

Research Paper

Geopolitical Conceptualization of Port Competition

Mohammadreza Hafeznia¹, Mostafa Ghaderihajat^{2*}, Homayoun Abdi³, Alireza Reyhani⁴

1. Full Professor, Department of Political Geography, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran.
2. Assistant Professor, Department of Political Geography, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran.
3. Phd Student, Department of Political Geography, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran.
4. Phd Student, Department of Political Geography, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran.

ARTICLE INFO

Abstract

PP: 1-12

Use your device to scan and read the article online



Keywords: *Port areas, competition, port, port competition, geopolitics of ports.*

Seashores are highly valued as a meeting point between land and sea worldwide. Coastal areas are often referred to as economic gateways to international markets and are considered the frontline of economic prosperity. They are also seen as the entry point for development into previously underdeveloped areas. Despite their great distance from the geographical center of the mainland, the port functions and spatial effectiveness of ports can help to balance this. It is important to maintain a clear and concise writing style, avoiding sprawling descriptions and complex terminology. Ports are considered geostrategic places and supplements that increase the national power of countries. Nowadays, the development of ports and port competition has become a topic of interest in geopolitical studies. Using the descriptive-analytical approach, this article seeks to explain the concept of port competition and its dimensions. The findings of the article show that ports are exposed to geopolitical competition, which affects the global power network. In other words, the geopolitical role of ports is reflected in the global power structure with competitive functions. As a result, ports are constantly interconnected with their territorial neighbors and if possible to influence the process of competition and the positive continuation of this influence, they lead to the promotion of the port's position and the expansion of the sphere of influence.

Citation: Hafeznia, M., Ghaderihajat, M. Abdi, H & Reyhani, A R. (2024). **Geopolitical conceptualization of port competition.** *Geography(Regional Planning)*, 13 (Special Issue 1), 1-12.

DOI: 10.22034/jgeoq.2024.440438.4087

* **Corresponding author:** Mostafa Ghaderihajat, **Email:** m.ghaderihajat@modares.ac.ir

Copyright © 2023 The Authors. Published by Qeshm Institute. This is an open access article under the CC BY license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Extended Abstract

Introduction

Due to their unique characteristics, ports have always played an increasingly complex and special role in international trade. The interconnection feature of ports in connecting the land-water space has caused ports to play the role of strategic nodes in the supply chain network and international transportation. The increasing importance of the role of ports in the networked space of international trade has caused competition and conflict in order to obtain a greater volume of goods and services for exchange in the global economy. The competition of ports is related to the competition over transactions, which is with terminals as competitive units, procurement, transportation and with industrial companies as chain managers of related transactions and with port authorities and port policy makers as Joint developers of port complexes are widely connected.

Methodology

The current research is based on the fundamental goal and descriptive-analytical in terms of method and nature, it follows the comparative theoretical inference. The method of collecting data and information is document-library. This research measures the relationship between the competition for increasing share in the geographic network of the global economy with ports as spaces with special characteristics.

Results and Discussion

Ports compete with each other to improve their position in the global transportation network. In the global transportation network, countries and organizations, and in general, goods carriers and logistics service providers and transportation lines, do not necessarily focus on one port in their choice, but choose a chain of ports. where each port is just a small node of this chain. Ports are seeking to increase their share in the geopolitical

References

1. Alderton, P., & Saieva, G. (2013). *Port Management and Operations*. London: Routledge.

economy of the world both in the role of attraction and in the role of diffusion. In fact, when the geographical space with certain characteristics and advantages become the place of competition and exercise of power to achieve economic benefits, the economy basically acquires a geopolitical nature. Ports exist in various scales, from a small wharf for mooring a ship to a large center with terminals and a set of numerous industries and services. As a logistics and industrial center with a maritime nature, which plays an active role in the global transportation system, the port is characterized by a spatial and functional set of activities, and they act directly and indirectly in the geographic network of the economy.

Conclusion

The degree of competitiveness of a port will be high when it has a wide range of competitive advantages for its business and strategy. Competitive resources or advantages are a set of capabilities and capacities to carry out a port activity. These capabilities are indirectly the main source of competitiveness of the port. Ports and actors influencing the performance of ports must identify, cultivate and exploit their main strengths in order to reach a competitive position or remain competitive. Geopolitical developments indicate the change of the central paradigm of power generation in the 21st century. If we consider the 16th century as the basic land century and the 20th century as the basic sea century, we can consider the 21st century as the basic port century. This means that if a country has the most ports with global functions in the network economy, it can dominate the world the most. Therefore, it is necessary to consider the nature of ports not only as terminals for transportation and loading, but also from the point of view of power creation. A point that should not be neglected is how to achieve the components of port power.

2. Berry, L. L., & Yadav, M. S. (1996). Capture and communicate value in the pricing of services. *Sloan Management Review*, 37(4), 41–51. <https://api.semanticscholar.org/CorpusID:167729807>

3. Cahoon, S. (2007). Marketing communications for seaports: A matter of survival and growth. *Maritime Policy & Management*.
<https://doi.org/10.1080/0308883070124034>
4. Cahoon, S., & Notteboom, T. (2008). Port marketing tools in a logistics restructured market environment: The quest for port loyalty. *Proceedings of IAME Annual Conference, Dalian, China, 2–4 April*.
5. De Langen, P. W., & Pallis, A. A. (2007). Entry barriers in seaports. *Maritime Policy and Management*, 34(5), 427–440.
<http://hdl.handle.net/1765/56043>
6. Heaver, T. D. (1995). The implications of increased competition among ports for port policy. *Maritime Policy and Management*, 22(2), 125–133.
<https://api.semanticscholar.org/CorpusID:153948179>
7. Haralambides, H. E., Verbeke, A., Musso, E., & Benacchio, M. (2001). Port financing and pricing in the European Union: Theory, politics, and reality. *International Journal of Maritime Economics*, 3, 368–386.
<http://dx.doi.org/10.1057/palgrave.ijme.9100026>
8. Hughes, A. M. (2003). *The customer loyalty solution*. New York: McGraw Hill.
9. Hassan Noorali, Colin Flint, & Seyyed Abbas Ahmadi. (2022). Port power: Towards a new geopolitical world order. *Journal of Transport Geography*, 105.
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103483>
10. Goss, R. (1990). Economic policies and seaports: 1. The economic functions of seaports. *Maritime Policy and Management*, 17(3), 207–219.
<https://doi.org/10.1080/03088839000000028>
11. Notteboom, T. E. (2002). Consolidation and contestability in the European container-handling industry. *Maritime Policy and Management*, 29(3), 257.
<http://dx.doi.org/10.1007/s13437-017-0127-y>
12. Parola, F., Pallis, A. A., Risitano, M., & Ferretti, M. (2018). Marketing strategies of port authorities: A multi-dimensional theorisation. *Transportation Research Policy and Practice Part A*, 111, 199–212.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.tra.2018.03.012>
13. P.W., & Pallis, A. A. (2006). The effects of intra-port competition. *International Journal of Transport Economics*, 33(1), 69–86.
<http://dx.doi.org/10.1080/01441640902843208>
14. Notteboom, T. E., Pallis, A. A., & Farrell, S. (2011). Minimum Efficient Scale (MES) and preferred scale of container terminals. *Research in Transportation Economics*, 32(1), 71–80.
<http://dx.doi.org/10.1016/j.retrec.2011.06.006>
15. Notteboom, T., Pallis, A., & Rodrigue, J.-P. (2022). *Port Economics Management and Policy*. New York: Routledge.
16. Uyttendaele, P. (2012). Public-private partnerships in ports: Pitfalls and challenges. *ESPO Annual Conference, Sopot, 10–11 May 2012*.
17. Van Den Berg, R., De Langen, P. W., & Van Zuijlen, P. C. (2017). Revisiting port pricing: A proposal for seven port pricing principles. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 16(3), 421–438.
<http://dx.doi.org/10.1080/03088830210132614>



