

## دریاپایه

### بنادر

معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌ها: معضل ورود فاضلاب‌های شهری به دریا‌های کشور حل می شود



معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست، گفت: طبق مصوبه سستاد هماهنگی تالاب‌های کشور، قرار بر این است که وزارت نیرو و اولویت خود را در تکمیل تصفیه‌خانه‌های فاضلاب یا ایجاد تصفیه‌خانه‌های فاضلاب به شهرهای ساحلی بدهد که امیدواریم این وزارتخانه بتواند به تعهدش در این زمینه عمل کند. به گزارش اقتصاد سرآمد، احمد رضا لاهیجان زاده با اشاره به اینکه ورود فاضلاب‌های شهرهای ساحلی شمالی و جنوبی در حال حاضر به یکی از مهمترین معضلات محیط زیست کشور تبدیل شده است، به ما نا گفت: در همین راستا اقدامات مهم و موثری از سوی سازمان حفاظت محیط زیست درحال انجام است.

معاون محیط زیست دریایی و تالاب‌های سازمان حفاظت محیط زیست، از انجام مکاتبات سازمان محیط زیست با وزارت نیرو برای حل معضل ورود فاضلاب‌های شهری به دریا‌های کشور خبر داد و گفت: انجام اقدامات عملی از سوی وزارت نیرو نقش تعیین کننده‌ای در کاهش آلودگی‌های آب‌ها و سواحل شمالی و جنوبی کشور خواهد داشت. وی خاطر نشان ساخت: همچنین طبق مصوبه سستاد هماهنگی تالاب‌های کشور، قرار بر این است که وزارت نیرو اولویت خود را در تکمیل تصفیه‌خانه‌های فاضلاب یا ایجاد تصفیه‌خانه‌های فاضلاب به شهرهای ساحلی بدهد که امیدواریم این وزارتخانه بتواند به تعهدش در این زمینه عمل کند. معضلای محیط زیست لاهیجان زاده با تاکید بر حفاظت از محیط زیست دریا‌ها و سواحل کشور، بیان داشت: هم اکنون کشورهایی که سواحل بسیار کمتری از ما دارند، توانسته‌اند ثروت زیادی از طریق دریا و اقتصاد آبی به دست آورند، اما ما با وجود اینکه نزدیک به شش هزار کیلومتر طول سواحل در شمال و جنوب داریم، هیچ گاه نتوانسته‌ایم از این ظرفیت و فرصت خدادادی بهره‌برداری کنیم.

به گفته این مقام مسئول در سازمان حفاظت محیط زیست کشور، به لحاظ جمعیتی، شاید ۱۰ درصد جمعیت ما در کنار سواحل کشور مستقر شده‌اند و عمده جمعیت در درون سرزمین قرار دارد؛ بنابراین، بحث دریا محور در اولویت فعالیت‌های دولت و مجلس قرار گرفته و در برنامه هفتم پیشرفت نیز مورد تاکید قرار گرفته است.

### برگزاری کارگاه باز آموزی طرح ریزی عملیات دریایی در بندر گناوه-بوشهر



دوره باز آموزی طرح ریزی عملیات دریایی فرماندهی مرزبانی استان بوشهر با حضور معاون دریایی مرزبانی فراجا و جانشین مرزبانی استان در ستاد پایگاه دریابانی گناوه برگزار شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، فرمانده پایگاه دریابانی گناوه در این کارگاه آموزشی اظهار کرد: آموزش عملی و تجربی بر پایه مباحث آموزشی صحیح و کاربردی، بهترین راه برای کسب موفقیت در امور عملیاتی است.

سرهنگ آرش اکبری اضافه کرد: به منظور آشنایی و باز آموزی موضوعات عملیاتی فرماندهان با هماهنگی انجام شده با معاونت عملیات کارگاه طرح ریزی و عملیات دریایی در ستاد پایگاه دریابانی گناوه با حضور فرماندهان پایگاه‌های تابعه دریابانی خوزستان و پایگاه‌های تابعه و کلیه معاونین اطلاعات و ناوگره‌های شناوری به مرحله اجرا در آمد.

وی بیان داشت: مباحثی از قبیل طرح ریزی، ترتیب و توالی، گام‌های طرح ریزی، تعریف ستاد و صف، هدایت و کنترل عملیات‌های تخصصی، در کارگاه مطرح گردید. فرمانده پایگاه دریابانی گناوه خاطر نشان کرد: معاونت عملیات در فراجا از جمله معاونت‌های مهمی است که وظیفه برنامه‌ریزی، اشراف اطلاعاتی، تهیه برآورد، سازماندهی، هماهنگی، تجزیه و تحلیل، تصمیم سازی و انتقال سریع اخبار و اطلاعات را بر عهده دارد.



