

آشنایی با بنادر ایران

سازمان بنادر و دریانوردی

اعمال حاکمیت دولت در ساحل‌ها و بندرها به منظور فراهم ساختن تسهیلات لازم در جهت گسترش امور تجارت دریایی و ارتباطات ساحلی و همچنین وصول حقوق و عوارض متداول، در مجموع قسمتی از وظایف سازمان بنادر و دریانوردی را تشکیل می‌دهد که سابقه تنظیم تاریخی آن به ۱۲ ذیحجه سال ۱۲۲۹ برابر با ۲۵ نوامبر ۱۸۱۴ میلادی باز می‌گردد. در آن سالها در بندر بو شهر اداره‌ای به‌عنوان «شعبه گمرکات جنوب» تأسیس گردید. این اداره وظیفه داشت ضمن مراقبت از سواحل ایران از ورود و صدور کالاهای قاچاق از راه‌های دریایی جنوب نیز جلوگیری نماید و در حقیقت وظایف امور بندری و دریایی را نیز شعبه گمرکات جنوب برعهده داشت. در تاریخ ششم بهمن ماه ۱۳۰۶ شمسی تأسیسات و تجهیزات اداره بندرانزلی در شمال کشور از دولت روسیه تحویل و اداره امور آن به مأمورین ایرانی سپرده شد و نیز راه آهن سرتاسری ایران، بندرترکمن را از کنار دریای خزر به بندر امام خمینی (ره) در کرانه خلیج فارس متصل ساخت.

از سال ۱۳۰۷ پس از افتتاح راه شوسه تهران-خرمشهر، بندر خرم‌شهر در جنوب کشور اهمیت فراوان پیدا کرد و امر تجارت دریایی آن رونق یافت و به‌منظور اداره امور بنادر کشور (اداره کل بنادر) در روز ۱۵ بهمن ماه ۱۳۱۴ در تهران تأسیس گردید و کلیه امور بنادر ایران در آن متمرکز شد. در این زمان ضمن ایجاد بندر جدیدی در نوشهر نسبت به توسعه و تکمیل باراندازهای بندر خرم‌شهر و همچنین ایجاد تأسیسات بندری لازم در سایر بنادر شمال و جنوب کشور نیز اقدام گردید.

در تاریخ ۲۴ دی ماه ۱۳۱۷ هیئت وزیران آئین‌نامه بندری ایران را که از طرف وزارت راه تهیه و پیشنهاد گردیده بود تصویب و مقرر گردید در بندری که وزارت راه نماینده ندارد اداره کل گمرک به نمایندگی از طرف وزارت مذکور مجری آئین‌نامه مورد بحث باشد. درچهارم شهریور ماه ۱۳۲۵ طبق تصویب هیئت وزیران مقرر گردید که درآمد حاصل از بهره‌برداری بنادر جهت توسعه تأسیسات بندری در حساب مخصوصی منظور گردد. در سال ۱۳۲۸ بنگاه کل بنادر و کشتیرانی بجای اداره کل بنادر در وزارت راه تشکیل گردید. در تاریخ هفتم خرداد ماه ۱۳۳۱ آئین‌نامه ثبت و بهره‌برداری شناورها مشتمل بر ۱۸۸ ماده به تصویب هیئت وزیران رسید و براساس آن مقرر گردید که استفاده از شناورها در آبهای داخلی و ساحلی ایران موکول به ثبت آنها و اخذ گواهینامه مربوطه در یکی از بنادر ایران باشد. در سال ۱۳۳۸ براساس توافق دو وزارت راه و گمرکات و انحصارات بنگاه کل بنادر و کشتیرانی از وزارت راه به وزارت گمرکات و انحصارات منتقل گردید.

در چهارم خرداد ماه ۱۳۳۹ بنگاه کل بنادر و کشتیرانی به سازمان بنادر و کشتیرانی تبدیل و بر مسئولیت و اختیارات آن افزوده گردید. براساس آن، اعمال حاکمیت در آبهای ساحلی و تولید کلیه امور بندری و دریایی کشور و اجرای مقررات بندری و کشتیرانی ساحلی و مراقبت در توسعه کشتیرانی و بازرگانی و وصول حقوق و عوارض بندری و ثبت شناورهای تابع کشور بعهدہ آن گذاشته شد. در همین سال اداره کل بندر خرم‌شهر که مستقلاً انجام وظیفه می‌نمود تابع سازمان بنادر و کشتیرانی گردید.

این سازمان دردهم خرداد ماه ۱۳۴۰ به وزارت بازرگانی منتقل و در تاریخ بیستم اسفند ماه ۱۳۴۱ پس از تشکیل وزارت اقتصادی تابع این وزارتخانه شد.

در نهم آبان ماه ۱۳۴۳ قانون دریایی ایران که در ۹۱۴ ماده تنظیم گردیده بود به مورد اجرا گذارده شد و از دوازدهم تیرماه ۱۳۴۵ سازمان بنادر و کشتیرانی فعلی بر طبق قانون با کلیه کارکنان و بودجه و اموال از وزارت اقتصاد منتزع و تابع وزارت دارایی گردید. براساس قانون اختیارات مالی و استخدامی و تشکیل بنادر و گمرکات، از تاریخ ۱۹ تیرماه ۱۳۴۸ سازمان بنادر و کشتیرانی از شمول مقررات قانون محاسبات عمومی و قانون استخدام کشوری و آئین‌نامه معاملات دولتی خارج شد و برای حفاظت انبارها، کالاهای ساختمانی و همچنین انجام اجرائیات و امور انتظامی و حفاظتی در اسکله‌ها و باراندازها، سازمانی بنام بنادر و گمرکات در وزارت دارایی پیش بینی گردید. به استناد ماده دوم قانون اختیارات آئین‌نامه

دیگری که به تصویب کمیسیونهای دارایی و استخدامی مجلسین رسید، از تاریخ ۱۳ بهمن ماه ۱۳۴۸ سازمان شخصیت حقوقی پیدا نمود و وظایف و اختیارات، ارکان و تشکیلات آن اعلام گردید.

آئین نامه های معاملات مالی در تاریخ ۲۴ خرداد ماه ۱۳۴۹ و آئین نامه استخدامی سازمان بنادر و کشتیرانی در تاریخ ۶ مرداد ۱۳۴۹ مورد تصویب شورای عالی سازمان قرار گرفت و این سازمان در سال ۱۳۵۳ مجدداً از وزارت دارایی منتزع و به وزارت راه و ترابری انتقال یافت. در دهم اردیبهشت ۱۳۸۷ نام سازمان بنادر و کشتیرانی به سازمان بنادر و دریانوردی تغییر کرد.



(۱) بندر شهید رجایی

از مهمترین بنادر ایران به شمار می رود، با ظرفیت تخلیه و بارگیری سالانه حدود ۱۰۰ میلیون تن کالا، به تنهایی بیش از ۵۵ درصد صادرات و واردات و ۷۰ درصد ترانزیت بنادر کشور را برعهده دارد. همچنین تخلیه ۹۰ درصد بارگیری کالاهای کانتینری کشور در این مجتمع انجام

می‌گیرد. این بندر در فاصله ۲۳ کیلومتری غرب بندرعباس واقع شده و با بیش از ۴۸۰۰ هکتار و سعت (محدوده عملیاتی و پس کرانه)، ظرفیت پذیرش سالانه بیش از ۸۸ میلیون تن کالا را دارد. این بندر در سال ۲۰۱۲ با ۸۰۰ بندر جهان، تبادل کالا انجام می‌داد. ایجاد منطقه ویژه

اقتصادی بندر شهید رجایی در تاریخ ۱۳۷۶ در هیئت وزیران تصویب شد. این بندر با برخورداری از ۱۸ دستگاه جرثقیل دروازه‌ای (گنتری کرین)، و حدود ۴۰ پست اسکله و با در اختیار داشتن بزرگترین و پیشرفته‌ترین ترمینال‌های کانتینری کشور، توانایی پهلودهی انواع کشتی‌های اقیانوس پیما را داراست. تا پیش از شروع تحریم‌های ایالات متحده آمریکا علیه این بندر (سال ۲۰۱۱ میلادی)، ۳۰ خط کشتیرانی جهان، اقدام به تخلیه کالاهای خود در این بندر می‌نمودند. در تازه‌ترین رتبه‌بندی برترین بنادر جهان که در سپتامبر ۲۰۱۳ منتشر شد، بندر شهید رجایی با چند پله سقوط نسبت به گذشته، در رتبه ۵۹ جهان قرار گرفت.

- موقعیت ممتاز جغرافیایی، مطمئن‌ترین، مناسب‌ترین و کوتاه‌ترین پل ارتباطی با آسیای میانه
- وجود ۵۰ کیلومتر خط ریل در بندر متصل به شبکه بین‌المللی راه آهن
- کنترل ترافیکی دریایی و هدایت کشتی‌ها از طریق برج مراقبت و تجهیزات پیشرفته
- ظرفیت پذیرش بیش از ۳/۳ میلیون TEU کانتینر در سال
- ظرفیت تخلیه و بارگیری تا پنجاه میلیون تن انواع کالای وارداتی، صادراتی و ترانزیتی
- امکان ورود تجهیزات و ماشین‌آلات جهت بهره‌برداری خارج از تشریفات گمرکی
- وجود ترمینال‌های اختصاصی، کانتینری، عمومی، فرآورده‌های نفتی و مواد معدنی
- دارا بودن مرکز هماهنگی جستجو و نجات دریایی MRCC –
- برخورداری از تجهیزات رادیویی با برد بالا مانند LRIT – AIS
- دارای تلفن اعلام وضعیت اضطرار دریایی به شماره ۱۵۵۰
- سیستم اطلاع‌رسانی اخبار هواشناسی به صورت ارسال پیامک به شماره ۳۰۰۰۷۶۳۷۳۰۰۰
- قرار داشتن در مسیر کریدور ترانزیتی بین‌المللی INSTC
- عقد قرارداد خواهر خواندگی با شش بندر دنیا
- وجود شبکه‌های بانکی؛ اعتباری؛ بیمه‌ای؛ گمرک و سایر موسسات خدماتی مرتبط
- وجود اراضی قابل واگذاری برای فعالیت پشتیبانی؛ صنعتی؛ نفتی و خدماتی به صورت BOT اجاره کوتاه مدت؛ میان مدت و بلند مدت
- مجهز به مرکز نگهداری تجهیزات مقابله با آلودگی‌های نفتی در هنگام بروز سوانح دریایی
- وجود مرکز ایمنی؛ بهداشت و محیط زیست (HSE) درمانگاه مجهز و مراکز امداد و نجات

اسکله های بندر شهید رجائی

اندازه (طول و آبخور) ایمن کشتی هایی که می توانند در هر یک از اسکله های بندر شهید رجایی پهلو دهی و یا جداسازی گردند .

