



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی



مسیر

سال اول ، شماره ۱ ، دی ۱۳۹۳

ISSN: 2423-348X

مسیر؛ اولین نشریه الکترونیکی خبری، تحلیلی و آموزشی بندری و دریایی، با نگاهی بر مسیرهای رشد و توسعه صنعت بندری و دریایی جهان



مسیر، اولین نشریه الکترونیکی خبری، تحلیلی و آموزشی بندری و دریایی

عنوان: نشریه الکترونیکی مسیر

صاحب امتیاز: مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی

دبیر تحریریه: نازنین ساغری

هیات تحریریه: محمدعلی حسن زاده، حمید حمیدی، مهدی جانباز، پویا سلطان تبار، سید امیر احمدی و مائده واحدی

شاپا: ۳۴۸X-۲۴۲۳

ISSN: 2423-348X

نشانی: تهران، میدان ونک، بزرگراه شهید حقانی، خیابان شهیدی، سازمان بنادر و دریانوردی

تلفن: ۸۴۹۳۲۱۲۷ (۰۲۱)

دورنگار: ۸۸۶۵۱۱۹۱ (۰۲۱)

پست الکترونیک: researchcenter@pmo.ir

تارگاہ: <http://research.pmo.ir/fa/publication/re/masir1>



فهرست مطالب

۱	چین، اقتصاد برتر جهان!
۴	گزارش Drewry در خصوص اطلاعات ترمینال‌های جهان
۵	بندر جبلعلی، بهره‌ورترین بندر جهان!
۶	اتحاد DP World و بندر چینگدائو
۷	سرمایه گذاری ۴۵۰ میلیون دلاری APMT در یک بندر ترکیه‌ای
۸	لازم الاجرا شدن قانون وزن کشی کانتینر IMO در سال ۲۰۱۶
۹	Xvela، انقلابی در همکاری متصدیان حمل و نقل و اپراتورهای ترمینال
۱۰	افزایش حجم بار، جرقه‌ای برای استراتژی‌های جدید بندری
۱۱	کانتینرهای تاشدنی چهارتا
۱۶	مروری بر گزارش حمل و نقل دریایی ۲۰۱۴
۲۲	ویژه نامه « کتاب اقتصاد بندر »
۴۰	تحلیل‌های منتخب در خصوص خبر «تاثیر اتحادهای بزرگ خطوط کشتی‌رانی روی بنادر و ترمینال‌ها»

مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی



چین، اقتصاد برتر جهان!



بنا به گزارش صندوق بین المللی پول (IMF)^۱، چین، کشور آمریکا را پشت سر گذاشته و به بزرگ‌ترین اقتصاد جهان تبدیل شده است. کریس گیلز از Financial Times این تغییر را پیش بینی کرده و حتی در ماه آوریل نسبت به تحقق قریب الوقوع آن هشدار داده بود. البته لازم به ذکر است که معیار محاسبات صندوق بین المللی پول، قدرت خرید بوده است. منطق ساده نهفته در پشت این موضوع از این قرار است که قیمت ها در چین به هیچ کجای دیگر در جهان شباهت ندارد. قیمت یک پیراهن در شانگهای از قیمت همان پیراهن در سانفرانسیسکو کم‌تر است، پس مقایسه دو کشور بدون در نظر گرفتن این مساله صحیح نیست. البته باید این نکته را نیز در نظر گرفت که درآمد یک فرد معمولی در چین خیلی کم‌تر از درآمد یک فرد معمولی هم‌تراز در ایالات متحده آمریکا است. با تبدیل نمودن حقوق یک فرد چینی معمولی به دلار خیلی ساده می توان قدرت خرید آن فرد و در نتیجه آن کشور را تخمین زد. شاخص اقتصادی بیگ مک^۲، مثال بارزی برای سنجش این نابرابری ها است.

به همین دلیل، صندوق بین المللی پول، رشد ناخالص داخلی را هم از لحاظ شرایط بازار ارز و هم از لحاظ قدرت خرید بررسی نموده است. از لحاظ قدرت خرید، چین هم اکنون ایالات متحده آمریکا را پشت سر گذاشته و به بزرگ‌ترین اقتصاد جهان تبدیل شده است.

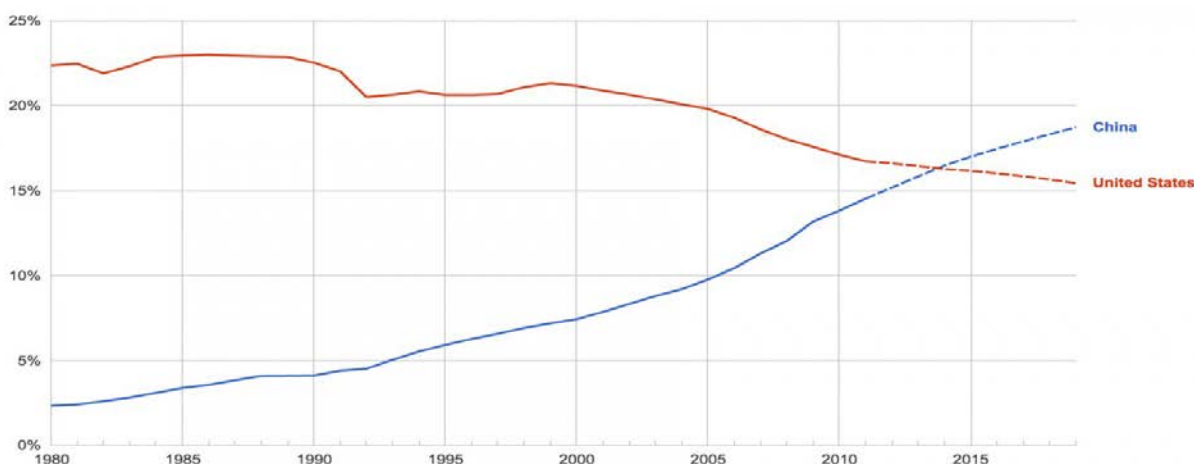
¹ International Monetary Fund

² Big Mac Index:

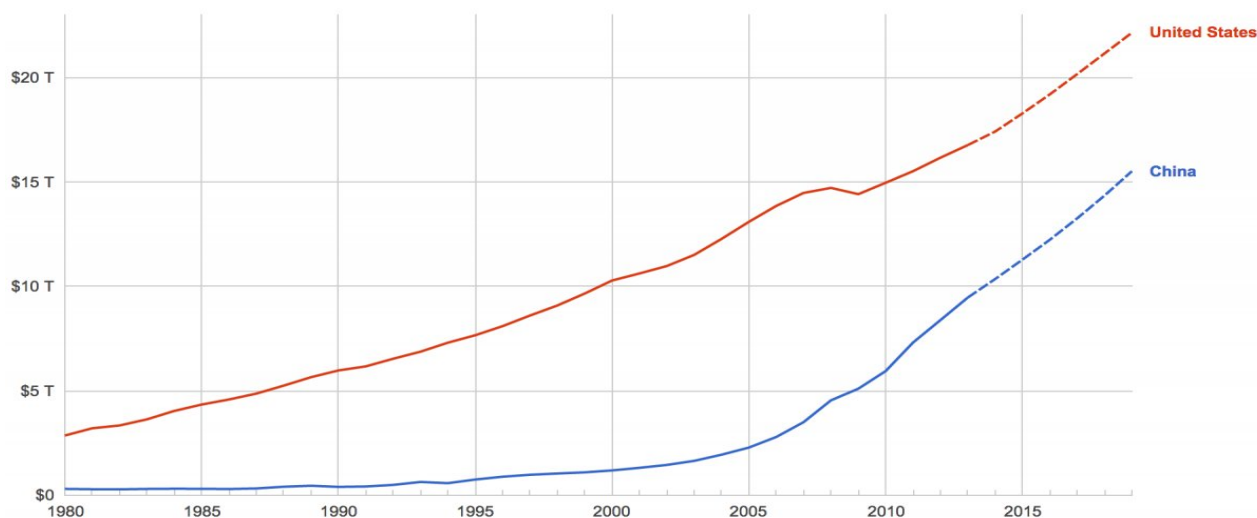
شاخص بیگ مک راهی است غیر رسمی برای سنجش برابری قدرت خرید دو واحد پول که از طریق آن می‌توان به نرخ برابری واحد پول در بازار کشورهای مختلف دست‌یافت. این شاخص بر مبنای برابری قدرت خرید عمل می‌کند.



نمودار زیر که برطبق گزارش IMF تهیه شده است، نشان می‌دهد که این دو کشور به نقطه تلاقی رسیده اند. در پایان سال ۲۰۱۴، چین ۱۶/۴۸ درصد (معادل ۱۷/۶۳۲ میلیارد دلار) از سهم قدرت خرید جهان بر حسب تولید ناخالص داخلی را به خود اختصاص خواهد داد، این در حالی است که این رقم برای ایالات متحده آمریکا برابر با ۱۶/۲۸ درصد (معادل ۱۷/۴۱۶ میلیارد دلار) خواهد بود.



البته باید موارد دیگر را نیز در نظر گرفت. لازم به ذکر است هنوز خیلی زمان لازم است که چین از لحاظ مواد خام ایالات متحده را شکست دهد و این معیاری است که در هنگام محاسبه قدرت خرید مورد توجه قرار نمی‌گیرد. با احتساب این موضوع، چین هنوز ۶/۵ میلیارد دلار از ایالات متحده آمریکا عقب است و به همین دلیل امکان دارد موقعیت غالب آن چندان به طول نیانجامد. در نمودار زیر این موضوع به تصویر کشیده شده است.



برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.



سوال: پیشی گرفتن اقتصاد چین از ایالات متحده آمریکا روی حمل و نقل دریایی و تجارت جهانی چه تأثیری خواهد داشت؟

جایزه بگیرید

تحلیل نمایید

تحقیق کنید



تا مورخ ۱۳۹۳/۱۰/۲۵ دیدگاه‌های خود در مورد سوال فوق را حداقل در ۵۰۰ و حداکثر در ۱۰۰۰ کلمه به آدرس پست الکترونیکی researchcenter@pmo.ir ارسال نمایید.



گزارش Drewry در خصوص اطلاعات ترمینال‌های جهان

براساس گزارش جدید شرکت مشاوران کشتی‌رانی Drewry، عملکرد عملیاتی ترمینال‌های کانتینری جهان بسته به محل، اندازه ترمینال و نوع ترافیک دارای نوسانات شدید است.



در این گزارش (که تحت عنوان ظرفیت ترمینال‌های کانتینری و معیارهای عملکرد منتشر شده است)^۳، عملکرد واقعی یک نمونه مطالعاتی متشکل از ۵۰۰ ترمینال از سراسر جهان برای یک بازه زمانی سه ساله (۲۰۱۱-۲۰۱۳) مورد تجزیه و تحلیل قرار

گرفته است. این تجزیه و تحلیل با در نظر گرفتن سه جنبه کلیدی ترمینال‌های کانتینری (خط بارانداز، محوطه و جرثقیل‌های گنتری دریا به ساحل) انجام شده است.

نیل دیویدسون^۴ - تحلیل‌گر ارشد در واحد بنادر و ترمینال‌های Drewry - اظهار داشت: «این تجزیه و تحلیل‌ها بدون در نظر گرفتن مقیاس‌های معمول مربوط به سطوح خدماتی (همچون تعداد جابه‌جایی جرثقیل‌ها در یک ساعت)، انجام شده‌اند. در عوض، عملکرد مهم‌ترین و گران‌قیمت‌ترین زیرساخت‌ها و تجهیزات در یک ترمینال کانتینری مدرن را منعکس می‌نمایند».

وی افزود: «اطلاعات کلیدی باید در دسترس اپراتورها و سرمایه‌گذاران قرار داشته باشد. برای مثال، یک تولیدکننده تجهیزات معتقد است که از لحاظ نظری، یک جرثقیل گنتری توانایی جابه‌جایی ۲۵۰۰۰۰ TEU در سال را دارد و این موضوع حقیقت دارد. اما تجزیه و تحلیل‌ها نشان می‌دهد که در واقعیت، جرثقیل‌های گنتری جهان فقط نیمی از این مقدار را در طی سال جابه‌جا می‌نمایند».

برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.

³ Container Terminal Capacity and Performance Benchmarks

⁴ Neil Davidson



بندر جبل علی، بهره‌ورترین بندر جهان!



بر اساس آخرین گزارش بهره‌وری بندر «مجله بازرگانی»^۵، بندر جبل علی DP World بهره‌ورترین بندر جهان است. این رتبه‌بندی‌ها بر اساس تعداد متوسط جابه‌جایی کانتینرها به ازای هر کشتی در هر یک ساعت در سال ۲۰۱۳ استوار هستند و به منظور حصول اطمینان از تهیه یک گزارش هدفمند توسط خطوط کشتی‌رانی ارایه شده‌اند. بندر جبل علی با متوسط ۱۳۸ جابه‌جایی در ساعت در صدر این صنعت قرار گرفته است. بر طبق این گزارش، بندر جبل علی ۴۳۸ بندر را از سراسر جهان پشت سر گذاشته و پس از

تجزیه و تحلیل بیش از ۱۵۰۰۰۰ توقف بندری، در صدر فهرست ۲۵ بندر برتر جهان قرار گرفته است. همچنین، در رابطه با کشتی‌هایی با ظرفیت بیش از ۸۰۰۰ TEU نیز بندر جبل علی با متوسط ۱۶۳ جابه‌جایی در ساعت، در صدر فهرست این بنادر قرار گرفته است. سلطان احمد بن سلیم - رئیس DP World - اظهار داشت: «ما به منظور اطمینان از سرویس دهی کارآمد به مشتریان و کمک به آنها برای تحقق بخشیدن به مزایای حاصل از مقیاس‌ها و اندازه‌های جدید؛ روی زیرساخت، تجهیزات، فناوری و آموزش در بندر جبل علی سرمایه گذاری قابل توجهی نموده‌ایم».

وی افزود: «خدمات رسانی به مشتریان در قلب همه اهداف ما قرار دارد و برای حصول اطمینان از پاسخگویی به تقاضا به طور مداوم سرمایه گذاری خواهیم نمود و به همین دلیل مشتریان ما می‌توانند بهره‌وری زنجیره تامین را بیشینه نموده و بر رقابت جویی خویش بیافزایند». لازم به ذکر است که جبل علی به تازگی پذیرای اولین شناور برنامه ریزی شده در ترمینال کانتینری ۳ خود بوده است. ظرفیت کلی این شناور ۱۷ میلیون TEU بوده است.

برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.

⁵ Journal of Commerce



اتحاد DP World و بندر چینگدائو

اپراتور بین المللی DP World از یک قرارداد استراتژیک با گروه بندری چینگدائو با هدف افزایش همکاری‌های بندری خبر داد. رئیس DP World (سلطان احمد بن سلیم)^۶ و رئیس گروه بندری چینگدائو (ژنگ مینگ‌هوا)^۷ طی سفر اخیر آقای ژنگ به جبل‌علی این قرارداد را به امضا رساندند. شرط اصلی این توافق، ادامه همکاری میان بندر چینگدائو و بندر DP World در دبي (به‌خصوص بندر جبل‌علی و مینا رشید) می‌باشد (بندر جبل‌علی بخش کلیدی این قرارداد است (منبع: Big Project Me)). هم DP world و هم گروه بندری چینگدائو در نظر دارند به منظور بررسی راه‌های موجود برای تحریک بیش‌تر رشد تجاری و ایجاد یک رویکرد سیستماتیک جهت به اشتراک‌گذاری اطلاعات مربوط به برنامه‌ریزی بندر، به مطالعه خدمات لاینر و احجام تجاری میان بندر خود پردازند.

سلطان احمد بن سلیم در خصوص این قرارداد گفت: «چینگدائو بخشی مهم و پر ترافیک از شبکه ما در منطقه آسیا – اقیانوسیه است و همکاری بسیار نزدیکی بین ما و گروه بندری چینگدائو وجود دارد که به نفع همه است».

وی افزود: «گروه بندری چینگدائو نیز مانند DP World بسیار مشتری مدار است و ما به دنبال همکاری هر چه بیش‌تر جهت خدمات رسانی هرچه بهتر هستیم. امکان برقراری خدمات کروز میان مینا رشید و چینگدائو ما را هیجان زده کرده است. پتانسیل بسیاری در این امر نهفته است».



برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.

⁶ Sultan Ahmed bin Sulayem

⁷ Zheng Minghua



سرمایه گذاری ۴۵۰ میلیون دلاری APMT در یک بندر ترکیه‌ای

اپراتور بندر APM Terminals BV (APMT) برای همگام شدن با رشد حجم محموله‌های کانتینری در ترکیه نسبت به خرید بنادر بیش‌تر در ترکیه اقدام نموده است. بنا به گزارش بلومبرگ^۸، موگنز ولف لارسن^۹ - مدیرعامل APM ترکیه - اظهار نموده است که «سرعت رشد حمل و نقل کانتینری دو برابر بیش‌تر از رشد تولید ناخالص داخلی ترکیه است؛ با این وجود، سرانه آن هنوز نصف کشور آلمان است».

ترکیه در سال ۲۰۱۳ در حدود ۸ میلیون TEU از طریق بنادر خود جابه‌جا نموده است، درحالی‌که ظرفیت آن ۱۲ میلیون TEU بوده است. لارسن خاطرنشان ساخت: «ما به‌طور قطع به داشتن یک بندر در استانبول، در حوالی منطقه مرمره علاقه‌مند هستیم. ساحل مدیترانه‌ای میان مرسین و اسکندرون نیز مورد توجه ماست».

وی افزود: «فعالیت تجاری بنادر کانتینری ترکیه به هیچ وجه از توسعه کافی برخوردار نیست. البته، از آنجایی که ترکیه پذیرش کشتی‌های بزرگ را آغاز نموده، تجارت بنادر کانتینری هم رشد خواهد کرد».



