)

2 IOTO

3 IORG

از لحاظ جغرافیایی، این اتحادیه وسعتی بیش از ۲۰/۵ میلیون کیلومتر مربع از سه قاره‌ی آسیا، آفریقا و اقیانوسیه را دربرگرفته و جمعیتی نزدیک به ۲ میلیارد نفر را در خود جای داده‌است. استرالیا، هند، ایران و آفریقای جنوبی از وسیع‌ترین کشورهای اتحادیه و هند، اندونزی، بنگلادش و ایران نیز از پرجمعیت‌ترین کشورهای اتحادیه‌ی مذکور به شمار می‌روند. اتحادیه‌ی همکاری‌های منطقه‌ای کشورهای حاشیه‌ی اقیانوس هند بر پایه‌ی بهبود و تسریع همکاری‌های اقتصادی و گردهمایی نمایندگان دولت، تجار و دانشگاه‌ها بنا شده‌است؛ این اتحادیه، با در نظر گرفتن چندجانبه‌گرایی در جهت گسترش تفاهم و همکاری سودمند دوجانبه از طریق اجماع نظر، نگرش تکاملی و عدم مداخله‌جویی تلاش کرده و اصول واحدی را در مورد تمامی دولت‌های عضو به کار خواهد بست.

اهداف کلی اتحادیه‌ی مذکور بر پایه‌ی تقویت همکاری‌های آموزشی و تکنولوژیکی، آزادسازی تجاری و انجام سرمایه‌گذاری برای تقویت روابط تجاری و اقتصادی بین کشورهای عضو تعریف شده‌است. از مهم‌ترین پروژه‌های همکاری بین اعضا، می‌توان به ایجاد واحد حمایت از شیلات برای همکاری در زمینه‌ی ماهیگیری و آبیان، توسعه‌ی گردشگری، تشکیل شورای حمل و نقل دریایی، ایجاد مرکز علوم و انتقال فناوری اشاره نمود. همکاری اعضا، پیرامون منابع آلودگی اقیانوس هند، حفاظت از محیط‌زیست و ذخایر این اقیانوس، توسعه‌ی تجارت و سرمایه‌گذاری، انرژی، ایجاد پارک‌های فناوری و... در جریان است.

## ۴-۱- علت انتخاب کشور هند به عنوان مطالعات تطبیقی

انتخاب کشور هند در میان کشورهای دریایی جهت مطالعات تطبیقی اقتصاد دریا به دلایل عمده زیر بوده‌است:

- تولید ناخالص داخلی و سهم قابل توجه دریا در تولید ناخالص داخلی این کشور؛
- جایگاه ویژه‌ی جهانی در اقتصاد دریا در میان کشورهای پیشرو؛
- جایگاه جغرافیایی ویژه و تمایلات این کشور در همکاری با ایران در بخش حمل و نقل دریایی؛
- نگاه توسعه‌ای هند به دریا و استفاده از ظرفیت‌های مغفول با تدوین برنامه‌هایی همچون ساگارمالا؛
- نگاه ویژه به توان رقابتی در زمینه‌ی بنادر و حمل و نقل دریایی در این کشور.

کشور هند به عنوان هفتمین کشور بزرگ جهان از نظر مساحت، قلمروی آبی وسیعی از دریای عمان و خلیج بنگال تا سواحل معبد جزایر آندامان و نیکوبار را در اختیار داشته و اقتصاد دریایی آن نقش بسیار مهمی در رشد و توسعه‌ی اقتصادی آن ایفا می‌کند. دولت هند با توجه به امکاناتی که در اختیار دارد، پروژه‌ها و برنامه‌های زیادی از جمله پروژه‌ی «ساگارمالا» را با هدف مدرن‌سازی زیرساخت‌های بندری و بهسازی مسیر اتصال به مناطق ساحلی در دستور کار قرار داده‌است.

دولت هند به منظور دستیابی به یک منبع اقتصادی پایدار، برنامه‌ی «توسعه‌ی اقتصاد آبی» را در چشم‌انداز آینده‌ی کشور قرار داده‌است. هند در حال حاضر با چالش‌هایی از جمله تغییرات آب و هوایی، آلودگی دریا و بهره‌برداری بیش از حد از منابع دریایی مواجه است. آسیب‌شناسی و بررسی شیوه‌های توسعه‌ی اقتصاد آبی در این کشور نشان می‌دهد که مدیریت پایدار منابع، افزایش فعالیت‌های تحقیق و توسعه، تمرکز بیشتر بر فناوری اطلاعات مرتبط با دریا و حمل و نقل آبی، سرمایه‌گذاری در بخش گسترش زیرساخت‌ها و ایجاد بستر گسترش همکاری و مشارکت با سایر کشورها، می‌تواند به شکوفایی اقتصادی آبی بیش از پیش کمک کند [۹].

ایران یکی از کشورهایی است که به دلیل موقعیت جغرافیایی خود، قادر به ایفای نقش مهمی در این معادله است. ایران از طریق دریای عمان به صورت مستقیم با اقیانوس هند مرتبط بوده و بندر اقیانوسی چابهار با وجود تحریم‌های شدید آمریکا همچنان به عنوان یک گزینه‌ی مهم برای ارتباط افغانستان و کشورهای



حاشیه‌ی اقیانوس هند با دریای عمان مطرح است. ایران حافظ امنیت مهم‌ترین مسیر انرژی صادراتی دنیا یعنی خلیج فارس است و علاوه بر آن به عنوان کشوری مؤثر در حفظ امنیت اقیانوس هند شناخته می‌شود. علیرغم دشمنی دیرینه‌ی کشورهای غربی با آن، هنوز هم به‌عنوان یکی از مسیرهای احتمالی برای متصل شدن اروپا و آسیا در نقشه‌ی بزرگ چین برای راه‌های تجاری دنیا مطرح است. اگرچه در تحریم‌های یکجانبه‌ی آمریکا تلاش شده تا از هرگونه اقدام جدی برای توسعه‌ی ظرفیت‌های اقتصادی ایران جلوگیری شود، اما تلاش هند برای تبدیل کردن بندر چابهار به لنگرگاهی برای اتصال به افغانستان و منطقه‌ی اقیانوس آرام در مقابل سرمایه‌گذاری گسترده چین در خلیج گوادر و همکاری با پاکستان نشان می‌دهد که جایگاه ایران فراموش‌ناشدنی است.

### ۱-۴-۱- کریدور شمال-جنوب و هند

پس از آغاز درگیری اوکراین و قطع ارتباط با بازارهای اروپایی، حجم صادرات روسیه به هند و ایران افزایش یافت. با این وجود، مسکو به دنبال تقویت روابط تجاری خود به وسیله‌ی کشتی، راه‌آهن و جاده است که در این راستا، کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب برای دستیابی به این مهم ضروری است؛ زیرا سن‌پترزبورگ و بمبئی را از مسیر ایران به هم متصل می‌کند. اهمیت این پروژه پس از جنگ اوکراین افزایش یافت، اما چشم انداز آن به همکاری سایر کشورها مانند ایران و هند بستگی دارد. در این میان، ایران پل زمینی مستحکمی است که قفقاز، غرب آسیا، آسیای مرکزی و آسیای جنوبی را به هم متصل می‌کند ولی تحریم‌های اقتصادی و مداخلات خارجی مانع جدی برای استفاده از این ظرفیت ژئوپلیتیکی شده است [۱۰، ۱۴].

به دلیل وخامت روابط مسکو و واشنگتن، مسیر سنتی کشتیرانی روسیه تا هند، از سن‌پترزبورگ تا بمبئی، به شدت آسیب‌پذیر شده است. از این رو مسکو درصدد کاهش وابستگی خود به تجارت دریایی برآمده و موفق شد در ماه سپتامبر سال ۲۰۰۰ میلادی با دولت‌های هند و ایران قراردادی مبنی بر ایجاد کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب امضا کند. در سال‌های بعد کشورهای قزاقستان، بلاروس، عمان، تاجیکستان، جمهوری آذربایجان، ارمنستان و سوریه به این توافقنامه پیوستند؛ البته همه‌ی کشورها از اهمیت و جایگاه برابری در این پروژه برخوردار نبوده و مطابق انتظار، کشورهای روسیه، ایران و هند ستون فقرات این پروژه را تشکیل می‌دهند [۱۷، ۱۶].

کریدور حمل و نقل بین‌المللی شمال-جنوب، نوید ایجاد یک شبکه‌ی حمل و نقل چندوجهی را می‌دهد که شامل اتصالات ریلی و بنادر است. این مسیر برنامه‌ریزی شده،

کالاها را از سن‌پترزبورگ و مسکو به ولگوگراد و سپس به شهر بندری آستراخان در جنوب منتقل می‌کند. این کریدور به سه محور شرق، غرب و ترانس خزر تقسیم می‌شود. شاخه‌ی غربی شامل راه‌آهنی است که از باکو به ایران می‌آید. شاخه‌ی شرقی نیز آسیای میانه را به ایران متصل می‌کند و ترانس خزر مسیر ارتباط دریایی روسیه و ایران را فراهم می‌کند. در نهایت هر قطار به مقصد نهایی خود در بندرعباس و چابهار خواهد رسید تا به بمبئی منتقل شود [۱۸،۱۹].

طول کریدور در مجموع، حدود ۷۲۰۰ کیلومتر و بسیار کمتر از مسیر دریایی ۱۶ هزار کیلومتری مدیترانه است. این کریدور می‌تواند هزینه‌های حمل و نقل را یک‌سوم و زمان حمل را دو پنجم کاهش دهد. در نهایت این مسیر موجب تسهیل تجارت میان سه کشور ایران، روسیه و هند شده و بهترین مسیر برای مبادلات انرژی دریای خزر (نفت، گاز، انرژی خورشیدی، برق آبی و بادی) و در راستای منافع هر سه کشور یاد شده قرار گیرد [۲۰].

ایده‌ی این کریدور به مدت دو دهه تا حد زیادی غیرفعال بود و به نوعی از اولویت کشورها خارج شده بود، اما تحریم‌های اخیر غرب، پروژه را به عنوان راه نجات اقتصادی برای روسیه معرفی کرد. مسکو، دهلی نو و تهران در ۱۰۲ پروژه‌ی زیرساختی سنگین در چارچوب این کریدور سرمایه‌گذاری خواهند نمود که در مجموع ۳۸ میلیارد دلار ارزش دارد. طرح ۱ میلیارد دلاری مسکو برای تبدیل کانال دون-ولگا به کریدور تجاری قابل کشتیرانی از جمله‌ی این طرح‌ها است. این کریدور بازارهای دریای خزر را به دریای سیاه پیوند داده و زنجیره‌های ارزش جدیدی در امتداد کریدور حمل‌ونقل شمال-جنوب پدیدار خواهد کرد. این فرآیند مستلزم عبور کالا از جمهوری آذربایجان خواهد بود که پیش از تنش‌های اخیر، تعدادی پروژه در همین راستا توسط تهران و باکو تعریف شده بود. به احتمال زیاد بندر باکو در آینده‌ی نزدیک با ظرفیت کامل بهره‌برداری خواهد شد که می‌تواند راه آهن آستارا-رشت را به خروجی مطمئن‌تری برای تجارت روسیه و ایران تبدیل کند [۲۳،۲۲،۲۱].

یکی دیگر از موارد زیرساختی ناتمام، راه‌آهن اتصال زاهدان و چابهار است. این خط برای ادغام جاده‌های زمینی و دریایی بسیار مهم است، اما هزینه‌ی آن ۱/۶ میلیارد دلار برآورد شده و شرکای ایران مانند دهلی نو تاکنون کمک چندانی نداشته و روسیه نیز درگیر تأمین هزینه‌های جنگ اوکراین است [۲۵،۲۴].

همکاری روسیه و ایران با کشورهای بی‌طرف مانند هند راهی برای ایجاد تنوع تجاری لازم برای کاهش تأثیر تحریم‌هاست. البته دهلی نیز از این شرایط استفاده کرده و حجم تجارت خود را افزایش داده است، به طوری که در سال ۲۰۲۲ میلادی،

شاهد افزایش چشم‌گیر چهار برابری در مبادلات خود با روسیه بود. دولت هند انگیزه‌های خاصی برای افزایش تجارتش دارد، از جمله‌ی آنها می‌توان به رساندن ارزش کل تجارت کشور از ۶۴۰ میلیارد دلار به ۲ تریلیون دلار تا سال ۲۰۳۰ میلادی اشاره کرد که کریدور حمل و نقل شمال-جنوب راهی مطمئن برای دستیابی به این هدف است. برای این منظور، دهلی نو از سال ۲۰۱۸ میلادی عملیات بندر چابهار در ایران را برعهده گرفت که دسترسی تجاری به خلیج فارس و ورود به بازارهای آسیای مرکزی به وسیله‌ی پروژه‌های زیرساختی را فراهم می‌کند. علاوه بر این، هند از راه‌اندازی پروژه‌ی چابهار، با هدف راهبردی احاطه‌کردن کریدور اقتصادی چین و پاکستان استقبال می‌نماید [۱۴-۲۵].

کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب، پروژه‌ی مهمی با هدف ارتقای جایگاه روسیه، هند و ایران است. البته اولویت‌های سیاسی کشورها متفاوت است ولی اهمیت این کریدور و منافع آن می‌تواند برخی اختلافات منطقه‌ای را برطرف کند [۱۴-۲۵].



فصل دوم

اقتصاد دریا هند

## ۲-۱- مقدمه

اقتصاد آبی پس از سومین کنفرانس سران زمین در سال ۲۰۱۲ میلادی اهمیت بیشتری پیدا کرد. این کنفرانس با هدف گسترش مفهوم اقتصاد سبز برای دربرگرفتن اقتصاد آبی تشکیل شد. پس از معرفی اصل «حفاظت و استفاده‌ی پایدار از اقیانوس‌ها، دریاها و منابع دریایی برای توسعه‌ی پایدار» به‌عنوان یک اصل راهنما با هدف اداره‌ی جهانی و توسعه‌ی پایدار توسط سازمان ملل متحد، مفهوم اقتصاد آبی پدیدار شد. چندین کشور عضو، تعاریف خود را از اقتصاد آبی تغییر دادند. طبق برآوردهای سازمان همکاری اقتصادی و توسعه<sup>۱</sup>، پیش از همه‌گیری ویروس کرونا در جهان، انتظار می‌رفت که اقتصاد دریا با نرخ‌ی دو برابر بقیه‌ی اقتصاد جهان رشد کند. لازم به توضیح است که ارزش افزوده‌ی اقتصاد آبی شامل تولید و خدمات ساحلی، تجارت دریایی، آبی‌پروری و شیلات، کشتیرانی، انرژی دریایی و ساحلی، مواد معدنی در اعماق دریا و فناوری‌های مرتبط با دریا می‌باشد. ابتکارات مختلف ملی و جهانی در سرتاسر جهان برای رشد اقتصاد دریا در حال انجام است.

اقتصاد آبی همواره استفاده‌ی پایدار از منابع اقیانوسی را برای توسعه‌ی اقتصادی و حفظ اکوسیستم اقیانوسی ترویج می‌کند و به عنصری حیاتی از چرخه‌ی گسترده‌تر توسعه‌ی پایدار و فراگیر تبدیل شده‌است. در عصر حاضر، تمایل به بهره‌برداری پایدار از ظرفیت منابع دریایی و اقیانوسی در سطح ملی و جهانی نمایان است. نوآوری‌های تکنولوژیکی، سرمایه‌گذاری‌ها و همکاری‌های چندجانبه موجب تسهیل پیشرفت در بخش‌های مختلف اقتصاد دریا شده‌است. کشور هند که در یک موقعیت مرکزی در اقیانوس هند واقع شده و دارای یک منطقه‌ی اقتصادی انحصاری گسترده است، از ظرفیت قابل توجهی برای بهره‌برداری از منابع دریایی برخوردار بوده و اقتصاد دریا می‌تواند به عنوان الگوی توسعه‌ی این کشور در آینده ظاهر شود. دهلی نو ابتکارات زیادی را برای ترویج فعالیت‌های اقتصادی دریا و توسعه‌ی زیرساخت‌های مدرن با هدف اتصال بیشتر مسیرهای دریانوردی،

1 Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD)

گسترش همکاری‌های بین‌المللی و تسهیل تجارت خارجی انجام داده‌است. علاوه بر این، این کشور به دنبال همکاری‌های چندجانبه‌ی گسترده‌تر در زمینه‌های تامین مالی، انتقال فناوری، ظرفیت‌سازی و اشتراک دانش است [۲۷،۲۶].

در چشم انداز دولت هند تا سال ۲۰۳۰ میلادی که در فوریه ۲۰۱۹ رونمایی شد، از اقتصاد دریا به عنوان یکی از ده بُعد اصلی رشد اقتصادی نامبرده شده‌است. اقتصاد دریا به عنوان بُعد ششم این چشم‌انداز ذکر شده که بر ضرورت یک سیاست منسجم در تحقق برنامه‌های چشم‌انداز تأکید می‌کند. نخست وزیر هند در سخنرانی هفتاد و چهارمین سالگرد استقلال این کشور در سال ۲۰۲۰ میلادی تأکید کرد که در شرایط جدید جهان، عبارت «همسایه» تنها به کشورهای دارای مرز مشترک اطلاق نمی‌شود، بلکه کشورهای دارای روابط حسنه، به نوعی همسایه‌ی یکدیگر محسوب می‌شوند. همچنین برقراری پهنای‌بند پرسرعت برای سرزمین‌های جزیره‌ای کشور و بهره‌مندی آنها از خدمات همتراز سرزمین اصلی جزو اهداف دولت است که از طریق کابل‌کشی فیبرهای نوری زیر دریا محقق خواهد شد. در این زمینه، هند باید یک محور مهم اقتصادی و استراتژیک نوظهور را بشناسد که از ساحل شرقی آفریقا تا اقیانوس آرام غربی گسترش یافته و می‌توان آن را محور سیشل-سنگاپور-ساموآ<sup>۱</sup> نامید. این محور باید مبنای یک سیاست قوی در حوزه‌ی اقتصاد دریایی برای هند باشد. هند موقعیت دریایی منحصر به فردی دارد و هر ساله حدود ۱۴۰۰ میلیون تن بار را جابجا می‌کند. منطقه‌ی انحصاری و اقتصادی هند با بیش از دو میلیون کیلومتر مربع، از منابع زنده و غیرزنده سرشار بوده و دارای منابع قابل استحصال زیادی همچون نفت خام و گاز طبیعی است. اقتصاد ساحلی، قابلیت پشتیبانی از ماهیگیران و سایر جمعیت شهرهای ساحلی را دارد. با این منافع گسترده‌ی دریایی، اقتصاد دریا در هند رابطه‌ی تنگاتنگی با رشد اقتصادی این کشور دارد [۲۹،۲۸،۱۰].

اقیانوس هند بخشی حیاتی از اقتصاد، معیشت و هویت فرهنگی هند است. در حال حاضر شیلات، نفت و گاز فراساحلی، گردشگری و به طور کلی صنایع دریایی کمک شایانی به اقتصاد کشورهای اقیانوس هند می‌کنند. منابع اقیانوسی، مرزهای ژئوپلیتیکی را به رسمیت نشناخته و بسیاری از چرخه‌های زیستی آن فرامرزی بوده که منجر به بهره‌برداری رقابتی می‌شود. در این راستا، پیشنهاد می‌شود که رشد مستمر، هماهنگ و فعال اقتصادهای آبی در اقیانوس هند بر اساس اصول زیر پایه‌گذاری شود [۳۰]:

- اشتراک‌گذاری مهارت‌ها، داده‌ها و دانش؛
- برنامه‌ریزی یکپارچه در مقیاس منطقه‌ای میان کشورها؛
- اتخاذ سیاست‌های خاص دریایی؛
- همکاری بین دولت و صنعت با تکیه بر دو بخش مهارت و سرمایه؛
- حکمرانی قوی برای صنایع و دولت.

این اصول، کشورهای حوزه‌ی اقیانوس هند را قادر می‌سازد تا زیربنای رشد پایدار اقتصاد دریایی خود را بنا نهند [۳۰].

در سال‌های اخیر، مجموعه‌ای از ابتکارات برای توسعه‌ی پایدار در حوزه دریایی ارائه شده‌است. این ابتکارات، شتاب‌دهنده‌ای برای تقویت رشد منافع دریایی هند و اقتصاد آبی هستند. رشد اشتغال و ارزش افزوده‌ی ناخالص به طور هماهنگ با اهداف توسعه‌ی پایدار سازمان ملل و در عین حال حفاظت از محیط‌زیست جزو اهداف مهم هند بوده که برای تحقق آن، باید استفاده‌ی کارآمد و پایدار از منابع اقیانوسی و تقویت قابلیت‌ها، ظرفیت‌ها و مهارت‌های مرتبط با آن را در دستورکار قرار دهد. برای توسعه‌ی اقتصاد آبی هند باید یک دستورکار روشن مبتنی بر چارچوب سیاستی شفاف تدوین شود. هدف این چارچوب سیاستی، افزایش تولید ناخالص داخلی کشور از طریق افزایش رشد اقتصادی پایدار و فراگیر در این حوزه و در عین حال همسوکردن برنامه‌ی توسعه‌ی هند با اهداف امنیت ملی و تعهدات بین‌المللی خواهد بود [۱۰].

وزارت علوم زمین، در حوزه‌ی اقتصاد دریایی هند فعالیت‌های منحصر به فرد و قابل توجهی را در چارچوب اساسنامه‌اش انجام داده‌است؛ اما هنوز هم نیاز به یک رویکرد جامع و مشترک بین بخش‌های مختلف حاکمیت برای حل مسائل تحولی حس می‌شود. به همین دلیل، شورای مشورتی اقتصادی نخست‌وزیر<sup>۱</sup>، رایزنی‌های بین‌وزارتی و ذینفعان را با هدف تدوین پیش‌نویس چارچوب سیاستی اقتصاد آبی هند آغاز کرده‌است [۳۰، ۱۰]. در اولین گام، یک جلسه‌ی عمومی با همه‌ی ذینفعان مربوطه، در ماه مه سال ۲۰۱۸ میلادی برگزار شد. برای رسیدن به یک درک مشترک در مورد ماهیت و دامنه‌ی اقتصاد آبی، ایده‌های کلی پیرامون این موضوع مورد بحث قرار گرفت. سپس، اولین جلسه‌ی کمیته‌ی راهبری در آگوست ۲۰۱۸ با حضور دبیران وزارتخانه‌های مربوطه و کارشناسان آن‌ها تشکیل شد. در ادامه، کارگروه‌هایی با حضور مقامات ارشد وزارتخانه‌های ذیربط و کارشناسان خارجی منتخب از نهادهای مشارکت‌کننده تشکیل شده و هفت حوزه‌ی اولویت‌دار شناسایی گردید.

اعضای کمیته‌ی راهبری، اقتصاد آبی هند را به عنوان یک مفهوم نوظهور توصیف کردند که کل اکوسیستم منابع اقیانوسی از جمله زیرسیستم‌های اقتصاد دریا را ذیل صلاحیت قانونی هند به رسمیت می‌شناسند. صلاحیت قانونی هند دارای پیوند اقتصادی، توسعه‌ی پایدار و امنیت ملی است. البته وزارت علوم زمین سه سال قبل، یعنی در سال ۲۰۱۵ میلادی برای نگارش پیش‌نویس سیاست اقتصاد آبی هند اقدام کرده بود ولی هرگز نهایی نشد. در طول بحث‌های کارشناسی بین اعضای کمیته‌ی راهبری، دو جنبه پیرامون اقتصاد دریا نمایان شد. اول اینکه هرگونه مفهوم‌سازی از اقتصاد دریا باید چند بُعدی و بین‌بخشی باشد. دوم اینکه برای واژه‌ی «اقتصاد دریا» هیچ عبارتی مورد توافق جهانی

1 Economic Advisory Council to the Prime Minister (EAC-PM): شورای مشورتی اقتصادی نخست‌وزیر یک نهاد مستقل است که برای

ارائه‌ی مشاوره در مورد مسائل اقتصادی به دولت هند، به ویژه به نخست‌وزیر تشکیل شده‌است.



نیست. بنابراین، هر کشور باید پارامترهای خود را با توجه به شرایط خود تعریف کند. در هند، سیاست اقتصاد دریا باید جنبه‌های بسیاری همچون حاکمیت خارج از ساحل را در برگیرد. این مورد باید شامل منابع با ارزش اقتصادی در دریا، بستر و زیر بستر دریا شود، همچنین باید زیرساخت‌های خشکی مانند بنادر، مسیرهای دریایی مرتبط با تجارت داخلی و بین‌المللی و منابع انرژی فراساحلی (مبتنی بر فسیلی و تجدیدپذیر) را شامل شود. حاکمیت خارج از ساحل باید فناوری‌های دریایی جدید و آخرین پیشرفت‌های علم را در نظر گرفته و به تولید کالاها و خدمات مربوط به شیلات، تولیدات دریایی، کشتیرانی و گردشگری که با دریا و اقیانوس‌ها مرتبط است، توجه داشته باشد.

حکمرانی اقیانوس‌ها، امنیت دریایی و نگرانی پایبندی به معاهدات و تعهدات بین‌المللی جزو سایر جنبه‌های مهمی است که باید در این سیاست گنجانده شوند. با در نظر گرفتن تمام این جنبه‌ها، می‌توان اقتصاد دریا هند را زیرمجموعه‌ای از اقتصاد ملی این کشور تعریف کرد که شامل کل منابع اقیانوسی و زیرساخت‌های اقتصادی موجود در مناطق دریایی و ساحلی هند است و به بهبود وضعیت اقتصادی هند کمک می‌کند. همچنین اقتصاد دریا دارای پیوندهای روشن با رشد اقتصادی، پایداری محیط‌زیست و امنیت ملی است [۳۲،۱۰].

## ۲-۲- حوزه‌های اولویت‌دار اقتصاد دریا در هند

بر اساس پنج حوزه‌ی اولویت‌دار شناسایی‌شده در زمینه‌ی اقتصاد دریا هند عبارتند از [۱۰]:

- ۱) حمل و نقل دریایی و بنادر؛
  - ۲) کشتی‌سازی و صنایع فراساحل؛
  - ۳) شیلات، آبی‌پروری و فرآوری آبزیان؛
  - ۴) گردشگری ساحلی و دریایی؛
  - ۵) سایر فعالیت‌های دریایی (انرژی‌های تجدیدپذیر، زیست فناوری دریایی و...).
- کارگروه‌های متخصص در پنج بخش بالا، در تهیه‌ی گزارشات خود به نکات مرجع زیر توجه داشته‌اند [۱۰]:

- مروری بر هر بخش و موضوعات آن؛
- سیاست‌ها و مقررات موجود در هر بخش؛
- سناریوی جهانی برای هر بخش؛
- پیشنهاداتی برای استراتژی‌های کوتاه‌مدت و میان‌مدت؛
- ارزیابی چالش‌ها در هر بخش؛
- نقش دولت و بخش خصوصی؛
- توصیه‌های خط‌مشی.

ورودی‌های ارزشمندی از کارشناسان فردی، وزارتخانه‌های مختلف و کارشناسان خارجی از

نهادهایی مانند بنیاد ملی دریانوردی<sup>۱</sup>، موسسه‌ی انرژی و منابع<sup>۲</sup>، فدراسیون اتاق‌های بازرگانی و صنعت هند<sup>۳</sup> و اتحادیه کشورهای حاشیه اقیانوس هند<sup>۴</sup> در حوزه‌های موردنظر اخذ شده‌است.

**سهام اقتصاد دریا در کشور هند در یک برآورد محافظه‌کارانه حدود ۴ درصد از تولید ناخالص داخلی برآورد شده‌است.** این آمار با روش‌شناسی بهتر، احتمالاً بیشتر از این مقدار خواهد شد. برای جمع‌آوری داده‌ها و برآورد اقتصاد دریایی در هند، باید مکانیزم جدیدی ابداع شود. اولین گام، تشکیل یک گروه تخصصی برای شناسایی بخش‌ها، زیربخش‌ها و فعالیت‌هایی است که در حوزه‌ی اقتصاد دریا قرار دارند. در این زمینه، هند باید از بهترین شیوه‌های جهانی الگوگیری کند. در این راستا، برای توسعه‌ی ابزارها و روش‌های علمی مناسب مربوط به اندازه‌گیری و مدیریت اقتصاد دریا، نیاز به ایجاد همکاری‌های علمی فعال با کشورها و موسسات پیشرو به خوبی حس می‌شود. به منظور تولید داده‌های قابل اعتماد در زمینه‌ی اقتصاد دریایی هند، توصیه‌های زیر ارائه شده‌است:

(۱) توسعه‌ی سیستم طبقه‌بندی ملی صنعتی ۲۰۰۸ برای گنجاندن فعالیت‌های مختلف مربوط به اقتصاد دریا؛

(۲) تعامل با تمام وزارتخانه‌های مربوطه برای جمع‌آوری داده‌ها؛

(۳) ایجاد یا توسعه‌ی یک آژانس رسمی برای ایمن‌سازی داده‌های مربوطه در سطح صنعت به صورت تفکیک‌شده؛

(۴) مداخله در روند شکل‌گیری طبقه‌بندی استاندارد بین‌المللی صنعتی سازمان ملل متحد برای کلیه‌ی فعالیت‌های اقتصادی<sup>۵</sup>.

در برآوردهای اقتصاد دریا، موضوعات اصلی درآمد ملی و تولید ناخالص داخلی است ولی برآورد آسیب‌های احتمالی به محیط‌زیست و اکوسیستم اقیانوسی ناشی از بهره‌برداری از منابع مختلف اقیانوسی نیز باید در نظر گرفته شود. در بخش بعدی از گزارش، به جزئیات موجود در اولویت‌های مطرح‌شده در اقتصاد دریا هند پرداخته می‌شود.

## ۲-۱-۲- بندار و حمل و نقل دریایی (کشتیرانی)

کارشناسان حوزه‌ی بندار و حمل و نقل دریایی تاکید دارند که توسعه‌ی زیرساخت‌های جاده‌ای، ریلی و آبراه‌های داخلی به منظور اتصال بندار و دستیابی به بهره‌وری بیشتر در بخش لجستیک و صرفه‌جویی در زمان و هزینه‌ها بسیار مهم است. بر این اساس، توصیه‌های زیر از اهمیت بالایی برخوردارند [۱۰]:

1 NMF

2 TERI

3 FICCI

4 IORA

5 ISIC

۱) استفاده از مفهوم اسپوک‌هاب<sup>۱</sup> در صادرات؛  
 ۲) ایجاد زیرساخت‌های انبار، تجمیع حمل و نقل و یکپارچه‌سازی محموله‌ها برای مناطق تحت پوشش کارآمد؛  
 ۳) اجرای یک شبکه‌ی ملی چندوجهی مقرون به صرفه و یکپارچه در یک شبکه‌ی دیجیتالی برای کاهش هزینه‌های لجستیکی و حمل و نقل؛  
 ۴) توسعه‌ی پارک‌های لجستیک چند وجهی و ایجاد خدمات ارزش افزوده (بسته بندی، برجسب‌گذاری و...) در یک مکان واحد (اشاره‌ی مستقیم به بهبود نسل بنادر مطابق با آنکتاد<sup>۲</sup>)؛

۵) هماهنگی و یکپارچه‌سازی فرآیند نظارت بر پروژه‌های زیربنایی در دست اجرا، از جمله پروژه‌ی عظیم ساگارمالا، کریدورهای صنعتی، مناطق اقتصادی ساحلی، کریدورهای اختصاصی بار، بهاراتمالا و... این امر مکمل بودن پروژه‌های مختلف را تضمین کرده و ظرفیت زیرساخت ملی دریایی را توسعه می‌دهد.

همچنین تمرکز بر توسعه‌ی یک اکوسیستم کامل برای مراکز حمل و نقل، به همراه ارائه‌ی خدمات با قیمت رقابتی، تسهیلات ذخیره‌سازی و استانداردسازی رویه‌های ناشی از مقررات گمرکی به شدت توصیه می‌شود. موضوع مالیات نیز نیاز به هماهنگی و بهبود دارد.

برای حصول اطمینان از توسعه‌ی پایدار در مناطق ساحلی، بنادر و ترافیک کشتیرانی آن‌ها باید کاملاً مطابق با مقررات زیست‌محیطی باشد. استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر، حفاظت از آب، مدیریت مدرن زباله‌ها و بهره‌وری انرژی، باید اجزای حیاتی مدل توسعه‌ی پایدار را تشکیل دهند. در این راستا، سیاست بدون ضایعات و اقتصاد چرخشی توصیه شده است [۳۳، ۱۰].

بخش بسیار پیچیده و استراتژیک دریایی، دارای ذینفعان متعدد با منافع متضاد است. بنابراین، ضرورت یک سیاست ملی دریایی برای ادغام و هماهنگی در درون و بین ذینفعان مختلف در دولت‌های مرکزی و ایالتی برای مدیریت بهتر مناطق دریایی، منابع، اقتصاد، بوم‌شناسی و امنیت دریایی به خوبی حس می‌شود. در حال حاضر هیچ مرجع ملی فراگیری که ابتکارات و برنامه‌های دریایی وزارتخانه‌ها و دولت‌ها را هماهنگ و یکپارچه کرده و با همه‌ی ذینفعان، برنامه و هدف مشترک ایجاد کند، وجود ندارد. بنابراین، نهادینه کردن امور دریایی به شیوه‌ای سازمان‌یافته که ظرفیت اقتصاد دریا را به حداکثر برساند، اهمیت می‌یابد. چنین سازمانی باید در سطح عالی دولت بوده و ذینفعان مختلف را روی یک پلتفرم واحد برای بحث و توازن منافع متضاد، جلوگیری از تکرار تلاش‌ها و بهینه‌سازی استفاده از منابع دریایی برای پیشرفت دریایی هند جذب نماید [۳۳، ۱۰].

1 Spoke-Hub: شکلی از بهینه‌سازی توپولوژی حمل و نقل که در آن برنامه‌ریزان ترافیک جهت اتصال نقاط دورافتاده به یک هاب مرکزی، مسیرها را به‌عنوان مجموعه‌ای از اسپوک‌ها سازمان‌دهی می‌کنند.

2 مطابق با آمار کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل

## ۲-۱-۲ معرفی بنادر هند

طبیعتاً پیش‌نیاز شناسایی نکات مهم در این بخش، شناخت بنادر هند است. بنادر هر کشوری نشان‌دهنده‌ی میزان واردات و صادرات آن کشور بوده و به طور معمول کشورهایی که تجارت‌شان بیشتر است، از بنادر و امکانات بندری بهتری به لحاظ کمیت و کیفیت برخوردار خواهند بود.

هند یکی از کشورهایی است که بنادر زیاد و معتبری داشته و واردات و صادرات، همواره در آن رونق دارد. برخی از بنادر تجاری این کشور، دارای ویژگی‌ها و مشخصات خاصی هستند. کلیه‌ی بنادر اصلی هند به هم متصل بوده و هر یک از آنها با ویژگی‌های خاص مربوط به خود، مناسب نوع خاصی از تجارت می‌باشند. در این بخش به برخی از مهم‌ترین و اصلی‌ترین بنادر تجاری کشور هند اشاره می‌گردد [۳۳].

### ■ بندر پور

بندر پور یکی از شهرک‌های هند بوده که حدود ۲۱۷ هزار نفر جمعیت دارد و یک متر بالاتر از سطح دریا واقع شده‌است. این بندر قابلیت صادرات و واردات انواع کالاهای تجاری را دارا است.

### ■ بندر ماندوی

یکی دیگر از بنادر تجاری کشور هند، بندر ماندوی است. این بندر در ایالت گجرات در کشور هندوستان قرار گرفته و به دریای عرب و اقیانوس هند راه پیدا می‌کند. اهمیت تجاری این بندر نسبت به سایر بنادر تجاری هند بسیار بالا است.

### ■ بندر بمبئی (بندر جواهر لعل نهرو-ان‌هاواشوا جی‌ان‌پی‌تی)

جی‌ان‌پی‌تی معروف به ان‌هاواشوا، بزرگترین بندر کانتینری در هند و یکی از مهمترین بندرها در سواحل غربی شبه قاره‌ی هند محسوب می‌شود. این نام از دو روستای سابق در منطقه گرفته شده که در سواحل رود تانه<sup>۱</sup>، جایی که جی‌ان‌پی‌تی در حال حاضر قرار دارد، رشد کرده‌اند. این بندر که در سال ۱۹۸۹ میلادی افتتاح شده، جابه‌جایی حدود ۵۵ درصد از کل کالای کانتینری هند را به خود اختصاص داده‌است. شهر مومبای و یا همان بمبئی یکی از بزرگترین بنادر هند در ساحل غربی به شمار می‌رود. این شهر در واقع یکی از مهم‌ترین مراکز تجاری بانکداری، مبادلات بازرگانی، مالی و صنعتی در کشور هند به شمار می‌رود.

بعد از استقلال کشور هند، تمرکز امور تجاری و اقتصادی در شهر بمبئی ادامه پیدا کرده و از آن به عنوان یکی از شاهراه‌های ارتباطی هند با جهان عرب و ایران نام می‌برند. اهمیت

1 Thane

راهبردی این شهر، آن را به یکی از مهم‌ترین بنادر تجاری جهان تبدیل کرده‌است. سالانه به طور مداوم در حدود ۴ میلیون کانتینر در این بندر تخلیه و بارگیری شده و این رقم تا پایان سال ۲۰۲۲ به مرز ۱۰ میلیون رسیده‌است.

عمده‌ی صادرات چین پی‌تی شامل منسوجات، ماشین‌آلات، گوشت، مواد شیمیایی، محصولات دارویی، پلاستیک، روغن‌های خوراکی، آلومینیوم و فلزات غیر آهنی است. چین پی‌تی در بین بنادر کانتینری برتر جهان در رتبه‌ی بیست و هشتم قرار دارد. همچنین پروژه‌های برای افزودن چین پی‌تی به کریدور باری اختصاصی غرب در حال انجام است که ارتباط جاده‌ای و ریلی این بندر را افزایش می‌دهد. ترمینال کانتینری بین‌المللی این‌هاواشو<sup>۱</sup> که توسط دی‌پی‌وُرد<sup>۲</sup> اداره می‌شود، اولین ترمینال خصوصی در هند بوده‌است.

### ■ بندر اوخا

اوخا یکی دیگر از بنادر تجاری کشور هند است. این بندر در غرب ایالت گجرات و در شهرستان جام‌نگر قرار گرفته‌است. اوخا یکی از بنادری است که در سال ۲۰۰۱ میلادی حدود ۱۸ هزار نفر جمعیت داشت. بندر اوخا جزو اولین بنادری بود که کشتی‌های خلیج فارس به گجرات را میزبانی می‌کرد. در حال حاضر، بندر اوخا میزبانی از یک کارخانه‌ی خودروسازی، یک کارخانه‌ی شیلات و شعبه‌ای از شرکت نفت را به خود اختصاص داده‌است.

### ■ بندر موندرا - کوچ، گجرات

بندر موندرا را می‌توان از مهم‌ترین و بزرگ‌ترین بنادر هند به حساب آورد که از لحاظ مبادله‌ی کالا و تجارت، از بندر جواهر لعل نهرو نیز سبقت گرفته و به بزرگ‌ترین بندر هند تبدیل شده‌است. موندرا به عنوان بزرگ‌ترین بندر خصوصی هند، یکی از قطب‌های اصلی کانتینر و محموله‌های فله در هند است که توسط گروه بندرهای آدانی و اِس‌ای‌زد لیمیتد<sup>۳</sup> اداره می‌شود؛ این بندر فعالیت خود را در سال ۲۰۰۱ آغاز کرده‌است. بندر موندرا دارای ۱۰ اسکله برای فله‌ی خشک، ۳ اسکله برای فله‌ی مایع، ۶ اسکله‌ی کانتینری، ۳ اسکله‌ی مکانیزه وارداتی و ۲ اسکله برای واردات نفت خام اِس‌پی‌ام<sup>۴</sup> است. پایانه‌ی زغال‌سنگ این بندر بزرگ‌ترین پایانه‌ی واردات زغال سنگ در جهان است که می‌تواند سالانه بیش از ۴۰ میلیون تن زغال‌سنگ را تخلیه و بارگیری کند.

1 NSICT

2 DP World

3 SEZ Limited (APSEZ)

4 SPM

### ■ بندر چنای - چنای، تامیل نادو

بندر چنای (مدرس سابق)، بزرگترین بندر در خط ساحلی خلیج بنگال بوده و پس از بندر چیان‌پی‌تی در رتبه‌ی دوم گذرگاه کانتینری هند قرار دارد. این بندر از سال ۱۸۸۱ میلادی فعال بوده و به عنوان نیرومحرکه‌ی تجارت در منطقه و «دروازه‌ی جنوب هند» شناخته می‌شود. این تشکیلات بندری به طور مستقیم با بیش از ۵۰ بندر در سرتاسر جهان ارتباط داشته و از نظر مدیریت عملیات کانتینری در رتبه‌ی هشتم و ششم جهان قرار دارد. کالاهای اصلی در این بندر شامل خودرو، موتورسیکلت، محموله‌های صنعتی عمومی، سنگ آهن، گرانیت، زغال سنگ، کود، فرآورده‌های نفتی و محصولات کشاورزی است. عمده‌ی صادرات از این بندر نیز آهن، چرم، پنبه، منسوجات و خودرو است.

### ■ بندر کلکته - کلکته، بنگال غربی

بندر کلکته<sup>۱</sup> به عنوان یکی از بزرگ‌ترین بنادر رودخانه‌ای هند، در ۲۰۰ کیلومتری مسیر رودخانه‌ی هوگلی واقع شده و قدیمی‌ترین بندر فعال هند است. این بندر بیشتر خدمات خود را به مناطق شمالی و شرقی هند و حتی کشورهای همسایه مانند نپال، بوتان، بنگلادش و منطقه‌ی خودمختار تبت ارائه می‌دهد. فعالیت بندر کلکته از اوایل قرن ۱۶ میلادی آغاز شده و بخش قابل‌توجهی از ایالت‌های شمال شرقی این کشور را تحت پوشش قرار می‌دهد. اسکله‌های ساخت و تعمیر در این بندر، از بزرگترین نمونه‌ها در هند بوده و می‌توانند ساخت کشتی‌های کوچک و تعمیر بیشتر کشتی‌ها را مدیریت کنند. با توجه به موقعیت مکانی این بندر، کشتی‌های بالای GT ۲۰۰ به هدایت پایلوت‌ها نیاز دارند.