*** حداکثر آبخور مجاز با استفاده از اطلاعات هیدروگرافی موجود و ضرایب ایمنی محاسبه گردیده است***

ردیف	شماره اسکله	حداکثر طول مجاز (کششها (متر)	حداکثر آبخور مجاز (کششها (متر)	ملاحظات
۱	اسکله شماره ۱ (نفتی)	۲۳۰	۱۱/۵	
۲	اسکله شماره ۲ (نفتی)	۲۳۰	۱۱/۵	
۳	اسکله شماره ۳ (چند منظوره)	۲۰۰	۱۰/۷	بند شماره ۳ توضیحات ذیل ملاحظه شود
۴	اسکله شماره ۴ (کانتینری)	۳۱۰	۱۲	
۵	اسکله شماره ۵ (کانتینری)	۲۷۰	۱۲/۵	
۶	اسکله شماره ۶ (کانتینری)	۲۵۰	۱۲/۲	
۷	اسکله شماره ۷ (کانتینری)	۲۱۰	۱۱/۳	
۸	اسکله شماره ۸ (کانتینری)	۱۰۰	۵/۵	
۹	اسکله شماره ۹ (متفرقه)	۲۰۰	۱۰	RO-RO < ۱۰۰ M
۱۰	اسکله شماره ۱۰ (متفرقه)	۲۲۰	۱۰/۲	RO-RO < ۱۲۰ M
۱۱	اسکله شماره ۱۱ (متفرقه)	۲۵۰	۱۰/۵	RO-RO < ۱۵۰ M
۱۲	اسکله شماره ۱۲ (متفرقه)	۳۰۰	۱۱	RO-RO < ۲۰۰ M
۱۳	اسکله شماره ۱۳ (چند منظوره)	۳۰۰	۱۱/۷	بند شماره ۴ توضیحات ذیل ملاحظه شود.
۱۴	اسکله شماره ۱۴ (متفرقه)	۳۰۰	۱۲/۵	بند شماره ۴ توضیحات ذیل ملاحظه شود.
۱۵	اسکله شماره ۱۵ (متفرقه)	۳۰۰	۱۱/۵	بند شماره ۴ توضیحات ذیل ملاحظه شود.
۱۶	اسکله شماره ۱۶ (متفرقه)	۳۰۰	۱۰/۵	RO-RO < ۲۵۰ M
۱۷	اسکله شماره ۱۷ (متفرقه)	۲۵۰	۱۰/۵	RO-RO < ۲۰۰ M
۱۸	اسکله شماره ۱۸ (متفرقه)	۲۲۰	۱۰/۵	RO-RO < ۱۷۰ M
۱۹	اسکله شماره ۱۹ (چند منظوره)	۲۰۰	۱۰/۲	RO-RO < ۱۵۰ M بند شماره ۳ توضیحات ذیل ملاحظه شود
۲۰	اسکله شماره ۲۰ (چند منظوره)	۱۸۵	۱۰	RO-RO < ۱۵۰ M بند شماره ۳ توضیحات ذیل ملاحظه شود
۲۱	اسکله شماره ۲۱	۲۰۰	۱۴	
۲۲	اسکله شماره ۲۲	۲۲۰	۱۴	
۲۳	اسکله شماره ۲۳	۲۵۰	۱۴	
۲۴	اسکله شماره ۲۴	۳۰۰	۱۴/۵	
۲۵	اسکله شماره ۲۵ (کانتینری)	۳۹۰	۱۵	تبصره ۵
۲۶	اسکله شماره ۲۶ (کانتینری)	۳۵۰	۱۵	تبصره ۵
۲۷	اسکله شماره ۲۷ (کانتینری)	۳۵۰	۱۵	تبصره ۵
۲۸	اسکله شماره ۲۸	۲۳۰	۱۴	
۲۹	اسکله شماره ۲۹	۲۰۰	۱۴	

اسکله های بندر خلیج فارس

اندازه (طول و آبخور) ایمن کشتی هایی که می توانند در هر یک از اسکله های بندر خلیج فارس پهلو دهی و جداسازی گردند .

ردیف	شماره اسکله	حداکثر طول مجاز کشتیها (متر)	حداکثر آبخور مجاز کشتیها (متر)	ملاحظات
۱	اسکله شماره ۱	۱۵۰	۷/۵	عملیات راهنمایی کشتی های با آبخور بیشتر از ۷,۵ متر در آب مد انجام پذیر است
۲	اسکله شماره ۲	۱۰۰	۷	
۳	اسکله شماره ۳	۸۰	۷/۵	
۴	اسکله شماره ۴	۱۵۰	۷/۵	
۵	اسکله شماره ۵	۱۱۵	۷/۵	
۶	اسکله شماره ۶	—	—	-
۷	اسکله شماره ۷	۱۲۵	۷/۵	
۸	اسکله شماره ۸	۱۲۵	۷/۵	
۹	اسکله شماره ۹	۷۰	۷/۵	
۱۰	اسکله شماره ۱۰	۱۲۵	۷/۵	

لیست تجهیزات ملکی تحت نظارت اداره تعمیر و نگهداری تجهیزات خشکی – بندر شهید رجایی

ردیف	نام دستگاه	تعداد
۱	گنتری کرین پاناما کس لیبر	۲ دستگاه
۲	گنتری کرین پست پاناما کس لیبر	۳ دستگاه
۳	گنتری کرین پست پاناما کس ZPMC	۳ دستگاه
۴	گنتری کرین پست پاناما کس FANTUZZI	۲ دستگاه
۵	گنتری کرین سوپر پست پاناما کس ZPMC	۸ دستگاه
۶	ترانستینر کالمار	۱۲ دستگاه
۷	ترانستینر منگان	۵ دستگاه
۸	ترانستینر سامسونگ	۷ دستگاه
۹	ترانستینر ZPMC	۱۸ دستگاه
۱۰	ترانستینر پایونر	۳ دستگاه
۱۱	ریچ استاکر	۲ دستگاه
۱۲	لیفتراک	۶ دستگاه
۱۳	تراکتور	۱ دستگاه
۱۴	جرثقیل لیبر ۱۴۰ تنی	۵ دستگاه
۱۵	جرثقیل ۵۵۰ تنی	۱ دستگاه
۱۶	جرثقیل لیبر ۲۵ تنی	۱ دستگاه
۱۷	آنلودر منگان	۲ دستگاه
۱۸	مکنده غلات	۴ دستگاه
۱۹	کامیون های آتشنشانی	۲۲ دستگاه
۲۰	خودروهای سبک آتشنشانی	۳ دستگاه
۲۱	سایر خودروهای سبک	۳۹ دستگاه
۲۲	آمبولانس	۵ دستگاه
۲۳	موتور سیکلت	۱۲ دستگاه
۲۴	موتور پمپ آتش نشانی	۱۲ دستگاه

لیست تجهیزات شناورها

ردیف	نام تجهیز	نوع کاربری
۱	ناجی ۳	تجسس و نجات
۲	ناجی ۱۰	
۳	ناجی ۱۱	
۴	ناجی ۱۲	
۵	ناجی ۱۵	
۶	ناجی ۱۶	
۷	قایق RIB	
۸	حجاز ۶۶	بویه گذار
۹	مراد ۱	مولتی کت
۱۰	مراد ۲	
۱۱	هادی ۱	راهنما بر
۱۲	هادی ۲	
۱۳	هادی ۳	
۱۴	هادی ۴	
۱۵	قیام ۲	
۱۶	قیام ۳	
۱۷	گنو	یدک کش
۱۸	خلیج فارس ۴	
۱۹	شهید حقگو	
۲۰	نارالله	
۲۱	سهراب	
۲۲	عاشورا	
۲۳	رشید ۲	
۲۴	برنا	
۲۵	دادمان ۱	
۲۶	نوسود	لایروب
۲۷	سومار	
۲۸	صدف ۲	مینی لندینگ کرافت
۲۹	صدف ۳	
۳۰	عدا ۱	گشت گارد
۳۱	کوثر	
۳۲	سار ۱	
۳۳	قایق VTS	
۳۴	نور ۱	مولتی کت
۳۵	سرسره تعمیراتی	سرسره تعمیراتی

و تجهیزات دریایی که در آینده به صورت سازمانی تحت نظارت اداره و نگهداری تجهیزات دریایی قرار خواهد گرفت.

لیست تجهیزات مخابراتی و الکترونیکی

تجهیزات اداره تعمیر و نگهداری تجهیزات مخابراتی و الکترونیکی که اطلاعات آن ها جمع آوری و برای انجام PM برنامه ریزی شده اند به شرح زیر می باشد، که لازم به ذکر است طبق هماهنگی انجام شده با اداره تعمیر و نگهداری تجهیزات مخابراتی و الکترونیکی، برنامه ریزی EM برای هیچ یک از تجهیزات انجام نگرفته و در صورت نیاز، دستور انجام EM توسط کارشناس مربوطه به پیمانکار تعمیر و نگهداری صادر گردد.

تجهیزات مخابرات خشکی

۱. گیرنده و فرستنده VHF, HF

۲. Patch Phone

۳. بی سیم ها و تجهیزات مربوطه

تجهیزات مخابرات دریایی

۱. GPS

۲. SSB

۳. VHF

۴. گیرنده و فرستنده NAVTEX

۵. عمق یاب و قطب نما

۶. رادار

شبکه تلفن، شبکه کابلی و فیبرنوری

۱. خطوط تلفن، دستگاه تلفن، مراکز تلفن، MDF

۲. شبکه کابلی (مسی، کواکسیال)، شبکه جامع فیبر نوری و سیستم مانیتورینگ شبکه جامع فیبرنوری

تجهیزات الکترونیکی

۱. تجهیزات صوتی و تصویری (آمپلی فایر، تلویزیون، میکروفون و ...)