APMT در نظر دارد عملیات در بندر کانتینری خود در شبه جزیره علیاگا واقع در غرب ترکیه را از سال ۲۰۱۶ آغاز کند. گروه گلدمن ساکس^{۱۰} در سال جاری با سرمایه‌گذاری ۲۵۰ میلیون دلار، سی درصد از سهام این بندر را خریداری نمود. APMT و صنایع پتروشیمی پتکیم^{۱۱} نیز روی این بندر که از ظرفیت جابه‌جایی کانتینر ۱/۳ میلیون TEU در سال برخوردار می‌باشد، بطور مشترک ۴۵۰ میلیون دلار سرمایه‌گذاری نموده‌اند.

برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.

⁸ Bloomberg

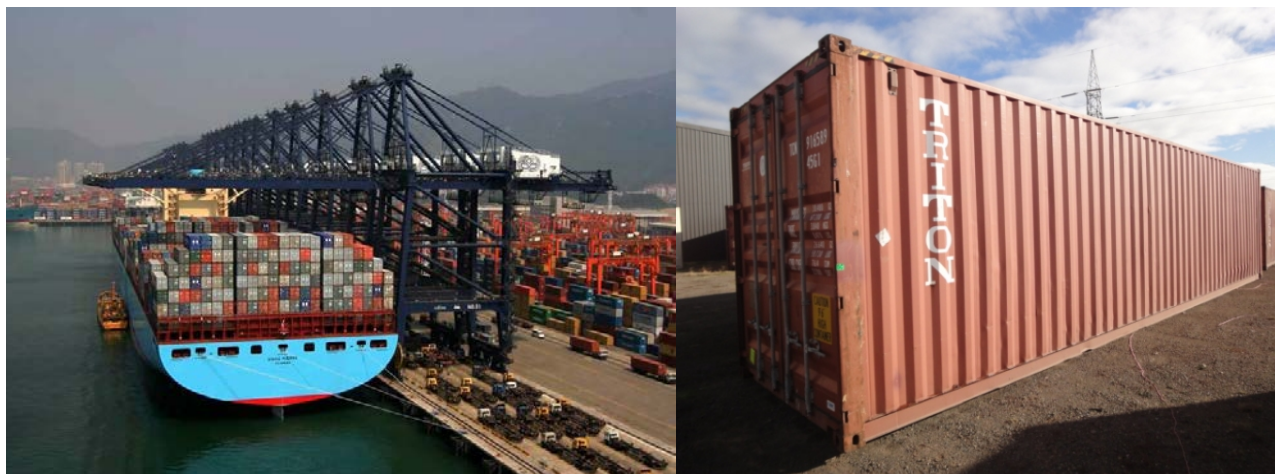
⁹ Mogens Wolf Larsen

¹⁰ Goldman Sachs

¹¹ Petkim



لازم الاجرا شدن قانون وزن کشی کانتینر IMO در سال ۲۰۱۶



سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) با یک قانون اصلاح و تجدید نظر شده مبنی بر لزوم وزن کشی همه کانتینرها قبل از بارگیری روی کشتی‌ها موافقت نموده است. به موجب این قانون، وزن کشی محموله‌ها باید برطبق قوانین مصوب کشورها یا بر طبق مندرجات مجله بازرگانی^{۱۲} انجام شود. همه افرادی که در جابه‌جایی بار دخالت دارند (از جمله اپراتورهای ترمینال‌ها و خطوط کانتینری) باید از این قانون جدید پیروی کنند. تی تی کلاب^{۱۳} (که یک شرکت جهانی در زمینه بیمه حمل و نقل است) در بیانیه‌ای اعلام نمود: «این تغییر کوچک با تاکید بر مسئولیت فرستندگان کالا مبنی بر اظهار دقیق وزن ناخالص و مشخص نمودن روش‌های وزن کشی، سراسر جامعه حمل و نقل بین‌المللی را به تلاطم انداخته است».

حوادث اخیر همچون نشت محموله MSC Napoli در ساحل جنوبی انگلستان که به دلیل عدم تعادل وزنی آن اتفاق افتاد، مبین ضرورت این قانون لازم الاجرا هستند. پیش‌تر، به دلیل گرانی بیش از حد زیرساخت‌های وزن‌کشی و سایر هزینه‌های مربوطه، گروه‌های کشتی‌رانی اروپا و آسیا وزن‌کشی را رها کرده بودند. با این وجود، حامیان این قانون لازم الاجرا معتقدند که منتقدان آن در خصوص این هزینه‌ها اغراق می‌نمایند و این‌گونه استدلال می‌کنند که این قانون دیرینه در ایالات متحده آمریکا نه تنها کارایی زنجیره تامین را کاهش نداده، بلکه ایمنی را نیز افزایش داده‌اند».

برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.

¹² Journal of Commerce

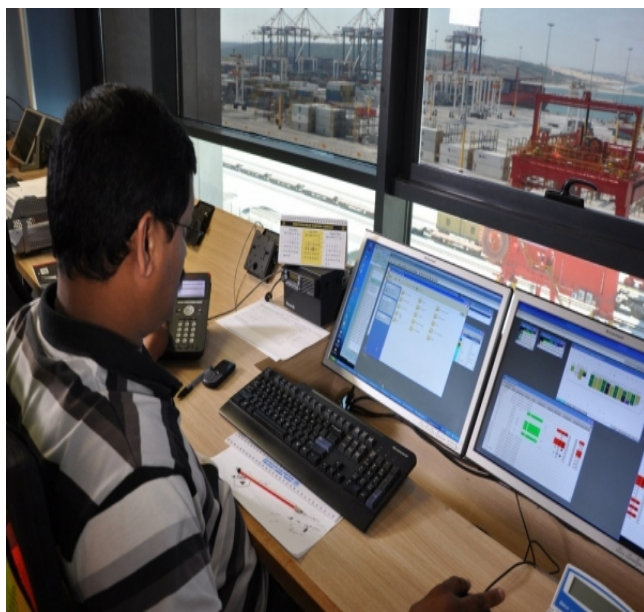
¹³ TT Club



Xvela، انقلابی در همکاری متصدیان حمل و نقل و اپراتورهای ترمینال

در حرکتی که تصور می‌شود پایان بخش موانع ارتباطات سنتی است، شرکتی جدید به نام Xvela وارد بازار شده است. Xvela از راه کاری به نام Navis PowerStow استفاده نموده است که به موجب آن شناورها به طور فشرده در کنار یکدیگر چیده می‌شوند. این راه کار، یک پلت فرم و شبکه همکاری ابری برای متصدیان حمل و نقل اقیانوسی و اپراتورهای ترمینال فراهم کرده است.

کریس مازا - نایب رئیس و مدیر امور مشتریان Xvela - در یک نشست مطبوعاتی اظهار داشت: « ظهور شناورهای مگا و شکل گیری اتحادهای حمل و نقل موجب بروز فشار بی سابقه‌ای برای حرکت سریع تر کشتی‌ها و بار شده است». با این وجود، به دلیل سیستم‌های سیلویی، تبادل اطلاعات ناکارآمد، دید محدود و عدم ارتباط میان متصدیان حمل و نقل و اپراتورهای ترمینال، بهبود بهره‌وری متوقف مانده است. Xvela با ارایه Navis PowerStow به عنوان یک راه حل ریشه‌ای برای هماهنگی موضوع کانتینرچینی میان متصدیان حمل و نقل جهانی موجب تحول این صنعت خواهد شد. این تحول از طریق یک پلت فرم همکاری ابری جدید اتفاق می‌افتد که شامل برنامه‌های کاربردی، ابزارها و روش‌های تحلیلی اختصاصی می‌باشد و امکان به اشتراک گذاری داده‌های زمان واقعی جهت دستیابی به بازدهی قطعی، کاهش ضایعات و افزایش بهره‌وری و درآمد را برای کاربران مهیا می‌سازد. Xvela توسط افراد با تجربه و کارآزموده صنعت کشتی‌رانی و با استفاده از تخصص مشترک آن‌ها و با هدف فراهم نمودن یک بعد



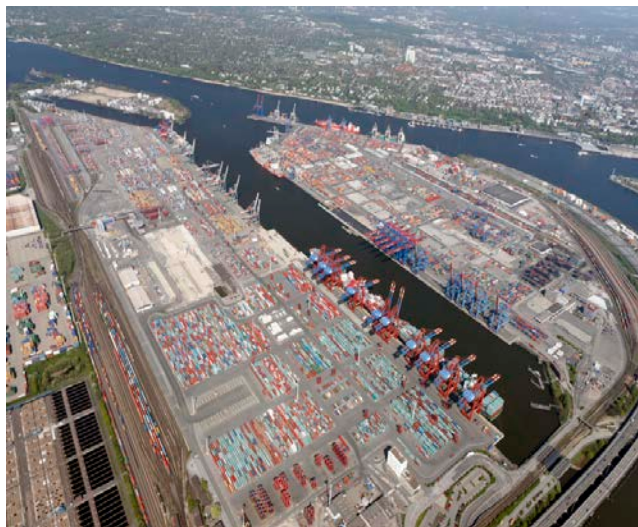
جدید برای این صنعت، راهبری می‌شود. محصولات Xvela در دو مرحله ارائه می‌شوند. در مرحله اول، این شرکت Navis PowerStow را بر اساس نیازهای کاربران موجود ارتقا داده و تغییر و اصلاحاتی در آن ایجاد می‌نماید و در مرحله دوم پلت فرم ابری خود را رونمایی می‌کند. علاوه بر این، Xvela، آموزش، خدمات و پشتیبانی لازم را نیز فراهم خواهد نمود. اطلاعات بیشتر در خصوص Xvela در Navis World 2015 در دسترس متصدیان حمل و نقل و اپراتورهای ترمینال قرار خواهد گرفت.

برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.



افزایش حجم بار، جرقه‌ای برای استراتژی‌های جدید بندری

با توجه به افزایش ظرفیت و بهره‌وری ترمینال‌ها، پیش بینی می‌شود بنادر به استراتژی‌های جدید در زمینه کشتی‌رانی کانتینری روی بیاورند. بنا به گزارش مجله بازرگانی^{۱۴}، ترور کرو^{۱۵} - مدیر شرکت خدمات پژوهشی کلارکسون^{۱۶} - اظهار نموده است که به دلیل سرمایه گذاری ناکافی در بازه زمانی بحران مالی ۲۰۰۹ - ۲۰۰۸، صنعت بندر هم اکنون باید با بهبود بهره‌وری یا افزایش ظرفیت، پاسخگوی افزایش تقاضا باشد. وی خاطر نشان ساخت: «بنادر در تلاش برای همگام



شدن با رشد احجام کانتینری اقیانوسی، در حال بازیابی محوریت و مرکزیت خود هستند».

نیل دیویدسون^{۱۷} - تحلیل‌گر ارشد گروه مشاوران کشتی‌رانی Drewry^{۱۸} - بر این باور است که بنادر واقع در مسیرهای تجاری

شمال - جنوب به دلیل بکارگیری شناورهای کانتینربر بزرگ‌تر با یک تغییر عمده و بزرگ مواجه هستند. لازم به ذکر است که اندازه کشتی‌های در حال فعالیت در مسیر شمال و جنوب به ترتیب ۱۲۰ و ۱۶۰ درصد افزایش یافته است. در مقابل، اندازه کشتی‌های مسیر آسیا - اروپا ۷۰ درصد و اندازه کشتی‌های مسیر اقیانوس اطلس ۳۰ درصد افزایش یافته است.



برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.

¹⁴ Journal of Commerce

¹⁵ Trevor Crowe

¹⁶ Clarkson Research Services

¹⁷ Neil Davidson

¹⁸ Drewry Shipping Consultants



کانتینرهای تاشدنی چهارتا





۱- بیست و پنج درصد صرفه جویی در هزینه های عملیاتی با کانتینرهای چهارتا

در حال حاضر بیست درصد از کانتینرهایی که از طریق دریا حمل می‌شوند و چهل درصد از کانتینرهایی که بطور زمینی جابه‌جا می‌گردند، خالی هستند. کانتینرهای تاشدنی چهارتا هزینه های مرتبط با حمل کانتینرهای خالی را به میزان قابل توجهی کاهش می‌دهند، چرا که با استفاده از آن‌ها می‌توان چهار کانتینر را در فضای مورد نیاز برای حمل یک کانتینر، حمل نمود. کانتینرهای چهارتا موجب کاهش هزینه های حمل و نقل و زمان مورد نیاز برای تغییر مکان، انبارش و جابه‌جایی در کشتی خواهند شد. این مزایای خیلی از قیمت خرید بالاتر، هزینه های حفاظت و نگهداری و هزینه های باز و بسته کردن آن‌ها، مهم‌تر هستند.

سه برابر شدن حاشیه سود ناشی از یک کانتینر استاندارد

محاسبات نشان داده‌اند که با استفاده از کانتینرهای چهارتا می‌توان ۲۵ درصد از هزینه های عملیاتی را کاهش داد. در حالی که درآمد حاصل از یک کانتینر استاندارد و چهارتا برابر است، ولی حاشیه سود یک کانتینر چهارتا سه برابر بیشتر است.





۲- گواهی ایزوی کامل کانتینرهای چهارتا

کانتینرهای چهارتا اولین کانتینرهای تاشدنی چهل فوتی جهان هستند که همه آزمایش‌های مربوط به فرآیند اعطای گواهی‌نامه ایزو را تحت نظارت موسسات رده بندی (KR) Korean Register، دفتر کشتی‌رانی آمریکا (ABS)^{۱۹} و DEKRA، با موفقیت پشت سر گذاشته‌اند.

گواهی ایزو، CSC و UIC

به موجب گواهی ایزو، کانتینرهای تاشدنی چهارتا با همه الزامات صنعت حمل و نقل مطابقت داشته و در سیستم لجستیک قابل استفاده می‌باشند. اتصالات همه قطعات این کانتینرها حفظ می‌شود، بنابراین هیچ یک از قطعات مفقود نخواهد شد. تعمیر این کانتینرها با استفاده از قطعات استاندارد موجود در سراسر جهان با هزینه پایین امکان پذیر می‌باشد.

اندازه ای برابر با اندازه کانتینرهای استاندارد

ابعاد کانتینرهای تاشدنی چهارتا با ابعاد یک کانتینر استاندارد برابر است و امکان حمل آن‌ها به روش مشابه یک کانتینر استاندارد میسر می‌باشد.



¹⁹ American Bureau of Shipping (ABS)



۳- بهره‌برداری آسان و ایمن از کانتینرهای چهارتا

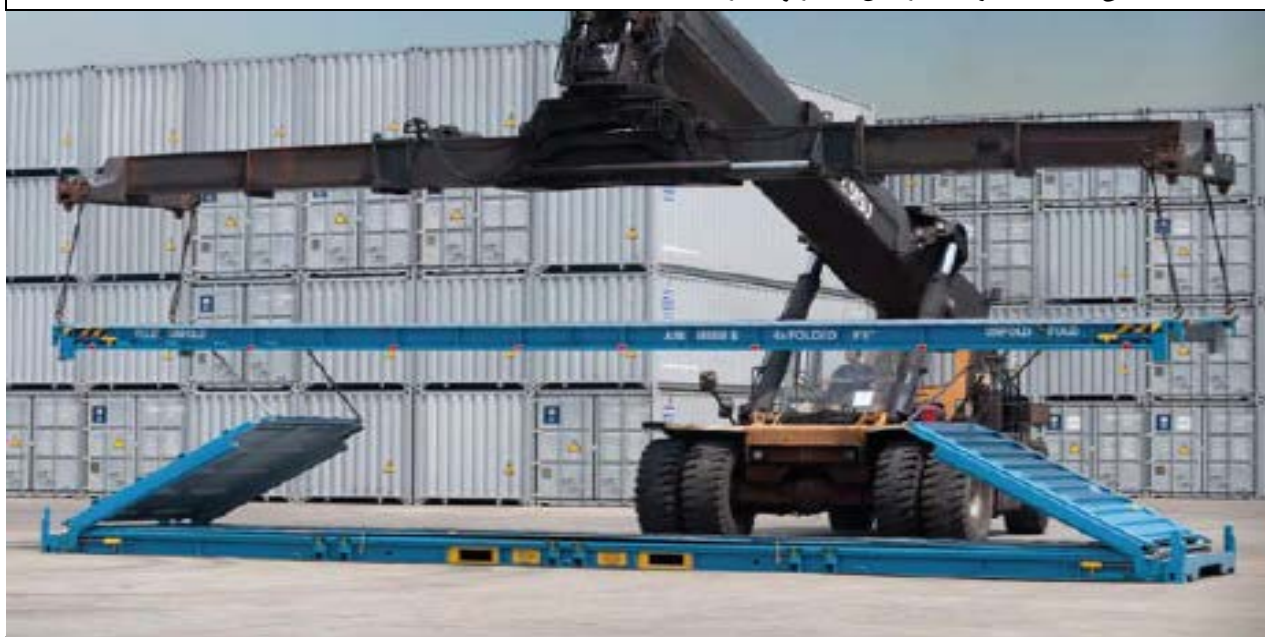
آزمایش‌های مختلف خطوط کشتی‌رانی یا با موفقیت به پایان رسیده یا اینکه هنوز ادامه دارند. کانتینرهای چهارتا در بنادر آسیا و ایالات متحده آمریکا و اروپا برای حمل انواع کالاها (از قبیل کودهای سنگین و کارتن‌های حاوی چای کیسه‌ای) مورد استفاده قرار گرفته‌اند. کانتینرهای چهارتا در مقابل نفوذ هوا مقاوم بوده و برای حمل محمولات خشک حساس مناسب می‌باشند.

باز و بسته کردن چهار دقیقه‌ای توسط دو نفر

یک تیم دو نفره با استفاده از تجهیزات استاندارد موجود می‌تواند ظرف مدت کم‌تر از چهار دقیقه به آسانی و به سرعت یک کانتینر تاشوی چهارتا را باز و بسته نماید.