انجمن ژئوپلیتیک ایران

فصلنامه جغرافیا (برنامه ریزی منطقه‌ای)

دوره ۱۳ (ویژه‌نامه ۱)، زمستان ۱۴۰۲


شاپا چاپی: ۶۴۶۲-۲۲۲۸ شاپا الکترونیکی: ۲۱۱۲-۲۷۸۳

Journal Homepage: <https://www.jgeoqeshm.ir/>

مقاله پژوهشی

مفهوم‌سازی ژئوپلیتیکی رقابت بنادر

محمدرضا حافظ‌نیا: استاد، گروه جغرافیای سیاسی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.
مصطفی قادری حاجت: استادیار، گروه جغرافیای سیاسی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.
همایون عبدی: دانشجوی دکتری، گروه جغرافیای سیاسی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.
علیرضا ریحانی: دانشجوی دکتری، گروه جغرافیای سیاسی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

چکیده	اطلاعات مقاله
<p>سواحل به عنوان محل تلاقی خشکی و دریا در جهان ارزش فراوانی پیدا کرده اند. از سواحل، تحت عنوان دروازه‌های اقتصادی به سوی بازارهای بین‌المللی و خط مقدم شکوفایی اقتصادی یا به عبارتی ورود توسعه به پسرانه یاد می‌شود؛ مهم‌ترین ویژگی‌های مناطق ساحلی، دوری زیاد آنها از مرکز جغرافیایی سرزمین اصلی است که این دوری به واسطه کارکردهای بندری و اثر گذاری فضایی بنادر می‌تواند تا حدود زیادی متعادل شود. بنادر مکان‌های ژئواستراتژیک و مکمل‌های افزاینده قدرت ملی کشورها محسوب می‌شوند. امروزه توسعه بنادر و رقابت‌های بندری به یک موضوع مورد علاقه مطالعات ژئوپلیتیکی تبدیل شده است. این مقاله با بهره‌گیری از رویکرد توصیفی - تحلیلی در پی تبیین مفهوم رقابت بندری و ابعاد آن می‌باشد. یافته‌های مقاله نشان می‌دهد که بنادر در معرض رقابت ژئوپلیتیکی قرار دارند که این رقابت‌ها بر شبکه قدرت جهانی اثر گذار هستند. به عبارت دیگر نقش ژئوپلیتیکی بنادر در ساختار قدرت جهانی با کارکردهای رقابت آمیز منعکس می‌شود. در نتیجه بنادر به طور پیوسته با پسرانه‌های سرزمینی خود ارتباط متقابل دارند و در صورت امکان اثرگذاری بر فرآیند رقابت و تداوم مثبت این تأثیر، منجر به ارتقاء جایگاه بندر و گسترش حوزه نفوذ می‌شوند.</p>	<p>شماره صفحات: ۱۲-۱</p> <p>از دستگاه خود برای اسکن و خواندن مقاله به صورت آنلاین استفاده کنید</p>  <p>واژه‌های کلیدی: محدوده- های بندری، رقابت، بندر، رقابت بندری، ژئوپلیتیک بنادر</p>

استناد: حافظ‌نیا، محمدرضا؛ قادری حاجت، مصطفی؛ عبدی، همایون و ریحانی، علیرضا. (۱۴۰۲). مفهوم‌سازی ژئوپلیتیکی رقابت بنادر. فصلنامه جغرافیا (برنامه‌ریزی منطقه‌ای)، دوره ۱۳ (ویژه‌نامه ۱)، ۱-۱۲.

DOI: 10.22034/jgeoq.2024.440438.4087

* نویسنده مسئول: مصطفی قادری حاجت، پست الکترونیکی: m.ghaderihajat@modares.ac.ir

مقدمه

رقابت به عنوان یک مفهوم بنیادین در تاریخ حیات جهانی همواره وجود داشته است. بارزترین نمود رقابت در تاریخ حیات جهانی بروز رقابت در بین انسان‌هاست. این مسئله که رقابت ذاتاً در بین موجودات نظام خلقت وجود دارد و انسان به عنوان خاص‌ترین موجود در این نظام به طور ذاتی موجودی رقابتی است، بر همگان آشکار است. همان‌طور که گفته شد رقابت ذاتی موجودات نظام آفرینش است و در این بین انسان نیز برای رسیدن به کمال و مطلوب خود در ذات خویش موجودی رقابت پذیر است. رقابت را می‌توان مسابقه یا سبقت گرفتن بین دو یا چند ارگانیسم، حیوان و یا انسان برای رسیدن به منافع یا اهداف خاص فردی یا جمعی معنی کرد. رقابت معمولاً زمانی رخ می‌دهد که دو یا چند واحد و گروه به دنبال هدفی هستند که نمی‌توانند و یا نمی‌خواهند در آن با یک‌دیگر شریک شوند. از این‌رو انسان فضا را اساساً پویای رقابتی خود را در فضای جغرافیایی اعمال می‌کند. فضامندی رقابت‌های انسانی نیز به خودی خود فضا را به موضوع رقابت تبدیل می‌کند. به این ترتیب پدیده‌های فضایی از دو جهت خصائص رقابت آمیز پیدا می‌کنند؛

نخست به این دلیل که عرصه بروز رقابت‌هایی با منشأ انسانی هستند و بازتاب این رقابت‌ها را نمایش می‌دهند. دوم اینکه پدیده‌های فضایی به علت عملکردهای استراتژیک بار و نقش‌پذیری رقابتی به خود می‌گیرند. در این شرایط هر کدام از پدیده‌های فضایی وارد الگوهای رقابتی گوناگونی می‌شوند.