۲. سیستم CCTV (دوربین های مدار بسته و مانیتورینگ)

۳. سیستم X-RAY

۴. سیستم مانیتورینگ تجهیزات

سیستم VTS (مستقر در این اداره کل و بنادر تابعه)

۱. سیستم CCTV (دوربین، مانیتور، فرستنده و گیرنده ویدیویی و ...)

۲. سیستم Microwave (فرستنده و گیرنده RF، مالتی پلکسر، Protection Switch و ...)

۳. سیستم Meteorological و Hydrological

۴. سیستم AIS، سیستم DF، تجهیزات رادار، تجهیزات VHF، تجهیزات شبکه

کارگاههای تعمیر و نگهداری تجهیزات مخابراتی و الکترونیکی

۲) بندر بوشهر

بندر بوشهر از بنادر قدیمی و تاریخی ایران بشمار می رود و دارای قدمت تاریخی و درخشان و سابقه پنج هزار ساله می باشد . اسناد بدست آمده از منطقه ریشهر واقع در ۳ کیلو متری بندر بوشهر نمایانگر این است که از هزاره سوم پیش از میلاد این بندر شهری آباد بوده و از مراکز عمده امپراطوری باستانی عیلامی بشمار می رفته است . سنگ نوشته های ایلامی بدست آمده مشخص می کند که بوشهر در آن عصر دهکده ای به نام لیان بوده است . بنا به اظهار گیر شمن باستان شناس فرانسوی بوشهر در عصر سلوکیان احداث شده و در عهد اردشیر بابکان سر سلسله ساسانیان ، شهر رام اردشیر در دو فرسنگی بوشهر بنا شده بود که خرابی های تاریخی ریشهر از آثار آن می باشد . بندر بوشهر در زمان نادر شاه بعنوان مهمترین پایگاه دریایی و ساخت کشتی های جنگی مورد استفاده قرار می گرفت. این بندر در عهد زندیان مرکز اصلی صادرات و واردات کالا و مهمترین منبع درآمد حکومت به شمار می رفت. اعتبار و رونق بازرگانی بندر بوشهر به عنوان تنها بندر معتبر در زمان قاجار بخصوص در زمان ناصرالدین شاه به اوج خود رسید و از این رو مهاجرت از مناطق مجاور فزونی گرفت و جمعیت شهر رو به ازدیاد گذاشت در این زمان بندر بوشهر به عنوان مرکز گمرکات جنوب انتخاب و اداره ای تحت عنوان شعبه گمرکات جنوب در آن تأسیس گردید و پس از آن به عنوان تنها بندر معتبر ایران به یکی از مراکز اصلی داد و ستد در منطقه خلیج فارس مبدل گشت . این روند ادامه یافت تا با تأسیس راه آهن ایران و پیدایش شرکت نفت ایران و انگلیس و رونق بندر خرمشهر تدریجاً بندر بوشهر اعتبار سابق خود را از دست داد. در پی تعطیلی بنادر امام خمینی و خرمشهر در زمان جنگ تحمیلی تلاش و پایداری این بندر و تخلیه و بارگیری بیش از ظرفیت با وجود کمبود اسکله و امکانات و وجود پس کرانه های بزرگ با پتانسیل ها بالا و همسایگی با کشورهای دارای بازار مصرف بالا سبب گردیده تا با نگرش نوین رونق گذشته خود را مجدداً از سرگیرد و به یکی از پر رونق ترین و فعال ترین بندر تدارکاتی و پشتیبانی مبدل گردد

اطلاعات جغرافیایی بندر و نوع دسترسی

مساحت	۵۳,۵۶ هکتار*
موقعیت	۲۸ درجه ۵۸ دقیقه شمالی ۵۰ درجه ۵۰ دقیقه شرقی
ظرفیت پذیرش کالا	۵ میلیون تن
مساحت انبارهای مستخف	۲۱۷۲۲ مترمربع
مساحت بار اندازها	۲۳۴۰۲۰ متر مربع
ظرفیت ترمینال کانتینری	۴۵۰۰۰ TEU
عمق اسکله ها	حداکثر ۱۲ متر
تعداد اسکله	۱۵
طول خطوط داخلی راه آهن	-
فاصله تا نهراب	۱۱۰۰ کیلو متر
فاصله تا مرکز استان	در مرکز استان واقع شده است
فاصله تا فرودگاه	۳ کیلومتر

* مساحت بندر شامل کلیه محوطه ها و انبارها و مسیرهای عبور و مرور و ساختمان های بندری و گمرک و اسکله ها می باشد.

مشخصات اسکله ها

ردیف	نام اسکله	نوع کاربری	طول (متر)	آبخور (متر)	ظرفیت پذیرش اسکله (هزارتن)	نوع سازه
۱	۱	تفکی	۲۵۰	۱۰	۲۵	دالین
۲	۲	کانتینری	۱۹۶	۱۰٫۵	۳۰	شمع و دال بتن آرمه
۳	۳	کانتینری	۱۹۶	۱۰٫۵	۳۰	شمع و دال بتن آرمه
۴	۴	پنجپای - عمومی	۱۷۶	۹	۱۵	شمع و عرقه بتنی با روکش آسفالت
۵	۵	پنجپای - عمومی	۱۷۶	۹	۱۵	شمع و عرقه بتنی با روکش آسفالت
۶	۶	پنجپای - عمومی	۱۵۵	۹	۱۵	شمع و عرقه بتنی با روکش آسفالت
۷	۷	مولودر لنج	۲۸۶	۴٫۵	۵۰	شمع و عرقه بتنی با روکش آسفالت
۸	۸	کالای عمومی	۱۰۳	۸	۵	شمع و عرقه بتنی با روکش آسفالت
۹	۹	کالای عمومی	۱۰۳	۸	۵	شمع و عرقه بتنی با روکش آسفالت
۱۰	۱۰	کالای عمومی	۱۰۳	۷	۵	شمع و عرقه بتنی با روکش آسفالت
۱۱	۱۱	کالای عمومی	۱۰۳	۷	۵	شمع و عرقه بتنی با روکش آسفالت
۱۲	۱۲	کالای عمومی	۱۰۳	۷	۵	شمع و عرقه بتنی با روکش آسفالت
۱۳	۱۳	کالای عمومی	۱۰۳	۷	۵	شمع و عرقه بتنی با روکش آسفالت
۱۴	۱۴	رو رو	۷۰	۴	۵	شیت پابل با عرقه بتنی
۱۵	۱۵	خدماتی	۱۱۵	۵	----	شمع و عرقه بتنی با روکش آسفالت

مشخصات انبارها

ردیف	نام انبار	نوع کالای انبار شده	مساحت (متر مربع)	ظرفیت پذیرش (هزارتن)
۱	شماره ۱	کالای خطرناک	۳۲۹۴	۵
۲	شماره ۲	سردخانه	۳۰۵۷	۵
۳	شماره ۳	کالاهای عمومی	۳۰۵۷	۵
۴	شماره ۴	کالاهای عمومی	۳۲۹۹	۵
۵	شماره ۵	کالاهای عمومی	۴۰۳۷	۵
۶	شماره ۶	کالاهای عمومی	۴۰۳۷	۵
۷	شماره ۷	کالاهای عمومی	۳۶۶۸	۵
۸	شماره ۸	کالاهای عمومی	۷۲۸۴	۷
	جمع کل		۳۱۷۳۳	

تجهیزات خشکی و دریایی بندر :

الف - تجهیزات ملکی بندر - تجهیزات خشکی

نوع تجهیزات	کنتری کریس	تراسنیر	ریج استاکر	مکنده غلات	جرثقیل ریلی	جرثقیل محوطه ساحلی	لیفتراک	کشنده	پوشنراک	کفینراکتور	تراکتور	مینی لودر	لودر
تعداد	۰	۰	۱۰	۲	۰	۴	۳۰	۱۶	۰	۱۴	۰	۰	۰

ب- تجهیزات ملکی بندر - تجهیزات دریایی

نوع تجهیزات	لایروب	یدک کش	فایق	بارج	مولنی کت
تعداد	۴	۷	۵	۷	۴

ج - تجهیزات بخش خصوصی - تجهیزات خشکی

نوع تجهیزات	ناپ لیفت	مکنده غلات	جرثقیل ریلی	جرثقیل محوطه	لیفتراک	کشنده	تریلر	پوشنراک	تراکتور	لودر
تعداد	۳	۰	۰	۱۷	۲۸	۱۶	۴۱	۰	۹	۰

(۳) بندر امام (ره)

همزمان با احداث راه آهن سراسری کشور در سال ۱۳۰۷ هجری شمسی، ۲ پست اسکله چوبی در شمال غربی خلیج فارس و در انتهای آبراه خورموسی (با موقعیت جغرافیایی ۳۰ درجه و ۲۵ دقیقه شمالی و ۴۹ درجه و ۵ دقیقه شرقی) ساخته شد. پس از چندی به بندر شاپور موسوم گشت و سه سال بعد به مهم ترین مرکز ورود و خروج کالا تبدیل شد. در سال ۱۳۵۲ محل سکونت اهالی این نقطه، از کنار اسکله ها به سربندر (شهر بندر امام خمینی (ره)) انتقال یافت و زمینه برای توسعه هرچه بیشتر بندر مهیا گردید؛ پس از پیروزی انقلاب شکوهمند اسلامی ایران، این بندر به بندر امام خمینی (ره) تغییر نام یافت و در سال ۱۳۶۱ با تصویب هیات وزیران رسماً بندر امام خمینی (ره) نام گرفت و شروعی

نو را پایه نهاد . بندر امام خمینی (ره) حرکت به سوی تحول را از همان دو اسکله چوبی آغاز نمود و امروز با انجام بیش از ۳۵٪ از کل تجارت دریایی کشور ، نوید توسعه ای پایدار را برای منطقه از طریق صنعت حمل و نقل می دهد .