مزایای اقتصادی اصلی

- کاهش تعداد جابه‌جایی‌ها برای حمل و نقل کانتینرهای خالی
- کاهش فضای مورد نیاز برای انبارش کانتینرهای خالی در محوطه/ انبار تا بیش از ۷۰ درصد
- جابه‌جایی سریع‌تر کانتینرهای خالی
- کاهش مدت زمانی که صرف بارگیری کانتینرهای خالی در بندر می‌شود (عملکرد بموقع‌تر و کاهش مدت زمان بارگیری کانتینرهای خالی تا ۷۵ درصد)
- افزایش انعطاف‌پذیری عملیات تخلیه و بارگیری کشتی‌ها
- توانایی بالابری چهار کانتینر بطور همزمان بوسیله یک جرثقیل (در صورت وجود دو بازوی بالابر، امکان بالابری همزمان هشت واحد وجود دارد)
- تراکم بندری کم‌تر
- ایجاد سه اسلات درآمدزا
- کاهش تعداد کانتینرهای در حال انتظار و بیکار





۴- صرفه‌های زیست محیطی کانتینرهای چهارتا

حمل و نقل کالا با یک کانتینر چهل فوتی موجب انتشار ششصد تن گاز دی اکسید کربن در سال خواهد شد. با استفاده از کانتینرهای تاشوی چهارتا میزان انتشار گاز دی اکسید کربن حدود ۲۸ تن در سال کاهش می‌یابد که این رقم مبین صرفه جویی ۵ درصدی می‌باشد. با استفاده از کانتینرهای چهارتا، خطوط کشتی‌رانی به احتمال بسیار زیاد می‌توانند کاهش میزان انتشار دی اکسید کربن را به نقدینگی تبدیل نمایند. در دریا، با استفاده از کانتینرهای چهارتا می‌توان میزان انتشار گاز دی اکسید کربن را تا ۲۷ درصد کاهش داد.

افزایش کارایی زمین‌های بندر

اهمیت فضای انبارش روز به روز افزایش می‌یابد و روی محیط و محیط زیست تاثیر بسزایی دارد. کانتینر چهارتا یک راه حل است. کانتینرهای چهارتا بر مسایل اجتماعی همچون آلودگی صوتی، زیبایی شناسی، توسعه (شهری) و اشتغال نیز تاثیرگذار است.

مزایای زیست محیطی اصلی

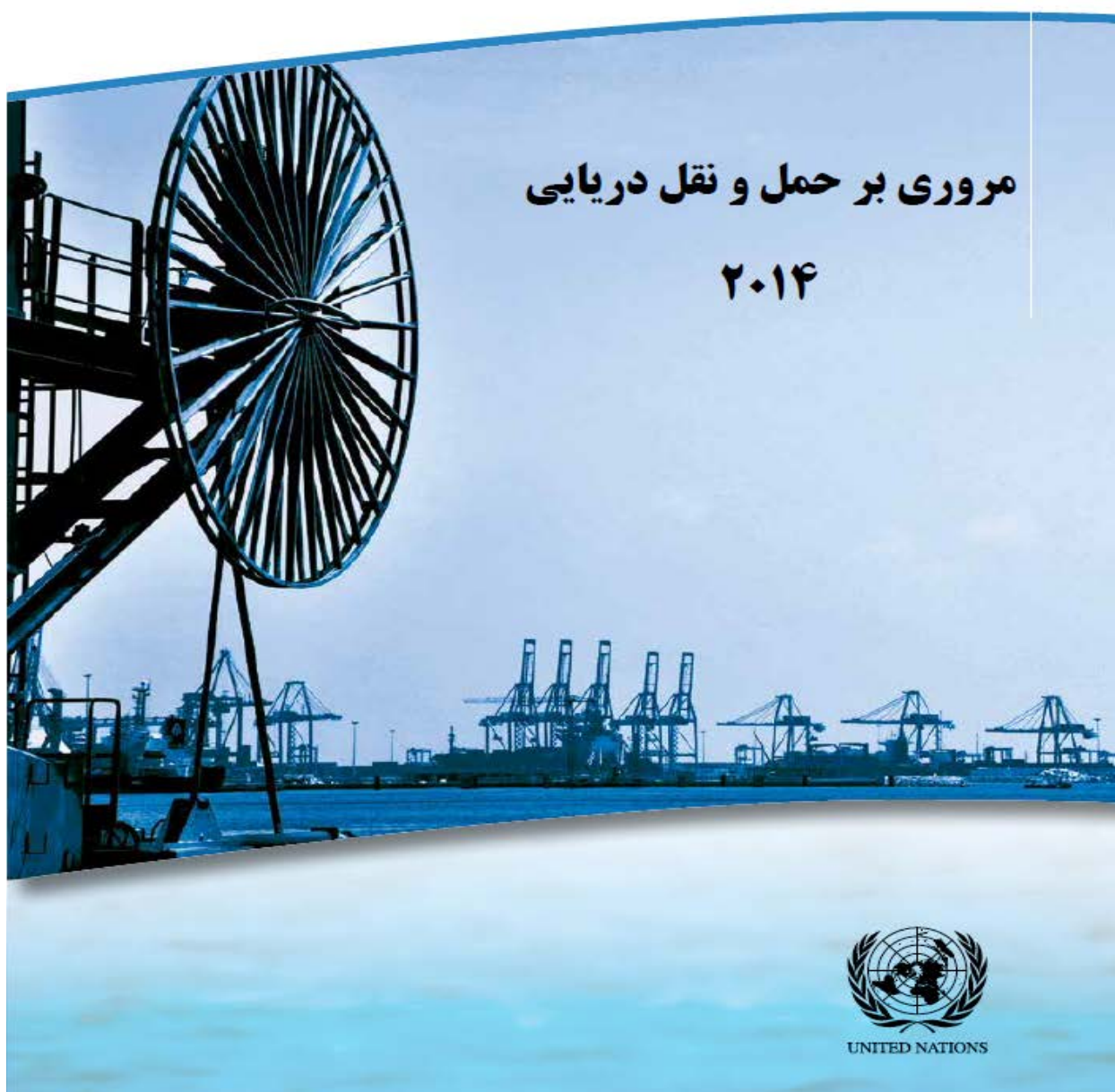
- کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای (PM_{10} و NO_x , CO_2)
- کاهش مصرف سوخت
- کاهش گره‌های ترافیکی
- افزایش فضای آزاد در اطراف بندر از طریق کاهش فضای انبارش مورد نیاز برای کانتینرهای خالی در نزدیکی محوطه‌های مسکونی



برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.



مروری بر گزارش حمل و نقل دریایی ۲۰۱۴





رشد ۳/۸ درصدی تجارت دریایی جهان در سال ۲۰۱۳

از آنجایی که فعالیت‌های اقتصادی در مناطق در حال توسعه با شکست مواجه شد و وضعیت نظام‌های اقتصادی پیشرفته فقط اندکی بهبود پیدا نمود، رشد اقتصادی جهانی در سال ۲۰۱۳ با تزلزل همراه بود. تجارت جهانی رشد نمود، ولی با نرخ متوسط ۲/۲ درصد که مبین رشد نامناسب اقتصادی می باشد (۲/۳ درصد رشد در تولید ناخالص داخلی (GDP)). به همین ترتیب، رشد محموله‌های دریایی جهان نیز کاهش یافت و به متوسط ۳/۸ رسید (حجم کلی محموله‌ها در حدود ۹/۶ میلیارد تن بوده است). با توجه به روندهای اخیر می‌توان گفت که بیش‌تر توسعه از رشد جریان بار خشک (به خصوص بارهای فله که ۵/۵ درصد رشد داشته اند) ناشی می‌شود. بار خشک (از جمله پنج محموله فله مهم که عبارتند از سنگ آهن، زغال سنگ، غلات، بوکسیت و آلومینا، سنگ فسفات، بارهای فله کوچک از جمله محصولات جنگلی و محصولات مشابه)، بارهای کانتینری و محموله‌های عمومی / محموله‌های تفکیکی بیش‌ترین سهم (حدود ۷۰/۲ درصد) از تجارت جهانی را به خود اختصاص داده اند. ۲۹/۸ درصد باقی‌مانده به تجارت تانکری (نفت خام، فرآورده‌های پتروشیمی و غیره) مربوط می‌باشد.

به نظر می‌رسد چشم انداز اقتصاد، تجارت و کشتی‌رانی جهانی رو به بهبود است، هرچند ریسک‌هایی نیز وجود دارد. این ریسک‌ها بالاخص عبارتند از روند ضعیف احیای نظام‌های اقتصادی توسعه یافته، مشکلات مربوط به رشد در نظام‌های اقتصادی در حال ظهور بزرگ و تنش‌های مربوط به جغرافیای سیاسی که امکان تشدید آن‌ها نیز وجود دارد. این ریسک‌ها می‌تواند مانع رشد مثبت اقتصادی جهان شوند. در همین حال، پتانسیل صعودی مواردی همچون بهبود وضعیت اقتصادی در کشورهای پیشرفته، وعده‌های GLO در نشست فوریه ۲۰۱۴ مینی بر اتخاذ اقدامات موثر برای تحریک رشد جهانی، منافع بالقوه حاصل از رشد معاملات تجاری و راه‌کارهای ابتکاری، افزایش روابط تجاری و سرمایه‌گذاری در مسیر جنوب- جنوب، رشد تجارت افقی، رشد تقاضای مصرف کنندگان (به‌خصوص در غرب آسیا و آفریقا) و رشد صادرات مواد معدنی و منابع را شامل می‌شود.

افزایش روند استقرار مالکان کشتی در کشورهای ثالث

به دنبال رشد سالانه ۴/۱ درصدی در سال ۲۰۱۳، تناژ بارگیری کلی ناوگان جهان در ژانویه ۲۰۱۴ به ۱/۶۹ میلیارد تن رسید. شناورهای فله بر ۴۲/۹ درصد از کل تناژ بارگیری را به خود اختصاص دادند. پس از فله برها، نفت کش‌ها (با ۲۸/۵ درصد) و کشتی‌های کانتینربر (با ۱۲/۸ درصد) بیش‌ترین سهم از تناژ بارگیری را به خود اختصاص دادند. رشد سالانه ۲۰۱۳ از هر زمان دیگری در ده سال گذشته کم‌تر بوده است و روند رشد در اوایل سال ۲۰۱۴ نشان می‌دهد که نرخ رشد در سال جاری باز هم کم‌تر



خواهد بود. این کاهش سرعت بازتاب تغییر در بزرگ‌ترین چرخه کشتی سازی تاریخ است که در سال ۲۰۱۲ به نقطه اوج خود رسیده بود.

در رابطه با شناورهای که در آینده تحویل بازار می‌شوند باید گفت که در سال ۲۰۱۳ برای اولین بار بعد از بحران مالی و اقتصادی، روند نزولی دفتر سفارشات متوقف شده و برای بیش تر انواع شناورها شاهد روندی صعودی تر بود. پس از کاهش شدیدی که در میزان سفارش‌ها رخ داد، از سرگیری سفارش‌ها و آغاز یک چرخه کشتی سازی جدید زمان خواهد برد. بزرگ‌ترین ناوگان‌ها برحسب کشور صاحب پرچم در سال ۲۰۱۴ به ترتیب به پاناما، لیبریا، جزایر مارشال، هنگ کنگ، چین و سنگاپور تعلق داشته است. روی هم رفته این پنج کشور صاحب پرچم، ۵۶/۵ درصد از تناژ جهان را به خود اختصاص داده اند.

در این نسخه از گزارش مروری بر حمل و نقل دریایی، مالکیت ناوگان به شیوه‌ای نوع و بدیع مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته و وجه تمایز مفاهیم "ملیت مالک نهایی" و "محل مالکیت به نسبت منافع" مشخص شده است. منظور از "محل مالکیت به نسبت منافع"، شرکت مرجع اولیه است؛ به بیان دیگر، کشوری که محل استقرار شرکت ها است و مسئولیت های تجاری اصلی شناور را بر عهده دارد. منظور از "ملیت مالک نهایی"، ملیت مالک کشتی، صرف نظر از محل و موقعیت جغرافیایی آن است. از آنجایی که امروزه بیشتر کشتی‌ها پرچم کشوری غیر از کشور مالک خود را به احتراز در می آورند، بیش تر مالکان، شرکت‌های خود را در کشورهای ثالث مستقر می‌نمایند که به موجب آن وجود یک بُعد سوم نیز برای ملیت یک کشتی محتمل خواهد بود.

نرخ پایین و متغیر حمل و نقل بار

در سال ۲۰۱۳، شاهد یک بازار حمل و نقل دریایی کم رونق و غیر قابل پیش بینی دیگر بودیم و همه بخش‌های کشتی‌رانی به طور قابل ملاحظه ای از این موضوع در رنج بودند. نرخ حمل و نقل در بازار بار فله خشک و نفت کش ها در سال ۲۰۱۳ به حداقل میزان خود در ده سال گذشته رسید؛ بازار لاینر نیز شاهد چنین کاهش می بود. از جمله علل کلی عملکرد ضعیف در بخش باربری می توان به توسعه اقتصادی ضعیف جهان، تقاضای اندک یا عرضه مازاد بر نیاز در بازارهای کشتی رانی جهان اشاره کرد.

از آنجایی که تامین بودجه از طریق بانک‌های سنتی به میزان بسیار محدود و فقط برای تعداد محدودی از معاملات قدرتمند و مهم میسر بود، نقش کلیدی سرمایه گذاری بخش خصوصی در صنعت کشتی رانی همچنان به قوت خود باقی است. سال ۲۰۱۳ همچون سال‌های گذشته از لحاظ مشارکت سرمایه گذارهای نهادی (همچون صندوق‌های سهام خصوصی و تأمین)، سال مهمی بود. در



سال‌های اخیر، صندوق‌های سهام خصوصی با بهره‌گیری از فرصت‌های ایجاد شده توسط بازارهای اعتباری کساد و سرمایه‌گذاری روی شرکت‌های کشتی‌رانی و شناورها که از زمان رکود اقتصادی جهان به حداقل قیمت خود رسیده بودند (ارزش شناورها ظرف مدت ۵ سال حدود ۷۱ درصد سقوط نمود)، بخش کشتی‌رانی را مورد توجه ویژه قرار دادند. از نقطه نظر این صندوق‌ها، هدف اصلی و کلی از سرمایه‌گذاری در بخش کشتی‌رانی، فروش یا شناور ساختن سرمایه به محض بازگشت بازار به حالت اولیه آن است.

عبور توان عملیاتی بنادر کانتینری جهان از مرز ۲۰ میلیون TEU در سال ۲۰۱۳

در سال ۲۰۱۳، توان عملیاتی بنادر کانتینری جهان با ۵/۱ درصد افزایش به ۶۵۱/۱ میلیون TEU رسید. این روند، مشابه افزایش رخ داده در سال ۲۰۱۲ بود. در سال ۲۰۱۳، سهم کشورهای در حال توسعه از توان عملیاتی در حدود ۷/۲ درصد افزایش یافت، در حالی که در سال ۲۰۱۲ نرخ رشد توان عملیاتی در این کشورها ۵/۲ درصد برآورد شده بود. بنادر آسیا همچنان در صدر جدول توان عملیاتی بندری و بهره‌وری ترمینال قرار دارند.

علی‌رغم رشد نسبتاً ضعیف توان عملیاتی در مقایسه با دوران پیش از رکود اقتصادی، بخش عملیاتی ترمینال بسیار فعال است. چندین اپراتور ترمینال جهانی بخشی از سهام خود را فروختند، چراکه در پی تسهیل فرآیند‌ها و تمرکز روی عملیات خود بودند. اپراتورهای ترمینال که به خطوط کشتی‌رانی پیوسته بودند، ترمینال‌ها را فروختند؛ درحالی‌که اپراتورهای ترمینال قدیمی و جهانی همچون DP World و Stevedoring Services of America تلاش نمودند که با تمرکز بر سرمایه‌گذاری، موقعیت خود را مستحکم نمایند.

مسائل حقوقی و تحولات قانونی

از جمله موارد مهمی که در سال ۲۰۱۵ لازم‌الاجرا خواهند بود می‌توان به کنوانسیون بین‌المللی ناپروبی در خصوص حذف لاشه شناورها و همچنین طیف وسیعی از تحولات نظارتی مربوط به مسایل زیست‌محیطی و اهمیت زنجیره تامین اشاره کرد. بنابراین، به منظور حمایت بیشتر از اجرای مجموعه تمهیدات فنی و عملیاتی مربوط به افزایش بهره‌وری انرژی و کاهش گازهای گلخانه‌ای (GHG) ناشی از کشتی‌رانی بین‌المللی، سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در ماه آوریل ۲۰۱۴ مجموعه‌ای دیگر از دستورالعمل‌ها و اصلاحیه‌ها را اتخاذ نمود. کار بر روی مقررات مربوط به کاهش انتشار سایر مواد سمی ناشی از سوختن نفت



سنگین (به ویژه اکسیدهای گوگرد (SO_x) و نیتروژن (NO_x) که به شدت موجب آلودگی هوا می شوند) نیز ادامه دارد. در زمینه مفاد زیست محیطی و سایر مفاد پیش نویس آیین نامه آبهای قطبی نیز پیشرفت هایی حاصل شده است.

پیشرفت های مدام و قابل توجهی نیز در رابطه با اجرای چهارچوب ها و برنامه های موجود در زمینه امنیت دریانوردی و زنجیره تامین رخ داده است. در خصوص مسایل مربوط به پدیده دزدی دریایی، شایان ذکر است که روند نزولی این پدیده در سواحل سومالی، خلیج عدن و اقیانوس هند غربی ادامه دارد.

انکتابد یک گزارش تحلیلی دو بخشی مهم و اساسی در رابطه با پدیده دزدی دریایی منتشر نموده است که در آن بعضی از روندها، سواحل و پیامدهای تجاری دزدی دریایی مورد تاکید و بررسی قرار گرفته و از قوانین نظارتی و سایر راه کارهای مورد استفاده جامعه بین المللی نیز برای مبارزه با این مشکل استفاده شده است.

در رابطه با تفاهم نامه های بین المللی مربوط به تسهیل تجارت باید گفت که تفاهم نامه تسهیل تجارت سازمان تجارت جهانی (WTO) مواردی همچون تعهد اعضای WTO مبنی بر تشکیل یک کمیته تسهیل تجارت ملی را شامل می شود. این امر برای اجرای بسیاری از تمهیدات تسهیل تجارت ضروری است، به خصوص اگر پای چندین نهاد عمومی و بخش خصوصی در میان باشد.

کشورهای کوچک جزیره ای در حال توسعه

در سال جاری بخش ویژه ای به بررسی چالش های کشتی رانی در کشورهای کوچک جزیره ای در حال توسعه (SIDS) اختصاص یافته است. این چالش ها از کوچکی، دوری و آسیب پذیری در برابر خطرات طبیعی و تغییرات جوی ناشی می شوند.