### چشم‌انداز آینده اقتصاد دریایی و پیامدهای آن برای رشد تولید ناخالص جهانی

چشم‌انداز آینده اقتصاد دریایی به‌طور فزاینده‌ای تحت تأثیر روندهای کلان اقتصادی، تحولات فناورانه و دگرگونی‌های ساختاری در تجارت جهانی قرار دارد. با تداوم رشد جمعیت، افزایش تقاضا برای انرژی، موادخام و کالاهای مصرفی و گسترش زنجیره‌های ارزش فراملی، انتظار می‌رود نقش حمل‌ونقل دریایی در تسهیل مبادلات جهانی نه‌تنها حفظ، بلکه تقویت شود. تجاری، از جمله افزایش اهمیت کریدورهای دریایی راهبردی و بنادر محوری، ساختار جغرافیای اقتصادی دریا‌ها را دستخوش تحول خواهد کرد.

رقابت میان قدرت‌های اقتصادی برای کنترل مسیرهای حیاتی دریایی و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بندری و ناوگان‌های پیشرفته، نشان‌دهنده آن است که اقتصاد دریایی در آینده به یکی از عرصه‌های اصلی رقابت و همکاری بین‌المللی تبدیل خواهد شد. در چنین شرایطی، صنعت کشتیرانی ظرفیت آن را دارد که با تطبیق خود با تحولات جدید، نقش مؤثرتری در پشتیبانی از رشد تولید ناخالص جهانی ایفا کند.

در کنار این فرصت‌ها، چالش‌های زیست‌محیطی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین متغیرهای اثرگذار بر آینده اقتصاد دریایی مطرح هستند و مسیر توسعه این صنعت را به‌طور جسدی تحت تأثیر قرار می‌دهند. فشارهای ناشی از تغییرات اقلیمی، الزامات کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای و حرکت به‌سوی سسوخ‌های پاک‌تر، صنعت کشتیرانی را ناگزیر به سرمایه‌گذاری‌های سنگین و بازتعریف مدل‌های عملیاتی کرده است. هرچند این الزامات در کوتاه‌مدت می‌تواند هزینه‌ها را افزایش دهد، اما در بلندمدت با ارتقای بهره‌وری انرژی، کاهش ریسک‌های زیست‌محیطی و ایجاد مزیت‌های رقابتی جدید، زمینه‌ساز رشد پایدار اقتصادی خواهد بود. ترکیب این رویکرد با نوآوری‌های فناورانه و همکاری‌های بین‌المللی، امکان همسویی اهداف زیست‌محیطی با رشد اقتصادی را فراهم می‌کند. از این لحاظ، آینده اقتصاد دریایی به‌طور مستقیم با توانایی صنعت کشتیرانی در ایجاد توازن میان کارایی اقتصادی، پایداری محیط‌زیستی و ثبات ژئوپلیتیکی گره خورده است؛ توازنی که در صورت تحقق، می‌تواند سهم این صنعت را در تقویت رشد پایدار تولید ناخالص جهانی به‌طور معناداری افزایش دهد.

### جمع‌بندی و توصیه‌های سیاستی

صنعت کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی، فراتر از سهم ظاهری خود در حساب‌های ملی، یکی از ارکان بنیادین شکل‌گیری و تداوم اقتصاد جهانی به‌شمار می‌رود. این صنعت با تسهیل جریان تجارت، کاهش هزینه‌های مبادله، اتصال زنجیره‌های ارزش بین‌المللی و پشتیبانی از تولید در مقیاس جهانی، نقشی تعیین‌کننده در رشد تولید ناخالص جهانی ایفا می‌کند. تحلیل سهم مستقیم و غیرمستقیم حمل‌ونقل دریایی نشان می‌دهد که ارزش افزوده واقعی این بخش به‌مراتب گسترده‌تر از ارقام رسمی بوده و از طریق بنادر، لجستیک، خدمات مالی و فنی و نیز اثرات سرریز بر سایر بخش‌های اقتصادی تجلی می‌یابد. افزون بر این، تحولات فناورانه و حرکت به‌سوی اقتصاد دریایی پایدار، ظرفیت آن را دارد که بهره‌وری این صنعت را افزایش داده و جایگاه آن را به‌عنوان یکی از پیشران‌های رشد بلندمدت اقتصاد جهانی تثبیت کند. در چنین چارچوبی، هرگونه غفلت از توسعه و نوسازی حمل‌ونقل دریایی می‌تواند پیامدهایی فراتر از ایسن بخش به‌دنبال داشته و کل ساختار تجارت و تولید جهانی را با مخاطره مواجه سازد.