با نظر داشت تغییر رویه بازیگران در رویکردهای سخت و عمدتاً با ماهیت نظامی به رویکردهای نرم و غالباً با ماهیت و کارکرد اقتصادی به منظور اثرگذاری در شبکه جهانی قدرت نقش کلان و فضا‌های پیوندی بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته است. در این راستا بنادر به عنوان مؤلفه‌ای مؤثر در تعاملات اقتصاد ژئوپلیتیکی نمایان شده‌اند. از این‌رو بنادر به دلیل ویژگی‌های منحصر به فرد، همواره به صورت فزاینده نقش پیچیده و خاصی در تجارت بین‌المللی داشته‌اند. ویژگی میان‌پیوندی بنادر در اتصال فضای خشکی - آبی سبب شده که بنادر نقش گره‌های استراتژیک شبکه زنجیره تأمین و حمل‌ونقل بین‌المللی داشته باشند. برجسته‌تر شدن اهمیت نقش بنادر در فضای شبکه‌ای شده تجارت بین‌الملل سبب ایجاد رقابت و کشمکش جهت دستیابی به حجم بیش‌تری از کالاها و خدمات برای تبادل در اقتصاد جهانی شده است (Notteboom et al, 2022:246). با افزایش توان رقابتی بنادر ذینفعان عمده به دنبال ارائه خدمات بدیعی هستند که فراتر از خدمات اصلی توسط بنادر ارائه می‌شد. برای مثال ظرفیت جابه‌جایی کالا، مدت زمان حضور کشتی‌ها در اسکله، فرکانس‌های رادیویی برای ناوبری کشتی، ارائه خدمات ارزش افزوده (گیرندگان کالا و ذی‌نفعان تجارت)، راهی برای جذب مشتریان و کارایی بیش‌تر بنادر هستند (Goss, R, 1990:210). بنابراین بنادر از یک طرف نقش توزیعی فعالیت‌هایی مانند توزیع صادرات و امکان‌پذیر ساختن فعالیت‌های لجستیکی حمل‌ونقل را انجام می‌دهند و از طرف دیگر با تبدیل شدن به هاب باعث افزایش جذب میزان ثروت و منابع می‌شوند. در اقتصاد شبکه‌ای شده جهانی تولید و مصرف بیش‌تر نیازمند به عرصه‌های آبی جهت حمل‌ونقل است، فضای آبی جهان مهم‌ترین عامل گسترش تولید و توزیع کالا در سازمان فضایی تجارت بین‌المللی است. در پی این مسئله ضرورت وجود و به کارگیری میان‌پیوندهای فضای آبی - خاکی جهت ورود و خروج تولیدات و موارد مصرفی دو چندان می‌شود. این میان‌پیوندها یا بنادر مکمل‌های فضایی واسطه‌گر در اتصال جریان‌های اقتصادی - سیاسی با فضای خشکی کشورها هستند. بنادر در جایگاه فضاهای میانی یا واسطه‌نقشی غیرقابل جایگزین در گره‌مندی شبکه فعالیت‌های جهانی برای کشورها دارند. بنادر یا گره‌های شبکه جهانی هم‌چنین تحت تأثیر سیاست‌ها و عملکردهای سیاسی حکومت‌های سرزمینی پیوسته خود هستند از طرف دیگر این گره‌ها کنش‌های سیاست خارجی و الگوهای سیاست‌گذاری اقتصادی در داخل سرزمین اصلی را از خود متأثر می‌سازند (ESPO, 2016). در فضای همبسته شبکه جهانی کنش‌های اقتصاد سیاسی بین‌الملل، بنادر را به یکی از عرصه‌های اصلی رقابت تبدیل کرده است و بنادر بر اساس لزوم نقش‌پذیری متعارف در رقابت‌های جاذبه‌ای و رقابت بر سر صدور اسلوب‌های پیش‌رونده متغیر در حال رقابت هستند. همان‌طور که گفته شد شبکه‌ای شدن فضای تولید و مصرف، و در پی آن پیدایش یک شبکه حمل و نقل جهانی در عرصه فضاهای آبی و خشکی، باعث اهمیت یافتن و ظهور طیفی از الگوهای مختلف روابط بین بنادر به ویژه رقابت شده است (Van Den Berg et al, 2017:433). در واقع، بنادر برای ارتقاء جایگاه خود در شبکه حمل‌ونقل جهانی با هم به رقابت می‌پردازند. در شبکه حمل‌ونقل جهانی کشورها و سازمان‌ها و در

حالت کلی حمل‌کنندگان کالا و ارائه دهندگان خدمات لجستیکی و خطوط حمل‌ونقل، در انتخاب خود لزوماً یک بندر را مورد توجه قرار نمی‌دهند، بلکه زنجیره‌ای از بنادر را انتخاب می‌کنند که در آن بندر فقط یک گره کوچکی از این شبکه است (Notteboom, 2002:243). بر این اساس بنادر برای پاسخ‌گویی به نیازهای تجارت و زنجیره‌های تأمین بین‌المللی، باید ظرفیت پذیرش کشتی‌هایی با تعداد بالا و بزرگ‌تر را داشته باشند و همچنین روش‌های حمل و نقل به صرفه‌تر را ارائه نمایند. این روندها و گسترش نقش بخش خصوصی در فعالیت‌های بندری، بنادر را مجبور کرده است تا بازارگرایی، نوآوری و پاسخگویی بیش‌تری به نیازهای همه بازیگران درگیر در حمل و نقل بندری داشته باشند (Uyttendaele, 2012:12). در دنیای امروز رقابت بنادر به یک مفهوم پیچیده و چندوجهی تبدیل شده است. ماهیت و ویژگی‌های رقابت، به مواردی مثل نوع بندر رقیب (به عنوان مثال بندر فیدر، بندر هاب) و نوع محموله (به عنوان مثال ظروف، فله مایع، فله خشک، محموله عمومی غیر کانتینری) بستگی دارد. رقابت بنادر با رقابت بر سر معاملات مرتبط است که با ترمینال‌ها به عنوان واحدهای رقابتی، تدارکات، حمل‌ونقل و با شرکت‌های صنعتی به عنوان مدیران زنجیره‌ای از معاملات مربوطه و با مقامات بندری و سیاست‌گذاران بندری به عنوان توسعه دهندگان مشترک مجموعه‌های بندری به طور گسترده در ارتباط هستند. در این راستا این مقاله در پی تبیین مفهومی ابعاد و مکانیسم رقابت بنادر است.

مبانی نظری

بندر

بندر را می‌توان فضای کانونی دانست که تولیدات متنوع، سرمایه و کالاهای سرمایه‌ای، اطلاعات و انسان‌ها از فضاهای خارجی و پیرامونی به آن وارد و از سرزمین پسرکرانه از طریق آن صادر می‌شود. بنابراین می‌توان بندر را فضای میان‌پیوند سرزمین خشکی با دریا دانست که گره کنش‌های ارتباطی بین تارهای شبکه‌ای کشورهای جهان است (Alderton & Saieva, 2013).

محدوده بندری

به محیط متشکل از مجموعه‌ای از بنادر گفته می‌شود که در یک فضای جغرافیایی هم‌پسته با ساحل مشترک قرار دارند. تمرکز فعالیت‌ها در محدوده‌های بندری، بر محموله‌های صادره به یک مقصد داخلی است. از این نظر میزان پویایی بنادر در محدوده بندری با شدت زیادی همراه است (Notteboom, 2002).

منطقه دروازه‌ای

دروازه‌ها و هاب‌ها مکان‌هایی هستند که جریان‌ها در آن‌ها همگرا می‌شوند و مهم‌ترین بیان اتصال جهانی هستند. با این حال، آن‌ها از نظر ماهیت اتصال خود متفاوت هستند. در حالی که یک هاب یک مکان مرکزی در یک سیستم حمل و نقل با بسیاری از ارتباطات ورودی و خروجی از یک حالت است، یک دروازه معمولاً به معنی تغییر از یک حالت به حالت دیگر است (مانند دریایی/زمینی). بنابراین یک دروازه یک تابع بین حالت (بین حالت‌ها) را انجام می‌دهد و دروازه‌ها معمولاً ثبات زمانی دارند زیرا در همگرایی سیستم‌های حمل‌ونقل داخلی و از طریق انباشت طولانی مدت زیرساخت‌ها و سرمایه‌گذاری‌ها پدید می‌آیند (Hughes, 2003).

ژئوپلیتیک بنادر

در رویکرد ژئواستراتژیکی بنادر با موقعیت دروازه‌ای اهمیت زیادی بین قدرت‌های بری و بحری دارند. در همین حال با گسترش رقابت‌های ژئوپلیتیکی بین کنشگران ساختار قدرت جهانی در همه عرصه‌های مکانی، نقش پذیری ژئوپلیتیکی بنادر صورت می‌گیرد و بنادر به دنبال کسب جایگاه برتر خود برای گسترش حوزه نفوذ تقلا می‌کنند (Noorali et al, 2022).