کشورهای کوچک جزیره ای در حال توسعه از لحاظ مساحت، جمعیت و اقتصاد کوچک هستند. کوچکی یکی از عوامل آسیب پذیری این کشورها است. در بیش تر موارد کوچک بودن مبین بازار داخلی کوچک، منابع اندک برای صادرات و محصولات و تولیدات کشاورزی و معدنی محدود است که موجب افزایش سهم واردات در تولید ناخالص داخلی می شود، هرچند که حجم واردات نیز ناچیز است. هنگامی که انزوا و دوری در کنار یکدیگر قرار بگیرد، به مسیرهای حمل و نقل طولانی و غیر مستقیمی نیاز خواهد بود که حجم واردات و صادرات در آن ها اندک و غیر متعادل است. این ها عواملی هستند که روی هزینه های حمل و نقل کشورهای کوچک جزیره ای در حال توسعه تاثیر بسزایی دارند. کشورهای کوچک جزیره ای در حال توسعه به عنوان نظام های اقتصادی کوچک باز در



برابر شوک‌های مالی و اقتصادی جهانی نیز آسیب پذیر هستند. درنهایت باید گفت متأسفانه بسیاری از این کشورها در معرض سیستم‌های اقلیمی جهانی و در نواحی مستعد فجایع طبیعی (از جمله اثرات قابل پیش بینی تغییرات جوی) واقع شده‌اند. خدمات حمل و نقل دریایی، کشورهای کوچک جزیره‌ای درحال توسعه را به شبکه‌های تجاری جهانی که با موانع ساختاری، عملیاتی و توسعه‌ای شدید مواجه هستند، ارتباط می‌دهند. مسیر شرق- غرب جهان که محل حمل ۸۵ درصد از احجام کانتینری جهان است و به بیش‌ترین صرفه جویی‌های مقیاس و بالاترین کیفیت خدمات کشتی‌رانی دست یافته است، کره زمین را دور می‌زند و به نیمکره جنوبی که محل بیش‌ترین کشورهای کوچک جزیره‌ای درحال توسعه است، وارد نمی‌شود. دوری از مسیرهای تجاری اصلی جهان موجب ضررهای قابل توجهی از لحاظ هزینه و زمان و همچنین کیفیت و بسامد سرویس‌ها جهت دسترسی به بازارهای بین‌المللی می‌شود. خطر بالای وقفه در عملیات نیز عامل دیگری است که زیرساخت‌ها و خدمات حمل و نقل این کشورها را تهدید می‌نماید و موجب عدم قطعیت و بروز هزینه‌های اضافی خواهد شد. یکی از علل اصلی این وقفه‌ها، حوادث جوی مکرری است که روی قابلیت اعتماد پذیری خدمات حمل و نقل و لجستیک تأثیر بسزایی دارد.

برای دریافت خبر اصلی این جا [کلیک](#) نمایید.



کتاب اقتصاد بندر

فصل ۱- بندر

مؤلف: وین کنت تالی
مترجم: نازنین ساغری
ویراستار: پرویز محسن پور

بندر چیست؟

بندر محلی است که در آن بار و مسافر از طریق راه‌های آبی داخلی و ساحلی جابه‌جا می‌شود. این جابه‌جایی‌ها از طریق کشتی صورت می‌پذیرد. یک بندر ممکن است باری (فقط ویژه‌ی حمل بار) مسافری (فقط ویژه‌ی جابه‌جایی مسافر)، یا باری- مسافری (ویژه‌ی جابه‌جایی بار و مسافر) باشد.

بندرها معمولاً باری هستند. کالاها شامل کالاهای عمومی و فله هستند. کالاهای عمومی (بار خشک غیر فله) هم در اندازه‌ها و وزن‌های مختلف به صورت بسته‌بندی شده و هم در اندازه‌ها و وزن‌های یکسان به صورت بار روباز (بسته‌بندی نشده) جابه‌جا می‌شوند. در حالت اول کالاها یا به صورت کانتینری هستند یا به صورت محمولات تفکیک شده، در حالی که در شکل دوم به صورت بار فله‌ی نوین^{۲۰} هستند. بار کانتینری، کالای عمومی‌ای است که در کانتینرهای استاندارد قرار گرفته است و معمولاً بدون احتساب چرخ‌ها بین ۲۰ تا ۴۰ فوت طول دارد. برای مثال یک تی ای یو^{۲۱} (معادل ۲۰ فوت) یا یک اف ای یو^{۲۲} (معادل ۴۰ فوت) است. بار تفکیکی نوعی کالای عمومی است که برای بارگیری یا تخلیه از کشتی بر روی کفه‌های بارگیری یا درون مهارهای سیمی یا طنابی ویژه بسته‌بندی می‌شود. خودرو، فولاد و الوار نمونه‌هایی از بار فله‌ی نوین به شمار می‌روند. بارهای فله (خشک و مایع) کالاهایی هستند که بسته‌بندی نشده‌اند و از نظر اندازه و هم وزن هم یکسان نیستند. زغال سنگ و غلات نمونه‌هایی از بار فله‌ی خشک و نفت خام و فرآورده‌های نفتی نمونه‌هایی از بار فله‌ی مایع هستند.

۲۱- فله‌ی نوین به هر نوع باری فله‌ای که به صورت یونیت یا واحد باشد اطلاق می‌گردد (به عنوان مثال، اتومبیل).

21 Twenty-foot Equivalent Unit = TEU

22 Forty-foot Equivalent Unit = FEU



بندرها ی باری بر اساس نوع بار اصلی که در آن جابه‌جا می‌شود تعریف می‌شوند. به عنوان مثال؛ اگر در یک بندر، بیشتر بار کانتینری (کالا های تفکیکی) جابه‌جا شود، آن بندر یک بندر کانتینری نامیده خواهد شد. بندرها مسافربری بر اساس نوع خاص کشتی‌های مسافربری که در آن تردد دارند دسته‌بندی می‌شوند (تا بر اساس نوع مسافران). به عنوان مثال، یک بندر مسافری می‌تواند یک بندر تفریحی باشد، جایی که بیشتر کشتی‌های تفریحی در آن تردد دارند.

یک پایانه دریایی یک زیرساخت متمایز برای جابه‌جایی بار و مسافر به و از کشتی است. ممکن است یک بندر چندین پایانه دریایی (برای جابه‌جایی یک یا چند نوع بار مختلف) داشته باشد. پایانه‌های دریایی یک بندر ممکن است عمومی یا اختصاصی باشند. اگر پایانه عمومی باشد، کشتی‌های همه‌ی خطوط کشتیرانی اجازه دارند که با رعایت مقررات حاکمیتی از آن استفاده کنند. در صورتی که پایانه اختصاصی باشد، تنها به کشتی‌هایی اختصاص دارد که به عنوان جزئی از خط کشتیرانی در اختیار مالک یا مستاجر پایانه باشند.

بندر یک واحد اقتصادی است. خدماتی که بندر ارائه می‌دهد به‌طور معمول توان عملیاتی آن بندر به حساب می‌آید؛ برای مثال، تعداد کانتینرها (تناژ کالا) و مسافران جابه‌جا شده از طریق بندر، توان عملیاتی بندر محسوب می‌شود.

بندرها برای جابه‌جایی بار و مسافر به و از کشتی از منابعی مانند نیروی انسانی، سرمایه متحرک (برای مثال جرثقیل‌ها) و زیرساخت (برای مثال لنگرگاه) استفاده می‌کنند. اگر بندری بخواهد کارایی فنی داشته باشد، باید حداکثر توان عملیاتی خود را برای به کار گرفتن سطح معینی از منابع دنبال کند.

بندرها یا تجاری هستند و از مالکیت خصوصی برخوردارند و به دنبال کسب سود هستند، یا عمومی‌اند و در مالکیت دولت (دولت منطقه‌ای، ایالتی یا فدرال) هستند که در این صورت عموماً به دنبال کسب سود نیستند. اهداف یک بندر عمومی ممکن است اشتغال‌زایی در منطقه، توسعه‌ی اقتصادی و صادرات کالا های مناطقی باشد که دارای مزیت نسبی هستند. بندرها ی عمومی به‌طور معمول توسط مراجع حاکمیتی بندر عمومی اداره می‌شوند. مرجع حاکمیتی عمومی یک نمایندگی مستقل (یا نیمه مستقل) است که مالک دولتی مجوز مدیریت بندر را به آن تفویض نموده است.

در بیشتر نقاط جهان، بندرها در زمین‌های ساحلی شهرها واقع شده‌اند. این زمین‌ها به دلیل برخورداری از کاربری‌های مختلف دیگر، بسیار ارزشمند هستند. نه تنها می‌توان از این زمین‌ها برای پایانه‌های دریایی استفاده کرد، بلکه می‌توان از آن‌ها برای صنایعی مانند صنعت گردشگری و مراکز تفریحی، ساختمان‌های مسکونی و اداری، پارک‌های طبیعی و صنایع صیادی تجاری استفاده کرد.



بنابراین، توسعه‌ی زمین‌های بندری اغلب بر عهده‌ی دولت‌ها و مراجع ذیصلاح گذاشته شده است تا منافع تمام بخش‌های رقیب برای زمین‌ها را با یکدیگر وفق دهند.

بندر محلی است که در آن خدمات پایانه در اختیار متصدیان حمل و نقل مانند خطوط کشتی‌رانی، راه‌آهن و شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای قرار می‌گیرد. این خدمات به عنوان مثال عبارتند از: نت^{۲۳} کشتی‌ها و وسایل نقلیه و یکپارچه سازی و مرتب کردن وسایل نقلیه، بار و مسافران. همچنین ممکن است، متصدیان حمل و نقل در بندرها دفتر کار داشته باشند.

بندر یکی از گره‌های شبکه‌ی حمل و نقل است. شبکه‌ی حمل و نقل سامانه‌ای فضایی متشکل از گره‌ها و پیوندهایی است که حرکت و جابه‌جایی کالاها و مسافران در آن انجام می‌شود. یک گره، مرکزی در شبکه‌ی حمل و نقل است که حرکت کالاها و مسافران از آن سرچشمه می‌گیرد. پیوند میان دو گره‌ی حمل و نقلی همان مسافت مسیر حمل و نقل بین گره‌ها است (به عنوان مثال، مسیر آبی، بزرگراه، راه‌آهن و مسیر هوایی). عوامل مهم تعیین کننده در محل گره‌های حمل و نقل عبارتند از، قابلیت دسترسی و ظرفیت پذیرش کالا و مسافر. با این حال؛ در مورد بندرها، موقعیت جغرافیایی تعیین کننده یک محل خاص برای تبدیل شدن به یک گره‌ی بندری است.

اقتصاد بندر مطالعه‌ی تصمیم‌های اقتصادی (و پیامدهای آن‌ها) کاربران و ارایه کنندگان خدمات بندری است. کاربران بندر متقاضیان خدمات بندری هستند، در حالی که ارایه کنندگان خدمات بندری عرضه کنندگان خدمات بندری به کاربران بندر محسوب می‌شوند. کاربران بندر از بندر به عنوان بخشی از فرآیند حمل و نقل کالا و مسافر از مبداء به مقصد استفاده می‌کنند. کاربران بندر عبارتند از؛ فرستندگان کالا و افرادی که صاحب بار هستند یا خودشان به عنوان مسافر از طریق دریا سفر می‌کنند و نیز متصدیان حمل و نقل (برای مثال؛ خطوط کشتیرانی، راه‌آهن‌ها و شرکت‌های حمل و نقل جاده‌ای) که مشغول حمل و نقل هستند. متصدیان بندر (یا پایانه) که یک بندر یا یکی (یا چند تا) از پایانه‌های دریایی آن را اداره می‌کنند از ارایه کنندگان اولیه‌ی خدمات بندری هستند نمایندگان کشتی، متصدیان تخلیه و بارگیری، بارفرابرها، شرکت‌های لجستیک شخص ثالث، واسطه‌های گمرکی، راهنمایان کشتی و شرکت‌های یدک‌کشی، . مثال‌هایی از ارایه کنندگان خدمات بندری هستند. اقتصاد بندر و اقتصاد کشتی‌رانی شاخه‌ای از اقتصاد است که اقتصاد دریایی نامیده می‌شود.

^{۲۳} نگهداری و تعمیر



توقفگاه‌های بندری: شبکه‌ها

هم کشتی‌های منظم پیمان و هم کشتی‌های آزاد، اجازه‌ی ورود به بندر را دارند. ورود کشتی‌های منظم پیمان به بندرها برنامه‌ریزی شده است؛ برای مثال، هر کشتی‌ای که وارد بندر می‌شود از یک برنامه‌ی زمان‌بندی ویژه پیروی می‌کند. ورود کشتی‌های آزاد (یا کشتی‌های اجاره‌ای) به بندرها برنامه‌ریزی شده نیست.

شبکه‌ی حمل و نقل با کشتی می‌تواند یک شبکه‌ی حمل و نقلی مبداء به مقصد (OD)^{۲۴}، یک شبکه‌ی خط اصلی - تغذیه کننده (MAIN-FEED)^{۲۵}، یا یک شبکه‌ی خط اصلی - خط اصلی (MAIN-MAIN)^{۲۶} باشد (چادوین و دیگران، ۱۹۹۹).^{۲۷} در شبکه‌ی OD، کشتی بار را از طریق شبکه از بندر مبداء به بندر مقصد می‌رساند. در شبکه‌های خط اصلی - تغذیه کننده و خط اصلی - خط اصلی، لازم نیست حتماً کشتی بار را از بندر مبداء به بندر مقصد برساند. این شبکه‌ها از زیر شبکه‌هایی تشکیل شده‌اند که به یک بندر مشترک وصل می‌باشند. در شبکه‌ی خط اصلی - تغذیه کننده، زیر شبکه‌ها از یک شبکه‌ی خط اصلی که بار در آن به وسیله‌ی کشتی‌های به نسبت بزرگ حمل می‌شود و یک شبکه‌ی تغذیه کننده که بار در آن به وسیله‌ی کشتی‌های به نسبت کوچک از طریق بندر اتصال دهنده (یا بندر تغذیه کننده) به و از شبکه‌ی خط اصلی حمل می‌شود، تشکیل شده است. باری که در یک بندر خاص از یک کشتی به کشتی دیگر انتقال داده می‌شود، بار انتقالی^{۲۸} نامیده می‌شود. شبکه‌ی خط اصلی - خط اصلی از دو شبکه‌ی خط اصلی تشکیل شده است، در این نوع شبکه بار در بندری که به هر دو شبکه‌ی خط اصلی تعلق دارد از یک خط اصلی به خط اصلی دیگر انتقال داده می‌شود. در مقابل، شبکه‌ی مبداء به مقصد شبکه‌ای است که در آن هیچگونه انتقالی بین بندرهای مختلف شبکه انجام نمی‌شود.

ممکن است تعداد دفعاتی که یک کشتی در بندرهای مختلف شبکه‌ی مبداء به مقصد توقف می‌کند ثابت یا متغیر باشد. در شبکه‌ای که تعداد توقف‌ها در آن ثابت است، تعداد توقف‌های کشتی طی سفر رفت و برگشت در تمام بندرها یکسان خواهد بود. اما در شبکه‌ای که تعداد توقف‌ها در آن متغیر است، تعداد دفعات توقف کشتی در بعضی از بندرها شبکه بیش‌تر از بندرهای دیگر است.

24. Origin-to-Destination

25. Mainline-Feeder

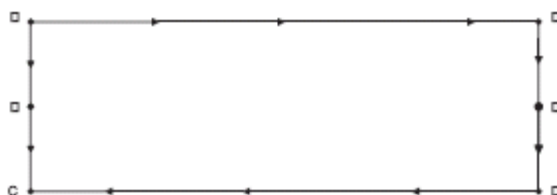
26 Mainline-Mainline

27 Chadwin

28 Transshipment: مترجم: انتقال بار به کشتی یا وسیله نقلیه دیگر

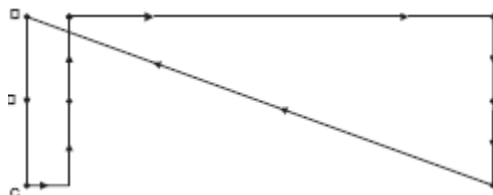


نمونه‌ای از یک شبکه‌ی مبدأ به مقصد با تعداد توقف ثابت در شکل ۱-۱ ارائه شده است. در این شکل دو دسته بندر مختلف که توسط یک اقیانوس از یکدیگر جدا شده‌اند، ارائه شده است. بندرهای A، B و C در یک سمت و بندرهای D، E و F در سمت دیگر اقیانوس واقع شده‌اند. طی سفر رفت و برگشت، کشتی در هر بندر فقط یک بار توقف نموده است. اگر تعداد بندرهای موجود در شبکه افزایش یابد، برنامه‌ی زمان‌بندی کشتی (و قابلیت اطمینان خدمات آن نیز) ممکن است به طور نامطلوبی تحت تاثیر قرار گیرد.



شکل ۱-۱) شبکه‌ی مبدأ-مقصد با تعداد توقف‌های ثابت

یک نمونه از شبکه‌ی مبدأ به مقصد با تعداد توقف متغیر در شکل ۲-۱ ارائه شده است. این شکل به‌طور دقیق شبیه شکل ۱-۱ است با این تفاوت که در این شکل کشتی سفر طی رفت و برگشت دوبار در بندر A توقف کرده است، در حالی که در مابقی بندرها فقط یک بار توقف داشته است. تعداد بسیاری از بندرهای شبکه‌ی مبدأ به مقصد با تعداد توقف متغیر قرار می‌گیرند، زیرا در این نوع شبکه بسامد توقف کشتی‌ها در بندهایی که از احجام باری بیش‌تری برخوردارند، بیش‌تر است.