بر این اساس، توصیه‌های سیاستی باید بر تقویت زیرساخت‌های بندری و ناوگان دریایی، توسعه لجستیک یکپارچه و حمایت هدفمند از نوآوری‌های فناورانه متمرکز شود. دولت‌ها و نهادهای بین‌المللی سرمایه‌گذاری پایدار در بنادر هوشمند، کشتی‌های کم‌مصرف و سامانه‌های دیجیتال را فراهم آورند و همزمان چارچوب‌های مقرراتی شفاف و قابل‌پیش‌بینی برای فعالان این صنعت ایجاد کنند. توجه ویژه به الزامات زیست‌محیطی و تسهیل گذار به حمل‌ونقل دریایی سبز، نه‌تنها یک ضرورت اخلاقی و اکولوژیک، بلکه عاملی مؤثر در افزایش رقابت‌پذیری و کاهش ریسک‌های اقتصادی در بلندمدت است. همچنین تقویت همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی در مدیریت مسیرهای دریایی، استانداردسازی مقررات و تبادل فناوری می‌تواند نقش حمل‌ونقل دریایی را در پشتیبانی از رشد پایدار تولید ناخالص جهانی بیش از پیش ارتقا دهد. در مجموع، اتخاذ نگاهی راهبردی و بلندمدت به اقتصاد دریایی، شرط لازم برای بهره‌گیری کامل از ظرفیت‌های این صنعت در خدمت توسعه اقتصادی جهانی است.

اقتصادی وابسته به دریا را مهیا می‌سازد. در تکمیل این زنجیره ارزش، خدمات پشتیبانی نقش تعیین‌کننده‌ای در تثبیت و گسترش اقتصاد دریامحور بر عهده دارند. صنعت بیمه و خدمات مالی دریایی با پوشش ریسک‌های عملیاتی، تجاری و اعتباری، امنیت لازم برای سرمایه‌گذاری و فعالیت مستمر در بخش کشتیرانی و بنادر را فراهم می‌کند و بدون آن، جریان پایدار تجارت دریایی با اختلال مواجه خواهد شد. کشتی‌سازی، تعمیر و نگهداری ناوگان و خدمات فنی و مهندسی دریایی نیز زیرساخت فنی استمرار فعالیت این صنعت را شکل می‌دهند و سهم مستقیمی در اشتغالزایی، انتقال فناوری و خلق ارزش افزوده دارند. این مجموعه خدمات، از طراحی و ساخت شناورها تا پشتیبانی فنی و عملیاتی، زنجیره‌ای به‌هم‌پیوسته را تشکیل می‌دهد که فراتر از حمل‌کالا، به توسعه صنایع وابسته و تقویت توان رقابتی اقتصادها منجر می‌شود. در چنین چارچوبی، بنادر، لجستیک دریایی و خدمات پشتیبانی نه‌تنها اجزای مکمل حمل‌ونقل دریایی، بلکه موتورهای اصلی خلق ارزش اقتصادی در اقتصاد دریامحور به‌شمار می‌روند و نقش آن‌ها در افزایش تولید ناخالص داخلی و پایداری رشد اقتصادی جهانی انکارناپذیر است.

### تحولات فناورانه و بهره‌وری اقتصادی در صنعت حمل‌ونقل دریایی

تحولات فناورانه در دهه‌های اخیر به‌طور بنیادین ساختار صنعت حمل‌ونقل دریایی را دگرگون کرده و آن را از یک فعالیت سنتی مبتنی بر عملیات فیزیکی به صنعتی داده‌محور، هوشمند و به‌شدت رقابتی تبدیل ساخته است. دیجیتال‌سازی فرایندها، از مدیریت ناوگان و برنامه‌ریزی مسیرها گرفته تا اسناد حمل، گمرک و عملیات بندری، موجب کاهش قابل توجه هزینه‌های اداری، افزایش شفافیت و تسریع جریان کالا شده است. به کارگیری سامانه‌های هوشمند مدیریت زنجیره تأمین و پلتفرم‌های دیجیتال تبادل اطلاعات، امکان هماهنگی مؤثر میان بازیگران مختلف این صنعت را فراهم کرده و از اتلاف منابع و زمان جلوگیری می‌کند.