### ■ بندر چیدامبارانار<sup>۲</sup> - تامیل نادو

بندر چیدامبارانار به بندر توتیکورین نیز معروف بوده و یکی از بنادر اصلی هند محسوب می‌شود که با مساحت نزدیک به ۸ کیلومتر مربع، در جنوب سرزمین اصلی هندوستان واقع شده است. این بندر چهارمین ترمینال کانتینری بزرگ در هند و دومین ترمینال ایالتی بوده و به عنوان یک بندر مصنوعی متوسط شناخته می‌شود. این بندر به کشتی‌های چین، سریلانکا، مدیترانه و آمریکا خدمت‌رسانی می‌کند. مواد اولیه‌ی صنعتی و محصولات کشاورزی، عمده کالاهایی هستند که در این بندر تخلیه و بارگیری می‌شود. واردات اولیه در این بندر زغال سنگ، سیمان، کود، فسفات، نفت و مشتقات آن، کُک و روغن‌های خوراکی بوده و عمده‌ی صادرات آن شامل محموله‌های عمومی، سنگ معدن<sup>WEF</sup> و مواد معدنی، مصالح ساختمانی، شکر، گرانیت و لیمونیت است.

1 Kolkata Port (KoPT)

2 VOCP

## ■ بندر پور

پور یکی از شهرک‌های پر جمعیت هند است که همه ساله انواع مختلف کالاهای تجاری در آن مبادله شده و بستر مناسبی برای تجارت است.

## ■ بندر ماندوی

موقعیت بندر ماندوی طوری است که به دریای عرب و اقیانوس هند دسترسی دارد؛ به همین علت از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار بوده و کالاهای زیادی در آن مبادله می‌شوند.

## ۲-۱-۲-۲- چشم‌انداز فعلی

همانطور که قبلاً اشاره شد، هند در امتداد خط ساحلی و جزایر دریایی خود به طول ۷۵۱۷ کیلومتر، ۱۲ بندر اصلی و ۲۰۵ بندر غیراصلی دارد. بنادر هر کشور، در واقع واحدهای مهم اقتصادی و بسترهای ارائه‌ی خدمات هستند. کل ترافیک بنادر هند به طور پیوسته از ۸۸۵ میلیون تن در سال ۲۰۱۰ الی ۲۰۱۱ میلادی به ۱۳۰۷ میلیون تن در سال ۲۰۱۹ الی ۲۰۲۰ میلادی افزایش یافته‌است. بنادر بزرگ هند در طول ۵ سال گذشته شاهد ۴ درصد رشد (نرخ رشد ترکیبی سالیانه) بوده و ۵۴ درصد از کل محموله‌های کشور در سال ۲۰۱۹ الی ۲۰۲۰ از طریق بنادر حمل شده‌اند.

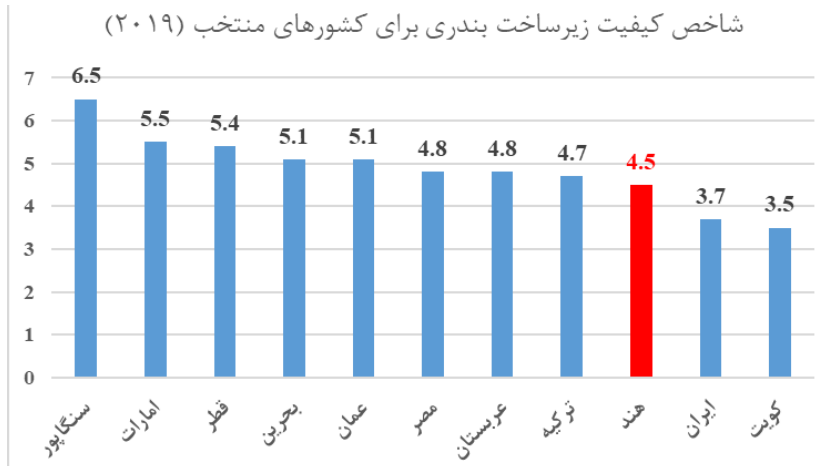
در سال ۲۰۱۹ الی ۲۰۲۰ میلادی، تقریباً ۲۵ درصد از حمل و نقل محموله‌ها در هند توسط بنادر این کشور و بقیه توسط بنادر بین‌المللی انجام شده که منجر به از دست رفتن فرصت‌های درآمدی برای هند و افزایش خطر وابستگی تجاری شده‌است. فعال کردن هاب حمل و نقل در هند، نه تنها به جبران ضررهای فعلی بنادر اصلی کشور کمک می‌کند، بلکه استفاده از موقعیت جذاب مسیرهای دریایی جهانی را تسهیل می‌کند. امروز در سطح جهانی، هفت بندر از ده بندر برتر جهان (بر اساس ظرفیت کانتینری) متعلق به کشور چین بوده و تنها دو بندر کشور هند (بندر بمبئی در رتبه‌ی ۳۳ و بندر موندرا در رتبه‌ی ۳۷) در بین ۴۰ بندر برتر کانتینری جهان ظاهر شده‌اند.

ظرفیت قابل‌توجهی برای توسعه‌ی زیرساخت‌های بندری در هند و رقابت با سایر کشورهای پیشرو دریایی مانند آمریکا، چین و سایر مناطق جنوب شرق آسیا وجود دارد. در این راستا لازم است «شاخص جهانی کیفیت زیرساخت بندری» مورد بررسی و ارزیابی قرار گیرد. این شاخص یکی از مؤلفه‌های مهم رقابت پذیری جهانی است که سالانه توسط مجمع جهانی اقتصاد<sup>۲</sup> منتشر شده و بر اساس داده‌های نظرسنجی اجرایی مجمع، یک ارزیابی از کیفیت تسهیلات بندری در هر کشور ارائه می‌دهد. مجمع جهانی اقتصاد برای ارائه‌ی این شاخص از یک نظرسنجی گسترده با شرکت بیش از ۱۴ هزار مدیر تجاری در ۱۴۴ کشور مختلف بهره

1 Compound Annual Growth Rate (CAGR)

2 WEF

می‌برد. «شاخص جهانی کیفیت زیرساخت بندری» تنها بر اساس یک سوال مشخص می‌شود. از پاسخ‌دهندگان خواسته می‌شود که امکانات بندری و آبراه‌های داخلی در کشور موردنظر خود را در مقیاسی از ۱ (توسعه نیافته) تا ۷ (گسترده و کارآمد بر اساس استانداردهای بین‌المللی) رتبه‌بندی کنند. همچنین برای کشورهای محصور در خشکی، از پاسخ‌دهندگان خواسته می‌شود تا دسترسی به امکانات بندری و آبراه‌های داخلی را در مقیاسی از ۱ (غیرممکن) تا ۷ (آسان) رتبه‌بندی کنند. در نهایت، پاسخ‌های افراد برای تخصیص شاخص هر کشور، تجمیع می‌شوند [۳۴].



شکل ۳- شاخص کیفیت زیرساخت بندری کشورهای منتخب و مقایسه‌ی آن با هند مطابق با آخرین آمار مجمع جهانی اقتصاد (۲۰۱۹) [۳۴].

صنعت حمل و نقل در حال حرکت به سمت کشتی‌های مگاسایز است، به طوری که بیش از ۴۰ درصد از سفارشات در ۳ تا ۵ سال آینده متعلق به کشتی‌هایی با اندازه ۲۰ هزار کانتینر و بالاتر است. در حالی که یک کشتی کپ‌سایز<sup>۱</sup> (کشتی‌های باری بزرگ) به ۱۸ متر عمق آب‌خور و حتی بیشتر نیاز دارد، عمق آب در بنادر هند از ۷ تا ۲۰ متر متغیر است. از این رو، بنادر هند باید بر روی افزایش دسترسی عمق آب با توجه به مشخصات بار در بنادر خود تمرکز کنند. به طور کلی، با نگاه به بازار در حال تحول کشتیرانی، اندازه‌ی کشتی‌ها و مشخصات محموله‌ها، تقویت زیرساخت‌های بنادر و افزایش سهم تجارت جهانی برای کشور هند یک ضرورت محسوب می‌شود.

## ۲-۱-۳- پیش‌بینی ترافیک و افزایش ظرفیت در بخش بندری هند

متخصصان حوزه‌ی بنادر، با انجام روش تجزیه و تحلیل چهاروجهی از پایین به بالا، توسعه‌ی ترافیکی ۱۰ ساله در بین کالاها و خوشه‌های منطقه‌ای هند را پیش‌بینی کرده‌اند که در ادامه به آن پرداخته می‌شود [۳۳].

1 Capesize



## ■ تجزیه و تحلیل مبدا-مقصد و مطالعه‌ی محرک‌های رشد برای هر زیر

### مجموعه

- تجزیه و تحلیل ظرفیت‌های صنعتی (اعم از موجود و آینده) در سراسر مناطق شامل:

✓ ۱۲۰۰ نیروگاه با سوخت زغال‌سنگ؛

✓ ۵۵ کارخانه‌ی تولید فولاد؛

✓ ۵۰ کارخانه‌ی تولید سیمان؛

✓ ۴۰ بلوک تجاری زغال‌سنگ؛

✓ ۳۰ کارخانه‌ی تولید کود؛

✓ ۲۵ پالایشگاه نفت.

ارزیابی محرک‌های رشد کلیدی و عوامل تغییرات اساسی برای هر کالا

### ■ ارزیابی پیش‌بینی‌ها و سیاست‌های وزارتخانه‌ی مربوطه برای هر کالا

- ارزیابی تأثیر بالقوه سیاست‌های کلیدی و روندهای جهانی بر سناریوهای رشد در ۵ یا ۱۰

سال آینده (مثال):

✓ سیاست‌گذاری در هند؛

✓ دادگاه ملی سبز؛

✓ سیاست ملی فولاد؛

✓ طرح ملی برق.

- ورودی‌های بخش‌های وزارتخانه برای کالاهای کلیدی

✓ فولاد؛

✓ زغال‌سنگ؛

✓ نفت و گاز طبیعی.

### ■ مصاحبه با بازیگران پیشرو در صنایع و سایر بازیگران

- بحث و گفتگو با بازیگران پیشرو در صنایع برای تلفیق ورودی‌ها در بین کالاها
- تحلیل شاخص‌های رشد کالایی و دیدگاه صنایع از چندین آژانس داخلی و بین‌المللی:

✓ آژانس بین‌المللی انرژی<sup>۱</sup>؛

✓ نییتی آیوگ<sup>۲</sup>؛

✓ بخش برنامه‌ریزی و تجزیه و تحلیل در حوزه نفت؛

✓ سرمایه‌گذاری در هند؛

### ■ تحلیل رگرسیون مبتنی بر رشد کلی حجم محموله برای بنادر اصلی و

### غیر اصلی

1 IEA

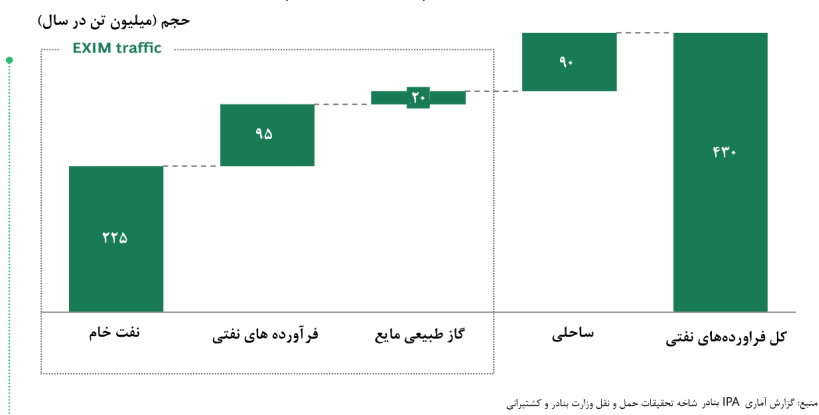
2 NITI Aayog: دارای مأموریت برای ارزیابی پذیرش و نظارت بر اهداف توسعه‌ی پایدار در هند و ترویج فدرالیسم رقابتی و مشارکتی در بین ایالت‌ها و اتحادیه‌ها است.

## ۲-۱-۴- پیش بینی‌های کالایی بار

تجزیه و تحلیل مبدا-مقصد برای کالاهای کلیدی از جمله نفت، روغن، زغال‌سنگ، سنگ آهن، سیمان، فولاد و کودها در سراسر خوشه‌های منطقه‌ای انجام شد تا به پیش‌بینی ترافیک سال ۲۰۳۰ میلادی برسد. برای هر کالا بر اساس محرک‌های کلیدی مربوطه، سه سناریو (بالا، پایه و پایین) و مجموعه‌ای از مفروضات کاربردی مانند روند صنعت، دولت، سیاست‌ها، افزایش ظرفیت یا احتمال کاهش، تأثیر بازار جهانی، تورم و موارد دیگر توسعه در نظر گرفته شده‌است.

## ■ حمل و نقل نفت خام، فرآورده‌های نفتی و گاز

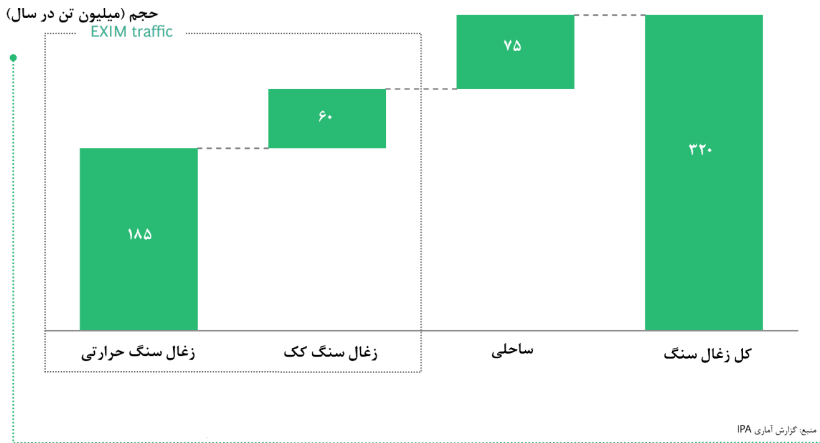
در سال ۲۰۱۹ الی ۲۰۲۰ میلادی، ۴۳۰ میلیون تن ترافیک نفت خام و فرآورده‌های نفت و گاز مدیریت شده است (شکل ۴). تجزیه و تحلیل از پایین به بالا و ارزیابی محرک‌های کلیدی هر زیر مجموعه برای تخمین حجم ترافیک انجام شده‌است.



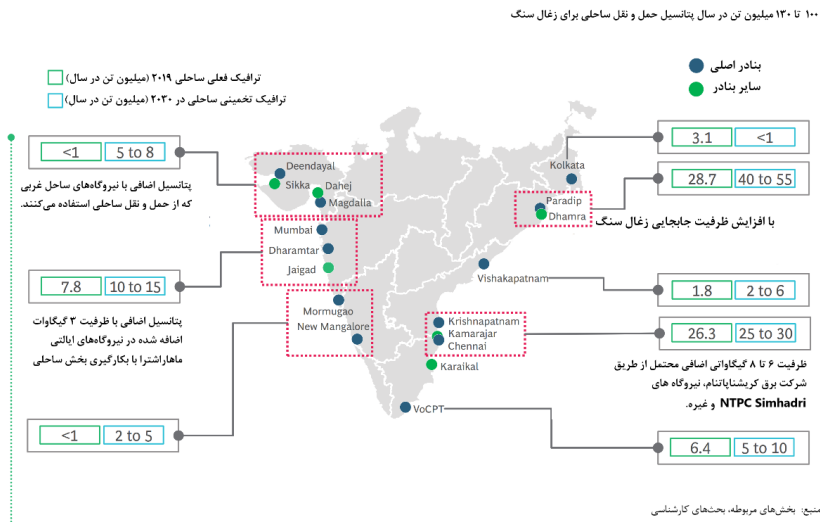
شکل ۴- ترافیک محاسبه‌شده برای نفت و گاز در بنادر هند در سال ۲۰۱۹ [۳۳]

## ■ حمل و نقل زغال‌سنگ

در سال ۲۰۱۹ الی ۲۰۲۰ میلادی، ۳۲۰ میلیون تن ترافیک زغال‌سنگ ثبت شده‌است (شکل ۵). دو نوع زغال‌سنگ حرارتی و زغال‌سنگ گُک در هند استفاده می‌شود. در حالی که حمل و نقل ساحلی زغال‌سنگ در چند سال اخیر به طور پیوسته رشد کرده‌است، هنوز ظرفیت بیشتری برای رشد در ۵ تا ۱۰ سال آینده وجود دارد. تجزیه و تحلیل از پایین به بالا و ارزیابی محرک‌های کلیدی برای هر زیر مجموعه، در این بخش نیز انجام شده تا ترافیک نهایی در افق ۲۰۳۰ تخمین زده شود. تا سال ۲۰۳۰ میلادی، می‌توان سالیانه ۱۰۰ تا ۱۳۰ میلیون تن زغال‌سنگ را فقط در بخش ساحلی جابه‌جا کرد (شکل ۶).



شکل ۵- ترافیک محاسبه شده برای زغال سنگ در بنادر هند در سال ۲۰۱۹ [۳۳]



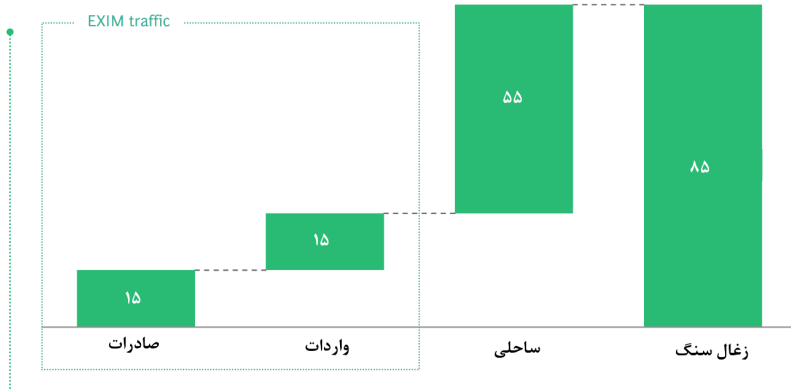
شکل ۶- ظرفیت سالانه ۱۰۰ الی ۱۳۰ میلیون تنی حمل و نقل ساحلی زغال سنگ [۳۳]

## ■ حمل و نقل سنگ آهن

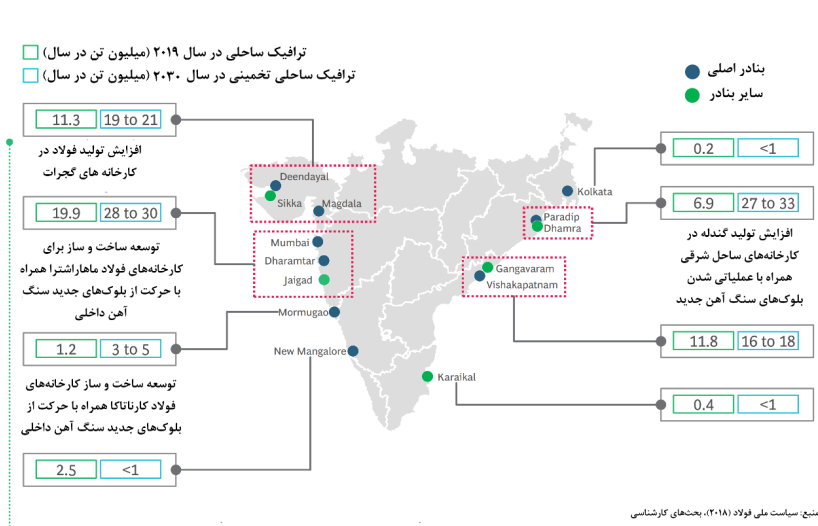
در سال ۲۰۱۹ میلادی، تولید سنگ آهن در هند با ۲۳۱ میلیون تن در سال با رشد ۱۲/۹ درصدی نسبت به سال ۲۰۱۸ همراه بوده است. در سال ۲۰۱۹، بنادر هند حدود ۸۵ میلیون تن ترافیک سنگ آهن را به خود اختصاص دادند که ۵۵ میلیون تن آن شامل حمل و نقل ساحلی در بنادر این کشور است. انتظار می‌رود تولید فولاد در هند، مطابق پیش‌بینی

«سیاست ملی فولاد»، تا سال مالی ۲۰۳۰ به ۲۵۵ میلیون تن در سال برسد. این موضوع منجر به تقاضای مصرف ۴۳۰ میلیون تنی در سال برای سنگ آهن می‌شود.

حجم (میلیون تن در سال)



شکل ۷- ترافیک محاسبه‌شده برای سنگ آهن در سال ۲۰۱۹ [۳۳]

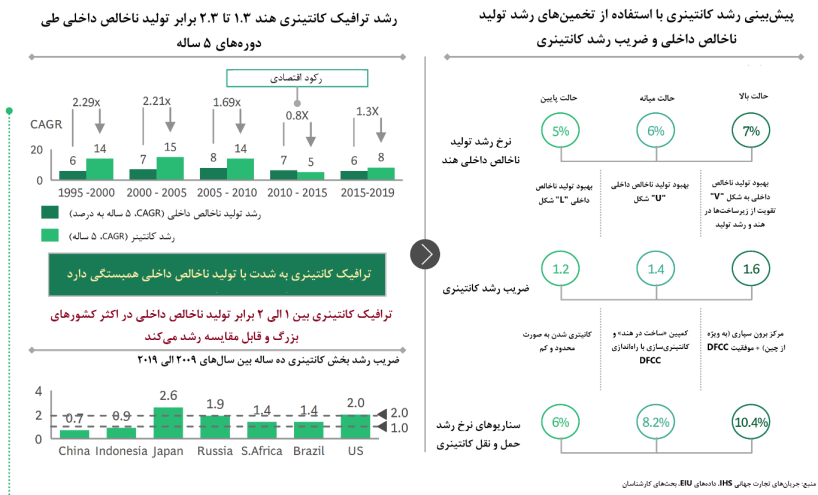


شکل ۸- ترافیک محاسبه‌شده برای سنگ آهن در سال ۲۰۱۹ [۳۳]

## ■ حمل و نقل کانتینری

از اواسط دهه‌ی ۸۰ میلادی، تغییرات ساختاری در سیاست‌های تجاری هند و تحولات بخش حمل و نقل دریایی، رشد بالایی را برای حمل و نقل کانتینری به ارمان آورده‌است؛ در نتیجه، سهم ترافیک کانتینری در محموله‌های عمومی به طور قابل توجهی افزایش یافته‌است. در سال ۲۰۱۹ میلادی، مجموع ظرفیت ترمینال‌های کانتینری هند به حدود ۱۶ میلیون کانتینر رسید که به دلیل تجهیز بنادر ساحل غربی به زیرساخت‌های کانتینری، بیش از ۷۰ درصد کانتینرهای این کشور در بنادر ساحل غربی بارگیری و تخلیه می‌شوند. امروزه اکثر کشورهای در حال توسعه و توسعه‌یافته، سطح کانتینری‌سازی محموله‌های خود را به بیش از ۶۵ درصد رسانده‌اند در حالی که این عدد برای هند، کمتر از ۳۰ درصد است. کانتینری‌سازی در هند طی ۵ تا ۱۰ سال آینده با رشد زیرساخت‌ها (بنادر، بزرگراه‌ها، راه‌آهن و...)، توسعه‌ی حمل و نقل چندوجهی و بهبود هزینه، افزایش خواهد یافت.

سه سناریوی مختلف (پایین، پایه و بالا) محرک‌های اصلی مانند بهبود تولید ناخالص داخلی، ظرفیت رشد تولید و کمک از سمت بانک دی‌اف‌سی‌سی در بهبود وضعیت کانتینری پیش‌بینی شده‌است. انتظار می‌رود که ترافیک کانتینری هند، شاهد رشد ۶ تا ۱۰ درصدی بوده و تا سال ۲۰۳۰ میلادی به ۴۱۰ تا ۶۲۰ میلیون تن در سال برسد.



شکل ۹- پیش‌بینی‌های رشد ترافیک کانتینری در هند [۳۳]

حجم (میلیون تن در سال)



شکل ۱۰- سناریوهای حد پایین، میانه و بالا برای کانتینری شدن [۳۳]

## ■ سایر کالاها (حمل و نقل ساحلی)

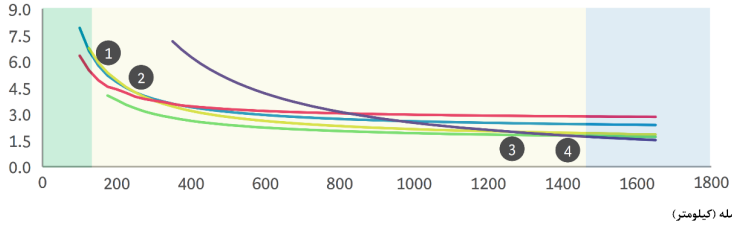
### ■ سیمان

سیمان یک کالای بسیار حساس به هزینه است که خوشه‌های تولیدی آن در سراسر هند توزیع شده و به مناطق مجاور حمل می‌شوند. حدود ۶۵ درصد سیمان فله و کیسه‌ای کشور با استفاده از شبکه‌ی جاده‌ای به سمت مقصد حمل شده و برای مسافت‌های زیر ۲۰۰ کیلومتر، ارزان‌ترین راه حمل و نقل محسوب می‌گردد. سیمان باقیمانده از طریق راه‌آهن حمل می‌شود که بهینه‌ترین حالت آن در فواصل طولانی‌تر (یعنی از ۲۰۰ کیلومتر تا ۱۴۰۰ کیلومتر) است.

تنها حدود ۲ درصد از سیمان با استفاده از حمل و نقل ساحلی حمل می‌شود که متداول‌ترین روش برای حمل و نقل سیمان در مسافت‌های بیش از ۱۴۰۰ کیلومتر است. طی ده سال آینده، در حالی که انتظار می‌رود مناطق مرکزی و شرقی با هزینه‌های عمومی برای توسعه‌ی زیرساخت‌های اجتماعی و فیزیکی، از سریع‌ترین رشد برخوردار باشند، احتمالاً هند جنوبی به عنوان بزرگترین منطقه در مصرف سیمان معرفی خواهد شد.

هزینه‌های لجستیکی به ازای هر تن-کیلومتر

هزینه هر کیلومتر در هر تن



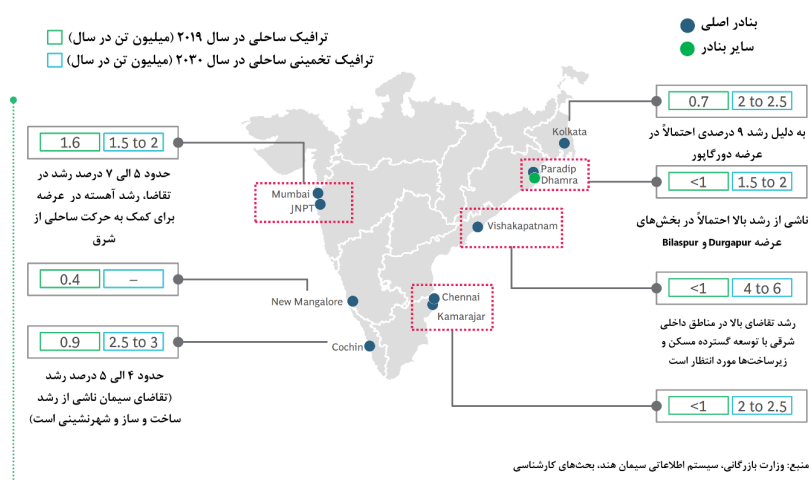
حامل و نقل ساحلی (فله)      حمل و نقل ریلی (فله)      حمل و نقل جاده‌ای (فله)

ساحلی      جاده‌ای فله      ریلی فله (سایدینگ در کارخانه)      ریلی بسته بندی شده (سایدینگ در کارخانه)      جاده‌ای بسته بندی شده

کامنت: تنها حالت ریلی که در آن یک سایدینگ در کارخانه وجود دارد در نظر گرفته می‌شود. منبع: وزارت بازرگانی هند، سیستم اطلاعاتی کارخانه‌های سیمان هند، بحث‌های کارشناسی

شکل ۱۱- حمل و نقل سیمان از طریق حمل و نقل ساحلی (آب‌های ساحلی نزدیک به خاک) ارزان‌ترین روش

حمل در فواصل بیش از ۱۴۰۰ کیلومتر [۳۳]

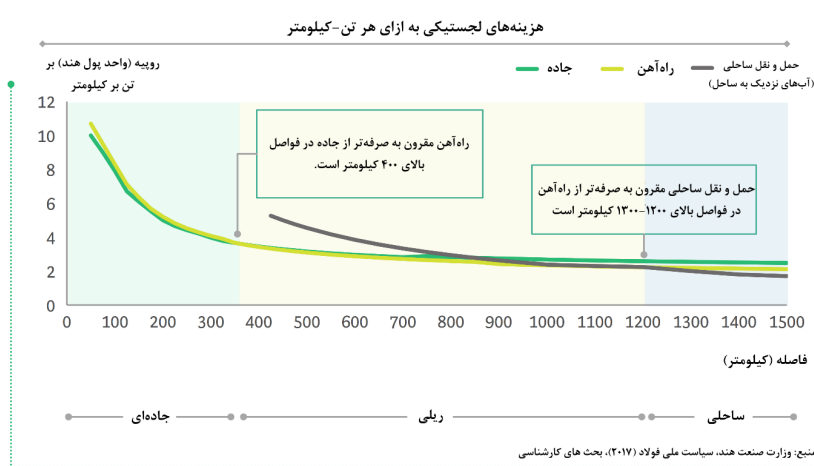


شکل ۱۲- حدود ۱۳ تا ۱۸ میلیون تن در سال، ظرفیت بخش ساحلی برای حمل و نقل سیمان در هند [۳۳]

فولاد

تولید کلی فولاد هند، ۱۰۰ میلیون تن در سال است که هفت بازیگر بزرگ ۶۰ درصد از کل تولید آن را به عهده دارند. عمده‌ی جابه‌جایی طولانی فولاد، بین خوشه‌های تولید فولاد در شرق هند تا خوشه‌های تولید خودرو و کالاهای سرمایه‌ای، شهرهای بزرگ و سایت‌های پروژه‌های زیربنایی در غرب و شمال هند است. حتی برای بازارهای واقع در نزدیکی ساحل مانند بمبئی و احمدآباد، حمل و نقل ریلی بهینه‌ترین روش برای توزیع محصولات فولادی

در مسافت‌های طولانی است. حمل و نقل جاده‌ای فولاد برای توزیع در مسافت‌های کوتاه یعنی مسیره‌های زیر ۴۰۰ کیلومتر بهینه و حمل و نقل ساحلی برای مسافت‌های بیش از ۱۲۰۰ کیلومتر بهینه است ولی در حال حاضر عمده‌ی مسافت طی‌شده‌ی فولاد هند از محل تولید تا محل مصرف، کمتر از ۱۲۰۰ کیلومتر است. بنابراین سهم کلی صنعت فولاد (محصولات نهایی) به سمت راه‌آهن و جاده افزایش یافته که نشان‌دهنده‌ی ظرفیت ایجاد راه‌حل‌های چندوجهی برای تغییر حالت ساحلی است.



شکل ۱۳- حمل و نقل ساحلی (آب‌های ساحلی نزدیک به خاک) برای حمل فولاد جهت فواصل بیش از

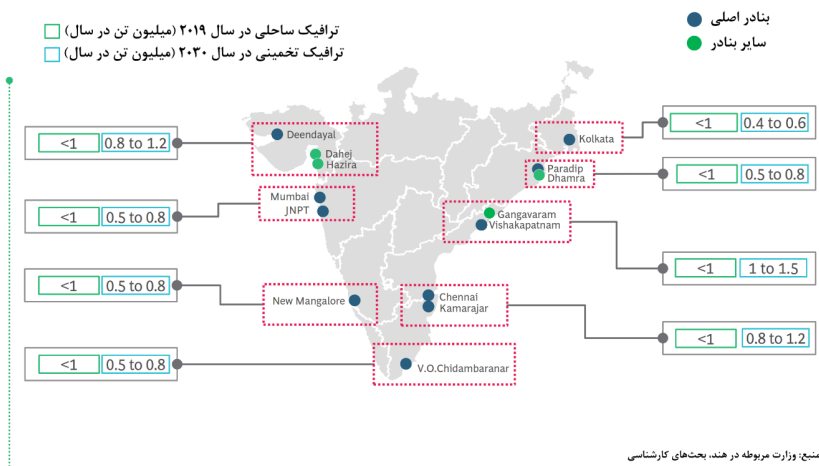
۱۲۰۰ کیلومتر [۳۳]

### ■ کودهای شیمیایی

کشور هند، با حدود ۹۰ درصد تولید اوره و سایر کودها، سومین تولیدکننده‌ی کود در جهان است. حدود ۶۵ درصد تولید، از کارخانه‌های ساحلی و بقیه به وسیله‌ی خط لوله‌ی گاز طبیعی از مناطق داخلی جابه‌جا می‌شود. اصلی‌ترین روش حمل و نقل برای جابه‌جایی کودهای شیمیایی در مسافت‌های طولانی، حتی در مراکز مصرف ساحلی، حمل و نقل ریلی است.

دولت در دو سال گذشته، اقداماتی را برای ترویج حمل و نقل ساحلی انجام داده‌است؛ از جمله‌ی این اقدامات می‌توان به بهبود قانون کابوتاژ برای کشتی‌های دارای پرچم خارجی اشاره نمود که به آن‌ها اجازه می‌دهد در تجارت ساحلی هند و حمل کود از طریق دریا مشارکت کنند.

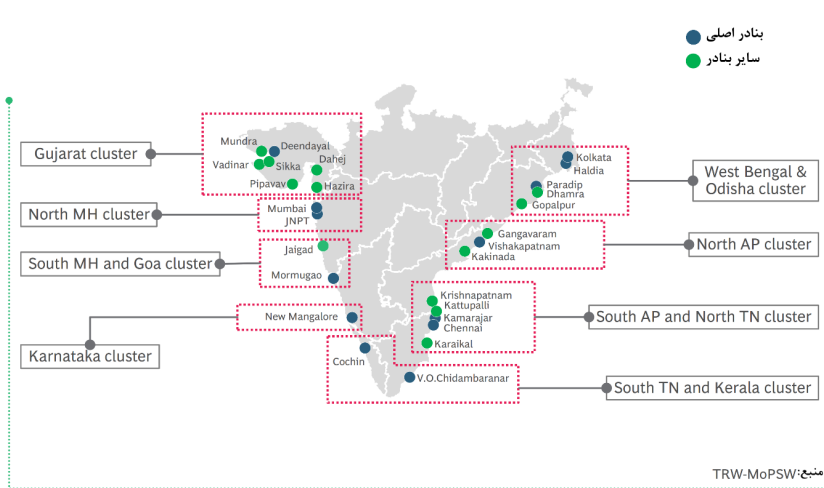




شکل ۱۴- ظرفیت حمل و نقل ساحلی ۵ تا ۸ میلیون تن در سال برای کودهای شیمیایی در هند [۳۳]

## ۲-۱-۵- پیش‌بینی رشد ترافیک بار با تقسیم‌بندی بنادر

همه‌ی بنادر هند در امتداد خط ساحلی، به هشت خوشه بندر برای تجزیه و تحلیل مبدا-مقصد توزیع شده‌اند (شکل ۱۵). این خوشه‌ها به عنوان نقطه‌ی مبدا یا مقصد محموله در نظر گرفته می‌شوند. تجزیه و تحلیل برای کالاها به صورت نقطه به بندر یا بندر به نقطه در مناطق داخلی انجام شده‌است. به عنوان مثال، برای تجزیه و تحلیل مبدا-مقصد نفت خام، بیش از ۱۲۰۰ نیروگاه با سوخت زغال‌سنگ برای بررسی وضعیت بالقوه در ده سال آینده (افزایش ظرفیت، وضعیت عملیاتی، نوع فرآیند، پیش‌بینی مواد خام و...) رصد شده‌اند. همچنین، تمام میادین عملیاتی و غیرعملیاتی زغال‌سنگ برای درک ظرفیت تولید داخلی در هر خوشه‌ی منطقه‌ای مورد رصد قرار گرفته‌است. این بخش برای پروژه‌ی واردات زغال‌سنگ حرارتی در سراسر خوشه‌های منطقه‌ای استفاده شده‌است. رویکرد مشابهی در سایر کالاها نیز تکرار شده‌است.



شکل ۱۵- هشت خوشه بندر در امتداد خط ساحلی برای تجزیه و تحلیل مبدا-مقصد [۳۳]

در پایان سال مالی ۲۰۱۹ میلادی، ظرفیت کل بنادر اصلی هند ۱۴۵۲/۶۴ میلیون تن در سال بود. این عدد در سال مالی ۲۰۱۸ برابر با ۱۴۵۱/۲ میلیون تن در سال اعلام شد. طبق استانداردهای بین‌المللی، ظرفیت بندر باید ۳۰ درصد بیشتر از ترافیک حاضر باشد تا خدمات کارآمدی ارائه شود. ظرفیت بنادر اصلی هند به طور مداوم افزایش داشته اما افزایش ظرفیت‌ها، متناسب با افزایش ترافیک نبوده‌است. جدول ۱-۲، ترافیک محموله و استفاده از ظرفیت بندر را در سراسر بنادر اصلی در طول سال‌های ۲۰۱۸ الی ۲۰۱۹ میلادی نشان می‌دهد.

با توجه به رشد بالقوه‌ی ترافیک محموله در دهه‌ی آینده، تمام بنادر اصلی باید برای رشد ظرفیت‌های کالایی برنامه‌ریزی کرده و مشکلاتی مانند تأخیرهای پیش از پهلوگیری را کاهش دهند. زمینه‌های مناسب برای افزایش ظرفیت بندر توسط کارشناسان شناسایی و ارائه شده‌است:

(۱) قابلیت رشد ترافیک منطقه‌ای در هشت بخش بندری معرفی شده در ۱۰ سال آینده؛

(۲) استفاده از ظرفیت فعلی برای هر کالا در سراسر بنادر اصلی؛

برای اطمینان از توسعه‌ی ظرفیت بندر، مطابق با قابلیت رشد ترافیک بار در خوشه‌های منطقه‌ای، مناطق موردنظر برای توسعه‌ی ظرفیت، در سه مرحله و با چهار دسته‌بندی (اولویت فوری، اولویت کوتاه‌مدت، اولویت میان‌مدت و اولویت بلندمدت) شناسایی و اولویت‌بندی می‌شوند. بنادر اصلی، پروژه‌های توسعه‌ی ظرفیت را بر اساس موارد زیر شناسایی کرده‌اند:

(۱) اضافه‌شدن اسکله‌ی جدید مطابق با مشخصات بار؛

(۲) ارتقای اسکله‌های موجود برای افزایش ظرفیت؛

۳) استفاده از اسکله‌های موجود برای رسیدگی به کالاهای جدید. مطابق با چشم‌انداز دریایی هند در سال ۲۰۲۳ میلادی، بنادر اصلی باید ظرفیت باری خود را سالانه ۴۲۳ میلیون تن افزایش دهند. کل هزینه‌ی سرمایه‌گذاری برای این افزایش ظرفیت، بیش از ۴ میلیارد دلار در نظر گرفته شده‌است. از این میان تقریباً ۹۵ درصد افزایش ظرفیت، احتمالاً تحت مشارکت عمومی-خصوصی<sup>۱</sup> توسط بنادر اصلی برنامه‌ریزی می‌شود.

جدول ۱-۲- ترافیک محموله و استفاده از ظرفیت در سراسر بنادر اصلی هند طی سال‌های ۲۰۱۸ الی ۲۰۱۹ [۳۳]

درصد استفاده از ظرفیت	ترافیک (میلیون تن در سال)	ظرفیت (میلیون تن در سال)	بندر	ردیف
۷۹۰	۶۳،۷۶	۸۰،۸	SMP Kolkata	۱
۴۶،۹	۱۰،۹۳۰	۲۳۳،۰	Paradip	۲
۵۱،۵	۶۵،۳۰	۱۲۶،۹	Vishakhapatnam	۳
۳۷،۹	۳۴،۵۰	۹۱،۱	Kamarajar	۴
۳۹،۷	۵۳،۰۱	۱۳۳،۶	Chennai	۵
۳۶،۱	۳۴،۳۴	۹۵،۰	V.O. Chidambaranar	۶
۴۳،۵	۳۲،۰۲	۷۳،۶	Cochin	۷
۴۳،۵	۴۲،۵۱	۹۸،۴	New Mangalore	۸
۲۸،۳	۱۷،۶۸	۶۲،۵	Mormugao	۹
۵۹،۸	۷۰،۷۱	۱۱۸،۳	JNPT	۱۰
۷۷،۳	۶۰،۶۳	۷۸،۴	Mumbai	۱۱
۴۴،۲	۱۱۵،۴۰	۲۶۱،۱	Deendayal	۱۲
۴۸،۱	۶۹۹،۲	۱۴۵۲،۶	تمام بنادر	۱۳

## ۲-۱-۲-۶- مگاپورت‌های کلاس جهانی<sup>۱</sup>

بنادر همواره در تمدن بشری حضور داشته‌اند، اما بشر تنها در سال‌های اخیر شاهد ظهور مگاپورت‌ها بوده‌است. مگاپورت‌ها را می‌توان گره‌های ضروری سیستم اقتصاد جهانی فعلی در نظر گرفت؛ اما منظور از مگاپورت چیست و چگونه یک بندر به یکی از آن‌ها تبدیل می‌شود. یک مگاپورت، سه خصوصیت منحصر به فرد دارد:

■ حجم بار میزبانی‌شده؛

■ ارزش اقتصادی؛

■ سطح زمین و آب در دسترس.