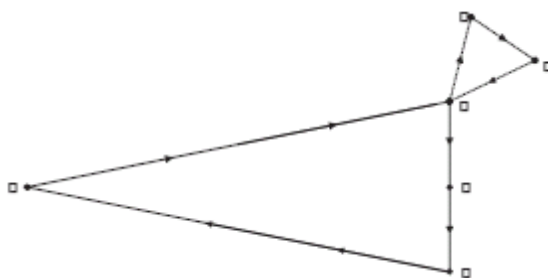


شکل ۲-۱) شبکه‌ی مبدأ-مقصد با تعداد توقف‌های متغیر

در شکل ۳-۱ یک شبکه خط اصلی-تغذیه کننده ارائه شده است. شبکه‌ی خط اصلی DEFB از یک شبکه‌ی تغذیه‌کننده‌ی رابط به نام DjK برخوردار است که نقل و انتقال بار به و از بندر D (که به هر دو شبکه تعلق دارد) را بر عهده دارد. در شبکه‌ی خط اصلی DEFB کشتی‌های به نسبت بزرگ و در شبکه‌ی تغذیه‌کننده‌ی DjK کشتی‌های به نسبت کوچک مشغول فعالیت هستند. این خدمات کشتیرانی در محدوده‌ی بندری DEF توسعه یافته است؛ از آنجایی که کشتی فقط در یکی از بندرهای محدوده بندری ABC توقف می‌کند، از مزایای اقتصادی (صرفه‌جویی در هزینه) اندازه کشتی در دریا بهره‌مند شده است؛ و با افزایش تراکم بار در بندر D از مزایای اقتصادی (صرفه‌جویی در هزینه) بهره‌برداری از کشتی (ضریب بارگیری) سود جسته است.

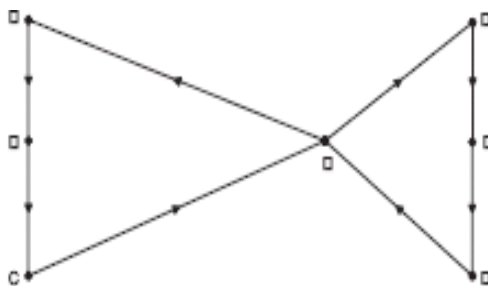


انتظار می‌رود در شبکه‌ای که در شکل ۱-۳ ارایه شده است، با ارسال بار به وسیله‌ی یک کشتی به نسبت کوچک از بندر L به بندر D و سپس یکپارچه سازی این بار با باری که از قبل در آنجا وجود داشته تا به وسیله‌ی یک کشتی به نسبت بزرگ به بندر B حمل شود، صرفه‌جویی در هزینه‌ی خط کشتیرانی افزایش یابد (درست برخلاف وقتی که بار به طور مستقیم بین بندر L و بندر D و B جابه‌جا می‌گردد). هر چند، با وجود این صرفه‌جویی در هزینه، باز هم کاهش درآمد خط کشتیرانی چندان دور از انتظار نیست. کیفیت خدمات کشتی‌رانی تغذیه کننده به‌طور معمول از خدمات کشتی‌رانی مستقیم پایین‌تر است. برای مثال، در مجموع مدت زمان ترانزیت بار از بندر L به بندر D و سپس بندر B از مدت زمان ترانزیت مستقیم بار بین بندرهای L و B بیش‌تر خواهد بود. اگر این خط کشتیرانی بخواهد میزان سود خود را به حداکثر برساند، منطقی خواهد بود که یک بندر تغذیه‌کننده در بندر D تاسیس کند، البته در صورتی که درآمدهای صرفه‌جویی در هزینه‌های بندر تغذیه کننده از میزان منافع از دست رفته آن بیش‌تر باشد.

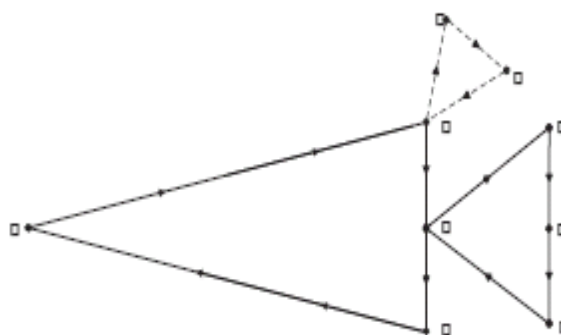


شکل ۱-۳) شبکه‌ی خط اصلی - تغذیه کننده

در شکل ۱-۴ یک نمونه از شبکه‌ی خط اصلی - خط اصلی ارایه شده که از شبکه‌های خط اصلی ABCE و GHIE تشکیل شده است، در ضمن بندر E به هر دو شبکه تعلق دارد. در بندر E، بار این دو شبکه از یک کشتی به کشتی دیگر انتقال داده می‌شود. از آنجایی که در شبکه‌های خط اصلی از کشتی‌های نسبتاً بزرگ استفاده می‌شود، این خدمات کشتیرانی می‌تواند از مزایای اقتصادی (صرفه‌جویی در هزینه) اندازه کشتی در دریا بهره‌مند گردد (برای مثال، از یک کشتی بزرگ‌تر استفاده کند). در صورتی که صرفه‌جویی در هزینه در بندر انتقالی از میزان منافع از دست رفته آن بیش‌تر باشد، ایجاد یک بندر انتقالی در بندر E به نفع این خط کشتیرانی خواهد بود. در شکل ۱-۵ با ادغام شبکه‌های ارایه شده در شکل‌های ۱-۳ و ۱-۴، ترکیبی از شبکه‌های خط اصلی - تغذیه کننده و خط اصلی - خط اصلی ارائه شده است.



شکل ۱-۴) شبکه‌ی خط اصلی - خط اصلی



شکل ۱-۵) شبکه‌های خط اصلی - تغذیه کننده و خط اصلی-خط اصلی

توقف‌گاه‌های بندری: جهان، کشور و نوع کشتی

در جدول (۱-۱) توقف‌گاه‌های بندری برتر هفت منطقه از جهان در سال ۲۰۰۶ ارایه شده‌اند. در سال ۲۰۰۶، بندرهای لاس پالماس^{۲۹}، سنگاپور^{۳۰}، ملبورن^{۳۱}، رتردام^{۳۲}، هوستون^{۳۳}، سنتوس^{۳۴} و فری پورت^{۳۵} که به ترتیب در مناطق آفریقا، آسیا، استرالیا، اروپا، آمریکای شمالی، آمریکای جنوبی و جزایر هند غربی/آمریکای مرکزی واقع شده‌اند، شاهد بیش‌ترین میزان تردد و توقف کشتی‌ها بوده‌اند.

29. Las Palmas
30. Singapore
31. Melbourne
32. Rotterdam
33. Houston
34. Santos
35. Freeport



جدول ۱-۱) توقفگاه‌های بندری برتر جهان (۲۰۰۶)

منطقه/رتبه	بندر	تعداد کشتی‌هایی که وارد بندر می‌شوند.
آفریقا		
۱	لاس پالمس	۵۰۶۰
۲	اسکندریه	۴۷۱۱
۳	دورین	۴۳۲۵
۴	پورت سد	۳۰۲۲
۵	سانتا کروز دی تترایف	۳۰۱۷
		تعداد کل شناورهایی که وارد منطقه می‌شوند.
		۸۷۶۱۵
آسیا		
۱	سنگاپور	۶۰۵۴۸
۲	هنگ کنگ	۳۱۴۹۳
۳	پوسان	۲۲۴۸۰
۴	کائوسیونگ	۱۵۵۶۵
۵	شانگهای	۱۵۳۷۱
		تعداد کل شناور هایی که وارد منطقه می‌شوند
		۵۶۲۳۷۵
استرالیا		
۱	ملبورن	۳۴۴۱
۲	بریزبن	۲۵۹۳
۳	بوتانی بای	۱۶۱۴
۴	فری منتل	۱۵۸۷
۵	گلدستون	۱۴۳۷
		تعداد کل شناور هایی که وارد منطقه می‌شوند
		۳۶۴۵۲
اروپا		
۱	رتردام	۲۸۴۶۱
۲	آنتورپ	۱۵۳۳۹
۳	هامبورگ	۱۴۴۹۹
۴	بارسلونا	۹۲۴۲
۵	زییراگ	۸۳۲۲



۷۰۰۲۳۹	تعداد کل شناور هایی که وارد منطقه می‌شوند.	
آمریکای شمالی		
۷۴۵۱	هوستون	۱
۵۵۹۸	نیویورک	۲
۴۴۲۳	پورت اور گلیدز	۳
۳۷۶۶	لانگ بیچ	۴
۳۲۲۸	پورت آرتور	۵
۱۱۴۰۹۰	تعداد کل شناور هایی که وارد منطقه می‌شوند.	
آمریکای جنوبی		
۵۵۵۶	سانتوز	۱
۴۷۵۹	بوئناونچرا	۲
۴۰۰۰	کارتاجینا	۳
۲۸۳۶	تربو	۴
۲۳۴۲	پوئرتو کابلو	۵
۷۸۴۵۴	تعداد کل شناور هایی که وارد منطقه می‌شوند.	
جزایر هند غربی / آمریکای مرکزی		
۲۹۳۳	فری پورت	۱
۲۸۵۲	سن ژوئن	۲
۲۲۷۶	سنت توماس	۳
۲۲۰۱	پوئرتولیمون	۴
۱۹۹۰	فیلیپس بورگ	۵
۵۹۲۲۴	تعداد کل شناور هایی که وارد منطقه می‌شوند.	

مأخذ: استاف (۲۰۰۷)، بندرهای جهان در فهرست لویدز در سال ۲۰۰۸، لندن، اینفورما

اروپا با ۷۰۰۲۳۹ توقف در بندر رتبه‌ی نخست را به عنوان پر توقف‌ترین منطقه‌ی جهان در سال ۲۰۰۶ کسب نمود، آسیا با ۲۶۲۳۷۵ توقف در ردیف دوم قرار گرفت. پنج بندر برتر جهان از نظر میزان توقف و تردد کشتی در سال ۲۰۰۶ عبارتند از: سنگاپور، هنگ کنگ، تردام، پوسان و کائوسیونگ (به ترتیب با ۶۰۵۴۸، ۳۱۴۹۳، ۲۸۴۸۰ و ۱۵۵۶۵ توقف در بندر). کشورهای که در سال



۲۰۰۶ شاهد بیشترین میزان توقف و تردد کشتی‌های کانتینری، کالای عمومی، تانکری، بار فله خشک و مسافری بوده‌اند به ترتیب عبارتند از؛ چین (با ۴۶۳۲ کشتی کانتینری)، ژاپن (با ۳۲۶۳۷ کشتی کالای عمومی)، ایالات متحده (با ۲۳۶۳۲ کشتی تانکری)، ایالات متحده (با ۱۶۸۶۴ کشتی حمل بار فله خشک) و ایتالیا (با ۱۹۴۳۹ کشتی مسافری).

جدول (۱-۲) توقف کشتی‌ها بر اساس کشور و نوع کشتی (۲۰۰۶)

کشور/نوع کشتی	کانتینر	کالای عمومی/محصولات تفکیکی	تانکر	بار فله‌ی خشک	مسافر	غیره	کل
ژاپن	۳۵۴۱۶	۳۲۶۳۷	۱۰۱۸۸	۱۲۱۸۲	۱۶۳۴	۱۴۵۵۱	۱۰۶۶۰۸
چین	۴۶۳۲۱	۲۴۷۶۸	۱۱۸۳۹	۱۳۴۵۸	۳۹۳۱	۵۵۱۰	۱۰۵۵۲۷
ایالات متحده	۲۰۱۸۰	۷۹۵۷	۲۳۶۳۲	۱۶۸۶۴	۱۱۴۶۳	۲۰۰۵۸	۱۰۰۱۵۴
بریتانیای کبیر	۸۱۴۲	۲۸۳۵۹	۱۷۵۵۶	۳۲۲۳	۸۲۱۴	۳۲۲۷۲	۹۷۷۶۶
ایتالیا	۹۶۱۳	۱۴۳۲۴	۱۲۰۰۲	۳۹۱۶	۱۹۴۳۹	۱۲۷۵۶	۷۲۰۵۰
کره‌ی جنوبی	۱۸۱۰۷	۲۱۶۰۹	۸۶۵۱	۵۵۷۰	۱۷۶۷	۷۷۲۲	۶۳۴۲۶
سنگاپور	۱۶۴۹۰	۷۹۷۵	۱۵۵۲۳	۸۱۸۷	۷۸۰	۱۳۳۳۶	۶۲۲۹۱
اسپانیا	۸۴۵۰	۱۵۵۵۳	۶۶۸۲	۴۹۴۱	۱۱۵۰۶	۱۰۸۶۵	۵۷۹۹۷
هلند	۷۳۷۷	۱۶۸۵۵	۱۰۱۱۱	۲۵۶۱	۲۷۵۳	۱۴۳۰۰	۵۳۹۵۷
نروژ	۱۸۶۳	۱۹۷۴۷	۶۴۵۰	۲۶۷۴	۴۴۵۹	۱۱۸۶۳	۴۷۰۵۶
اندونزی	۴۶۱۶	۱۳۷۰۶	۱۰۶۸۳	۳۹۶۴	۲۲۳۶	۸۵۷۳	۴۳۷۷۸
آلمان	۱۰۴۱۳	۱۴۹۷۰	۵۳۲۰	۱۹۰۲	۱۸۶۳	۷۴۷۳	۴۱۹۴۱
فدراسیون روسیه	۲۲۵۶	۲۰۲۲۹	۷۸۵۳	۳۰۹۱	۹۵۷	۴۳۵۹	۳۸۷۴۵
فرانسه	۴۶۳۷	۸۵۷۸	۸۸۷۰	۱۸۵۷	۶۹۳۲	۵۷۷۳	۳۶۶۴۷
تایوان	۱۴۷۵۲	۹۱۴۸	۴۷۸۶	۵۳۴۱	۱۵۳	۲۰۰۰	۳۶۱۸۰
بلژیک	۴۹۵۳	۷۴۲۹	۴۵۶۵	۱۲۲۷	۱۹۷۱	۱۱۲۵۷	۳۱۴۰۲
ترکیه	۴۴۲۹	۱۵۵۴۷	۴۵۶۴	۱۹۱۱	۹۷۹	۳۲۰۱	۳۰۶۳۱
مالزی	۱۱۹۸۴	۷۰۴۱	۶۲۲۸	۱۶۳۵	۴۲۵	۲۶۵۷	۲۹۹۷۰
برزیل	۸۹۳۳	۳۱۳۷	۵۱۷۸	۷۸۱۹	۴۵۹	۲۹۱۷	۲۸۴۴۳
سوئد	۱۶۰۵	۱۲۵۹۳	۶۰۹۴	۸۲۷	۱۳۴۳	۵۴۸۱	۲۷۹۴۳
باقی جهان	۹۴۰۴۸	۱۵۰۷۵۸	۸۹۰۷۳	۶۶۱۸۶	۳۸۲۷۲	۸۷۳۰۰	۵۲۵۶۳۷
کل جهان	۳۳۴۵۸۵	۴۵۲۹۲۰	۲۷۵۸۴۸	۱۶۹۳۳۶	۱۲۱۵۳۶	۲۸۴۲۲۹	۱۶۳۸۴۴۹

مأخذ: استاف (۲۰۰۷)، بندرهای جهان در فهرست لویزر در سال ۲۰۰۸، لندن، اینفورما



بندرها و توسعه اقتصادی

بندر یک ((موتور توسعه اقتصاد منطقه‌ای)) است زیرا موجب افزایش میزان اشتغال، درآمد نیروی انسانی، دریافت‌های بازرگانی و مالیات منطقه‌ای می‌شود. این منافع در هنگام ساخت (یا توسعه) و فعالیت بندر حاصل می‌شوند. در طول مدت ساخت بندر، از پیمانکاران، کارگران ساختمانی و مواد و مصالح ساختمانی منطقه استفاده می‌شود. مشاغلی که در هنگام فعالیت بندر به وجود می‌آیند عبارتند از: مشاغل متصدیان بندر، کاربران بندر (فرستندگان کالا و متصدیان حمل و نقل کالا در آب‌های اقیانوسی و آب‌های داخلی) و دیگر ارایه‌کنندگان خدمات (برای مثال: نمایندگی کشتی، تعمیر کشتی، بارفراوری، بیمه دریایی، هدایت کشتی و خدمات یدک‌کشی).

مشاغل حاصل از ساخت و فعالیت بندر مشاغل منطقه‌ای هستند که مستقیماً به واسطه بندر ایجاد می‌شوند. مشاغل، درآمدهای نیروی انسانی، درآمدهای بازرگانی و درآمدهای مالیاتی که از طریق ساخت و فعالیت بندر حاصل می‌شوند نمایانگر منافع منطقه‌ای مستقیم بندر هستند. در ضمن فرض بر آن است که این منافع بدون وجود بندر در منطقه بدست نخواهند آمد.

منافع ثانویه بندر زمانی افزایش می‌یابند که درآمدهای نیروی کار، دریافت‌های بازرگانی و درآمدهای مالیاتی آن، بعدها به طور کامل (یا بخشی از آن) در منطقه صرف شوند. صرف چنین هزینه‌هایی (برای مثال؛ در رستورانها، مراکز تفریحی یا خدمات تخصصی) موجب افزایش درآمدهای نیروی کار، دریافت‌های بازرگانی و درآمدهای مالیاتی در منطقه می‌شود. این فرآیند بارها و بارها تکرار می‌شود. هنگامی که این فرآیند تکرار شونده به پایان برسد، کل درآمدهای نیروی کار، دریافت‌های بازرگانی و درآمدهای مالیاتی منطقه (با ضریبی بزرگتر از یک) نسبت به مقادیر اولیه افزایش می‌یابند (یعنی با ضریب افزایشی). اگر میل نهایی به هزینه درآمدهای نیروی کار و دریافت‌های بازرگانی منطقه $0/8$ باشد (یعنی از هر یک دلار درآمد نیروی کار و دریافت‌های بازرگانی اضافی، $0/80$ دلار آن هزینه شود)، در این صورت ضریب افزایشی صرف درآمدهای نیروی کار و دریافت‌های بازرگانی ۵ خواهد بود. بنابراین، مقدار افزایش مخارج کل منطقه برابر خواهد بود با مخارج اولیه به علاوه مخارج ثانویه. منافع ثانویه حاصل از ایجاد شغل، درآمدهای نیروی کار، دریافت‌های بازرگانی و درآمدهای مالیاتی از طریق هزینه و هزینه مجدد، منافع منطقه‌ای غیر مستقیم بندر نامیده می‌شوند.

