نشریه مکتب احیاء، ۳(٦)، ۸-۲۳/ بهار ۱٤۰٤
https://doi.org/10.22034/3.6.3

مقالهٔ پژوهشی

تأثیر قوانین و برنامه‌های توسعه بر شهر و بندر امام‌خمینی، از قاجار تاکنون*

فرنوش مخلص[1]**
صبا میرزاحسین[2]

۱. گروه منظر شهری، دانشگاه پاریس ۸، فرانسه و پژوهشکدهٔ نظر، ایران
۲. گروه معماری منظر، پردیس بین‌المللی ارس، دانشگاه تهران

اطلاعات مقاله

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۲/۰۷
تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۰۱/۱۱
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۲/۲۵
تاریخ انتشار: ۱۴۰۴/۰۳/۰۱

واژگان کلیدی
توسعه، بندر امام خمینی، شهر سربندر، خوزستان، اسناد بالادست

چکیده

این مقاله با تحلیل تطبیقی بیست سند ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای مرتبط با توسعه بندر امام خمینی در استان خوزستان، به بررسی شکاف‌های ساختاری و مقیاسی در نظام سیاست‌گذاری توسعه بندر و شهر همجوار آن می‌پردازد. یافته‌ها نشان می‌دهند که اسناد ملی عمدتاً با نگاهی کلان‌نگر و بر پایه منافع فراملی، بندر امام را به‌مثابه زیرساختی راهبردی در شبکه حمل‌ونقل و اقتصاد بین‌الملل تعریف کرده‌اند. در حالی که نقش و نیازهای جامعه محلی به‌ویژه شهر سربندر در این چارچوب نادیده گرفته شده است. اسناد منطقه‌ای نیز از الگوی توسعه بالا به پایین تبعیت کرده و فاقد توجه به واقعیت‌های زیستی مردم منطقه هستند. در سطح ناحیه‌ای، سیاست‌گذاری‌ها عمدتاً منفک از فرآیند بندری بوده و به گسست عملکردی-فضایی میان شهر و بندر دامن زده‌اند. تحلیل ساختار فضایی سربندر نشان می‌دهد که این شهر نه به‌عنوان یک شهر بندری، بلکه به‌عنوان حاشیه‌ای وابسته و کارگری برای بندر شکل گرفته است. رشد عملکردی بندر در مقیاس ملی و بین‌المللی، هم‌زمان با حاشیه‌نشینی و محرومیت شهر، نوعی تعارض توسعه‌ای میان دو پلان فضایی هم‌جوار را رقم زده است. در چارچوب تضادهای مقیاسی که برای توسعه شهر و بندر مطرح‌شده، چگونه می‌توان نقش واقعی شهر سربندر را در الگوی توسعه بندر بازتعریف کرد؟ نتایج نشان می‌دهد که تداوم این الگوی توسعه‌یافتگی نامتوازن، بدون بازنگری بنیادین در سیاست‌های فضایی، سازوکار نهادی و مشارکت‌پذیری محلی، نه‌تنها به نابرابری‌های منطقه‌ای خواهد افزود، بلکه ظرفیت‌های بومی را در حاشیه نگاه خواهد داشت. بر این اساس، تحقق عدالت فضایی و انسجام نهادی در توسعه بندر، ضرورتی راهبردی تلقی می‌شود

* این مقاله برگرفته از طرح پژوهشی «منظر رنج؛ مصایب توسعه دیگران در جامعه محلی؛ نمونه مطالعه: شهر سربندر» است که تحت نظارت دکتر سیدامیر منصوری در اسفندماه ۱۴۰۳ در پژوهشکده هنر، معماری و شهرسازی نظر و با حمایت مرکز معماری حوزه هنری انقلاب اسلامی به انجام رسیده است.

** نویسندهٔ مسئول: ۰۹۱۲۸۹۰۷۳۵۹ ,farnooshmokhles@ymail.com

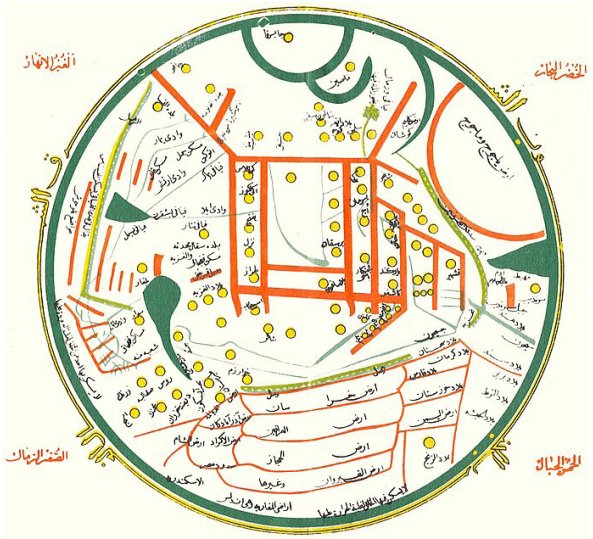
This is an open access article disributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]
[DOI: DOI: 10.22034/3.6.3]

مقدمه

خوزستان از جمله ولایات با اهمیت ایران در بعد و قبل از ورود اسلام است که موقعیت ویژه آن در طی قرن‌ها، موجب مهاجرت اقوام گوناگون به این ناحیه شده است. نظر به موقعیت استراتژیک، منابع سرشار طبیعی و شرایط جغرافیایی، خوزستان به جایگاهی مناسب برای سکونت اقوام گوناگون در طی اعصار و قرون تبدیل شد و گذرگاهی برای حمل‌ونقل کالای بازرگانان و همچنین راهی برای عبور و مرور مردم عادی شد. راه‌ها از دیرباز اهمیت فوق‌العاده‌ای در گسترش و پیشرفت این منطقه داشته‌اند، اما نبود توجه مستمر دولت مرکزی موجب تداوم محرومیت شد. انگیزه احداث راه‌ها، دستیابی به نقاط دوردست کشور، موجبات گسترش بازرگانی و حمل‌ونقل کالا و ارتباطات فرهنگی را فراهم آورده است (تصویر ۱). در میان دو دسته راه آبی و خشکی، راه‌های آبی خوزستان به سبب وجود رودهای پرآب و قابل کشتیرانی در منطقه از قدیم‌ترین ازمنه، اهمیت به سزا داشته‌اند (کسروی، ۱۳۵۶، ۲۲۷-۲۲۶).

«عبدالغفار نجم‌الملک»، جغرافی‌دان و نقشه‌بردار برجسته ایرانی در دوران ناصرالدین شاه، یکی از اولین افرادی بود که در زمینه جغرافیا و راه‌سازی خوزستان کار کرد و به اهمیت توسعه زیرساخت‌ها در ایـن منطقه پی برد. او توصیه کرده بود راه‌ها و مسیرهای ارتباطی، بهبود یابند تا امکان بهره‌برداری اقتصادی از این منطقه فراهم شود. وی ایجاد زیرساخت‌های اولیه ارتباطی و گسترش کشاورزی را پایه مهم توسعه خوزستان دانسته است (نجم‌الملک، ۱۳۴۱). با این حال، ایـن توصیه‌ها هیچ‌گاه به‌طور کامل اجرا نشد و نگاه دولت مرکزی بیشتر منفعت‌طلبانه و کوتاه‌مدت باقی ماند. «حاج سیاح»، جهانگرد و نویسنده ایرانی دوره قاجار، با دیدگاه انتقادی، به توسعه‌نیافتگی خوزستان اشاره کرده و این منطقه را فاقد زیرساخت‌های اساسی برای عمران و توسعه می‌داند (سیاح، ۱۳۶۰). حاج سیاح همانند نجم‌الملک، کمبود جاده‌ها و امکانات حمل‌ونقل را از موانع اصلی



تصویر ۱. نقشه خوزستان اثر محمود کاشغری (سده ۱۱م) و موقعیت سوق‌الجیشی آن از حیث دسترسی و بازرگانی نسبت به سایر بلاد اطراف ایران.
مأخذ: https://short-url.org/1bsUp

توسعه خوزستان برشمرده و نبود امنیت و نظم را عاملی برای ممانعت از سرمایه‌گذاری و رشد اقتصادی این منطقه ذکر کرده است.

علاوه بر توجه اقتصادی و زیرساخت‌های ارتباطی، نگاه سیاسی به بنادر خوزستان از عوامل مهم دیگری است که در مسیر تحولات و توسعه‌نیافتگی این سرزمین و بنادر آن نقش مهمی ایفا کرده‌اند. حمکرانان محلی برای کم‌کردن نفوذ دولت مرکزی در مدیریت این منطقه تلاش بسیار داشته‌اند و مانع ورود تسهیلات از مرکز به ناحیه جنوب بوده‌اند. «شیخ خزعل» رهبر محلی عرب در خوزستان، یکی از مخالفان توسعه زیرساخت‌های دولتی در این منطقه بود و از هرگونه توسعه‌ای که می‌توانست منجر به تقویت نفوذ دولت مرکزی قاجار در خوزستان شود، جلوگیری می‌کرد (افشار سیستانی، ۱۳۶۹). از طرفی با مطرح‌شدن نفت و استخراج آن، توجه به این سرزمین افزایش یافت. اما این توجه صرفاً در مسیر بهره‌برداری نفت در سطح ملی و بین‌المللی بود و جامعه محلی کاملاً نادیده گرفته شد.

تاریخ بندر شاهپور (امام خمینی) به سال‌های پایانی پادشاهی مظفرالدین شاه قاجار (۱۳۱۳-۱۳۲۴ق / ۱۸۹۵-۱۹۰۶م) می‌رسد؛ آن هنگام به نام خورموسی شناخته می‌شد و به صورت دهکده دورافتاده‌ای بود که تنها شماری ماهیگیر کپرنشین را درخود جای داده بود. «ابن بطوطه» نیز در سفرنامه‌اش از فعالیت‌های دریـایی و زمینی این بندر در قرون هفتم و هشتم یاد کرده است (Battuta, 2020, 200). ایـن بندر در نخستین جنگ جهانی (۱۹۱۴- ۱۹۱۸م)، توجه دولت بریتانیا را جلب کرد که به پیاده‌کردن نیرو در آن ناحیه برای مقابله با ترکان عثمانی انجامید؛ زیرا این دهکده نزدیک‌ترین نقطه در برابر نیروهای ترک در سرزمین عراق بود. پس از عقب‌نشینی ترکها از اروندرود، سپاهیان انگلیس نیز آنجا را تخلیه کردند و ناوگان خود را به شط‌العرب بردند. از اواخر قرن نوزدهم میلادی (قرن ۱۴ هجری)، در زمان مظفرالدین شاه، شرکت‌های خارجی به خصوص بریتانیایی‌ها برای اکتشاف نفت به این منطقه علاقه‌مند شدند و این امر بر اهمیت راه و ارتباطات بین‌المللی در منطقه خوزستان افزود. در دوره پهلوی، پس‌از آنکه رضاشاه نیروی دریایی جنوب ایران را بنیاد نهاد، این بندر بار دیگر اهمیت یافت و تأسیساتی مانند گمرک و ادارات دیگر در آن دایر شد (میریان، ۱۳۵۲، ۲۸۴)

از اوایـل قرن چهاردهم خورشیدی و با شکل‌گیری اقتصاد نفتی در ایـران، کارکرد بنادر و جزایر نیز دگرگون شده و بنادر ایرانی با کارکرد نفتی شکل گرفته و یا تأسیس شدند. در ۱۳۰۵ش، قانون اجازهٔ ساختمان راه‌آهن خورموسی به بندرگز به تصویب مجلس رسید و لنگرگاه خورموسی از دیدگاه فنی به‌عنوان پایانه جنوبی راه‌آهن برگزیده شد و در آن، یک اسکله چوبی برای تخلیه ابزار ساختمان راه‌آهن و احیاناً جنگ افزار نظامی ساخته شد که آماده برای پهلو گرفتن یک کشتی بزرگ بود (کیهان، ۱۳۷۳). نخستین تأسیسات این بندر در ۱۳۱۰ش / ۱۹۳۱م هم زمان با تأسیس بندر بوشهر و گسترش بندر خرمشهر احداث گردید. اولین اسکلهٔ چوبی بندر همزمان با تصویب آییـن‌نامه بنادر به وسیلهٔ راه‌آهن

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]

[DOI: DOI: 10.22034/...3]

دولتی ایران ساخته شد. اسکلهٔ بندر در ۱۳۱۷ تا ۱۳۱۸ ه.ش، توسعه یـافت و برای پهلوگیری دو فروند کشتی اقیانوس‌پیما آماده شد. این اسکله دارای دو بارانداز بود و از تأسیسات راه‌آهن محسوب می‌شد (ایرانشهر، ۱۳۴۳، ۱۴۸۷). در زمان جنگ جهانی دوم، متفقین پس از اشغال این بندر، اسکلهٔ دیگری در آن ساختند. در دوره اشغال، استفاده بندر برای انتقال تسهیلات نظامی و ارتباطی از جنوب به شمال ایران بوده و توسعه بندر و زیرساخت‌های آن صورت نگرفت. این نشان می‌دهد که حتی در مقاطع حساس تاریخی، نگاه به بندر صرفاً ابزاری و نظامی بوده و نه توسعه‌ای

پس از پیروزی انقلاب اسلامی، ۲۲ بهمن ۱۳۵۷، با خروج پیمانکاران ژاپنی و سپس در مدت جنگ تحمیلی (۱۳۶۷-۱۳۵۹)، عملیات ساختمانی متوقف شد. این توقف، روند توسعه بندر را برای چندین سال به عقب انداخت و بر محرومیت منطقه افزود. با رخداد انقلاب اسلامی و پس از آن آغاز جنگ ایران و عراق، خوزستان به‌عنوان خط مقدم جبهه جنگ، آسیب‌های شدیدی دید و زیرساخت‌های بسیاری از جمله پالایشگاه‌ها، پل‌ها، جاده‌ها و ساختمان‌های دولتی تخریب شد. پس از پایان جنگ، دولت، برنامه‌های بازسازی گسترده‌ای را در خوزستان آغاز کرد. این برنامه‌ها شامل بازسازی مناطق جنگ‌زده و احیای زیرساخت‌های نفتی و صنعتی بود (وزارت دفاع، ۱۳۶۵، ۳۱).