بندر امام خمینی (ره) در اواسط نهمین دهه از آغاز فعالیتش ، اکنون به عنوان یکی از مهم ترین قطب های حمل و نقل منطقه ای به ایفای نقش می پردازد . این بندر در سال ۱۳۹۰ پس از تغییر رژیم حقوقی خود از یک بندر عادی به منطقه ویژه اقتصادی و الحاق اراضی مجاور ، هم اکنون با بالغ بر ۱۱ هزار هکتار مساحت ، بزرگ ترین منطقه ویژه اقتصادی کشور را تشکیل می دهد .

ویژگی های بندر

- نزدیک ترین بندر جنوبی به مراکز صنعتی و جمعیتی کشور
- کوتاهترین و مطمئن ترین پل ارتباطی با کشورهای عراق ، ترکیه ، حوزه قفقاز و اروپای شرقی
- بهره مند از پتانسیل های مناسب پسکرانه ای جاده ای ، ریلی و هوایی
- اتصال به شبکه راه های اصلی ترانزیتی و راه آهن سراسری کشور
- نزدیکی به فرودگاه های ماهشهر ، آبادان و اهواز در فواصل ۱۸ ، ۱۰۰ و ۱۱۰ کیلومتری
- مناسب ترین بندر کشور جهت ترانشیپ کالا به کشورهای حوزه خلیج فارس
- برخورداری از پتانسیل های لازم به منظور توسعه صادرات مجدد کالا
- نقش موثر در اقتصاد ملی و تجارت خارجی به عنوان دومین بندر مهم کشور
- وجود ترمینال های اختصاصی ، کانتینری ، عمومی ، فرآورده های نفتی و مواد معدنی
- قابلیت تخلیه و بارگیری کشتی های کانتینری پست پاناماکس (نسل چهارم) و کشتی های با ظرفیت ۱۵۰ هزار تن
- بهره مندی از تجهیزات پیشرفته بندری و دریایی به منظور ارائه خدمات سریع و ایمن به کشتی و کالا
- برخورداری از سیستم تک پنجره (Single Window) به منظور ارائه خدمات متمرکز به مشتری
- برخورداری از سیستم مدیریت یکپارچه (IMS) و سیستم بین المللی امنیت اطلاعات (ISMS)
- سیستم پرداخت الکترونیک از طریق سیستم (PSPOS)
- برخورداری از سامانه هوشمند حواله ی الکترونیکی کامیون (ETT)

مساحت:	۵۵۰۰ هکتار
موقعیت:	شمال غربی خلیج فارس
ظرفیت پذیرش کالا:	۵۴،۵ میلیون تن در سال
مساحت انبارهای مسقف:	۵۲۲،۰۰۰ متر مربع
مساحت محوطه و بار اندازها:	۲،۱۰۰،۰۰۰ متر مربع
ظرفیت ترمینال کانتینری	۷۰۰،۰۰۰ TEU
عمق اسکله ها	۱۳،۵ متر
تعداد اسکله	۳۸ پست به طول ۷ کیلومتر
طول خطوط داخلی راه آهن	۱۲۰ کیلو متر
فاصله تا تهران	۸۵۰ کیلومتر
فاصله تا مرکز استان (اهواز)	۱۰۰ کیلومتر
فاصله تا مرکز شهر بندر امام خمینی(ره)	۱۰ کیلومتر
فاصله تا فرودگاه اهواز	۱۱۰ کیلومتر
فاصله تا فرودگاه آبادان	۱۰۰ کیلومتر
فاصله تا فرودگاه ماهشهر	۱۸ کیلومتر

آخرين وضعيت انبار و محوطه بندر امام خميني (ره)

ردیف	نوع انبار	نوع کالای انبار شده	مساحت (متر مربع)
۱	W	فله + غلات + متفرقه	۳۴۲,۰۰۰
۲	T	جنرال کارگو	۱۵۳,۰۰۰
۳	هانگار	جنرال کارگو - غلات	۹,۰۰۰
۴	کانتینری	کانتینری	۱۸,۰۰۰
۵	رو باز	جنرال کارگو	۲,۰۰۰,۰۰۰
۶	کانتینر یارد	کانتینری	۱۰۰,۰۰۰

« جدول تعداد و مشخصات اسکله ها »

ردیف	تعداد پست	نوع کاربری	طول	آبخور	ظرفیت سالانه (تن)
۱	۵	کانتینری	۱۰۴۰	۱۳	۷۰۰,۰۰۰ TEU (۶,۰۰۰,۰۰۰)
۲	۲۳	کالای فله ، کیسه ای و متفرقه	۳۱۰۰	۱۳-۱۱	۲۶,۰۰۰,۰۰۰
۳	۳	مواد معدنی	۵۴۸	۱۳-۱۲	۶,۰۰۰,۰۰۰
۴	۲	پودر صنعتی	۱۷۵	۱۳	۴,۰۰۰,۰۰۰
۵	۱	سیلوی غلات	۲۴۰	۱۱	۱,۵۰۰,۰۰۰
۶	۴	مواد نفتی	۷۲۵	۱۴-۱۰	۷,۰۰۰,۰۰۰
۷	۲	روغن مایع	۳۶۵	۱۳-۱۲	۴,۰۰۰,۰۰۰

« تجهیزات خشکی و دریایی بندر امام خمینی (ره) »

الف - تجهیزات ملکی بندر - تجهیزات خشکی (تحویلی به تامین کنندگان)

شرح	کنتری	ترانستینر	مکنده	جرثقیل	لیفتراک	مکنده	آنلودر	جرثقیل	ریچ	آنلودر
	کرین		غلات	محوطه		آنلودر	برگا	ساحلی	استیکر	سیلوی
				ایی		سیلو				ترانزیت
تعداد	۴	۵	۶	۲	۱	۲	۲	۱۴	۲	۲

ب- تجهیزات ملکی بندر - تجهیزات دریائی

نوع	لایروب	پدک	قایق	کشتی بویه	سوخت رسان	آب رسان	بارج
تجهیزات		کش		گذار			
تعداد	۵	۱۰	۱۰	۱	۲	۱	۱

ج - تجهیزات بخش خصوصی - تجهیزات خشکی

نوع	تاپ	مکنده	جرثقیل	کفی	لیفتراک	کشنده	تریلر	مینی	تراکتور	ریچ	لودر
تجهیزات	لیفت	غلات	محوطه					لودر		استیکر	
			ای								
تعداد	۶	۳	۴۱	۴۴	۱۰۸	۱۱۰	۶	۷	۲	۲	۶

(۴) بندر چابهار

بندر چابهار بعنوان یکی از بنادر مهم در جنوب ایران و در بخش شمالی دریای عمان قرار گرفته است. این بندر بعلت موقعیت استراتژیک و دستیابی به آبهای آزاد بین المللی جایگاه ویژه ای در مبادلات ایران با سایر کشورهای منطقه دارد. از سوی دیگر این بندر بعلت نزدیکی به کشورهای نظیر افغانستان، پاکستان و آسیای میانه، در آینده ای نزدیک با اتصال به شبکه ریلی کشور اهمیت ویژه ای در ترانزیت کالا به این کشورها خواهد داشت. همچنین این بندر بعنوان تنها بندر اقیانوسی ایران، یکی از نقاط کلیدی در حاشیه خلیج فارس و دریای عمان بوده و در کریدور شمال - جنوب نقش مهمی ایفا خواهد کرد. ضمناً این بندر در مسیر ترانزیتی شرق - غرب قرار گرفته و فوریت‌های مختلف اقتصادی و جغرافیایی در زمینه ترانزیت و ترانشیب می باشد. بندر چابهار که در جنوب استان سیستان و بلوچستان واقع شده، به دلیل استقرار در کنار دریای عمان از دیر باز کانون داد و ستد و تجارت و دریانوردی بوده است. ویرانه قلعه پرتغالی ها در یکی از روستاهای این بندر (تیس) در پنج کیلومتری چابهار واقع شده است، گواه رونق دریانوردی و اهمیت استراتژیک این خطه از بلوچستان در روزگاری است که دول استعمارگر و تجارت پیشه اروپا بازارهای چین، هندوستان و بطور کلی شرق را جایگاه مناسب عرضه کالا و مصنوعات خود دانسته و حفظ و تسلط بر آنها را جزئی از سیاستهای استعماری و سلطه جویانه خود قلمداد می کردند. در سال ۱۳۵۲ طرح جامع تاسیس بندر چابهار مطرح و قراردادهای تاسیس با پیمانکاران مربوطه منعقد شد و پس از انقلاب اسلامی به دلیل کمبود منابع مالی بخشی از طرح به تعویق افتاد و بخشی از طرح شامل اسکله نصب سریع و موج شکن آغازو به انجام رسید. عملیات اجرایی بندر شهید کلاتری که یکی از دو بندر مهم چابهار می باشد، از سال ۶۲ بطور جدی آغاز و باتکمیل ۴ پست اسکله فلزی در سال ۶۲ عملاً به بهره برداری رسید و بندر شهید بهشتی نیز به عنوان دومین بندر مهم چابهار در سال ۶۱ با توجه به شرایط خاص حاکم بر خلیج فارس (جنگ تحمیلی عراق بر علیه ایران) و با تاکید دولت بر لزوم داشتن بندر در خارج از تنگه هرمز و خلیج فارس احداث گردید. شایان ذکر است که این بندر در زمان جنگ تحمیلی به دلیل واقع شدن در کرانه دریای عمان و دوری از مرکز بحران نقش مهمی در صادرات ایفا نمود. بنادر جنوبی استان سیستان و بلوچستان به دلیل استقرار بر کرانه دریای عمان و اقیانوس هند از دیرباز کانون داد و ستد و آمد و شد دریائی بوده است. از زمان حضور پرتغالیها از نخستین دهه های قرن ۱۶ در آبهای جنوب تا ظهور انگلیس بعنوان قدرت خلیج فارس در طول جنگ جهانی اول همواره بخشی از فعالیتهای تجاری و دریانوردی رایج در آبهای جنوبی ایران در بنادر جنوبی استان سیستان و بلوچستان متمرکز بوده است و اولاً که در سالهای جنگ جهانی دوم نیابت کنسول فرانسه را در بوشهر به عهده داشته است، کشتیهای موجود در چابهار را که در خطوط کشتیرانی فعالیت داشته اند را ۱۱۹ فروند ذکر میکند که از این تعداد ۵ فروند کشتی تجاری و ۶۴ فروند کشتی بادبانی بوده اند همچنین در سالهای مزبور در بنادر گواتر، بریس و پسابندر دفاتر پستی و گمرکی وجود داشته که حاکی از رونق فعالیتهای تجاری و دریایی در این بندر کوچک بوده است. وجود فعالیتهای دریائی در بنادر جنوب استان در اواخر قرن ۱۹ و اوایل قرن ۲۰ نشانه این است که بنادر مزبور در داد و ستد کالاهای تولیدی و مورد نیاز بخش شرقی کشور و مبادله با بنادر پاکستان و هندوستان فعال بوده اند. خلیج چابهار با بریدگی طبیعی در حاشیه دریای عمان است، چابهار در مقایسه با دیگر مناطق ساحلی و جنوب ایران دارای موقعیت ممتازی در امر کشتیرانی و حمل نقل دریائی است. وجود آبهای عمیق در خلیج وسیع شرایط مناسبی را برای پهلوگیری کشتیهای بزرگ در این منطقه و ایجاد تاسیسات بندری با هزینه مناسب و صرفه اقتصادی فراهم کرده است. چابهار به عنوان مهمترین بندر تجاری در خارج از خلیج فارس از نظر سیاست و استراتژیکی ملی در مواقع جنگ و بحرانهای منطقه مجزا و نقطه ای کلیدی برای تنفس اقتصادی بازرگانی خارجی کشور و ضمانتی برای گردش کار صنایع و فعالیت های اقتصادی آن محسوب می شود قرار گرفتن چابهار در یک خلیج موقعیت بندری ایده آلی را برای توسعه فیزیکی آینده به آن می دهد که بسیاری از بنادر دنیا دارای این حسن نیستند.