با این حال، منافع پیش‌گفته‌ی بندر به دلیل کمبودهای منطقه‌ای کاهش می‌یابد. برای مثال، ممکن است در هنگام ساخت یا توسعه بندر از کارگران و مواد و مصالح خارج از منطقه استفاده شود. در نتیجه منافع مستقیم حاصل از استفاده از نیروی کار و مواد



و مصالح منطقه‌ای به مناطق دیگر داده می‌شود. به همین ترتیب، در صورتی که دریافت کنندگان درآمدهای نیروی کار و درآمدهای بازرگانی حاصل از فعالیت بندر کسانی غیر از ساکنان منطقه باشند، منافع مستقیم بندر کاهش خواهند یافت.

هنگامی که منافع مستقیم کاهش یابد، منافع غیر مستقیم (یا ثانویه) نیز کاهش خواهد یافت، زیرا منافع غیر مستقیم از منافع مستقیم حاصل می‌شوند. در حقیقت، اگر هیچکدام از درآمدهای نیروی کار و بازرگانی مستقیم بندر در منطقه صرف نشود، منافع غیر مستقیم حاصل از این مخارج در منطقه به صفر خواهند رسید. علاوه بر این، در صورتی که شهروندان دریافت کننده‌ی درآمدهای نیروی کار و بازرگانی مستقیم بندر، بخشی از آنها را در مناطق دیگر خرج کنند؛ میل نهایی به هزینه کاهش خواهد یافت، در نتیجه ضریب افزایش کوچک‌تر خواهد شد. برای مثال، فرض کنید که میل نهایی به هزینه در یک منطقه از $0/8$ به $0/5$ کاهش یابد؛ در این صورت، ضریب افزایش در آن منطقه نیز از 5 به 2 کاهش خواهد یافت.

به خاطر داشته باشید که اگر یک منطقه‌ی بندری، برای مثال به اندازه‌ی ایالت یا استان متبوعش وسعت یابد، ممکن است دیگر هیچ نوع کمبودی در آن منطقه وجود نداشته باشد. اگر هیچ کمبودی وجود نداشته باشد، درآمدهای نیروی کار و بازرگانی مستقیم بندر از این لحظه به بعد به‌طور کامل در منطقه‌ای بزرگ‌تر صرف خواهد شد. البته ممکن است این فرضیه که منافع منطقه‌ای حاصل از بندر بدون وجود بندر دست نیافتنی خواهد بود، نادیده گرفته شود. یعنی، در یک منطقه‌ی توسعه یافته، دست یافتن به بعضی از منافع بدون وجود بندر هم امکان‌پذیر است؛ برای مثال، ممکن است در همسایگی منطقه‌ی بزرگ‌تر بندری وجود داشته باشد که متصدیان حمل و نقل و فرستندگان کالا بارهایشان را از طریق آن جابه‌جا نمایند.

وجود بندر در منطقه علاوه بر منافع، می‌تواند زیان هم داشته باشد؛ به عنوان مثال، ممکن است بندر موجب کاهش درآمدهای بازرگانی به دلیل رقابت خارجی، وضع مالیات‌های منطقه‌ای جهت یارانه دادن به بندر و کاهش درآمدهای حاصل از مالیات بر املاک و مستغلات منطقه (به دلیل عدم اعمال مالیات بر املاک و مستغلات دولتی بندر) شود. در این صورت، به‌منظور محاسبه‌ی مقدار واقعی منافع خالص بندر برای منطقه باید (منافع منهای زیان‌ها) سود و زیان بندر را با هم تنظیم نمود. در غیر این صورت، "نقش واقعی و بالقوه‌ی بندرها در توسعه‌ی اقتصاد منطقه به سادگی مورد اغراق قرار خواهد گرفت". (گریپایس و گریپایس، ۲۲:۱۹۹۵)^{۳۶}.

علاوه بر منافع مستقیم و غیر مستقیم، وجود یک بندر منطقه‌ای ممکن است موجب ایجاد منافع نوع سوم و همیشگی نیز شود. منافع نوع سوم (مرتبه سه) ناشی از اصلاحات (اصلاحات زیر ساختی و ارتقاء کیفیت خدمات) برگرفته از سامانه حمل و نقل

36. Grippaios



منطقه‌ای است که به دلیل وجود بندر حادث شده است. برای مثال، اصلاحاتی که در سامانه بزرگراه‌ها و خدمات حمل و نقل ریلی و جاده‌ای منطقه صورت می‌گیرد موجب کاهش مدت زمان ترانزیت بار در منطقه، افزایش تعداد بارگیری‌ها و تحویل بار و افزایش امکان دسترسی شرکت‌های کشتیرانی به بازارهای منطقه‌ای، ملی و بین‌المللی خواهد شد. با وجود این، اگر میزان حمل و نقل بار به داخل و خارج از یک بندر آنقدر افزایش یابد که موجب ازدحام در بزرگراه شود، در این صورت آن بندر موجب ایجاد ضرر و زیان نوع سوم شده است.

منافع دایمی از اثرات پویای اقتصادی بندر ناشی می‌شوند؛ یعنی، بندر همچون شتاب دهنده‌ای^{۳۷} برای تسریع رشد اقتصادی منطقه عمل می‌کند. برای مثال، بندرهای کانتینری ایالات متحده توسط خرده‌فروشانمانند وال - مارت^{۳۸}، تارگت^{۳۹} و هوم دپوت^{۴۰} که در محدوده مناطق بندری به فعالیت مشغول هستند به شتاب دهنده‌ای برای موقعیت انبارهای توزیع‌کننده تبدیل شده‌اند. بندری که در یک منطقه واقع شده است می‌تواند روی مناطق دیگر نیز اثرات خارجی داشته باشد. پژوهشی که توسط کوهن و موناکو^{۴۱} (۲۰۰۸) روی بندرهای ایالات متحده انجام شد نشان داد که یک درصد افزایش در زیر ساخت بندرهایی که در نزدیکی یک ایالت خاص واقع شده‌اند موجب افزایش ۰/۱۲۹ درصدی در برخی از هزینه‌های تولید آن ایالت خواهد شد؛ زیرا ایالت‌های همسایه از منابع تولیدی آن ایالت خاص فاصله می‌گیرند و باعث افزایش هزینه‌های ساخت آن ایالت می‌شوند. این پژوهش، همچنین به این نتیجه رسید که ۱ درصد افزایش در زیر ساخت بندرهایی که در یک ایالت خاص واقع شده‌اند، موجب کاهش ۴۳٪ درصدی در هزینه‌های تولید آن ایالت خواهد شد.

کانتینری شدن^{۴۲}

در طی قرون گذشته تلاش‌های مختلفی جهت تسهیل اقیانوس‌پیمایی کالا صورت گرفته است. محدودیت‌های موجود در فناوری حمل کالا در بیش‌تر مواقع این تلاش‌ها را با شکست مواجه کرده است. با این حال، هنگامی که بشکه‌ها و خمره‌های چوبی

37. Catalyst

38. Wal-Mart

39. Target

40. Home Depot

41. Cohen & Monaco

42. Containerization



جای خود را به کشتی‌های ویژه‌ای دادند که می‌توان نفت، زغال‌سنگ و یا غلات را در آن‌ها جای داد، حمل و نقل کالاهای فله پیشرفت کرد، اما حمل و نقل کالای عمومی پیشرفت چندانی نداشت.

در طی دهه‌ی ۱۹۵۰، بارهای عمومی هنوز به صورت محمولات تفکیکی جابه‌جا می‌شدند. این به معنای انتقال بار (معمولاً به صورت یک کفه در هر بار) به واگن^{۴۳} یا کامیونی بود که آن را از کارخانه یا انبار به باراندازهای بندر حمل می‌کرد. در آن‌جا کفه بارگیری تخلیه شده و توسط تور بارگیری و جرثقیل از روی بارانداز برداشته شده و بر کشتی سوار می‌شدند. کفه‌های بارگیری پس از قرار گرفتن روی کشتی باید به دقت در سر جای خود قرار داده می‌شدند و برای جلوگیری از صدمه در هنگام عبور از اقیانوس، مهار می‌شدند. عکس این فرآیند باید در پایان سفر نیز انجام می‌شد و این باعث می‌شد که حمل و نقل بار عمومی در اقیانوس به فرآیندی کند، کاربر و پر هزینه تبدیل شود.

این وضعیت در سال ۱۹۵۵ تغییر کرد، درست همان موقع که مالکوم مک لین^{۴۴} با این باور که بخش‌های خاصی از کالاهای عمومی باید فقط دوبار جابه‌جا شوند (یک بار در مبدأ وقتی که در یک کانتینر استاندارد ذخیره می‌شوند و یک بار در مقصد هنگام تخلیه)، یک شرکت تانکری کوچک خرید، نام آن را به سی‌لند^{۴۵} تغییر داد و کشتی‌هایش را برای حمل و نقل با تریلر کامیون سازگار کرد. در ۲۶ آوریل ۱۹۵۶ اولین سفر دریایی کشتی کانتینری سی‌لند آغاز شد و این کشتی نیوارک^{۴۶} از ایالت نیوجرسی^{۴۷} را به قصد پوئرتو ریکو^{۴۸} ترک نمود. البته، اختلاف با شرکت‌های راه‌آهن، خطوط کشتیرانی و اتحادیه‌ها موجب شد که اولین سفر دریایی بین‌المللی سی‌لند به رتردام تا سال ۱۹۶۶ به تأخیر افتد. در اینجا روند کانتینری شدن بازرگانی جهانی آغاز شد.

تا پیش از کانتینری شدن کشتی‌ها برای تخلیه و بارگیری، کالاهای فله از جرثقیل‌های روی عرشه‌ای برخوردار بودند، در کنار پایه‌های انگشتی^{۴۹} لنگر می‌انداختند (پایه‌هایی که تا داخل آب کشیده شده‌اند و عمود بر اسکله هستند) و پس از تخلیه و بارگیری، کالاها در انبار نگهداری می‌شدند. با طراحی مجدد کشتی‌های کانتینری به نحوی که دیگر متکی به خود نباشند (به عبارت دیگر، از جرثقیل بارانداز برخوردار نباشند)، بندرها به محمولات فله تمایل پیدا کردند به بندرهای کانتینری که سرمایه‌بر بودند (به سرمایه‌هایی

^{۴۳}. واگن راه آهن به یک نوع وسیله‌ی نقلیه‌ی ریلی سبک اطلاق می‌گردد که از موتور برخوردار بوده و به حمل و نقل بار یا مسافر می‌پردازد.

44. Malcom Maclean

45. Sealand

46. Newark

47. New Jersey

48. Puerto Rico

49. Finger Pier



ثابت پیش تری نیاز داشتند) تبدیل شوند و نه تنها روی جرثقیل‌های بارانداز سرمایه‌گذاری کردند، بلکه روی انواع مختلف زیر ساخت‌ها و دارایی‌های سرمایه‌ای متحرک نیز سرمایه‌گذاری کنند. پایه‌های انگشتی منسوخ شدند. اسکله‌ها دوباره طراحی شدند به نحوی که کشتی‌های کانتینربر بتوانند برای تخلیه و بارگیری آسان‌تر به وسیله جرثقیل‌های بارانداز موازی با آن‌ها پهلوگیری کنند. انبارها از بین رفتند و زمین برای نگهداری کانتینرها در فضای باز خالی شد. در صورت وجود زمین کافی، کانتینرها برای سهولت نقل و انتقال از و به کشتی بر روی شاسی کامیون قرار داده می‌شدند؛ در غیر این صورت، به شکل پشته‌ای انبار می‌شدند.

استفاده‌ی روزافزون از کانتینر و فناوری‌های جدید حمل بار، موجب شد نیاز به نیروی کار در بندر به شدت کاهش یابد. در نتیجه عده‌ی زیادی (بین ۴۰ تا ۶۰ درصد در کشورهای مختلف) شغل خود را از دست دادند (زارو کاستس، ۱۹۹۶)^{۵۰}. در انگلستان، تعداد کارگران اسکله از ۸۰۰۰۰ نفر در سال ۱۹۶۷ به ۱۱۴۰۰ نفر در سال ۱۹۸۶ کاهش یافت و بعدها در خلال سال‌های ۱۹۸۹ و ۱۹۹۲ باز هم نیروی کار ۴۴ درصد کاهش یافت (تالی، ۲۰۰۰)^{۵۱}.

در یک کشتی فله‌بر، گروهی متشکل از ۲۰ کارگر عرشه ظرف یک ساعت فقط ۲۰ تن بار را می‌توانست روی کشتی بارگیری نماید، حال آن که در یک کشتی کانتینربر با استفاده از یک جرثقیل و نصف این تعداد کارگر می‌شد در هر ساعت بین ۴۰۰ تا ۵۰۰ تن کالا را بارگیری کرد. در حالی که تخلیه و بارگیری مجدد یک کشتی فله‌بر در بیش‌تر مواقع یک هفته طول می‌کشید، تخلیه و بارگیری همان مقدار بار بر روی یک کشتی کانتینربر فقط ۱۲ ساعت زمان می‌برد. صرف مدت زمان کم‌تر در بندر نه تنها به معنای پرداخت هزینه‌ی کمتر برای توقف در بندر بود، بلکه به معنای کم‌تر بودن تعداد کشتی‌های مورد نیاز برای حمل بار نیز بود.

یکی از رویدادهای مهم در روند کانتینری شدن، افزایش اندازه کشتی‌های مورد استفاده بود. در خلال سال‌های ۱۹۹۲ و ۲۰۰۲، اندازه‌ی بزرگ‌ترین کشتی کانتینربر در حال کار از ۴۵۰۰ TEU به ۸۴۰۰ TEU افزایش یافت. اندازه‌ی کشتی‌های جدید (که اکنون سفارش داده می‌شوند) بالغ بر ۱۴۰۰۰ TEU است. رواج کشتی‌های کانتینربر بزرگ‌تر در خدمات جهانی فشار بیشتری را بر بندرهای کانتینری اعمال می‌نماید تا: (۱) عمق آب را در کانال‌های ورودی و کنار اسکله‌ها افزایش دهند؛ (۲) عرض کانالها را به‌منظور ایجاد فضای کافی برای دور زدن کشتی‌ها افزایش دهند؛ (۳) اندازه‌ی جرثقیل‌های کانتینری ساحلی را به‌منظور دسترسی بیشتر، ظرفیت بارگیری بالاتر و دامنه‌ی بالابری بیشتر، افزایش دهد؛ (۴) ظرفیت انبارش پایانه را افزایش دهد؛ (۵) تسهیلات حمل و نقل ریلی و جاده‌ای را افزایش دهد (بایرو، ۲۰۰۲).

50. Zarocostas

51. Talley



بندرهاى کانتینرى جهان

بزرگ‌ترین بندرهاى کانتینرى جهان بر اساس ظرفیت TEU رتبه‌بندى شده و در جدول ۱-۳ ارایه شده‌اند. این بندرها که اغلب از آن‌ها به عنوان بندرهاى مرکز بار (همانند فرودگاه‌هاى مرکزی^{۵۲}) یاد مى‌شود، دارای یکی از دو ویژگی زیر (و یا هر دو ویژگی) هستند: ۱) مرکزیت، یک بازار محلی بسیار ترافیک‌ساز؛ ۲) واسطه‌گرى، جاذبه برای مناطق ترافیک‌سازی که در دور دست واقع شده‌اند؛ به بیان دیگر، قابلیت پذیرش بار انتقالی (هایث و فلمینگ، ۱۹۹۴)^{۵۳}.

جدول ۱-۳) بیست بندر کانتینرى برتر جهان (۲۰۰۷)

کشور	تغییر در ظرفیت TEU از سال ۲۰۰۶ بر حسب درصد	ظرفیت TEU	بندر	رتبه
سنگاپور	۱۲/۷	۲۷/۹۳	سنگاپور	۱
چین	۲۰/۵	۲۶/۱۵	شانگهای	۲
چین	۱/۹	۲۴/۰۰	هنگ کنگ	۳
چین	۱۴/۲	۲۱/۱۰	چنزی	۴
کره‌ی جنوبی	۱۰/۱	۱۳/۲۶	پوسان	۵
هلند	۱۱/۸	۱۰/۷۹	رتردام	۶
امارات متحده عربی	۱۹/۴	۱۰/۶۵	دبی	۷
تایوان	۴/۹	۱۰/۲۶	کائوسیونگ	۸
آلمان	۱۱/۶	۹/۸۹	هامبورگ	۹
چین	۲۲/۹	۹/۴۶	کینگداو	۱۰
چین	۳۲/۱	۹/۴۳	نینگیو - زائوشن	۱۱
چین	۳۹/۰	۹/۲۶	بندر گوانگزو	۱۲
ایالات متحده	(۱/۴)	۸/۳۶	لس‌آنجلس	۱۳
بلژیک	۱۶/۵	۸/۱۸	آنتورپ	۱۴
ایالات متحده	۰/۳	۷/۳۱	لانگ بیچ	۱۵
مالزی	۱۲/۵	۷/۱۲	پورت کلانگ	۱۶
چین	۱۹/۴	۷/۱۰	تیانجین	۱۷
مالزی	۱۵/۳	۵/۵۰	تانجونگ پلاس	۱۸
ایالات متحده	۴/۲	۵/۳۰	نیویورک - نیوجرسی	۱۹
تایلند	۱۲/۶	۴/۶۴	لیم چابانگ	۲۰

مأخذ: استاف (۲۰۰۸) "۵۰ بندر کانتینرى برتر جهان در JOC"، مجله‌ی بازرگانى، ۹، ۲۸ ژوئیه: ۲۸، ۳۰، ۳۲، ۳۴

52. Hub airports

54. Hayath & Fleming



در سال ۲۰۰۷ بندرهای سنگاپور، شانگهای^{۵۴} و هنگ کنگ^{۵۵} سه بندر برتر جهان از لحاظ ظرفیت TEU بودند. هنگ کنگ در سال ۲۰۰۶ در جایگاه دوم قرار داشت، اما در سال ۲۰۰۷ به جایگاه سوم سقوط کرد. سنگاپور یک بندر انتقالی مهم است که خطوط کشتیرانی از آن به عنوان نقطه‌ی تبادل کالا در بین خدمات خط اصلی و تغذیه کننده استفاده می‌کنند. هفت بندر از بیست بندر کانتینری برتر جهان در چین واقع شده‌اند (شانگهای، هنگ کنگ، شنزن^{۵۶}، کینگداو^{۵۷}، نینگبو-ژائوشن^{۵۸}، بندر گوانگژو^{۵۹} و تیانجین^{۶۰}) و در سال ۲۰۰۷، چین اولین کشور در جهان بود که بیش از ۱۰۰ میلیون TEU (به عبارت دیگر، ۱۰۲ میلیون TEU) از طریق بندرهای خود جابه‌جا کرد؛ مقدار TEU جابه‌جا شده در چین در سال ۲۰۰۷، به میزان ۷/۲۱ درصد از سال ۲۰۰۶ بیش‌تر بود. صرف‌نظر از هنگ کنگ، مقدار افزایش ظرفیت TEU در بندرهای پیش‌گفته (از سال ۲۰۰۶ تا سال ۲۰۰۷) بر حسب درصد از ۱۴/۲ تا ۳۹/۰ درصد بوده است.