جهانی شدن تولید و مصرف و در پی آن پیدایش یک شبکه حمل‌ونقل جهانی باعث اهمیت یافتن و ظهور طیفی از الگوهای مختلف روابط بین بنادر به ویژه رقابت شده است. بنادر برای ارتقاء جایگاه خود در شبکه حمل‌ونقل جهانی با هم به رقابت

می‌پردازند. در شبکه حمل‌ونقل جهانی کشورها و سازمان‌ها و در حالت کلی حمل‌کنندگان کالا و ارائه‌دهندگان خدمات لجستیکی و خطوط حمل‌ونقل در انتخاب خود لزوماً یک بندر را مورد توجه قرار نمی‌دهند، بلکه زنجیره‌ای از بنادر را انتخاب می‌کنند که در آن هر بندر فقط یک گره کوچکی از این زنجیره است (Notteboom, 2002:162). در نتیجه باید افزود که بازیگران اقتصاد سیاسی جهانی اعم از بازیگران خصوصی یا دولتی در فضای جغرافیایی اقتصاد که به واسطه تجارت و روابط بیرونی شبکه‌ای شده است به علت امتیازات و ویژگی‌های خاص بنادر به رقابت می‌پردازند. اهمیت بنادر به عنوان پدیده‌های میان‌پیوند بین فضاهای خشکی و فضاهای آبی از دو جهت بازتاب دارد: کارکرد رقابتی؛ که به سبب منحصر به فرد بودن نقش و موقعیت مهم جغرافیایی دارای کارکرد رقابتی هستند. فضای شبکه‌ای؛ بنادر عناصر ساختاری شبکه‌ای هستند که در این شبکه فعالیت‌های اقتصاد سیاسی بین‌الملل سازماندهی می‌شود. این دو بازتاب از اهمیت بنادر، ارکان اصلی جایگاه بنادر را تعیین می‌کنند. جایگاه بنادر سه رکن اصلی برای افزایش نقش‌پذیری دارند:

سطح بندری

بنادر دارای نقش‌ها، عملکردها و سازمان‌ها و نهادهای متفاوت هستند که بر این اساس می‌توان تعریف‌های متفاوت و متنوعی برای بندر در نظر گرفت. بنادر در مقیاس‌های متنوعی وجود دارند از یک اسکله کوچک برای پهلوگیری یک کشتی تا یک مرکز بزرگ با پایانه‌ها و مجموعه‌ای از صنایع و خدمات متعدد. بندر به عنوان یک مرکز لجستیک و صنعتی با ماهیت دریایی که نقش فعالی در سیستم حمل و نقل جهانی دارد با مجموعه‌ای فضایی و عملکردی از فعالیت‌ها مشخص می‌شود و به طور مستقیم و غیرمستقیم در شبکه جغرافیایی اقتصاد؛ (۱) حمل‌ونقل و فرآیندهای اطلاعاتی در زنجیره‌های تولید، (۲) درگاه‌های کانتینری به عنوان گره‌های مهم در تسهیل جریان کارآمد محموله‌های کانتینری عمل می‌کنند (Berry & Yadav, 1996:46).

عملکردهای بندری

بنادر رابط و گره‌های اصلی فضای جغرافیایی شبکه‌بندی شده بین نیروهای تقاضا و عرضه هستند و به عنوان بازارهای مهمی عمل می‌کنند که در آن تبادل فیزیکی بین خریداران و فروشندگان ظرفیت حمل کانتینری می‌تواند تجمیع و تحقق یابد. یک بندر با عملکردش متمایز می‌شود که به عنوان یک دروازه رابط بین مسیرهای داخلی و اعماق دریا (آب‌های آزاد) ورود و خروج محموله‌های کانتینری عمل می‌کند (Cahoon, 2007:18).

سازماندهی بندری

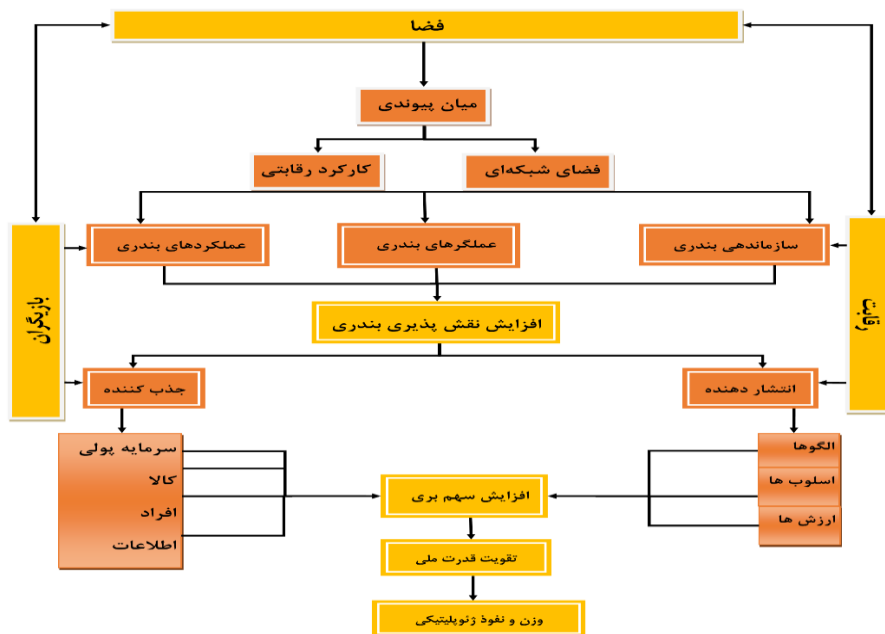
سازماندهی فضای بندری به هر میزان که منعطف، تاب‌آور، منطبق با سرعت حرکت فعالیت‌ها در اقتصاد جهانی بر خوردار باشد به همان میزان نیز بندر در ارائه‌الگوی پیش‌رونده برای فضای سازماندهی شده شبکه جهانی نقش آفرین خواهد بود. افزایش نقش‌پذیری بندری به خدمات حمل‌ونقل کانتینری بستگی دارد، زیرا تصمیم یک سرویس حمل‌ونقل کانتینری برای ارتباط با یک بندر می‌تواند محموله‌های اضافی را به همراه داشته باشد و منجر به نتایج سودمندی برای اقتصاد محلی و همچنین اقتصاد داخلی شود. علاوه بر این، در صورت وجود بندر مکمل بین کانتینری چنین مزایایی به سایر بنادر که مکمل بندر مورد نظر هستند نیز تعمیم خواهد یافت. برعکس، تصمیم یک سرویس حمل و نقل کانتینری برای توقف ارتباط با یک بندر منجر به کاهش انتخاب ارائه‌دهندگان خدمات و ظرفیت کانتینری خواهد شد که ممکن است تأثیر منفی بر پتانسیل رقابتی اقتصادهای محلی و داخلی آن داشته باشد و همچنین بر سایر بنادر که مکمل و یا متصل به بندر مورد نظر هستند تأثیر منفی خواهد گذاشت در نتیجه بندری که قابلیت رقابت دارند، نقاط قانونی شریان‌های کلیدی تجارت محموله‌های کانتینری تبدیل هستند (Parola et al 2018:81). این بدان معنی است که یک بندر ممکن است به عنوان کانون جمع‌آوری و توزیع در مقیاس فراتر از مرزهای سنتی خود باشد و با مسائل و چالش‌هایی که توسط کل شبکه لجستیک ایجاد می‌شود، مقابله کند.

علاوه بر این، افزایش نقش‌پذیری بنادر در شبکه جغرافیایی اقتصاد، پیامدهای مهمی برای مزیت‌های نسبی و رقابتی مناطق داخلی کشور میزبان آن‌ها دارد. به‌ویژه، بنادر کانتینری که دارای زیرساخت‌های کارآمد و مدرن هستند و با خدمات حمل‌ونقل رقابتی و قابل اطمینان پشتیبانی می‌شوند، می‌توانند سطح مزایای رفاهی را نه فقط برای مردم منطقه بندری بلکه در کل جامعه پسرکانه افزایش دهند (Goss, 1990:212).

نقش‌پذیری بنادر در دو حالت اتفاق می‌افتد؛ نقش انتشار دهنده بنادر که در این نقش بنادر به دلیل توسعه همه جانبه فضای سرزمینی پسرکانه به انتشار الگوها، اسلوب‌ها و ارزش‌ها می‌کند.