آمار آماده بکاری شناورها:

نوع تجهیز		نام تجهیز	کل ساعات در دسترس	آماده بکاری		کارکرد		خارج از سرویسی	
				ساعت-درصد	ساعت-درصد	ساعت-درصد	ساعت-درصد	ساعت-درصد	ساعت-درصد
بارج ها	سرداب	۷۲۰	۷۲۰	۷۲۰	۱۰۰%	۲۶	۴%	۰	۰
	پیشین	به علت عملیات داکینگ در دسترس نمی باشد							
	مجموع	۷۲۰	۷۲۰	۷۲۰	۱۰۰%	۹	۴%	۰	۰
یدک کش ها	رمضان	به علت عملیات داکینگ در دسترس نمی باشد							
	ثوره	۷۲۰	۷۲۰	۷۲۰	۱۰۰%	۴۷	۷%	۰	۰
	خضرا	۷۲۰	۷۲۰	۷۲۰	۱۰۰%	۵۹	۸%	۰	۰
	یادگار	۷۲۰	۷۲۰	۷۲۰	۱۰۰%	۳۰	۴%	۰	۰
	مجموع	۷۱۲۸	۷۱۲۸	۷۱۲۸	۱۰۰%	۴۱۷	۶%	۰	۰
تجسس و نجات	ناجی ۵	به علت عملیات داکینگ در دسترس نمی باشد							
راهنما بر	هادی ۲	۷۲۰	۷۲۰	۷۲۰	۱۰۰%	۲۱	۳%	۰	۰
گارد	قایق ۲۰۰	۷۲۰	۷۲۰	۷۲۰	۱۰۰%	۱۵	۲%	۰	۰
	قایق رعد	۷۲۰	۷۲۰	۷۲۰	۱۰۰%	۹۰	۱۳%	۰	۰
مجموع		۱۳۱۰۴	۱۳۱۰۴	۱۳۱۰۴	۱۰۰%	۶۱۱	۵%	۰	۰

نوع تجهیز		نام تجهیز		ثقل	کل ساعات دسترسی	آماده بکاری		کارکرد		خارج از سرویسی	
						ساعت-درصد	ساعت-درصد	ساعت-درصد	ساعت-درصد	ساعت-درصد	ساعت-درصد
جرثقیل موبایل ساحلی	جرثقیل فانتوزی	۲	۷۲۰	۷۲۰	۱۰۰%	۷۲۰	۱۵۰	۲۱%	۰	۰%	
	جرثقیل لیبر ۳۶ تن (LH۱۲۰۰)	۲	۷۲۰	۷۲۰	۰%	۰	۰%	۰%	۷۲۰	۱۰۰%	
	جرثقیل لیبر ۸۰ تن (LH۳۲۰)	۲	۷۲۰	۷۲۰	۰%	۰	۰%	۰%	۷۲۰	۱۰۰%	
	جرثقیل لیبر ۸۰ تن	۲,۵	۷۲۰	۷۲۰	۱۰۰%	۷۲۰	۲۰	۳%	۰	۰%	
	جرثقیل لیبر ۱۰۰ تن	۲,۵	۷۲۰	۷۲۰	۱۰۰%	۷۲۰	۲۰	۳%	۰	۰%	
	جمع جرثقیل موبایل ساحلی	۱۱	۶۴۸۰	۵۰۴۰	۷۸%	۴۰۰	۶%	۱۴۴۰	۲۲%		
جرثقیل موبایل محوطه ای	جرثقیل ۴ PPM دستگاه	۴	۲۸۸۰	۲۰۱۶	۷۰%	۷۰۰	۲۴%	۸۴۶	۳۰%		
	جرثقیل KATO	۱,۲	۷۲۰	۷۲۰	۱۰۰%	۷۲۰	۲۴۰	۳۳%	۰	۰%	
	جرثقیل TADANO	۳	۷۲۰	۷۲۰	۱۰۰%	۷۲۰	۲۴۰	۳۳%	۰	۲۰%	
	جرثقیل لیبر ۶۰ تن ۲ دستگاه	۳	۱۴۴۰	۱۴۴۰	۱۰۰%	۲۰۰	۱۴%	۰	۰%		
تجهیزات کانتینری	جمع جرثقیل موبایل محوطه ای	۱۱,۲	۱۸۸۶۴	۱۵۴۰۸	۸۲%	۴۴۰۸	۲۳%	۳۴۵۶	۱۸%		
	تاپ لیفتراک	۱	۷۲۰	۷۲۰	۱۰۰%	۷۲۰	۰	۰%	۰	۰%	
	ریج استکر ۳ دستگاه	۴,۵	۲۱۶۰	۱۷۲۸	۸۰%	۲۲۰	۱۰%	۴۳۲	۲۰%		
ترانسفر ها	جمع تجهیزات کانتینری	۵,۵	۱۰۴۴۰	۸۴۶۹	۸۱%	۹۹۲	۱۰%	۱۹۴۴	۱۹%		
	لیفتراک ۱۰ دستگاه	۴	۷۲۰۰	۶۴۸۰	۹۰%	۴۰۰	۶%	۷۲۰	۱۰%		
	تراکتور ۱۰ دستگاه	۳	۷۲۰۰	۵۷۶۰	۸۰%	۱۰۰۰	۱۴%	۱۴۴۰	۲۰%		
	بیل مکانیکی	۱	۷۲۰	۷۲۰	۱۰۰%	۷۲۰	۱۰۰	۱۴%	۰	۰%	
	لودر	۱	۷۲۰	۷۲۰	۰%	۰	۰%	۰%	۷۲۰	۱۰۰%	
	جمع ترانسفر ها	۹	۵۱۸۴۰	۴۳۹۲۰	۸۵%	۴۷۰۰	۹%	۷۹۲۰	۱۵%		
جمع کل		۳۶,۵	۸۷۶۲۴	۷۲۸۶۴	۸۳%	۱۰۵۰۰	۱۲%	۱۴۷۶۰	۱۷%		

آمار آماده بکاري تجهيزات مخابراتي و الكترونيكي دريائي:

نام شناور		کل ساعات در دسترس		آماده بکاري ساعت-درصد		خارج از سرويسي ساعت-درصد	
یادگار ۲	۷۲۰	۶۹%	۴۹۷	۲۲%	۲۲۳	۲۳%	
نوره	۷۲۰	۶۴%	۴۶۰	۴۳%	۲۶۰	۴۳%	
خضراء	۷۲۰	۶۴%	۴۶۱	۳۶%	۲۵۹	۳۶%	
رمضان	۷۲۰	۱۰۰%	۷۲۰	۰	۰	۰	
ناجي ۵	۷۲۰	۱۰۰%	۷۲۰	۰	۰	۰	
هادي	۷۲۰	۱۰۰%	۷۲۰	۰	۰	۰	
مجموع	۴۳۲۰	۸۲%	۳۲۶۳	۲۴%	۱۰۵۷	۲۴%	

(۵) بندر امير آباد

پس از مطالعات و تحقيقات فراوان و بررسي مزيتهاي منطقه ، عمليات اجرايي احداث بندر امير آباد از سال ۱۳۷۵ آغاز شد و از سال ۱۳۷۶ نيز به موجب پتانسيلها و استعدادهاي بالقوه و مکان يابي مناسب از سوي شوراي عالي مناطق آزاد به عنوان منطقه ويژه اقتصادي به تصويب رسيد .

هم اکنون منطقه ويژه اقتصادي بندر امير آباد به عنوان جواترين وتنها بندر نسل سومي کشور با ۱۰۶۰ هکتار مساحت و با بکارگيري تجهيزات مدرن و پيشرفته در صدد تسريع بخشيدن به عمليات تخليه و بارگيري بوده و از سويي به عنوان حلقه ي رابط بين صنايع توليدي داخلي و صنعت دريائي در حال شکوفايي کشور مي تواند نقش به سزايي ايفا کند و بستري پايدار و اثر بخش براي سرمايه گذران داخلي و خارجي جهت سرمايه گذاري در پسرکانه هاي دريائي ، صنايع ساحلي و فراساحلي به منظور رونق بيش از پيش بازرگاني دريائي فراهم آورد .

بندر امير آباد با برخورداری از تجهيزات پيشرفته و مدرن و گواهي نامه هاي کيفيت مديريتي جهاني در گذرگاه ترانزيتي شمال به جنوب نقش بي بديلي را در بازرگاني دريائي و رويکردهاي دريا محور ايفا مي کند ، از اين رو ارتقاء و حرکت همزمان مولفه هاي ساختاري و دستيابي به استانداردهاي جهاني يکي از اهداف اصلي ما در به روزرساني دانش و تجربه و توسعه ي ساختاري مي باشد .