بنابراین یک مگاپورت به دلیل توان عملیاتی زیاد، نیروی اقتصادی و اندازه‌ی فیزیکی مطلق، می‌تواند «مگا» تلقی شود. در بنادر عادی، ممکن است هر یک از این وجوه به تنهایی وجود داشته‌باشد، اما موجب تبدیل بندر به مگاپورت نمی‌شود؛ به عنوان

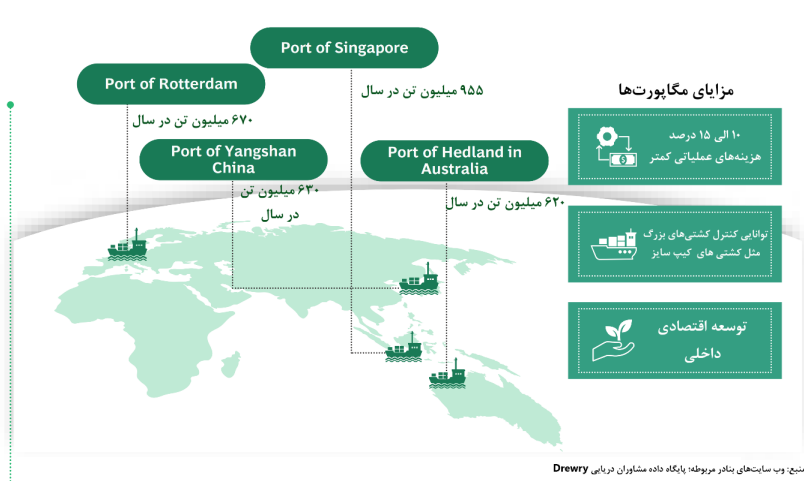
1 World-class Mega Ports

2 PPP

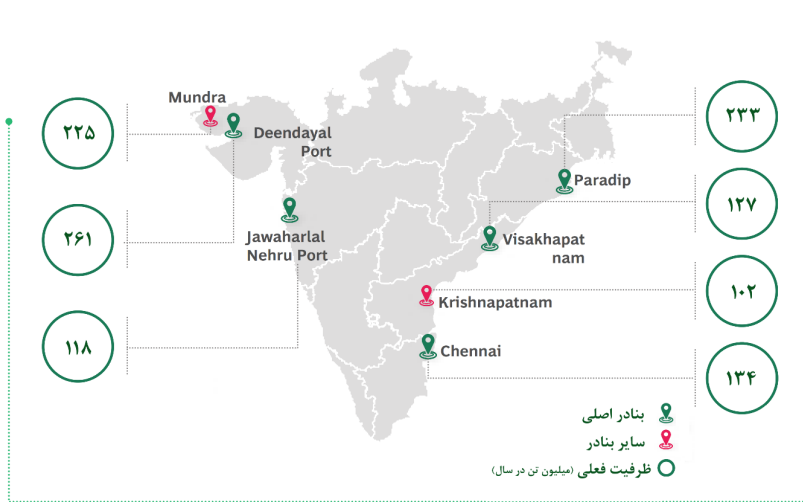
مثال، بنداری وجود دارند که محموله‌های زیادی را جابه‌جا می‌کنند، اما ارزش اقتصادی زیادی ایجاد نمی‌شود؛ زیرا خوشه‌های تجاری (مانند سنگاپور)، شهرک‌های صنعتی (مانند روتردام) و یا آب‌راه‌های پررونق (مانند بارسلونا) به هم متصل نیستند. یک مگاپورت این قدرت را دارد که تا یک سوم اقتصاد منطقه‌ای را تامین کند. همچنین تنوع زیادی در اندازه‌ی مناطق بندری وجود دارد. برخی از بنادر دارای مناطق لجستیکی و صنعتی بزرگی هستند که در یک بندر یکپارچه شده یا به آن متصل هستند. برخی دیگر از بنادر بزرگ تا یک سوم سطح زمین شهری که در آن قرار دارند را به خود اختصاص داده‌اند؛ اما فقط بنداری که این سه ویژگی را همزمان باهم داشته‌باشند، به عنوان مگاپورت واقعی تلقی می‌شوند [۳۵].

با بزرگتر و پیشرفته‌تر شدن کشتی‌ها، کل هزینه‌های حمل و نقل دریایی کاهش یافته اما هزینه‌های روزانه‌ی کشتی‌ها افزایش می‌یابد؛ از این رو، باید زمان حضور کشتی‌ها در بنادر کاهش یابد. به دلیل ارائه‌ی زیرساخت‌های بهتر، عملیات سریع‌تر و کاهش هزینه‌های عملیاتی بنادر به میزان حداقل ده الی پانزده درصد، توسعه‌ی مگاپورت‌ها در سراسر جهان (به عنوان مثال بندر یانگشان، بندر هدلند و...) با استقبال فزاینده‌ای روبرو شده‌است. شکل ۱۶ این موضوع را به‌صورت واضح بیان نموده‌است.

در حال حاضر، هند دارای ۵ بندر اصلی و ۲ بندر غیراصلی با ظرفیت بیش از ۱۰۰ میلیون تن در سال است. این کشور، فرصت قابل‌توجهی برای راه‌اندازی مگاپورت و رقابت با بنادر جهانی دارد. جزئیات این موضوع در شکل ۱۷ آورده شده‌است.

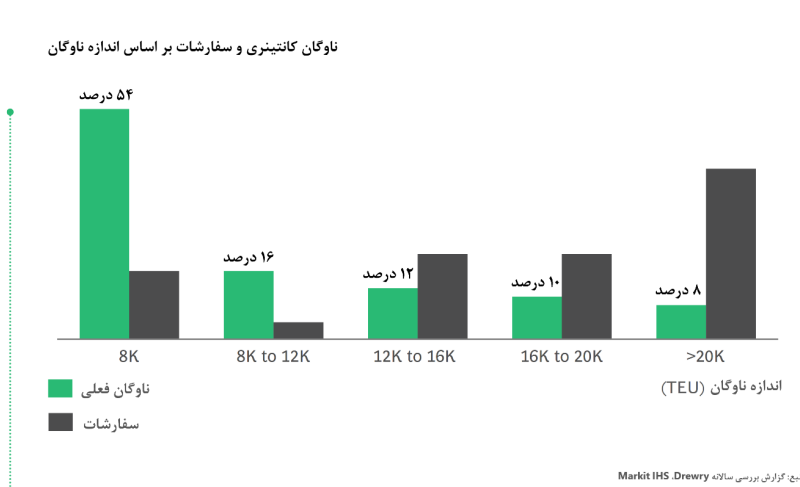


شکل ۱۶- مگاپورت‌های کشورهای پیشرفته دریایی (کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه) [۳۳]



شکل ۱۷- بندار هند (بندار اصلی و سایر بندار) با ظرفیت بیش از ۱۰۰ میلیون تن در سال [۳۳]

۱) دسترسی به عمق آب مناسب جهت حضور تعداد زیادی از کشتی‌های بزرگ در چشم‌انداز آینده: عمق آب ۱۶ متری برای بهبود ظرفیت جابه‌جایی محموله‌ها در مگاپورت‌ها ضروری است؛ زیرا تقریباً ۴۰ درصد از سفارشات ناوگان آینده کشتیرانی، دارای ظرفیت ۲۰ هزار کانتینر و حتی بالاتر می‌باشند. جزئیات این موضوع در شکل ۱۸ قابل مشاهده است.



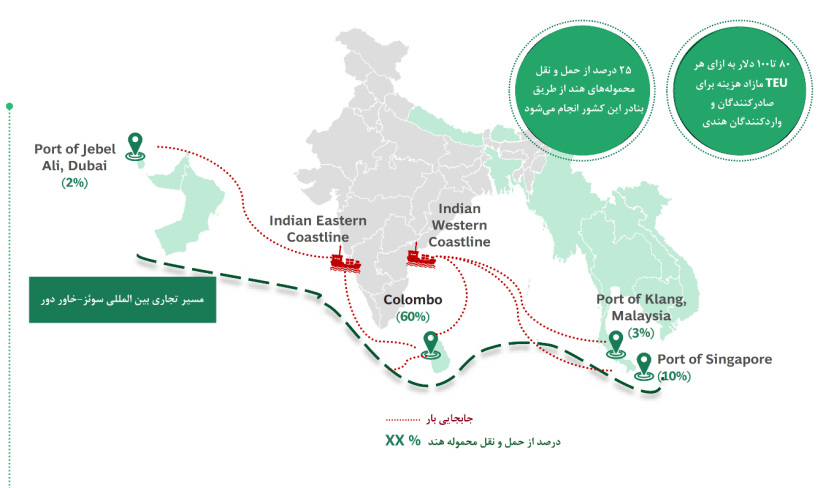
شکل ۱۸- اندازه‌ی ناوگان فعلی و سفارشات آینده در هند [۳۳]

۲) اتصال داخلی موثر برای تسهیل تخلیه‌ی کالا در کلاس جهانی: زمان توقف کشتی برای صادرات در مگاپورت‌های جهانی تقریباً ۴۰ درصد کمتر از بنادر هند است؛ بنابراین ضروری است که یک شبکه‌ی تخلیه‌ی کارآمد برای جابه‌جایی حجم بالایی از محموله‌ها ایجاد گردد.

۳) دسترسی به زمین برای ایجاد یک اکوسیستم صنعتی پایدار: مگاپورت‌های جهانی مانند بندر یانگشان، بندر جبل علی و... اکوسیستم‌های صنعتی بزرگ (خوشه‌های صنعتی، منطقه‌ی ویژه اقتصادی، مناطق آزاد تجاری و...) را در اطراف بنادر ایجاد کرده‌اند تا ظرفیت محموله‌ی بالاتری را در دسترس داشته‌باشند. با انجام بررسی‌ها بر روی شاخص‌های مهم تاسیس مگاپورت‌ها و در نظر گرفتن شرایط فعلی و بالقوه‌ی کشور هند، سه بندر وادون-چیان‌پی‌تی، بارادیب و دین‌ده‌یال، از قابلیت تبدیل شدن به مگاپورت‌هایی با ظرفیت بیش از ۳۰۰ میلیون تن در سال برخوردارند.

## ۲-۱-۲-۲- فرصت‌های حمل و نقل در هند

بنادر هند در سال ۲۰۱۹ میلادی، حدود ۱۶/۱ میلیون کانتینر جابه‌جا کرده‌اند. تقریباً ۷۵ درصد از این محموله‌ها به صورت ورودی (۱۲ میلیون کانتینر) بوده و مابقی آن به مقصد مورد نظر (۴/۱ میلیون کانتینر) حمل شدند. در حال حاضر، نزدیک به ۷۵ درصد از محموله‌های حمل و نقلی هند در بنادر خارج از این کشور جابه‌جا می‌شود. بنادر کلمبو، سنگاپور و کلانگ بیش از ۸۵ درصد از این محموله را جابه‌جا می‌کنند که سهم بندر کلمبو به تنهایی حدود ۲/۵ میلیون کانتینر است.



شکل ۱۹- سناریوی حمل و نقل فعلی در هند [۳۳]

کشور هند برای افزایش سهم حمل و نقل دریایی خود، باید یک بندر جایگزین مطابق با موقعیت مکانی، عمق آب و مباحث اقتصادی بنادر بین‌المللی رقیب راه‌اندازی کند. این امر به دلایل زیر ضروری است:

۱) در حدود ۲۰۰ الی ۲۲۰ میلیون دلار ضرر به دلیل از دست رفتن فرصت درآمدی در سال: بنادر کشور سالانه بین ۲۰۰ تا ۲۲۰ میلیون دلار از درآمدهای بالقوه‌ی خود بابت حمل و نقل محموله‌های مربوط به هند را از دست می‌دهند. این مقدار، بدون در نظر گرفتن ظرفیت حمل و نقل محموله‌های نوظهور سایر کشورهای منطقه است.

۲) لجستیک ناکارآمد بخش بزرگی از صنعت در جنوب هند؛ هزینه‌های اضافی حمل و نقل بندری در مراکز حمل و نقل، منجر به افزایش هزینه‌ی لجستیک صنعت هند می‌شود. هزینه‌ی جابه‌جایی اضافی در بنادر به ازای هر کانتینر بین ۸۰ تا ۱۰۰ دلار است که اگر کانتینر به جای حمل و نقل معمولی به عنوان محموله‌ی مستقیم وارد و یا صادر شود، ممکن است در این مبلغ صرفه‌جویی شود.

۳) فرصتی برای تبدیل شدن به یک مرکز حمل و نقل بزرگ برای تجارت بین آمریکا، اتحادیه‌ی اروپا، آفریقا و آسیا: حمل و نقل کانتینری در آسیا عمدتاً در سه مسیر کلیدی انجام می‌شود:

- آمریکا - اروپا - شرق دور؛
- آفریقا - آسیا، در درجه اول خاور دور؛
- آمریکا - اروپا - هند و شبه‌ی قاره هند.

مسیرهای اروپا و آمریکا در حال حاضر مهم‌ترین مسیرهای حمل و نقل دریایی هستند، اما پیش‌بینی می‌شود که در دهه‌ی آینده ترافیک مسیر آفریقا شاهد رشد سریع‌تری (۶ تا ۷ درصد) باشد.

با توجه به اینکه بیشتر تجارت حمل و نقل در خوشه‌های آسیای جنوب شرقی و خاورمیانه انجام می‌شود، جنوب هند از نظر جغرافیایی موقعیت بهینه‌ای برای جابه‌جایی محموله‌های آفریقا، اتحادیه اروپا و سواحل شرقی آمریکا دارد.

۴) کاهش خطر تجارت هند به دلیل وابستگی به بنادر بین‌المللی: از آنجایی که ۷۵ درصد از محموله‌های حمل و نقل هند در بنادر بین‌المللی جابه‌جا می‌شود، این امر صنایع هند را در برابر افزایش هزینه‌ها، ناکارآمدی‌ها و مسائل مربوط به ازدحام و ترافیک آسیب‌پذیر کرده و خطرات بلندمدتی را برای رقابت تجاری هند ایجاد می‌کند.

## ۲-۱-۸- عوامل کلیدی موفقیت حمل و نقل دریایی در هند

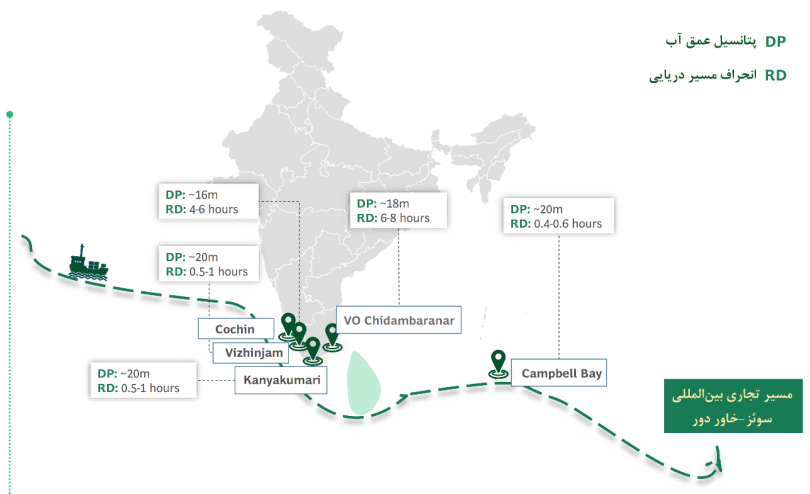
در سطح جهانی، دولت‌ها مداخلات هدمندی را برای اطمینان از موفقیت یک مرکز حمل و نقل<sup>۱</sup> برنامه‌ریزی و اجرا کرده‌اند. موفقیت یک مرکز حمل و نقل، به چندین عامل در سطح بندر موردنظر و دولت مرکزی وابسته است؛ مثلاً دولت مالزی برای اطمینان

1 Transportation Hub

از موفقیت بندر تانجونگ پلپاس، مجموعه‌ای از مداخلات اساسی را در این بندر انجام داده‌است. با توجه به تجربیات مراکز حمل و نقل جهانی موفق، عواملی برای مسیریابی خطوط اصلی در این مراکز شناسایی شده‌است. این عوامل عبارتند از:

### ■ در دسترس بودن عمق آب مورد نیاز

اندازه‌ی کشتی‌های جهان در دهه‌ی گذشته به طور قابل توجهی افزایش یافته و اکثر خطوط اصلی، بنادر دارای حداقل ۱۸ متر عمق را برای حرکت انتخاب می‌کنند؛ در نتیجه، دسترسی به عمق آب کافی، عامل مهمی در جذب خطوط کشتیرانی است. بنادر فعلی در جنوب هند، مانند کوچین و چیدامبارانار به ترتیب دارای عمق ۱۴/۲ و ۱۴/۵ متر هستند که عمق نامناسبی برای کشتی‌های بزرگ محسوب می‌شود. اما منطقه‌ی کانیاکوماری، ویزینژام و خلیج کمپیل دارای عمق آب ۲۰ متری بوده و از این جهت برای تردد شناورهای بزرگ با محدودیتی روبرو نیستند. شکل ۲۰ میزان عمق آب در بخش‌های مختلف را نشان می‌دهد.



شکل ۲۰- ترجیح نزدیکی خطوط اصلی به مسیرهای دریایی و نمایش میزان عمق آب در بخش‌های مختلف [۳۳]

### ■ نزدیکی به مسیرهای دریایی

مسیر کانال سوئز سهم قابل توجهی از کل جریان کانتینری جهانی را به خود اختصاص داده و کشتی‌های خطوط اصلی از این مسیر برای حمل بار بین آمریکا، اروپا و آسیا استفاده می‌کنند. کشتی‌های خطی<sup>۱</sup> هنگام انتخاب بندر ترانشیپ<sup>۲</sup>، حداقل انحراف از مسیر خود را ترجیح می‌دهند. مطابق شکل ۱۹، تمامی بنادر فعلی در سواحل شرقی و

1 Ocean Liners

2 Transshipment: به انتقال کالا، تجهیزات و یا نفرات از یک کشتی به کشتی دیگر گفته می‌شود:::



غربی هند در فاصله‌ی بیش از ۵ ساعت از مسیر اصلی کشتیرانی قرار دارند که در مقایسه با کلمبو با فاصله‌ی ۰/۵ تا ۱ ساعته از مسیر اصلی، به شدت غیرجذاب هستند. منطقه‌ی کانیاکوماری، ویزینژام و خلیج کمپبل با توجه به موقعیت مکانی آن‌ها و انحراف تقریباً ۶ تا ۱۰ مایل دریایی (۰/۵ تا ۱ ساعت) از مسیر سوئز، مکان‌های مستعدی برای ترانشیپ محسوب می‌شوند.

## ■ اتصال پس کرانه<sup>۱</sup> و دروازه<sup>۲</sup>

اگرچه مهم‌ترین شهرهای جهان در امتداد ساحل واقع شده و به‌عنوان دروازه‌ای برای تجارت جهانی عمل می‌کنند ولی بسیاری از شهرها و مراکز اصلی اقتصادی نیز در مناطق داخلی سرزمین قرار گرفته‌اند. نمونه‌های مشهود این موضوع، آمریکا، اروپا و چین هستند که یک سیستم فعال ساحلی داشته و همزمان تعداد زیادی مرکز مهم داخلی دارند. توسعه‌ی حمل و نقل دریایی کانتینری و مزیت مقیاس، اتصال دروازه‌ها را بهبود بخشیده و چالش‌های ارتباطی مراکز داخلی را رفع کرده‌است.

اتصال دروازه‌ها به معنای تامین زیرساخت‌های حمل و نقل و خدمات لجستیکی است که یک مرکز داخلی را قادر می‌سازد به یک دروازه‌ی تجارت دریایی متصل شود. این عبارت، معمولاً در مورد خدمات ریلی و رودخانه‌ای به کار می‌رود. این روش اتصال، بیشتر توسط بنادری پیگیری شده که برای گسترش بازار و ایمن کردن ترافیک محموله‌های خود، استراتژی افزایش دسترسی داخلی را دنبال می‌کنند. وجود محموله‌ی ورودی بزرگ و همیشگی، عامل مهمی در تصمیم کشتی‌های خطی برای پهلوگیری در بندر جدید محسوب می‌شود؛ زیرا علاوه بر کاهش ریسک کمبود حجم بار و جلوگیری از خالی ماندن شناور، مقیاس بزرگتری از عملیات را به سوی این کشتی‌ها هدایت کرده و نیاز به کشتی‌های فیدر مرتفع می‌شود. با در نظر گرفتن هزینه‌های کلی لجستیک بهینه، سهم بزرگی از ترافیک حمل و نقل در بنادر جنوب هند (حدود ۴۰ تا ۵۰ درصد)، می‌تواند به عنوان محموله‌ی دروازه‌ای به مرکز حمل و نقل این کشور هدایت شود.

## ■ اقتصاد مثبت لجستیک بار

برای اینکه مرکز حمل و نقل هند در جذب ترافیک موفق باشد، تطبیق هزینه‌های بندر با بنادر رقیب، به‌ویژه بندر کلمبو، ضروری است. ممکن است به دلایل زیر، تخفیفی بیش از هزینه‌های بندری به بندر کلمبو داده شود:

■ به منظور صرفه‌ی اقتصادی برای خطوط کشتیرانی جهت سرمایه‌گذاری در هزینه‌های سرمایه‌ای جابه‌جایی عملیات موجود (ساخت تاسیسات و زیرساخت برای کارکنان،

Hinterland 1: پس کرانه، بندر داخلی و بندر درون سرزمینی چند منظوره است که به‌طور مستقیم توسط جاده یا راه‌آهن به بندر دریایی متصل بوده و مرکزی برای انتقال کالاها به مقصدهای داخلی است.

ساختمان‌های اداری و...):

- ایجاد انگیزه‌ی اقتصادی برای خطوط هوایی جهت جابه‌جایی و متحمل‌شدن هزینه‌های پیکربندی مجدد مسیرهای خود؛
- برای مقابله با هزینه‌ی زمان ارسال اضافی برای ترافیک کشتی‌های فیدر (خدمات مکمل حمل و نقل).

### ■ بهره‌وری و قابلیت اطمینان برای عملیات بنادر

بهره‌وری و قابلیت اطمینان بالا برای خطوط اصلی بسیار مهم است. مطابق با تحقیقات انجام‌شده، یک ساعت اتلاف وقت برای کشتی، می‌تواند منجر به ضرر ۵ تا ۸ هزار دلاری شود. بهره‌وری و قابلیت اطمینان، تا حد زیادی به طراحی بنادر و کارآمدی نیروی کار بندر بستگی دارد.

### ■ سهولت فرآیندهای گمرکی و پشتیبانی‌های مالیاتی

فرآیند ترخیص کالا از گمرک، در بنادر هند نسبت به بنادر جهانی، زمان‌بر و پیچیده‌تر است که منجر به تاخیر در زمان تحویل کالا در هند می‌شود؛ در نتیجه، لزوم ساده‌سازی و دیجیتالی‌کردن فرآیندهای گمرکی به شدت حس می‌شود.

### ■ خدمات جانبی

علاوه بر ارتقای زیرساخت‌ها و کاهش هزینه‌ها، خدمات جانبی نیز نقش مهمی در جذب و حفظ کشتی‌های خطوط اصلی ایفا می‌کنند، این خدمات عبارتند از:

- سوخت‌گیری با هزینه‌ی رقابتی؛
  - تعمیر و ساخت کشتی؛
  - خدمات تعویض خدمه؛
  - کانال‌کشی و لنگرگاه کشتی؛
  - خدمات سوخت‌رسانی به خارج و داخل بندر؛
  - نظارت بر انتشار.
- بدیهی است که موفقیت بخش حمل و نقل هند به متقاعدکردن خطوط کشتیرانی و تبدیل‌شدن آنها به مشتری دائمی این بنادر بستگی دارد. کشتی‌های خطوط اصلی یک دیدگاه بلندمدت در انتخاب مسیر داشته و در هنگام تصمیم‌گیری چندین فاکتور مجزا را در نظر می‌گیرند؛ در نتیجه، هند برای دورکردن خطوط اصلی از بنادر رقیب، کار دشواری در پیش دارد.

## ۲-۱-۹- کارایی لجستیکی و رقابت پذیری بنادر

بیش از ۹۰ درصد حجم تجارت هند از طریق مسیر دریایی این کشور انجام می‌شود؛ در نتیجه، برای افزایش رشد تولید و کمک به طرح ساخت هند، نیاز مستمری به توسعه‌ی بنادر و زیرساخت‌های تجاری کشور حس می‌شود. طبق مطالعات انجام‌شده ضمن برنامه‌ی ساگارمالا، انتظار می‌رود که تا سال ۲۰۲۵ میلادی، تردد محموله‌ها در بنادر هند به ۲۵۰۰ میلیون تن در سال برسد؛ در حالی که ظرفیت فعلی جابه‌جایی بار در بنادر هند تنها ۱۵۰۰ میلیون تن در سال است. برای افزایش ظرفیت بنادر کشور تا سال ۲۰۲۵ میلادی، نقشه‌ی راهی تدوین شده‌است تا ظرفیت بنادر را متناسب با افزایش ترافیک محموله افزایش دهد. از جمله موارد آورده‌شده در این نقشه‌ی راه می‌توان به بهبود بهره‌وری عملیاتی بنادر، افزایش ظرفیت بنادر موجود و توسعه‌ی بنادر جدید اشاره نمود [۳۶].

براساس سیاست ملی لجستیک هند که در سال ۲۰۲۰ میلادی منتشر شده‌است، این کشور قصد دارد هزینه‌های لجستیکی خود را از ۱۶ درصد تولید ناخالص داخلی، به ۸ درصد تا سال ۲۰۳۰ کاهش دهد. هندی‌ها با این سیاست به دنبال افزایش بهره‌وری، رشد تولید و افزایش قدرت رقابت محصولات خود در بازارهای جهانی هستند. دولت هند برای افزایش رشد تولید ناخالص داخلی، نقش ویژه‌ای به بخش حمل و نقل محول کرده‌است. این کشور پس از ۸ سال بررسی، سیاست ملی لجستیک<sup>۱</sup> خود را در سال ۲۰۲۰ منتشر کرد. هدف اصلی این سیاست‌ها کارآمدسازی و کاهش هزینه‌های لجستیک و در نتیجه افزایش تولید و قدرت رقابت محصولات هندی در بازارهای جهانی است. بنابر داده‌های «آژانس ملی توسعه‌ی سرمایه‌گذاری و تسهیلات هند»، حجم اقتصاد حمل و نقل در این کشور برابر ۱۶۰ میلیارد دلار بوده و انتظار می‌رود که با اجرای سیاست ملی لجستیک، این رقم به ۲۱۵ میلیارد دلار در سال ۲۰۳۰ برسد. همچنین ۲۲ میلیون نفر در بخش حمل و نقل هند مشغول به کار هستند که پیش‌بینی می‌شود تا ۵ سال آینده به میزان ۵ درصد افزایش یابند. مهمترین هدف از اجرای سیاست ملی لجستیک هند، کاهش هزینه‌های لجستیک کشور است. به طور خلاصه، اهداف کلیدی دولت هند از اجرای سیاست ملی لجستیک عبارتند از [۳۶، ۳۷]:

۱) کاهش هزینه‌های حمل و نقل تا سطح کشورهای توسعه‌یافته؛ در حال حاضر هزینه‌های لجستیک در هند، معادل ۱۶ درصد از تولید ناخالص داخلی است. هدف‌گذاری دولت هند، رساندن این رقم به ۸ درصد است. در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته، هزینه‌های حمل و نقل تقریباً ۸ تا ۹ درصد تولید ناخالص داخلی را به خود اختصاص می‌دهند. عامل اصلی افزایش هزینه‌های حمل و نقل در این کشور، غیرقابل پیش‌بینی بودن زنجیره‌ی تامین و اتصال ضعیف ابتدا و انتهای آن به زیرساخت‌های پراکنده و نامنسجم حمل و نقل هند است.

1 NLP

۲) بهبود شاخص عملکرد لجستیک هند به رتبه‌ای زیر ۲۵ تا سال ۲۰۳۰: هند در سال ۲۰۱۸ میلادی، رتبه‌ی ۴۴ جهانی را در شاخص عملکرد لجستیک<sup>۱</sup> دارا بوده‌است. این رتبه در سال ۲۰۲۲ به عدد ۳۸ رسیده‌است. طبق سیاست ملی لجستیک هند، این کشور باید تا سال ۲۰۳۰ میلادی به رتبه‌ای کمتر از ۲۵ در شاخص جهانی عملکرد لجستیک دست یابد. یکی از معیارهای مهم شاخص عملکرد لجستیک در بخش دریایی، میانگین زمان توقف کانتینرها است. این زمان بین ماه می و اکتبر ۲۰۲۲ برای هند و سنگاپور ۳ روز، برای امارات و آفریقای جنوبی ۴ روز، برای آمریکا ۷ روز و برای آلمان ۱۰ روز بوده‌است. از سال ۲۰۱۵ میلادی، دولت هند با مشارکت بخش خصوصی، در زیرساخت‌های نرم و سخت مرتبط با تجارت دریایی سرمایه‌گذاری کرده که دروازه‌های بندری را به قطب‌های اقتصادی داخل کشور متصل می‌کند. فناوری، یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌های این تلاش بوده و اجرای یک پلتفرم زنجیره‌ی تأمین، موجب کاهش قابل توجه تأخیرها و بهبود جایگاه شاخص عملکرد لجستیک شده‌است.

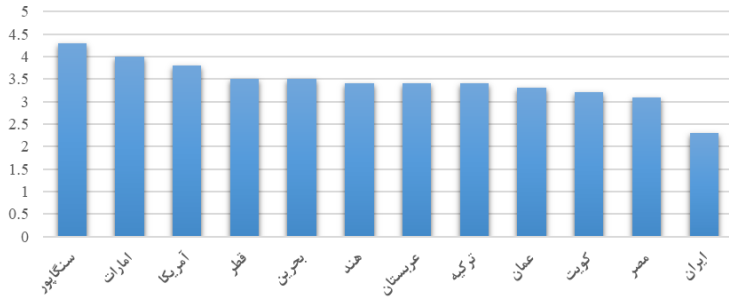
هند با ایجاد یک سامانه‌ی هوشمند، برچسب‌های شناسایی فرکانس رادیویی را روی کانتینرها نصب کرده و در سرتاسر زنجیره‌ی تأمین، آن‌ها را ردیابی می‌کند. این سیستم در سال ۲۰۱۵ میلادی در سواحل شرقی هند آغاز شد و در سال ۲۰۲۰ به سایر بنادر تعمیم یافت. با معرفی ردیابی محموله، زمان اقامت در بندر شرقی ویساخاپاتنام از ۳۲/۴ روز در سال ۲۰۱۵ به ۵/۳ روز در سال ۲۰۱۹ کاهش یافت. به طور کلی شاخص عملکرد لجستیک، میانگین وزنی امتیازات کشور در شش بعد کلیدی زیر است:

- ۱) کارایی فرآیند ترخیص (شامل سرعت، سادگی و قابل پیش‌بینی بودن) توسط گمرک؛
- ۲) کیفیت تجارت و زیرساخت‌های مرتبط با حمل و نقل (مانند بنادر، راه‌آهن، جاده‌ها، فناوری اطلاعات و...)
- ۳) سهولت ترتیب‌دادن محموله با قیمت رقابتی؛
- ۴) صلاحیت و کیفیت خدمات لجستیکی (به عنوان مثال، اپراتورهای حمل و نقل، گمرکی و...)
- ۵) توانایی ردیابی کالاها؛
- ۶) به موقع رسیدن محموله‌ها به مقصد در زمان تحویل برنامه‌ریزی شده یا مورد انتظار.

شکل ۲۱ به بررسی این شاخص و مقایسه‌ی آن در کشورهای منتخب پرداخته‌است. همچنین جدول ۲-۲ به ارائه‌ی ۳۸ کشور از لحاظ بالابودن شاخص عملکرد لجستیکی در سال ۲۰۲۲ می‌پردازد [۳۸].

Logistics performance index: Overall (1=low to 5=high)

شاخص عملکرد لجستیک کشورهای منتخب و جایگاه هند در این شاخص



شکل ۲۱- شاخص عملکرد لجستیک کشورهای منتخب و جایگاه هند در این شاخص جهانی [۳۸]

جدول ۲-۲- شاخص لجستیک و جایگاه هند در این شاخص در سال ۲۰۲۲ [۳۸]

Economy	LPI				Customs		Infrastructure		International shipments		Logistics competence and equality		Timeliness		Tracking and tracing	
	رتبه گروهی	نمره	کران پایین	کران بالا	Score	Grouped rank	Score	Grouped rank	Score	Grouped rank	Score	Grouped rank	Score	Grouped rank	Score	Grouped rank
Singapore	1	4.3	4.2	4.4	4.2	1	4.6	1	4.0	2	4.4	1	4.3	1	4.4	1
Finland	2	4.2	4.0	4.4	4.0	4	4.2	5	4.1	1	4.2	3	4.3	1	4.2	3
Denmark	3	4.1	4.0	4.2	4.1	2	4.1	9	3.6	14	4.1	9	4.1	10	4.3	2
Germany	3	4.1	4.0	4.2	3.9	7	4.3	3	3.7	8	4.2	3	4.1	10	4.2	3
Netherlands	3	4.1	4.0	4.2	3.9	7	4.2	5	3.7	8	4.2	3	4.0	17	4.2	3
Switzerland	3	4.1	4.0	4.2	4.1	2	4.4	2	3.6	14	4.3	2	4.2	4	4.2	3
Austria	7	4.0	3.8	4.2	3.7	14	3.9	16	3.8	4	4.0	11	4.3	1	4.2	3
Belgium	7	4.0	3.9	4.1	3.9	7	4.1	9	3.8	4	4.2	3	4.2	4	4.0	16
Canada	7	4.0	3.9	4.1	4.0	4	4.3	3	3.6	14	4.2	3	4.1	10	4.1	11
Hong Kong SAR, China	7	4.0	3.9	4.1	3.8	12	4.0	14	4.0	2	4.0	11	4.1	10	4.2	3
Sweden	7	4.0	3.8	4.2	4.0	4	4.2	5	3.4	26	4.2	3	4.2	4	4.1	11
United Arab Emirates	7	4.0	3.9	4.1	3.7	14	4.1	9	3.8	4	4.0	11	4.2	4	4.1	11
France	13	3.9	3.8	4.0	3.7	14	3.8	19	3.7	8	3.8	20	4.1	10	4.0	16
Japan	13	3.9	3.8	4.0	3.9	7	4.2	5	3.3	38	4.1	9	4.0	17	4.0	16
Spain	13	3.9	3.8	4.0	3.6	20	3.8	19	3.7	8	3.9	14	4.2	4	4.1	11
Taiwan, China	13	3.9	3.7	4.1	3.5	22	3.8	19	3.7	8	3.9	14	4.2	4	4.2	3
Korea, Rep.	17	3.8	3.7	3.9	3.9	7	4.1	9	3.4	26	3.8	20	3.8	25	3.8	23
United States	17	3.8	3.7	3.9	3.7	14	3.9	16	3.4	26	3.9	14	3.8	25	4.2	3
Australia	19	3.7	3.5	3.9	3.7	14	4.1	9	3.1	47	3.9	14	3.6	35	4.1	11
China	19	3.7	3.6	3.8	3.3	31	4.0	14	3.6	14	3.8	20	3.7	30	3.8	23
Greece	19	3.7	3.5	3.9	3.2	37	3.7	25	3.8	4	3.8	20	3.9	21	3.9	20
Italy	19	3.7	3.6	3.8	3.4	24	3.8	19	3.4	26	3.8	20	3.9	21	3.9	20
Norway	19	3.7	3.5	3.9	3.8	12	3.9	16	3.0	57	3.8	20	4.0	17	3.7	29
South Africa	19	3.7	3.5	3.9	3.3	31	3.6	30	3.6	14	3.8	20	3.8	25	3.8	23
United Kingdom	19	3.7	3.6	3.8	3.5	22	3.7	25	3.5	22	3.7	28	3.7	30	4.0	16
Estonia	26	3.6	3.3	3.9	3.2	37	3.5	39	3.4	26	3.7	28	4.1	10	3.8	23
Iceland	26	3.6	3.4	3.8	3.7	14	3.6	30	3.3	38	3.5	38	3.6	35	3.7	29
Ireland	26	3.6	3.4	3.8	3.4	24	3.5	39	3.6	14	3.6	33	3.7	30	3.7	29
Israel	26	3.6	3.4	3.8	3.4	24	3.7	25	3.5	22	3.8	20	3.8	25	3.7	29
Luxembourg	26	3.6	3.3	3.9	3.6	20	3.6	30	3.6	14	3.9	14	3.5	46	3.5	37
Malaysia	26	3.6	3.4	3.8	3.3	31	3.6	30	3.7	8	3.7	28	3.7	30	3.7	29
New Zealand	26	3.6	3.4	3.8	3.4	24	3.8	19	3.2	43	3.7	28	3.8	25	3.8	23
Poland	26	3.6	3.5	3.7	3.4	24	3.5	39	3.3	38	3.6	33	3.9	21	3.8	23
Bahrain	34	3.5	3.1	3.9	3.3	31	3.6	30	3.1	47	3.3	46	4.1	10	3.4	41
Latvia	34	3.5	3.1	3.9	3.3	31	3.3	44	3.2	43	3.7	28	4.0	17	3.6	34
Qatar	34	3.5	3.1	3.9	3.1	43	3.8	19	3.1	47	3.9	14	3.5	46	3.6	34
Thailand	34	3.5	3.3	3.7	3.3	31	3.7	25	3.5	22	3.5	38	3.5	46	3.6	34
India	38	3.4	3.3	3.5	3.0	47	3.2	47	3.5	22	3.5	38	3.6	35	3.4	41
Lithuania	38	3.4	3.0	3.8	3.2	37	3.5	39	3.4	26	3.6	33	3.6	35	3.1	62
Portugal	38	3.4	3.1	3.7	3.2	37	3.6	30	3.1	47	3.6	33	3.6	35	3.2	54
Saudi Arabia	38	3.4	3.2	3.6	3.0	47	3.6	30	3.3	38	3.3	46	3.6	35	3.5	37

همانطور که اشاره شد، بهبود شاخص عملکرد لجستیکی هند در گرو سرعت بالای حمل و نقل کالا یعنی رسیدن محموله‌ها مطابق زمان برنامه‌ریزی شده است؛ به همین دلیل، میانگین زمان توقف کشتی در بندر و اندازه‌ی متوسط شناورها، یکی از مهم‌ترین پارامترها برای رسیدن به این هدف است. میانگین زمان توقف کشتی در بندر به تنهایی ملاک نیست، بلکه میانگین زمان توقف کشتی در بندر به اندازه‌ی متوسط کشتی‌ها نیز وابسته است. آنگتاد این موضوع را به تفکیک نوع کشتی بررسی کرده است. اندازه‌ی متوسط کشتی‌ها در هند، تقریباً دو برابر میانگین جهانی است در حالی که میانگین زمان توقف در بندر، حدود ۰/۳ روز بیشتر از میانگین جهانی است که با توجه به اندازه‌ی متوسط شناورها، طبیعی و معقول است. سایر اطلاعات در جدول ۳-۲ آورده شده است [۳۹].

جدول ۳-۲- مقایسه‌ی میانگین زمان توقف کشتی در بندر و اندازه‌ی متوسط شناورها در ۲۰۲۱ [۳۹]

نوع	کل جهان		هند	
	میانگین زمان در بندر (روز)	اندازه متوسط شناورها	میانگین زمان در بندر (روز)	اندازه متوسط شناورها (GT)
همه کشتی‌ها	۱.۰۴۶۵	۱۴.۲۲	۱.۳۱۱۸	۲۷۸۶۱
فله برهای مایع	۰.۹۸۰۶	۱۵۷۳۹	۱.۴۵۲۴	۳۲۸۳۳
حامل های گاز مایع	۱.۰۲۶۴	۱.۵۴۱	۱.۴۸۲۳	۲۷۶۸۸
حامل های گاز طبیعی مایع	۱.۱۲۹۹	۹۵۳۵۶	۱.۱۶۶	۱۰۴۹۶۵
فله بر خشک	۲.۱۱۲۲	۳۲۰۱۱	۲.۵۴۱	۳۲۶۵۴
فله برهای خشک	۱.۱۷۳۶	۵۴۶۳	۰.۶۵۷۶	۴۰۸۳
کشتی‌های رو - رو	...	۲۶۱۱۸	..	۲۷۳۳۹
کشتی های کانتینری	۰.۸۰۲۸	۳۴۳۱	۰.۹۳۲۳	۴۰۱۷
کشتی های مسافری	...	۷۳۳۷	..	۴۲۲۲

جدول ۳-۲- مقایسه‌ی میانگین زمان توقف کشتی در بندر و اندازه‌ی متوسط شناورها در ۲۰۲۱ [۳۹]

شاخص دیگری تحت عنوان «شاخص اتصال کشتیرانی خطی<sup>۱</sup>» نشان می‌دهد که کشورها چقدر به شبکه‌های حمل و نقل جهانی متصل هستند. این شاخص توسط «کنفرانس تجارت و توسعه‌ی سازمان ملل متحد<sup>۲</sup>» بر اساس پنج مؤلفه‌ی بخش حمل و نقل دریایی محاسبه می‌شود [۳۹]:

- (۱) تعداد کشتی‌ها؛
- (۲) ظرفیت حمل کانتینر توسط کشتی‌ها؛
- (۳) حداکثر اندازه کشتی‌ها؛
- (۴) تعداد خدمات ارائه شده به کشتی‌ها؛
- (۵) تعداد شرکت‌هایی که کانتینر مستقر می‌کنند.

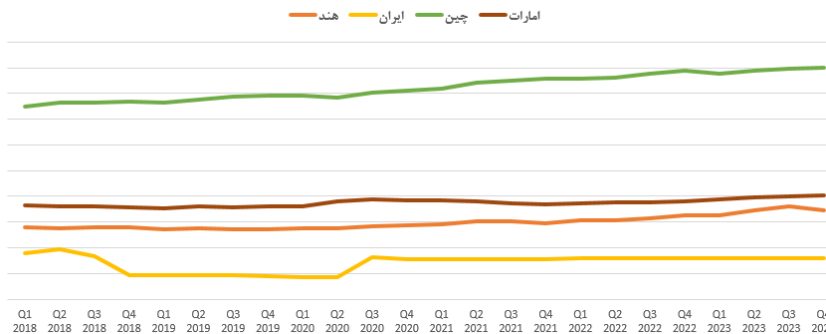
بنابراین، این شاخص بر حمل و نقل کانتینری و اهمیت آن تمرکز کرده است. شاخص اتصال کشتیرانی خطی، با هدف اتصال شبکه‌ی حمل و نقل یک کشور به شبکه‌های

1 Liner shipping connectivity index (LSCI)

2 UNCTAD

جهانی کشتیرانی خطی، مورد بررسی قرار گرفته است. داده‌های مربوط به تسهیل تجارت، توسط آژانس‌های خصوصی و بین‌المللی ارائه شده است. بیشتر این داده‌ها، ارزیابی‌های مدیران تجاری و متخصصان بوده و مبتنی بر ادراک خودشان است؛ در نتیجه، به دلیل پیشینه‌ها، ارزش‌ها و شخصیت‌های متفاوت افراد، ممکن است یک وضعیت مشابه، به‌طور متفاوت ارزیابی شود. بنابراین هنگام تفسیر شاخص‌های مبتنی بر ادراک باید بیشتر احتیاط کرد. با این وجود، این داده‌ها اطلاعات بسیار مفیدی را در مورد تسهیل تجارت منتقل می‌کنند. «شاخص اتصال کشتیرانی خطی» و «شاخص کیفیت زیرساخت بندری» از جمله اطلاعات ادراکی هستند. شکل ۲۲، وضعیت شاخص اتصال کشتیرانی خطی هند و ایران را مقایسه می‌کند. این شاخص به صورت فصلی توسط آنکتاد رصد و گزارش می‌شود [۴۰]. واضح است که شرایط تحریمی ایران، یکی از مولفه‌های به شدت تاثیرگذار در وضعیت این شاخص به حساب می‌آید. شاخص اتصال کشتیرانی خطی هند، در سال‌های اخیر روند رو به رشدی را تجربه کرده و یکی از اهداف غیرمستقیم برنامه‌ی ساگارمالا، بهبود همین شاخص است.