در سال‌های ۱۳۷۰ الی ۱۳۸۰، دولت به سرمایه‌گذاری در صنایع مرتبط با نفت و گاز و ایجاد شهرک‌های صنعتی در خوزستان ادامه داد. توسعه فازهای مختلف پالایشگاه‌های آبادان و احداث پروژه‌های پتروشیمی در ماهشهر از مهم‌ترین برنامه‌های این دوره بودند. بندر امام خمینی (شاهپور) به شبکهٔ برق سراسری کشور متصل و آب آشامیدنی آن از آب لوله‌کشی بندر ماهشهر تأمین گردید؛ در حالی‌که شهر سربندر همچنان با کمبود خدمات اولیه مواجه بود. طرح تکمیل بندر امام خمینی به منظور افزایش ظرفیت تخلیه و بارگیری که خود شامل پنج طرح می‌شود: تکمیل راه‌آهن، راه‌ها و محوطه‌سازی و ساختمان‌های جنبی و احداث انبارها؛ خرید و نصب تجهیزات خشکی، دریایی و مخابراتی؛ تکمیل اسکله‌ها؛ بازسازی تأسیسات خسارت‌دیدهٔ بندری شامل اسکله‌ها و انبارها خورموسی؛ و پرداخت تعهدات طرح‌های خاتمه یافت (سازمان بنادر و کشتیرانی، ۱۳۷۴، ۶۰-۵۹). با توجه به جایگاه بندر و شهر در کنار هم و نسبت آن‌ها با ارزش‌های منطقه، این پژوهش نسبت‌های توسعه و توازن آن را در بندر و شهر مورد سوال قرار می‌دهد: در چارچوب تضادهای مقیاسی برای توسعه شهر و بندر مطرح‌شده، چگونه می‌توان نقش واقعی شهر سربندر را در الگوی توسعه بندر بازتعریف کرد؟

روش پژوهش

دستیابی به سیر تحول توسعه در بندر امام خمینی و شهر سربندر، متضمن بازخوانی اسناد مصوب و قیاس متقابل گزاره‌ها و احکام هر یک از اسناد در موضوعات مشترک است. در این مسیر با خوانش روایات تاریخی و اسناد توسعه به بررسی چرایی و چگونگی شکل‌گیری هسته بندر امام خمینی می‌پردازد. گزارش‌ها در قالب مشترک و ذیل موضوع توسعه بندر، تحلیل گردید تا نمایش روش‌مند و علمی از موضوعات مداخله‌کننده در بحث احکام هر یک از اسناد مصوب در آن موضوع به صورت مقایسه‌ای حاصل شود. نتیجه این خوانش، بدست آمدن فهرست نظام‌مند و جدولی از موضوعات و احکام صادره و تشخیص نقاط مغفول در مطالعات است. این پژوهش بر پایه ۲۱ سند بالادست، شامل: ۱۴ سند ملی در دو بخش کشوری و دریایی، سه سند منطقه‌ای و چهار سند ناحیه‌ای در سه دوره تاریخی قاجار، پهلوی و معاصر انجام شده است (تصویر ۲).

- بررسی اسناد ملی برای تعریف سیاست‌های کلان در تعیین جهت برنامه‌های توسعه بندر است. مفاد اسناد ملی با تکیه بر سیاست‌ها و چشم‌اندازهای توسعه ملی، در تعریف عطف برنامه‌های مهم دولتی در سطح کشوری و در بازتعریف مفاد توسعه بندر نقش مهمی ایفا می‌کنند.

- بررسی اسناد منطقه‌ای متکی بر برنامه‌های کشوری جهت ارزش‌گذاری مکان در تحقق توسعه بندر کارآمد و رسالت آن در اعتبارسنجی کالبدی و عملکردی است. اسناد منطقه‌ای در مکان‌یابی اجرای برنامه‌ها و تعریف چشم‌اندازهای منطقه و همچنین ارزش‌گذاری مکان‌ها در تحقق اهداف اسناد بالادست اهمیت دارد.

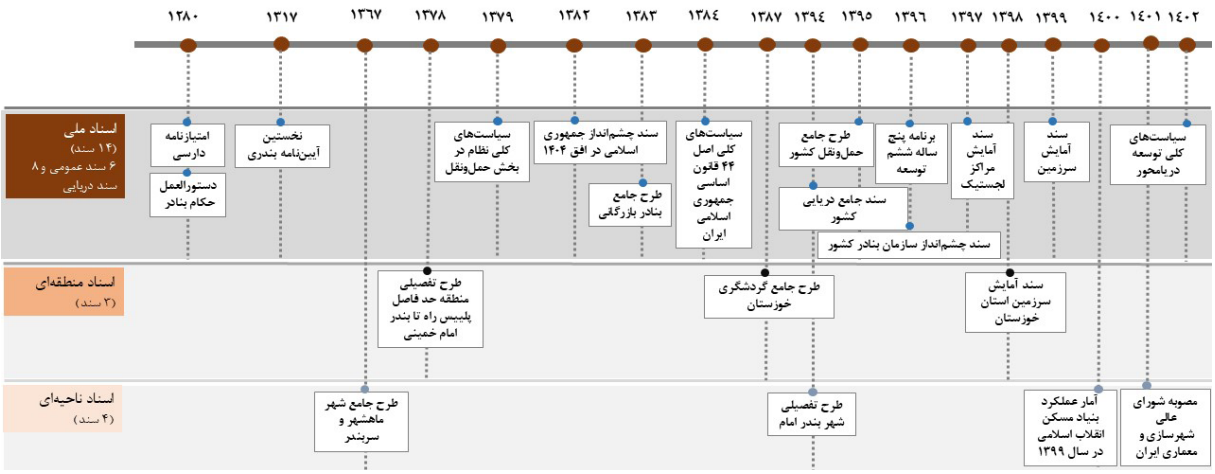
بررسی اسناد ناحیه‌ای جهت تفسیر برنامه‌های توسعه شهر و بندر با تکیه بر دو سند بالادست ملی و منطقه‌ای است. اسناد ناحیه‌ای، در نقش مرکزیت برنامه‌ها، منطبق بر ارزش‌های مکانی منطقه و پاسخ به چشم‌اندازهای کلان کشوری است. این اسناد، با توجه به تعیین سیاست‌ها و چشم‌اندازهای توسعه در سه سطح ملی، بین‌المللی و منطقه‌ای و تعیین مکان استراتژیک برای اعمال اهداف ملی، به تعیین برنامه در مکان خاص خواهد پرداخت.

دورهٔ قاجار: موقعیت استرتژیک، عامل توسعه‌نیافتگی

در دوره قاجار دو سند ملی در سال ۱۲۸۰ ه.ش در سطح کشوری و دریـایی تصویب شد. «قرارداد دارسی» برای استخراج نفت در سطح کشوری جهت منافع سیاسی و اقتصادی ایران با اعتبار ۶۰ ساله تصویب شد. در همان سال با توجه به توسعه ارتباطات ملی با بلاد مختلف و اهمیت یافتن حمل‌ونقل دریایی، «دستورالعمل حکومت بنادر خلیج فارس» در سطح فعالیت‌های دریایی تنظیم شد

از اواخر قرن ۱۹ میلادی (قرن ۱۴ هجری)، در زمان مظفرالدین شاه، شرکت‌های خارجی به خصوص بریتانیایی‌ها برای اکتشاف نفت به منطقه ماهشهر علاقه‌مند شدند. این فعالیت‌ها با اعطای امتیازنامه‌های نفتی با نام «قرارداد دارسی» به ویلیام ناکس دارسی در اوایـل قرن ۲۰ به طور جدی آغاز شد. مظفرالدین‌شاه در سال ۱۹۰۱ میلادی امتیاز اکتشاف و استخراج نفت را به دارسی داد. شرکت نفت دارسی، پس از ۷ سال، سرانجام در ۱۹۰۸ میلادی در منطقه مسجد سلیمان به نفت رسید (مکی، ۱۳۲۹، ۹). در ایـن

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]
[DOI: DOI: 10.22034/3.6.3]



تصویر ۲. ۱۲ سند بالادست ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای در حوزه توسعه بنادر به ترتیب سال تصویب آن‌ها. مأخذ: نگارندگان.

راستا، با نفوذ انگلیسی‌ها و روسی‌ها در ناحیه جنوب ایران، به نفع ارتباطات جنوب به شمال و برداشت‌های نفتی، مسیرهای راه‌آهن و توسعه راه در دستور کار قرار گرفت. بندر خورموسی که دوره پهلوی بندر شاهپور خوانده شد، از مقاصد مهم این سیاستگذاری برای توسعه راه و حمل‌ونقل دریایی و ریلی بود (لسانی، ۱۳۵۷). برای نخستین بار در سده ۱۳ هجری، قاجارها در اندیشهٔ تأسیس سازمانی با عنوان «حکومت بنادر فارس» با رویکرد اقتصادی و توجه به امور غیرنظامی برآمدند که به گونه‌ای مشخص، امر بنادر و جزایر خلیج فارس را مدیریت می‌کرد.

در سند خطی کتابخانه ملی ایران، شماره ۱۸۴۷۶ در «دستورالعمل حکومت بنادر خلیج فارس» در سال ۱۳۱۹ قمری (۱۲۸۰ شمسی) بر اهمیت و ارزش راه جنوب ایران تأکید بسیار شده و آمده: «در صد، نود قسمت از راه جنوب ایران از دروازه خلیج فارس بوده؛ امروز هم می‌بینید از غالب دول روی زمین و بلاد اجنبی، کشتی‌های جنگی به رسم سیاحت و کشتی‌های تجاری برای تجارت به بنادر خلیج فارس می‌آیند. هر ثروتی که می‌تواند وارد خاک ایران و نصیب ایرانیان شود غالباً از این راه است و همچنین هر ضرر و صدمه هم که دولت ایران ممکن است دچار آن شود از این راه و خلیج است». با بررسی تحلیلی هر دو سند و گزاره‌های تاریخی و سیاسی در عرصه توسعه سرزمین خوزستان، در عصر قاجار، بر اهمیت راه و تجارت، تأکید بسیار شده است. با مجموعه‌ای از روابط قدرت در سطوح محلی، ملی و بین‌المللی و گاهاً متنازع در دوره قاجار روبه‌رو هستیم که چرخه توسعه خوزستان را منافی منافع خود می‌دیدند. از این جهت ظرفیت‌های توسعه خوزستان نادیده گرفته شده و مسیر توسعه به نفی جامعه محلی و به نفع جامعه ملی و بین‌المللی برنامه‌ریزی شده است. نبود زیرساخت‌های ارتباطی و کشاورزی، بهره‌برداری‌های نفت و حضور استعمارگران در این ناحیه برای بهره اقتصادی و سیاسی از ایران، از مهمترین عوامل توسعه‌نیافتگی سرزمین خوزستان در دوره قاجار به شمار می‌آیند (تصویر ۳).



تصویر ۳. عوامل توسعه‌نیافتگی خوزستان در دوره قاجار را می‌توان در چهار عامل اصلی سیاسی، اقتصادی، بین‌المللی و محلی ارزیابی کرد. مأخذ: نگارندگان

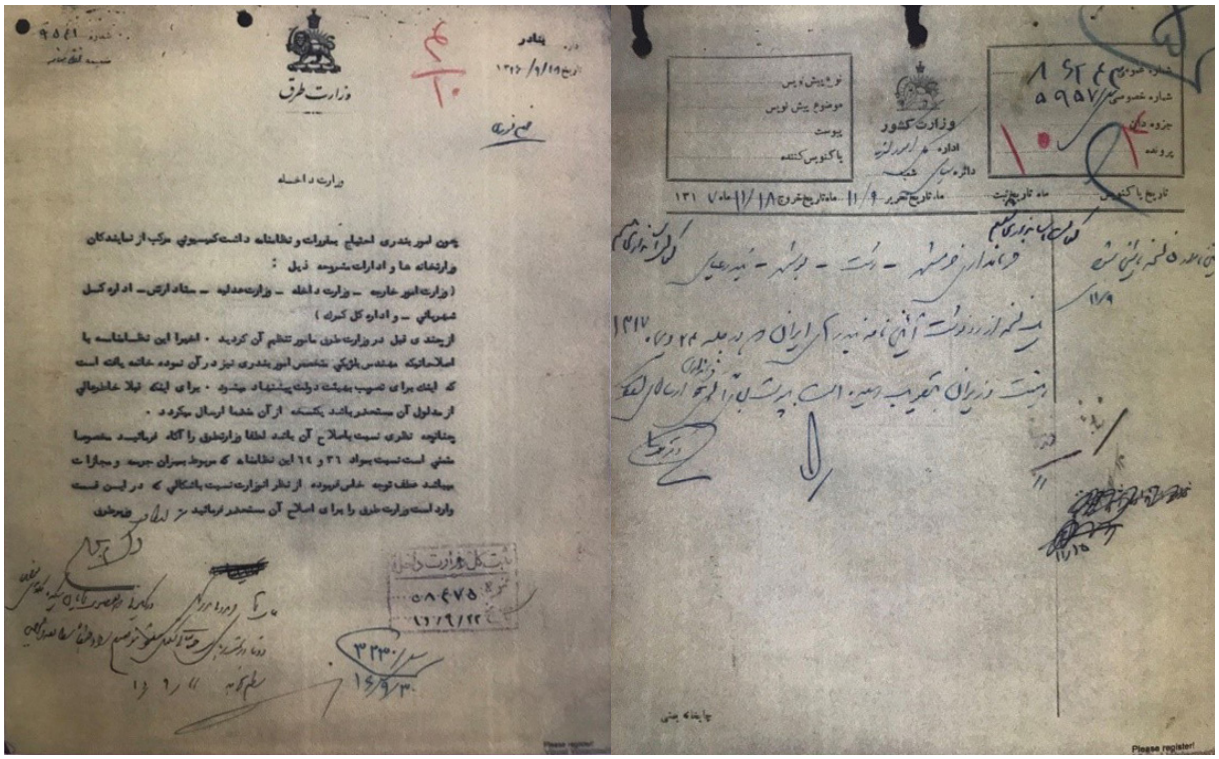
دورهٔ پهلوی: آغاز توسعهٔ بندر شاهپور

در دوره پهلوی همانند دوره پیشین بر اهمیت و ارزش راه در این سرزمین تأکید شد. در این دوره برخی فعالیت‌ها و اقدامات مربوط به بنادر و توسعه شبکه راه‌ها و اجرای طرح اتصال دو بندر جنوبی و شمالی ایران به وسیله راه‌آهن و تأسیس بندرگاه‌های جدید در دریـای خزر و خلیج فارس در دستور کار قرار گرفت. در همین دوره، دریای خزر و خلیج فارس توسط یک شبکه راه‌آهن و خطوط شوسه به هم متصل شد و در واقع «دالان جدید حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای» به وجود آمد. به تدریج بنادر خوزستان به مهمترین مبادی ورود و خروج کالا تبدیل شدند. از این جهت در ۱۵ بهمن ۱۳۱۴، «اداره کل بنادر» در وزارت طرق و شوارع تأسیس شد (یکتایی، ۱۳۵۵، ۱۹۲-۱۹۱). این تغییر اگرچه جایگاه ملی بندر را ارتقا داد، اما برای سکونتگاه‌های پیرامونی پیامدی جز فشار جمعیتی و کمبود خدمات به همراه نداشت