از اين رو مجموعه منطقه ويژه اقتصادي بندر امير آباد در تلاش است تا با بهره گيري از حد اکثر توان عملياتي و فناوريهاي نوين بندري و دريائي و استفاده از نيروي انساني جوان و متعهد و متخصص بستري مناسب جهت صاحبان کالا ، سرمايه گذاران داخلي و خارجي و کارگزاران بندري و دريائي فراهم آورد .

کریدور شمال - جنوب , مناسبترین گزینه برای ارتباط تجاری آسیا و اروپا

در ادامه تحولات کریدورهای ارتباطی آسیا و اروپا ، در سال ۱۹۹۳ وزرای حمل و نقل کشورهای اروپایی در اجلاس کمیسیون اروپا هلسینکی ، مسیر دیگری را برای ارتباط تجاری قاره های آسیا و اروپا معرفی کردند که ارتباط ترانزیتی کشورهای شمال اروپا ، اسکاندیناوی و روسیه از طریق ایران با کشورهای حوزه اقیانوس هند ، خلیج فارس و جنوب شرقی آسیا برقرار می سازد.

کریدور جدید که کریدور شمال - جنوب نامیده می شود ، علاوه بر برقراری ارتباط تجاری و ترانزیتی کشورهای شمال اروپا ، منطقه اسکاندیناوی و روسیه با سایر کشورهای اروپایی ، از طریق عبور از قلمرو ایران و با استفاده از بنادر ایران در خلیج فارس ، تا حوزه اقیانوس هند و کشورهای جنوب شرقی آسیا امتداد می یابد. با استفاده از مسیر کریدور شمال - جنوب ، بخش وسیعی از کشورهای آسیایی و اروپایی می توانند به مبادله کالاهای تجاری خود بپردازند. تا پیش از شکل گیری کریدور شمال - جنوب ، صاحبان کالا و بازرگانان حوزه خلیج فارس و اقیانوس هند ، برای ارسال کالاهای خود به اروپای مرکزی ، شمال اروپا و روسیه ، عموماً از مسیر دریا و آبهای آزاد استفاده می کردند. در این شیوه حمل ، کالاهای از طریق اقیانوس هند ، دریای عمان ، خلیج عدن ، دریای سرخ و کانال سوئز به دریای مدیترانه راه می یابند. کالاهایی که مقصد نهایی آنها جنوب روسیه و اوکراین است از طریق دریای سیاه به بندر اودیسا و کالاهایی که مقصد آنها اروپای شمالی و شمال روسیه است ، با گذر از تنگه جبل الطارق ، اقیانوس اطلس ، دریای مانش و دریای بالتیک به شمال اروپا ، هلسینکی و یا بندر سن پترزبورگ انتقال می یابند. این شیوه حمل ، برای تبادل کالاهای تجاری بین کشورهای حوزه اقیانوس هند و شمال اروپا ، شیوه ای بسیار زمان بر و پرهزینه است و استفاده از مسیر کریدور شمال - جنوب می تواند صرفه جویی قابل توجهی در زمان و هزینه حمل کالا میان این کشورها در پی داشته باشد.

کاهش زمان و هزینه حمل , ویژگی مهم کریدور شمال - جنوب

کشورهای آسیایی و اروپایی می توانند در مسیر کریدور شمال - جنوب کالای خود را با سرعتی حدود دو برابر در مقایسه با مسیر کانال سوئز مبادله کنند. این امر با توجه به ایجاد کشورهای جدید در منطقه آسیای میانه و نیز شکل گیری بازارهای جدید جهانی در حوزه اقیانوس هند و خلیج فارس ، برای هر دو قاره آسیا و اروپا دارای اهمیت فراوانی است. کریدور شمال - جنوب که بخش مهمی از آن از خاک ایران می گذرد. در حال حاضر مهمترین و مناسبترین حلقه ترانزیت کالا بین آسیا و اروپا به شمار می رود. این کریدور که در حال حاضر از حوزه اقیانوس هند (بندر بمبئی) آغاز و از طریق دریا به بندرعباس در جنوب ایران متصل می شود. در داخل خاک ایران کالاهای بوسیله حمل و نقل جاده ای و یا ریلی به بنادر شمال کشور (بندر انزلی و بندر امیرآباد) انتقال می یابند و سپس از طریق دریای خزر به بنادر آستاراخان و لاگان روسیه حمل می شوند. با تکمیل راه آهن قزوین - آستارا در قلمرو ایران ، امکان دسترسی جاده ای و ریلی به کشورهای منطقه قفقاز و روسیه نیز میسر است. هزینه حمل کالاهای ترانزیتی میان کشورهای حوزه اقیانوس هند و شمال اروپا از طریق مسیر کریدور شمال - جنوب تا حدود ۳۰٪ نسبت به مسیرهای سنتی موجود ارزانتر است و کشورهای جنوب شرقی آسیا ، آسیای مرکزی ، خاورمیانه ، حوزه اقیانوس هند و خلیج فارس و نیز شمال اروپا با پیوستن به کریدور حمل و نقل بین المللی شمال - جنوب که از جمله کریدورهای چندوجهی است ، می توانند از مزایای آن در حمل و نقل سریع و ارزان کالاهایشان بین آسیا و اروپا استفاده کنند. از جمله مزایای مهم این کریدور ، تقاطع های متعددی است که با کریدورهای مختلف بین آسیای میانه و اروپا از جمله تراسکا و آلتید دارد.

ردیف	نام تجهیز	تعداد(دستگاه)	نمایی از تجهیزات
۱	گنتری کرین	۲	
۲	لیبهر	۲	
۳	فانتوری	۱	
۴	ترانسستینر	۱	
۵	بکرا	۶	



۶ ريج استاگر ۱



۷ گرو ۲



۸ جرثقیل ۹



۹ لیفتراک ۱۳



۱۰ کشته ۳۶

ردیف	نام تجهیز	تعداد (فروند)	نمایی از تجهیزات
۱	یدک کش	۵	
۲	لاپروب خزر	۱	
۳	راهنما بر	۲	
۴	ناجی	۱	
۵	قایق چراغ دریایی	۱	
۶	قایق گارد	۱	

۶) بندر خرمشهر

بندر خرمشهر در شمال غربی خلیج فارس و در جنوب غربی ایران و در همسایگی جنوب شرقی کشور عراق (مرز زمینی شلمچه) در محل تلاقی رودخانه های اروندرود و کارون در استان خوزستان واقع شده است.

این بندر سابقه طولانی در امر تجارت دریایی داشته و ساخت و بهره برداری از اسکله های ویژه پذیرش کشتی های اقیانوس پیما در بندر خرمشهر در سالهای آغازین ۱۳۰۰ شمسی شروع شده و در زمان جنگ جهانی دوم و پس از آن به اوج خود رسیده است، بطوری که در سالهای قبل از انقلاب اسلامی بندر خرمشهر با داشتن تعداد ۲۰ اسکله یکی از بزرگترین بنادر کشور بحساب می آمد و در سال (۱۳۵۶) چهار میلیون تن کالای عمومی از طریق این بندر به کشور وارد شده است.

اطلاعات جغرافیایی بندر خرمشهر

مساحت کل بندر	۲۳۰ هکتار
ظرفیت پذیرش کالا	۲۵۰۰۰۰ تن در سال
مساحت انبارهای مسقف	۱۲۷۶۰۰ مترمربع
مساحت باراندازها	۳۴۱۸۲۷ مترمربع
ظرفیت جابجایی مسافر از پایانه مسافری دریایی	روزانه ۱۲۰۰ نفر
عمق اسکله ها	۴,۲۰
تعداد اسکله ها	۱۸ اسکله فعال و ۱ اسکله در حال بازسازی
فاصله تا فرودگاه بین المللی آبادان	۷ کیلومتر
فاصله تا تهران	۹۹۷ کیلومتر
فاصله تا مرکز استان (اهواز)	۱۲۵ کیلومتر
فاصله تا گذرگاه شلمچه	۱۵ کیلومتر
فاصله تا بندر ابوفلوس (بصره)	۶ مایل (دریایی)
فاصله تا بندر ام القصر عراق	۶ مایل (دریایی)
فاصله تا بندر بصره	۱۹ مایل (دریایی)

آخرین وضعیت انبار و محوطه بندرخرمشهر

ردیف	نوع انبار	مساحت (مترمربع)
۱	کالاهای متفرقه	۱۲۵۶۰۰ مترمربع
۲	باراندازی کالاهای متفرقه	۱۷۴۰۶۶ متر مربع
۳	انبار cps	۱۲۰۰۰ متر مربع
۴	محوطه کانتینری	۱۶۷۷۶۱ مترمربع
۵	اراضی پشتیبانی	۲۰ هکتار
۶	مساحت کل بندر	۲۳۰ هکتار

منظور از نوع انبار : انبار ترانزیت ، انبار سربوشیده کالا ، انبار هانکار ، انبار رویار ، کانتینر بارد ، CFS ، انبار فضایی و ... می باشد.