نقش جاذبه‌ای بنادر که بنادر کالاها، اطلاعات، افراد و سرمایه‌های گسترده را به خود جذب کرده و این آورده‌ها را به سرزمین اصلی انتقال می‌دهند (Alderton & Saieva, 2013).

بنادر هم در نقش جاذبه‌ای و هم در نقش انتشاری به دنبال افزایش سهم‌بری از اقتصاد ژئوپلیتیکی جهان هستند. در واقع هنگامی که فضای جغرافیایی با ویژگی‌ها و مزیت‌های خاصی محل رقابت و اعمال قدرت جهت دستیابی به منافع اقتصادی می‌شوند، اقتصاد اساساً ماهیت ژئوپلیتیکی پیدا می‌کند.



شکل ۱: مدل نظری رقابت‌پذیری بنادر

روش پژوهش

پژوهش حاضر از نظر هدف بنیادی و از نظر روش و ماهیت توصیفی - تحلیلی است، از استنباط نظری قیاسی تبعیت می‌کند. روش گردآوری داده‌ها و اطلاعات اسنادی - کتابخانه‌ای می‌باشد. این تحقیق ارتباط بین رقابت بر سر افزایش سهم‌بری در شبکه جغرافیایی اقتصاد جهانی با بنادر به عنوان فضاهای دارای ویژگی‌های خاص را می‌سنجد. از این رو سؤالات زیر به عنوان مهم‌ترین سؤالات مورد توجه قرار گرفته‌اند:

مهم‌ترین عوامل رقابت‌پذیری بنادر کدامند؟

توان حضور در شبکه رقابت‌پذیری متأثر از چه عواملی است؟

سطوح کاربرد و اثرگذاری رقابت‌پذیری کدامند؟

بر اساس این سؤالات، فرضیه‌های زیر مطرح شده‌اند:

فرضیه اول تحقیق به این مورد اشاره دارد که عوامل عمده‌ای در رقابت‌پذیری بنادر نقش دارند.

فرضیه دوم تحقیق بیان می‌دارد که پایداری رقابت‌پذیری منوط به ارتقاء ظرفیت‌ها، پتانسیل‌ها و ویژگی‌های بندری است.

فرضیه سوم تحقیق عبارت از، چهار سطح کاربرد و اثرگذاری رقابت بندری است.

بحث و یافته‌های تحقیق

عوامل تعیین کننده رقابت پذیری بندر

رقابت پذیری بندر تنها با پیروی از رویکرد زنجیره تأمین در شبکه فضای جغرافیایی قابل درک است. معیارهای انتخاب بندر و مسیر بخشی از یک شبکه‌ای است که در آن بندر فقط یک گره محسوب می‌شود. در این رقابت بندرهای انتخاب می‌شوند که به حداقل رساندن مجموع هزینه‌های بندر دریایی و داخلی، از جمله موجودی و ملاحظات کیفیت حمل کنندگان کمک می‌کنند. انتخاب بندر، بیش تر تابعی از هزینه و عملکرد کلی شبکه است. یک عملکرد لجستیک و توزیع هماهنگ بندر با همکاری ارائه دهندگان خدمات مختلف، ادغام بندر در شبکه‌های لجستیکی و توزیعی پیشرفته را از طریق طیف جدیدی از خدمات ارزش افزوده با کیفیت بالا تسهیل می‌کند (Notteboom, T.E., 2002:225).

دیدگاه سنتی در مورد رقابت پذیری یک بندر در درجه اول ویژگی‌های فیزیکی مستقل یک بندر را مورد توجه قرار می‌دهد. ویژگی‌هایی مانند:

زیرساخت‌های فیزیکی و فنی شامل؛ قابلیت دسترسی دریایی، زیرساخت‌های ترمینال و تجهیزات، قابلیت دسترسی داخلی. موقعیت جغرافیایی؛ نسبت به مناطق داخلی نزدیک و دور و نسبت به خطوط اصلی حمل و نقل.

بهره‌وری بندر.

اتصال بندر در ساحل و خشکی.

کیفیت و هزینه خدمات تکمیلی مانند: فرودگاه، شیوه حمل و نقل، کیفیت خدمات گمرک.

بهره‌وری و هزینه‌های مدیریت بندر.

در دسترس بودن، کیفیت و هزینه‌های فعالیت‌های ارزش افزوده لجستیکی (به عنوان مثال انبار).

در دسترس بودن، کیفیت و هزینه‌های سیستم‌های جامعه بندری (PCS) و سایر سیستم‌های دیجیتال.

امنیت بندر/مشخصات ایمنی و محیط زیست بندر.

شهرت بندر.

قابلیت اطمینان، ظرفیت، اتصالات و هزینه‌های خدمات حمل و نقل داخلی با کامیون، راه آهن، قایق داخلی و خطوط لوله (Cahoon, S. and Notteboom, T., 2008:16).

تمرکز بر ویژگی‌های فیزیکی مستقل یک بندر در هنگام ارزیابی رقابتی بودن آن بازتاب دهنده این موضوع هستند که زنجیره‌های تأمین جهانی بر مبنای فضاهای گره‌گامی که نه تنها به عنوان مکان‌های منفرد که کشتی‌ها را کنترل می‌کنند، بلکه به عنوان پیوندهای حیاتی در زنجیره‌های تأمین جهانی رقابت می‌کنند. بندر و پایانه‌ها در رقابت به دنبال ادغام مؤثر در این زنجیره‌های تأمین می‌باشند.

معیارهای اصلی انتخاب شرکت‌های لجستیک و حمل کنندگان عبارت‌اند از

قیمت رقابتی خدمات بندری.

خدمات قابل اعتماد.

هزینه زمانی کم برای کالاها.

امنیت بار و جلوگیری از آسیب.

استفاده از سیستم عامل‌های اطلاعاتی به روز جهت تسهیل خدمات.

اتصال خوب به راه‌های داخل کشور.

هزینه‌های مستقیم حمل و نقل کالا بین مبدأ و مقصد و بندر (از جمله هزینه‌های حمل‌ونقل محموله) تنها بعد از هزینه در انتخاب و مسیریابی زنجیره تأمین توسط حمل‌کنندگان یا نمایندگان آنها است (Haralambides, H.E., Verbeke, A., Musso, E. and Benacchio, M, 2001:375).

هر چه تصمیم‌گیری زنجیره تأمین یکپارچه‌تر شود، تمرکز بیش‌تر به هزینه‌های لجستیک تعمیم یافته معطوف می‌شود. پیامدهای انتخاب بندر و مدل بسیار گسترده است. انتخاب بین بنادر و مدل‌ها پیامدهای بسیار متنوعی دارد. در صورتی که صرفه جویی بیش از حد هزینه‌های اضافی مربوط به بندر و سایر هزینه‌های لجستیکی را جبران کند. حمل‌کنندگان یا نمایندگان آنها ممکن است بنادر گران‌تر یا راه‌حل‌های داخلی گران‌تر را انتخاب کنند. هزینه‌های اضافی معمولاً شامل موارد زیر است: هزینه‌های زمانی کالاها، مانند هزینه‌های فرصت مرتبط با سرمایه مرتبط با کالاها، هزینه‌های مرتبط با استهلاک اقتصادی یا فنی کالاها.

هزینه‌های موجودی مرتبط با نگهداری سهام ایمنی.

هزینه‌های لجستیکی غیرمستقیم مرتبط با کیفیت جمع‌آوری شده در زنجیره حمل‌ونقل و تمایل بازیگران مختلف رقیب برای تنظیم فرآیندها با توجه به نیازهای مشتری، به ویژه از نظر پاسخ‌گویی به جریان‌های متغیر، ارائه اطلاعات و سهولت مدیریت (Pallis & Farrell, 2011:78).