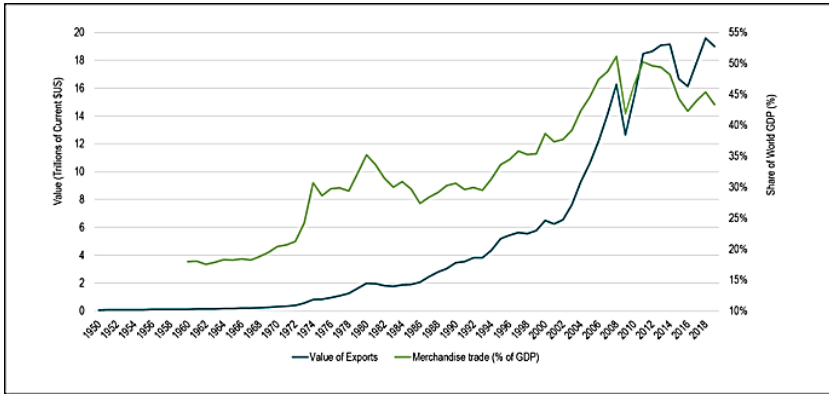
### شاخص اتصال کشتیرانی خطی (LSCI)



شکل ۲۲- مقایسه شاخص اتصال کشتیرانی خطی ایران، عربستان، امارت و هند در سال‌های اخیر [۴۰]

فرآیند کانتینری شدن، تابع دو روند مهم جهانی شدن اقتصاد و تجاری‌سازی حمل و نقل است. در شکل زیر وضعیت تجارت جهانی کالا به لحاظ ارزش فعلی صادرات بر حسب تریلیون دلار (خط آبی) و حجم تجارت بر حسب درصدی از تولید ناخالص داخلی جهان (خط سبز) در سال‌های ۱۹۶۰ تا ۲۰۱۹ میلادی آورده شده است. در سال ۱۹۷۷ میلادی، ارزش صادرات جهانی از یک تریلیون دلار گذشت و در سال ۲۰۰۸ میلادی به مرز ۱۶ تریلیون دلار رسید. پس از سپری شدن بحران اقتصاد جهانی در سال ۲۰۱۸، این مبلغ به نزدیکی‌های ۲۰ تریلیون دلار رسیده است. در همین دوره، نسبت حجم تجارت جهانی (مجموع واردات و صادرات) به کل تولید ناخالص داخلی جهان، از حدود ۳۰ درصد در سال ۱۹۷۷ به بیش از ۵۲ درصد در سال ۲۰۰۸ رسیده است. این روند رو به رشد، با افزایش

حجم کالاهای جابه‌جاشده توسط حمل و نقل جهانی (به ویژه کانتینری) همبستگی کامل داشته‌است. البته طی هر یک از مراحل تأمین مواد خام، فرآوری آن‌ها، ساخت صنعتی، مونتاژ و بالاخره مصرف نهایی، ممکن است بیش از یک بار حمل صورت پذیرفته‌باشد.

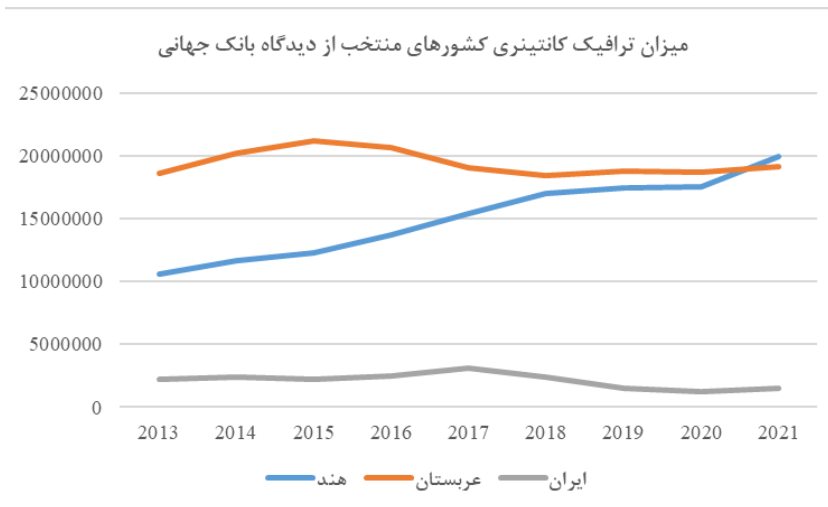


شکل ۲۳- وضعیت تجارت جهانی کالا به لحاظ ارزش فعلی صادرات (خط آبی) و حجم تجارت بر حسب درصدی از تولید ناخالص داخلی جهان (خط سبز) طی سال‌های ۱۹۶۰ الی ۲۰۱۹ میلادی.

مطابق نمودار بالا، روند مربوطه در قالب سه دوره‌ی رشد منظم و آرام تجارت جهانی تا سال ۱۹۸۰، رشد سریع سال‌های ۱۹۸۰ تا ۲۰۰۰ و رشد شتابدار و رسیدن به اوج اولیه در سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۸ صورت پذیرفته‌است. البته پس از دوره‌ی آخر، در برخی از کشورها بازرگانی خارجی با عدم توازن سنگین (به نفع صادرات یا واردات آن‌ها) مواجه شد. ورود چین به سازمان تجارت جهانی در انتهای سال ۲۰۰۱ میلادی، بر افزایش حجم مبادلات جهانی اثری شگرف نهاد. تجارت آمریکای شمالی با کشورهای شرق آسیا (به ویژه با کشورهای ژاپن، کره‌ی جنوبی و چین) مدت‌هاست که با عدم توازن بزرگی مواجه شده‌است. در سال ۱۹۹۵، تجارت بین این دو منطقه تقریباً برابر بود، ولی ابتدا در ۲۰۰۶ و سپس در ۲۰۱۸ میلادی میزان عدم توازن به حدود ۲/۸ برابر رسید. این حجم از نابرابری، اثرات شدیدی بر سیستم کانتینری (به لحاظ تعداد پر و خالی و هزینه‌های مربوطه) گذاشته‌است؛ به گونه‌ای که کارشناسان، یکی از دلایل بحران مالی شرق آسیا در سال ۱۹۹۷ میلادی را همین عدم توازن تجارت و کاهش برابری برخی ارزها نسبت به دلار آمریکا ارزیابی می‌کنند. وضعیت جریان حرکت کانتینرها در دوره‌های مختلف تقریباً نشانگر نابرابری تجارت در سطح کل جهان است. تجارت شرق آسیا با اروپا نیز دارای عدم توازن زیادی است. برگشت کانتینرهای خالی، موجب تحمیل ۱۵ تا ۲۰ درصد بر هزینه‌های عملیاتی کشتیرانی‌های بین‌المللی می‌شود. در تجارت بین دوسوی اقیانوس آرام، عموماً هزینه هر کانتینر به سمت شرق بیشتر از حرکت به سمت غرب است؛ لذا برنامه‌ریزی حمل بار برای شرکت‌های کشتیرانی کانتینری، کاری پیچیده تلقی می‌شود. همین موضوع



در مورد تجارت شرق آسیا با اروپا هم مصداق دارد. بدین ترتیب نابرابری تجاری، نه تنها در جریان فیزیکی کانتینرها، بلکه در میزان تعرفه‌های حمل هم ظهور و بروز پیدا می‌کند. همزمان با افزایش تجارت جهانی و ارتقای جریان فیزیکی کانتینرها، تعداد کانتینرهای خالی مرتباً بیشتر شده که این به معنای توسعه‌ی باراندازهای وسیع‌تر در پایانه‌ها و بزرگتر شدن کشتی‌ها است. طی سال‌های ۱۹۹۵ تا ۲۰۱۸ میلادی، حجم صادرات شرق آسیا به آمریکای شمالی از ۴ به ۲۰/۹ میلیون کانتینر (با میانگین رشد سالانه ۷/۱۳ درصد) و صادرات آن به اروپا از ۲/۴ به ۱۷/۴ میلیون کانتینر (با میانگین رشد سالانه ۸/۶۱ درصد) افزایش یافته‌است. در همین مدت، حجم واردات شرق آسیا از آمریکای شمالی، از ۳/۵ به ۷/۴ میلیون کانتینر (با میانگین رشد سالانه ۳/۱۷ درصد) و واردات آن از اروپا، از ۲ به ۷ میلیون کانتینر (با میانگین رشد سالانه ۵/۴ درصد) افزایش یافته‌است. این نابرابری تجاری طی سال‌های مختلف، موجب ناترازی مستمر در جهت حرکت کانتینرهای پرو خالی بین قاره‌ای شده‌است [۴۱]. مقایسه‌ی میزان ترافیک بندری در ایران، هند و عربستان در شکل ۲۴ آورده شده‌است. داده‌های این نمودار، از آخرین اطلاعات موجود در بانک جهانی استخراج شده‌است [۴۲].



شکل ۲۴- مقایسه‌ی میزان ترافیک کانتینری کشورهای منتخب از دیدگاه بانک جهانی [۴۲]

۳) ایجاد سازوکار پشتیبان از تصمیم‌گیری مبتنی بر داده: هند دارای یک محیط نظارتی پیچیده با مقررات متعدد و همپوشانی بالا است که توسط سهامداران مختلف اداره می‌شود. به عنوان مثال در این کشور بیش از ۳۷ شورای توسعه‌ی صادرات وجود دارد و در این حوزه ۵۰۰ نوع گواهینامه تعریف شده‌است. در این زمینه، انبوهی از داده‌های پیچیده وجود دارد که تحلیل آن بسیار مشکل است. برای ساده‌سازی این داده‌ها با

مدل‌های آماری و کمک به تصمیم‌گیری بهینه‌ی مسئولین، سازوکاری ایجاد شده و در قالب یک داشبورد مدیریتی پیاده‌سازی خواهد شد.

دولت هند بنا دارد سیاست ملی لجستیک خود را در چارچوب طرح جامع اقدامات لجستیک<sup>۱</sup> اجرا کند. در این خصوص ۴ گام اساسی تعریف شده‌است که در ادامه آورده می‌شود [۳۷، ۳۶].

۱) یکپارچه‌سازی سامانه‌های الکترونیکی: در حال حاضر ۳۰ سامانه‌ی گوناگون متعلق به هفت سازمان در بخش‌های مختلف زنجیره‌ی تامین شامل حمل و نقل زمینی، دریایی، هوایی، راه‌آهن، وزارت بازرگانی و وزارت تجارت خارجی وجود دارد که باید به یکدیگر متصل شده و به صورت یک پنجره‌ی واحد خدمت‌رسانی کنند. بدین ترتیب یک پنجره‌ی واحد برای تجارت بدون کاغذ ایجاد می‌شود. همچنین تجارت بدون کاغذ<sup>۲</sup> از طریق پورتال ای-سانچیت<sup>۳</sup> و طرح ارزیاب مجازی در گمرک اجرایی خواهد شد. علاوه بر موارد مذکور، عوارض جاده‌ها به صورت هوشمند محاسبه و پرداخت می‌شود و یک نظام مالیاتی یکپارچه در بخش حمل و نقل ایجاد خواهد شد.

۲) ایجاد سامانه‌ی نرم‌افزاری (پلتفرم) اتصال لجستیک: بستری برای تجمیع و اشتراک‌گذاری اطلاعات پدید می‌آید که می‌تواند زمان حمل ترکیبی کالاها را کاهش داده و پیش‌بینی‌پذیری و قابلیت اطمینان زمان تحویل کالا را افزایش دهد. این پلتفرم به تکمیل بانک اطلاعاتی «شرکت توسعه‌کری‌دور صنعتی ملی» کمک خواهد نمود.

۳) تسهیل فضای کسب و کار در بخش حمل و نقل با طرح «ای-لاگ»<sup>۴</sup>: این طرح یک داشبورد دیجیتال است که توسط وزارت صنعت هند توسعه داده می‌شود. هدف از راه‌اندازی این داشبورد، تسهیل ثبت شرکت و شروع فعالیت در بخش لجستیک، ایجاد هماهنگی، نظارت بر فعالیت‌ها در جدول زمان‌بندی و تسهیل ارتباط انجمن‌ها با دولت است.

۴) ایجاد گروه بهبود سیستم<sup>۵</sup>: این گروه قرار است برای نظارت بر همه‌ی پروژه‌های حمل و نقل و تنظیم‌گری در این بخش ایجاد شود. این گروه در کنار گروه برنامه‌ریزی شبکه<sup>۶</sup>، وظیفه‌ی بهبود هماهنگی بین وزارتخانه‌های مختلف و همچنین هماهنگی میان ایالت‌ها با دولت مرکزی ایجاد شده‌است.

بر اساس سیاست ملی توسعه‌ی لجستیک هند و به منظور توسعه‌ی حمل ترکیبی کالا، اتصال زیرساخت‌های حمل و نقل باید مورد توجه قرار گیرد. این سیاست در کنار دو ابرپروژه‌ی بهاراتمالا و ساگارمالا که در حوزه‌های حمل جاده‌ای و خطوط ساحلی تعریف

1 CLAP

2 EXIM

3 e-sanchit

4 E-Log

5 SIG

6 NPG

شده‌اند، موجب ارتقای حمل‌ترکیبی کالا در هند خواهد شد. هندی‌ها ۳۵ نقطه را برای ایجاد قطب حمل و نقل ترکیبی در نظر گرفته‌اند که بزودی به مرحله‌ی اجرا خواهد رسید. یکی دیگر از سیاست‌های هند برای کاهش هزینه‌های لجستیک در بخش زیرساخت‌ها، کاهش سهم جاده‌ها از حمل بار و افزایش سهم حمل و نقل ریلی است که با توسعه‌ی خطوط آهن میسر می‌شود. در حال حاضر ۶۰ درصد محموله‌ها در هند از طریق جاده‌ها و ۳۰ درصد از طریق خطوط آهن جابه‌جا می‌شوند. هندی‌ها همچنین به دنبال کارآمدسازی حمل‌جاده‌ای هستند؛ به گونه‌ای که نقاط ابتدایی و انتهایی زنجیره‌ی تامین به طور موثر به شبکه‌ی یکپارچه حمل و نقل متصل شود [۳۷، ۳۶].

## ۲-۱-۱۰- چشم‌انداز فعلی بخش حمل و نقل دریایی

حمل و نقل دریایی یکی از اجزای مهم اقتصاد هند است که ۹۵ درصد حجم تجارت دریایی و ۶۵ درصد ارزش آن را به خود اختصاص داده‌است. حمل و نقل ساحلی مزایایی چون انرژی کارآمد و سازگاری با محیط‌زیست داشته و هزینه‌های لجستیکی را برای محموله‌های داخلی کاهش می‌دهد. علیرغم هزینه‌های بسیار پایین نسبت به سایر روش‌های حمل و نقل، سهم حمل و نقل دریایی از کل جابه‌جایی بار بر حسب تن-کیلومتر در هند، تنها حدود ۶ درصد است. بخش صنعتی هند نتوانسته به طور کامل از مزایای ساختاری زنجیره‌های تامین کارآمد در نزدیکی سواحل استفاده کند. در مقایسه با سایر کشورهای توسعه‌یافته، هزینه‌های لجستیکی، بخش بزرگی از تولید ناخالص داخلی غیرخدما‌تی هند را تشکیل می‌دهد. مسافت طی‌شده‌ی کانتینرها بین مراکز تولید و بنادر در هند، حدود ۶۰۰ تا ۷۰۰ کیلومتر است در حالیکه این فاصله در چین ۳۰۰ تا ۴۰۰ کیلومتر می‌باشد. نبود اتصال یکپارچه بین روش‌های مختلف لجستیکی و پیچیدگی رویه‌ها، باعث افزایش زمان حمل و نقل می‌شود. افزایش زمان حمل و نقل بر تجارت، تأثیر مستقیم داشته و هزینه‌ها را افزایش می‌دهد. بنادر هند قابلیت بهبود زمان گردش کشتی و زمان توقف محموله را دارند که بر هزینه‌های لجستیکی مشتری تأثیر می‌گذارد. با توجه به رشد کشتیرانی ساحلی، انتظار می‌رود حجم حمل و نقل دریایی افزایش یابد؛ از این رو، ضروری است که بنادر هند بر بهبود معیارهای خدماتی برای افزایش سود تجارت تمرکز کنند. هم‌زمان با توسعه‌ی بنادر، باید اتصالات جاده‌ای و ریلی توسعه یابد تا حمل و نقل چندوجهی بهبود پیدا کند. در حال حاضر، از زمین‌های بندری برای راه‌اندازی صنایع به طور بهینه استفاده نمی‌شود. مواد خام غالباً مسافت زیادی را از مناطق ساحلی تا مناطق داخلی طی کرده و پس از اتمام عملیات فرآوری، محصولات نهایی از مناطق داخلی به بنادر باز می‌گردند. این رویه، قدرت رقابت تولید و صادرات هند را در مقایسه با سایر کشورهای صادرکننده کاهش می‌دهد و دولت مکلف به اتخاذ تدابیری برای حل این معضل است. به طور کلی چهار حوزه برای بهبود کارایی لجستیکی

- و رقابت در هزینه‌های بندری شناسایی شده‌است:
- (۱) تغییر مود حمل و نقل بار و حمل و نقل ساحلی؛
  - (۲) کاهش هزینه‌های کسب و کار؛
  - (۳) بهبود کارایی عملیاتی و تخلیه در بنادر؛
  - (۴) صنعتی‌سازی بنادر

## ۲-۱-۱۱- تغییر مود حمل و نقل بار و حمل و نقل ساحلی

کشور هند خط ساحلی طولانی و پیوسته‌ای دارد و از آبراه‌های داخلی گسترده برای کشتیرانی برخوردار است. این شرایط فرصتی عالی را برای استفاده از یک حمل و نقل چندوجهی مبتنی بر آب و سازگار با محیط‌زیست فراهم می‌کند که می‌تواند جابه‌جایی بار مبتنی بر راه‌آهن و جاده را تکمیل کند. در حال حاضر، آبراه‌های ساحلی و داخلی، حدود ۶ درصد از ترکیب حمل و نقل کالاهای کشور را تشکیل می‌دهند. در حالی که این رقم برای اقتصادهای در حال توسعه‌ی مجاور، مانند بنگلادش (۱۶ درصد) و تایلند (۱۲ درصد) بسیار بیشتر است. افزایش سهم حمل و نقل مبتنی بر آب، منجر به کاهش هزینه‌های تمام‌شده‌ی لجستیکی برای صنایع مختلف می‌شود؛ زیرا حمل و نقل آبی ذاتاً ارزان‌تر از روش‌های ریلی و جاده‌ای است. همچنین از مزایای غیرمستقیم دیگری مانند کاهش آلودگی هوا، کاهش آلودگی صوتی و کاهش نرخ تصادفات برخوردار است که در نهایت موجب رشد کل اقتصاد خواهد شد. با این حال، توسعه‌ی حمل و نقل مبتنی بر آب مستلزم توسعه‌ی راه‌حل‌های چندوجهی مؤثر است؛ زیرا زمان و هزینه، عوامل مهمی برای توسعه‌ی خدمات درب به درب<sup>۲</sup> محسوب می‌شوند. بنابراین، یک رویکرد یکپارچه برای طراحی برنامه‌های کم‌هزینه و بدون دردسر برای توسعه‌ی لجستیکی موردنیاز است تا صنایع داخلی، به عنوان مشتریان این بخش را از دردسر هزینه‌های اضافی رهایی دهد. «وزارت بنادر، کشتیرانی و آبراه‌های هند» در چهار سال گذشته اقدامات متعددی را برای تسهیل کشتیرانی ساحلی انجام داده‌است. ایجاد انگیزه برای تاسیس اسکله‌های ساحلی، کاهش تعرفه‌های بندری برای محموله‌های ساحلی، اولویت‌دادن به پهلوگیری کشتی‌های ساحلی و بهبود قوانین کابوتاز<sup>۱</sup> برای افزایش دسترسی به کشتی‌ها از جمله این اقدامات و ابتکارات به شمار می‌رود.

اقدامات تصویب‌شده در دو سال گذشته، منجر به رشد ۱۳ درصدی کشتیرانی ساحلی در مقایسه با رشد ۴ درصدی سال‌های قبل شده‌است. با همه‌ی این تفاسیر، قابلیت گسترده‌ی کشتیرانی ساحلی هند هنوز به طور کامل محقق نشده و رویکرد یکپارچه‌تری برای تحقق این قابلیت موردنیاز است. این وزارتخانه بر روی مسائل قریب‌الوقوع رشد کشتیرانی ساحلی در هند تمرکز کرده و راه‌حل‌های عملی مرتبط با آن را ارائه می‌دهد.

1 CoDB

2 Door to door service

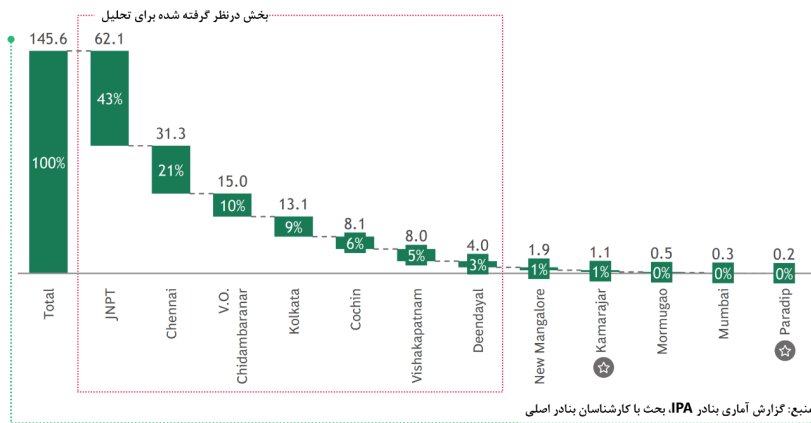
برای شناسایی دلایل عدم جذابیت حمل و نقل ساحلی در هند، یک ارزیابی ریشه‌ای از اجزای مختلف هزینه‌ی کلی این روش، از جمله هزینه‌های جابه‌جایی، هزینه‌های بندر، هزینه‌های سفر و... انجام شده‌است. همچنین، زمینه‌های دیگری مانند اولویت‌های غیراقتصادی کاربران (نگرانی‌های مربوط به زمان، آسیب کالا، تجمع محموله‌ها و...) و فرآیندهای فعلی تسهیل‌کننده‌ی حمل و نقل ساحلی مورد بررسی قرار گرفته‌است.

## ۲-۱-۱۲- بهبود عملکرد ترمینال‌های کانتینری در هند

در سال ۲۰۱۹ میلادی، بندرهای چین‌ان‌پی‌تی، چنای<sup>۱</sup>، وی‌اچ‌دام‌پرنار<sup>۲</sup>، اس‌ام‌پی‌کلکتته<sup>۳</sup>، گجین<sup>۴</sup>، ویساکاپتنام<sup>۵</sup> و دین‌دایال حدود ۹۸ درصد از ترافیک کانتینری در هند را میزبانی کردند (شکل ۲۵). از مقایسه‌ی بنادر هند با بهترین بنادر کلاس جهانی، فهمیده می‌شود که پایانه‌های کانتینری هند از جهت بهره‌وری بالابره‌های سه‌گانه برای جرثقیل‌های اسکله و جرثقیل‌های دروازه‌ای متحرک با کمبود مواجه‌اند (شکل ۲۶ و شکل ۲۷).

ترافیک کانتینری (میلیون TEU)

بنادر با حجم ترافیک کانتینری کم با ۱ تا ۲ اسکله کانتینری موجود

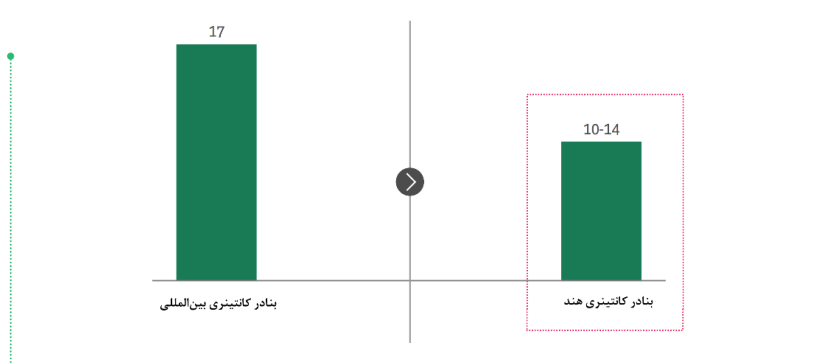


شکل ۲۵- ترافیک کانتینری به تفکیک بنادر اصلی هند (میلیون TEU)

- 1 Chennai
- 2 V.O. Chidambaranar
- 3 SMP Kolkata
- 4 Cochin
- 5 Visakhapatnam



شکل ۲۶- بهره‌وری جرثقیل اسکله<sup>۱</sup> در اسکله‌های کانتینری کلاس جهانی (حرکت در ساعت)



شکل ۲۷- بهره‌وری جرثقیل دروازه‌ای متحرک<sup>۲</sup> در اسکله‌های کانتینری (حرکت در ساعت)

### ۱۳-۱-۲-۲- جایگاه هند در رده‌بندی بنادر کانتینری جهان

حمل و نقل دریایی، ستون فقرات تجارت جهانی و زنجیره‌ی تامین تولید محصولات است. بخش دریایی مقرون به صرفه‌ترین، کارآمدترین و قابل اعتمادترین روش حمل و نقل را در مسافت‌های طولانی ارائه می‌دهد. بیش از چهار پنجم تجارت جهانی کالا (بر حسب حجم) از طریق دریا انجام می‌شود. بخش قابل توجه و رو به رشدی از این حجم که تقریباً ۳۵ درصد از کل حجم و بیش از ۶۰ درصد ارزش تجاری را تشکیل می‌دهد، به صورت کانتینری حمل می‌شود. رشد کانتینری‌سازی منجر به تغییرات گسترده‌ای در مکان و نحوه‌ی تولید

1 Quay Crane productivity

2 Rubber Tired Gantry Cranes (RTGC) productivity

و فرآوری کالاها شده و این روند همچنان در حال تکامل است؛ در نتیجه، بنادر کانتینری، نقاط مهمی در زنجیره‌ی تامین جهانی و محور استراتژی رشد بسیاری از اقتصادهای نوظهور محسوب می‌شوند. در بسیاری از تجربه‌های موفق، توسعه‌ی زیرساخت بنادر کانتینری کارآمد، پیش نیاز اصلی استراتژی‌های رشد صادرات بوده و سرمایه‌گذاری در سیستم‌های تولید و توزیع، ایجاد اشتغال و افزایش درآمد را تسهیل می‌کند.

بر این اساس، نحوه‌ی عملکرد هر بندر، یک عنصر حیاتی در هزینه‌ی تجارت بین‌المللی برای یک کشور است. متأسفانه بنادر و پایانه‌ها، به ویژه در حمل و نقل کانتینری، اغلب می‌توانند منبع تأخیر در حمل و نقل، اختلال در زنجیره‌ی تأمین، هزینه‌های اضافی و کاهش قدرت رقابت باشند. مشخصه‌های بنادر ناکارآمد، محدودیت در کارایی فضایی و عملیاتی، محدودیت در دسترسی دریایی و زمینی، نظارت ناکافی و هماهنگی ضعیف بین سازمان‌های دولتی درگیر است که منجر به پیش‌بینی‌ناپذیری و کاهش شدید قابلیت اطمینان می‌شود. همچنین عملکرد ضعیف یک بندر، می‌تواند تأثیری بسیار فراتر از مناطق داخلی آن داشته باشد. عملکرد ضعیف یک بندر در میانه‌ی یک مسیر طولانی، می‌تواند کل زنجیره‌ی تأمین را دچار اختلال کند؛ در نتیجه، آن بندر به جای تسهیل تجارت، هزینه‌ی واردات و صادرات را افزایش داده، از رقابت‌پذیری کشور و مناطق داخلی آن کاسته و در نهایت از رشد اقتصادی جلوگیری می‌کند.

علیرغم اهمیت ویژه‌ی بنادر در زنجیره‌های ارزش جهانی، فقدان مبنای قابل اعتماد، سازگار و قابل اندازه‌گیری برای مقایسه‌ی عملکرد بنادر مختلف، از چالش‌های اصلی بهبود عملکرد آنها محسوب می‌شود. عدم تمایل سازمان‌ها برای جمع‌آوری و انتقال داده‌ها به یک بانک اطلاعاتی، مانع از توسعه‌ی یک معیار قابل سنجش برای ارزیابی عملکرد بنادر شده‌است. معرفی فناوری‌های جدید، گسترش هوشمندسازی و تمایل علاقه‌مندان صنعت به کار جمعی در راستای بهبود سیستم حمل و نقل، اکنون فرصت خوبی را برای سنجش و مقایسه‌ی عملکرد بنادر کانتینری فراهم کرده‌است. در گزارشات بین‌المللی، از شاخص عملکرد بندر کانتینری<sup>1</sup> برای ارزیابی عملکرد و وضعیت بنادر کانتینری استفاده می‌شود؛ این شاخص توسط واحد حمل و نقل بانک جهانی با همکاری بخش دریایی، تجارت و زنجیره‌ی تأمین این بانک ارائه شده‌است. هدف از ارائه‌ی این شاخص، شناسایی گلوگاه‌ها و فرصت‌های بهبود است که در نهایت به نفع همه ذینفعان، از خطوط کشتیرانی گرفته تا دولت‌های ملی و مصرف‌کنندگان خواهد بود.

این شاخص می‌تواند به عنوان یک نقطه‌ی مرجع برای ذینفعان کلیدی در اقتصاد جهانی از جمله دولت، اپراتورهای بندری، آژانس‌های دریایی، سازمان‌های فراملی، بخش‌های

دریایی مختلف و سایر ذینفعان عمومی و خصوصی در بخش‌های تجارت، لجستیک و عرضه‌ی خدمات زنجیره‌ی تامین عمل کند.

در این گزارش، از دو رویکرد روش‌شناختی متفاوت، استفاده شده‌است. رویکرد اول مبتنی بر یک روش عمل‌گرایانه و متأثر از دانش و قضاوت متخصصان بوده که به عنوان رویکرد فنی شناخته می‌شود اما رویکرد دیگر به صورت آماری و با استفاده از تحلیل عاملی، داده‌ها را استخراج می‌کند.

هدف استفاده از دو رویکرد، کسب اطمینان از تناسب رتبه‌بندی بنادر کانتینری با عملکرد واقعی آن‌ها است؛ این اقدام، همچنین موجب تقویت آماری گزارش می‌شود [۴۴،۴۳].

رتبه بندر کانتینری از لحاظ آماری	رتبه بندر کانتینری از لحاظ فنی	نام بندر
۵۰	۵۴	JNPT
۹۲	۷۹	Chennai
۹۸	۹۹	Cochin
۷۱	۸۴	Kamarjar

## ۲-۱-۱۴- وضعیت حمل و نقل دریایی (کشتیرانی) هند

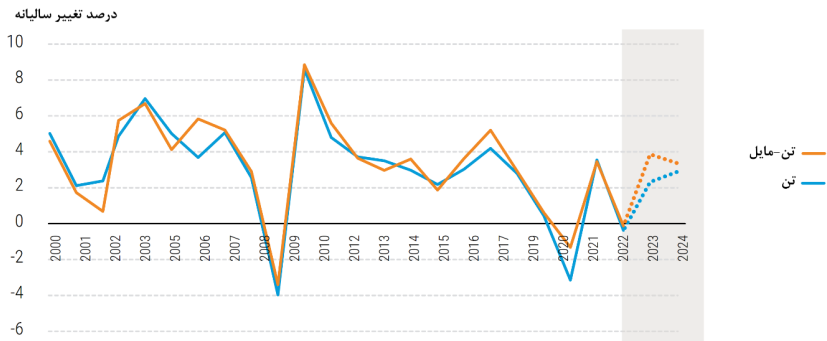
پس از اتمام همه‌گیری کرونا، حمل و نقل دریایی به روند رو به رشد خود در زنجیره‌ی تامین جهانی، شامل بهبود وضعیت بازار حمل و نقل کانتینری و تغییر در الگوهای تجارت ناشی از جنگ اوکراین ادامه می‌دهد. کشتیرانی جهانی همچنان با چالش‌های متعددی از جمله تشدید سیاست‌های تجاری و تنش‌های ژئوپلیتیکی مواجه بوده و با تغییرات در الگوهای جهانی‌شدن روبرو است. علاوه بر این، حمل و نقل باید از آینده‌ای پایدارتر برخوردار بوده و توجه بیشتری به مسائل زیست‌محیطی و هوشمندسازی شود. سیستم حمل و نقل دریایی سیستمی پیچیده بوده و از نظر اقتصادی دارای اهمیت بالایی است. بیش از ۹۰ درصد تجارت جهانی (در برخی منابع بیش از ۸۰ درصد [۴۰]) از طریق دریا حمل شده و ناوگان دریایی جهان به طور مداوم در حال رشد است [۴۵].

مطابق با آمار آنکتاد، ناوگان دریایی جهان با بیش از ۱۰۵ هزار کشتی تجاری ثبت‌شده در سال ۲۰۲۲ میلادی، قابلیت حمل بیش از ۲/۲۷ میلیارد تن وزن مرده<sup>۱</sup> را دارد [۴۰]. حجم تجارت دریایی جهان در سال ۲۰۲۲ میلادی به اندازه‌ی ۰/۴ درصد نسبت به ۲۰۲۱ کاهش یافت اما آنکتاد پیش‌بینی کرده که در سال ۲۰۲۳ به میزان ۲/۴ درصد رشد داشته باشد (شکل ۲۸) [۴۰].

1 Deadweight Tonnage (DWT)



## اندیشکده پیشرفت دریایی



شکل ۲۸- رشد تجارت دریایی جهانی در سال‌های ۲۰۰۰ الی ۲۰۲۴ میلادی از دیدگاه آنکتاد [۴۰]

وضعیت کلی وزن مرده در هند در جدول ۲-۵ آمده است. تعداد کشتی‌های عنوان شده، مربوط به کشتی‌های تجاری پیشران دریایی ۱۰۰ GT و بالاتر است. هند، با برخورداری از وزن مرده ۱۸/۱۳۳/۰۰۰ در رتبه‌ی ۱۹ جهانی قرار دارد. همچنین وضعیت کلی حمل و نقل دریایی در هند به تفکیک نوع شناور، میزان حمل و نقل در بنادر این کشور و درصد حمل با پرچم ملی به ترتیب در جداول ۲-۶ و ۲-۷ آورده شده است.

جدول ۲-۵- وضعیت ناوگان کشتیرانی هند [۴۰]

رتبه جهانی	تعداد کشتی‌ها (۱۰۰۰ تن ناخالص و بیشتر)	سهم کل کشتی جهان (درصد)	وزن مرده (تن)	سهم از کل وزن مرده ناوگان جهان (درصد)	اندازه متوسط کشتی (وزن مرده)	اندازه متوسط کشتی (وزن مرده)
۱۹	۱۸۵۹	۱/۸ درصد	۱۸۱۳۳۰۰۰	۰/۸	۹۷۵۴	۷/۱ درصد

جدول ۲-۶- وضعیت کلی حمل و نقل دریایی در هند به تفکیک نوع شناورها [۴۶]

سال	آیتم	حمل و نقل دریایی داخلی							حمل و نقل دریایی بین‌المللی							
		Dry Cargo Liner	Dry Cargo Bulk Carrier	Oil Tanker	Passenger-cum-Cargo	Off-shore Supply	Specialised for Off-shore Services	Timber Carrier	کلی	Dry Cargo Liner	Dry Cargo Bulk Carrier	Oil Tanker	Ore/Oil Bulk Carrier	Passenger-cum-Cargo	Timber	کلی
2010	No. Of Vessel	۲۲۲	۱۲	۱۸	۸۸	۱۱	۲۸	-	۷۰۰	۱۰۶	۹۲	۱۲۶	۲	۴	-	۲۲۰
	GRT	۲۲۲	۲۲۲	۹۸	۱۰۶	۱۱۸	۸۸	-	۱۰۱۲	۲۲۲	۲۲۲	۲۸۰	۹۲	۲۰	-	۱۵۱۲
	DWT	۲۸۲	۲۸۲	۲۲۲	۹۸	۲۲۲	۲۱	-	۱۰۱۲	۲۸۲	۲۸۲	۱۲۱۸	۱۸۲	۱۰	-	۱۰۶۸۱
2011	No. Of Vessel	۲۲۲	۱۲	۱۸	۸۸	۱۱	۲۸	-	۷۵۰	۱۱۸	۹۸	۱۲۰	۲	۴	-	۲۲۲
	GRT	۲۸۲	۲۲۲	۱۰۰	۱۰۸	۱۲۲	۸۸	-	۱۰۲۸	۲۸۲	۲۲۲	۲۸۲	۹۲	۲۰	-	۱۰۱۲
	DWT	۲۸۲	۲۸۲	۲۲۲	۹۸	۲۲۲	۲۱	-	۱۰۲۸	۲۸۲	۲۲۲	۱۲۲۱	۱۸۲	۱۰	-	۱۰۶۸۱
2012	No. Of Vessel	۲۲۲	۱۲	۱۸	۸۲	۱۱	۲۸	-	۷۵۰	۱۲۲	۱۰۲	۱۲۰	۲	۴	-	۲۲۲
	GRT	۲۸۲	۲۲۲	۱۰۰	۱۱۲	۱۲۱	۸۸	-	۱۰۸۲	۲۸۲	۲۰۲	۲۲۲	۹۲	۲۰	-	۱۰۲۲
	DWT	۲۸۲	۲۸۲	۲۲۲	۹۸	۲۲۲	۲۱	-	۱۰۲۲	۲۸۲	۲۲۲	۱۲۲۱	۱۸۲	۱۰	-	۱۰۶۸۱
2013	No. Of Vessel	۲۲۲	۱۲	۱۸	۸۲	۱۱	۲۸	-	۷۵۰	۱۲۲	۱۰۲	۱۲۰	۲	۴	-	۲۲۲
	GRT	۲۸۲	۲۲۲	۱۰۰	۱۱۲	۱۲۱	۸۸	-	۱۰۸۲	۲۸۲	۲۰۲	۲۲۲	۹۲	۲۰	-	۱۰۲۲
	DWT	۲۸۲	۲۸۲	۲۲۲	۹۸	۲۲۲	۲۱	-	۱۰۲۲	۲۸۲	۲۲۲	۱۲۲۱	۱۸۲	۱۰	-	۱۰۶۸۱
2014	No. Of Vessel	۲۲۲	۱۲	۱۸	۸۲	۱۱	۲۸	-	۷۵۰	۱۲۲	۱۰۲	۱۲۰	۲	۴	-	۲۲۲
	GRT	۲۸۲	۲۲۲	۱۰۰	۱۱۲	۱۲۱	۸۸	-	۱۰۸۲	۲۸۲	۲۰۲	۲۲۲	۹۲	۲۰	-	۱۰۲۲
	DWT	۲۸۲	۲۸۲	۲۲۲	۹۸	۲۲۲	۲۱	-	۱۰۲۲	۲۸۲	۲۲۲	۱۲۲۱	۱۸۲	۱۰	-	۱۰۶۸۱
2015	No. Of Vessel	۲۲۲	۱۲	۱۸	۸۲	۱۱	۲۸	-	۷۵۰	۱۲۲	۱۰۲	۱۲۰	۲	۴	-	۲۲۲
	GRT	۲۸۲	۲۲۲	۱۰۰	۱۱۲	۱۲۱	۸۸	-	۱۰۸۲	۲۸۲	۲۰۲	۲۲۲	۹۲	۲۰	-	۱۰۲۲
	DWT	۲۸۲	۲۸۲	۲۲۲	۹۸	۲۲۲	۲۱	-	۱۰۲۲	۲۸۲	۲۲۲	۱۲۲۱	۱۸۲	۱۰	-	۱۰۶۸۱
2016	No. Of Vessel	۲۲۲	۱۲	۱۸	۸۲	۱۱	۲۸	-	۷۵۰	۱۲۲	۱۰۲	۱۲۰	۲	۴	-	۲۲۲
	GRT	۲۸۲	۲۲۲	۱۰۰	۱۱۲	۱۲۱	۸۸	-	۱۰۸۲	۲۸۲	۲۰۲	۲۲۲	۹۲	۲۰	-	۱۰۲۲
	DWT	۲۸۲	۲۸۲	۲۲۲	۹۸	۲۲۲	۲۱	-	۱۰۲۲	۲۸۲	۲۲۲	۱۲۲۱	۱۸۲	۱۰	-	۱۰۶۸۱

جدول ۲-۷- میزان حمل و نقل در بنادر هند و درصد حمل با پرچم ملی [۴۶]

سال	میزان حمل و نقل در بنادر اصلی و سایر بنادر (میلیون تن)	درصد حمل و نقل با	
		کشتی‌های خارجی	کشتی‌های پرچم ملی
۲۰۰۱-۰۲	۲۷۵.۸۳	۸۳.۳۰	۱۶.۷۰
۲۰۰۲-۰۳	۳۰۵.۳۶	۸۵.۱۱	۱۴.۸۹
۲۰۰۳-۰۴	۳۴۶.۲۲	۸۷.۲	۱۲.۸
۲۰۰۴-۰۵	۴۰۰.۵۹	۸۶.۳	۱۳.۷
۲۰۰۵-۰۶	۴۵۱.۳۹	۸۶.۲	۱۳.۸
۲۰۰۶-۰۷	۵۰۸.۹۱	۸۶.۸	۱۳.۲
۲۰۰۷-۰۸	۵۹۶.۲۳	۹۱.۰	۹.۰
۲۰۰۸-۰۹	۶۱۱.۰۰	۹۱.۹	۸.۱
۲۰۰۹-۱۰	۶۹۷.۵۳	۹۱.۹	۸.۱
۲۰۱۰-۱۱	۷۲۲.۲۹	۹۲.۱	۷.۹
۲۰۱۱-۱۲	۷۵۵.۱۱	۸۹.۱	۱۰.۹
۲۰۱۲-۱۳	۷۷۱.۷۶	۹۰.۹	۹.۱
۲۰۱۳-۱۴	۸۱۱.۱۱	۹۱.۵	۸.۵
۲۰۱۴-۱۵	۸۷۹.۵۶	۹۲.۵	۷.۵
۲۰۱۵-۱۶	۸۹۲.۵۶	۹۲.۱	۷.۹

۲-۲-۲- کشتی‌سازی و صنایع فراساحل

به طور کلی برنامه‌هایی توسط کارشناسان مربوطه در بخش کشتی‌سازی و صنایع فراساحل پیش‌بینی شده‌است. دولت برای کمک به بخش کشتیرانی و کشتی‌سازی، باید یک برنامه‌ی جامع ۳۰ ساله برای اجرا در سراسر کارخانه‌های کشتی‌سازی موجود و آینده‌ی کشور تدوین کند. کشتی‌ها باید بر اساس استانداردهای شاخص طراحی بهینه، در دسته‌های زیر طراحی و ساخته شوند [۳۳، ۱۰]:

- حامل‌های نفت خام، حامل‌های گاز طبیعی مایع<sup>۲</sup> و حامل‌های کانتینری؛
- کشتی‌های کروز و کشتی‌های رو-رو (Ro-Ro)؛

1 VLCC  
2 LNG

- کشتی‌های سایز متوسط برای کشتیرانی ساحلی؛
- شناورهای لایروبی؛
- کشتی‌های ماهیگیری در اعماق دریا؛
- کشتی‌های تحقیقاتی؛
- قایق‌های ماهیگیری با انرژی خورشیدی؛
- کشتی‌های مسافربری برقی که در آبراه‌های داخلی کار می‌کنند.