هوش مصنوعی نیز با تحلیل کلان‌داده‌ها، پیش‌بینی تقاضا، بهینه‌سازی مصرف سوخت و مدیریت ریسک‌های عملیاتی، نقش مهمی در ارتقای بهره‌وری اقتصادی ایفا می‌کند. ایسن فناوری‌ها با کاهش هزینه‌های عملیاتی و افزایش قابلیت اطمینان در



حمل‌ونقل دریایی، سهم واقعی این صنعت در خلق ارزش اقتصادی را تقویت کرده و جایگاه آن را در ساختار تولید ناخالص داخلی جهانی ارتقا می‌بخشند. در کنار دیجیتال‌سازی و هوش مصنوعی، توسعه کشتی‌های هوشمند و بنادر نسل جدید به‌عنوان دو رکن مکمل، افق تازه‌ای برای افزایش بهره‌وری و پایداری اقتصادی در صنعت حمل‌ونقل دریایی گشوده است. کشتی‌های هوشمند با بهره‌گیری از سامانه‌های خودکار ناوبری، پایش لحظه‌ای وضعیت فنی و مدیریت بهینه انرژی، نه‌تنها ایمنی و کارایی عملیات دریایی را افزایش می‌دهند، بلکه هزینه‌های تعمیر، نگهداری و مصرف سوخت را به‌طور معناداری کاهش می‌دهند. همزمان، بنادر هوشمند با استفاده از اتوماسیون، اینترنت اشیا و سیستم‌های پیشرفته مدیریت ترافیک، سرعت تخلیه و بارگیری را افزایش داده و زمان توقف کشتی‌ها را به حداقل می‌رسانند؛ امری که تأثیر مستقیمی بر کاهش هزینه‌های لجستیکی و افزایش ظرفیت تجارت دارد. مجموعه این تحولات فناورانه، با ایجاد صرفه‌جویی‌های مقیاس و بهبود بهره‌وری کل عوامل تولید، زمینه افزایش ارزش افزوده صنعت حمل‌ونقل دریایی را فراهم

ساخته و نقش آن را به‌عنوان یکی از پیشران‌های رشد اقتصادی در سطح جهانی تقویت می‌کند؛ نقشی که در بلندمدت می‌تواند سهم ایسن صنعت را در تولید ناخالص داخلی جهانی به‌طور پایدار افزایش دهد. خدمات یکپارچه حمل، انبارداری، مدیریت زنجیره تأمین و توزیع، پیوند میان تولیدکنندگان و بازارهای مصرف را تقویت کرده و امکان بهره‌برداری حداکثری از مزیت‌های حمل‌ونقل دریایی را فراهم می‌سازند. توسعه این خدمات موجب افزایش بهره‌وری، کاهش زمان گردش کالا و ارتقای قابلیت پیش‌بینی در تجارت شده و در نتیجه، زمینه رشد پایدار فعالیت‌های

### «سرآمد» بررسی کرد:

## سهم ترانزیت دریایی از یک تولید ناخالص جهانی چشم‌انداز آینده اقتصاد دریایی و پیامدهای آن برای رشد تولید ناخالص جهانی

رشد اقتصادی در سطح جهانی بر جای گذارد؛ امری که به‌روشنی نشان می‌دهد صنعت کشتیرانی نه‌تنها یک بخش مکمل، بلکه زیربنای اساسی ساختار اقتصاد جهانی و ستون فقرات مبادلات کالایی بین‌المللی محسوب می‌شود.

### سهم مستقیم و غیرمستقیم حمل‌ونقل دریایی در تولید ناخالص داخلی جهانی

سهم حمل‌ونقل دریایی در تولید ناخالص داخلی جهانی را می‌توان در دو سطح متمایز، اما به‌هم‌پیوسته تحلیل کرد: سهم مستقیم که به ارزش افزوده ایجادشده در خود صنعت کشتیرانی و فعالیت‌های وابسته فوری آن مربوط می‌شود و سهم غیرمستقیم که از طریق پیوندهای گسترده این صنعت با سایر بخش‌های اقتصادی شکل می‌گیرد. در سطح مستقیم، فعالیت‌هایی نظیر بهره‌برداری از ناوگان‌های تجاری، خدمات بندری، عملیات تخلیه و بارگیری، حمل‌ونقل کانتینری و فله‌ای و نیز خدمات پشتیبان همچون بیمه دریایی و کارگزاری حمل، به‌عنوان بخشی از بخش خدمات در حساب‌های ملی ثبت می‌شوند و ارزش افزوده مشخصی را به اقتصاد جهانی می‌افزایند.