با این حال، هزینه‌های مستقیم به طور کامل بر انتخاب و مسیریابی تأثیر نمی‌گذارند. اتصال از طریق خدمات لاینر و اتصال از طریق راه آهن یا قایق (در صورت وجود) عوامل مهمی برای تصمیم‌گیری در مورد مسیر هستند زیرا آنها نشان‌دهنده سطح دسترسی بالاتر و اتصال بهتر به مناطق سرحدی و سرزمین‌های داخلی هستند. در عمل، یک بندر با سطح اتصال بالا به طور معمول قادر به جذب محموله بیش‌تر برای سرزمین‌های دور دست است، حتی اگر یک بندر دیگر با سطح اتصال بسیار پایین‌تر وجود داشته باشد که هم‌چنین قابلیتی را در داخل کشور داشته باشد (Heaver, 1995:129).

بازیگران لجستیک و اپراتورهای حمل‌ونقل، شبکه‌های پیچیده‌تری را طراحی کرده‌اند که به سطح بالایی از قابلیت اطمینان نیاز دارند. توسعه و گسترش کنونی زنجیره‌های تأمین جهانی و سیستم‌های حمل‌ونقل به همگام‌سازی مقیاس‌های جغرافیایی مختلف متکی است. کارایی سیستم‌های حمل‌ونقل در صورت تأخیر قابل توجه در حمل‌ونقل، هر چند با هزینه‌های حمل‌ونقل پایین، می‌تواند به طور جدی مختل شود. اما هنگامی که سطح همگام‌سازی افزایش می‌یابد، شبکه دریا - خشکی به طور کلی ناپایدارتر می‌شود. این منجر به هزینه‌های اضافی برای پیدا کردن مسیرهای جایگزین می‌شود. در زمینه کاهش خطر اختلالات عمده، بازیکنان تدارکات تمایل دارند که یک طراحی شبکه انعطاف‌پذیر را انتخاب کنند که جایگزین‌های مختلف مسیریابی را ارائه می‌دهد. این رویکرد "همه تخم مرغ‌ها در یک سبد نیستند" دلالت بر ترکیب خاص بندر - کریدور دارد که به ندرت خود را در موقعیتی می‌یابد که بازار نقص‌های عمده در عملکرد سیستم را جبران می‌کند (Hughes, 2003).

برای پیچیدگی مسئله، لازم به ذکر است که موقعیت رقابتی یک بندر همیشه نمی‌تواند به عوامل هزینه و کیفیت محدود شود. عوامل تاریخی (به اصطلاح اثر حافظه)، عوامل روانی، سیاسی و شخصی می‌توانند منجر به مسیریابی جریان‌هایی شوند که با یک تقسیم کامل مبتنی بر بازار متفاوت است. عقلانیت محدود، بی‌حرکی و رفتار فرصت‌طلبانه از جمله عوامل رفتاری است که می‌تواند منجر به دوری از راه حل بهینه شود.

آخرین بُعد هزینه مربوط به هزینه‌های خارجی (تراکم، ایمنی ترافیک و آسیب‌های زیست محیطی) است که توسط فعالیت‌های حمل‌ونقل بندری و داخلی ایجاد می‌شود. هنگامی که تفاوت‌های عمده‌ای در هزینه‌های خارجی بین حالت‌ها وجود دارد یا زمانی که این هزینه‌های خارجی به روشی متعادل درونی نمی‌شوند، عدم تعادل بازار حاصل ممکن است انتخاب بندر و مسیر را که از وضعیتی که در آن هزینه‌های خارجی متعادل‌تر و به همان اندازه درونی در هزینه‌های تدارکات عمومی را که منحرف می‌شود، افزایش دهد (Notteboom, 2002: 219).

رقابت پذیری مداوم بنادر

موقعیت رقابتی یک بندر با کیفیت ارائه خدمات به حمل کنندگان، دسترسی به خطوط حمل و نقل برای مسیرهای تجاری خاص، مناطق جغرافیایی و سایر بنادر تعیین می‌شود. در ابعاد گسترده‌تر، رقابت‌پذیری یک بندر با طیف وسیعی از مزایای رقابتی که توسط بندر در طول زمان کسب می‌شود، تعیین می‌گردد. زمانی درجه رقابت‌پذیری یک بندر بالا خواهد بود که طیف گسترده‌ای از مزیت‌های رقابتی را برای کسب و کار و استراتژی خود داشته باشد. منابع یا مزایای رقابتی مجموعه‌ای از قابلیت‌ها و ظرفیت‌ها برای انجام یک فعالیت بندری است. این قابلیت‌ها به طور غیرمستقیم منبع اصلی رقابت‌پذیری بندر هستند. بنادر و بازیگران تأثیر گذار بر عملکرد بندر برای رسیدن به موقعیت رقابتی یا باقی ماندن در رقابت، باید نقاط قوت اصلی خود را شناسایی، پرورش و بهره‌برداری کنند (Cahoon, 2007:205).

توانایی ادغام پتانسیل‌های بندر که امکان سازگاری با فرصت‌های در حال تغییر را فراهم می‌کند، منبع مهمی از مزیت رقابتی برای مدیریت بندر است. پتانسیل‌ها و توانایی‌های بندر اگر پنج ویژگی زیر را داشته باشند، می‌توانند پایه‌ای محکم برای مزیت رقابتی پایدار و در نتیجه برای استراتژی مؤثر فراهم کند.

تقلید ناپذیری

اگر تقلید از قابلیت یک بندر برای یک بندر رقیب یا بازیگر دشوار باشد، احتمال ایجاد یک مزیت رقابتی پایدار افزایش می‌یابد. با این حال، تقلید ناپذیری به طور معمول برای همیشه دوام نمی‌آورد. یک بندر می‌تواند رقبای خود را با تمرکز بر منابعی که به صورت طبیعی یا فرآیندی غیرقابل تقلید هستند، از بین ببرد. تعدادی از قابلیت‌های اصلی به این دلیل که منحصر به فرد هستند (به عنوان مثال موقعیت جغرافیایی) عملاً غیرقابل تغییر یا غیرقابل تقلید هستند. سایر قابلیت‌های اساسی تنها می‌توانند از طریق یک فرآیند توسعه و بهبود مداوم ساخته شوند. اگر یک قابلیت و نقطه قوت بر اساس پیچیدگی فن‌آوری‌ها و مهارت‌ها باشد، تقلید برای بنادر رقیب دشوار خواهد بود. بنابراین، احتمال بیش‌تری برای ایجاد مزیت رقابتی خواهد داشت. قابلیت‌های اصلی بندر را می‌توان، بسته به امکان انتقال این قابلیت‌ها به بندرهای دیگر یا مکان‌های دیگر به دو دسته قابلیت‌های محلی یا غیر محلی بندر تقسیم کرد (Cahoon & Notteboom, 2008:17).

دوام

پایداری مزیت رقابتی یک بندر به سرعت کاهش منابع و قابلیت‌های اساسی در زمان بستگی دارد. بنابراین یک قابلیت اصلی باید دارای درجه بالایی از دوام باشد. به عنوان مثال، از آن‌جا که فن‌آوری بندر به سرعت تکامل می‌یابد، یک مزیت رقابتی صرفاً مبتنی بر قابلیت‌های فن‌آوری پایه، دوام کم‌تری نسبت به مزیت مبتنی بر شهرت بندر دارد. بنابراین مدیریت بندر باید بیش‌تر در قابلیت‌های موجود اساسی با دوام سرمایه گذاری کند تا شخصیت بادوام خود را حفظ کند.