با تأسیس نهاد جدید در وزارت راه، موضوع خلاء قانونی اجرای مسئولیت‌های این نهاد مدنظر قرار گرفت. کمیسیونی برای تدوین آیین‌نامه بنادر از اواخر سال ۱۳۱۵ در محل وزارت طرق و شوارع تشکیل شد. نخستین آیین‌نامه بندرهای ایران با بازبینی و اعلام نظرات مقامات گوناگون نهایتاً توسط دولت در جلسه ۲۴ دی ماه سال ۱۳۱۷

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]

[DOI: DOI: 10.22034/jors.2025.31]



تصویر ۴. تصویب نخستین آیین‌نامه بندری در وزارت طرق به سال ۷۱۳۱ و ابلاغ آن به بنادر ایران. مأخذ: یکتایی، ۵۵۳۱.

با عنوان «آیین‌نامه بندری» ایران در ۱۲ فصل و ۶۴ ماده تصویب و به بنادر ایران ابلاغ شد (وثوقی، ۱۳۹۷، ۱۱-۱۳) (تصویر ۴).

طبق گزارش روزنامه اطلاعات (۱۳۱۷، سال سوم، شماره ۶۱۷) مقرر گردید در بنادری که وزارت راه نماینده مستقیم ندارد، اداره کل گمرک به نمایندگی وزارت راه مسئول اجرای این آیین‌نامه باشد. این آیین‌نامه صرفاً برای مدیریت ورود و خروج کالا و امور دریانوردی تنظیم شده و هیچ‌گونه مسئولیت اجرایی در مورد اجرای طرح‌های عمرانی و اسکله‌سازی به این سازمان واگذار نشد. بنا بر مفاد این آیین‌نامه، علی‌رغم فعالیت و توسعه بنادر، شهرها و روستاهای اطراف بنادر از نظر اجتماعی، زیرساخت رفاهی و اقتصادی رشدی نداشته‌اند (یکتایی، ۱۳۵۵)

طبق این آیین‌نامه، بندر شاهپور، جزو بنادری بود که زیر نظر اداره کمرگ و راه آهن قرار گرفت. این امر در سند شماره ۲۴۰-۶۰۲۶۸ سازمان اسناد و کتابخانه ملی در نامه مستشار خارجی (پدرسن) وزارت دارایی به آقای هژیر، وزیر دارایی وقت در تاریخ ۲۲ مهر ۱۳۲۵ مشهود است. در بخشی از این نامه آقای پدرسن به مشکلات بندر شاهپور در خصوص ترخیص کالا و بالاخص مشکلات حمل‌ونقل کالا اشاره دارد و خواهان توسعه زیرساخت‌های ارتباطی و تسهیل ترخیص کالا در این بندر شده است.

در دوره پهلوی دوم و پس از ملی‌شدن صنعت نفت، از ۱۳۳۲ه.ش، بار دیگر به گسترش این بندر توجه شد و اسکله‌های موجود بازسازی و اسکله غربی نیز توسعه یافت. از ۱۳۳۴ طرح توسعه بندر، به منظور ازدیاد ظرفیت و سرعت تخلیه و بارگیری، آغاز شد. وضع طبیعی بندر برای توسعه و احداث ساختمان‌های مسکونی برای کارمندان و کارگران مناسب نبود. در «ایستگاه سربندر» (در دوازده کیلومتری شمال بندر) محوطه‌ای برای انتقال سکنه و دستگاه‌های دولتی در نظر گرفته و نقشهٔ آن تهیه شد (همان، ۱۸۹-۱۹۴). ایستگاه سربندر علاوه بر راه‌آهن با راه اصلی به بندر شاهپور و با راه اصلی دیگری به بندر ماهشهر می‌پیوست (سازمان بنادر و کشتیرانی، ۱۳۷۴، ۳۲-۱۵). ترقی و توسعهٔ بندر با احداث مجتمع پتروشیمی بزرگی در شرق سربندر آغاز شد. اولین مرحلهٔ ساخت مجتمع پتروشیمی رازی (شیمیایی شاهپور سابق) در ۱۳۴۹ به بهره‌برداری رسید. مقاوله‌نامهٔ این مجتمع در ۱۳۴۹ ه.ش، میان شرکت ملی صنایع پتروشیمی ایران و شرکت میتسویی ژاپن امضا و مبادله گردید و قرارداد مشارکت در ۱۳۵۱ در مجلسین وقت (شورا و سنا) تصویب شد. باتصویب این مقاوله نامه، در ایستگاه سربندر که محل اسکان کارگران بندر بود، شرکت ژاپنی نیروهای خود را در محدوده ای در ایستگاه سربندر به نام کمپ B مستقر کرد. شکل‌گیری سربندر بر پایه اسکان کارگری، هویتی وابسته و تک‌بعدی برای شهر رقم زد (تصویر ۵).

این دوره شاهد فعالیت‌های گسترده‌ای در زمینه توسعه شبکه راه‌ها و بنادر بود که به اتصال بندرهای جنوبی و شمالی ایران و تأسیس بندرگاه‌های جدید در دریای خزر و خلیج فارس منجر شد. تأسیس اداره کل بنادر و تصویب نخستین آیین‌نامه بندری از مهمترین اقدامات این دوره به شمار می‌رود. در دوره پهلوی سند کشوری و دریایی جدید تصویب نشد. عموم اقدامات در سطح برنامه‌های موضوعی و موضعی بود که به اداره راه و شوارع و یا اداره راه‌آهن

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]

[DOI: DOI: 10.22034/3.6.3]



(الف)



(ب)

تصویر ۵. الف) کلبه‌های ساحلی و چوبی در حاشیه بندر شاهپور (امام‌خمینی)، محل اسکان کارگران پتروشیمی در سال ۱۴۳۱ و ب) توسعه بندر شاهپور، ۱۴۳۱. مأخذ: https://biglove92.blogfa.com/post/40

بندر جهت توسعه زیرساخت‌ها و راه ابلاغ شده است. تحولات توسعه بنادر در دوره پهلوی را می‌توان در سه دوره تفسیر کرد. ۱. دوره رضا شاه ۱۳۰۵ تا ۱۳۱۷: با توسعه بنادر و تصویب آیین‌نامه بندری به توسعه زیرساخت‌های بندری و ارتباطی به ویژه راه آهن انجامید ولی این روند همچنان فاقد برنامه‌ریزی برای خدمات اجتماعی و زیست‌پذیری شهرهای مجاور باقی ماند. ۲. جنگ جهانی دوم و پس از آن ملی‌شدن صنعت نفت (۱۳۱۸ تا ۱۳۲۹) بر تداوم توسعه بنادر تأثیر گذاشت و این روند را کند کرد. در این بازه زمانی، کارکرد بنادر ارتباطی-نظامی بوده و بعد سیاسی آن‌ها اهمیت داشته است. به همین دلیل، بندر بیشتر به عنوان ابزار ژئوپلیتیک دیده شد تا یک فرصت توسعه شهری و انسانی

. دوره سوم در زمامداری محمدرضا شاه پهلوی، و پس از ۱۳۳۲ آغاز شد. این دوره نسبت به دو مرحله پیشین، از رونق و سرعت بیشتری برای توسعه برخوردار و بر روی اقدامات بنیادی در بنادر متمرکز بود. ازدیاد اسکله‌ها و توسعه فعالیت‌های تجاری و بازرگانی بر پایه نفت در بنادر، به ویژه بندر شاهپور از نمودهای رونق این دوره است. در دوره پهلوی، توجه به بنادر و زیرساخت‌ها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار شد، اما در کنار این پیشرفت‌ها، مشکلات اجتماعی و اقتصادی برای مردم محلی همچنان باقی ماند. به نظر می‌رسد که این چالش‌ها در سیاست‌های توسعه‌ای پس از انقلاب نیز ادامه یافته‌اند و نیاز به اصلاحات جامع‌تری در پیوست‌های فرهنگی و اجتماعی دارند (تصویر ۶).

دورهٔ معاصر: توسعهٔ بندر در جوار توسعه‌نیافتگی سربندر

سیر توسعه بندر امام خمینی و شهر سربندر در دوره معاصر به استناد ۱۹ سند بالادست، در سه سطح ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای بررسی می‌شود. این اسناد شامل ۱۱ سند ملی، سه سند منطقه‌ای و چهار سند ناحیه‌ای می‌باشد.

• اسناد ملی

اسناد چشم‌انداز ملی، به‌عنوان مهمترین سند توسعه کشور،



تصویر ۶. توسعه بنادر و زیرساخت ارتباطی در دوره پهلوی. مأخذ: نگارندگان.

سیاست‌های کلی نظام را هدفمند می‌کند و جهت‌گیری‌های آن همراه با سیاست‌های کلی نظام، رویکرد و تکالیف برنامه پنج‌ساله توسعه را در طول دوره چشم‌انداز به‌عنوان اسناد بالادستی تعیین می‌کند تا در برنامه‌های سالانه و لوایح قانونی، ملاک عمل دست‌اندرکاران قرار گیرد. این اسناد، تعیین برنامه راهبردی با هدف توسعه و پیشرفت در همه جوانب از جمله اقتصادی، صنعتی، فرهنگی، سیاسی، سکونتی و... هستند و در دو بخش کلان قابل بررسی است. بخشی به تعیین برنامه به صورت همسو در کل کشور می‌پردازد که بدون محدودیت مکانی در همه کشور لازم‌الاجرا خواهد بود. در بخش دیگری از برنامه با تعیین چشم‌اندازهای استراتژیک کشور در سطح ملی مانند صنایع نفتی و اقتصاد دریایی به معرفی مکان‌های استراتژیک به صورت خاص می‌پردازد. در این اسناد، بنادر ایران از مکان‌های مهم در چشم‌انداز توسعه ۲۰ ساله کشور هستند که به تبع آن بخشی از سیاست‌های کلی نظام در بخش‌های دیگری چون حمل‌ونقل نیز تعیین تکلیف می‌شوند.

طق اسناد بررسی شده در سیر تاریخی بندر امام، سند ملی «امتیازنامه دارسی» در سطح کشوری، اسناد «دستورالعمل حکام بنادر» و «آیین‌نامه بندری» در سطح دریایی، بر اهمیت توسعه راه و شبکه حمل‌ونقل بندر و توسعه بازرگانی کشور، از جنوب تا شمال در سطح ملی و بین‌المللی تأکید داشته‌اند. در دوره بعد از انقلاب نیز با حفظ سیاست‌های توسعه پیشین، سیاست‌های کلان کشور، در ۱۱ سند ملی شامل سه سند ملی کشوری و هشت سند ملی دریایی، در خصوص سیاست‌های بنادر تدوین شد. ،در سیاست‌های کلی نظام در بخش حمل‌ونقل (۱۳۷۹) در پنج سیاست اصلی در راستای ابلاغ شده است

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]

[DOI: DOI: 10.22034/...3.1]

۱ـ ایجاد نظام جامع حمل‌ونقل و تنظیم سهم هر یک از زیربخش‌های آن با اولویت‌دادن به حمل‌ونقل ریلی و با توجه به ملاحظات اقتصادی، امنیت، کاهش مصرف انرژی، تعادل زیرساخت‌ها و کاهش آلودگی زیست‌محیطی.

۲- افزایش بهره‌وری تا رسیدن به سطح عالی از طریق پیشرفت و بهبود روش‌های حمل‌ونقل و مدیریت و منابع انسانی و اطلاعات.

۳- توسعه و اصلاح شبکهٔ حمل‌ونقل با توجه به نگرش شبکه‌ای به توسعهٔ محورها، ملاحظات دفاعی-امنیتی، سودآوری ملی و موقعیت ترانزیتی کشور

۴- فراهم‌کردن زمینه جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی و جلب مشارکت مردم و گسترش پوشش بیمه در همه فعالیت‌های این بخش

۵- دستیابی به سهم بیشتر از بازار حمل‌ونقل بین‌المللی.