هرچند این سهم مستقیم در مقایسه با کل تولید ناخالص جهانی از نظر عددی محدود به نظر می‌رسد، اما باید توجه داشت که این ارقام صرفاً بازتاب‌دهنده فعالیت‌های قابل اندازه‌گیری در چارچوب حساب‌های ملی هستند و توان واقعی صنعت کشتیرانی در خلق ارزش اقتصادی را به‌طور کامل نشان نمی‌دهند. از این منظر، تمرکز صرف بر سهم مستقیم می‌تواند به برآوردی ناقص و تقلیل‌گرایانه از نقش این صنعت در اقتصاد جهانی منجر شود.

در مقابل، اثرات غیرمستقیم حمل‌ونقل دریایی بر تولید ناخالص داخلی جهانی دامنه‌ای به‌مراتب وسیع‌تر دارد و از طریق زنجیره‌های تأمین، تولید و تجارت بین‌الملل نمایان می‌شود. این صنعت با کاهش هزینه‌های حمل، افزایش قابلیت اطمینان در تأمین مواد اولیه و تسهیل دسترسی تولیدکنندگان به بازارهای جهانی، شرایط لازم برای گسترش تولید، افزایش مقیاس فعالیت و نگاه‌ها و رشد تجارت فرامرزی را فراهم می‌سازد. بسیاری از بخش‌های اقتصادی، از صنایع انرژی و معدن گرفته تا تولیدات صنعتی و کشاورزی، به‌طور ساختاری به کارکرد منظم و کارآمد حمل‌ونقل دریایی وابسته‌اند و بدون آن امکان مشارکت مؤثر در اقتصاد جهانی را از دست می‌دهند.

افزون بر این، خدمات وابسته‌ای نظیر لجستیک، انبارداری، مالی و بیمه‌ای که در پیرامون حمل‌ونقل دریایی شکل گرفته‌اند، به‌صورت غیرمستقیم به خلق ارزش افزوده و افزایش GDP جهانی کمک می‌کنند. بنابراین، درک واقعی سهم حمل‌ونقل دریایی در تولید

گروه دریاپایه – مرتضی فاخری – صنعت کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی به‌عنوان یکی از بنیادی‌ترین ارکان اقتصاد جهانی، نقشی تعیین‌کننده در شکل‌دهی به ساختار تولید، تجارت و جریان ثروت در سطح بین‌الملل ایفا می‌کند. در جهانی که اقتصادها بیش از هر زمان دیگری به زنجیره‌های تأمین فراملی و مبادلات گسترده کالا وابسته شده‌اند، دریا به مهم‌ترین بستر جابه‌جایی مواد اولیه، کالاهای واسطه‌ای و محصولات نهایی تبدیل شده است. بخش اعظم تجارت جهانی، چه از نظر حجم و چه از منظر ارزش، از مسیرهای دریایی عبور می‌کند و همین ویژگی سبب شده تا عملکرد این صنعت تأثیری مستقیم و غیرمستقیمی بر رشد اقتصادی کشورها و در نهایت بر تولید ناخالص داخلی جهانی داشته باشد. به گزارش «اقتصاد سرآمد»، مرتضی فاخری، پژوهشگر ارشد علوم راهبردی در نوشتاری به بررسی سهم و جایگاه صنعت کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی از تولید ناخالص جهانی پرداخته است. نگارنده در این مطلب با نگاهی به سهم مستقیم و غیرمستقیم حمل‌ونقل دریایی، نقش استراتژیک بنادر، لجستیک دریایی و خدمات پشتیبان در خلق ارزش اقتصادی آن‌ها را مورد تحلیل قرار داده است. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:

اگرچه حمل‌ونقل دریایی در محاسبات رسمی ملی معمولاً به‌عنوان بخشی از خدمات ثبت می‌شود، اما واقعیت آن است که نقش این صنعت فراتر از یک فعالیت خدماتی صرف بوده و به‌مثابه زیرساختی راهبردی، امکان فعالیت مؤثر سایر بخش‌های اقتصادی از جمله صنعت، کشاورزی و تجارت بین‌الملل را فراهم می‌سازد.