در این راستا برنامه‌ی ساگارمالای هند، کلید توسعه‌ی جامع ساحلی با تمرکز بر بنادر خواهد بود. برای ترویج صنعتی‌شدن بنادر، دولت ۱۲ بندر بزرگ و ۱۴ منطقه‌ی اشتغال ساحلی<sup>۱</sup> را به عنوان بخشی از طرح چشم‌انداز ملی، تحت برنامه‌ی ساگارمالا شناسایی کرده‌است. هر منطقه‌ی اشتغال ساحلی، شامل واحدهای اقتصادی ساحلی با خوشه‌های صنعتی منفرد یا چندگانه است که واحدهای تولیدی در آن قرار دارند. برای بهبود جوامع ساحلی، صنعت کشتی‌سازی به عنوان هسته‌ی خوشه‌های دریایی و مراکز توسعه‌ی مهارت پشتیبانی باید به رهبری بنادر و حمایت دولت، در سواحل غربی و شرقی هند توسعه یابند. این موضوع در اهداف برنامه ساگارمالا پیش‌بینی شده است. این امر موجب ارتقای تولیدات فرعی، فعالیتهای خدماتی و ایجاد اشتغال می‌شود. برنامه‌ی ساگارمالا باید از افزایش تمرکز و بودجه بیشتری بهره‌مند شود. همچنین ایجاد یک صندوق توسعه‌ی دریایی برای جمع‌آوری وجوه از سوی ذینفعان در سرمایه‌گذاری‌های مشارکت عمومی و خصوصی توصیه می‌شود. این صندوق، باید شامل صندوق‌های فرعی باشد تا نیازهای بخش‌های زیر را برآورده کند:

- کشتی‌سازی، تعمیرات و بازافت (اوراق) کشتی؛
- زیرساخت‌های دریایی؛
- تجهیزات و خدمات بندری؛
- پایانه‌های کروز و مارینا؛
- توسعه‌ی فناوری در بخش دریایی.

بازار جهانی کشتی‌سازی حدود ۷۰ میلیارد دلار تخمین زده می‌شود که در حال حاضر عمدتاً در اختیار چین، کره جنوبی و ژاپن است. در چند سال گذشته، صنعت کشتی‌سازی دچار رکود جهانی طولانی‌مدت شده‌است؛ به طوری که کارخانه‌های کشتی‌سازی پیشرو به دلیل کمبود سفارش با مشکلات مالی روبرو هستند. البته با توجه به مقررات سازمان جهانی دریانوردی (۲۰۲۰) در مباحث زیست‌محیطی<sup>۲</sup> و تجدید ناوگان جهانی کشتیرانی، چشم‌انداز جهانی کشتی‌سازی شاهد بهبود اندکی بوده‌است. انتظار می‌رود که این مقررات، الزامات فناوری قابل‌توجهی را، هم برای کشتی‌های جدید و هم برای کشتی‌های موجود ایجاد کرده و منجر به تأثیر مثبت بر روی تأمین‌کنندگان و کارخانه‌های کشتی‌سازی شود.

1 CEZ

2 مطابق با قوانین جدید سازمان جهانی دریانوردی (2020)، سوخت کشتی‌ها بایستی دارای سولفور زیر 0.5 درصد باشد.

در اوایل دهه ۲۰۰۰ میلادی، صنعت کشتی‌سازی هند بیش از ۳۰۰ هزار تناژ ناخالص<sup>۱</sup> تولیدات داشت و در بین ۱۰ کشور برتر جهان قرار گرفت؛ اما در حال حاضر، رکود جهانی در صنعت کشتی‌سازی به طور قابل توجهی بر کارخانه‌های کشتی‌سازی هند تأثیر گذاشته و سهم هند در بازارهای جهانی به کمتر از ۱ درصد کاهش یافته‌است. اکنون هند دارای ۲۸ کارخانه‌ی کشتی‌سازی است که ۶ کارخانه زیر نظر بخش عمومی مرکزی، ۲ کارخانه زیر نظر دولت‌های ایالتی و ۲۰ کارخانه تحت نظر بخش خصوصی اداره می‌شود.

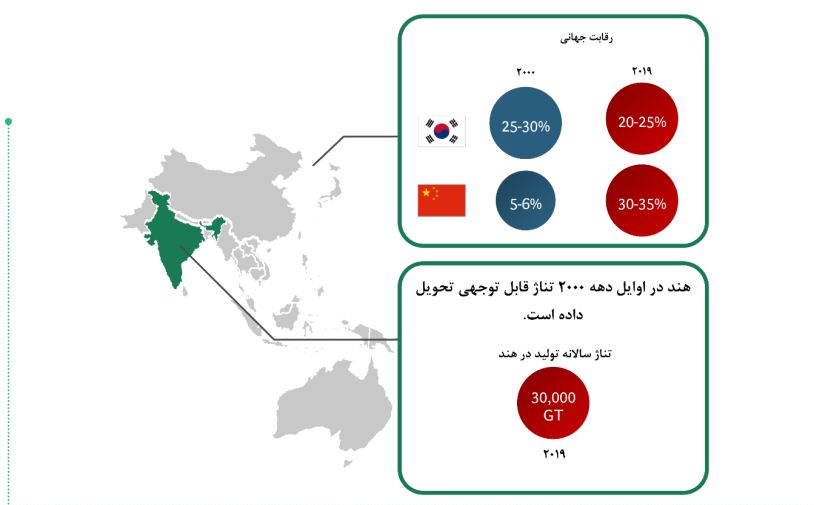


شکل ۲۹- تعداد کارخانه‌های کشتی‌سازی هند و توجه ویژه به بخش خصوصی [۳۳]

بازار جهانی تعمیرات کشتی تقریباً ۱۲ میلیارد دلار تخمین زده شده و کارخانه‌های کشتی‌سازی در چین، سنگاپور، بحرین، امارات و خاورمیانه سهم عمده‌ای از این بازار را به خود اختصاص داده‌اند. این مناطق، علی‌رغم هزینه‌های بالاتر تعمیر کشتی در مقایسه با سایر کشورهای آسیایی، عمدتاً به دلیل دسترسی به نیروی کار ماهر و آخرین فناوری، تقاضا را از سایر مکان‌های ارزان قیمت، به سمت خود جذب می‌کنند. کشورهای هند، مالزی و اندونزی از این دست کشورها هستند [۳۳].

کشتی‌سازی یک صنعت تولیدی است که از ویژگی‌های منحصر به فردی برخوردار بوده و نزدیک به ۶۵ درصد ارزش افزوده دارد که از دیگر صنایع و فناوری‌ها مانند فولاد، الکترونیک، مهندسی، زیرساخت‌های بندری و... ناشی می‌شود. این صنعت مبتنی بر سفارش ساخت است. کشور هند قابلیت‌های خود در صنعت کشتی‌سازی را با تولید محصولات با کیفیت و در سطح جهانی در گذشته آشکار ساخته بود. اما در حال حاضر، کارخانه‌های کشتی‌سازی هند با رکود جهانی مبارزه می‌کنند. در این راستا دولت مرکزی هند، اقدامات سیاستی متعددی را برای تحول صنعت کشتی‌سازی آغاز کرده که در سال‌های اخیر منجر به ایجاد حدود ۱/۸ تا ۲ میلیون شغل (به صورت مستقیم و

غیرمستقیم شده است. در حال حاضر یکی از مسائل اصلی در صنعت کشتی‌سازی هند، ضرر بیشتر کارخانه‌های کشتی‌سازی در مقایسه با نمونه‌های جهانی است. برای هند بسیار مهم است که با افزایش سطح اتوماسیون، کاهش هزینه‌های مواد و هزینه‌های تامین مالی، حدود ۲۵ تا ۳۰ درصد از هزینه‌های نهایی ساخت کشتی را بکاهد و از رقابت جهانی عقب نماند [۳۳].



شکل ۳۰- قابلیت کشتی‌سازی در هند و در سطح جهان [۳۳]

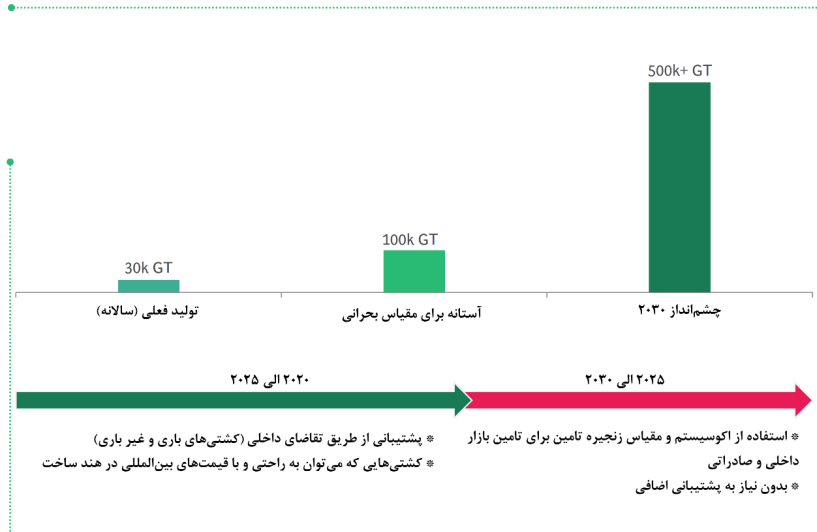
کشور	هزینه مواد (۶۰ تا ۷۰ درصد از هزینه کشتی)			هزینه نیروی کار (۲۰ تا ۴۰ درصد از هزینه کشتی)			تامین مالی		کل هزینه مالکیت
	فولاد	سایر مواد	هزینه نسبی	نرخ نیروی کار	بهره‌وری	هزینه خالص نیروی کار	هزینه نسبی نیروی کار	هزینه کشتی (نسبی)	
هند	30-40% of material costs	60-70% of material costs	100%	\$/mhr	Mhr/CGT	\$/CGT	100%	100%	100%
چین	90%	85%	87%	5-6	50-60	300	48%	75%	74%
کره جنوبی	95%	85%	89%	15-20	10-15	325	52%	78%	78%
ژاپن	95%	87%	90%	20-25	10-15	350	56%	80%	79%

توجه: این آمار بر مبنای تجزیه و تحلیل بهره‌وری برای ۹ کارخانه کشتی‌سازی بزرگ در چین، ژاپن و کره جنوبی است. ضمناً هزینه‌های ساخت کشتی در هند شامل پاره‌نامه نمی‌شود.

منبع: مطالعه بین‌المللی مدیریت عملکرد تجاری، OECD، بخش‌های کارشناسی

شکل ۳۱- مقایسه‌ی هزینه‌های صنایع کشتی‌سازی جهانی [۳۳]

انتظار می‌رود آینده‌ی کشتی‌سازی جهان با توجه به فناوری سبز، مسائل توسعه‌ی پایدار و فناوری‌های مقرون به صرفه به سمت درستی هدایت شود. چشم‌انداز دریایی ۲۰۳۰ هند، پیش‌بینی‌های خوبی برای آینده صنعت کشتی‌سازی هند کرده‌است.



شکل ۳۲ - چشم انداز ۲۰۳۰ کشتی‌سازی در هند [۳۳]

هند به دلایل اقتصادی و استراتژیک، به یک صنعت کشتی‌سازی و تعمیرات کشتی فعال و قوی نیاز دارد. با توجه به افق ۲۰۳۰ اقتصاد دریای هند، مداخلات کلیدی لازم در مناطق ساخت، تعمیر و بازیافت کشتی‌های داخلی به شرح زیر شناسایی شده‌است [۳۳، ۱۰]:

(۱) کشتی‌سازی: افزایش تقاضای داخلی برای صنعت کشتی‌سازی کشور با استفاده از مقررات پی‌پی‌پی خودکفایی هند<sup>۱</sup> و به حداقل رساندن هزینه‌ی ساخت کشتی‌ها با تمرکز بر بهره‌وری نیروی کار، مواد اولیه و هزینه‌های تامین مالی. اکثر کشورهای پیشرو در ساخت کشتی، بازارهای داخلی را از طریق مداخلات نظارتی زیر ارتقا داده‌اند:

- کابوتاژ فقط برای کشتی‌های دارای پرچم داخلی؛
- محدودیت بر کشتی‌های وارداتی؛
- گزینه‌های تامین مالی برای کشتی‌های جدید؛
- تخصیص یارانه برای اسقاط شناورهای قدیمی؛

همچنین، چندین کشور آسیایی از هجوم کشتی‌های وارداتی مستعمل به بازارهای داخلی خود جلوگیری کرده و باعث بهبود بازار کشتی‌سازی داخلی شدند؛ دولت هند نیز باید این رویه را سرمشق خود قرار دهد.

1 Public-Private Partnership (PPP) Atmanirbhar Bharat



شکل ۳۳ - محدودیت سنی کشتی‌های وارداتی در سطح جهانی [۳۳]

پنج نوع کلی کشتی برای تولید داخلی در استانداردهای جهانی شناسایی شده‌است. تمام واحدهای بخش عمومی هند، ملزم به ارائه برنامه‌های زمانی بلندمدت (۷ سال به بالا) برای کشتی‌های ساخت هند از سال ۲۰۲۱ به بعد و ارائه دید بلندمدت (۶ تا ۹ ماه) برای محموله‌های انواع کشتی‌ها هستند.

نوع کشتی	کمتر از ۱۰ سال		عوارض اساسی گمرکی پیشنهادی برای کشتی‌های مستعمل		
	جدول زمانی	GT	کمتر از ۱۰ سال	۱۰ تا ۲۵ سال	بالای ۲۵ سال
شناورهای بندری، بیک‌کس‌ها	2022	All	50%	100%	Not allowed
لایروپ‌های کوچک	2022	Up to 5K	50%	100%	Not allowed
شناورهای عملیاتی	2022	All	50%	100%	100%
شناورهای ساحلی	2025	Up to 10K	25%	50%	100%
شناورهای آب‌های داخلی	2025*	Up to 2K	Not allowed		

بالای ۵۰۰ کشتی

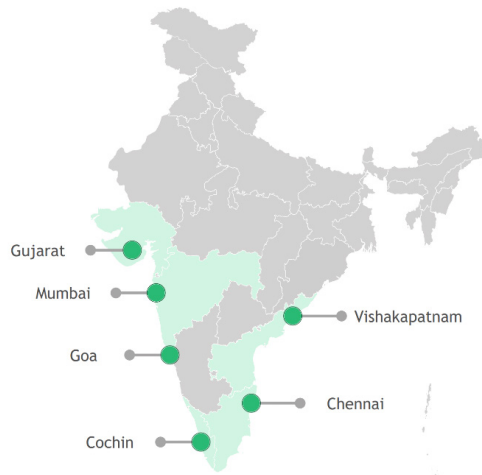
بالای ۵۰۰۰۰ استخدام

تأثیر تجمعی بالقوه (۲۰۲۵)

Note: BCDs as per CBIC notification 50/2017 : 8904 = 5%, 8905 = 0%, 8901 = 0%. HSE = Health Safety and Environment

شکل ۳۴ - شتاب در صنعت کشتی‌سازی هند با ارائه جدول زمانی [۳۳]

۲) تعمیرات کشتی: افزایش تقاضای داخلی برای تعمیرات کشتی با استفاده از مقررات مشارکت عمومی خصوصی خودکفایی هند، قوانین آرأوف آر<sup>۱</sup> و توسعه‌ی خوشه‌های تعمیر کشتی. همانطور که قبلاً اشاره شد، در حال حاضر، بازار جهانی تعمیر کشتی به دلیل دسترسی به نیروی کار ماهر و آخرین فناوری، تحت تسلط کارخانه‌های کشتی‌سازی در چین، سنگاپور، بحرین، امارات و خاورمیانه است. انتظار می‌رود بازار جهانی تعمیر و نگهداری کشتی شاهد رشد قابل توجهی بوده و تا سال ۲۰۳۰ به ارزش بازار ۴۰ میلیارد دلار برسد که با پیشرفت‌هایی در بازارهای آسیای جنوب شرقی و هند همراه خواهد بود. اگرچه سهم هند در تعمیرات کشتی‌های جهانی کمتر از ۱ درصد است، اما ۷ الی ۹ درصد تجارت جهانی در خطوط ساحلی هند انجام می‌شود. علاوه بر این، هند به خوبی آماده‌ی ارائه‌ی خدمات تعمیراتی به نیروی دریایی هند و ناوگان پنجم و هفتم نیروی دریایی آمریکا است. وجود یاردهای رقیب متعلق به سایر کشورها در مسیرهای تجاری اصلی و نبود توانایی تعمیر نوع خاصی از کشتی‌ها در یاردهای هندی، عامل اصلی شکوفاندن استعداد هند در بازار تعمیرات کشتی محسوب می‌شود. از دیگر دلایل می‌توان به هزینه‌ی بالای تامین مالی، عدم تامین قطعات یدکی کشتی در هند، مسائل مربوط به فناوری و افزایش زمان چرخه‌ی اجرای تعمیرات کشتی اشاره کرد. مطابق شکل زیر، شش مکان بالقوه برای راه‌اندازی مراکز تخصصی تعمیر کشتی شناسایی شده است [۳۳].



شکل ۳۵- مکان‌های بالقوه‌ی شناسایی شده برای مراکز تخصصی تعمیرات کشتی در هند [۳۳]

۳) بازیافت و اوراق کشتی: افزایش بازیافت کشتی‌های داخلی برای تبدیل ضایعات به ثروت، از طریق اصلاح مقررات بی‌آی‌اس<sup>۲</sup> و توسعه‌ی زیرساخت‌های بازیافت کشتی

1 The Right of First Refusal (ROFR)

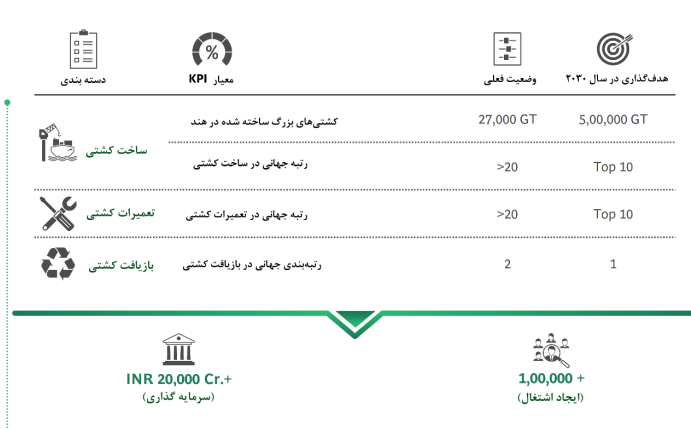
2 Bureau of Indian Standards (BIS)



امکان پذیر خواهد بود. بازیافت کشتی یک روش قدیمی در برخورد با کشتی‌ها در پایان عمر عملیاتی آن‌ها است و به طور گسترده به عنوان بهترین و عملی‌ترین گزینه در نظر گرفته می‌شود. تقریباً تمام مواد و تجهیزات مورد استفاده در ساخت کشتی، به اشکال دیگر مورد استفاده مجدد قرار می‌گیرند؛ نتیجه‌ای که از نظر زیست‌محیطی و صرفه‌جویی در مصرف انرژی، مطلوب به نظر می‌رسد و به نوعی توسعه‌ی پایدار را به دنبال دارد. به عنوان نمونه، استفاده از فولاد بازیافتی، تنها به یک سوم انرژی مصرف‌شده در تولید فولاد از مواد خام نیاز دارد. در حالی که اصل بازیافت کشتی سیاست درستی است، اما شیوه‌های کاری و استانداردهای زیست‌محیطی در یاردهای مختلف بازیافت کشتی، متفاوت است. پیروی از مقررات جهانی در کارگاه‌های بازیافت کشتی، شرایط کاری ایمن برای کارگران و آثار مطلوب زیست‌محیطی متناسب با استانداردهای جهانی را تضمین می‌کند [۴۷].

از سال ۲۰۲۰ میلادی، بازیافت کشتی در هند عمدتاً در یارد آلانگ-سوسیا<sup>۱</sup> در بندر گجرات و بخش محدودی نیز در کلکته، کرالا و بمبئی انجام می‌شود. از سال ۲۰۱۶ میلادی، سهم هند در بازار بازیافت کشتی کاهش یافته و در عوض سهم بازار بنگلادش، به دلیل قوانین محدود و نیاز بیشتر به ضایعات فولادی، بیش از دو برابر شده که باعث تحقق سود بیشتر برای مالکان کشتی می‌شود.

در بخشی از چشم‌انداز ۲۰۳۰، اهداف مهمی برای ارتقای ساخت، تعمیر و بازیافت کشتی داخلی تعریف شده‌است. هند باید تقاضای داخلی برای ساخت و تعمیر کشتی را به طور مؤثر هدایت کند. همچنین برای افزایش ظرفیت تعمیرات در هند، باید خوشه‌های تعمیر کشتی توسعه یابد. بخش بازیافت کشتی هند نیز از طریق اصلاح مقررات بی‌آی‌اس، توسعه‌ی مجدد زیرساخت‌های بازیافت کشتی و ایجاد یک خوشه‌ی مستقل برای بازیافت کشتی در سواحل شرقی، ارتقا یابد.



شکل ۳۶- وضعیت فعلی و چشم‌انداز هند در بخش ساخت، تعمیرات و اوراق کشتی [۳۳]

جدول ۲-۸، میزان بازیافت کشتی در کشورهای مختلف و پیشرو بودن هند در این صنعت را به خوبی نشان می‌دهد.

جدول ۲-۸- میزان بازیافت کشتی در کشورهای مختلف (هزار تن ناخالص) (۴۰)

نوع شناور	بنگلادش	پاکستان	هند	ترکیه	چین	سایر کشورها	کل جهان	سهم از بازیافت هند (درصد)
کشتی‌های نفتکش	۱۴۱۱	۶۴۹	۵۳۳	۵۷	۲۸	۳۷	۲۷۱۵	۳۶٫۱
کشتی‌های فله‌بر	۱۱۴۸	۵۱۳	۵۷۸	-	۱۳۱	۰	۲۳۶۹	۳۱٫۵
کشتی‌های حامل کالاهای عمومی	۳۱	۱۲	۳۳	۲۰	-	۱۴۱	۲۳۷	۳٫۱
کشتی‌های کانتینری	۱۵	۰	۱۵۶	-	۷	۰	۱۷۸	۲٫۴
شناورهای حامل گاز مایع	۱۳	۰	۱۰۴	۲	-	۲۰	۱۳۸	۱٫۸
تانکرهای حامل مواد شیمیایی	۵۳	۳۴	۲۰۴	۳	۱۳	۵	۳۱۳	۴٫۲
کشتی‌های پشتیبانی	۲۲	۴۵	۵۶۸	۴۳	-	۱۲۸	۸۰۶	۱۰٫۷
کشتی‌های مسافری	۵۵	۱۵	۲۳۹	۳۳۵	-	۳۱	۶۷۶	۹
سایر کشتی‌ها	۵۲	۰	۱۸	۱۶	۰	۱۲	۹۸	۱٫۳
کل (هزار GT)	۲۸۰۱	۱۲۷۰	۲۴۳۲	۴۷۷	۱۷۹	۳۷۴	۷۵۳۱	۱۰۰
سهم (درصد)	۳۷٫۲	۱۶٫۹	۳۲٫۳	۶٫۳	۲٫۴	۵٫۰	۱۰۰	

## ۲-۳- شیلات، آبرزی پروری و فرآوری ماهی

کارشناسان حوزه‌ی شیلات در هند، تمام جنبه‌های مربوط به توسعه، مدیریت، پردازش، بازاریابی و مالی شیلات را بررسی کرده و سپس توصیه‌های مفصلی را ارائه داده‌اند. به منظور افزایش پایداری ماهیگیری دریایی، پیشنهادات عملی زیر با اهداف مشخص توصیه شده است [۳۳، ۱۰]:

- تدوین یک سیاست ملی جدید برای بخش شیلات صید دریایی، با ایجاد چارچوب‌های قانونی و نهادی برای مدیریت موثر شیلات دریایی؛
- جلوگیری از اثرات نامطلوب بر اکوسیستم‌های دریایی آسیب‌پذیر برای دستیابی به برآوردهای بازدهی بالقوه؛
- استقرار یک سیستم ماهواره‌ای اختصاصی برای مدیریت و تنظیم فعالیت‌های شیلات و بخش‌های وابسته؛
- اطمینان از دسترسی اجباری ورودی داده به ذینفعان اصلی (ماهیگیران) از طریق برگه‌های گزارش و ادغام داده‌های بررسی منابع دریایی؛
- ارزیابی ذخایر ارزشمند تجاری توسط نهاد تعیین‌شده از طرف سازمان شیلات هند<sup>۱</sup>؛

1 Potential Yield Estimates (PYE)

2 Department of Fisheries (DoF)

- (۶) نظارت بخش شیلات هند<sup>۱</sup> با شناورهای پیشرفته؛
- (۷) تقویت نظارت با سیستم نظارت شناور<sup>۲</sup> برای ردیابی حرکت کشتی‌های ماهیگیری؛
- (۸) تنظیم برنامه‌ی زمانی صید ماهی و ارائه‌ی آن؛
- (۹) گشت‌زنی در دریاهای آزاد و مناطق فراتر از صلاحیت ملی<sup>۳</sup>.
- کشت دریایی (کشاورزی در آب دریا) زیرمجموعه‌ای از بخش آبی‌پروری بوده و شامل پرورش موجودات دریایی در آب برای تولید غذا و سایر محصولات مانند داروها و مروارید می‌باشد. این یک زیربخش مهم در حال ظهور در بخش اقتصاد دریا است. به منظور تشویق تولیدات پایدار در حوزه‌ی شیلات، مراحل زیر پیشنهاد شده‌است [۳۳، ۱۰]:
- (۱) تشکیل یک آژانس اجرایی جدید تحت عنوان مرجع کشاورزی هند؛
  - (۲) توسعه‌ی یک سیاست جامع ملی کشاورزی؛
  - (۳) توسعه و تجاری‌سازی آبیان، از جمله بانک‌های مولد، مراکز تکثیر هسته و تامین خوراک از طریق رویکردهایی مانند پرورش ماهی باله در قفس دریایی، پرورش دوکفه‌ای، پرورش جلبک دریایی، آبی‌پروری یکپارچه چندتروفیک<sup>۴</sup> و سیستم آبی‌پروری الکترونیکی<sup>۵</sup> شیلات زینتی دریایی؛
  - (۴) پیشگیری از بیماری‌های آبیان و ایجاد زیرساخت‌های مدیریت سلامت با پشتوانه‌ی فناوری؛
  - (۵) ترویج تحقیق و توسعه برای توسعه‌ی پایدار درازمدت در بخش کشاورزی. کشور هند، برای ورود به بیوتکنولوژی دریایی، نیاز مبرمی به کنترل اکتشافات زیستی دریایی دارد؛ برای رسیدن به این هدف، طی کردن مراحل زیر لازم است:
    - (۱) بررسی تنوع زیستی-ژنتیکی اقیانوس‌ها و تهیه‌ی فهرستی از آن‌ها در جهت تصمیم‌گیری آگاهانه در مورد حفاظت از منابع اقیانوسی؛
    - (۲) انجام مداخلات در پرورش آبیان با اصلاح انتخابی، تجزیه و تحلیل جایگاه صفات کیفی<sup>۶</sup>، دستکاری صفت و... برای افزایش بهره‌وری فعالیت‌های کشاورزی؛
    - (۳) ایجاد یک موسسه‌ی مجزا در سطح ملی در زمینه‌ی بیوتکنولوژی دریایی با تمرکز بر بخش غیرغذایی برای تولید فناوری‌های جدید و استفاده از ظرفیت عظیم تجاری‌سازی. به منظور بهبود بازاریابی محصولات دریایی و تضمین شمول مالی جوامع درگیر، نکات زیر لازم‌الاجرا است:
      - (۱) توسعه و اصلاح سیستم حراج ماهی با معرفی سیستم‌های حراج خودکار و الکترونیک مبتنی بر فناوری اطلاعات؛

1 Fisheries Survey of India (FSI)

2 Vessel Monitoring System (VMS)

3 Areas Beyond National Jurisdiction (ABNJ)

4 Integrated Multitrophic Aquaculture (IMTA)

5 Recirculating Aquaculture System (RAS)

6 QTL

۲) نصب بارکدینگ کامپیوتری در بعضی سیستم‌ها برای ردیابی سوابق و مکانیسم‌های هشدار جهت قابلیت ردیابی آزرین؛

۳) ارائه‌ی یک طرح مداخله در بازار<sup>۱</sup> شیلات دریایی برای محافظت ماهیگیران و فروشندگان ماهی در برابر نوسانات شدید قیمت‌ها؛

۴) اولویت‌بندی نیازهای مالی صنعت فرآوری ماهی خارج از رویه‌ی معمولی وام‌دهی و اختصاص ۱۰ درصد از کل وام‌ها به ماهیگیران با اولویت بالا؛

۵) ارزیابی برنامه‌های یارانه‌ی بهره و یارانه‌ی اعتباری برای تشویق ماهیگیری پایدار و شیوه‌های بازاریابی در این بخش؛

۶) ارائه‌ی مشوق‌های مالی برای جذب فناوری و سرمایه‌گذاری در بخش ماهیگیری در اعماق دریا و توسعه‌ی زنجیره ارزش؛

۷) توسعه‌ی بیمه‌ی نوآورانه برای پوشش خطرات متعدد ماهیگیران؛

۸) مشارکت‌دادن موسسات مالی خرد در بیمه‌های ماهیگیری؛

برای تسهیل بسیاری از نکات قابل اجرا در بالا، انجام اقدامات قانونی و نظارتی زیر ضروری است.

۱) تضمین مدیریت و تنظیم فعالیت‌های ماهیگیری برای استفاده‌ی پایدار از منابع فراتر از آب‌های سرزمینی با تصویب یک قانون مرکزی جامع از طریق گسترش و بازنگری محدوده‌ی قانون و مقررات ماهیگیری دریایی<sup>۲</sup>؛

۲) ایجاد مناطق مدیریت ماهیگیری<sup>۳</sup> و ارائه‌ی رویکرد اکوسیستمی برای مدیریت شیلات<sup>۴</sup>؛

۳) افزایش مناطق حفاظت‌شده دریایی برای تحقق تعهدات هند به هدف توسعه پایدار<sup>۵</sup> در راستای افزایش مناطق حفاظت‌شده به ۱۰ درصد؛

۴) معرفی یک قانون مرکزی جامع برای مدیریت بیماری‌ها و سلامت آزرین همراه با خدمات قرنطینه.

همچنین به منظور بهبود فرآیند برداشت و پس از برداشت، رعایت نکات زیر الزامی است:

۱) تصویب یک کد رفتار برای صیادی مسئولانه<sup>۶</sup>؛

۲) ارتقا ناوگان صیادی برای مطابقت با واکنش‌های رفتاری گونه‌های هدف؛

۳) تشویق سرمایه‌گذاری در توسعه‌ی زیرساخت‌های بخش شیلات مطابق با استانداردهای بین‌المللی؛

۴) اطمینان از کنترل کیفیت در زنجیره‌ی ارزش از برداشت تا تحویل؛

۵) توسعه‌ی طرح‌های فعلی و آینده‌ی وزارت شیلات با طرح‌های وزارت صنایع فرآوری

1 MIS

2 Marine Fishing Regulation Act (MFRA)

3 Fishery Management Regions (FMRs)

4 Fishery Management Regions (FMRs)

5 SDG 14

6 Code of Conduct for Responsible Fisheries (CCRF)

غذایی و وزارت کشتیرانی در زمینه‌ی توسعه‌ی زنجیره‌ی سرد و نوسازی بنادر ماهیگیری؛  
۶) اتخاذ یک رویکرد مبتنی بر خوشه برای توسعه‌ی زیرساخت‌های پس از برداشت و  
فرآوری شیلات؛

صنعت شیلات در کشور هند، به چند دلیل از اهمیت بالایی برخوردار است؛ محسوب‌شدن  
از حوزه‌های مهم کشاورزی و اقتصادی کشور، سهم قابل توجه در ایجاد اشتغال و تأمین  
منابع پروتئینی برای جمعیت هند از جمله‌ی این دلایل بوده و تحقیق و توسعه در این  
بخش را ضرورت می‌بخشد. مهم‌ترین بخش‌های حوزه‌ی شیلات در هند عبارتند از:

### ■ تولید ماهی

هند یکی از بزرگترین تولیدکنندگان ماهی در جهان است. تولید ماهی در این کشور به  
صورت گسترده انجام شده و فرآورده‌های گوشت ماهی به عنوان تأمین‌کننده‌ی منابع  
پروتئینی مردم از اهمیت بالایی برخوردار است.

### ■ تولید میگو

تولید میگو نیز به طور گسترده انجام شده و این کشور در تولید و صادرات میگو از جایگاه  
ویژه‌ای در جهان برخوردار است. ایالت‌های ساحلی مانند آندرا پرادش، تامیل نادو و  
گجرات از مهمترین مناطق تولید میگو در هند محسوب می‌شوند.

### ■ زیرساخت‌های شیلاتی

هند زیرساخت‌های مدرن برای توسعه‌ی صنعت شیلات و آبریز‌پروری را ارتقا داده‌است.  
ایجاد مزارع ماهی، تاسیسات پرورش میگو، تحقیقات در زمینه‌ی تکنولوژی‌های پیشرفته  
شیلاتی و تأمین منابع آبی به منظور پرورش ماهی از اقدامات انجام‌شده در این زمینه  
است.

### ■ توسعه‌ی صادرات

هند نقش مهمی در تولید و صادرات محصولات شیلاتی جهان ایفا می‌کند. ماهی، میگو،  
کربورد و سایر محصولات شیلاتی را به کشورهای دیگر صادر کرده و درآمد ارزی برای کشور  
کسب می‌کند.

### ■ تدابیر حفاظتی و پایش محیطی

حفاظت از منابع طبیعی و محیط‌زیست در تولید ماهی و میگو از اهمیت ویژه‌ای برخوردار  
است. دولت هند، به منظور حفظ منابع آبی و محیط‌زیست کشور، تدابیر حفاظتی  
شدیدی را در این زمینه اعمال می‌کند. صنعت شیلات در هند در حال توسعه بوده و

تأمین منابع غذایی و اقتصادی برای جمعیت بزرگ این کشور اهمیت ویژه‌ای دارد. توجه به حفاظت از محیط‌زیست و توسعه‌ی پایدار نیز از جوانب حیاتی این صنعت به شمار می‌رود.

به طور کلی، صنعت شیلات و آبی‌پروری به‌عنوان یکی از مهم‌ترین بخش‌های کشاورزی هند، نقش به‌سزایی در اشتغال‌زایی و امنیت غذایی جمعیت ۱/۴۲۸ میلیارد نفری این کشور ایفا می‌کند. صنعت شیلات حدود ۱ درصد از تولید ناخالص داخلی و ۵/۲ درصد از تولید ناخالص بخش کشاورزی هند را تشکیل می‌دهد. بالغ بر ۱۴/۵ میلیون نفر به‌طور مستقیم در قالب ۵۰۰ تعاونی در بخش شیلات مشغول به فعالیت هستند. در مجموع، ۲۹ میلیون نفر به صورت مستقیم و غیرمستقیم در صنعت شیلات هند مشغول به کار هستند.

گستره خطوط ساحلی و ۱۹۵ هزار کیلومتر رودخانه، ظرفیت بالایی برای تولید شیلات و آبیان در هند فراهم آورده و ۲۴۰ هزار قایق ماهیگیری، ۶ بندر عمده و ۶۲ اسکله‌ی کوچک در سواحل کشور مورد استفاده‌ی ماهیگیران قرار دارد [۳۹، ۸۹].

به لحاظ تولید و صید شیلات، پس از چین و اندونزی، کشور هند در رتبه‌ی سوم جهان جای دارد. این کشور همچنین سومین صادرکننده‌ی محصولات شیلات به سایر نقاط جهان است. طبق آمار سال ۲۰۲۱ میلادی، حدود ۸ درصد ماهی جهان در هند تولید و صید می‌شود و بیش از ۵۰ گونه ماهی و خوراک دریایی از هند به حدود ۷۵ کشور صادر می‌گردد. این کشور بزرگ‌ترین صادرکننده‌ی میگوی پرورشی در جهان است. ۴۷ درصد محصولات شیلات هند از دریا صید می‌شوند و مابقی پرورشی هستند. ایالات آندراپرادش (۴ میلیون تن) و بنگال غربی (۱/۸ میلیون تن) بیشترین آمار تولید شیلات را دارند [۴۰، ۴۱]. طی سال مالی ۲۰۱۹-۲۰۱۸ میلادی، جمعاً ۱۳/۷ میلیون تن محصول شیلات در این کشور تولید و ۱/۳۹ میلیون تن آن به ارزش ۶/۷۳ میلیارد دلار به خارج از کشور صادر شده که مهم‌ترین مقصد آن کشور آمریکا بوده‌است. با گسترش همه‌گیری کرونا، قرنطینه‌ی سراسری و کاهش تقاضای بازارهای خارجی، بررسی‌ها حاکی از کاهش ۵ تا ۱۰ درصدی صادرات شیلات کشور طی سال مالی ۲۰۱۹ الی ۲۰۲۰ میلادی است. صنعت شیلات هند، یک‌سوم از بازار هفت میلیارد دلاری واردات محصولات غذایی دریایی در آمریکا را در اختیار دارد که عمده‌ی آن را (حدود ۹۵ درصد) میگوی پرورشی تشکیل می‌دهد [۴۸]. همچنین در سال مالی ۲۰۲۲-۲۰۲۳، این کشور بیشترین صادرات شیلات و محصولات مرتبط با آن را به وزن ۱/۷۳ میلیون تن و به ارزش ۸/۰۹ میلیارد دلار ثبت کرد. هند به عنوان سومین کشور تولیدکننده‌ی ماهی در جهان، ۸ درصد از تولید جهانی را به خود اختصاص داده و با رشد صادرات ۲۶/۷۳ درصدی از نظر مقدار بین سال مالی ۲۰۲۱-۲۲ و ۲۰۲۲-۲۳، سومین صادرکننده‌ی بزرگ ماهی و محصولات شیلاتی در جهان محسوب می‌شود [۴۹، ۴۸].



شکل ۳۲- قایق‌های مخصوص ماهیگیری در تامیل نادو

در افق بلندمدت تا سال ۲۰۲۵ میلادی، دولت درصدد افزایش تولیدات شیلات به ۲۲ میلیون تن و افزایش صادرات آن به حدود ۱۴ میلیارد دلار است. برای تحقق این هدف، طی ۵ سال آینده بالغ بر ۲۰ هزار کرور (حدود ۲/۶۵ میلیارد دلار) سرمایه‌گذاری برای توسعه‌ی زیرساخت‌های مربوطه در کشور در نظر گرفته که به طور مستقیم و غیرمستقیم به اشتغال‌زایی ۵/۵ میلیون نفر خواهد انجامید. یکی از طرح‌های دولت در چارچوب این سرمایه‌گذاری، افزایش ظرفیت تولید شیلات در ۴ ایالت مرکزی و شمال غربی (اوتارپرادش، پنجاب، راجستان، آریانا) است تا در کنار ایالت‌های جنوبی، قطب جدیدی برای تأمین مصرف داخلی و صادرات شیلات ایجاد نماید [۴۸].

پس از آمریکا، چین دومین بازار صادراتی شیلات هند بوده و حدود ۱۲ درصد صادرات شیلات هند به مقصد این کشور انجام می‌گیرد. علی‌رغم برآوردهای قبلی از افزایش صادرات به چین طی سال مالی ۲۰۲۰ میلادی، با شیوع همه‌گیری کرونا، صنعت شیلات نیز از رکود نسبی جهانی مستثنی نبود. علاوه بر آن، برخی اختلافات سیاسی و تجاری میان دو کشور، موجب واهمه‌ی صادرکنندگان هندی از وضع محدودیت‌های تجاری تلافی‌جویانه در چین و از دست‌رفتن فرصت‌ها در این بازار شده‌است [۴۸].

وزارت شیلات و دامپروری هند یک طرح شاخص با بالاترین سرمایه‌گذاری اجرا کرده‌است. برای یک دوره‌ی پنج ساله، از سال مالی ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۵، حدود ۲/۵ میلیارد دلار به تمام ایالت‌ها تزریق می‌شود. پنج مقصد اصلی صادرات ماهی و محصولات آن از مبدا هند عبارتند از آمریکا، چین، اتحادیه‌ی اروپا، آسیای جنوب شرقی، ژاپن و خاورمیانه [۵۰].