جدول تعداد و مشخصات اسکله ها

ردیف	نوع اسکله	تعداد اسکله ها	طول اسکله ها	عمق اسکله ها	مساحت اسکله ها	نوع اسکله ها	وضعیت	توضیحات
۱	اسکله مسافری	۲	۱۰۰	۲۱	۱۵/۴	۶	فعال	مسافربری
۲	اسکله خاکیان	۲	۲۰/۲۶۷	۳۰	۷/۲	۸	فعال	کالای عمومی - رورو
۳	اسکله ۱	۱	۵/۱۲۶	۱۵	۱۲/۳	۹	فعال	کالای عمومی
۴	اسکله ۲	۱	۱۴۳	۵۵/۳۲	۴	۹	فعال	کانتینری
۵	اسکله ۳	۱	۱۴۳	۵۵/۳۲	۱۰/۵	۹	فعال	کانتینری
۶	اسکله ۴	۱	۱۴۳	۵۵/۳۲	۵	۹	فعال	کانتینری
۷	اسکله ۵	۱	۱۴۳	۵۵/۳۲	۵۰/۴	۹	فعال	کانتینری
۸	اسکله ۶	۱	۱۴۳	۵۵/۳۲	۱۷/۴	۹	فعال	کانتینری
۹	اسکله ۷	۱	۱۴۳	۵۵/۳۲	۴	۹	فعال	کانتینری
۱۰	اسکله ۸	۱	۱۸۰	۵۵/۳۲	۲۰/۴	۸	فعال	کالای عمومی
۱۱	اسکله ۹	۱	۱۸۰	۵۵/۳۲	۴	۸	فعال	کالای عمومی
۱۲	اسکله ۱۰	۱	۱۸۰	۵۵/۳۲	۵/۵	۶	فعال	کالای عمومی
۱۳	اسکله ۱۱	۱	۱۸۰	۵۵/۳۲	۵/۵	۶	فعال	کالای عمومی
۱۴	اسکله ۱۲	۱	۱۸۰	۵۵/۳۲	۵/۵	۶	فعال	کالای عمومی
۱۵	اسکله ۱۳	۱	۱۸۰	۵۵/۳۲	۵/۵	۶	فعال	کالای عمومی
۱۶	اسکله امور دریایی	۱	۸۴	۱۰	۴۰/۳	۶	فعال	خدماتی - یدک کشها
۱۷	اسکله کیوال ابروند	۱	۳۰/۱۹۰	۱۵	۵	۵	فعال	بارگیری سکوی نفتی
۱۸	اسکله قوسی شکل	۱	۱۴۵	۱۵	۴	۵	فعال	بارگیری شناورها
۱۹	اسکله فیلیه	۱	۶۲۰	۱۵	۴	۵	فعال	کالای عمومی
کل اسکله ها		۲۱	۳۴۷۱					

تجهيزات دريایی بندرخرمشهر

ردیف	نام شناور	قدرت موتور (اسب بخار)
۱	یدک کش خلیج فارس ۱	۲۴۰۰HP
۲	یدک کش خراسان	۱۱۲۵HP
۳	یدک کش بولاد	HP۰۱۱۲
۴	یدک کش بیوند	۱۱۲۵HP
۵	یدک کش ناصر ۳	۹۰۰HP
۶	قایق ناچی ۴	۱۶۴۰HP
۷	راهنما بر قیام ۸	HP ۱۰۸۶
۸	قایق رعد ۳	HP ۴۰۰
۹	قایق سار ۲	۲*۳۲۰ HP

تجهيزات خشکی بندرخرمشهر

ردیف	تعداد	نوع دستگاه
۱	۲	گنتری کرن
۲	۱	جرثقیل لیپهر

تجهيزات ترمینال کانتینری(شرکت فن آوران دریا گستر جنوب اروند)

ردیف	نوع تجهیزات	تعداد (دستگاه)	ظرفیت / قدرت
۱	جرثقیل گات والد	۱	۱۰۰ تن
۲	ریج استاکر (بر)	۵	۴۵ تن
۳	ریج استاکر (خالی)	۲	۱۰ و ۸ تن
۴	ریج تراک	۱	۱۶ تن
۵	لیفتراک	۲	۱۵ تن
۶	لیفتراک	۱	۱۲ تن
۷	لیفتراک	۱	۱۰ تن
۸	لیفتراک	۱	۵ تن
۹	لیفتراک	۸	۳ تن
۱۰	کشنده ایویکو	۸	۲۳ تن
۱۱	کشنده تربیرگ	۱۰	۲۵ تن
۱۲	کفی	۲۰	۲۳ و ۴۵ تن

تجهيزات ترمینال کالاهای عمومی(شرکت خدمات دریایی و بندری کاوه)

ردیف	نوع تجهیزات	تعداد (دستگاه)	ظرفیت / قدرت
۱	جرثقیل	۱	۱۲۰ تن
۲	جرثقیل	۲	۶۰ تن
۳	جرثقیل	۱	۳۵ تن
۴	جرثقیل	۱۲	۲۵ تن
۵	جرثقیل	۱	۲۰ تن
۶	جرثقیل IHI	۱	۳۰ تن
۷	لودر L۱۲۰	۱	۵ تن
۸	لودر L۹۰	۱	۳ تن
۹	کمپرسی	۲	۱۰ و ۱۵ تن
۱۰	کشنده کمر شکن	۱	۲ محور
۱۱	لیفتراک	۲	۵/۱۲ تن
۱۲	لیفتراک	۲	۱۰ تن
۱۳	لیفتراک	۷	۷ تن
۱۴	لیفتراک	۱۰	۵ تن
۱۵	لیفتراک	۹	۵/۲ و ۳ تن
۱۶	تراکتور	۲۱	۳۰ تن
۱۷	کفی تراکتور	۶۳	۱۰ تا ۲۰ تن
۱۸	کفی کمر شکن	۱	۴۰ تن
۱۹	کفی کمر شکن	۱	۱۱ محور
۲۰	کفی ترپلر	۱	۲۵ تن

(۷) بندر آبادان

بدلیل وجود چاه های نفت و پالایشگاه ، این بندر اهمیت و جایگاه ویژه ای در جنوب کشور دارد ، دارای مرز مشترک آبی با کشور عراق ، کویت و حوزه خلیج فارس جهت مبادلات تجاری و بازرگانی می باشد.

بنادر و دریانوردی آبادان در سال های اخیر براساس استاندارد های بین المللی ، قرار گرفت در محدوده منطقه آزاد تجاری صنعتی اروند ، نزدیک بودن به خطوط ریلی ، بزرگراه آبادان – اهواز جهت ترانزیت کالا به مرکز کشور ، ترمینال مسافربری و اسکله کشتی های رو رو ، وجود انبار مسقف و تجهیزات مدرن جهت تخلیه و بارگیری ، توسعه چشم گیری داشته تا جایی که این بندر را به یکی از بنادر استراتژیک تبدیل کرده است.

از این رو با بهره گیری از امکانات و قرار گرفتن در منطقه آزاد تجاری صنعتی اروند ، امکانات ویژه ، تعرفه های ارزان قیمت جهت صادر کنندگان ، این بندر را هم ردیف یکی از بهترین بنادر کشور در زمینه صادرات و واردات کالا قرار می دهد

بندر آبادان دارای دو بندر تابعه می باشد (بندر چوئیده و بندر اروند کنار) که عملیات صادرات کالا به شکل چشم گیری در این دو بندر در حال اجرا است .

(۸) بندر نوشهر

بندر نوشهر طی سال های ۱۳۱۸-۱۳۰۹ توسط دو شرکت هلندی و بلژیکی احداث و در سال ۱۳۱۹ با ورود نخستین کشتی تجاری حامل قطعات و ماشین آلات کارخانه ذوب آهن کرج راه اندازی گردید. این بندر در حال حاضر با مساحت ۴۰ هکتار و دارا بودن ۱۱ پست اسکله تجاری و خدماتی و تجهیزات مناسب خشکی و دریایی و آبخور ۵ متر از موقعیت مناسبی در بین بنادر شمالی کشور برخوردار است و شرایط برای ورود و پهلو دهی کشتی های تجاری با ظرفیت بالغ بر ۶۵۰۰ تن در این بندر فراهم می باشد.

با تصویب مجلس شورای اسلامی از اردیبهشت ماه ۱۳۹۰ بندرنو شهر به منطقه ویژه اقتصادی تبدیل و امکان بهره مندی بازرگانان و سرمایه گذاران بخش خصوصی از مزایا و تسهیلات ناشی از قانون مناطق ویژه اقتصادی فراهم گردیده است.

۱	مساحت	۳۶ هکتار
۲	موقعیت	۵۱ درجه شمالی ۳۶ درجه شرقی
۳	مساحت انبار های مسقف	۳۷۰۰۰ متر مربع
۴	مساحت انبار های روباز	۸۴۰۰۰ متر مربع
۵	عمق اسکله ها	۵،۵ متر
۶	تعداد اسکله	۱۰ پست
۷	فاصله تا تهران	۲۰۰ کیلومتر
۸	فاصله تا مرکز استان ساری	۱۸۰ کیلومتر
۹	فاصله تا فرودگاه نوشهر	۲ کیلومتر

آخرین وضعیت انبارهای مسقف و روباز

ردیف	انبارها	مساحت (متر مربع)
۱	مساحت کل انبار های روباز	۲۷۰۰۰
۲	مساحت کل انبار های مسقف	۸۴۰۰۰
	مساحت کل انبارها	۱۲۱۰۰۰

مشخصات اسکله ها

ردیف	نوع اسکله	تعداد پست اسکله	نوع کاربری	طول (متر)	آبخور (متر)
۱	تجاری	۷	عمومی ، نفتی، کانتینری، رو-رو، فله	۱۲۶۰	۵,۵
۲	نفتی	۱	خشک و فله مایع	۹۰	۵,۵
۳	امداد و نجات	۱	چند منظوره	۲۰	۵,۵
۴	اسکله خدماتی	۱	چند منظوره	۸۵	۵,۵

تجهیزات ملکی بندر - تجهیزات خشکی

تاب لیفتراک	تراکتور	ترانسستینر	جرثقیل ریلی ساحلی	جرثقیل موبایل ساحلی	ریج استکر	کشنده	کفی	لیفتراک	مکنده غلات
۱	۲	-	۲	۲	-	۱	۵	۵	-

تعداد تجهیزات دریایی به تفکیک نوع تجهیزات

تجهیزات مقابله با آلودگی نفتی	بویه	بدک کش	لایروب	قایق	تجسس و نجات	راهنما
۱	۲۲	۴	۱	۴	۱	۱

مالکیت بخش خصوصی

تاب لیفتراک	تراکتور	ترانستینر	جرثقیل ریلی ساحلی	جرثقیل موبایل محوطه ای	ریج استکر	کشنده	کفی	لیفتراک	مکنده غلات
-	۲۵	-	-	۱۶	-	-	۵۰	۲۲	-

۹) بندر باهنر

بندر شهید باهنر از بنادر قدیمی استان هرمزگان و جزء ۸ بندر فعال ایران به شمار می رود. در سال ۱۳۳۴ در بررسی محل مناسب برای ایجاد اسکله جدید بندرعباس (بندر شهید باهنر فعلی) کارشناسان خورچلو در منطقه سوور با توجه به عوامل طبیعی و تاریخی، محلی مناسب برای اولین اسکله مدرن بندرعباس در نظر گرفتند و در آبان ماه سال ۱۳۴۶ ساخت بنای اسکله سوور (بندر شهید باهنر فعلی) آغاز گردید. این اسکله تا مدتی بنام اسکله سوور یا اسکله جدید خوانده می شد. بعد از انقلاب شکوهمند اسلامی این بندر به نام بندر شهید باهنر تغییر نام داد. این بندر از فعال ترین و بزرگترین بنادر تجاری کشور بعد از خرمشهر در دهه ۵۰ و ۶۰ بوده و فعالیت سالیانه آن به ۸ میلیون تن می رسید.