شفافیت

اگر بنادر رقیب، قادر به شناسایی منابع و قابلیت‌های اساسی مختلف مزیت رقابتی بندر باشند، ممکن است بتوانند به سرعت استراتژی بندر را شناسایی کنند. بنابراین، یک توانایی با شفافیت بالا، کم‌تر به یک مزیت رقابتی پایدار منجر می‌شود. در مقابل، توانایی‌های بندری بر اساس یک فرآیند بهبود مستمر و بسیاری از مهارت‌ها و توانایی‌ها (به عنوان مثال: بهره‌وری بندر) از آن‌جا که آن‌ها نسبتاً پایدار هستند، کم‌تر به چشم می‌آیند.

قابلیت انتقال

این عنصر مربوط به موقعیت مکانی و همچنین مزیت‌های خاص بندر است که به یک مکان محدود نمی‌شود. هرچه منابع و قابلیت‌های مورد نیاز برای ایجاد مزیت رقابتی پویا باشند، قابلیت انتقال کم‌تر خواهد بود. عدم تحرک بالا می‌تواند ناشی از عوامل جغرافیایی، هزینه‌های بالای تراکنش یا اطلاعات ناقص باشد. اگر یک بندر رقیب با مشکل کمی یا هیچ مشکلی برای به دست آوردن منابع و قابلیت‌های لازم برای تقلید از یک مزیت رقابتی که کوتاه مدت خواهد بود، مواجه شود بنادر رقابتی را از تقلید استراتژی‌ها دلسرد می‌کند.

قابلیت رشد

اگر یک بندر رقیب نمی‌تواند یا نمی‌خواهد منابع و قابلیت‌های ارزشمند مورد نیاز برای به دست آوردن موفقیت را از بیرون کسب کند یا بخرد، همیشه می‌تواند تلاش کند تا این منابع را با سرمایه‌گذاری‌های داخلی به دست آورد. با این حال، عدم رشد منابع و قابلیت‌ها نشان دهنده مشکلات مرتبط با موفقیت در توسعه منابع و قابلیت‌های داخلی است. طیف گسترده‌ای از مزیت‌های اصلی زمینه فراهم شدن خدمات اصلی بندر را تشکیل می‌دهند که هر کدام عناصر لازم برای طیف وسیعی از خدمات تخصصی بندر را ارائه می‌دهند. در واقع، خدمات اصلی یک بندر تجسم فیزیکی یک یا چند مزیت و قابلیت اساسی است و به ورودی حیاتی برای خدمات تخصصی بندر کمک می‌کند. به عنوان مثال، بندری که توانایی‌های اصلی را در بهره‌وری بندر عمومی و امکانات ذخیره‌سازی در انبارهای پوشیده توسعه می‌دهد، قادر به استفاده از این توانایی‌ها برای توسعه خدمات اصلی در ذخیره‌سازی پوشیده کالای عمومی خواهد بود. این خدمات اصلی خود سنگ بنای خدمات تخصصی بندری مانند جابه‌جایی و ذخیره‌سازی محصولات را تشکیل خواهند داد.

سطوح جغرافیایی و کاربردی رقابت بندری

رقابت درون بندری

شرکت‌های بندری خصوصی اغلب برای دستیابی به محموله‌ها (ترمینال‌ها) و ارائه خدمات دیگر بندری (به عنوان مثال یدک‌کشی، ذخیره‌سازی با هم رقابت می‌کنند. برای اداره بندر، چنین رقابتی می‌تواند به عنوان یک روش مدیریت برای بهبود کارایی فعالیت‌های بندر عمل کند. رقابت بین اپراتورها یا ارائه دهندگان خدمات در یک بندر به طور کلی می‌تواند کارایی بندر را افزایش دهد و خدمات را بهبود بخشد. با این حال زمین بازی برای رقابت درون بندری اغلب تحت تأثیر تصمیمات سیاسی اساسی و سرمایه‌گذاری زیربنایی توسط مقامات بندری یا منطقه‌ای تعیین می‌شود. برای مثال، در بسیاری از بنادر بزرگ‌تر، تمامی پایانه‌های حمل‌ونقل کالا وضعیت یکسانی ندارند و این باعث کاهش حق انتخاب برای کشتی‌های باری بزرگ می‌شود. بنابراین حتی اگر در یک منطقه بزرگ بندر چندین پایانه وجود داشته باشد، بزرگ‌ترین کشتی‌های باری فقط می‌توانند در یک پایانه حضور داشته باشند.

رقابت بین بندری در یک منطقه دروازه‌ای

یک منطقه دروازه‌ای با چندین بندر یک چهارچوب گسترده، برای رقابت بین بنادر فراهم می‌کند. بسیاری از شرکت‌های حمل و نقل نیز فعالیت‌های خود را در بیش از یک بندر در یک محدوده دریایی یا منطقه بندری گسترش می‌دهند، که به طور فزاینده‌ای شرکت‌های حمل‌ونقل مقامات بندری و شرکت‌های بندری را به رقابت شدید سوق می‌دهد. در سطح اداره بندر، رقابت عمدتاً بر ارائه بهترین زیرساخت‌های اساسی (بندرگاه‌ها، لنگرگاه‌ها)، امکانات زیرساختی، بهترین امکانات لجستیک، توزیع و پایین‌ترین هزینه‌های کاربر بندر متمرکز است. در سطح ترمینال رقابت‌ها عمدتاً بر قیمت، زمان رسیدگی و بهره‌وری تمرکز دارد. هنگامی که بنادر در همان منطقه دروازه‌ای تحت حاکمیت دولت ملی قرار می‌گیرند، سیاست‌های دولت می‌تواند بر شرایط و سطح رقابت بین زیر گروه‌ها (به عنوان مثال بنادر هلندی در برابر بنادر بلژیکی یا بندر سنگاپور در برابر بنادر مالزی) تأثیر بگذارد. هدف مقامات منطقه‌ای اغلب تضمین پیشرفت‌های مکمل بازار محصول در بنادر همسایه (رقیب) همان منطقه بندری است. بنابراین آن‌ها تلاش می‌کنند چهارچوبی را فراهم کنند که در آن هر بندر بتواند مزایای خاص بندری خود را مدیریت کند، در حالی که در عین حال همکاری را تشویق کند (Hughes, 2003).

رقابت بین بندری در محدوده‌های بندری

سطح سوم رقابت، در محدوده‌های بندری اتفاق می‌افتد، محدوده بندری به عنوان گروهی از بنادر واقع در یک ساحل مشترک تعریف می‌شود. در محدوده‌های بندری، رقابت شدیدی را می‌توان مشاهده کرد، به ویژه برای محموله‌های صادره به یک مقصد داخلی. به عنوان مثال در محدوده هامبورگ - لوهاور مهم‌ترین محدوده بندری در اروپا از نظر تولید محموله، ابتکارات همکاری بندری در درجه اول بر اساس تبادل اطلاعات (با هدف بهبود همکاری) به جای همکاری ساختاری است. رقابت شدید بین منطقه

هامبورگ و لاهور به این دلیل تقویت می‌شود که بندرها در کشورهای مختلفی (مانند بلژیک، آلمان، هلند و فرانسه) گسترده‌اند و هر کشوری سیاست خود را دنبال می‌کند. چندین بندر اصلی واقع در کشورهای مختلف در حال رقابت برای تبدیل شدن به نقطه گره‌گاهی در شبکه حمل‌ونقل اروپا هستند (Notteboom, 2002:229).