ترکیب حجمی TEU^{۶۱} در بندرهای لس‌آنجلس^{۶۲} و لانگ بیج^{۶۳} (۱۵/۶۷ میلیون TEU) در سال ۲۰۰۷، مجتمع بندری لس‌آنجلس - لانگ بیج را در رتبه‌ی پنجم قرار داد. البته، در سال ۲۰۰۷ ظرفیت TEU بندر لس‌آنجلس ۱/۴ درصد کاهش یافت، این در حالی بود که ظرفیت TEU بندر لانگ بیج به مقدار خیلی کمی (۰/۳ درصد) افزایش یافت. کاهش و رشد اندک فوق‌الذکر را می‌توان به افزایش نرخ‌های حمل و نقل ترکیبی ریلی^{۶۴} دوربرد، توان قابل توجه عملیاتی بندرهای ونکاور^{۶۵} و پرنس راپرت^{۶۶} کانادا و انتخاب کانال‌های سوئز^{۶۷} / پاناما^{۶۸} به جای سواحل شرقی و ساحل گلف^{۶۹} ایالات متحده نسبت داد (هیگینگ بوٹام، ۲۰۰۸)^{۷۰}.

54. Shanghai

55. Hong Kong

56. Shenzhen

57. Qingdao

58. Ningbo - Zhoushan

59. Guangzhou

60. Tianjin

۶۱. مقدار TEU جابه‌جا شده توسط مدهای مختلف حمل و نقل.

62. Los Angeles

63. Long Beach

۶۴. حمل و نقل ترکیبی یا مرکب به حمل و نقل بار با بیش از یک مد حمل و نقل (انتقال از یک مد به مد دیگر) اطلاق می‌گردد. در این حالت جابه‌جایی بدون باراندازی بار از واحد بارگیری شده یا وسیله‌ی نقلیه جاده‌ای صورت می‌گیرد (به

عنوان مثال، سوار کردن بار به همراه کامیون یا کانتینر بر روی کشتی یا قطار).

65. Vancouver

66. Prance Rupert

67. Suez

68. Panama

69. East & Gulf Coasts

70. Higgingsbotham



پوسان^{۷۱} کره‌ی جنوبی همچون یک بندر انتقالی برای بارهای چین و ژاپن عمل می‌کند. کائوسیونگ^{۷۲} و دبئی^{۷۳} از بندرهای انتقالی مهم هستند. رتردام، هامبورگ^{۷۴} و آنتورپ^{۷۵} از قطب‌های مرکزی هستند. در میان بندرهای کانتینری آمریکای شمالی، نیویورک^{۷۶} - نیوجرسی یک قطب مرکزی است، در حالی که لس‌آنجلس و لانگ بیچ قطب‌های مرکزی و انتقالی برای مناطق دور دست به‌شمار می‌روند.

خلاصه مطالب

بندر مکانی برای نقل و انتقال کالا و مسافر به و از کشتی است. علاوه بر این، یک واحد اقتصادی است، مکانی که برای متصدیان حمل و نقل خدمات پایانه‌ای فراهم می‌آورد و گره‌ای در شبکه‌ی حمل و نقل است. شبکه‌ی حمل و نقل کشتی می‌تواند شبکه‌ی مبدا به مقصد، خط اصلی - تغذیه کننده یا خط اصلی - خط اصلی باشد.

منافع یک بندر برای منطقه‌ای که در آن واقع شده، عبارتند از؛ منافع مستقیم منطقه‌ای، منافع غیر مستقیم منطقه‌ای، منافع نوع سوم و منافع دائمی. کانتینری شدن نتیجه طراحی مجدد بندرهاست. بندرهای کالای فله تمایل داشتند به بندرهای کانتینری که سرمایه بر هستند، تبدیل شوند؛ در نتیجه پایه‌های انگشتی منسوخ و اسکله‌ها دوباره طراحی شدند، به نحوی که کشتی‌های کانتینربر بتوانند برای تخلیه و بارگیری آسان‌تر توسط جرثقیل‌های بارانداز به موازات اسکله پهلوگیری کنند. با به کارگیری کشتی‌های کانتینربر بزرگ و بزرگ‌تر در جهان تجارت، بندرهای کانتینری برای افزایش عمق آب اسکله‌ها و کانال‌ها، عرض کانال‌ها، اندازه‌ی جرثقیل‌های ساحلی، ظرفیت انبارهای پایانه و تسهیلات ریلی و کانتینری تحت فشار قرار دارند.

71. Pusan
72. Kaosiung
73. Dubai
74. Hamburg
75. Antwerp
76. New York



تحلیل‌های منتخب در خصوص خبر «تاثیر اتحادهای بزرگ خطوط کشتیرانی روی بنادر و ترمینال‌ها»

سرکار خانم فرناز فریدونیان از دفتر برنامه، بودجه و تحول اداری

کدامیک از بنادر جنوبی ایران در رده بنادر دروازه‌ای (Gate Way) می‌توانند دسته بندی گردند و جذب کشتی‌های بزرگ به این بندر تابع چه فاکتوری می‌باشد؟

در تحلیل خبر مذکور و در پاسخ به اینکه کدامیک از بنادر جنوبی در رده بنادر دروازه‌ای می‌توانند دسته بندی گردند، لازم است ارزیابی بنادر نسبت به عوامل مؤثر در انتخاب بنادر توسط اتحادهای کشتیرانی و از منظر این اتحادها صورت گیرد. همانطور که در متن خبر بیان گردید عوامل بیشماری در این انتخاب تاثیر گذار می‌باشند که از بین آنها ۸ عامل به شرح ذیل در شکل شماره ۲ معرفی شد که در تصمیم‌گیری توسط P3 نقش داشته‌اند:

- ۱- چگونگی قابلیت اطمینان در تحقق زمان بندی بندر
- ۲- منبع تولید بار
- ۳- آیا اپراتور ترمینال بندر مورد نظر به خطوط کشتیرانی وصل می‌باشد.
- ۴- سهولت دسترسی کشتی به بندر
- ۵- آیا بندر در حال حاضر در حداقل یکی از حلقه‌ها قرار گرفته‌است؟
- ۶- مزایا و معایب قرار گرفتن آن بندر در مسیرها چه می‌باشد؟
- ۷- چگونه بیشترین تعداد بنادر در یک مسیر قرار خواهد گرفت؟
- ۸- نحوه سرویس و عملیات تخلیه و بارگیری بندر.

به همراه عوامل فوق معیارهای دیگری نظیر زیر ساختهای موجود در بنادر (تجهیزات- ظرفیت ترمینالها و انبارها)، شاخصهای بهره‌وری، نرمهای عملیاتی، نرخ‌ها و تعرفه‌ها و هزینه‌های عملیاتی می‌توانند در ارزیابی بنادر در نظر گرفته شوند.



در این راستا همچنین پرسشهایی به شرح ذیل به منظور شناسایی وضعیت فعلی بنادر جنوبی ایران در مقایسه با بنادر واقع در مسیر آسیا - اروپای شمالی به ذهن می‌رسد که مستلزم استخراج آمار مربوطه از کشتیهای ورودی به بنادر جنوبی می‌باشد که به نظر می‌رسد در خصوص بنادر ایران اینگونه اطلاعات به صورت منسجم جمع اوری نشده‌است.

۱- ایران و بنادر ایران در کدامیک از مسیرهای کشتیرانی قرار دارند؟

۲- کدامیک از خطوط کشتیرانی از ایران می‌گذرند و کدامیک با یکدیگر اتحاد تشکیل داده‌اند؟ بنادر در چه تعداد از حلقه‌های خطوط و یا اتحادهای کشتیرانی واقع شده‌اند؟

۳- آیا اتحادهای کشتیرانی در رابطه با کشتیهای غیر کانتینری هم وجود دارند؟

در هر حال با داشتن اطلاعات فعلی از بنادر در ارزیابی بندر شهیدرجایی نسبت به معیارهای فوق می‌توان گفت با توجه به اینکه ایران در مسیر ارتباطی شرق آسیا به اروپا و آفریقا قرارداد به لحاظ قابلیت جذب بار پتانسیلهای فراوانی را دارد. ضمن آنکه سهولت دسترسی به این بندر وجود داشته و با توجه به وجود زیرساختها و ترمینالها و تجهیزات تخلیه و بارگیری کانتینر خصوصاً تکمیل طرح توسعه بندر شهیدرجایی ظرفیت لازم را برای تبدیل به بندر دروازه‌ای کانتینری دارا می‌باشد.

همچنین بندر امام خمینی با توجه به دارا بودن زیرساختهای لازم، انبارها و ترمینالها و تجهیزات تخلیه و بارگیری غلات قابلیت قرارگرفتن در رده بنادر دروازه‌ای غلات را دارا می‌باشد.

همچنین بندر چابهار به لحاظ قرارگیری در مسیر ترانزیت شرق ایران با تکمیل طرح توسعه بندر شهید بهشتی شامل دو پست اسکله کانتینری به طول ۷۴۰ متر و آبخور ۱۶ متر و اسکله چند منظوره به طول ۷۰۰ متر و آبخور ۱۴ متر قابلیت تبدیل به بندر دروازه‌ای هم در زمینه کانتینری و هم سایر کالاها را دارا می‌باشد.

در هر حال ارزیابی بنادر نسبت به عوامل ۵، ۶ و ۷ مستلزم در دست داشتن آمار مربوطه می‌باشد. همچنین مقایسه نرم‌های عملیاتی فعلی بنادر، هزینه‌ها و تعرفه‌ها و شاخصهای بهره‌وری با بنادر رقیب در کشورهای همجوار می‌تواند تصمیم‌گیری واقع‌بینانه تری را در خصوص اینکه کدامیک از بنادر ایران را در رده بنادر دروازه‌ای قرار می‌گیرند، در پی خواهد داشت.



جناب آقای علی اشتری از بندر قشم

کدامیک از بنادر ایران می توانند به عنوان بندر دروازه ای معرفی و چه ملزوماتی می بایست داشته باشند؟

ماهیت فعالیت بنادر، جنبه بین المللی بودن آنها هستند. بنادر صرفا پوشش دهنده نیاز واردات و صادرات یک کشور نباید باشند بلکه می بایست بتوانند دروازه ورود و جذب کالا و کانتینرهای ترانشیپی و ترانزیتی سایر کشورها را نیز بر عهده گیرد. به عنوان نمونه از حدود ۲۸ میلیون کانتینر تخلیه و بارگیری شده در بندر سنگاپور در سال ۲۰۱۱ میلادی به میزان ۸۰ درصد آن مربوط به کانتینرهای ترانشیپی بوده که مقصد نهایی آنها کشورهای همجوار می باشند. زیرا کشور سنگاپور صرفا ۴ میلیون نفر جمعیت داشته، وسعتش به اندازه جزیره قشم بوده و طول سواحلش صرفا ۷۰ کیلومتر است با این حال دومین بندر کانتینری جهان محسوب می شود.

- همچنین بندر جبل علی امارات متحده عربی با عملیات ۱۲ میلیون کانتینر در سال ۲۰۱۱ میلادی و لقب گرفتن دهمین بندر برتر کانتینری جهان، در حدود ۵۰ درصد عملیات کانتینری آن مربوط به ترانشیپ است. بنابراین برای آشنا ساختن سایر کشورها با توانمندی ها، زیرساخت ها و روساخت های بندری نیاز به فعالیت های پورت مارکتینگ است.

با توجه به رقابت شدید بنادر در دنیای اقتصادی کنونی بنادر می بایست برای جذب هرچه بیشتر کالا و کشتی از یک طرف زیرساخت ها و امکانات خود را قوی و قوی تر نمایند و از سوی دیگر با انجام فعالیت های بازاریابی بتوانند برای امکانات ایجاد شده که با هزینه سرسام آور مهیا نموده اند کالا و کشتی جذب نمایند. در جنوب شرقی آسیا بنادری نظیر شانگهای، سنگاپور، هنگ کنگ وجود دارند که سالیان متمادی است که آنها در حال رقابت تنگاتنگ برای کسب رتبه برترین بندر کانتینری جهان هستند و هر سال یکی از آنها به آن نائل می شود.

- به عنوان نمونه در سال ۲۰۱۱ میلادی بندر شانگهای چین با عملکرد ۲۹/۱ میلیون کانتینر رتبه اول، بندر سنگاپور با عملکرد ۲۸/۴ میلیون رتبه دوم و بندر هنگ کنگ با ۲۳/۵ میلیون کانتینر رتبه سوم بندر برتر کانتینری جهان را کسب نمودند. در شمال غربی اروپا بنادر رتردام هلند، آنتورپ بلژیک و هامبورگ آلمان رقابت شدیدی با یکدیگر دارند و در منطقه خلیج فارس و دریای عمان بنادر جبل علی، سلاله عمان، شهید رجایی ایران با یکدیگر رقابت می کنند.



با عنایت به موارد ذکر شده بالا و موقعیت مکانی بسیار مناسب بندر شهید رجایی بندرعباس در کشورمان پتانسیل بسیار زیادی برای تبدیل شدن به **gate way** بندر دروازه ای را دارد.

که با توجه به وجود امکانات مطلوب جاده ای و ترانزیتی و ریلی و همچنین موقعیت مکانی مناسب این بندر در دهانه ورودی تنگه هرمز بطوریکه فاصله دهانه تنگه هرمز و مقایسه رفت و برگشت کشتی های سایز بزرگ از ورود به دهانه تنگه هرمز از هر مبدا دنیا به بندر عباس مسافت تقریبی ۸۰ کیلومتر در حالی که از تنگه هرمز به جبل علی تقریباً ۲۳۰ کیلومتر است که در یک رفت و برگشت مسافت ۳۰۰ کیلومتری اضافه می شود. پس از نظر تردد کشتی ها با سایز بزرگ بندرعباس مطلوبیت بیشتری دارد چرا که ۳۰۰ کیلومتر برای کشتیهای بخصوص لاینر کانتینری، مقایسه هزینه ای تن کیلومتر و سوخت بسیار به صرفه تر می باشد. جهت مبدل شدن به بنادر دروازه ای می بایست مسائل مختلف را مد نظر قرار گرفت که از جمله آنها می توان به موارد ذیل اشاره کرد:

۱. ایجاد محیط امن و امکان استفاده از شرکت های خارجی
۲. امکان خارج نمودن بیشترین مقدار سرمایه و سود حاصله
۳. ارتباطات مدون، انرژی ارزان، امکان استفاده از فرودگاه های مجهز و مدرن، امکانات تفریحی مناسب
۴. عدم مقررات سخت و دست و پا گیر برای شرکت ها و فعالان امور صادرات و واردات
۵. جذب بار،
۶. برنامه های اجرایی قابل اعتماد،
۷. توانایی بندر جهت پذیرش کشتی های بزرگ از لحاظ زیر ساخت
۸. میزان سرعت عمل تخلیه و بارگیری،
۹. وجود امکانات و تجهیزات بندری مناسب و ...
۱۰. عدم پهلوگیری شناوران کوچک جهت استفاده حداکثری از امکانات بندر و راندمان
۱۱. افزایش ظرفیت و بالا بردن راندمان و کارایی سیستم
۱۲. پایین بردن متوسط زمان ارائه خدمات به کشتیها
۱۳. کم کردن متوسط زمان انتظار کشتیها برای تخلیه و بارگیری در بنادر



۱۴. اصلاح تعرفه خدمات، پهلوگیری کشتی‌های کوچک کاهش و در مقابل پهلودهی کشتی‌های بزرگ در بنادر کشور افزایش یافت.

۱۵. سیاست اصلاح تعرفه خدمات بندری موجب شد تا کشتی‌های بزرگ تجاری به جای پهلوگیری در بنادر جنوبی خلیج فارس مستقیماً در سواحل ایران پهلوگیری کنند. اعمال تعرفه‌ها و تخفیفات ترجیحی برای مشتریان عمده (خطوط کشتیرانی بزرگ و یا صاحبان عمده کالا).

۱۶. برنامه ریزی جهت کاهش بروز حوادث و سوانح دریایی و ارتقا سطح خدمات امداد و نجات -

۱۷. تبدیل بندر به منطقه آزاد تجاری (FEZ) و یا منطقه ویژه اقتصادی (FEZ) و ارایه تسهیلات گمرکی و تجاری برای جذب بیشتر کالا و کشتی.

۱۸. معرفی توانمندیها و خدمات با حضور در کنفرانس‌ها و نمایشگاه‌های تخصصی حمل و نقل دریایی نظیر - TOC SEATRADE، برگزاری همایش‌ها، سمینارها و نمایشگاه‌های تخصصی، اسپانسر شدن در فعالیت‌های رسانه‌ای که بیننده‌های فراوانی به خود اختصاص می‌دهد، تبلیغات فراوان در رسانه‌های تصویری، بولتن‌های خبری، توزیع کاتالوگ و بروشور، مجلات تخصصی نظیر Cargo System، Containerization International، Fairplay، Port & Harbors و غیره.