بندر شهید باهنر در جنوب ایران و در شمال خلیج فارس و در مختصات ۵۶ درجه و ۱۲ دقیقه طول شرقی و ۲۷ درجه و ۹ دقیقه عرض شمالی قرار گرفته است.

موقعیت ممتاز جغرافیایی در دسترسی به آب های آزاد جهان از طریق خلیج فارس، اتصال به شبکه راه های بین المللی، نزدیکی به مناطق آزاد قشم و کیش و بنادر تجاری خلیج فارس این بندر را به پایگاهی استراتژیک و منحصر به فرد پس از مجتمع بندری شهید رجایی در منطقه تبدیل نموده است. از لحاظ موقعیت دریایی، این بندر در پناه جزیره قشم قرار گرفته و از تأثیر امواج بلند دریای عمان و خلیج فارس مصون می باشد.

بندر شهید باهنر سومین بندر صادراتی کشور است که در امور صادرات کالای غیر نفتی و حمل و نقل کالا و حمل و نقل مسافربری جایگاه ویژه ای دارد.

ویژگی خاص این بندر، برخورداری از آبخوردگی ۱۰،۲ متر در زمان جذر کامل است که پس از بنادر امام (ره) و شهید رجایی بالاترین آبخور را در بین بنادر کشور دارا است. این بندر در گذشته نه چندان دور تنها بندر اصلی بندرعباس بوده و به لحاظ این که در محدوده شهر بندرعباس قرار دارد، همه روزه پذیرای تعداد زیادی گردشگر و مسافر بوده و حجم قابل توجهی از تجارت بندرعباس وابسته به فعالیت این بندر می باشد و نقش بسزایی در رونق اقتصادی منطقه دارد.

۱۰) بندر انزلی

بی شک از زمانیکه انسانها در سواحل دریای خزر ساکن شدند با دریا سر و کار داشتند و برای گذشتن از دریا به منظور داد و ستد و نزدیکی با اقوام دیگر و بهره گیری از منابع دریایی، به ساخت قایق ها، کشتی های کوچک و بزرگ بادبانی و تجاری مبادرت ورزیدند. خلیج انزلی از ۲ نظر مورد توجه دریانوردان بوده است. ۱- موقعیت طبیعی خلیج و کانال انزلی ۲- موقعیت جغرافیایی انزلی و نزدیکی آن به مراکز تجاری گیلان. این بندر در سال ۱۳۰۶ که تحت مدیریت کشور روسیه بود، به مقامات دولتی وقت تحویل داده شد و در سال ۱۳۰۱ نیز اولین کشتی توسط آلمانیها از اروپا به بندر انزلی آورده شد. در سال ۱۸۹۵ میلادی برابر با ۱۲۷۴ خورشیدی کار بنای موج شکن غازیان به طول ۷۵۰ متر و موج شکن انزلی به طول ۵۲۰ متر شروع و در سال ۱۹۱۴ میلادی برابر ۱۲۹۳ خورشیدی پروژه احداث موج شکن ها پایان یافت.

بندر انزلی بزرگترین و فعالترین بندر حاشیه جنوبی دریای خزر است که مجهز به امکانات مدرن تخلیه و بارگیری می باشد و برخورداری از مزیت های زیر آن را نسبت به سایر بنادر ایرانی و خارجی دریای خزر متمایز نموده است:

- ۷ نزدیکی با بنادر آستراخان و ماخاچ کالا در روسیه، ترکمن باشی در ترکمنستان، اکتائو در قزاقستان و باکو در آذربایجان
- ۷ ارتباط با بازارهای منطقه ای و دسترسی به بازار مصرف بالای ۳۰۰ میلیونی کشورهای تازه استقلال یافته شوروی سابق
- ۷ قرار گرفتن در مسیر کریدور ترانزیتی بین المللی شمال - جنوب که این مسیر سه برابر از مسیر فعلی کوتاه و ارزانتر می باشد.
- ۷ واقع شدن بندر در محدوده منطقه آزاد، و فراهم نمودن تسهیلات و امکانات ویژه برای صاحبان کالا، تجارت و سرمایه گذاران
- ۷ نزدیکی به فرودگاه بین المللی (۳۵) کیلومتر
- ۷ مسیر دسترسی زمینی مناسب به استانهای همجوار
- ۷ نزدیکی به بزرگترین ذخایر نفت و گاز دریای خزر
- ۷ برخورداری از معافیت مالیاتی
- ۷ دسترسی به معادن سرب، روی و آهن و مراکز صنعتی و نزدیکی به استانهای صنعتی همجوار و پایتخت

۷ بهره گیری از توان بخش خصوصی در اداره ترمینالها و ایجاد فضای رقابتی جهت کاهش نرم تخلیه و بارگیری

۷ بهره مندی از نیروهای متخصص آموزش دیده و باسابقه

۷ برخورداری از شرایط آب و هوایی معتدل استان گیلان

بندرانزلی دارای امکانات زیر ساختی و رو ساختی به شرح زیر است:

مساحت محوطه ها با احتساب استحصال زمین	۱۲۲۰۰۰۰ مترمربع
موقعیت	جنوب دریای خزر
ظرفیت اسمی	۱۱ میلیون تن
ظرفیت واقعی	۷ میلیون تن
مساحت انبارهای قابل بهره برداری	۲۲۱۵۱ مترمربع
مساحت انبارهای در حال احداث	۱۹۴۸۱ مترمربع
مساحت محوطه های بارانداز	۲۸۸۱۴۸ مترمربع
عمق اسکله ها	۵/۵ متر
تعداد اسکله	۱۰ پست
فاصله تا تهران	۲۶۵ کیلومتر
فاصله تا مرکز استان (رشت)	۴۰ کیلومتر
فاصله تا مرکز شهر	۳ کیلومتر
فاصله تا فرودگاه رشت	۳۵ کیلومتر

آخرین وضعیت انبار و محوطه بندر انزلی

ردیف	نوع انبار	نوع کالای انبار شده	مساحت (مربع)	ظرفیت پذیرش (تن)
۱	مسقف	فله + غلات + متفرقه	۱۶۷۹۰	۴۷۰۰۰
۲	هانگار	جنرال کارگو - غلات	۱۰۱۵	۳۰۰۰
۳	کانتینری TEU	کانتینری	۳۰۰۰	۱۰۰۰۰
۴	رو باز	جنرال کارگو	۳۱۵۰۰۰	۸۸۲۰۰۰

جدول تعداد و مشخصات اسکله ها

ردیف	تعداد پست	نوع کاربری	طول	آبخور	ظرفیت پذیرش اسکله	نوع سازه
(تن)						
۱	۹	آهن آلات ، کانتینری ، چوب و ...	۱۳۳۲ متر	۵/۵	۵۰۰۰	بتنی
۲	۱	مواد نفتهی	۱۸۳ متر	۵/۵	۵۰۰۰	بتنی
۳	-	خدماتی	۶۵ متر	۵/۵	-	بتنی

الف - تجهیزات بخش خصوصی بندر - تجهیزات خشکی

۲	تاب لیفتراک
۲۹	کشنده تراکتور
۱	ترانستینر
۱۲	جرثقیل ریلی ساحلی
۵	انواع جرثقیل موبایل ساحلی
۲	ریج استاکر
۳۲	کفی کشنده تراکتور
۵۳	لیفتراک
۲	مکنده غلات
۲۶	انواع جرثقیل محوطه ای
۲۱	ناک مستر
۲	آئلودر
۲۱	کشنده تاگ مستر

ب- تجهیزات بخش خصوصی (مالکیت با بندر) - تجهیزات دریائی

بارج	قایق خدماتی	قایق تجسس و نجات	لایروب	بدک کش	راهنما بر	قایق هیدروگراف
۲	۱	۲	۳	۵	۲	۱

(۱۱) بندر فریدونکنار

بندر فریدونکنار از جهت موقعیت جغرافیایی در سواحل جنوبی دریای خزر و در مختصات جغرافیایی ۵۲ درجه و ۳۰ دقیقه طول شرقی و ۳۶ درجه و ۴۰ دقیقه عرض شمالی قرار گرفته است. و از لحاظ دسترسی از طریق مسیر کمربندی بابلسر - بابل و کمربندی قائم شهر به جاده ترانزیتی فیروزکوه (مسیر مرکزی و بنادر جنوبی ایران) متصل می گردد. همچنین این بندر از طریق اتوبان ساری گرگان به مسیرهای شرقی کشور متصل می باشد. بنادر نوشهر و امیرآباد با حداقل بیش از ۱۰۰ کیلومتر در غرب و شرق این بندر قرار دارند.

بندر فریدونکنار از طریق دریا می تواند با سایر بنادر حاشیه دریای خزر در کشور روسیه، آذربایجان، ترکمنستان و قزاقستان ارتباط مستقیم دریایی و با دیگر بنادر جهان از دو طریق زیر ارتباط داشته باشد:

الف- دریای خزر - رود ولگا - دریای بالتیک به بنادر عمده شمال اروپا هامبورگ، کپنهاک، استکهلم، روتردام و ...
ب- دریای خزر، کانال ولگا - دن، دریای آزوف، دریای سیاه، دریایی مدیترانه که محور ارتباط بندر فریدونکنار را به بنادر جنوبی اروپا و همچنین بنادر شمالی آفریقا و سایر بنادر جهان فراهم می سازد.

بندر فریدونکنار دارای ۴۵ هکتار محوطه بندری و ۳ پست اسکله به طول ۳۸۰ متر و همچنین تجهیزات بندری می باشد. حوضچه این بندر با آبخور ۵۰۵ تا ۶ متر قابلیت پهلو دهی شناورهای ۷ هزار تن ظرفیت را دارد.