رقابت بین محدوده‌های بندری

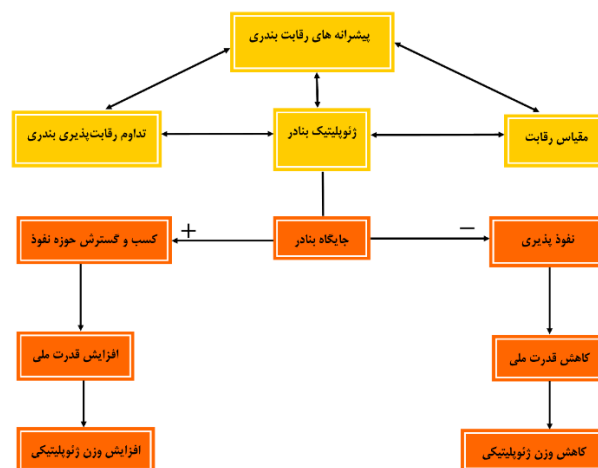
سطح چهارم و آخر رقابت بندری شامل رقابت بین محدوده‌های بندری است. به عنوان مثال، تکمیل تدریجی یک شبکه حمل‌ونقل اروپایی و رشد روابط بندری هاب – فیدر، رقابت بین محدوده‌ها را در اروپا تشدید کرده است. به عنوان مثال بین برد هامبورگ – لوهاور و بنادر مدیترانه. رقابت بین محدوده‌ای برای توسعه بندر به یک رویکرد مشترک نیاز دارد، چون سیاست‌های متفاوت میدان بازی را دگرگون می‌کند به روند جاری حمل‌ونقل ناکارآمد منجر می‌شود. با این حال رسیدن به چنین رویکردی اغلب پیچیده است. حتی زمانی که مقامات فراملیتی مانند کمیسیون اروپا درگیر آن باشند (De Langen & Pallis, 2007:430).

نتیجه‌گیری

رصد تحولات ژئوپلیتیکی بیان‌گر تغییر پارادایم کانون محوری قدرت آفرینی در قرن بیست و یکم می‌باشد. اگر قرن شانزده را قرن خشکی پایه و قرن بیست را قرن دریا پایه بدانیم می‌توان قرن بیست و یک را قرن بندر پایه شناخت. به این معنی که اگر کشوری بیش‌ترین بنادر با کارکردهای جهانی در اقتصاد شبکه‌ای را داشته باشد، می‌تواند بیشینه تسلط را بر جهان داشته باشد. از این رو لازم است که ماهیت بنادر نه تنها به عنوان پایانه‌های حمل و بارگیری بلکه از منظر قدرت آفرینی مورد توجه قرار گیرد. نکته‌ای که نباید از آن غفلت کرد چگونگی دستیابی به مؤلفه‌های قدرت بندری است. همان‌گونه که نتایج این مقاله نشان می‌دهد رقابت پذیری بنادر را می‌توان در سه محور مورد مذاقه قرار داد؛

محور نخست اشاره دارد به عوامل تعیین کننده رقابت بندری، به گونه‌ای که به هر میزان که یک بندر بتواند خدمات بندری قابل اعتماد، سریع، با امنیت بالا و با بهره‌گیری از آخرین تکنولوژی‌های روز را داشته باشد می‌تواند در رقابت بندری شرکت کند. محور دوم پایداری رقابت بندری است، اگرچه که بنادر دارای مزیت‌های خاص خود می‌باشند و این مزیت‌های نسبی تا حدودی قدرت آفرین هستند ولی نباید فراموش کرد که مزیت نسبی به تنهایی کافی نیست و آنچه مورد توجه باید قرار گیرد مزیت رقابتی است. بنابراین مزیت رقابتی نیز در پرتو عملکردهای پسرکرانه‌های بنادر مورد توجه است. بنادر زمانی می‌توانند به مزیت‌های رقابتی دست پیدا کنند که بتوانند عملکردهای را ارائه دهند که تقلید ناپذیر، مداوم، شفاف، قابل انتقال و قابل توسعه باشند. محور سوم نفوذ و سطح حضور بندرست. متأثر از عامل پیش گفته شده، عملگرهای بندری می‌توانند داخل یک بندر، در یک منطقه دروازه‌ای، در یک محدوده بندری و در نهایت در تمام محدوده‌های بندری از این طریق دارنده آن را به کسب اعتبار و پرستیژ ژئوپلیتیکی سوق دهند.

از این رو می‌توان گفت که رقابت بنادر عبارت است از حضور و اثرگذاری متأثر از عوامل اصلی رقابت بندری و پایان حضور در این رقابت به گونه‌ای که در درون بندر، منطقه دروازه‌ای و محدوده بندری.



شکل ۲: مدل مفهوم سازی ژئوپلیتیکی رقابت بندار

منابع

1. Alderton, P., & Saieva, G. (2013). Port Management and Operations. London: Routledge.
2. Berry, L. L., & Yadav, M. S. (1996). Capture and communicate value in the pricing of services. *Sloan Management Review*, 37(4), 41–51. <https://api.semanticscholar.org/CorpusID:167729807>
3. Cahoon, S. (2007). Marketing communications for seaports: A matter of survival and growth. *Maritime Policy & Management*. <https://doi.org/10.1080/0308883070124034>
4. Cahoon, S., & Notteboom, T. (2008). Port marketing tools in a logistics restructured market environment: The quest for port loyalty. *Proceedings of IAME Annual Conference, Dalian, China, 2–4 April*.
5. De Langen, P. W., & Pallis, A. A. (2007). Entry barriers in seaports. *Maritime Policy and Management*, 34(5), 427–440. <http://hdl.handle.net/1765/56043>
6. Heaver, T. D. (1995). The implications of increased competition among ports for port policy. *Maritime Policy and Management*, 22(2), 125–133. <https://api.semanticscholar.org/CorpusID:153948179>
7. Haralambides, H. E., Verbeke, A., Musso, E., & Benacchio, M. (2001). Port financing and pricing in the European Union: Theory, politics, and reality. *International Journal of Maritime Economics*, 3, 368–386. <http://dx.doi.org/10.1057/palgrave.ijme.9100026>
8. Hughes, A. M. (2003). *The customer loyalty solution*. New York: McGraw Hill.
9. Hassan Noorali, Colin Flint, & Seyyed Abbas Ahmadi. (2022). Port power: Towards a new geopolitical world order. *Journal of Transport Geography*, 105. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103483>
10. Goss, R. (1990). Economic policies and seaports: 1. The economic functions of seaports. *Maritime Policy and Management*, 17(3), 207–219. <https://doi.org/10.1080/03088839000000028>
11. Notteboom, T. E. (2002). Consolidation and contestability in the European container-handling industry. *Maritime Policy and Management*, 29(3), 257. <http://dx.doi.org/10.1007/s13437-017-0127-y>
12. Parola, F., Pallis, A. A., Risitano, M., & Ferretti, M. (2018). Marketing strategies of port authorities: A multi-dimensional theorisation. *Transportation Research Policy and Practice Part A*, 111, 199–212. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tra.2018.03.012>
13. P.W., & Pallis, A. A. (2006). The effects of intra-port competition. *International Journal of Transport Economics*, 33(1), 69–86. <http://dx.doi.org/10.1080/01441640902843208>
14. Notteboom, T. E., Pallis, A. A., & Farrell, S. (2011). Minimum Efficient Scale (MES) and preferred scale of container terminals. *Research in Transportation Economics*, 32(1), 71–80. <http://dx.doi.org/10.1016/j.retrec.2011.06.006>
15. Notteboom, T., Pallis, A., & Rodrigue, J.-P. (2022). *Port Economics Management and Policy*. New York: Routledge.

16. Uyttendaele, P. (2012). Public-private partnerships in ports: Pitfalls and challenges. ESPO Annual Conference, Sopot, 10–11 May 2012.
17. Van Den Berg, R., De Langen, P. W., & Van Zuijlen, P. C. (2017). Revisiting port pricing: A proposal for seven port pricing principles. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 16(3), 421–438. <http://dx.doi.org/10.1080/03088830210132614>