در راستای سیاست‌های حمل‌ونقل و اقتصادی کشور در (۱۳۷۹)، «سیاست‌های کلی نظام و سند چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور»، مصوب مجمع تشخیص مصلحت نظام از سوی رهبر انقلاب اسلامی در تاریخ ۱۲ آبان ۱۳۸۲ ابلاغ گردید. نسخه‌ای از متن ایـن ابلاغیه و مصوبه تشخیص مصلحت نظام در روزنامه رسمی کشور به شماره ۸۵۱۲۱۳ ـ۹۷۲۰/ح ۱۳۸۵/۹/۵ در تاریخ ۱۵ آذر ۱۳۸۵ منتشر شد. در این مصوبه، سیاست‌های کلی امنیت اقتصادی، بر مبنای حمایت از ایجاد ارزش افزوده و سرمایه‌گذاری و کارآفرینی از راه‌های قانونی آورده شده است. هدف آن، ایجاد رفاه عمومی و رونق اقتصادی و زمینه‌سازی برای عدالت اقتصادی و ازبین‌بردن فقر در کشور است. سیاست‌های کلی بخش حمل‌ونقل نیز با هدف ایجاد نظام جامع حمل‌ونقل و تنظیم سهم هر یک از زیربخش‌های آن با اولویت‌دادن به حمل‌ونقل ریـلی تدوین شد. در سال ۱۴۰۲، سیاست‌های کلی توسعه دریـامحور به‌عنوان سند بیست و یکم، در راستای بهره‌برداری حداکثری از ظرفیت‌های دریا و اقیانوس‌ها برای توسعه بندر امام خمینی، به‌ویژه در زمینه حمل‌ونقل و صنایع دریایی، تدوین شده است (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۴۰۲).

در اسناد ملی، بنادر به‌عنوان یکی از مکان‌های هدف و استراتژیک در کشور برای تحقق سیاست‌های اقتصادی و حمل‌ونقل نام برده شده‌اند. براساس جایگاه استراتژیک بنادر در کشور، در راستای سیاست‌های کلی نظام، «طرح جامع حمل‌ونقل» (۱۳۸۲) و سومین طرح جامع «طرح جامع بنادر بازرگانی» در سال ۱۳۸۳ مصوب شد

در مطالعات طرح جامع بنادر بازرگانی کشور (۱۳۸۳) دوازده بندر از جمله «بندر امام‌خمینی» به‌عنوان بنادر اصلی معرفی شده‌اند. الزاماتی نظیر نیاز به استراتژی یکپارچه برنامه‌ریزی بنادر، ضرورت بهره‌گیری بیشتر و مؤثرتر از ظرفیت‌های بالقوه و بالفعل بنادر بازرگانی، ضرورت استفاده مطلوب‌تر از تجهیزات و تکنولوژی‌های جدید بندری و رفع مشکلات و تنگناهای موجود در بنادر بازرگانی در افق کوتاه‌مدت و میان‌مدت، سازمان را به انجام چنین مطالعات راهبردی سوق داده است. طرح جامع بنادر بازرگانی کشور، با هدف ترسیم توسعه و تعیین ظرفیت بنادر کشور در افق ۱۴۰۴ و با در نظر گرفتن سند چشم‌انداز توسعه جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۴۰۴ (۱۳۸۴) در چهار چشم‌انداز کلی انجام شده است: افزایش سهم حمل‌ونقل دریایی و مبادلات جهانی، رشد سرمایه‌گذاری و اقتصاد منطقه با تکیه بر منابع انرژی، تداوم روند جهانی‌سازی و گسترش پیمان‌های منطقه‌ای. در شبکه مهم بنادر ایران به ویژه بنادر خلیج فارس، گره‌های استراتژیک بندری را برای سرمایه‌گذاری و اجرای برنامه‌های ملی، بین‌المللی و منطقه‌ای معرفی می‌کند. در این سند، بندر امام خمینی، یکی از گره‌های مهم اقتصادی و صنعتی در بین بنادر ایران است. بندری که در چهار سطح ملی، بین‌المللی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای توان اجرای برنامه‌های راهبردی و عملکردی را خواهد داشت. «طرح جامع حمل‌ونقل کشور» در سال ۱۳۸۲ به‌عنوان یک سیاست مهم راهبردی وزارت راه‌وترابری تدوین شد. هدف از انجام این طرح مطالعاتی، تهیه یک بسته برنامه‌ریزی برای تهیه و تدوین برنامه بلندمدت و یکپارچه ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل برون‌شهری کشور طی دوره ۲۰ ساله از ۱۳۸۹ لغایت ۱۴۰۹ بوده‌است. رویکرد این سازمان در ارتباط با جمع‌آوری، شناخت و ارزیابی وضع موجود حمل‌ونقل بخش دریایی در مطالعات به‌روزرسانی طرح جامع بنادر بازرگانی ایران، ناظر بر شناخت دقیق و تخصصی از وضعیت بنادر بازرگانی کشور در بخش‌های مختلف اعم از عملکرد زیرساخت‌ها و روساخت‌های این بنادر بوده‌است. در مدلسازی مطالعات طرح جامع حمل‌ونقل کشور، تمرکز بر شبکهٔ ریلی و جاده‌ای بوده است. بندر امام خمینی در این طرح به دلیل اتصال کریدورهای بنادر جنوب به شمال، اتصال بنادر جنوب و شمال به مرزهای غربی و شرقی کشور و توسعه زیرساخت‌های ترانزیتی کشور (سیاست‌های اقتصاد مقاومتی) و افزایش ظرفیت ترانزیت کشور، از بنادر مهم کشور معرفی می‌شود.

در چشم‌انداز «سند جامع توسعه دریایی کشور» که پیش‌نویس آن در مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی کشور در سال ۱۳۹۴ ارائه شده است، به توسعه دریایی در سطح ملی، مباحث امنیتی دریایی در سطح ملی و منطقه، مزیت‌های رقابتی در صنعت و اقتصاد، ارزش‌های حمل‌ونقل دریایی در سطح ملی و جهانی اشاره شده است. در سند چشم‌انداز سازمان بنادر و دریـانوردی کشور مصوب سال ۱۳۹۶، نیز اولویت‌های راهبردی جهت توسعه زیرساختی و ارتباطی، توسعه اقتصادی، مباحث امنیت دریایی، مسئولیت‌پذیری اجتماعی و نظام حکمرانی بنادر معرفی می‌شود.

اهمیت سه بعد حمل‌ونقل، اقتصاد و صنعت در بنادر اصلی کشور چون بندر امام خمینی تا بدان‌جا است که در ادامه اسناد موجود، سندهای جدید نیز بر این راهبرد و اهداف تأکید مضاعف دارند. در سند آمایش لجستیک کشور (۱۳۹۷) در معاونت حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی جمهوری اسلامی ایران با هدف توسعه صنعت لجستیک و بهبود چرخه حمل‌ونقل و تجارت کشور به

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]

[DOI: DOI: 10.22034/3.6.3]

مکان‌یابی مراکز لجستیک در کشور می‌پردازد. مراکز لجستیک نه‌تنها در نقش لولاهای اتصال مدهای مختلف حمل‌ونقل عمل می‌کنند، بلکه به‌عنوان حلقه‌های اتصال تجارت و حمل‌ونقل ظاهر شده‌اند که اهمیت این نهادها در شکل‌گیری و توسعه لجستیک در کشور را نشان می‌دهد. براساس کارکردهای لجستیکی، دسترسی‌های حمل‌ونقلی و حیطه جغرافیایی، مراکز لجستیکی کشور را در ۵ دسته «بندر دریایی»، «شهر لجستیک»، «دهکده لجستیک»، «پارک لجستیک» و «پارک لجستیک مرزی» تقسیم می‌کند. طبق نمودار مراکز لجستیک کشور در صفحه ۱۷۸ این سند، «بندر امام خمینی» یکی از هاب‌های استراتژیک و «دهکده لجستیک» کشور است.

در راستای این طرح، طرح آمایش سرزمین (۱۳۷۱) به معنای تعیین و توزیع فضایی جمعیت و فعالیت در پهنه سرزمین «توسط سازمان برنامه و بودجه» با همکاری دستگاه‌های ذی‌ربط به استناد جزءِ یک، بند الف، ماده ۲۶ قانون برنامه ششم توسعه جمهوری اسلامی ایران و ماده ۳۲ قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه کشور در افق ۱۴۲۴ تهیه و به تصویب هیأت وزیران رسیده است. در اسناد ملی سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی (۱۳۸۴) و سند ملی آمایش سرزمین (۱۳۹۹)، سیاست‌های حمل‌ونقل و بعد اقتصادی بنادر از سیاست‌های راهبردی و مهم کشور هستند. سیاست حمل‌ونقل یکی از مفاد اصلی این اسناد است. طبق این اسناد بندر امام خمینی، به دلیل موقعیت مکانی و استراتژیک، یکی از قطب‌های مهم اقتصادی، صنعتی و حمل‌ونقل کشور است. برنامه اصلی و مهم توسعه این بندر براساس اقتصاد بین‌المللی با عطف بر اقتصاد نفتی و غیرنفتی و تأمین زیرساخت‌های خدمات و حمل‌ونقل و همچنین توسعه فعالیتی و نیروی انسانی با ایجاد اشتغال‌زایی در سطح منطقه تدوین شده‌است. در کنار صنایع بزرگ، ایجاد طیف گسترده‌ای از صنایع کوچک و متوسط، در اسناد منطقه‌ای، برنامه‌ریزی شده که مزیت‌های زیادی را در بخش‌های صنعتی دارد و اشتغال مطلوبی را در این منطقه به وجود آورده است. در ماده ۵۱، بخش ۱۱ (حمل‌ونقل و مسکن) قانون «برنامه پنج ساله ششم»، توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران با رعایت سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی در راستای مردمی‌شدن اقتصاد و گسترش زیرساخت‌های مورد نیاز برای خدمات تجاری خارجی و افزایش عبور (ترانزیت) و حل مشکلات حمل‌ونقل دستورالعمل‌هایی را به سازمان بنادر و دریانوردی ابلاغ کرده است. طبق این سند سازمان بنادر در دو بخش می‌توانند برنامه‌های توسعه خود را پیش برند: تشکیل شرکت‌های سرمایه‌گذاری برای افزایش ارتباطات بین‌المللی در بنادر اصلی و اعطای مجوز برای احداث بنادر کوچک برای حمایت از اقتصاد محلی (تصویر ۷).

• اسناد منطقه‌ای

در طرح‌های توسعه منطقه‌ای بنادر با عطف به سیاست‌ها و چشم‌اندازهای کلان ملی، در حوزه توسعه صنعتی، اقتصادی، گردشگری، محیط‌زیست و سکونتی، برنامه توسعه بنادر را در انطباق با برنامه‌های ملی طرح‌ریزی و برنامه‌ریزی شده‌است. با تکیه بر پتانسیل‌های بندری در مناطق مختلف شرق و جنوب، برای هر بندر و شهر بندری سیاستی تعریف شده‌است که بتواند به همه ابعاد چشم‌انداز توسعه ملی ۱۴۰۴ پاسخ دهد.

در حوزه بنادر استان خوزستان به ویژه در بنادر مهم ناحیه غربی استان شامل بندرامام خمینی، بندر خرمشهر، بندر آبادان، اعم برنامه‌های ارائه‌شده با توجه به نقش استراتژیک بنادر در صنعت، تجارت و مسیر ارتباطی در دو سطح ملی و بین‌المللی، بر این مبنا برنامه‌ریزی شده‌اند و سایر اقدامات در سطح میانه یا خرد در روندی تکاملی با اقتصاد و سیستم حمل‌ونقل بنادر تعریف شده‌است.

با مروری بر اسناد منطقه‌ای، دو سیاست توسعه صنعتی و ارتباطی بر مبنای سیاست‌های ملی برنامه‌ریزی و در راستای تحقق اهداف اقتصاد ملی و منطقه‌ای، با مدیریت فعالیت‌های صنعتی مختلف طرح‌ریزی شده‌است. آنچه در این طرح‌ها مورد توجه است و در اهم برنامه‌های توسعه بنادر قرار خواهد گرفت، توجه به مباحث برنامه‌ای در سطح منطقه‌ای و میانه است که بتوان حلقه اتصال بندر را در سطح ملی بازتعریف و ارتقاء داد. بنابراین سیاست‌های ملی در صنایع استراتژیک تنها توجیهی بر اهمیت مکان بنادر غربی خوزستان در کشور است و از طرفی بندر امام خمینی به‌عنوان مفصل و عطف ارتباطی و صنعتی کشور در سطح ملی و بین‌المللی از اهمیت بالایی در اقدامات زیربنایی و زیرساختی توسعه است.

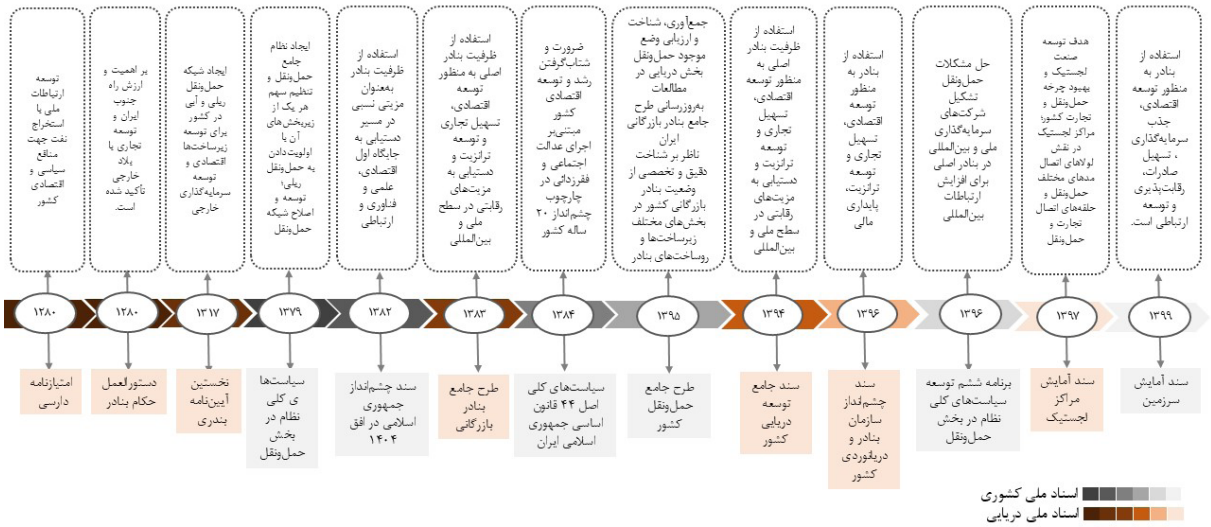
سه سند منطقه‌ای در حوزه بندر امام خمینی شامل «طرح تفصیلی منطقه حد فاصل پلیس راه تا بندر امام خمینی»؛ «طرح جامع گردشگری استان خوزستان»؛ «سند آمایش سرزمین استان خوزستان» بر اساس سیاست‌های توسعه در اسناد مرور شده ملی بررسی شد.