شکل ۳۸- فعالیت ماهیگیری در تانگاسری<sup>۱</sup> هند

خلاصه شیلات هند در یک نگاه			
			
کل تولیدات ماهی ۱۶.۲۴ میلیون تن	تولید ماهی در دریا ۴.۱۲ میلیون تن	تولید ماهی در آبهای داخلی ۱۲.۱۲ میلیون تن	میزان صادرات شیلات ۱.۷۳ میلیون تن
۱۶.۵ میلیارد دلار سهم بخش شیلات در اقتصاد هند (GVA) ۲۰۲۰-۲۰۲۱	۱.۱ درصد سهم بخش شیلات در اقتصاد هند ۲۰۲۰-۲۰۲۱	۶.۷۲ درصد سهم اقتصاد بخش شیلات در کشاورزی هند ۲۰۲۰-۲۰۲۱	۸۰.۹ میلیارد دلار حجم کل صادرات شیلات
۶.۳۱ کیلوگرم سرانه مصرف ماهی	مراکز ماهیگیری: ۱۵۴۷ عدد بندرگاه‌های اصلی ماهیگیری سفارش داده شده: ۷ عدد بندرگاه‌های ماهیگیری کوچک راه‌اندازی شده: ۶۷ عدد	۸ درصد مشارکت هند در تولید جهانی ماهی	۱۰.۲۴ درصد نرخ رشد سالانه در تولید ماهی

شکل ۳۹- خلاصه‌ی آمارهای مربوط به بخش شیلات هند [۵۰]

وزارت شیلات، دامپروری و لبنیات هند، متشکل از دو اداره به نام‌های ریاست شیلات و ریاست دامداری و لبنیات است. وزیر شیلات توسط دو دبیر مشترک با بخش‌های ماهیگیری داخلی و دریایی به ایفای نقش خود می‌پردازد. این دپارتمان مسئول امور مربوط به تدوین خط‌مشی‌ها و طرح‌های مربوط به توسعه‌ی موسسات ماهیگیری داخلی، دریایی و ساحلی شامل چهار موسسه‌ی زیرمجموعه، یک نهاد مستقل و یک مرجع نظارتی است. این وزارتخانه به دولت‌های ایالتی در تدوین سیاست‌ها و برنامه‌ها در زمینه‌ی شیلات مشاوره می‌دهد. تمرکز اصلی این فعالیت‌ها بر روی موارد زیر است [۴۹]:

1 Thangassery



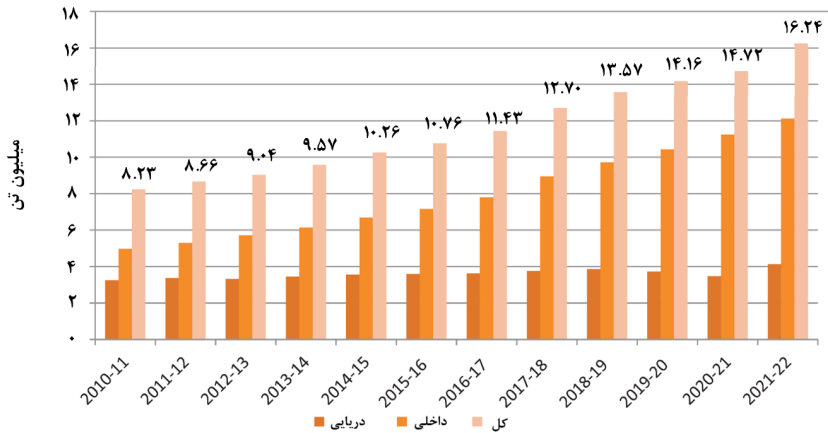
- ۱) گسترش آبی‌پروری در آب‌های شور و شیرین؛
- ۲) حفاظت و پایداری از منابع زنده‌ی دریایی (شیلات)؛
- ۳) ترویج کشاورزی دریایی، کشت جلبک دریایی، ماهی در قفس، ماهیان زینتی، شیلات در آب سرد و تجارت شیلات؛
- ۴) توسعه‌ی زیرساخت‌های شیلات، توسعه‌ی شیلات داخلی و ایجاد شبکه‌ی قرنطینه آبیان؛

۵) بررسی و واکاوی آب دریا با تمرکز بر شیلات از طریق جی‌آی‌اس<sup>۱</sup> و ...  
این وزارتخانه تدوین سیاست‌ها، استراتژی‌ها، برنامه‌ها و طرح‌های مربوط به شیلات به عنوان پیش‌نویس قوانین و مقررات مرتبط را بر عهده دارد؛ همچنین سازماندهی نظارت و اجرای آن‌ها در سراسر هند از دیگر وظایف این وزارتخانه به شمار می‌رود.  
کل تولید ماهی در سال مالی ۲۰۲۲ الی ۲۰۲۳ میلادی، ۱۶/۲۵ میلیون تن با سهم ۱۲/۱۲ میلیون تنی در بخش داخلی و ۴/۱۳ میلیون تنی در بخش دریایی برآورد شده‌است. طی پنج سال گذشته، متوسط نرخ رشد سالانه در بخش شیلات حدود ۷ درصد اعلام شده‌است. بخش شیلات نقش مهمی در اقتصاد ملی هند ایفا کرده و در سال‌های ۲۰۲۲ الی ۲۰۲۳ میلادی، سهم این بخش از کل ارزش افزوده‌ی ناخالص<sup>۲</sup> به قیمت ثابت، حدود ۱۶/۵ میلیارد دلار برآورد شده‌است. بخش شیلات هند نرخ رشد چشمگیر ۹/۰۳ درصد (قیمت ثابت: ۲۰۱۱ الی ۲۰۱۲) را طی سال‌های ۲۰۱۵ الی ۲۰۲۱ به ثبت رسانده و طی سال مالی ۲۰۲۱ الی ۲۰۲۲ میلادی، صادرات محصولات دریایی ۱/۳۷ میلیون تن به ارزش ۷/۷۶ میلیارد دلار با میانگین نرخ رشد سالانه حدود ۱۰ درصد برآورد شده که رشد چشم‌گیری محسوب می‌شود.

ماهی به عنوان یک منبع مقرون به صرفه و غنی از پروتئین، یکی از سالم‌ترین گزینه‌ها برای کاهش گرسنگی و کمبود مواد مغذی است. این بخش، ظرفیت زیادی برای افزایش صادرات تا ۱۰۰ درصد میزان فعلی دارد؛ بنابراین توجه پایدار و متمرکز دولت با اعمال سیاست‌ها و حمایت‌های مالی به بخش شیلات برای تسریع توسعه‌ی آن به شیوه‌ای پایدار، مسئولانه، فراگیر و عادلانه معطوف شده‌است. تولید ماهی هند از ۵/۶۶ میلیون تن در سال ۲۰۰۰ به ۸/۶۷ میلیون تن در سال ۲۰۱۲ و سپس به ۱۶/۲۵ میلیون تن در سال ۲۰۲۲ افزایش یافته‌است (شکل ۴۰) [۵۱].

1 GIS

2 GVA



شکل ۴۰- روند تولید ماهی در هند طی سال‌های ۲۰۱۰ الی ۲۰۲۲ [۵۱]

در طول ۲۵ سال گذشته، تغییراتی در صنعت شیلات هند رخ داده و این بخش را از صید به سمت آبی‌پروری در شیلات داخلی گشاده‌است. در اواسط سال ۱۹۸۰ میلادی، سهم آبی‌پروری با آب شیرین حدود ۳۴ درصد از شیلات آب‌های داخلی بود که در سال‌های اخیر، این رقم به ۷۶ درصد افزایش یافته‌است [۵۱].

هند منابع ماهیگیری غنی و متنوعی در دریاها، عمیق، دریاچه‌ها، برکه‌ها و رودخانه‌ها داشته و بیش از ۱۰ درصد تنوع زیستی جهانی از نظر گونه‌های ماهی و صدف را در اختیار دارد. منابع ماهیگیری دریایی هند در امتداد خط ساحلی وسیع کشور، منطقه‌ی انحصاری اقتصادی<sup>۱</sup> و منطقه‌ی بزرگ فلات قاره گسترش یافته‌است؛ در حالیکه منابع شیلات داخلی به شکل رودخانه‌ها و کانال‌ها، دریاچه‌های دشت سیل، حوضچه‌ها، مخازن، آب شور و... پراکنده شده‌است. ظرفیت ماهیگیری دریایی در آب‌های هند، ۵/۳۱ میلیون تن برآورد شده که از این مقدار حدود ۴۳/۳ درصد را گروه‌های کفزی، ۴۹/۵ درصد دریایی و ۴/۳ درصد اقیانوسی تشکیل می‌دهد. طی سال‌های متمادی، پرورش دریایی در کشور عمدتاً به نرم‌تنان دوکفه‌ای یعنی صدف‌ها، صدف‌های خوراکی، صدف‌های مرواریدی و تا حدودی به جلبک‌های دریایی محدود شده‌است. با توجه به توسعه‌ی فناوری‌های مربوط به پرورش ماهی در قفس دریایی طی دهه‌ی گذشته، برنامه‌های توسعه‌ای برای کمک به این فعالیت‌ها و تولید غذاهای دریایی در کشور تدوین شده‌است [۵۱].

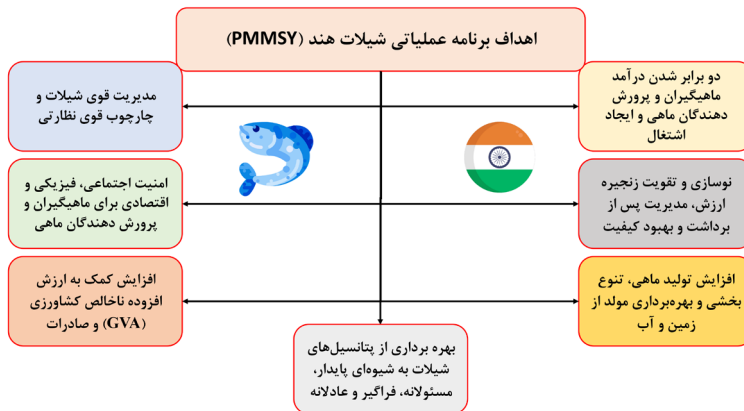
موضوع شیلات در فهرست ایالتی (مدخل ۲۱ جدول هفتم ماده ۲۴۶) قانون اساسی هند ذکر شده‌است؛ با این حال، دولت در نظر دارد تلاش‌های ایالت‌های هند برای توسعه‌ی بخش شیلات و آبی‌پروری را تکمیل نماید. بخش داخلی به طور کامل در حوزه‌ی اختیار دولت‌های ایالتی هند است، در حالی که بخش دریایی یک مسئولیت مشترک بین

1 هند از هجدهمین منطقه‌ی اقتصادی انحصاری (EEZ) با مساحت 2,305,143 کیلومتر مربع (890,021 مایل مربع) برخوردار است.

دولت‌های ایالتی ساحلی و دولت مرکزی است. دولت‌های ایالت‌های ساحلی مسئول توسعه، مدیریت و تنظیم بخش ماهیگیری در آب‌های دریا در ۲۲ کیلومتری (۱۲ مایل دریایی) از خط پایه هستند. دولت هند مسئول توسعه و مدیریت شیلات در آب‌های منطقه‌ای انحصاری فراتر از ۱۲ مایل دریایی است.

پرورش ماهی نیاز به نهاده‌هایی مانند بذر با کیفیت، خوراک، مدیریت بهداشت و پشتیبانی بازاریابی دارد. دولت هند به منظور بهینه‌سازی تولید و بهره‌وری در شیلات داخلی و آبی‌پروری در سراسر کشور، برنامه‌هایی برای تولید و توزیع بذر و خوراک خوب و دسترسی به آب با کیفیت برای صید و پرورش گونه‌های پرورشی در دست اقدام دارد. همچنین میگو، صدف، خرچنگ، باس دریایی، هامور، کفال، شیرماهی، کوبیا، یومپانوی نقره‌ای، لکه مروارید، ماهیان زینتی و جلبک‌های دریایی تا حدودی در هند در حال پرورش هستند. سازمان آبی‌پروری ساحلی<sup>۱</sup>، این فعالیت‌ها را در سیستم‌های آب شور در ۲ کیلومتری خط جزر و مد برای توسعه‌ی پایدار بخش آبی‌پروری ساحلی تنظیم می‌کند [۵۱].

دولت هند برای تثبیت دستاوردهای اقتصاد دریا و توجه به بخش شیلات، طرح جدیدی به نام پی‌ام‌اس‌وای<sup>۲</sup> را در بودجه‌ی اتحادیه‌ی سال مالی ۲۰۱۹ الی ۲۰۲۰ خود، قرار داد. هدف این برنامه، رسیدگی به شکاف‌های حیاتی در تولید و بهره‌وری ماهی، هدایت نوآوری و فناوری مدرن، بهبود زیرساخت‌ها، مدیریت پس از برداشت، مدرن‌سازی و تقویت زنجیره‌ی ارزش، قابلیت ردیابی و ایجاد چارچوبی برای مدیریت قوی شیلات و رفاه ماهیگیران است. همچنین برای ایجاد آگاهی برای استفاده از ظرفیت‌های شیلات به شیوه‌ای پایدار، مسئولانه، فراگیر و عادلانه شده‌است [۵۱، ۵۰].



شکل ۴۱- اهداف کلی برنامه‌ی عملیاتی شیلات در چارچوب توسعه‌ی اقتصاد دریایی هند [۵۱]

1 CAA

2 Pradhan Mantri Matsya Sampada Yojana (PMMSY)

فعالیت‌هایی که به‌عنوان مؤلفه‌های طرح حمایت‌شده مرکزی در حوزه شیلات پیشنهاد شده‌اند



شکل ۴۲- فعالیت‌های پیشنهادی مورد حمایت دولت هند در بخش شیلات [۵۱]

## ۴-۲-۲- گردشگری ساحلی و دریایی

امروزه گردشگری دریایی و ساحلی، یکی از جذاب‌ترین و هیجان‌انگیزترین صنعت‌های گردشگری داخلی و خارجی به شمار رفته و جزو صنایع دریایی روبه رشد در جهان است. در بسیاری از کشورهای جهان به صنعت گردشگری توجه بسیار می‌شود. توره‌های دریایی، ورزش‌ها و تفریحات آبی، غواصی و سایر سرگرمی‌های مرتبط با ساحل و فراساحل، همگی در حوزه‌ی گردشگری دریایی قرار می‌گیرند. هرساله تعداد گردشگران دریایی همچون مسافران کروز رو به افزایش بوده و کشورهای کوچک و بزرگ بسیاری در تلاشند تا از کوچک‌ترین ظرفیت‌های آبی، دریایی و ساحلی برای جذب مسافران و افزایش درآمد خود بیشترین بهره را ببرند.

صنعت گردشگری دریایی، نسبت به گذشته قانونمندتر شده‌است؛ هر کشتی تجاری از جمله کشتی‌های کروز برای حضور در آب‌های بین‌المللی باید حتماً از طریق یک کشور

ثبت شده باشند و یک کشور زمانی می‌تواند کشتی خود را ثبت کند که عضوی از سازمان بین‌المللی دریانوردی<sup>۱</sup> باشد. سازمان بین‌المللی دریانوردی یکی از آژانس‌های سازمان ملل متحد است. صنعت کروز نقش بسیار مهمی در ارتقای امنیت دریایا دارد. شورای بین‌المللی خطوط کروز<sup>۲</sup> یک گروه غیردولتی است که با آیمو در جهت حفظ محیط‌زیست و امنیت دریایی تلاش می‌کند. در این بخش به شرح رویکردها و برنامه‌های هند در جهت توسعه‌ی گردشگری ساحلی و دریایی پرداخته می‌شود.

## ۲-۲-۴-۱- برنامه‌ریزی فضایی و رویکرد گردشگری ساحلی و دریایی هند

کارشناسان حوزه‌ی گردشگری دریایی و ساحلی هند، موضوع برنامه‌ریزی فضایی دریایی، ساحلی و همچنین ظرفیت و رویکرد گردشگری ساحلی و دریایی را مورد بحث و بررسی قرار داده‌اند. بر این اساس، این گروه دو شاخه‌ی فرعی تشکیل داده و در مورد هر یک، توصیه‌های خود را ارائه کردند. به توصیه‌ی این گروه و با توجه به تجربه‌ی موفق بسیاری از اقتصادهای مبتنی بر دریا، هند نیز باید خود را با دستورالعمل‌های کمیسیون بین‌دولتی اقیانوس‌شناسی<sup>۳</sup> یونسکو (۲۰۰۹) تطبیق دهد. این گروه بر ضرورت ایجاد یک نهاد مرجع در سطح ملی برای تعریف دامنه و ماهیت «برنامه‌ریزی فضایی دریا و ساحل»<sup>۴</sup> تأکید کردند. نهاد مرجع در کل کشور، مسئول ایجاد یکپارچگی بین بخش‌های مختلف اقتصاد آبی، جوامع محلی، بازیگران خصوصی و دولت در همه‌ی سطوح خواهد بود. در اولین گام، یک مقام مسئول در سطح ملی باید یک گروه خبره را برای تعیین اهداف و چشم‌اندازهای برنامه مذکور ایجاد کند. از این رو پیشنهاد شد یک گروه کارشناسی ظرف حداکثر یک سال از تاریخ تشکیل گروه، طرحی ارائه دهند. چنین طرحی باید پویا بوده و هر ۴ تا ۵ سال یکبار مورد بازنگری و تجدید نظر قرار گیرد.

برای توسعه‌ی «برنامه‌ریزی فضایی دریا و ساحل»، منابع اقیانوسی باید بازنگری شوند. هند از نظر واکاوی مناطق ساحلی و منطقه انحصاری اقتصادی پیشرفت قابل توجهی داشته‌است. تمام داده‌های موجود و سیاست‌های مورد بررسی، باید با الزامات «برنامه‌ریزی فضایی دریا و ساحل» و تحت اختیارات خاص در سطح ملی، ساده‌سازی و مطابقت داده‌شود؛ همچنین باید مناطق ساحلی، فراساحلی، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره را پوشش دهد. با توجه به این موضوع، تدوین یک سیاست ملی برای متعادل کردن الزامات نوظهور امنیت و شفافیت داده‌ها توصیه شد. همچنین به گفته‌ی گروه کارشناسان در هند، برای اجرای تصمیمات این حوزه، باید به طور فعال ظرفیت‌های موردنیاز منابع

1 IMO

2 ICCL

3 IOC

4 Coastal and Marine Spatial Planning (CMSP)

انسانی داخلی گسترش یابد. این موضوع را می‌توان با ایجاد انگیزه برای فراگیری دانش در حوزه‌ی دریایی در مؤسسات آموزش عالی به دست آورد. برای اتخاذ بهترین شیوه‌ها و انتقال فناوری، همکاری بین‌المللی رهبران جهانی در کشورهای حاشیه‌ی اقیانوس هند<sup>۱</sup> ضروری است.

با توجه به ظرفیت خوب گردشگری دریایی و ساحلی در هند، محدودکردن فعالیت‌های توریستی هماهنگ‌نشده و آسیب‌زننده به اکوسیستم‌های ساحلی، ضروری است. هنگام توسعه‌ی مقاصد گردشگری ساحلی و فعالیت‌های دریایی، باید به موضوع ظرفیت توجه ویژه‌ای کرد. برای توجه همزمان به انسان و محیط‌زیست، پیوند مداوم صنعت گردشگری با «برنامه‌ریزی فضایی دریا و ساحل»، تحت نظارت مؤثر مقام پیشنهادی در سطح ملی، ضروری به نظر می‌رسد.

ارزیابی تأثیرات گردشگری در نواحی ساحلی و سرزمین‌های جزیره‌ای هند، باید به صورت دوره‌ای برای واكوی ورود گردشگران، زیرساخت‌های گردشگری، جاذبه‌ها، محصولات عمده و... انجام شده و تأثیر این موارد بر مناطق حساس زیست‌محیطی بررسی شود. این امر، سیاست‌گذاری مبتنی بر شواهد را امکان‌پذیر می‌کند. طبق توصیه‌ی متخصصان حوزه‌ی گردشگری در هند، وزارت گردشگری باید این اقدامات را با هماهنگی وزارت محیط‌زیست، جنگل و تغییرات آب و هوا<sup>۲</sup> و وزارت علوم زمین آغاز کرده و آسیب‌پذیرترین مناطق ساحلی از نظر اکولوژیکی را اولویت قرار دهد.

با توجه به جایگاه مهم سواحل در بین جاذبه‌های توریستی، ارتقای استانداردهای معیار ساحلی با استفاده از برجسب‌گذاری زیست‌محیطی، رُوبه‌های پایداری و سیستم‌های مدیریت زباله، طبق استانداردهای خاص جهانی ضروری است. هدف از صدور گواهینامه‌هایی همچون «گواهینامه‌ی پرچم آبی»، بهبود پاکسازی سواحل و توسعه‌ی پایدار برای جذب گردشگران بیشتر در سواحل است. این اقدامات باید به سایر سواحل که در معرض تهدید محیطی ناشی از فعالیت‌های انسانی قرار دارند، گسترش یابد.

امروزه، آلودگی دریایی یک نگرانی بزرگ در سطح جهانی محسوب شده و عامل اصلی آن زباله‌های پلاستیکی هستند. سازمان ملل خواستار پیشگیری و کاهش قابل‌توجه انواع مختلف آلودگی دریایی تا سال ۲۰۲۵ شده‌است؛ به ویژه فعالیت‌های زمینی که منبع اصلی پلاستیک‌ها و میکروپلاستیک‌ها به شمار می‌روند. در این راستا، هند متعهد شده‌بود تا پلاستیک‌های یکبارمصرف و زباله‌های مربوط به آن را تا سال ۲۰۲۲ میلادی حذف کند. قوانین مدیریت زباله‌های پلاستیکی که در سال ۲۰۱۶ معرفی و در سال ۲۰۱۸ اصلاح شد، چارچوب نظارتی مدیریت زباله‌های پلاستیکی تولیدشده در کشور هند را ارائه می‌کند.

1 IORA

2 MoEF&CC

## ۲-۴-۲- چشم‌انداز گردشگری دریایی و ساحلی هند

در عصر حاضر، گردشگری یکی از بزرگترین صنایع جهانی و موتور محرک مهمی برای رشد اقتصادی و ایجاد اشتغال در جهان محسوب می‌شود. در سطح جهانی، رشد اقتصادی قوی، منجر به ظهور میلیون‌ها مسافر جدید شده که به دنبال تجربه‌های استثنایی سفر، اعم از تجاری یا تفریحی، داخلی، منطقه‌ای یا بین‌المللی هستند. انتظار می‌رود این روند با حرکتی پایدار و با پیشی گرفتن از رشد اقتصاد جهانی ادامه یابد [۳۳].

گردشگری امروز با سهم دو درصدی از کل صنعت مسافرت جهانی، در سه سال اخیر رشد ثابت حدود هفت درصدی را تجربه کرده‌است. امروزه گردشگری امروز، به عنوان یک فرصت جهانی قوی در یکی از زیرشاخه‌های مهم اقتصاد دریا شناخته می‌شود.

هند با توجه به تأثیرات اقتصادی گسترده، ظرفیت ایجاد شغل، کسب درآمد ارزی و انتقال فرهنگ کشور، تمرکز خود را بر بخش کشتی‌های دریایی افزایش داده‌است. وزارت گردشگری و وزارت بنادر، کشتیرانی و آبراه‌های هند نیز گردشگری دریایی امروز را به طور فعال ترویج می‌کنند.

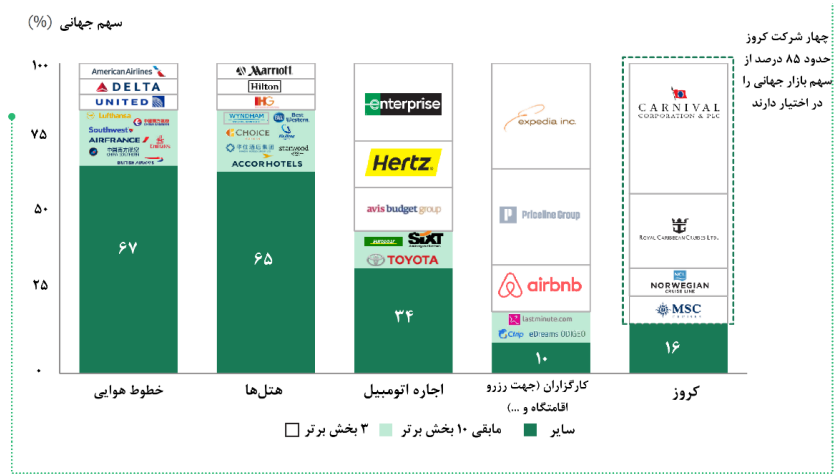
با تلاش دولت هند در جهت بهبود گردشگری دریایی، پیشرفت‌های خوبی در این زمینه از جمله ساخت ترمینال‌های جدید مختص امروز، توسعه‌ی یک محیط نظارتی، سیاست‌های ایجاد تخفیف در این بخش، بازنگری مداوم رویه‌های عملیاتی استاندارد، تعامل بازاریابی با اپراتورهای امروز پیشرو و سازماندهی کارگاه‌ها و کنفرانس‌ها به وقوع پیوسته‌است. پس از انجام این ابتکارات، بازار سفرهای دریایی هند، طی سه سال اخیر شاهد رشد بالای ۳۵ درصدی بوده‌است [۳۳].

چشم‌انداز دریایی هند، تبدیل شدن به یک بازیگر مهم در حوزه‌ی بازار جهانی سفرهای دریایی است. بازار سفرهای دریایی هند به دلیل افزایش تقاضا و درآمد قابل تصرف، در دهه‌ی آینده، از ظرفیت رشد ۸ برابری برخوردار است. توسعه‌ی زیرساخت‌ها، مهم‌ترین گلوگاه برای افزایش تقاضا بوده و نیازمند یک استراتژی توسعه و مرحله‌بندی بهینه است. با توجه به تمرکز بالای صنعت کشتیرانی اقیانوسی جهانی (سهم بیش از ۸۰ درصدی با سه بازیگر برتر)، برای جذب بازیگران بین‌المللی نیز یک چارچوب سیاستی جذاب و پایدار لازم است [۳۳].

صنعت سفرهای دریایی هند در رودخانه‌ها، در مرحله‌ی نوپایی قرار دارد. خدمات‌رسانی بخش‌های گانگا و برهماپوترا در سال ۲۰۱۹ میلادی و جابه‌جایی ۱۳ هزار مسافر امروز در ۱۰۰ سفر دریایی، به نوپا بودن گردشگری امروز در رودخانه‌های هند اشاره دارد. با این حال، برای بهبود وضعیت و رفع چالش‌های فعلی باید توسعه‌ی زیرساخت‌ها، دسترسی به کشتی‌های مناسب و ایجاد آگاهی در مورد گردشگری دریایی و ساحلی مورد توجه قرار گیرد. برای تحقق چشم‌انداز دریایی ۲۰۳۰ هند و شناساندن این کشور به عنوان مقصد جهانی گردشگری امروز، باید مداخلاتی در سه حوزه‌ی کلیدی ذیل صورت بگیرد [۳۳]:

## ۱) کشتی‌کروز اقیانوسی و ساحلی

در چند سال اخیر، صنعت کروز در سطح جهانی رشد ثابت شش درصدی را تجربه کرده‌است. مطابق شکل زیر، کشتی‌های دریایی جدید و ممتاز بیش از ۵۰ درصد از بازار فعلی را تشکیل می‌دهند.



شکل ۴۳- سهم بازار صنعت گردشگری دریایی و ساحلی جهانی به تفکیک بخش‌های مختلف [۳۳]

اقتصادهای جهانی رویکردی ساختاریافته برای پیشبرد توسعه‌ی بازار سفرهای دریایی اتخاذ کرده‌اند. طول سفرهای دریایی کشورهای آسیایی نسبت به سایر مناطق کمتر بوده و اکثر سفرها در این قاره ۲ تا ۵ روزه است. بیشتر سفرهای دریایی منطقه‌ای مربوط به بازار آسیا هستند؛ به طوری که ۹۵ درصد ظرفیت سفرهای دریایی در آسیا متعلق به کشتی‌های دریایی منطقه‌ای است. با این حال، بازار سفرهای دریایی کشور هند کوچک است، اما به دلیل افزایش درآمدهای قابل تصرف و مداخلات دولت، این بازار به طور مداوم در حال رشد می‌باشد. در پنج سال گذشته، دولت هند اقدامات متعددی را برای تقویت رشد مسافران کروز انجام داده که برخی از موارد مهم آن در زیر ذکر شده است [۳۳]:

- کشتی‌های حامل مسافر با پرچم خارجی تا فوریه ۲۰۲۵ بدون دریافت مجوز از مدیرکل کشتیرانی مجاز به تردد در بنادر هند هستند.
- از نوامبر ۲۰۱۷ میلادی، رویه‌های عملیاتی استاندارد برای کشتی‌های کروز در تمام بنادر اصلی بازرگاری و عملیاتی شده‌است.
- تسهیلات ویزای الکترونیکی در پنج بندر دریایی شامل بمبئی، مورموگائو، نیو مانگالور، کوچین و چنای گسترش یافته‌است.
- کاهش هزینه‌های بندری در همه‌ی بنادر اصلی که به ازای هر تن ناخالص برای ۱۲



- ساعت اول اقامت، مبلغی با نرخ یکنواخت دریافت می‌کنند.
- تخفیف ۴۰ تا ۵۰ درصدی هزینه‌های بندری به کشتی‌های کروز داخلی.
- اختصاص اسکله‌ی اختصاصی به کشتی‌های کروز بدون دریافت هیچگونه هزینه‌ی اضافی.



شکل ۴۴- گردشگری کروز در هند

با وجود تقاضای سفرهای دریایی و ارتقای امکانات موردنیاز آن در بنادر، انتظار می‌رود در دهه‌ی آینده این سفرها شاهد رشد ۸ برابری بوده و تا سال ۲۰۳۰ میلادی، حجم مسافران دریایی به ۱/۵ میلیون نفر برسد. با وجود عوامل زیر، انتظار چنین رشدی دور از ذهن نخواهد بود [۳۳]:

- افزایش درآمد و رشد تولید ناخالص داخلی
  - توسعه‌ی زیرساخت‌ها برای پاسخگویی به تقاضای داخلی و بین‌المللی
  - تسهیل سیاست‌های مهاجرتی و گمرکی
  - چندین برنامه‌ی سفر و گزینه‌های بندری برای تشویق گردشگران داخلی
- مطابق آنچه گفته شد، گردشگری کروز در هند به شش بندر اصلی بمبئی، مورموگانو، نیومنگالور، کوچین، ویشاکاپاتنام و چنای محدود شده است. علاوه بر این شش بندر، شش مکان جدید شامل کلکته، پوربندر، گانپاتیپول، دیو، سومنات و کونارک برای ساخت و توسعه‌ی پایانه‌های کروز شناسایی شده‌اند [۳۳].



شکل ۴۵- پایانه‌های فعلی و بالقوه کروزر [۳۳]

### پایانه‌ی بین‌المللی کروزر بمبئی

علاوه بر کروزر موجود در بمبئی، یک پایانه‌ی مدرن و بین‌المللی کروزر، مطابق با استانداردهای بین‌المللی در حال توسعه بوده و تعداد قابل‌توجهی از گردشگران را به خود جذب می‌کند. هزینه‌ی کلی این پروژه حدود ۳۶ میلیون دلار برآورد شده‌است. ساختمان پایانه‌ی جدید شامل مناطق تجاری مانند خرده‌فروشی، رستوران، سالن‌های کنفرانس و سرگرمی خواهد بود.

### پایانه‌ی کروزر مورموگاؤ

این پایانه به عنوان دروازه‌ای به گوا شناخته شده و دارای امکاناتی برای ژو-پکس<sup>۱</sup> و خدمات کشتی‌های فری<sup>۲</sup> خواهد بود که مسافران کروزر را به شمال گوا و سایر مقاصد گردشگری منتقل می‌کند. هزینه‌ی تخمینی این پروژه ۱۰۱/۷۲ کروزر است. همچنین ساخت یک ساختمان مجهز و جدید در دست اقدام قرار گرفته تا پایانه‌های کشتی بین‌المللی و داخلی را با امکانات دیگری مانند خرده‌فروشی، سالن‌های استراحت و رستوران در خود جای دهد.

### پایانه‌ی جدید کروزر مانگالور

بندر مانگالور در حال حاضر دارای یک سالن کروزر اختصاصی، با مجوز الکترونیکی ویزا در هنگام ورود، چک سریع مسافران، اسکنر چمدان، صرافی و... می‌باشد. اخیراً نیز خدمات

1 Ro-Pax

2 Ferry Services

جدیدی ارائه شده و این بندر را به مقاصد مهم گردشگری مانند قلعه بکل، دارمشالا، سوپرامانیا و هاله‌بی متصل کرده‌است. با افزایش تقاضا و تاسیس یک زیرساخت در سطح جهانی، می‌توان سناریوی سفر دریایی بین‌المللی این بندر را متحول کرد. در حال حاضر، پروژه‌های جاده‌ی دسترسی اختصاصی و ورودی پایانه‌ی کروز، زیباسازی، محوطه‌سازی در ساحل پانامپور و رودخانه‌ی گوروپورا در نزدیکی بندر در حال انجام است.

### پایانه‌ی کروز کوچین

در حالی که پایانه‌ی کروز فعلی این منطقه، شامل تمام فعالیت‌های موردنیاز برای سوار و پیاده‌شدن مسافران است، اما با ارتقای استانداردهای بین‌المللی، سناریوی سفر دریایی بین‌المللی در بندر کوچین متحول می‌شود. در این پایانه، تمهیداتی برای ترویج صنایع‌دستی محلی برنامه‌ریزی شده‌است.

### پایانه‌ی کروز چنای

برنامه‌هایی برای تبدیل پایانه‌ی کروز چنای به یک پایانه‌ی کروز بین‌المللی و داخلی با پیشرفته‌ترین ترمینال تدوین شده‌است؛ از جمله اقدامات برنامه‌ریزی شده برای توسعه‌ی این پایانه، می‌توان به احداث پله برقی مدرن، سیستم‌های هوایی و سیستم اسکنر اشاره نمود. علاوه بر این، برای فعال‌سازی تقاضای بیشتر، احداث یک مرکز تخصصی برای تسهیل گردشگری کروز در پایانه برنامه‌ریزی شده‌است. علاوه بر پایانه‌های اشاره شده، شش مکان دیگر با توجه به ظرفیت بالای آن‌ها در تقاضا برای توسعه‌ی گردشگری دریایی و ساحلی شناسایی شده‌است.

### ۲) رودخانه و کروز داخلی

بازار جهانی سفرهای دریایی رودخانه‌ای در سال‌های اخیر حدود ۵ درصد رشد کرده و انتظار می‌رود تا سال ۲۰۲۷ میلادی حدود ۳۷ درصد از بازار کروز را تشکیل دهد. حدود ۶۰ درصد کشتی‌های تفریحی رودخانه‌ای جهان در رودخانه‌ی دانوب اروپا و رودخانه‌ی یانگ تسه در چین حرکت کرده و بر بازار سفرهای دریایی رودخانه‌ای در سطح جهان تسلط دارند. مسیر رودخانه‌ای راین-مین-دانوب با بیش از ۳۵۰ کشتی و ۵۰۰ هزار مسافر در سال، ۴۴ درصد از سهم بازار جهانی سفرهای رودخانه‌ای را به خود اختصاص داده‌است. سالانه بیش از ۳ هزار سفر دریایی با کشتی‌های شرکت‌های وایکینگ، رپورکروز<sup>۱</sup>، آماواترویز<sup>۲</sup> و فینیکس‌رایسین<sup>۳</sup> انجام می‌شود که ۳۰ درصد از سهم بازار کشتی‌های دریایی اروپا را در اختیار دارند. بیشتر سفرهای دریایی در بخش میانی آب‌ها یعنی بین آلمان، اتریش، مجارستان و چک انجام می‌شود. بیش از ۷۰ درصد بنادر مربوط به گردشگری کروز،

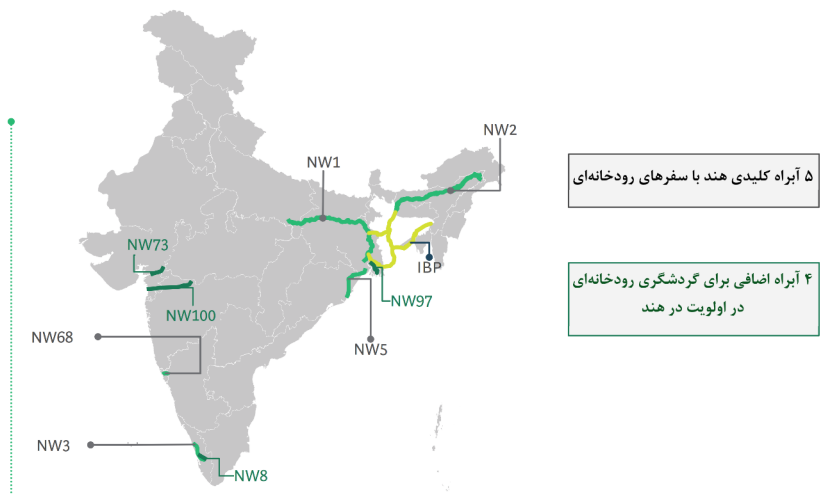
1 Viking River Cruises

2 Ama Waterways

3 Phoenix Reisen

در امتداد رودخانه‌ی دانوب واقع شده و بیشترین مشارکت مربوط به آلمان و رومانی است. همچنین، تورهای متنوع و جذابی از جمله سینما، موزه‌های هنری و... برای جذب مشتریان ایجاد شده‌است.

کشورهای جهان در تلاش‌های خود برای بهبود گردشگری رودخانه‌ای، از شیوه‌های متنوعی بهره‌برداری کرده‌اند که نمونه‌های ارزشمندی برای الگوگیری سایر کشورها است. مطابق با مطالعات صورت گرفته، سفرهای رودخانه‌ای در هند ظرفیت قابل توجهی برای رشد و توسعه دارد که تاکنون به طور صحیح از آن استفاده نشده‌است. در حال حاضر، تنها ۵ آبراه ملی هند، از امکان سفرهای دریایی رودخانه‌ای برخوردارند.

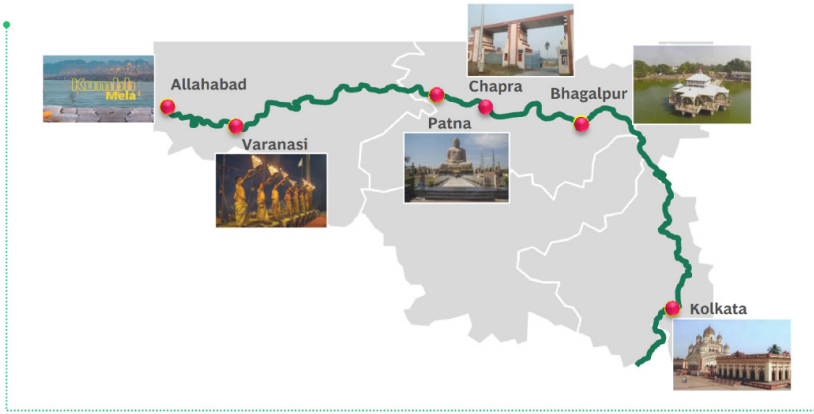


شکل ۶-۱- آبراه‌های عملیاتی و پیشنهادی برای گردشگری کروز رودخانه‌ای در هند [۳۳]

## ■ آبراه ملی ۱: گانگا

- استقرار سیزده شناور با تردد سالانه ۱۲ هزار مسافر در سال مالی ۲۰۱۹ میلادی؛
- جاذبه‌های گردشگری: قلعه رامناگار، معبد کاشی ویشوانات، معبد ماهاویر جین؛

GANGA-BHAGIRATHI-HOOGLY ( NATIONAL WATERWAY – 1)



شکل ۴۷- آبراه ملی ۱، گانگا [۳۳]

■ آبراه ملی ۲: برهماپوترا

- استقرار چهار شناور با تردد سالانه ۹۵۰ مسافر در سال مالی ۲۰۱۹ میلادی؛
- جاذبه‌های گردشگری: پارک ملی کازیرانگا، پارک جنگلی ماناس، باغ‌های چای؛

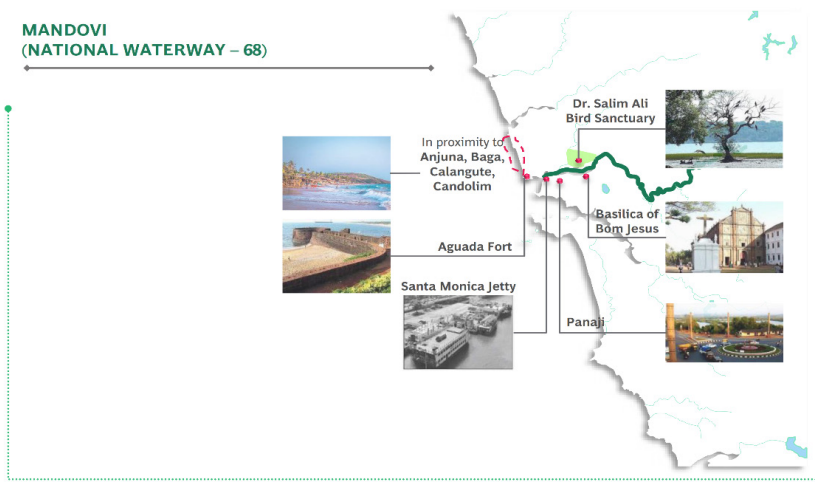
BRAHMAPUTRA ( NATIONAL WATERWAY – 2)



شکل ۴۸- آبراه ملی ۲، برهماپوترا [۳۳]

## ■ آبراه ملی ۶۸: ماندوی<sup>۱</sup>

- جاذبه‌های گردشگری: پناهگاه پرندگان سلیم علی، کلیسای بوم ژسوس، اسکله‌ی سانتا مونیکا، سواحل آنجونا<sup>۲</sup>، باگا<sup>۳</sup>، کالینگوته<sup>۴</sup> و کاندولیم<sup>۵</sup>؛

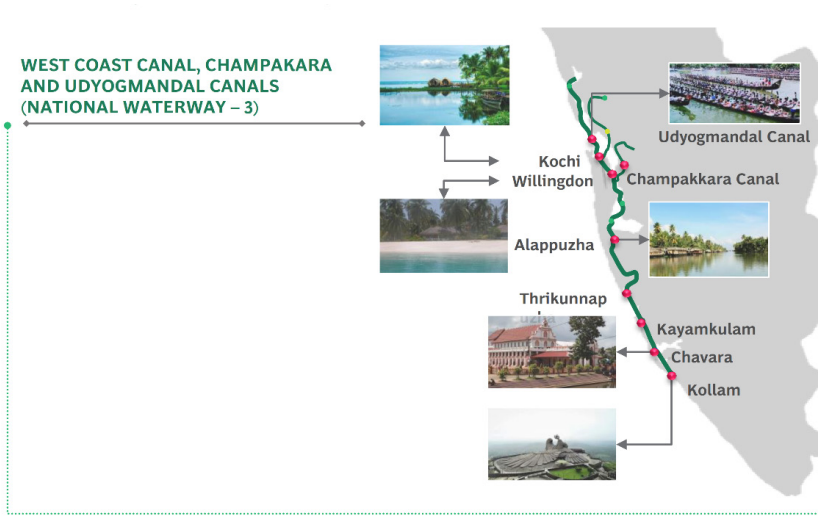


شکل ۴۹- آبراه ملی ۶۸، مندوی [۳۳]

## ■ آبراه ملی ۳: کانال ساحل غربی<sup>۱</sup>

- جاذبه‌های گردشگری: کانال چامپاکارا<sup>۷</sup>، کانال اودیوگماندال<sup>۸</sup>، کیامکلام<sup>۹</sup>، چاوارا<sup>۱۰</sup>؛

- 1 Mandovi
- 2 Anjuna
- 3 Baga
- 4 Calangute
- 5 Candolim
- 6 West Coast Canal
- 7 Champakara
- 8 Udyogmandal
- 9 Kayamkulam
- 10 Chavara



شکل ۵۰- آبراه ملی ۳، کانال ساحل غربی [۳۳]

■ آبراه ملی ۵: کانال ساحلی شرقی<sup>۱</sup>

■ جاذبه‌های گردشگری: چئونکالی<sup>۲</sup>، چارباتیا<sup>۳</sup>، بالاسور<sup>۴</sup>، دهمرا<sup>۵</sup>، پارادیپ<sup>۶</sup>؛



شکل ۵۱- آبراه ملی ۵، کانال ساحلی شرقی [۳۳]

- 1 East Coast Canal
- 2 Geonkhali
- 3 Charbatia
- 4 Balasore
- 5 Dhamra
- 6 Paradip

جاذبه‌های گردشگری متعددی در امتداد شمال غربی هند وجود دارد که اکثر آن‌ها قابل کشتیرانی هستند اما هنوز به صورت بالفعل توسعه‌یافته نشده‌اند. برای توسعه‌ی این موارد، چند چالش جدی وجود دارد:

(۱) ضعف زیرساخت‌ها؛ به عنوان مثال:

■ پایانه‌های رودخانه‌ای محدود و در نتیجه عدم اتصال به دریا؛

■ عدم دسترسی عمق ناوبری در امتداد شمال غربی.