با وجود چنین جایگاه محوری، سهم صنعت کشتیرانی در حمل‌ونقل دریایی در تولید ناخالص جهانی اغلب به‌درستی درک و تبیین نمی‌شود و در بسیاری از تحلیل‌ها، تأثیر اقتصادی آن به ارزش افزوده مستقیم محدود می‌شود. این در حالی است که اثرات واقعی این صنعت از طریق کاهش هزینه‌های مبادله، افزایش مقیاس تولید، تسهیل دسترسی به بازارهای جهانی و تقویت رقابت‌پذیری اقتصادها نمود پیدا می‌کند و دامنه‌ای به‌مراتب گسترده‌تر از ارقام رسمی دارد.

بررسی سهم تولید ناخالص جهانی از صنعت کشتیرانی، نه‌تنها مستلزم تحلیل داده‌های اقتصادی مستقیم، بلکه نیازمند نگاهی جامع به پیوندهای ساختاری این صنعت با نظام تجارت جهانی و زنجیره‌های ارزش بین‌المللی است. از این نگاه، پرداختن به جایگاه حمل‌ونقل دریایی در اقتصاد جهانی می‌تواند تصویری روشن‌تر از نقش پنهان اما حیاتی آن در پویایی رشد اقتصادی و ثبات تولید ناخالص جهانی ارائه دهد.

### جایگاه صنعت کشتیرانی در ساختار اقتصاد جهانی

صنعت کشتیرانی در ساختار اقتصاد جهانی جایگاهی فراتر از یک بخش خدماتی مستقل دارد و به‌مثابه شریان حیاتی مبادلات اقتصادی، بستر اصلی شکل‌گیری و تداوم جهانی‌سازی اقتصاد به‌شمار می‌رود. گسترش تجارت بین‌الملل، تفکیک جغرافیایی مراحل تولید و شکل‌گیری زنجیره‌های ارزش جهانی، بدون وجود یک نظام کارآمد و کم‌هزینه حمل‌ونقل دریایی عملاً امکان‌پذیر نبوده است. دریا با فراهم‌سازی ظرفیت جابه‌جایی انبوه کالا‌ها در مسافت‌های طولانی و با هزینه‌ای به‌مراتب کمتر از سایر شیوه‌های حمل‌ونقل، زمینه اتصال اقتصادهای ملی به بازارهای جهانی را مهیا کرده و امکان بهره‌گیری از مزیت‌های نسبی کشورها را تقویت کرده است.

در این چارچوب، صنعت کشتیرانی نه‌تنها انتقال کالا را تسهیل می‌کند، بلکه با کاهش هاست، نگاهی تجارت، نقش مؤثری در تعمیق وابستگی متقابل اقتصادها و تسریع جریان سرمایه، فناوری و دانش ایفا می‌کند. به همین دلیل، رشد تجارت جهانی و افزایش حجم مبادلات بین‌المللی همواره با توسعه ظرفیت‌ها، ناوگان‌ها و زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی همراه بوده و این صنعت به یکی از پیشران‌های اصلی اقتصاد جهانی بدل شده است.

چرایی تبدیل شدن دریا به ستون فقرات مبادلات جهانی کالا را باید در مزیت‌های ساختاری و اقتصادی حمل‌ونقل دریایی جست‌وجو کرد. توانایی جابه‌جایی مقادیر عظیم کالا، تنوع گسترده محموله‌ها از موادخام و انرژی تا کالاهای واسطه‌ای و نهایی و صرفه‌جویی‌های انرژی تا کالاهای واسطه‌ای و نهایی و صرفه‌جویی‌های مقیاس قابل توجه، حمل‌ونقل دریایی را به کارآمدترین گزینه برای تجارت انبوه بین‌المللی تبدیل کرده است. این ویژگی‌ها موجب شده است که بخش قابل توجهی از تولید جهانی، به‌ویژه در صنایع انرژی‌بر و سرمایه‌بر، به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم به کارکرد روان شبکه‌های دریایی وابسته باشد.

علاوه بر این، بنادر به‌عنوان گره‌های راهبردی این شبکه، نقشی تعیین‌کننده در سازمان‌دهی جریان کالا و اتصال بازارهای منطقه‌ای و جهانی ایفا می‌کنند و به کانون‌های اصلی خلق ارزش اقتصادی تبدیل شده‌اند. در چنین شرایطی، هرگونه اختلال در حمل‌ونقل دریایی می‌تواند آثار گسترده‌ای بر تجارت، قیمت‌ها و