«طرح تفصیلی منطقه حد فاصل پلیس‌راه تا بندر امام خمینی» (۱۳۷۸) در سازمان مسکن و شهرسازی استان خوزستان تهیه و تصویب شد. این طرح بر توسعه بندر و فعالیت‌های صنعتی، تجازی و زیرساخت ارتباطی وابسته به آن تهیه شد. اراضی محدود بین بندر امام‌خمینی تا ورودی شهر بندر امام بر اساس تصویر شورای عالی شهرسازی و معماری کشور در سال ۱۳۶۸ جهت کاربری صنایع خدمات دریایی اختصاص یافته است. علل آن را در ۲ حوزه کلی زیرساخت ارتباطی و فعالیت‌های صنعتی و تجاری بیان کرده‌اند (تصویر ۸).

شهر بندر امام (سربندر سابق) در شمال بندر امام در ۱۳ کیلومتری آن قرار گرفته است. پروژه توسعه بندر محدوده وسیعی را شامل می‌شود و اراضی حدفاصل بندر تا شهر امام جزو اراضی توسعه آتی بندر هستند. در این طرح توسعه بر دو سیاست اصلی تأکید می‌شود. توسعه راه‌ها در سطوح جاده‌ای، ریلی، آبی و هوایی با هدف ارتقا زیرساخت ارتباطی در سطح ملی و بین‌المللی. و توسعه فعالیت‌های صنعتی و تجاری. در این راستا صنایع نفتی و پتروشیمی نقش

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]

[DOI: DOI: 10.22034/...]



تصویر ۷. اینفوگرافیک اسناد بالادست ملی در دو سطح کشوری و دریایی در خصوص بنادر اصلی (بندر امام‌خمینی). مأخذ: نگارندگان.

مهمی در توسعه این منطقه به عهده دارند. علی‌رغم آنکه متولی این سند مسکن راه و شهرسازی استان است و در تعیین محدوده کاربری اراضی بندر عطف به برنامه طرح جامع شهر سال ۱۳۶۸ دارد، اما شهر امام در فرایند توسعه بندر و تخصیص اراضی محدوده شهر به آن نادیده گرفته شده است.

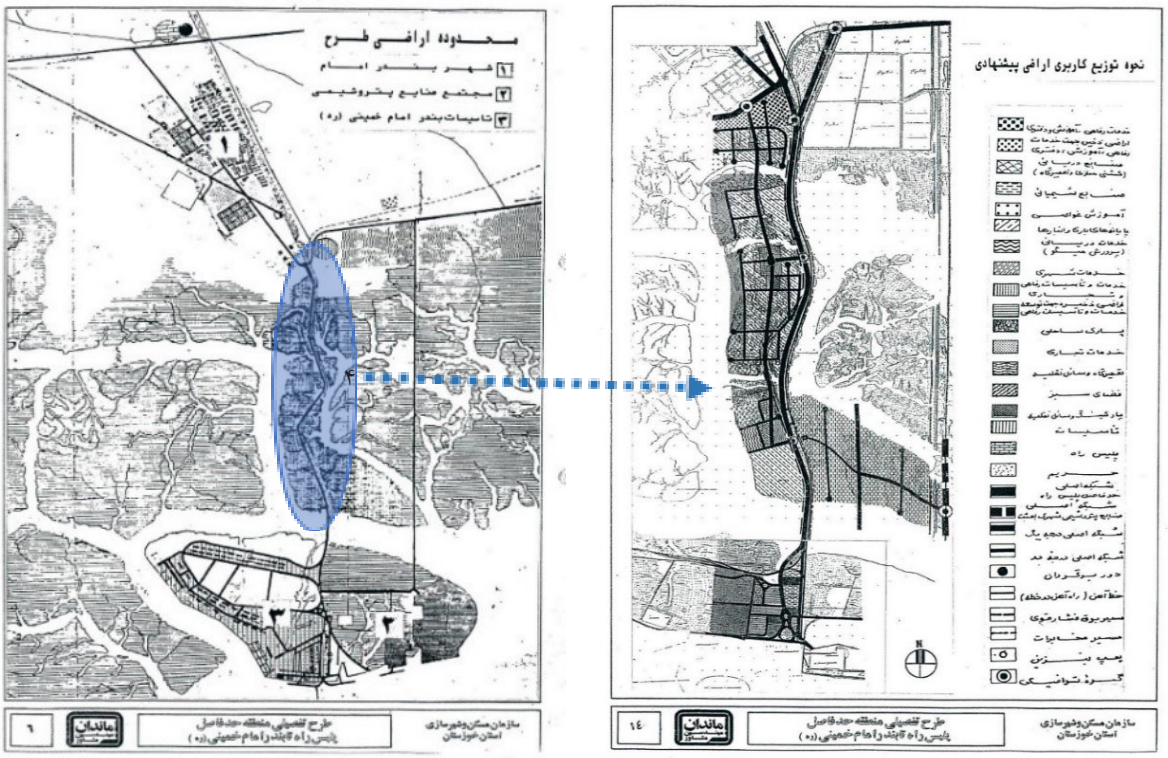
مغفول ماندن شهر امام در دیگر برنامه‌های توسعه منطقه‌ای نیز مشهود است. طرح جامع گردشگری استان خوزستان، مصوب سال ۱۳۸۷ براساس سیاست‌های کلی طرح گردشگری ملی سال ۱۳۸۰ تنظیم شده است. مهمترین اهداف آن توانمندسازی اجتماعی-اقتصادی و مناطق مختلف استان با استفاده از ظرفیت‌های طبیعی، اجتماعی، فرهنگی و تاریخی آن است. در این سند به مکان‌های مختلفی از استان طبق ظرفیت‌های هر منطقه اشاره شده و سیاست‌های گردشگری آن‌ها تدقیق شده‌اند. در میان مناطق و بنادر مختلف استان، اشاره‌ای به بندر و شهر امام خمینی در جوار بندر ماهشهر نشده و در روند سیاست‌های آتی توانمندسازی اقتصادی و اجتماعی استان، برنامه‌ای برای توانمندسازی و محرومیت‌زدایی این شهر وجود ندارد. شهر امام از شهرهای ضعیف استان از حیث زیرساخت‌های اقتصادی، اجتماعی و رفاهی در منطقه است و با وجود نزدیکی به بندر امام بهره‌ای از ظرفیت‌های توسعه آن نمی‌برد. ۱۰ سال بعد در صفحه ۶۶ سند «مطالعات آمایش استان خوزستان» (۱۳۹۷)، تأسیسات بندر امام خمینی شامل ۳۴ اسکله، مجتمع‌های صنعتی پتروشیمی و راه‌آهن سراسری آن ذیل جاذبه‌های گردشگری نام برده شده و شهر امام در این سیاست‌گذاری گردشگری نیز محروم مانده است.

در سند «مطالعات آمایش استان خوزستان»، بندر امام خمینی به‌عنوان یکی از بندرگاه‌های کلیدی استان خوزستان معرفی می‌شود. تحلیلی بر سلسله‌مراتب خدمت‌رسانی در میان سکونتگاه‌های مختلف استان، ارتباط بین عناصر تشکیل‌دهنده نظام سلسله‌مراتبی مراکز سکونتگاهی در چارچوب ارتباطی مرکز استان، مرکز کانون توسعه شهری و مناطق پیرامونی با ابعاد مختلف سکونتی شکل می‌گیرد. این چارچوب ارتباطی در محدوده بندر امام یک چارچوب اقتصادی-خدماتی است. در این تقسیم‌بندی، کانون بندر ماهشهر-بندر امام‌خمینی در سطح دوم با کارکردهای فراملی و استانی به دلیل توانمندی اقتصادی و نقش برجسته درون استانی و برون استانی در این گروه قابل طبقه‌بندی است. طبق تحلیل اقتصادی استان در بندر ماهشهر و شهرهای زیرمجموعهٔ آن، وجهٔ غالب تخصص آن صنعتی-خدماتی است. آن‌گونه که سهم شاغلین در بخش صنعت در طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۵ همسو با بخش صنعت در کشور بوده است (مطالعات آمایش استان خوزستان، ۱۳۹۷، ۳۳) (جدول ۱) (تصویر ۹). بندر امام خمینی از بنادر ویژه اقتصادی کشور است. این بندر، جزو بنادر تجاری استان و دارای کارکرد فراملی و بین‌المللی است. بخش حمل‌ونقل استان به دلیل وجود بندر امام خمینی و کارکرد بین‌المللی آن در تجارت جهانی و سهم بسیار بالای آن در واردات و صادرات کشور با کارکرد فرامنطقه‌ای و اثرات آن بر حمل‌ونقل ریلی و جاده‌ای، یکی از بخش‌های مهم اقتصادی استان را تشکیل می‌دهد (همان، ۴۳ و ۱۰۲).

• اسناد ناحیه‌ای

بنادر در ناحیه عملکردی خود، با مفاهیم مختلف لجستیک چندوجهی بنادر در زنجیره‌های حمل‌ونقل کارآمد ادغام می‌شوند. بنابراین فعالیت‌ها و مسئولیت‌های عملکردی خود را حتی فراتر از مرزهای شهری یا منطقه‌ای گسترش می‌دهند. استقلال ساختارهای فعالیتی بنادر، در رابطه با ساختارهای سازمانی مناطق داخلی، بر تحولی حاکم است که براساس آن بندر، در نقطه شروع، در ارتباط با سیاست‌های بنادر ملی تعیین تکلیف می‌شود. در نتیجه بندر توسط شبکه‌های لجستیکی که در مقیاس فراملی در اطراف شرکت‌های حمل‌ونقل و واسطه‌های اصلی سازماندهی شده‌اند، انتخاب می‌شود. این توسعه باعث گسترش مراکز فعالیتی

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]
[DOI: DOI: 10.22034/3.6.3]



تصویر ۸. محدوده شماره ۴، اراضی حدفاصل بندر تا شهر امام است که جزو اراضی ذخیره توسعه بندر می‌باشند. مأخذ: مهندسین مشاور ماندان، ۱۳۷۸.

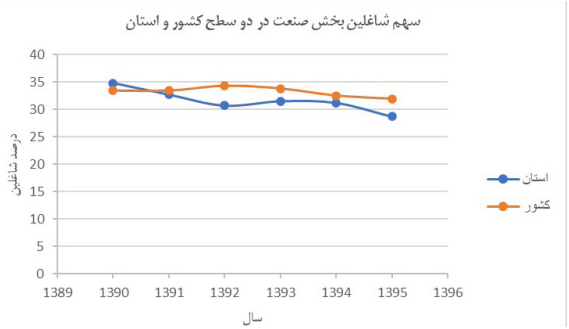
و خدماتی ساختاریافته واقع در اراضی اطراف بندر شده که مجموعه‌ای از واحدهای تولید و انبارهای چندین شرکت را گرد هم می‌آورد و خدمات مشترکی را ارائه می‌دهد. بنابراین عملاً از مقیاس ناحیه‌ای خارج می‌شود.

گسترش فضایی فعالیت‌های بندری به تدریج در قلمرویی خدماتی و لجستیکی و در مقیاسی فراملی سازمان‌یافته و حدود آن از قلمرو شهر همجوار بندر در مقیاس ناحیه‌ای فراتر می‌رود. بنابراین با توجه به توسعه بندر امام و رشد اراضی خدماتی وابسته آن در اطراف شهر امام، ۴ برنامه اسناد ناحیه‌ای، درحوزه امکان‌سنجی برنامه‌ها و اعتباربخشی به نواحی بندر در تعامل با شهر بررسی شد. شهر سربندر در سال ۱۳۳۴ به دنبال سیاست‌های توسعه بندر برای اسکان نیروهای انسانی واحدهای صنعتی و خدماتی بندر به صورت شهرکی اقماری و موقت شکل گرفت. اولین ساکنین این شهرک، کارگران و کارمندان بندر به ویژه کارگران پیتروشیمی بودند. در سال ۱۳۵۵ از کل اجاره‌نشین‌های سربندر، ۹۶ درصد کارکنان بخش خصوصی و عمومی بندر بودند

پس از انقلاب و به دنبال شروع جنگ تحمیلی با آسیب‌های ناشی از جنگ بر آبادان و خرمشهر، جمعیت زیادی از جنگ‌زده‌ها در این شهر اسکان داده شدند. در دوره جنگ (۱۳۵۹ تا ۱۳۶۷) ایـن شهر با نرخ رشد جمعیت ۱۵/۴ درصدی مواجه شد. ساختار اجتماعی سربندر از دو گروه کارگری و جنگ‌زده تشکیل می‌شد. ساختار منفصل اجتماعی در سربندر عامل شکل‌گیری محلات پراکنده در جنوب شهر بود. عدم هویت شهری سربندر باعث شد تا فضاهای مختلفی در حدود فضایی شهر به وجود آید. پس از پایان جنگ در سال ۱۳۶۷، با افزایش جمعیت و الزام به ساماندهی و اسکان ساکنان سربندر، «طرح جامع شهر ماهشهر و سربندر» تهیه و حوزه نفوذ شهرهای سربندر و ماهشهر بر اساس سهولت دسترسی اهالی به هر یک از دو شهر تعیین شد. از طرفی با توجه به اختصاص اراضی حد فاصل شهر و بندر به توسعه آتی بندر، محور توسعه سربندر، به صورت خطی و به جانب شمال

جدول ۱. سهم شاغلین بخش صنعت در سطح استانی و کشوری در بازه ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۵. مأخذ: مطالعات آمایش استان خوزستان، ۱۳۹۷، ۳۳.