(۲) نیاز به مشوق‌هایی در مرحله‌ی اولیه برای پایدارماندن این بخش به دلیل فصلی بودن آن؛

(۳) دسترسی محدود به کشتی‌های مناسب با قیمت‌های مقرون به صرفه؛

(۴) دشواری اخذ تاییدیه‌ها و مجوزها به دلیل تعدد ذینفعان.

برای ترویج گردشگری سفرهای دریایی رودخانه‌ای، باید با مشارکت دولت‌های ایالتی و هیئت‌های گردشگری، زیرساخت پایانه‌ها گسترش یابد. گزینه‌های سفر دریایی رودخانه‌ای را می‌توان بر اساس پیشنهادات سفر دریایی و مدت زمان به شرح جدول زیر توسعه داد.

جدول ۲-۹- بررسی بهترین شیوه‌های سفر دریایی با ارائه‌ی آبراه‌های پیشنهادی [۳۳]

شاخص	نوع اول	نوع دوم	نوع سوم
مدت زمان	کروز طولانی‌مدت، چندشب	کروز کوتاه‌مدت، چند ساعت تا یک شب	کروز کوتاه‌مدت، چند ساعت تا یک شب
طول	بالای ۱۵۰ کیلومتر	۱۰ تا ۱۵۰ کیلومتر	کمتر از ۱۵۰ کیلومتر
جاذبه‌ها	تماشای طبیعت، تجربه فرهنگی و مکان‌های توریستی	تورهای شهری	مشاهده و سفر در آبراه‌ها
آبراه‌های پیشنهادی	NW1 (رود گانگا) NW2 (رودخانه برهماپوترا)	NW 100 (رودخانه تاپی)	NW89 (رودخانه ساویتری) NW8 (کانال آلپوزا - چانگاناسری) NW73 (رودخانه نارمدا)

به طور کلی در شهرهای داخلی و ساحلی هند، ظرفیت عظیمی برای پیوند گردشگری رودخانه‌ای و دریایی وجود داشته و می‌تواند تجربیات منحصر به فردی را برای گردشگران به ارمغان بیاورد. بخش گردشگری کروز این کشور، به دلیل افزایش تقاضا و درآمد قابل تصرف، از ظرفیت رشد ۸ برابری در دهه‌ی آینده برخوردار است. بدیهی است که توسعه‌ی سفرهای دریایی به توسعه‌ی منطقه‌ای و رشد اقتصادی قابل توجهی منجر خواهد شد.

## ۵-۲-۲- سایر فعالیت‌های دریایی (انرژی‌های تجدیدپذیر، زیست فناوری دریایی، صنایع نوظهور و...)

کارشناسان این گروه، طیف وسیعی از موضوعات دریایی مرتبط با توسعه‌ی اقتصادی را



مورد بررسی قرار داده‌اند. طبق توصیه‌ی آنها، جنبه‌ی آبی (دریایی) تولید، تجارت، خدمات فناوری و مهارت‌ها باید با جزئیات شناسایی شود؛ اما ضروری است که یکپارچگی این موارد با ارتباطات بزرگتر در اقتصاد ملی به قوت خود باقی بماند. برخی از توصیه‌های کلیدی در ادامه آورده شده‌است [۳۳].

برای جذب مشارکت‌های دولتی و بخش خصوصی در سرمایه‌گذاری‌های اقتصاد دریا، به خصوص در حوزه‌های مستعد برای سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، باید علاوه بر بهره‌گیری از تجربیات آزمایش‌شده، مقرراتی برای سهولت انجام کسب‌وکار<sup>۱</sup> و افزایش جریان سرمایه‌گذاری خصوصی مصوب شود.

متخصصان این حوزه برای افزایش سرمایه‌گذاری در اقتصاد دریا و ایجاد مشوق‌های پولی و غیرپولی مناسب، ایجاد مکانیسم‌های هماهنگی بین شهرداری‌ها، دولت‌های ایالتی ساحلی و دولت اتحادیه را پیشنهاد کردند. همچنین این بخش می‌تواند با افزایش ارزش افزوده‌ی محصول، اشتغال دستمزد و تولید درآمد، افزایش رشد تولید آبی را شتابدهی کند. بنابراین، برای دسترسی به منابع مالی، باید با استفاده از طرح‌های موجود، تولید در شرکت‌های کوچک و متوسط واقع در مناطق ساحلی و مرتبط با اقتصاد دریا توسعه یابد [۳۳].

به منظور دستیابی به همگرایی و هم‌افزایی بین بخش‌های مختلف مرتبط با تجارت و تولیدات دریایی، تشکیل یک کارگروه یا گروه کارشناسی با مشارکت صنعت مربوطه توصیه می‌شود. ماهیگیری در اعماق دریا، محصولات آکواریومی و ماهی فرآوری‌شده بخشی از تجارت دریایی محسوب می‌شوند. محصولات بیوتکنولوژیکی، افزودنی‌های غذایی، لوازم آرایشی، سوخت زیستی، نفت دریایی و گاز آب‌های کم‌عمق نیز در آینده‌ی نزدیک بسیار قابل توجه خواهند بود [۳۳].

فعالیت‌های سیاستی خاص در ساخت کشتی‌های تجاری و نظامی، قایق‌ها، تجهیزات لایروبی، شناورهای ماهیگیری، ترال، قطعات یدکی و خدمات تعمیر و نگهداری، اوراق کشتی، تجهیزات دریایی و... می‌تواند زمینه‌های مهمی برای استفاده‌ی شرکت‌های تولیدی فراهم کند. برای غلبه‌ی محصولات تجارت دریایی بر چالش‌های دسترسی به بازار، باید راه‌حل‌های مبتنی بر فناوری تکامل یابند. نوآوری، فناوری، توسعه‌ی محصول و کیفیت محصول، راه را برای گسترش سریع تجارت آبی هموار می‌کند [۳۳].

همچنین گنجاندن فصل جداگانه‌ای پیرامون صنعت آبی در سیاست‌های صنعتی دولت هند و دولت‌های ایالتی توصیه می‌شود. علاوه بر این، مطلوب است تا فصل جداگانه‌ای در مورد تجارت آبی در سیاست صادرات و واردات گنجانده شود. همچنین برای ترویج استفاده از هوش مصنوعی و سایر فناوری‌های جدید در بخش‌های دریایی مانند استخراج در اعماق دریا، لجستیک دریایی و کشتیرانی، ایجاد مراکز تحقیق و توسعه در ۹ ایالت ساحلی هند پیشنهاد شده که موجب تسریع توسعه‌ی اقتصاد آبی خواهد شد. ضمنا

1 Ease of Doing Business (EODB)

گروه متخصصان این حوزه پیشنهاد کردند که نیازهای منابع انسانی به شش دسته طبقه‌بندی شود؛ نمرات عملیاتی، اداری، مشاغل ماهر، کاردانی حرفه‌ای و فنی، حرفه‌ای و مدیریتی. سپس بر این اساس موارد زیر صورت گیرد [۳۳]:

- ارائه‌ی برنامه‌های آموزشی مرتبط با اقتصاد دریا در مورد مهارت‌های فنی و مدیریتی مختلف در دانشگاه‌ها و مؤسسات مهندسی و فنی کشورهای ساحلی؛
- آموزش صنعتی حین کار در مؤسسات آموزش صنعتی برای آگاهی نیروی کار و حساس کردن جوانان در مورد مشاغل اقتصاد دریا با کمک اتاق‌های بازرگانی و صنعت در سطح ایالتی.

همچنین در بخش انرژی و منابع دریایی، کارشناسان این حوزه در مورد امکان استخراج برخی منابع معدنی و فلزی موجود در اقیانوس‌ها و تولید انرژی تجدیدپذیر از طریق بادهای دریایی، امواج، جزر و مد و منابع زمین گرمایی بحث و گفتگو کرده و زمینه‌های تحقیق و توسعه‌ی علمی آینده را مورد بررسی قرار داده‌اند. بعضی توصیه‌های کلیدی در ادامه آورده شده‌است [۳۳].

برای اکتشاف منابع اقیانوسی، باید در کنار استقرار منابع انسانی، سرمایه‌گذاری‌های قابل‌توجهی در بخش مهندسی و فناوری انجام گیرد. فناوری‌های مربوط به توسعه‌ی معادن در اعماق اقیانوس، سکوهای اعماق اقیانوس، دکل‌های حفاری، شبکه‌ی خط لوله، سیستم‌های پرتاب و بازیابی، منابع انرژی، ناوبری و هدایت، سیستم موقعیت‌یابی و... از موارد حیاتی بوده و باید در اولویت قرار گیرند. توسعه‌ی زیردریایی‌های باسرنشین، یک نیاز اصلی قبل از شروع بهره‌برداری از معادن اقیانوسی بوده و تا سال ۲۰۲۳ میلادی، انجام یک ماموریت با این نوع زیردریایی‌ها توصیه شده‌است [۳۳].

کشور هند سرشار از مواد معدنی ساحلی و فراساحلی از جمله مواد استراتژیک مانند نیکل، اورانیوم، مس، توریم، تیتانیوم، سولفیدهای پلی متالیک، گره‌های منگنز پلی متالیک، ایلمنیت ساحلی، گارنت و زیرگن است. سیاست‌های مناسب برای صدور به موقع مجوزهای اکتشاف معدن، ارزیابی اثرات زیست‌محیطی و ممیزی نیز باید به دقت تنظیم شود [۳۳].

برای معرفی هند به عنوان یک رهبر در زمینه‌های مهم آینده مانند انرژی اقیانوسی و استخراج از معادن اقیانوسی، باید سرمایه‌گذاری‌های شتاب‌یافته در زمینه‌های تحقیق و توسعه، ساخت زیرساخت‌های لازم، تولید شناورهای تحقیقاتی و توسعه‌ی فناوری در دستورکار قرار گیرد. علاوه بر این، تربیت و آموزش منابع انسانی متخصص، مهندسان و سایر پرسنل علمی باید در اولویت قرار گیرد. نیاز به منابع انسانی هم‌راستا با افزایش قابلیت‌های اقتصاد دریایی هند افزایش یافته و برنامه‌ریزی میان‌مدت و بلندمدت در سطوح بالاتر آموزش فنی و مؤسسات آموزش عالی باید در اولویت قرار گیرد.

همچنین کارشناسان توصیه کردند که هند باید نقش اصلی در اکتشاف پوستره‌ی فرو

منگنز کوه دریایی غنی از کبالت<sup>۱</sup> در اقیانوس هند را به عهده گیرد؛ زیرا لازم است مناطق بالقوه شناسایی شده و حقوق اکتشاف در اقیانوس هند در اولین فرصت به دست آید. از طرفی با توجه به زیست موجودات دریایی و مسائل مربوط به تنوع زیستی، باید مفاد کنوانسیون تنوع زیستی<sup>۲</sup> مورد توجه واقع شود. مجمع عمومی ملی متحد<sup>۳</sup> تصمیم گرفته تا در مناطق واقع در حیطه‌ی صلاحیت ملی، یک سند الزام‌آور بین‌المللی در زمینه‌ی حفاظت و استفاده‌ی پایدار از منابع بیولوژیکی دریایی ایجاد کرده و در مناطق فراتر از صلاحیت ملی (به طور خلاصه بی‌بی‌ان‌جی<sup>۴</sup>) سندی را تحت کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها<sup>۵</sup> ایجاد کند. به پیشنهاد کارشناسان، دولت هند نیز بایستی همین موضوع را بررسی کرده و با توجه به نگرانی‌های ملی خود در مورد توسعه‌ی پایدار، مشارکت خود در بی‌بی‌ان‌جی را افزایش دهد [۳۳].

در کنار فعالیت‌های مرتبط با مواد معدنی دریایی مانند اکتشاف و بهره‌برداری، باید به حفاظت از موجودات دریایی اهمیت داده شود. در حال حاضر، مقررات بهره‌برداری مواد معدنی در سازمان بین‌المللی بستر دریا<sup>۶</sup> مورد بحث و بررسی قرار گرفته و بسته به موضع هند در این زمینه، احتمالاً چند سالی تا نهایی‌شدن فاصله دارد. با این حال، بسیار مهم است که در این مقطع، فهرستی از منابع دریایی هند - چه زنده و چه غیرزنده- تهیه شود. بنابراین، پایگاه داده‌ی ملی منابع دریایی، شامل بررسی همه‌جانبه‌ی منابع موجود در بستر دریا، باید به سرعت توسعه یابد [۳۳].

1 Seamount Ferro Manganese Crust (SFMC)

2 Convention of Biological Diversity (CBD)

3 United National General Assembly (UNGA)

4 biological resources in areas beyond national jurisdiction (in short called 'BBNJ')

5 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)

6 International Seabed Authority (ISBA)



فصل سوم

دکترین دریایی هند

### ۳-۱- مقدمه

اگرچه زمین زیستگاه اولیه و طبیعی بشر بوده و در فعالیت‌های سیاسی، اقتصادی، نظامی و اجتماعی وی نقش اساسی دارد، اما اقیانوس‌ها همواره به‌طور مستقیم و غیرمستقیم بر رویدادهای خشکی تأثیرگذار بوده‌اند. پیشرفت‌های تکنولوژیکی و دریایی دو قرن اخیر، به‌طور قابل‌توجهی نقش و تأثیر محیط دریایی را تغییر داده‌است. اقیانوس‌ها از یک وسیله‌ی حمل و نقل برای تجارت و انتقال قدرت به خشکی، به مجرای اصلی تجارت بین‌المللی تبدیل شده و در اقتصاد جهانی نقش محوری دارند. امروزه اقیانوس‌ها و بستر دریاها به‌عنوان تأمین‌کنندگان منابع و توانمندسازهای مهم رشد و شکوفایی ملی شناخته می‌شوند. قدرت دریایی یکی از اجزای مهم قدرت ملی بوده و عامل اصلی رشد و توسعه‌ی ملی به‌شمار می‌رود. این موارد باعث معطوف‌شدن توجه به صورت مداوم و جهانی، از خشکی به سمت دریا شده و بسیاری از کشورها از جمله هند، چشم‌انداز دریایی خود را گسترش داده‌اند [۵۴،۵۳،۵۲].

آلفرد تایر ماهان، مورخ تحسین‌شده‌ی نیروی دریایی، دریا را به‌عنوان یک «بزرگراه بزرگ» و «اشتراک گسترده» توصیف کرده که تجار و نیروهای نظامی، آزادانه بر روی آن در حرکت بودند. نظریه‌پرداز مشهور آمریکایی، «قدرت دریایی» را ابزار ضروری دولت‌ها و «دسترسی دریایی» (تجاری، دیپلماتیک و نظامی) را عنصر حیاتی استراتژی دریایی توصیف کرده‌است. او معتقد است که دسترسی همه‌جانبه به فضاهای حیاتی دریایی، این ظرفیت را دارد که یک کشور را به جایگاه قدرت بزرگ سوق دهد. وابستگی هند به دریاها برای تجارت و بازرگانی، حفاظت از خطوط دریایی را ضروری می‌کند. نظریه‌پردازان و دست‌اندرکاران دریانوردی هند در حال درک این واقعیت هستند که وضعیت امروز نه تنها به دلیل جهانی‌شدن و وابستگی متقابل اقتصادی، بلکه به دلیل افزایش چالش‌های غیرسنتی و کاهش رغبت کشورها به درگیری‌های دریایی (علی‌رغم تحولات دریای سیاه و دریای چین جنوبی) پیچیده‌تر از گذشته است. امروزه مقابله با تهدیدات دریایی نیازمند مشارکت و هم‌افزایی مشترک برای حفظ ابتکارات امنیتی در سواحل است [۵۵]. در دهه‌ی گذشته، وابستگی هند به محیط دریایی خود به‌طور قابل‌توجهی افزایش یافته‌است؛ زیرا قدرت اقتصادی، نظامی و تکنولوژیکی آن افزایش یافته، تعاملات جهانی‌اش گسترده شده و الزامات امنیت ملی و منافع سیاسی آن به تدریج فراتر از منطقه‌ی اقیانوس هند کشیده شده‌است. به نظر می‌رسد امروز تردید کمی وجود دارد که قرن بیست و یکم «قرن دریاها» برای هند بوده و دریاها به‌عنوان یک عامل کلیدی در تجدید حیات جهانی آن باقی خواهند ماند [۵۶].

امروزه در عصر جهانی‌شدن تجارت، رشد اقتصادی کشورهای مانند چین، هند و ژاپن در تجارت جهانی از یک سو و نقش ویژه خلیج فارس و ایران به عنوان منطقه‌ی تأمین‌کننده‌ی انرژی (نفت و گاز) از سوی دیگر، اهمیت اقیانوس هند را به عنوان محدوده‌ی استراتژیک اتصال این دو منطقه صدچندان نموده‌است. نقش این منطقه‌ی ژئوپلیتیک در تأمین انرژی، وجود تنگه‌های پرتردد، بازار مصرفی انبوه و وجود قدرت‌هایی با رشد اقتصادی بالا، منجر به اهمیت جایگاه جهانی و تغییر موازنه‌ی قدرت دریایی در آن گردیده‌است. بسیاری از کشورهای منطقه و قدرت‌های فرامنطقه‌ای مانند کشورهای اتحادیه اروپا، چین، هند، آمریکا و ژاپن [در ظاهر] برای جلوگیری از دزدی دریایی و تروریسم، به طور مداوم حضور نیروی دریایی و توانایی‌های نظامی خود را در اقیانوس هند و نقاط استراتژیک آن افزایش داده‌اند؛ اما بدون شک هدف آن‌ها از افزایش فعالیت‌های دریایی، برنامه‌ریزی جهت دست‌گرفتن معادله‌ی قدرت در دوران پس از جهانی‌شدن تجارت و توسعه‌ی اقتصادی است. بدون شک بزرگترین چالش دهلی نو در حوزه‌ی دریایی پکن است. از سال ۲۰۰۸ میلادی و زمانی که پکن برای اولین بار کشتی‌های جنگی خود را برای انجام وظایف ضد دزدی دریایی به خلیج عدن فرستاد، حضور نظامی چین در شرق اقیانوس هند به طور قابل‌توجهی گسترش یافته‌است. پکن از طریق سرمایه‌گذاری و تعریف پروژه‌های توسعه‌ی زیرساختی، به دنبال اعمال نفوذ بر کشورهای خلیج بنگال است. بنگلادش، میانمار، سریلانکا و تایلند همگی از ابتکار کمربند و جاده‌ی چین بهره برده‌اند. برخی کشورها حتی اجازه داده‌اند که از تأسیسات تجاری ساخته‌شده توسط چین در قلمرو آن‌ها برای مقاصد شبه نظامی استفاده شود. دولت هند برای مقابله با چین، به دنبال تقویت نیروی دریایی و افزایش حضور دریایی خود در اقیانوس هند بوده‌است [۶۰،۵۹،۵۸،۵۷،۵۵].

ابعاد استراتژیک، امنیتی و ژئوپلیتیکی اقتصاد دریا در سطح جهانی و به ویژه در زمینه‌ی همسایگی دریایی هند، توسط گروه کارشناسان مختلفی مورد مطالعه قرار گرفته است. متخصصان توصیه کرده‌اند که برای تدوین سیاست، اجرا و نظارت بر جنبه‌های مختلف اقتصاد دریا، یک سازوکار نهادی سطح بالا به صورت چندبخشی ولی یکپارچه ایجاد شده و از هم‌افزایی بین بخش‌ها و تخصیص بودجه‌ی کافی اطمینان حاصل شود. برای نظارت بر اجرای طرح‌ها نیز ایجاد مکانیسم‌های تابعه در سطح وزارتخانه‌های متداخل، دولت‌های ایالتی و سایر نهادهای مشابه توصیه شده‌است. این امر نیازمند همگرایی سیاست‌ها و اقدامات عملیاتی در تمام سطوح مرتبط است. همچنین گسترش آگاهی پیرامون حوزه‌های مختلف دریایی، بخشی حیاتی از این رویکرد خواهد بود. این موضوع شامل یکپارچه‌سازی چارچوب ملی، اطلاعات جغرافیایی و برنامه‌های فضایی است که می‌تواند برای برنامه‌ریزی فضای دریایی مورد استفاده قرار گیرد. اهمیت بازنگری مستمر، انطباق و بهبود قابلیت‌ها و زیرساخت‌های امنیتی دریایی برای کاهش و اجتناب از

تهدیدات، همراه با همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی مورد تأکید کارشناسان این حوزه است. همچنین دولت هند باید به دقت شرکای بین‌المللی دارای منافع مشترک، دانش و قابلیت‌های اثبات‌شده در اقتصاد دریا را با هدف اشتراک‌گذاری، انطباق و انتقال فناوری شناسایی کند و این موضوع مزایای طولانی مدتی برای این کشور در پی خواهد داشت.

در این راستا، هند باید یک محور مهم و نوظهور اقتصادی و استراتژیک را که از ساحل شرقی آفریقا تا اقیانوس آرام غربی گسترش می‌یابد شناسایی کند؛ نام آن محور سیشل-سنگاپور-ساموآ است. این کشور برای افزایش حسن‌نیت و وابستگی متقابل با سایر شرکای دریایی و همسایگان، باید به نوبه‌ی خود توانایی‌هایش را با آن‌ها به اشتراک بگذارد. این امر شامل استفاده از کمک‌های مشارکتی توسعه برای اجرای پروژه‌های دریایی می‌باشد. برای درک الزامات همسایگان دریایی هند و ارائه‌ی کمک‌های متمرکز جهت توسعه‌ی ظرفیت آن‌ها از طریق تأمین سخت‌افزار، آموزش، عملیات مشترک، جمع‌آوری و اشتراک‌گذاری داده‌ها و رشد آگاهی آن‌ها در حوزه‌ی دریایی و امدادرسانی بلایا، باید یک طرح جامع و فراگیر توسعه یابد.

توصیه شده‌است که دولت هند، یک برنامه‌ی اقدام مؤثر برای افزایش تأمین مالی و افزایش رشد اقتصاد دریایی آغاز کند؛ به عنوان مثال، می‌توان به هماهنگی بیشتر با مؤسسات مالی چندجانبه و جهانی برای گسترش دسترسی به منابع مالی از طریق بازارهای اوراق قرضه سبز و آبی اشاره نمود.

پرورش یک گروه مذاکره‌کننده برای دفاع از منافع هند و اداره‌ی اقیانوس‌ها در افق بلند مدت، نیازمند توسعه‌ی یک رویکرد مدون‌شده متأثر از چارچوب قوانین در حال تحول جهانی می‌باشد. برای دستیابی به این امر و ارائه‌ی بالاترین سطح آموزش و ارتقا مهارت مسئولان مرتبط، باید دوره‌های مناسبی در مؤسسات آموزشی تدوین گردد.

### ۲-۳- امنیت دریایی هند

#### ۱-۲-۳- اصطلاح امنیت دریایی

در حالی که کشور هند زبان ملی ندارد، زبان‌های هندی و انگلیسی به عنوان زبان‌های رسمی برای استفاده توسط دولت این کشور، تعیین شده‌است. اصطلاح به کار رفته برای ارجاع به امنیت دریایی در زبان هندی، عبارت «سامودری سوراکشا» است. کلمه‌ی سامودری به معنای «مربوط به دریا» یا «دریایی» بوده و سوراکشا می‌تواند به طور همزمان به «دفاع»، «ایمنی» و یا «امنیت» بر اساس زمینه‌ی استفاده از آن ترجمه شود. در کنار هم این لفظ



امنیت دریایی ترجمه می‌شود. از آنجایی که انگلیسی، زبان رایج در حوزه‌های سیاست رسمی و عملیاتی است، اصطلاح امنیت دریایی معمولاً به گونه‌ای استفاده می‌شود که با کشورهای انگلیسی زبان و آژانس‌های دریایی آن‌ها همسو باشد [۶۱].

### ۳-۲-۲- تعریف رسمی هند از امنیت دریایی و استفاده از آن

هیچ تعریف خاص ملی از امنیت دریایی در هند وجود ندارد. دکتربین دریایی هند - سندی که توسط نیروی دریایی هند صادر شده است - امنیت دریایی را به عنوان رهایی از تهدیدات موجود در دریا و ناشی از دریا معرفی می‌کند. بدیهی است که در غیاب یک تعریف ملی واحد از امنیت دریایی، ادارات دولتی هند در مورد آنچه امنیت دریایی مستلزم آن است، اجماع ندارند [۶۲، ۶۳].

فقدان یک چارچوب مشترک برای امنیت دریایی، اغلب منجر به مقاومت در برابر اقدامات امنیتی شده و به عنوان تجاوز به اختیارات یک بخش تلقی می‌شود. به عنوان مثال، پیشنهاد وزارت دفاع برای نصب فرستنده‌ی شناسایی رادیویی در قایق‌های ماهیگیری هندی با مخالفت زیادی از سوی اداره‌ی شیلات و اتحادیه‌های مربوطه مواجه شد؛ زیرا دیدگاه آن‌ها از امنیت دریایی (توانایی ماهیگیری بدون محدودیت) با دیدگاه وزارت دفاع (شناسایی دائمی تمامی شناورهای فعال در سواحل هند) در تضاد بود [۶۴]. تعریف ملی از امنیت دریایی می‌تواند زمینه‌ی فعالیت راهبردی را فراهم کرده و نقش هر یک از ذینفعان مختلف در راستای دستیابی به اهداف و منافع ملی هند را مشخص نماید [۶۱].

### ۳-۲-۳- اسناد کلیدی هند برای تعریف و درک صحیح از امنیت دریایی

دکترین دریایی هند و تضمین دریاهای امن به عنوان استراتژی امنیت دریایی هند، دو سند رسمی مهم در حوزه‌ی امنیت دریایی هند می‌باشند. جالب توجه است که هر دوی این اسناد توسط نیروی دریایی هند منتشر شده و دو محدودیت مهم ایجاد کرده‌است: اولاً، از آنجایی که نیروی دریایی عملاً بخشی از دولت است، هیچ اختیاری بر سایر بخش‌های هم‌تا - نظامی یا غیرنظامی - اعمال نمی‌کند. بنابراین مشروعیت سیاست‌های موجود در آن، منوط به این است که سایر بخش‌ها آن را به عنوان اسناد اصلی تشخیص داده و مفاد آن را داوطلبانه بپذیرند. ثانیاً، اگرچه در عنوان هر دو سند از کلمه‌ی «دریانوردی» استفاده شده اما محتویات آن‌ها کاملاً و آشکاراً مبتنی بر دیدگاه دریایی است. در واقع، دکتربین دریایی هند به طور خاص به مفاهیم و اصول استفاده از قدرت دریایی هند پرداخته و بیشتر یک دکتربین دریایی است و نه آنچه سایر کشورها به عنوان دکتربین ملی دریایی در نظر می‌گیرند. علیرغم این محدودیت‌ها، این اسناد درک و بینش خوبی در مورد جهت‌گیری تفکر استراتژیک دریایی در هند ارائه می‌دهند. تضمین امنیت دریاهای شامل

فهرستی از منافع دریایی هند است و از جمله‌ی آن‌ها می‌توان به ایمنی و امنیت شهروندان هندی، امنیت در بخش‌های کشتیرانی، ماهیگیری، تجارت، تأمین انرژی، دارایی‌ها و منابع در حوزه‌ی دریایی اشاره نمود. بدیهی است که امنیت دریایی، اهداف و راهبردهای مربوط به آن، از ماهیتی کاملاً دریایی برخوردارند؛ بنابراین، تألیف کتاب توسط نیروی دریایی در این زمینه، کاملاً قابل درک است، اما این سند در بیان یک استراتژی جامع برای تأمین الزامات امنیت دریایی ملی ناکام است. در نتیجه، به دلیل فقدان یک سند ملی دولتی که دارای اختیارات لازم برای تطابق الزامات، اهداف و راهبردهای امنیت دریایی باشد، اختلاف محسوسی بین اهداف و وسایل موجود حس می‌شود [۶۱].

### ۳-۲-۴- عناصر امنیت دریایی هند

حفاظت از محیط‌زیست، ایمنی دریانوردی، مدیریت شیلات، مدیریت منابع غیرزنده، مبارزه با تروریسم، اجرای قانون، بازدارندگی و عملیات دریایی عناصر امنیت دریایی هند را تشکیل می‌دهند. سند استراتژی دریایی هند، تهدیدات امنیتی سنتی و غیرسنتی را مشخص کرده و بر نقش عملیات دریایی در کاهش هر دو تأکید می‌کند. در نتیجه، بازدارندگی در حوزه‌ی دریایی به عنوان نقش مهم نیروی دریایی در زمان صلح توصیف می‌شود. این استراتژی تروریسم، دزدی دریایی، ماهیگیری غیرقانونی، فعالیت‌های مجرمانه در دریا و تغییرات آب و هوایی و بلایای طبیعی را به عنوان تهدیدهای غیرسنتی برای هند فهرست می‌کند. ممکن است موضوعاتی همچون حفاظت از محیط‌زیست و ایمنی دریانوردی در این اسناد نباشند ولی به عنوان چالش‌های امنیتی دریایی شناخته می‌شوند [۶۵، ۶۶].

### ۳-۲-۵- تکامل در استفاده‌ی هند از اصطلاح امنیت دریایی

حمله‌ی تروریستی بمبئی در سال ۲۰۰۸ میلادی، مسلماً بزرگترین شتاب‌دهنده‌ی تغییر نگرش در مورد امنیت دریایی هند بود. قبل از وقوع این حملات، دولت هند برخورد کمی با مسائل امنیتی دریانوردی داشته و حتی یک سازمان چند عاملی برای مقابله با این تهدیدات وجود نداشت. پس از رخداد این حملات، تلاش‌هایی برای تقویت سازوکارهای نهادی مرتبط با امنیت دریایی صورت گرفت.

نیروی دریایی هند، با هدف فراهم‌شدن امکان همکاری بین سازمانی و با نظارت غیرنظامی بیشتر، به طور رسمی به عنوان آژانس اصلی امنیت دریایی نامگذاری شد؛ این اقدام به طور قابل توجهی مشارکت دولت و ذینفعان حوزه‌ی دریایی را در زمینه‌ی امنیت دریایی افزایش داده‌است، اما برای افزایش هم‌افزایی آن‌ها هنوز اقدامات زیادی باید انجام شود [۶۷]. انتصاب هماهنگ‌کننده‌ی ملی دریایی، گامی اساسی در جهت ایجاد قابلیت‌های مشارکتی و عملیاتی بیشتر بین چند سازمان برای تأمین امنیت دریایی خواهد بود [۶۸]. افزایش توانایی‌های گارد ساحلی هند در مقابله با طیف وسیعی از چالش‌های عملیاتی،

ممکن است به تکامل معماری امنیت دریایی این کشور کمک کند. در سال‌های اخیر، گارد ساحلی هند با به خدمت گرفتن چندین کشتی گشت‌زنی بزرگ‌تر و بهره‌گیری از یک بازوی هوایی توانمند، امکان عملیات در بردهای بیشتر از خط ساحلی و افزایش اثربخشی را فراهم کرده‌است [۶۹]. به مرور زمان، ممکن است تعدادی از وظایف امنیتی نیروی دریایی هند به گارد ساحلی انتقال یافته و در این صورت نیروی دریایی تلاش‌های خود را روی عملیات‌های دریایی پیشرفته در منطقه‌ی اقیانوس‌های هند و آرام متمرکز می‌کند [۶۱].

### ۳-۲-۶- نیروی دریایی هند

نیروی دریایی هند، در واقع شاخه‌ی دریایی نیروهای مسلح هند می‌باشد. رئیس‌جمهور هند فرماندهی کل قوای نیروی دریایی هند را در دست دارد. رئیس ستاد نیروی دریایی<sup>۱</sup> معمولاً یک افسر چهار ستاره با درجه‌ی دریائید است و نیروی دریایی را فرماندهی می‌کند [۷۰].

ریشه‌ی تاسیس نیروی دریایی هند، به شرکت دریایی هند شرقی (بریتانیا) بازمی‌گردد. انگلیسی‌ها در سال ۱۶۱۲ میلادی، برای محافظت از کشتی‌های تجاری خود، این شرکت را تأسیس نمودند. از سال ۱۸۳۰ میلادی، نام «شرکت دریایی کمپانی هند شرقی» به «نیروی دریایی سلطنتی هند» تغییر یافت. از سال ۱۹۵۰ میلادی، همزمان با تشکیل نظام جمهوری در کشور هند، نام این نیرو از نیروی دریایی سلطنتی به «نیروی دریایی هند» تغییر کرد [۷۰].

اگرچه وظیفه‌ی اصلی نیروی دریایی هند، حفظ امنیت مرزهای آبی این کشور می‌باشد، اما دولت از نیروی دریایی برای کمک به روابط فرامرزی از طریق شرکت در تمرینات مشترک، بازدید از بنادر و مأموریت‌های بشردوستانه مانند امدادسانی استفاده می‌کند. در سال‌های اخیر، تجهیزات نیروی دریایی هند دستخوش نوسازی قابل توجهی شده و بسیاری از تجهیزات فرسوده‌ی در حال خدمت، جایگزین شده‌اند. نیروی دریایی هند، پنجمین نیروی دریایی دنیاست که دارای چهار ناو هواپیمابر بوده و با ساخت یک فروند ناو هواپیمابر در سال ۲۰۱۳ میلادی، به پنج کشور دارای تکنولوژی ساخت ناوهای هواپیمابر پیوسته‌است. این ناو که به گفته‌ی وزیر دفاع کشور هند یک افتخار ملی در طراحی و ساخت صنایع جنگی است، با ۴۷۵۰۰ تن وزن و ۲۶۰ متر طول، اولین ناو هواپیمابر ساخت این کشور محسوب می‌شود. کشور هند توانست پس از کشورهای روسیه، فرانسه، انگلیس و آمریکا، اولین تولیدکننده‌ی ناو هواپیمابر باشد. خروج این ناو از یک ساختمان در نزدیکی بندر کوچی هند، کشور چین را شوکه کرده و مجدداً روابط اقتصادی این دو کشور را تحت تأثیر قرار داده‌است. از دیگر دستاوردهای نیروی دریایی هند، می‌توان به ساخت زیردریایی اتمی آری هانت اشاره کرد که تعداد آن‌ها مشخص نیست. در قرن بیست و یکم، نیروی دریایی هند وظایف مهم و مختلفی را بر دوش خود احساس می‌کند [۷۰]:

1 CNS

- در رابطه با دیگر نیروهای مسلح اتحادیه، اقدام به جلوگیری از هرگونه تهدید یا تجاوز علیه سرزمین، مردم یا منافع دریایی هند، در جنگ و صلح؛
- توجه به نفوذ در آب‌های منطقه‌ای هند، برای پیشبرد اهداف سیاسی، اقتصادی و امنیتی؛
- در همکاری با گارد ساحلی هند، مسئولیت اطمینان از نظم و ثبات در مناطق دریایی هند؛
- فراهم کردن همیاری (از جمله امدادسانی) با همسایگان آب‌های هند.

همچنین، وزیر دفاع هند، در ششمین کنفرانس امنیت آسیا (موسوم به «گفتگوی شانگری-لا») با حضور نمایندگان ۲۶ کشور جهان، تصریح کرد که هندوستان آمادگی دارد برای دستیابی به یک دنیای بهتر، به عنوان بخشی از یک نظام امنیتی کثرت‌گرا، نقشی کلیدی ایفا کند؛ نقشی برای افزایش شراکت هند در تامین امنیت جهانی مانند حضور در مأموریت‌های سازمان ملل یا قرارگرفتن در برابر تهدیدات مشترک (مانند دزدان دریایی سومالی)[۷۰].

### ۳-۲-۷- مدرن‌سازی نیروی دریایی هند

امروزه چالش‌های امنیتی در منطقه‌ی اقیانوس هند به عنوان قلب اقتصاد جهان در حال افزایش بوده و رقابت برای نفوذ و اثرگذاری در این منطقه بیش از همه‌ی کشورها بین آمریکا، چین و هند در جریان است [۷۱]. از این رو توافقنامه‌ها و مشارکت‌های جمعی متعددی برای رسیدن به اهداف مدنظر کشورهای حاشیه‌ی اقیانوس هند و بعضاً بازیگران فرامنطقه‌ای شکل گرفته که از مهم‌ترین آن‌ها «گردهمایی دریایی اقیانوس هند» به اختصار «آیونز» است و هند تلاش‌های گسترده‌ای برای تداوم آن انجام می‌دهد [۷۲]. اولین دوره‌ی گردهمایی دریایی اقیانوس هند در سال ۲۰۰۸ میلادی در کشور هند برگزار شد و یک ابتکار داوطلبانه برای افزایش همکاری‌ها بین نیروی دریایی کشورهای ساحلی منطقه‌ی اقیانوس هند می‌باشد؛ این گردهمایی هدف خودش را با ارائه‌ی یک انجمن باز و فراگیر برای بحث پیرامون مسائل دریایی مرتبط با منطقه‌ی اقیانوس هند دنبال می‌کند [۷۳].

«آیونز» متشکل از ۲۵ کشور عضو و ۸ کشور ناظر شامل چین، آلمان، ایتالیا، ژاپن، ماداگاسکار، هلند، روسیه و اسپانیا بوده که در ۴ زیرگروه منطقه‌ای قرار می‌گیرند [۷۴]. این گروه‌هایی هر دو سال یک بار در میان کشورهای ساحلی اقیانوس هند برگزار می‌شود [۷۵]. ریاست آیونز دوره‌ای بوده و از میان کشورهای عضو انتخاب می‌شود. کشورهای هند (۱۰-۲۰۰۸)، امارات (۱۲-۲۰۱۰)، آفریقای جنوبی (۱۴-۲۰۱۲)، استرالیا (۱۶-۲۰۱۴)، بنگلادش (۱۸-۲۰۱۶)، ایران (۲۱-۲۰۱۸) و فرانسه (۲۳-۲۰۲۱) تاکنون ریاست آن را بر عهده داشته‌اند [۷۶]. آیونز دارای چهار کارگروه اصلی شامل کارگروه امنیت دریایی، کارگروه کمک‌های بشردوستانه، کارگروه مبارزه با بلایای طبیعی و کارگروه تبادل اطلاعات است و البته مهم‌ترین آن‌ها کارگروه امنیت دریایی می‌باشد [۷۷]. آخرین تمرینات دریایی آیونز مجموعاً با حضور ۱۵ کشور عضو از جزایر گوا تا دریای عرب و از تاریخ ۲۶ تا ۳۰ مارس ۲۰۲۲ میلادی انجام شد؛ هدف آن تقویت همکاری‌ها در زمینه‌ی کمک‌های بشردوستانه و امدادسانی بود و با حضور کشتی‌های جنگی، هواپیماهای شناسایی دریایی و هلیکوپترهای نیروی دریایی کشورهای بنگلادش، فرانسه، هند و ایران به انجام رسید [۷۸]. در مجموع این آزمایش، گام مهمی برای همکاری و واکنش جمعی ناوگان دریایی منطقه‌ی اقیانوس هند تلقی شده و راه را برای تقویت بیشتر همکاری‌های منطقه‌ای هموار می‌کند [۷۹].

در این میان، هند به عنوان یکی از مهم‌ترین کشورهای حاشیه‌ی اقیانوس هند در تلاش است تا از طریق این‌گونه آزمایش‌ها، قدرت منطقه‌ای خود را ارتقا بخشیده و ناوگان نیروی دریایی خود را شامل کشتی‌ها، زیردریایی‌ها و هواپیماها نوسازی کرده و گسترش دهد. همچنین توسعه‌ی پایگاه‌ها و تأسیسات بندری جدید، به منظور ارتقای توانایی‌های رزمی و حفاظت از منافع اقتصادی در منطقه‌ی اقیانوس هند در دستورکار دولت قرار دارد [۷۲].

تا ماه ژوئیه ۲۰۲۲ میلادی، نیروی دریایی هند دارای ۲ ناو هواپیمابر، ۱ اسکله‌ی حمل و نقل آبی خاکی (سکوی فرود)، ۱۱ ناوشکن، ۱۲ ناوچه، ۲ زیردریایی مجهز به موشک بالستیک با توان حمل مهمات هسته‌ای، ۱۶ زیردریایی تهاجمی با نیروی متعارف، ۲۲ فروند ناوچه‌ی سبک کوروت، ۱۰ فروند شناور بزرگ گشت دریایی، ۵ ناوگان تانکر و انواع شناورهای کمکی و قایق‌های کوچک گشتی بود [۸۰]. همچنین نیروی دریایی هند قصد دارد طی ۱۰ سال آینده حداقل ۶ زیردریایی کلاس «پی-۷۵» و شش فروند «اِس‌اِس‌ان»<sup>۲</sup> را به خدمت بگیرد.