سطح	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳	۱۳۹۴	۱۳۹۵
استان	۳۴/۸	۳۲/۷	۳۰/۷	۳۱/۵	۳۱/۲	۲۸/۷
کشور	۳۳/۴	۳۳/۴	۳۴/۳	۳۳/۸	۳۲/۵	۳۱/۹



تصویر ۹. نمودار قیاسی درصد رشد شاغلین بخش صنعت در بازه زمانی ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۵ در بندر ماهشهر و توابع آن، نشان می‌دهد که رشد استانی همسو با بخش صنعت در کشور بوده است. این امر نشان از تمرکز سیاست‌های کشور و استان بر زیرساخت‌های صنعتی-خدماتی در این بندر دارد. مأخذ: نگارندگان.

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]

[DOI: DOI: 10.22034/...3.1]

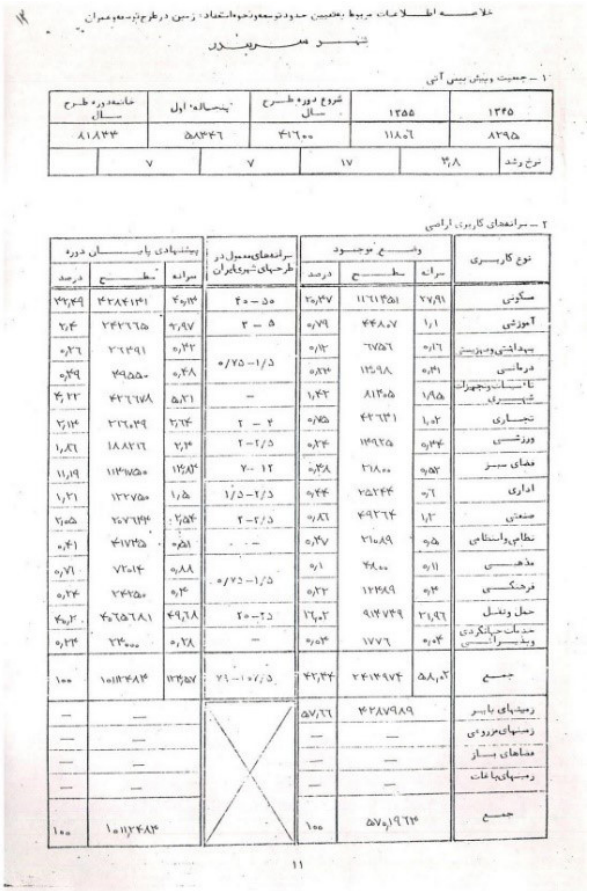
و شمال شرق تعیین شد. ساختار شهر را شبکه‌ای از راه‌های برون شهری با مقیاسی فراشهری جهت تسهیل حمل‌ونقل بندر و دسترسی برون شهری اهالی شکل گرفت. در اطراف راه‌ها در نظامی شطرنجی و هندسی محلات مختلفی مکانیابی شدند. قلمرو شهر نیز برای توسعه آتی آن با کشیدگی محور شمالی تعیین شد.

با توجه به کاربری‌های مختلف شهر سربندر در طرح جامع ۸۶، از کل کاربری‌ها، بیشترین سرانه به ترتیب متعلق به سرانه مسکونی و حمل‌ونقل است و درصد سرانه کاربری اراضی آن‌ها ۲۰/۳۷درصد و ۱۶/۰۲درصد می‌باشند (تصویر ۱۰).

این امر نشان از ضعف زیرساخت‌های شهر دارد و اینکه سکونت و وجود زیرساخت‌های حمل‌ونقل، دو عامل مهم شکل‌گیری شهر بوده‌اند. سایر زیرساخت‌های شهر با اختلاف زیادی از دو سرانه نامبرده و به صورت پراکنده تعریف شده‌اند. به صورت کلی علی‌رغم آنکه سربندر با اتکا به آمار کمی جمیت ساکن، شهر نامیده شد اما فاقد سازمان و زیرساخت شهری بوده است. سربندر در آن دوره اجماعی از شهرک‌های اقامتی با هویتی چندپاره بوده است. از سال ۶۷ تا ۱۳۹۴ طرحی در مقیاس ناحیه و برای شهر تهیه نشد. عموم طرح‌های منطقه ماهشهر و بندر امام در مقیاس ملی و منطقه‌ای و در رابطه با توسعه اختصاصی بندر بود

با توجه به مشکلات شهر و بحران‌های زیرساخت رفاهی آن در سال ۱۳۹۴، عطف به طرح جامع ۱۳۶۷، «طرح تفصیلی شهر بندر امام» تهیه شد. این طرح، همانند طرح جامع فاقد برنامه و اجماعی از ضوابط و دستورالعمل‌های کلی و پراکنده بود. ضوابط تهیه شده برای رفع بحران‌های شهر کارایی نداشته و شهر همچنان با مشکلات وضع موجود همراه بود. در این دوره، حمل‌ونقل و انبارداری در صنایع مختلف، بیشترین خدمات سطح شهر را شامل می‌شود. شهر، تراکم جمعیت پایینی دارند و تقسیم کاربری‌ها در سطح شهر متوازن پیشنهاد نشده است. عموم محلات فاقد زیرساخت‌های رفاهی، فرهنگی، بهداشتی، آموزشی، خدماتی و تجاری هستند. این در حالیست که حدود توسعه شهر بسیار بالاتر از ظرفیت جمعیت و جمعیت‌پذیری این شهر است. بنابراین شهر دارای ساختاری پراکنده با زمین‌های خالی و تراکم جمعیت پایین است (تصویر ۱۱)

طبق گزارش آمار عملکرد بنیاد مسکن انقلاب اسلامی در سال ۱۳۹۹ (۱۴۰۰)، در استان‌های ایران طرح‌های مختلف مسکن شامل مسکن مهر، مسکن اجتماعی، مسکن افزایشی و مسکن ملی ساخته شد. طبق این طرح، بنیاد مسکن در شهر سربندر متولی ساخت پروژه‌های مختلف مسکن بوده است. ساخت‌وسازها عموماً در بخش شمالی شهر متمرکز هستند. زمین‌های تخصیص داده شده به این امر طبق طرح جامع شهری و طرح تفصیلی سال ۹۴۱۳ صورت گرفته و فاقد زیرساخت‌های شهری، رفاهی و خدماتی لازم است. مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در خصوص مغایرت اساسی طرح تفصیلی با طرح جامع شهرهای بندر امام و بندر ماهشهر (۱۴۰۱) مصوب شد. با توجه به محدودیت‌های



خلاصه اطلاعات مربوط به تعیین حدود توسعه و نحوه استفاده زمین در طرح توسعه و عمران

شهر سربندر

۱ ـ جمعیت و پیش بینی آتی

۱۳۴۵	۱۳۵۵	شروع دوره طرح سال	پنجساله اول	خاتمه دوره طرح سال
۸۲۹۵	۱۱۸۰۶	۴۱۶۰۰	۵۸۳۴۶	۸۱۸۳۴

نرخ رشد	۳٫۸	۱۷	۷	۷

۲ ـ سرانه‌های کاربری اراضی

نوع کاربری	وضع موجود: سرانه	وضع موجود: سطح	وضع موجود: درصد	سرانه‌های معمول در طرحهای شهری ایران	پیشنهادی پایان دوره: سرانه	پیشنهادی پایان دوره: سطح	پیشنهادی پایان دوره: درصد
مسکونی	۲۷٫۹۱	۱۱۶۱۳۵۱	۲۰٫۳۷	۴۰ – ۵۰	۴۰٫۱۴	۴۲۸۴۱۴۱	۴۲٫۴۹
آموزشی	۱٫۱	۴۴۸۰۷	۰٫۷۹	۳ – ۵	۳٫۹۷	۲۴۲۶۶۵	۲٫۴
بهداشتی و بهزیستی	۰٫۱۶	۶۷۵۶	۰٫۱۲	۰٫۷۵ – ۱٫۵	۰٫۳۲	۲۶۳۹۱	۰٫۲۶
درمانی	۰٫۳۱	۱۳۹۸	۰٫۲۳		۰٫۴۸	۴۹۵۵۰	۰٫۴۹
تأسیسات و تجهیزات شهری	۱٫۹۵	۸۱۳۰۵	۱٫۴۲	–	۵٫۲۱	۴۲۶۶۷۸	۴٫۲۳
تجاری	۱٫۰۲	۴۲۶۳۱	۰٫۷۵	۲ – ۴	۲٫۶۴	۲۱۶۰۳۹	۲٫۱۴
ورزشی	۰٫۳۴	۱۳۹۲۵	۰٫۲۴	۲ – ۲٫۵	۲٫۳	۱۸۸۲۱۶	۱٫۸۶
فضای سبز	۰٫۵۲	۲۱۸۰۰	۰٫۳۸	۷ – ۱۲	۱۳٫۸۴	۱۱۳۱۷۵۰	۱۱٫۱۹
اداری	۰٫۶	۲۵۲۴۴	۰٫۴۴	۱٫۵ – ۲٫۵	۱٫۵	۱۲۲۷۵۰	۱٫۲۱
صنعتی	۱٫۲	۴۹۲۶۴	۰٫۸۶	۲ – ۲٫۵	۲٫۵۴	۲۰۷۶۳۴	۲٫۰۵
نظامی و انتظامی	۰٫۵	۲۱۰۸۹	۰٫۴۷	–	۰٫۵۱	۴۱۷۳۵	۰٫۴۱
مذهبی	۰٫۱۱	۴۸۰۰	۰٫۱	۰٫۷۵ – ۱٫۵	۰٫۸۸	۷۲۰۱۴	۰٫۷۱
فرهنگی	۰٫۳	۱۲۳۸۹	۰٫۲۲		۰٫۳	۲۴۲۵۰	۰٫۲۴
حمل و نقل	۲۱٫۹۶	۹۱۴۷۴۹	۱۶٫۰۲	۲۰ – ۲۵	۴۹٫۶۸	۴۰۶۵۶۸۱	۴۰٫۲
خدمات جهانگردی و پذیرائی	۰٫۰۴	۱۷۷۶	۰٫۰۳	–	۰٫۲۸	۲۳۰۰۰	۰٫۲۳
جمع	۵۸٫۰۲	۲۴۱۴۹۷۴	۴۲٫۳۴	۷۹ – ۱۰۷٫۵	۱۲۳٫۵۷	۱۰۱۱۲۴۸۳	۱۰۰
زمینهای بایر		۳۲۸۷۹۸۹	۵۷٫۶۶			—	—
زمینهای مزروعی		—	—			—	—
فضاهای باز		—	—			—	—
زمینهای باغات		—	—			—	—
جمع		۵۷۰۱۹۶۳	۱۰۰			۱۰۱۱۲۴۸۳	۱۰۰

۱۱

تصویر ۱۰. سرانه کاربری اراضی و درصد سرانه در شهر سربندر، سال ۱۳۶۷. مأخذ: مهندسین مشاور ماندان، ۱۳۶۷.

متعدد پیرامون دو شهر ماهشهر و بندر امام خمینی ناشی از استقرار سنگین صنایع نفت و گاز پتروشیمی و تمهیدات زیست‌محیطی مترتب با آن، مقرر گردید به جهت حصول اطمینان از اراضی مورد نیاز توسعه آتی شهر، مکان‌یابی شهرک یا شهر جدید در پس‌کرانه شمالی دو شهر بر عرصه‌های مستعد دولتی در دستور کار شرکت عمران شهرهای جدید قرار گیرد.

به نظر می‌رسد در دوره معاصر، سیاست‌های کلان توسعه در بندر امام خمینی به‌طور عمده بر جنبه‌های اقتصادی و صنعتی تمرکز داشتند. با این حال، این سیاست‌ها نیاز به بازنگری در پیوست‌های فرهنگی و اجتماعی دارند. برای تحقق توسعه پایدار، ضروری است که برنامه‌ها با مشارکت فعال مردم محلی همراه شوند تا نه‌تنها به رشد اقتصادی بلکه به ارتقای کیفیت زندگی اجتماعی مردم منطقه نیز توجه شود (تصویر ۱۲).

بحث

• راهبردهای کلی اسناد ملی

با مروری بر ۱۳ سند ملی در سه دوره تاریخی، از میان راهبردهای کلی، بخش اقتصادی، صنعتی و حمل‌ونقل به‌عنوان راهبردهای استراتژیک ملی بیشترین نقش را در روند توسعه ملی کشوری و

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]
[DOI: DOI: 10.22034/3.6.3]



(الف)

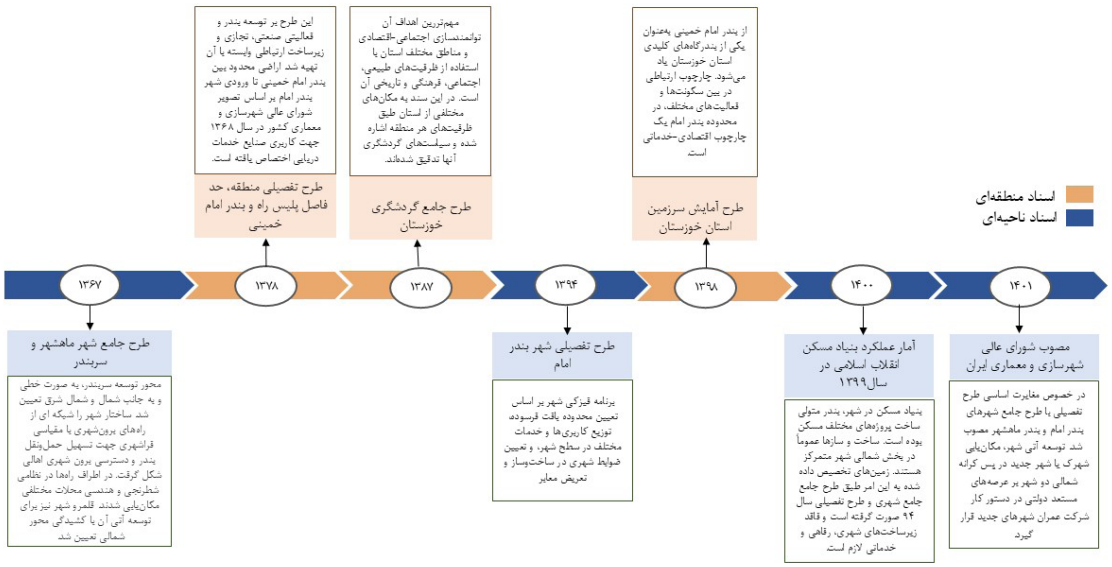


(ب)

تصویر ۱۱. (الف). کاربری‌های حمل‌ونقل و انبارداری، بالاترین سرانه کاربری اراضی سربندر در سال ۱۳۹۴. (ب). تراکم پایین جمعیت در بخش زیادی از شهر سربندر و توسعه فضایی شهر که فراتر از ظرفیت جمعیت‌پذیری آن است. مأخذ: مهندسین مشاور ماندان، ۱۳۹۴.

دریـایی در ابعاد مختلف دارند. نکته حائز اهمیت در اسناد بررسی شده، تفکیک راهبردها و چشم‌اندازهای توسعه در بنادر اصلی و کوچک ایران است. مباحث مسئولیت‌های اجتماعی، اقتصاد محلی، محرومیت‌زدایی و زیرساخت‌های گردشگری در بنادر کوچک چون بنادر شادگان، اروندکنار یا چوئبده استان خوزستان برنامه‌ریزی و ابلاغ شده‌اند. بنادر اصلی در سطح ملی و بین‌المللی تعیین راهبرد می‌شوند و عموماً منافع جامعه محلی در توسعه این بنادر نادیده گرفته شده‌اند. در اسناد ملی چون سند چشم‌انداز توسعه کشور به توسعه و محرومیت‌زدایی شهرهای بندری در جوار بنادری چون بندر شهیدبهشتی در چابهار اشاره شده است. اما در راهبردهای منوط به بندر امام‌خمینی، در اسناد مرور شده، اشاره‌ای به فرایند توسعه اقتصادی، اجتماعی و یا زیرساخت رفاهی شهر همجوار آن (شهر سربندر) نشده‌است.

سیاست‌های ملی در صنایع استراتژیک محور شرق و جنوب ایران گواه بر اهمیت و موقعیت مکانی بنادر است و از طرفی بندر امام خمینی به‌عنوان مفصل و عطف ارتباطی و صنعتی کشور در سطح ملی و بین‌المللی از اهمیت بالایی در اقدامات زیربنایی و زیرساختی توسعه است. در سیاست‌های کلی اصل چهل و چهارم (۴۴) قانون اساسی در راستای گسترش زیرساخت‌های مورد نیاز برای خدمات تجاری خارجی و افزایش عبور (ترانزیت) و حل مشکلات حمل‌ونقل و همچنین در طرح جامع حمل‌ونقل کشور، سیاست‌های کلی نظام در بخش حمل‌ونقل، برنامه‌ریزی برای تهیه و تدوین برنامه بلندمدت و یکپارچه ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل برون‌شهری کشور از برنامه‌ها و سیاست‌های اصلی بلندمدت در نظر گرفته شده‌است. در ایـن مسیر بنادر و حمل‌ونقل دریایی جهت سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری از بنادر اصلی جزو اهداف آن به‌شمار می‌آید. مراکز لجستیک نه تنها در نقش لولاهای اتصال مدهای مختلف حمل‌ونقل عمل می‌کنند، بلکه به‌عنوان حلقه‌های اتصال تجارت و حمل‌ونقل ظاهر شده‌اند که اهمیت این نهادها در شکل‌گیری و توسعه لجستیک در کشور را نشان می‌دهد. از این جهت توسعه و اتصال



تصویر ۱۲. اینفوگرافیک اسناد بالادست منطقه‌ای و ناحیه‌ای در استان خوزستان. مأخذ: نگارنگان.

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]

[DOI: DOI: 10.22034/...]

مرزهای بنادر داخلی و خارجی از سیاست‌های مهم به شمار می‌آید که با توسعه شبکه ارتباطی، اهداف رونق اقتصادی منطقه از طریق توسعه فعالیت‌های دریایی و بندری محقق خواهد شد.

در ایـن راستا توسعه اقتصاد ملی در سطح اقتصاد جهانی و افزایش رقابت‌پذیری در عرصه بازارهای جهانی از راهبردهای کلان و اصلی است که جهت تحقق آن مشارکت‌پذیری اجتماعی و فعالیتی در حوزه‌های مختلف پیشنهاد شده‌است. این مشارکت در لایه‌های مختلف فعالیتی و اجتماعی داخلی و خارجی برای سرمایه‌گذاری در سطح ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای تحقق‌پذیر است که بخش مهمی از آن بر عهده بنادر ایران نهاده شده‌است. دهکده لجستیک امام خمینی، با بالاترین سطح عملکردی، حیطه فعالیت و گستره بین‌المللی صادرات، واردات و ترانزیت، به‌عنوان دروازه تجارت و حمل‌ونقل کشور فعالیت می‌کند و با دارابودن منطقه ویژه اقتصادی نقشی اساسی در حمل‌ونقل و تجارت ملی ایفا می‌کند.

طبق اسناد بررسی شده، اولویت‌های راهبردی بنادر اصلی را طبق تصویر ۶ در هفت راهبرد می‌توان جمع‌بندی کرد. با تأکید بر بندر امام خمینی، راهبردهای توسعه این بندر در دو راهبرد کلان «زیرساخت صنعتی-اقتصادی» و «زیرساخت ارتباطی» تفسیر می‌شود. در نهایت می‌توان اهداف کلی توسعه بندر امام را در سه بخش ارتقای سطح عملکردی، توسعه حمل‌ونقل و توسعه اقتصادی ارزیـابی کرد (تصویر ۱۳).

بنابراین راهبرد اقتصادی در سطح کلان، مهمترین راهبرد در توسعه بندر امام است. در مرحله بعد راهبرد توسعه ارتباطی نقش مهمی در روند فعالیت‌های بندر در مقیاس ملی و فراملی ایفا می‌کنند. بخشی از توسعه این زیرساخت، در راستای رشد زیرساخت اقتصادی و پایداری مالی بندر است. در نهایت اهمیت توسعه بندر امام خمینی در راستای دو راهبرد ذکر شده در توسعه زیربنایی جهت دستیابی به ارتقای سطح عملکردی بندر در دو سطح ملی و فراملی است (تصویر ۱۴)

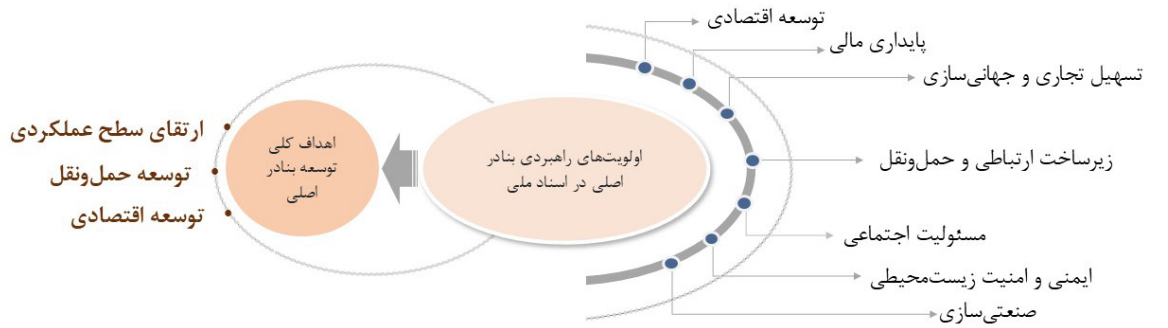
• راهبردهای کلی اسناد منطقه‌ای و ناحیه‌ای

با مروری بر اسناد منطقه‌ای، دو سیاست توسعه صنعتی و ارتباطی بر مبنای سیاست‌های ملی برنامه‌ریزی شده‌اند. سیاست‌های ملی در صنایع استراتژیک تنها توجیهی بر اهمیت مکان بندر امام خمینی است و از طرفی بندر به‌عنوان مفصل و عطف ارتباطی و صنعتی کشور در سطح ملی و بین‌المللی از اهمیت بالایی در اقدامات زیـربنایی و زیرساختی توسعه قرار دارد. سیاست‌ها و برنامه‌های ارائه شده در این طرح‌ها، می‌تواند در مکان‌یابی پروژه‌های مختلف در سطح صنعتی-خدماتی مؤثر بوده و با توجه به ارائه برنامه‌های عمومی متعدد ذیل راهبردهای کلی می‌توان با تکیه بر موقعیت‌های منطقه سیاست‌های محقق‌الوقوع را امکان‌سنجی و مدیریت کرد. اما این برنامه‌ها تنها بندر و زیرساخت‌های معطوف به آن را مد نظر دارد و شهر امام در مسیر توسعه بندر فاقد هرگونه زیرساخت توسعه اعم از اقتصادی، صنعتی، اجتماعی، رفاهی و ارتباطی درون شهری است. این امر عامل مهمی در دو قطبی‌شدن و جدایی‌گزینی شهر و بندر در این منطقه شده‌است.

اهمیت استرتژیک بندر امام خمینی از نظر موقعیت جغرافیایی، صنعتی و ارتباطی، در ایجاد امنیت ارتباطی و اقتصادی از سویی و تلاش برای تسلط بر بازارهای منطقه و جذب سرمایه‌گذاری‌های خارجی از سوی دیگر، تحقق اهداف کلان اقتصادی و حمل‌ونقل در ایـن بندر، منوط به برنامه‌های اسناد ملی و منطقه‌ای است؛ تا بندر امام به‌عنوان پایگاه توسعه بتواند نقش خود را در جهش اقتصاد ملی و هاب دریایی و خشکی ایران به درستی ایفا کند. ترویج و توسعه فعالیت‌های خدماتی، تولیدی، انبارداری و حمل‌ونقل در شکل‌دهی به شبکه‌ها و کریدورهای دریایی و خشکی ملی و فراملی و اولویت‌بخشی به توسعه مبتنی‌بر بنادر از طریق تعیین عرصه‌های دارای اولویت توسعه بندرگاهی بخشی از سرفصل‌های مهم برنامه‌های ناحیه‌ای بندر امام خمینی و شهر سربندر هستند.

از ایـن جهت برنامه و سیاست‌های ارائه شده در طرح، تکراری از برنامه دیگر طرح‌های توسعه ملی است و تغییر چندانی در ایـن برنامه ایجاد نشده‌است. در تعیین استراتژی‌ها، در عنوان، مجدد تکراری عین‌به‌عین از استراتژی سایر طرح‌های بالادست در سطح ملی و منطقه‌ای است. اما در ارائه توضیحات، به اقدامات و پیشنهاد ساخت چند ابنیه خدماتی و اداری و تعیین ضوابط اکتفا کرده‌است.

در سطح منطقه، اقدامات در مقیاس میانه انجام می‌شود. مانند توسعه یا تعریض معابر که در خدمت حمل‌ونقل بندر است. در



تصویر ۱۳. اولویت‌های راهبردهای و اهداف کلان توسعه بنادر اصلی با تأکید بر توسعه بندر امام خمینی براساس ۱۳ سند ملی در سه دوره قاجار، پهلوی، جمهوری اسلامی. مأخذ: نگارندگان.

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]
[DOI: DOI: 10.22034/3.6.3]

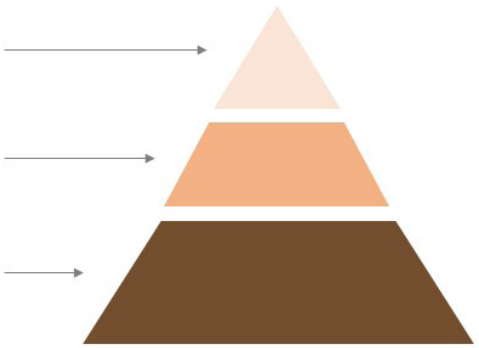
سطح ناحیه نیز اقدامات دارای مقیاس خرد و معطوف به ضوابط اجرایی در شهر شده‌است (تصویر ۱۵).

نتیجه‌گیری

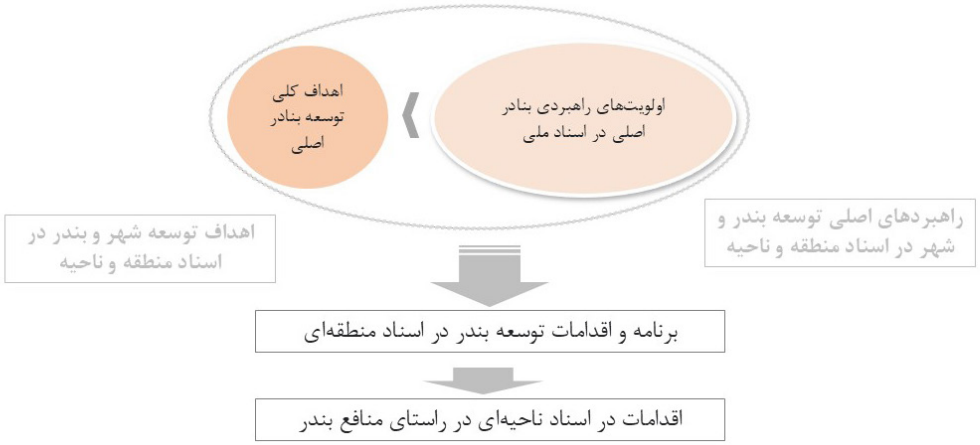
مرور و تحلیل ۲۰ سند ملی، منطقه‌ای و ناحیه‌ای مرتبط با توسعه بندر امام خمینی در استان خوزستان، نشان می‌دهد که فرآیندهای سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی توسعه‌ای در سطوح مختلف، به‌طور آشکار از هم‌گسیخته و فاقد انسجام مقیاسی‌اند. اسناد ملی عمدتاً با رویکرد کلان‌نگر و مبتنی‌بر منافع فراملی، توسعه بندر را به‌عنوان زیرساختی راهبردی در شبکه حمل‌ونقل و اقتصاد بین‌المللی تلقی کرده‌اند، بی‌آنکه نقشی برای ارتقای زیست‌پذیری یا توانمندسازی جامعه محلی به‌ویژه شهر سربندر قائل باشند. در این میان، تضاد مقیاسی بین سیاست‌های ملی و واقعیت‌های منطقه‌ای به ویژه ناحیه‌ای، موجب حذف تدریجی شهر سربندر از معادلات توسعه‌ای شده است. اسناد منطقه‌ای نیز در امتداد سیاست‌های ملی، تابعی از توسعه بندر هستند و در آن‌ها نشانی از درک یـا پاسخ‌گویی به نیازهای زیستی و اجتماعی مردم محلی دیده نمی‌شود. از سوی دیـگر، اسناد ناحیه‌ای با تمرکز بر حوزه شهری، غالباً بدون پیوند مؤثر با بندر، به نوعی گسست فضایی-عملکردی دامن زده‌اند. این در حالی‌ست که شهر سربندر هیچ‌گاه به‌طور واقعی دارای ساختار شهری منسجم نبوده و عملاً مجموعه‌ای از شهرک‌های اقماری پیرامون بندر است که نقش آن در توسعه، صرفاً به‌عنوان زیست‌گاه کارگران و کارکنان بندر تعریف شده‌است

بندر امام خمینی در گذر زمان، به‌مثابه پروژه‌ای نقطه‌ای، بخشی و منفرد، با سطح عملکردی ملی و بین‌المللی رشد یافته، حال‌آنکه منطقه خوزستان و شهر سربندر صرفاً میزبان جغرافیایی این پروژه بوده‌اند. توسعه در این الگو نه‌تنها نسبتی با بهبود کیفیت زندگی مردم بومی ندارد، بلکه منافع حاصل از آن نیز به‌طور عمده خارج از مرزهای سرزمینی خوزستان جریان یافته‌است. بدین‌ترتیب، خوزستان به بستری برای توسعه دیگران تبدیل شده، و جامعه محلی به ناظری منفعل در حاشیه روندی از توسعه قرار گرفته که هیچ‌گاه برای آنان برنامه‌ریزی نشده‌است. این تعارض توسعه در دو مقیاس ملی و محلی در همجواری دو پلان فضایی شهر و بندر نمایان است. دو چینش فضایی مشابه اما با دو نتیجه معارض همراه بوده‌است. محرومیت برای منطقه سکونتی سربندر و رونق فضایی-عملکردی برای منطقه صنعتی-اقتصادی بندر (تصویر ۱۶).