1 P-75

2 SSN



شکل ۵۲- ناو هواپیمابر INS Vikramaditya، پرچم‌دار نیروی دریایی هند

نیروی دریایی هند برای ایجاد یک نیروی بازدارنده‌ی قدرتمند در برابر چین، به دنبال راه‌اندازی دومین زیردریایی هسته‌ای با قابلیت پرتاب موشک بالستیک «اس‌اس‌بی‌ان»<sup>۱</sup> پس از «آی‌ان‌اس آریهانت»<sup>۲</sup> است. همچنین برنامه‌هایی برای ساخت یک قایق پیشرفته از کلاس «اس-۴۳» در دست اجراست. در همین حال، ساخت موشک‌های بالستیک زیردریایی برای کلاس جدید «اس‌اس‌بی‌ان» تا برد ۸۰۰۰ کیلومتر در دست بررسی است [۸۱].

تلاش‌های نوسازی نیروی دریایی هند می‌تواند به عنوان پاسخی به قابلیت‌های دریایی رو به رشد سایر بازیگران منطقه‌ای مانند چین و پاکستان تلقی شود. به هر حال افزایش توانایی‌های دریایی هند تأثیر مستقیمی بر توازن قوا در منطقه‌ی اقیانوس هند داشته و ممکن است منجر به مسابقه‌ی تسلیحاتی و تنش‌های احتمالی با سایر کشورهای منطقه شود. همچنین، افزایش حضور نیروی دریایی هند در این منطقه می‌تواند منجر به افزایش نظارت شود که تأثیر منفی بر امنیت این منطقه‌ی استراتژیک دارد. البته نوسازی نیروی دریایی هند، ایجاد یک نیروی بازدارنده‌ی قوی در برابر دشمنان بالقوه و تقویت همکاری با سایر کشورهای منطقه از طریق برگزاری مانورهای مشترک و سایر ابتکارات، به ثبات منطقه‌ای کمک می‌کند. به طور کلی، هند از نظر تخصیص بودجه‌ی نظامی جزو پنج کشور اول جهان بوده و تجهیز و نوسازی نیروی دریایی هند، ممکن است از راه‌های زیر بر

1 SSBN

2 INS Arihant

3 S-4

ثبات منطقه‌ای در جنوب آسیا تأثیر بگذارد[۵۶]:

۱) گسترش توانمندی‌های دریایی هند، از جمله دستیابی به کشتی‌های جدید، زیردریایی‌های هسته‌ای، ناوهای هواپیمابر، هلیکوپترهای تهاجمی جدید و پیشرفته و بروزرسانی چشم سوم از طریق ماهواره‌های جاسوسی، ممکن است به طور بالقوه تعادل قدرت را در منطقه به نفع هند تغییر داده و به تنش‌های نظامی با کشورهای همسایه مانند پاکستان دامن بزند. به طور کلی، تلاش‌های جاه‌طلبانه‌ی هند می‌تواند به مسابقه‌ی تسلیحاتی در منطقه منجر شود.

۲) افزایش حضور نیروی دریایی هند در منطقه، به معنای افزایش گشت‌زنی و نظارت بر اقیانوس هند است که درگیری‌های بالقوه با سایر کشورهای جنوب آسیا، به‌ویژه پاکستان را اجتناب‌ناپذیر می‌کند. این موضوع بر امنیت دریایی منطقه‌ی جنوب آسیا اثر منفی دارد.

۳) تلاش‌های نیروی دریایی هند برای نوسازی ناوگان دریایی خود، ممکن است منجر به افزایش هزینه‌های نظامی سایر کشورهای منطقه شده و در توسعه‌ی اقتصادی این کشورها اختلال ایجاد نماید؛ در نتیجه به طور بالقوه نابرابری درآمد را افزایش داده و در نهایت به بی‌ثباتی و هرج و مرج منجر می‌شود.

۴) نوسازی نیروی دریایی هند دارای پیامدهای اقتصادی برای منطقه است؛ زیرا افزایش قدرت دریایی هند نفوذ این کشور را بر مسیرهای تجاری و دسترسی به منابع اقیانوس هند افزایش می‌دهد. افزایش نفوذ هند بر این موارد باعث بروز پیامدهای اقتصادی منفی برای کشورهای همسایه مانند پاکستان می‌شود[۸۲].

به طور کلی، اقدامات هند در نوسازی نیروی دریایی و نظارت دقیق بر تحولات منطقه‌ی اقیانوس هند برای سایر کشورهای منطقه بسیار حائز اهمیت است. هند در حال تجهیز نیروی دریایی خود بوده و در این راستا تلاش مضاعفی برای سرمایه‌گذاری و به‌کارگیری شناورهای دریایی، زیردریایی‌ها، هواپیماها، سیستم‌های تسلیحاتی، توسعه‌ی پایگاه‌ها و زیرساخت‌های دریایی جدید انجام می‌دهد. از این رو در آینده‌ی نزدیک، علاوه بر تقویت نیروی دریایی کشورهای منطقه نظیر پاکستان، ایران و چین، رقابت این کشورها با بازیگران فرامنطقه‌ای در اقیانوس هند، به منظور کنترل تجارت جهانی و تأمین امنیت انرژی، گسترش می‌یابد؛ در این صورت چالش‌های امنیتی در منطقه‌ی اقیانوس هند افزایش خواهد یافت. در نتیجه، هند به عنوان نیروی فعال در گردهمایی دریایی اقیانوس هند، برای پیگیری منافع و اهداف خود درصدد برقراری توازن و تعادل بین قدرت‌های دریایی در منطقه است[۷۲].

### ۳-۳- چشم‌انداز استراتژی امنیت دریایی هند

در قرن بیست و یکم، توسعه و شکوفایی هند در حوزه‌ی دریایی مشهود است. تاریخ بشر، به خوبی نقش و سهم نیروی دریایی را در رشد و شکوفایی ملت‌های بزرگ نشان می‌دهد. اِعمال موثر قدرت دریایی و به‌کارگیری ابزارهای اولیه‌ی آن، به‌ویژه نیروی دریایی و گارد ساحلی، نیازمند یک استراتژی فراگیر برای دستیابی به اهداف استراتژیک دریایی است. مسئله‌ی «آزادی استفاده از دریاها» استراتژی نظامی و دریایی هند است که توسط نیروی دریایی این کشور در سال ۲۰۰۷ میلادی منتشر شد و بر اهمیت محیط دریایی و محوریت امنیت دریایی در توسعه‌ی ملی تأکید دارد. این دیدگاه، استدلالی برای احیای مجدد قدرت دریایی هند ارائه کرده و با در نظر گرفتن نقش محوری برای نیروی دریایی این کشور، یک استراتژی منطقی مبتنی بر «آزادی استفاده از دریاها برای اهداف ملی تحت هر شرایطی» رونمایی کرد. این استراتژی، نقش مهمی را برای نیروی دریایی هند به عنوان یک شتاب‌دهنده در زمینه‌ی صلح، امنیت و ثبات اقیانوس هند تعریف کرد. در دهه‌ی گذشته، از این استراتژی برای جهت‌دهی و راهنمایی بلندمدت به نیروی دریایی هند در یک محیط پویا استفاده شده‌است. همچنین به منظور بروز نگاه‌داشتن آن، با توجه به تحولات در محیط ژئواستراتژیک و تغییرات مربوطه در الزامات و تأثیرات استراتژیک دریایی، در بعضی موارد آن تجدیدنظری صورت گرفته‌است [۵۶].

استراتژی موردنظر، نقش‌ها و ابزارهای مختلف نیروی دریایی هند را به صورت یکپارچه به‌کار می‌گیرد. همچنین از ظرفیت همکاری و هماهنگی دریایی آژانس‌های متعدد هند با کشورهای دوست استفاده می‌کند. این استراتژی، در حالی که بر نیروی دریایی هند به عنوان نیروی دریایی اصلی کشور متمرکز است، برای هم‌افزایی اقدامات حوزه‌ی دریایی



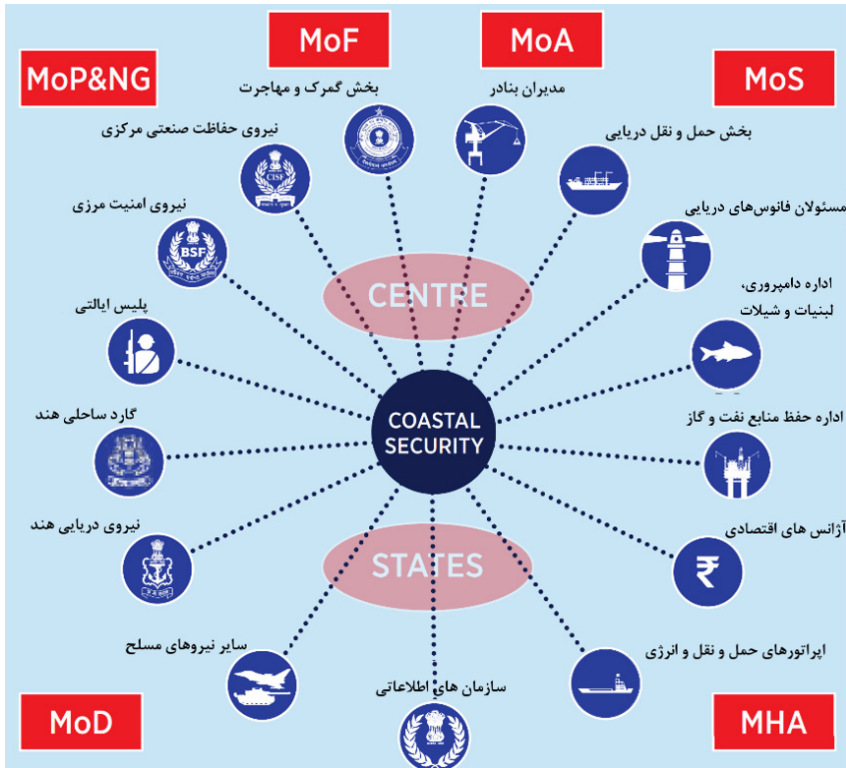
با سایر ذینفعان، چارچوب وسیع‌تری را فراهم می‌کند. همچنین، مفاد این استراتژی بر اساس اصول و مفاهیم امنیت ملی و قدرت دریایی بوده و در دکتترین مشترک نیروهای مسلح هند و دکتترین دریایی هند بیان شده‌است [56].

منظور از امنیت دریایی هند، حفاظت از منافع ملی دریایی در همه حال است. اهداف امنیت دریایی هند که از عبارت فوق فهمیده می‌شود عبارتند از [56]:

- ۱) جلوگیری از درگیری و گسترش ناامنی در هند؛
  - ۲) انجام عملیات نظامی دریایی، به نحوی که امکان خاتمه‌ی زودهنگام درگیری را با شرایط مطلوب برای هند فراهم کند؛
  - ۳) ایجاد یک محیط دریایی مطلوب و مثبت برای افزایش امنیت خالص در مناطق دریایی موردنظر هند؛
  - ۴) توسعه‌ی نیروی دریایی موردنیاز و حفظ توانایی‌ها برای برآوردن الزامات امنیتی دریایی هند؛
  - ۵) حفاظت از دارایی‌های ساحلی و فراساحلی هند در برابر حملات و تهدیدات ناشی از دریا یا در دریا.
- برای حصول اطمینان از امنیت دریاها، باید با در نظر گرفتن طیف وسیعی از تهدیدها، چالش‌ها، عوامل تعیین‌کننده و تحولات کلیدی، مجموعه اقدامات هماهنگ و مشترکی با همه‌ی ذینفعان منطقه صورت گیرد. در اجرای این استراتژی، نیروی دریایی هند در هماهنگی با گارد ساحلی این کشور، سایر نیروهای مسلح و آژانس‌های مختلف ایالتی که در قبال عناصر مختلف امنیت دریایی مسئولیت دارند، عمل خواهد کرد.
- استراتژی امنیت دریایی در واقع ترکیبی از پنج راهبرد مختلف برای دستیابی به اهداف امنیتی دریایی است. استراتژی بازدارندگی، استراتژی اساسی برای دفاع هند محسوب شده و جلوگیری از درگیری و ناامنی در هند، هدف اصلی نیروهای مسلح هند است [56].
- بر اساس گزارش اندیشکده‌ی سوئدی صلح بین‌المللی استکهلم، کشور هند در سال ۲۰۲۲ میلادی، به عنوان چهارمین سرمایه‌گذار بزرگ در هزینه‌های دفاعی جهان معرفی شده‌است. هزینه‌های دفاعی هند در مقایسه با سال قبل، حدود شش درصد افزایش یافته‌است. آمریکا با اختصاص ۳۹ درصد از هزینه‌های نظامی جهان به خود در سال ۲۰۲۲ میلادی، بزرگترین سرمایه‌گذار در این بخش بوده و پس از آن چین با اختصاص ۱۳ درصد، روسیه ۳/۹ درصد، هند ۳/۶ درصد و عربستان سعودی ۳/۳ درصد در رتبه‌های بعدی قرار گرفتند. این پنج کشور مجموعاً ۶۳ درصد از کل هزینه‌های نظامی جهان در سال ۲۰۲۲ میلادی را به خود اختصاص دادند. در این سال، ۱۵ سرمایه‌گذار بزرگ مجموعاً ۸۲ درصد از هزینه‌های نظامی جهان به ارزش ۱,۸۴۲ میلیارد دلار را به خود اختصاص داده بودند. مجموع هزینه‌های نظامی جهان در این سال، به میزان واقعی ۳/۷ درصد افزایش یافته و به بالاترین حد خود یعنی ۲۲۴۰ میلیارد دلار رسید [۸۳].

### ۳-۴- چارچوب امنیتی ساحلی و فراساحلی هند

در یک مکانیسم همکاری و هماهنگی، درک مشترک از چارچوبی که استراتژی در آن عمل خواهد کرد، بسیار ضروری است. جنبه‌های مختلف نقش‌ها، مسئولیت‌ها و کاربرد ابزارها و روش‌های مختلف در حوزه‌ی دریایی بر این اساس همسو شده و به تدریج هم‌افزایی خواهد شد. مطابق با صدور دستورات امنیتی سواحل، در فوریه سال ۲۰۰۹ میلادی، مسئولیت کلی امنیت دریایی، از جمله امنیت ساحلی و فراساحلی، به نیروی دریایی هند سپرده شد. علاوه بر این، نیروی دریایی به عنوان مسئول ارشد امنیت ساحلی در آب‌های سرزمینی تعیین شده‌است؛ از جمله آب‌های سرزمینی می‌توان به آب‌هایی که باید توسط پلیس دریایی ایالتی گشت‌زنی شود، اشاره کرد. به‌طور کلی سازمان‌های دخیل در تامین امنیت سواحل در شکل زیر ارائه شده‌است [۵۶].



شکل ۵۳- سازمان‌های دخیل در امنیت سواحل [۵۶]

امنیت سواحل زیرمجموعه‌ای از امنیت دریایی است که بر آب‌های ساحلی متمرکز است. تامین امنیت سواحل، از طریق تلاش‌های هماهنگ میان چند ذینفع در دولت و به منظور بازدارندگی همه‌جانبه در برابر تهدیدات سنتی و غیرسنتی انجام می‌شود. امنیت سواحل مفهوم گسترده‌ای دارد که شامل مدیریت مرزهای دریایی، امنیت جزایر، حفظ صلح، ثبات و نظم در مناطق ساحلی و اجرای قوانین موجود در آن، امنیت بنادر، تأسیسات ساحلی و سایر ساختارها می‌باشد. همچنین امنیت فراساحلی به ایمنی و حفاظت از دارایی‌های فراساحلی، از جمله جزایر مصنوعی، پایانه‌های دریایی، تأسیسات و سایر سازه‌ها و دستگاه‌ها مربوط می‌شود. این امر، مسئولیت اصلی گارد ساحلی هند است ولی توسط نیروی دریایی این کشور برای تامین امنیت کلی دریایی پشتیبانی می‌شود. کشتی‌های نیروی دریایی هند، از جمله کشتی‌های پشتیبانی فوری و اختصاصی، برای برقراری امنیت در آب‌ها، به‌طور منظم در نزدیکی مناطق توسعه‌ی فراساحلی گشت‌زنی می‌کنند [56].

در جمع‌بندی نهایی، دیدگاه فلسفی هندی «واسوداوا کوتومباکام»<sup>۱</sup>، به معنای جهان فقط یک خانواده است، پیوند ناگسستنی ملل توسط دریاها را از نظر منابع، تجارت و امنیت دریایی توصیف می‌کند. این امر منجر به بروز نیاز استراتژیک برای حفظ صلح، امنیت و ارتقای ثبات در چارچوب منطقه‌ای و جهانی می‌شود تا فقر را کاهش داده و توسعه‌ی همه‌جانبه‌ی اقتصادی-اجتماعی را ارتقا بخشد. با توجه به خصوصیات شبه‌جزیره‌ای و ماهیت دریایی هند، بدیهی است که رفاه و توسعه‌ی این کشور ارتباط تنگاتنگی با امنیت دریاها دارد. این موضوع، در دهه‌های اخیر شواهد فزاینده‌ای داشته و در قرن جدید نیز، اهمیت دریایی برای منافع ملی هند همچنان افزایش خواهد یافت. ماهیت یکپارچه‌ی حوزه‌ی دریایی، انتقال و گسترش تهدیدات و چالش‌ها را از یک منطقه به منطقه‌ی دیگر امکان‌پذیر می‌کند. به همین منظور و در راستای تضمین امنیت دریاها، نیروی دریایی هند تلاش خواهد کرد تا با همکاری نیروهای دریایی کشورهای دوست، یک محیط دریایی مطلوب و مثبت ایجاد کرده و امنیت دریایی را در همسایگی خود تقویت کند. با این حال، برای محافظت از سواحل هند در برابر تهدیدات دریایی، به‌ویژه تروریسم دریایی، در سال‌های اخیر گام‌های مهمی برای اصلاح چارچوب امنیتی ساحلی و فراساحلی این کشور برداشته شده‌است [56].

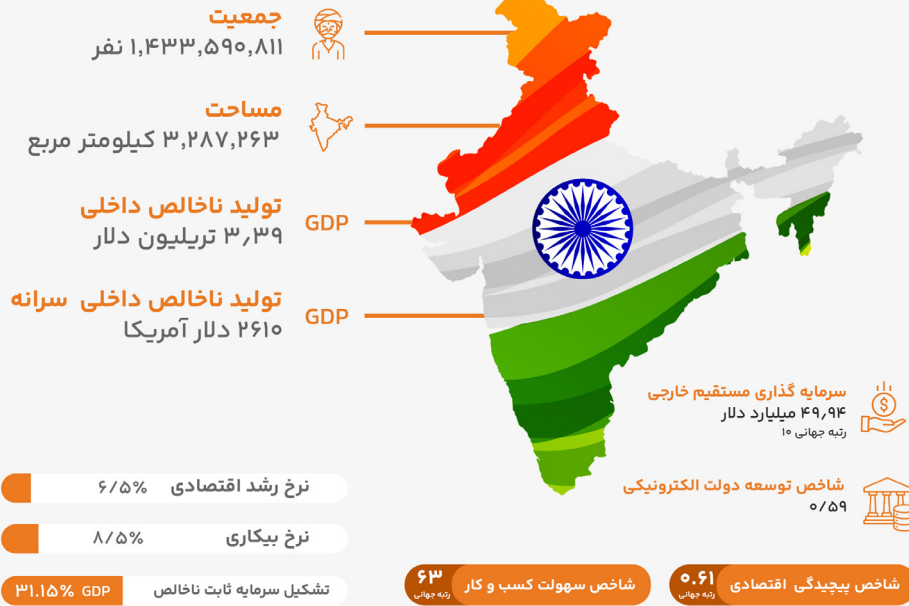


پیوست

پروفایل دریایی هند



## اطلاعات عمومی



## اطلاعات دریایی

۲۰۲۳ سال

چشم انداز اشتغال آفرینی بخش دریایی  
۲ میلیون شغل



منطقه انحصاری اقتصادی EEZ

۲,۳۰۵,۱۴۳ کیلومتر مربع  
رتبه جهانی ۱۸



طول خط ساحلی

۷۵۱۷ کیلومتر  
رتبه جهانی ۱۸



نسبت منطقه انحصاری  
اقتصادی به مساحت ملی ۰.۷

اقتصاد ساحلی  
درصد از تولید ناخالص داخلی ۴%

اقتصاد دریا  
۱۳۵/۶ تریلیون دلار

۴۰%

نسبت جمعیت مناطق ساحلی به کل جمعیت

## منابع زنده

ارزش افزوده بخش شیلات دریایی

۳۳,۹ میلیارد دلار

۱ درصد از تولید ناخالص داخلی

تولیدات آبی پروری

۹۰ میلیون تن

رتبه جهانی ۳

تولیدات صیادی

۵,۰۲ میلیون تن

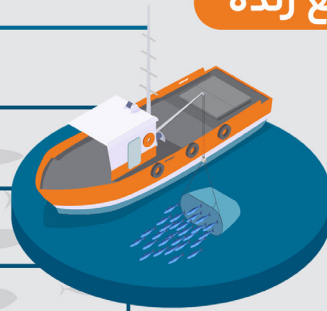
رتبه جهانی ۵

اشتغال

۴,۹۴۵,۷۱۸ نفر

شناور صیادی

۲۴۰ هزار عدد



۷/۷۶

میلیارد دلار

صادرات منابع زنده



۶۵%

درصد آبی پروری

نسبت شیلات دریایی به شیلات آب‌های داخلی

۲۵%

۷۵%

## منابع غیرزنده

برداشت از معادن دریایی

۱۱۰ میلیارد دلار

تولید نفت فراساحل

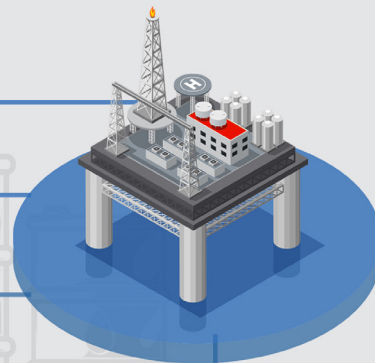
سالانه ۲۹,۲ میلیون تن

تولید گاز فراساحل

سالانه ۳۷۹,۹۳ میلیون متر مکعب

تعداد سکوهای فراساحل

۶ عدد داخلی ۲۰ عدد خارجی



۸۳ عدد

۲۲۵ هزار تن مرده

تعداد شناورهای خدماتی فراساحل

۴۴/۴۱

میلیارد دلار

ارزش صادرات صنعت نفت و گاز فراساحل

۲۵۰,۰۰۰

متر فرج

مساحت قراردادهای ثبت شده در

سازمان پست آب‌های بین‌المللی



## کشتیرانی

ارزش افزوده ناخالص کشتیرانی  
۱۰۳,۴ میلیارد دلار

تعداد دریانورد  
۱۱۴ هزار نفر

وزن مرده ناوگان  
۱۸,۱۳۳ میلیون تن (DWT)

شناورهای ثبت پرچم  
۱۷,۳۵ میلیون تن (DWT)

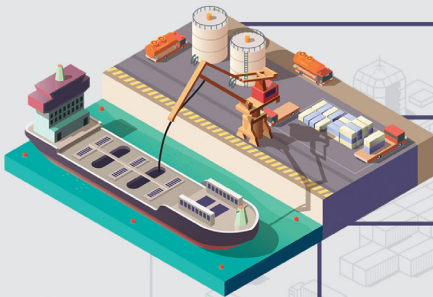


اشتغال  
کل: ۱۳۳۸۱  
بخش دولتی: ۹۲۹۸  
بخش خصوصی: ۴۰۸۳

تعداد شناورها  
۱۸۱۳ عدد

میانگین سن ناوگان  
۱۶ سال

## فعالیت‌های بندری



شاخص اتصال به کشتیرانی خطی (LSCI)  
نمره ۶۹.۴۳  
رتبه جهانی ۲۳

عملکرد تخلیه و بارگیری  
۱,۶۵۰ میلیون تن در سال

عملکرد تخلیه و بارگیری کانتینری  
۱۹,۹۳۷,۱۳۸ میلیون TUE

ارزش افزوده فعالیت‌های بندری  
۱۰۰ دلار به ازای هر تن ظرفیت بندر

حجم بانکرینگ  
۱,۲ میلیون تن

سهم هند از ۱۰۰ بندر برتر کانتینری جهان  
۵ بندر

شاخص کیفیت زیرساخت بنادر  
۴.۵ نمره

اشتغال  
به ازای هر یک میلیون تن بار  
۳۰۰ شغل جدید

جایابی مسافر دریایی

مسافران خارجی ۲۲۹,۹ هزار نفر	مسافران ساحلی ۴۷۹,۸ هزار نفر
مسافران بنادر غیر اصلی ۲۱,۰۱ میلیون نفر	مسافران بنادر اصلی ۷۰۹,۶ هزار نفر

اهمیت نزد سازمان بین‌المللی دریانوردی  
B رده

رتبه عملکرد فنی بندر کانتینری (CPPI)

JNPT:54	Chennai:79
Kamarajar:84	Cochin:99





گردشگری ساحلی و دریایی

نسبت تعداد گردشگران ساحلی و دریایی به کل گردشگران کشور

تقریباً ۸۰% ۲۰%

**تعداد بازدیدکنندگان خارجی هر منطقه**  
(میلیون نفر)

تاملیل نادو:	۴,۶۸۱
ماهاراشترا:	۴,۴۰۵
وست بنگال:	۱,۴۸۸

**تعداد بازدیدکنندگان بومی هر منطقه**  
(میلیون نفر)

تاملیل نادو:	۳۳۳,۴
بنگال:	۷۰,۱۹
آندراپرادش:	۱۲,۵۹

سهم حمل و نقل دریایی در خروج گردشگران هندی: ۰.۸%

سهم حمل و نقل دریایی در ورود گردشگران خارجی: ۰.۷%

درآمدهای ارزی حاصل از کل گردشگری: ۸.۷۹ میلیارد دلار

کل اشتغال گردشگری: ۷۹.۸۶ میلیون نفر

انرژی‌های تجدیدپذیر دریایی

اشتغال

هیدروپاور: ۴۶۶ هزار نفر  
انرژی بادی: ۴۰ هزار نفر

ظرفیت نیروگاهی باد فراساحل: ۱,۸ گیگاوات

ظرفیت نیروگاهی سایر انرژی‌های تجدیدپذیر: ۱۲۵,۱۵ گیگاوات



صنعت ساخت و تعمیر شناور و سازه‌های دریایی



**تعداد شناورهای ساخته شده**  
۵۹۱ عدد - ۹,۷۶ میلیون دلار

**حجم بازیافت شناور**  
۲,۳۳۳,۰۸۵  
۳۱ درصد از سهم بازار جهانی در اختیار هند

سایر حوزه‌ها

ظرفیت شیرین‌سازی آب دریا: ۶۲۵ میلیون لیتر در روز

مساحت مناطق حفاظت شده دریایی: ۸,۲۱۴ کیلومتر مربع

ارزش افزوده تحقیق و توسعه دریایی و مجوزهای مربوطه

ارزش افزوده خدمات بندری، خدمات زیرساختی مرتبط و خدمات لجستیکی: ۸۹۳۹.۶۸ میلیون دلار

هزینه‌ی شیرین‌سازی آب دریا: ۷۱۶.۶۸ هزار دلار روزانه

۶۵.۶۶ میلیون دلار

- [1](a) Dyson, Tim (2018), *A Population History of India: From the First Modern People to the Present Day*, Oxford University Press, pp. 4–5, ISBN 978-0-19-882905-8; (b) Fisher, Michael H. (2018), *An Environmental History of India: From Earliest Times to the Twenty-First Century*, Cambridge University Press, p. 33, ISBN9781107-11162-2.
- [2]Lowe, John J. (2015). *Participles in Rigvedic Sanskrit: The syntax and semantics of adjectival verb forms*. Oxford University Press. pp. 1–2. ISBN 978-0-19-100505-3.
- [3]Asher, Catherine B.; Talbot, Cynthia (2006), *India Before Europe*, Cambridge University Press, p. 17, ISBN978-0-521-80904-7.
- [4](a) Ludden, David (2013), *India and South Asia: A Short History*, Oneworld Publications, pp. 28–29, ISBN978-1-78074-108-6; (b) Glenn Van Brummelen (2014), "Arithmetic", in Thomas F. Glick; Steven Livesey; Faith Wallis (eds.), *Medieval Science, Technology, and Medicine: An Encyclopedia*, Routledge, pp. 46–48, ISBN978-1-135-45932-1.
- [5]Taylor,Miles(2016), "The British royal family and the colonial empire from the Georgians to Prince George",in Al-Drish, Robert; McCreery, Cindy (eds.), *Crowns and Colonies: European Monarchies and Overseas Empires*, Manchester University Press, pp. 38–39, ISBN 978-1-5261-0088-7; (b) Peers, Douglas M. (2013), *India Under Colonial Rule: 1700–1885*, Routledge, p. 76, ISBN 978-1-317-88286-2, archived from the original on 31 March 2017,retrieved13August2019.
- [6]India, <https://fa.wikipedia.org/2023>.
- [7]Wikipedia; List of countries by GDP (PPP); <https://en.wikipedia.org/wiki/s>.
- [8]Wikipedia; List of countries by GDP (PPP) per capita; <https://en.wikipedia.org/wiki/s>.
- [9]<https://www.drishtias.com/daily-updates/daily-news-editorials/maximising-the-benefits-of-india-s-blue-economy>.
- [10]"india's blue economy, a draft policy framework" Economic advisory council to the prime minister government of india new delhim September 2020.
- [11]"SagarMala - Concept & Objectives Ministry of Shipping, GOI, Government of India". [sagarmala.gov.in](http://sagarmala.gov.in). Retrieved 1 November 2018.
- [12]"SagarMala - Concept & Objectives Ministry of Shipping, GOI, Government of India". [sagarmala.gov.in](http://sagarmala.gov.in). Retrieved 1 November 2018.
- [13]"Concept Note on Sagar Mala Project:Working Paper" (PDF). Ministry of Shipping, Government of India. Retrieved 4 July 2015.
- [14]Drewello, Hansjörg, and Bernd Scholl, eds. *Integrated spatial and transport infrastructure development: the case of the European North-South corridor Rotterdam-Genoa*. Springer, 2015.
- [15]Kryukova, Ekaterina V. "Concept for the Development of the North-South International Transport Corridor." *Vestnik Volgogradskogo Gosudarstvennogo Universiteta. Serīiā 3, Ėkonomika, Ėkologiā 22*, no. 2 (2020).
- [16]Vinokurov, E., Ahunbaev, A., Shashkenov, M., & Zaboiev, A. (2021). *The International North–South Transport Corridor: Promoting Eurasia’s Intra-and Transcontinental Connectivity*.
- [17]Vinokurov, Evgeny Y., Arman Ahunbaev, and Alexander I. Zaboiev. "International North–South Transport Corridor: Boosting Russia’s “pivot to the South” and Trans-Eurasian connectivity." *Russian Journal of Economics*8, no. 2 (2022): 159-173.
- [18] Sahakyan, Mher D. "Rebuilding Interconnections: Russia, India and the International North-South Transport Corridor." *AsiaGlobal Online* (2020).
- [19] Fedorenko, R. V. "Modern issues of development of the customs and logistics infrastructure of the international north-south transport corridor." In *Sustainable Growth and Development of Economic Systems: Contradictions in the Era of Digitalization and Globalization*, pp. 63-75. Cham: Springer International Publishing, 2019.
- [20] Ullah, Najeeb, and Muhammad Abbas Brohi. "International North-South Transport Corridor: Challenges and Opportunities for Pakistan." *Stratagem* 1, no. 1 (2018): 100-113.
- [21] Khobragade, Vinod, and Avneet Kumar Nim. "International North-South Transport Corridor: Mapping Vulnerabilities and Possibilities for India." (2022): 40-52.
- [22] Chatterjee, Sanchita. "International North South Transport Corridor (INSTC) connecting India Central-Asia." *International Journal of Research in Social Sciences* 8, no. 4 (2018): 601-616.
- [23] Jain, Manisha, and Mathias Jehling. "Analysing transport corridor policies: An integrative approach to spatial and social disparities in India." *Journal of Transport Geography* 86 (2020): 102781.
- [24] Khan, Shoab. "INSTC (International North South Transport Corridor) connecting Eurasia and India." *Euras Journal of Social Sciences* 1, no. 1 (2021): 53-76.

- [25] Behboudi Nejad, Ghodrattollah, and Sanjay Kumar Pandey. "Iran: India's New Gateway to Central Eurasia, the Case of the International North-South Transport Corridor." *Iranian Review of Foreign Affairs* 8, no. 25 (2017): 5-29.
- [26] Upadhyay, Dinaj K., and Manoranjan Mishra. "Blue economy: Emerging global trends and India's multilateral cooperation." *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India* 16, no. 1 (2020): 30-45.
- [27] Wenhai, Lu, Caroline Cusack, Maria Baker, Wang Tao, Chen Mingbao, Kelli Paige, Zhang Xiaofan et al. "Successful blue economy examples with an emphasis on international perspectives." *Frontiers in Marine Science* 6 (2019): 261.
- [28] Attri, Vishva Nath, and Narnia Bohler-Mullers, eds. *The blue economy handbook of the Indian Ocean region*. Africa Institute of South Africa, 2018.
- [29] Mitra, Abhijit, Sufia Zaman, and Prosenjit Pramanick. "Blue Economy: An Overview." *Blue Economy in Indian Sundarbans: Exploring Livelihood Opportunities* (2022): 1-83.
- [30] Llewellyn, Lyndon E., Susan English, and Sharon Barnwell. "A roadmap to a sustainable Indian Ocean blue economy." *Journal of the Indian Ocean Region* 12, no. 1 (2016): 52-66.
- [31] Vedachalam, N., M. Ravindran, and M. A. Atmanand. "Technology developments for the strategic Indian blue economy." *Marine Georesources & Geotechnology* 37, no. 7 (2019): 828-844.
- [32] Voyer, Michelle, Clive Schofield, Kamal Azmi, Robin Warner, Alistair McIlgorm, and Genevieve Quirk. "Maritime security and the Blue Economy: intersections and interdependencies in the Indian Ocean." *Journal of the Indian Ocean Region* 14, no. 1 (2018): 28-48.
- [33] *MARITIME INDIA VISION 2030*, Ministry of ports, Shipping and Waterways, Government of India.
- [34] *Port infrastructure quality - Country rankings* (2019), World Economic Forum (WEF), final report.
- [35] *The New Era of Mega-Ports*, [https://www.porttechnology.org/technical-papers/the\\_new\\_era\\_of\\_mega\\_ports/](https://www.porttechnology.org/technical-papers/the_new_era_of_mega_ports/)
- [36] *India's National Logistics Policy: Key Targets and Implementation Plan*, India Briefing, 2022.
- [37] *National Logistics Policy in India* (2022), <https://www.investindia.gov.in/team-india-blogs/national-logistics-policy-india>.
- [38] *The Logistics Performance Index and Its Indicators* (2023), *Connecting to Compete, Trade Logistics in the Global Economy*, World Bank.
- [39] *Review of maritime transport* (2022), United Nations.
- [40] *Review of maritime transport* (2023), United Nations.
- [41] *The state of container shipping in the world* (2022), [www.tinn.ir](http://www.tinn.ir).
- [42] <https://databank.worldbank.org/>. (2022), *Container port traffic*.
- [43] World Bank. *The container port performance index 2020: A comparable assessment of container port performance*. World Bank, 2021.
- [44] Qiu, Weiwei, Jishuang Zhu, and Xinzi Wang. "Algorithm research and empirical analysis of container transportation production prosperity index in China." In *3rd International Conference on Internet Finance and Digital Economy (ICIFDE 2023)*, pp. 176-187. Atlantis Press, 2023.
- [45] Mohammadkhanloo, Kianoosh, and Hassan Ghassemi. "Critical review of the IMO on ballast water convention and its impact on shipping." *International Journal of Multidisciplinary Sciences and Engineering* 8, no. 2 (2017): 29-33.
- [46] [mospi.gov.in](https://mospi.gov.in), Government of India, Ministry of Statics and Programme Implementation, 2023.
- [47] *Recycling of ships* (2020), <https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/ship-recycling.aspx>.
- [48] *A look at the status of fisheries production and export in India* (2020), <https://economic.mfa.ir/portal/news-view/601522>.
- [49] Vinokurov, E., Ahunbaev, A., Shashkenov, M., & Zaboiev, A. (2021). *The International North – South Transport Corridor: Promoting Eurasia's Intra- and Transcontinental Connectivity*.
- [50] *HandBooke on Fisheries Statistics* (2022), Departement of Fisheries ministry of Fisheries, animal husbandry and dairying government of india, new delhi.
- [51] *Annual Report 2022-23* Departement of fisheries ministry of fisheries, Animal husbandry And Dairing Governmnet of india.
- [52] *Ensuring secure seas: Indian Maritime security strategy* (2015)
- [53] Samaranyake, Nilanthi. "India's Naval and Maritime Power." In *Conceptualizing Maritime & Naval Strategy*, pp. 241-266. Nomos Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG, 2020.
- [54] Voyer, Michelle, Clive Schofield, Kamal Azmi, Robin Warner, Alistair McIlgorm, and Genevieve Quirk. "Maritime

- security and the Blue Economy: intersections and interdependencies in the Indian Ocean." *Journal of the Indian Ocean Region* 14, no. 1 (2018): 28-48.
- [55] India's maritime power is growing , but challenges loom (2023) , <https://www.orfonline.org/expert-speak/indias-maritime-power-is-growing-but-challenges-loom/>.
- [56] Ensuring secure seas:Indian Maritime security strategy (2015).
- [57] Navy, Indian. "Indian maritime doctrine." *Indian Navy*, INBR 8 (2004).
- [58] Khurana, Gurpreet S. "India's Maritime Strategy: Context and Subtext." *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India* 13, no. 1 (2017): 14-26.
- [59] Hanif, Sobia. "Indian Maritime Doctrine: Implications for Pakistan's Security." *NDU Journal* (2017).
- [60] Choudhury, Avinandan, and P. Moorthy. "Strategic-Maritime Triangle in the Indian Ocean: An Emerging Indo-US Naval Entente?." *India Quarterly* 74, no. 3 (2018): 305-325.
- [61] INDIA'S CONCEPTUALIZATION OF MARITIME SECURITY (2022), BY PRAKASH GOPAL, <https://amti.csis.org/indias-conceptualization-of-maritime-security>.
- [62] See Indian Navy, Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy (New Delhi: Directorate of Strategic Concepts and Transformation (2015).
- [63] Indian Navy, Indian Maritime Doctrine (New Delhi: Integrated Headquarters Ministry of Defence (Navy), 2015), <https://www.indiannavy.nic.in/sites/default/files/Indian-Maritime-Doctrine-2009-Updated12Feb16.pdf>, p.14.
- [64] Ujjwala Nayadu, "ICG's coastal surveillance bid gets lukewarm response from fishermen," *The Indian Express* (Ahmedabad, Gujarat), 4 February (2015).
- [65] [https://www.indiancoastguard.gov.in/content/246\\_3\\_MarineEnvironmentProtection.aspx](https://www.indiancoastguard.gov.in/content/246_3_MarineEnvironmentProtection.aspx) for roles of the Indian Coast Guard.
- [66] Brewster, David. "India's Defense Strategy and the India-ASEAN Relationship." *India Review* 12, no. 3 (2013): 151-164.
- [67] Abhijit Singh , "India's Coastal Security : An Assessment ," *Observer Research Foundation* (2018), <https://www.orfonline.org/expert-speak/indias-coastal-security-an-assessment-45692/>.
- [68] Udai Rao, "Opinion: India finally gets a Maritime Security Coordinator," *The Week*, 20 April, 2021, <https://www.theweek.in/news/india/2021/04/20/opinion-india-finally-gets-a-maritime-security-coordinator.html>.
- [69] Abhishek Bhalla, "Rajnath Singh to commission Coast Guard patrol vessel Vigraha," *India Today*, 27 August, (2021), <https://www.indiatoday.in/india/story/rajnath-singh-to-commission-coast-guard-patrol-vessel-vigraha-1845861-2021-08-27>.
- [70] Indian Navy (2020), [https://en.wikipedia.org/wiki/Indian\\_Navy](https://en.wikipedia.org/wiki/Indian_Navy).
- [۷۱] رضا اختیاری امیری و همکاران (۱۳۹۹). آیین و همگرایی امنیتی در منطقه اقیانوس هند: زمینه‌ها و چالش‌ها. فصلنامه راهبرد سیاسی، دوره ۴، شماره ۱۴، شماره پیاپی ۱۴، صص ۵۶-۲۹.
- [72] <https://peace-ips.org/>, (1402) علل مدرن سازی نیروی دریایی هند
- [73] <https://unacademy.com/content/upsc/study-material/national-security/indian-ocean-naval-symposium>.
- [74] Samaranayake, Nilanthi. "India's Naval and Maritime Power." In *Conceptualizing Maritime & Naval Strategy*, pp. 241-266. Nomos Verlagsgesellschaft mbH & Co. KG, 2020.
- [75] <https://www.clearias.com/Indian-ocean-naval-symposium/>
- [76] <https://www.drishtias.com/daily-updates/daily-news-analysis/indian-ocean-naval-symposium>
- [77] <https://www.nextias.com/current-affairs/18-11-2021/indian-ocean-naval-symposium>
- [78] <https://pib.gov.in/PressReleasePage.aspx?PRID=1811590>
- [79] <https://www.thehindu.com/news/national/indian-ocean-naval-symposium-holds- maiden-maritime-exercise/article65274711.ece>
- [80] <https://news.usni.org/2022/07/20/indian-navy-expanding-to-meet-china-threat-better-team-with-allies>
- [81] <https://www.orfonline.org/expert-speak/ins-vagir-indias-submarine-modernisation-plan>
- [82] <https://modern diplomacy.eu/2023/01/26/indias-naval-modernization-efforts-implication-for-regional-stability>
- [۸۳] معاونت دیپلماسی اقتصادی وزارت امور خارجه، اخبار اقتصادی هند - (مومبای ۱۴۰۲) <https://economic.mfa.ir/>.