در نهایت، توسعه سربندر نه به‌عنوان بخشی از چشم‌انداز توسعه یکپارچه بندر، بلکه به‌طور پراکنده، موضعی و در پاسخ به ضرورت‌های



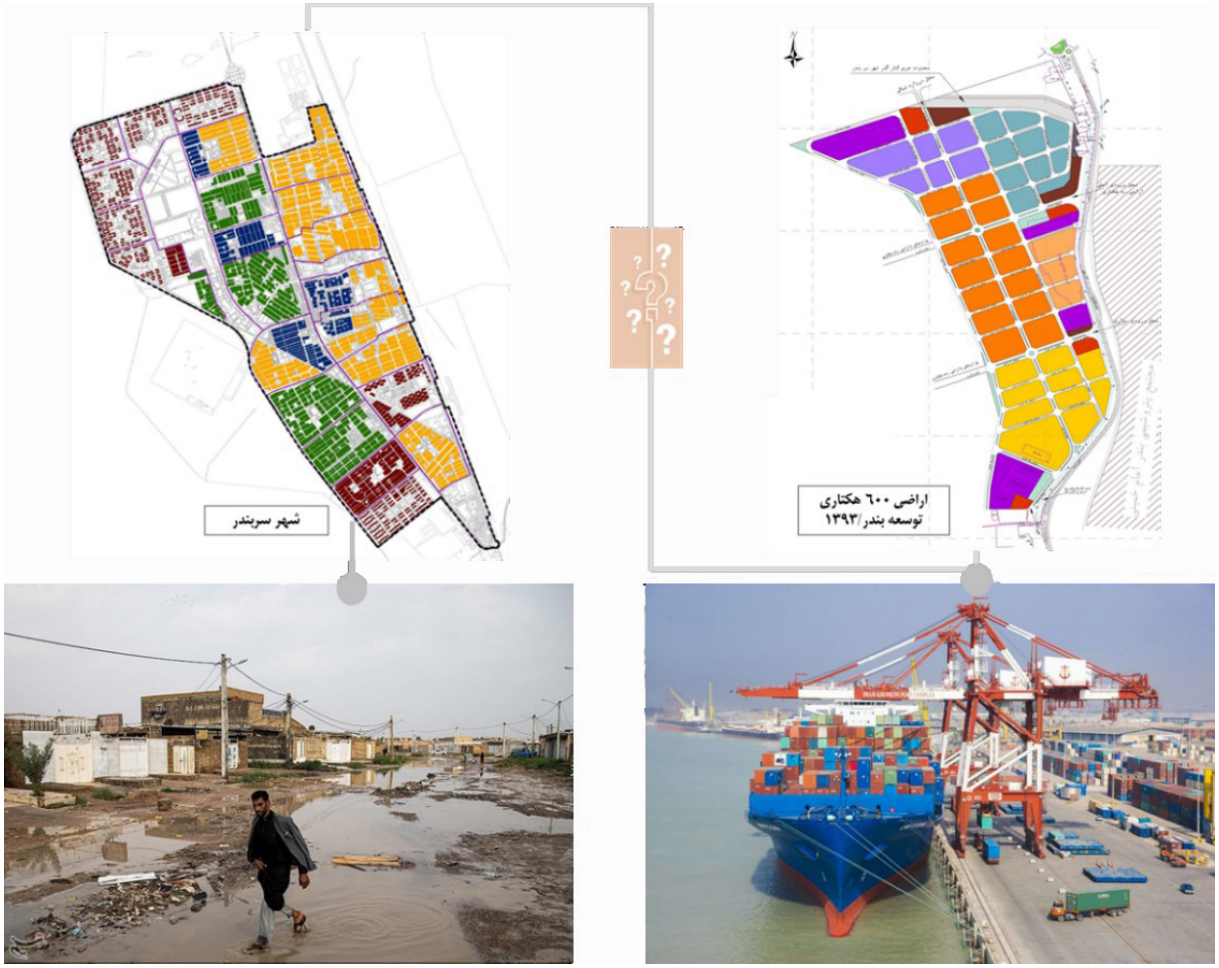
تصویر ۱۴. طبق مفاد اسناد ملی، دو راهبرد زیرساخت ارتباطی و اقتصادی از مهمترین راهبردهای ملی در بیان اهمیت استراتژیک بندر امام خمینی در کشور و تحقق توسعه ملی است. مأخذ: نگارندگان.



تصویر ۱۵. توسعه بندر امام‌خمینی در اسناد منطقه‌ای و ناحیه‌ای معطوف به اقدامات میانه و خرد است. این اقدامات تابع راهبردهای اسناد ملی بوده و در سطوح منطقه و ناحیه اسناد فاقد راهبرد و برنامه هستند. مأخذ: نگارنگان.

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]

[DOI: DOI: 10.22034/jors.2025.3]



تصویر ۱۶. تضاد اقدامات در سطح اقدامات منطقه‌ای و ناحیه‌ای. شهر سربندر و منطقه توسعه بندردارای پلان مشابه با ساختاری صنعتی هستند. اما دو نتیجه معارض را در پی داشته‌است. شهربندر توسعه‌نیافته، با محرومیت و فقر و ناحیه بندر با توسعه صنایع به بخش توسعه‌یافته و مهم بندر تبدیل شده‌است. مأخذ: نگارندگان، ۱۴۰۴.

عملیاتی بندر پیگیری شده‌است. تعدد متولیان، نبود سیاست‌گذاری هم‌افزا و غفلت از ظرفیت‌های محلی، سبب شده‌اند تا در سطح ناحیه‌ای نیز امکان بازتولید شهری واقعی برای سربندر فراهم نشود. ایـن وضعیت ضرورت بازنگری بنیادین در الگوی توسعه بندر امام خمینی را در پرتو عدالت فضایی، یکپارچگی نهادی و ارتقای نقش‌آفرینی جامعه محلی برجسته می‌سازد. همچنین بازتعریف نقش و جایگاه سربندر در برنامه‌های توسعه به عنوان «مجموعهٔ شهرک‌های اقماری یا کارگری» که در رابطه‌ای انضمامی با هم و رابطه عملکردی با بندر، حیات آن تعیین می‌شود، از ضرورت‌های توسعه در این ناحیه است

اعلام عدم تعارض منافع

نگارندگان اعلام می‌دارند که در انجام این پژوهش هیچ‌گونه تعارض منافعی برای ایشان وجود نداشته است

فهرست منابع

• افشار سیستانی، ایرج. (۱۳۶۹). نگاهی به خوزستان، مجموعه‌ای از اوضاع تاریخی، جغرافیایی، اجتماعی، اقتصادی منطقه (چاپ دوم.). نشر بلور
• ایرانشهر. (۱۳۴۲-۱۳۴۳). تاریخچه مختصری از بنادر قدیم (جلد دوم). کمیسیون ملی یونسکو در ایران.
• بنیاد مسکن انقلاب اسلامی (۱۴۰۰). آمار عملکرد بنیاد مسکن انقلاب اسلامی در سال ۱۳۹۹. معاونت پشتیبانی و امور هماهنگی استان‌ها؛ دفتر فناوری اطلاعات و ارتباطات. https://l1nq.com/DFsjC
• سازمان بنادر و کشتیرانی. (۱۳۷۴). گزارش عملکرد سازمان بنادر و کشتیرانی. تهران.
• سازمان خصوصی‌سازی. (۱۳۸۴). سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران. بازیابی شده در ۱۴۰۱/۵/۴. https://ipo.ir
• سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴. (۱۳۸۴). ابلاغ شده در ۱۲ آبان ۱۳۸۴. قابل دسترس در: https://farsi.khamenei.ir/message-content?id=9034
• سیاح، حمید. (۱۳۶۰). خاطرات حاج سیاح (به تصحیح سیف‌الله گلکار). امیرکبیر.
• شورایعالی آمایش سرزمین (۱۳۹۹). سند ملی آمایش سرزمین. مرکز پژوهش‌های توسعه و آینده‌نگری. سازمان برنامه و بودجه کشور.
• کسروی، احمد. (۱۳۵۶). تاریخ پانصد ساله خوزستان. خواجو.
• کیهان، مسعود. (۱۳۷۳). جغرافیای مفصل ایران. مطبعه مجلس.
• لسانی، ابولفضل. (۱۳۵۷). طلای سیاه یا بلای ایران. امیرکبیر.
• مرکز پژوهش‌های مجلس (۱۴۰۱). مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در خصوص مغایرت اساسی طرح تفصیلی با طرح جامع

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]

[DOI: DOI: 10.22034/3.6.3]

شهرهای بندر امام و بندر ماهشهر. مصوبات شورای عالی شهرسازی و معماری ایران. https://rc.majlis.ir/fa/law/show/1759552
• مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی. (۱۳۸۲). قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، سیاست‌های کلی نظام و سند چشم‌انداز. بازیابی شده در ۱۴۰۱/۰۵/۰۴. https://rc.majlis.ir/fa/law/show/132299
• مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی. (۱۴۰۲). سیاست‌های کلی توسعه دریامحور. https://rc.majlis.ir/fa/law/show/1792023
• مطالعات مرحله اول طرح جامع بنادر بازرگانی کشور. (۱۳۸۳). شرکت طرح نواندیشان، شرکت TNA-HPC.
• مکی، حسین. (۱۳۲۹). کتاب سیاه. علمی.
• مهندسین مشاور ماندان. (۱۳۶۷). طرح جامع ماهشهر و سربندر. وزارت مسکن و شهرسازی؛ اداره کل مسکن و شهرسازی استان خوزستان.
• مهندسین مشاور ماندان. (۱۳۷۸). طرح تفصیلی منطقه حدفاصل پلیس راه تا بندر امام خمینی (ره). سازمان مسکن و شهرسازی استان خوزستان.
• مهندسین مشاور ماندان. (۱۳۹۴). طرح تفصیلی شهر بندرامام. وزارت راه و شهرسازی؛ اداره کل راه و شهرسازی استان خوزستان.
• میریان، عباس. (۱۳۵۲). جغرافیای تاریخی سرزمین خوزستان. بوذرجمهری.
• نجم‌الملک، میرزا عبدالغفار. (۱۳۴۱). سفرنامه خوزستان (به کوشش محمد دبیر سیاقی). تهران: علمی
• وثوقی، محمدباقر. (۱۳۹۷). تأسیس سازمان بنادر و دریانوردی در آیینه اسناد. سازمان بنادر و دریانوردی.
• وزارت دفاع. (۱۳۶۵). فرهنگ جغرافیائی آبادیهای کشور جمهوری اسلامی ایران. ادارهٔ جغرافیائی ارتش. آبادان.
• وزارت راه و شهرسازی. (۱۳۷۹). سیاست‌های کلی نظام در بخش حمل‌ونقل. https://mran.ir/1395/08/11
• وزارت راه و شهرسازی. (۱۳۹۷). سند آمایش مراکز لجستیک کشور. دفتر طرح جامع و مدل‌های حمل ونقل. https://l1nq.com/kzrdh
• وزارت مسکن و شهرسازی، سازمان برنامه و بودجه (۱۳۷۱). طرح آمایش سرزمین. https://rc.majlis.ir/fa/law/show/129543
• یکتایی، مجید. (۱۳۵۵). تاریخ گمرک ایران. انتشارات دانش.
• Battuta, I. (2020). *Ibn Battuta Travels in Asia and Africa 1325-1354* (M. A. Movahed, Trans.). Ney Publishing. (Original work published 1829).

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-11-24]

COPYRIGHTS
Copyright for this article is retained by the authors with publication rights granted to Revitalization School journal. This is an open access article disributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

نحوهٔ ارجاع به این مقاله
مخلص، فرنوش و میرزاحسین، صبا. (۱۴۰۴). تأثیر قوانین و برنامه‌های توسعه بر شهر و بندر امام خمینی، از قاجار تاکنون. *مکتب احیاء*، ۳(۶)، ۸-۲۳.

DOI: https://doi.org/10.22034/3.6.3
URL: http://jors-sj.com/article-1-83-fa.html

[DOI: DOI: 10.22034/3.6.3]