۱۹. فعالیتهای بازاریابی بندری الکترونیکی (E-port Marketing)

۲۰. تعیین شعار واقعی برای بندر و عمل به آن برای مثال شعار بعضی بنادر:

شانگهای / بندری که غرب دنیا را به شرق آن متصل می‌کند و انتظارات متخصصان در آن برآورد می‌شود.

سنگاپور / بندری که همه کشتی‌های جهان به آن تردد می‌نمایند.

هنگ کنگ / بندری پیشتاز در ارایه خدمات عالی دریایی.

شن زن - چین / بندری که به واسطه اثرگذاری در اقتصاد کشور باعث رشد و توسعه می‌گردد.

بوسان - کره جنوبی / بندری که به واسطه خدمات برتر، ارزش افزوده جهانی ایجاد می‌نماید.

لس آنجلس / بندری سازگار با شرایط زیست محیطی.



- نینگیو - چین / بندر اصلی برای حمل و نقل کشتی های اقیانوس پیما.
- گوانگجو - چین / مشهور بودن بندر در سطح جهانی به مبدا جاده ابریشم دریایی.
- بندر جبل علی - امارات / بنادر با موقعیت جهانی بین المللی متصل کننده بازارهای جهانی به یکدیگر می باشند.
- بندر رتردام - هلند / بندر جهانی مرکزی.
- تیناجین - چین / دروازه اصلی دریایی برای شمال چین.
- آنتورپ - بلژیک / سریعترین مسیر دسترسی به اروپا.
- هامبورگ - آلمان / بندری که از ایده های جدید استقبال می نماید.



جناب آقای محمد پور حاجی از بندر انزلی

کدامیک از بنادر جنوبی ایران در رده بنادر دروازه ای (Gate way) می توانند دسته بندی گردند و جذب کشتی های بزرگ به این بندر تابع چه فاکتوری می باشد؟

در رده بندی بنادر، بنادر دروازه ای بنداری هستند که خطوط کشتیرانی جهت تخلیه و بارگیری و یا ترانشیپ کالا مستقیماً به آنها تردد می کنند. از نقطه نظر لجستیکی، این بنادر حلقه مهمی در زنجیره تأمین کالا و حمل و نقل به شمار می روند. این نوع بنادر زمینه اتصال وسایط حمل و نقل دریایی را بطور سریع و مرقون به صرفه به سایر وجوه حمل و نقل یعنی ریلی، جاده ای، هوایی و لوله ای در بخش خشکی فراهم می کنند. در چنین مجموعه ای، بروز بودن زیرساختها و روساختهای بندری، دریایی، جاده ای، ریلی و هوایی از اهمیت ویژه ای برخوردار است.

تسریع در تبادل آسان کالا و خدمات و اطلاعات و بروکراسی اجرایی و اداری در چنین بنداری می تواند زمینه موفقیت آنها را فراهم کند. با این ویژگی، کانالهای توزیع کالا از بنادر بطور امن و ایمن و با حداقل هزینه و ریسک، با کیفیت مطلوب و در بازه زمانی منطقی به کلیه پسرانه ها و مقاصد کشور تسری می یابند. با توجه به جهانی شده تجارت و تبادل کالا و رشد سریع تجارت نسبت به رشد اقتصادی کشورها، وجود بنادر دروازه ای نقش مهمی در اقتصاد هر کشور و حتی در اقتصادی کشورهای منطقه دارد.

با در نظر گرفتن موارد فوق، عنوان مقاله را می توان در قالب دو گزینه زیر تحلیل نمود:

۱. وضعیت موجود
۲. وضعیت آینده

وضعیت موجود:

با در نظر گرفتن وضعیت فعلی کشور جمهوری اسلامی ایران از لحاظ زیرساخت های حمل و نقل دریایی و بندری و راههای دسترسی خشکی و همچنین وضعیت ناوگان تجاری و نفتی و خطوط بین المللی کشتیرانی، تنها گزینه موجود که می توان آن را در رده بنادر دروازه ای (Gateway) در نظر گرفت، بندر شهید رجایی است که در جنوبی ترین نقطه کشورمان واقع شده است و بدلائیل زیر در رده بنادر دروازه ای قرار می گیرد:



تصویر: بندر شهید رجایی (منبع: سایت بندر)

۱. موقعیت راهبردی: با توجه به مهمترین عامل موفقیت یک بندر یعنی “موقعیت، موقعیت، موقعیت”، بندر شهید رجایی از نظر جغرافیایی در محلی مناسب و استراتژیک واقع گردیده است. نزدیک این بندر به مسیر تردد کشتی های بزرگ که بار کشورهای حاشیه خلیج فارس و دریای عمان و همچنین سایر کشورهای همسایه ایران و کشورهای CIS را به این منطقه حمل می کنند، موقعیتی ممتاز برای این بندر رقم زده است. همجواری با بازار مصرف بزرگ که از گذشته تاکنون روند ورود کالای به آن سیر صعودی داشته و در آینده افزایش هم خواهد داشت نیز مزید بر علت ورود کشتیهای بزرگ به بنادر حاشیه و اخیرا به بندر شهید رجایی شده است. بر عکس کشورهای اروپایی، اقتصاد کشورهای حاشیه خلیج فارس در بحرانهای اخیر آسیب چندانی ندید زیرا منبع درآمد این کشورها (توریسم، درآمد حاصل از ارزش افزوده و صادرات مجدد، ترانزیت، درآمد نفتی و سرمایه گذاری بر طرح های صنعتی، معدنی و کالاهای با ارزش در کشورهای دیگر) آنچنان تحت تأثیر رکود غرب قرار نگرفت. بندر شهید رجایی دارای عمق مناسبی برای ورود کشتی های نسل جدید می باشد و ورود کشتی های بزرگ به ترمینال کانتینری مؤید آمادگی زیر ساخت دریایی برای پذیرش چنین کشتی هایی است. مسیر منتهی به بندر نیز با لایروبی منظم، ایمنی لازم برای ورود کشتی ها را فراهم می نماید. دریا عمدتا در این محل آرام بوده و پدیده جزر و مد حداقل و حداکثر آبخور برای ورود به بندر را تحت تأثیر قرار می دهد. در صورت مراجعه خطوط اصلی کشتیرانی به این بندر، کشتیرانی فیدری به سایر کشورهای منطقه و بخصوص بنادر ایرانی فعال گردیده و نقش بندر دروازه ای آن پررنگ



می شود. با وجود ویژگی های فوق، دور بودن مراکز صنعتی و تولیدی به بندر می تواند به عنوان یک نقطه ضعف نه برای بندر، بلکه برای جانمایی کلان صنایع مادر در نظر گرفته شود.

۲. با در نظر گرفتن دو اصل سرعت و قابل اعتماد بودن خدمات، بندر شهید رجایی با همت اپراتورهای خود می تواند زمینه بهره وری در ارائه خدمات را به مشتریان خود فراهم کند. با در نظر گرفته همسایه قوی در جنوب (جبل علی) وقت آن است که زیرساخت نرم افزاری و سخت افزاری دو اصل فوق فراهم تا خطوط کشتیرانی با فراغ خاطر به این بندر مراجعه نمایند. کاهش زمان ماندگاری کشتی در بندر (Port Time) با بهره گیری از نیروی انسانی متخصص و تجهیزات مدرن می تواند در کاهش هزینه های کشتی های غول پیکر و ثبات و ارتقای سهم بازار این بندر تأثیر گذار باشد. توجه به نیاز مشتریان می تواند زمینه رضایت آنان را فراهم نماید. عامل مهم دیگر منطقی نمودن تعرفه ها و حقوق و عوارض بندری است.

۳. تجهیز به زیرساخت مناسب و مدرن نظیر تعداد اسکله های کانتینری، تعداد جرثقیل های نسل جدید، یدک کش های قوی و قدرتمند، و تجهیزات تبادل الکترونیکی اطلاعات (EDI) در محدوده بندری و عملیاتی در کنار کیفی بودن هر کدام از موارد فوق، کانال کشتیرانی عمیق و ایمن مجهز به علائم کمک ناوبری، زیرساختهای ارتباطی مناسب در کنار بندر می تواند از مواردی باشد که هر خط کشتیرانی دارای کشتی های بزرگ، آنها را در اولویت تردد خود قرار می دهند. بدیهی است بندری که فاقد زیرساختهای قوی ارتباط باشد با تراکم مواجه شده و تبدیل به گلوگاه می شود.

۴. دسترسی مناسب به سایر بنادر منطقه، مسیرهای تجاری و ترانزیتی و همچنین ارتباط با کریدورها می تواند بندر شهید رجایی را در موقعیت مناسبی از لحاظ دسترسی قرار دهد. فراوان بودن کشتی های فیدری در منطقه و برقراری ارتباط مؤثر کشتی های بزرگ با کشتی های فیدری در فرآیند ترانشیپمنت، می تواند این بندر را بر اساس برنامه زمانبندی معین به سایر بنادر متصل و مرتبط سازد. بدیهی است هر چه قدر ورود کشتیهای بزرگتر به بندر شهید رجایی تسهیل شود، جاذبه بیشتری برای حمل و نقل فیدری و تردد آنها به این بندر ایجاد خواهد شد. به همان نسبت در صورتیکه تعداد مراجعه کشتی های یک خط کشتیرانی به بندر در مدت زمانی کوتاه بیشتر شود^{۷۷}، شرکت های حمل و نقل و فرستندگان کالا گزینه بیشتری برای ارسال کالاهای خود خواهند داشت و این موجب ایجاد قیمت رقابتی حمل خواهد شد. با توجه به اهمیت

⁷⁷ More Frequency

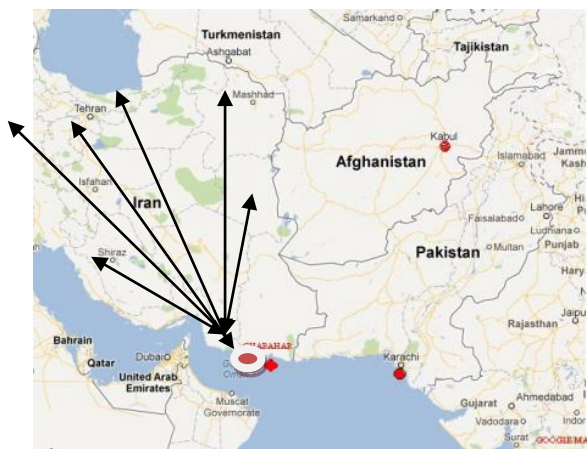


زمان انتظار برای خطوط کشتیرانی که جهت ترانشیپ به بندر شهید رجایی مراجعه می نمایند، بسیار حیاتی خواهد بود که در حداقل زمان، کانتینرهای ترانزیتی به سایر وجوه حمل و نقل جهت ادامه مسیر تحویل داده شوند.

۵. طیف وسیع خدمات بندری در بندر دروازه ای می تواند انگیزه مضاعف برای ورود خطوط کشتیرانی بزرگ به این بندر شود. ارائه خدمات یکپارچه سوخت رسانی، آبرسانی، راهنمایی، انبارداری، انبار کالاهای سردخانه ای، و سایر خدمات ارزش افزوده به کشتی ها موجب می شود بیشترین خدمات در کمترین زمان با انعطاف پذیری مورد نیاز به مالک شناور تحویل گردد. در صورت تبدیل بندر به یک مرکز توزیع کالا، طیف وسیعی از کالاها برای توزیع در مسیر لجستیکی خود به بندر وارد می شوند و ارائه خدمات ارزش افزوده به آنان می تواند جایگاه بندر را ارتقاء بخشد. به عبارت دیگر، در صورتیکه بندر دروازه ای نظیر بندر شهید رجایی با نگاه لجستیکی در نظر گرفته شود، نقش مهمتری را ایفا خواهد نمود و تردد کالای بیشتر در بندر موجب جذب کشتی و تردد کشتی بیشتر موجب ورود کالای بیشتر به بندر خواهد شد.

۶. خوشنامی در ارائه خدمات بدون خسارت به مشتریان نیز می تواند بندر دروازه ای شهید رجایی را برای ورود صاحبان کالا، فعالیت شرکتهای حمل و نقل و تردد خطوط مطرح کشتیرانی ترغیب نماید.

وضعیت آینده:



در شرایط ایده آل و در صورتیکه تمامی زیرساختها و روساختهای مدرن و مورد نیاز بندری و دریایی به همراه موج شکن های طولی در بندر چابهار فراهم شود، این بندر نیز می تواند گزینه بندر دروازه ای برای کشورمان باشد. بندر چابهار در صورت تکمیل طرح توسعه خود و برقراری ارتباط جاده ای (آزاد راه) و ریلی (دوخطه مجهز با لوکوموتیوهای باری جدید) و هوایی (ایجاد جاذبه برای



تردد هواپیماهای باری) با مرکز و سایر استانها می تواند گزینه جدیدی برای ورود کالاها به این بندر و ایفاگر نقش توزیع کننده کالا در منطقه باشد. بهره گیری از عمق مناسب برای ورود کشتی های غول پیکر نسل جدید ، نزدیکی به مسیر اصلی کشتیرانی شرق به غرب، نزدیکی به کشورهای محصور در خشکی در شرق و شمال شرق ایران، می تواند عامل جذب کالاهای ترانزیتی و گذر آنها از کشور به مقصد باشد.



جناب آقای سجاد قاسمی از بندر شهید رجایی

کدامیک از بنادر جنوبی ایران در رده بنادر دروازه‌ای (Gate Way) می‌توانند دسته‌بندی گردند و جذب کشتی‌های

بزرگ به این بندر تابع چه فاکتوری می‌باشد؟

رشد بازار جهانی در سال ۲۰۱۵

رشد تقاضای کانتینری در سال ۲۰۱۴ با توجه به حجم عظیم تجارت جهانی با تغییرات زیادی همراه بود به طوری که از میزان تخمین زده شده آن (۴/۶٪) به (۵/۴٪) ارتقاء یافت از طرف دیگر رشد حجم ظرفیت کانتینری کشتی‌ها در سال ۲۰۱۴ به علت تأخیر در تحویل کشتی‌های سفارش داده شده با رکود مواجه شد و از (۶/۷٪) تخمین زده شده به (۵/۸٪) رسید. تأخیر در تحویل کشتی‌ها در سال ۲۰۱۴ موجب تحویل در سال آینده و اضافه شدن این حجم ظرفیت کانتینری در سال ۲۰۱۵ می‌شود و ایجاد یک فاصله زیادی در بازار عرضه و تقاضا را به وجود می‌آورد و با توجه به پیش‌بینی‌های انجام شده این میزان در سال ۲۰۱۵ برابر (۲/۴٪) می‌باشد که خیلی بیشتر از میزان (۰/۴٪) در سال ۲۰۱۴ است. طی سال ۲۰۱۴ میزان کرایه کشتی‌ها با توجه به موقعیت عرضه و تقاضای کانتینری به دلیل تأخیر دارای وضعیت خوبی بود اما در سال پیش رو تحویل کشتی‌های جدید باعث ایجاد تغییراتی در عرضه و تقاضا گشته و موجب تنش‌هایی می‌شود که به تغییراتی در کرایه بار می‌انجامد. هزینه سوخت پایین نیز تأثیرات زیادی را در کرایه کشتی‌ها به وجود می‌آورد که به نفع مصرف‌کنندگان است، به دلایل فوق کرایه کشتی‌ها در سال پیش رو با کاهش ۵ الی ۱۰ درصدی همراه است که در نهایت باعث سوددهی قابل توجه صنایع می‌گردد که این خود دلیل رشد صنعت کانتینری در سال ۲۰۱۵ است. از طرف دیگر صندوق بین‌المللی پول IMF رشد تجارت جهانی را در سال‌های ۲۰۱۴ و ۲۰۱۵ به ترتیب برابر (۳/۸٪) و (۵/۱٪) پیش‌بینی کرد که از رشد (۲/۷٪) در سال ۲۰۱۳ نیز بیشتر است. علاوه بر این صندوق بین‌المللی پول رشد واردات آمریکا و اروپا را تا رسیدن به مرز (۵/۴٪) و (۴/۰٪) هم تخمین زده است همچنین صادرات چین نیز با رشد فزاینده‌ای در سال ۲۰۱۴ همراه بود که به طور مثال می‌توان رشد (۱۲٪) را طی ماه‌های جولای تا اکتبر را نام برد که به بهبود تقاضای تجارت جهانی مرتبط است. به دلایل فوق رشد بازار جهانی کانتینری هم در سال ۲۰۱۵ و بعد از آن با بهبود زیادی همراه خواهد بود.

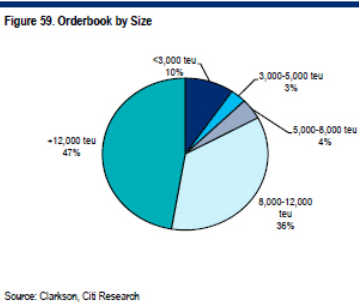
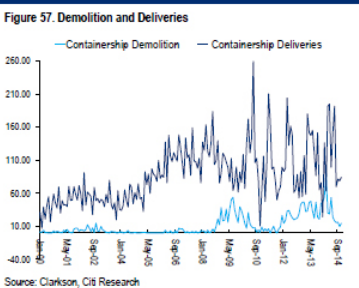
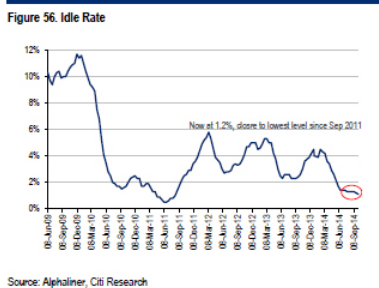


Figure 55: Clarkson Container Shipping Demand Estimates for 2014E and 2015E

Region	2013	2014	2014E	2015E
Transpacific	20.8	21.7	22.4	23.4
Atlantic	8.99	8.78	8.78	8.98
Asia - Europe	20.1	21.2	22.4	23.9
Global %	22.3%	22.5%	22.7%	22.7%
India/Asia	41.6	44.6	46.1	51.8
Europe %	7.2%	7.2%	7.4%	7.7%
North America E/W	19.5	20.1	21.5	23.1
Growth %	3.6%	3.1%	7.0%	7.4%
North-South	22.6	23.9	25.8	27.5
Growth %	1.2%	4.7%	5.9%	6.2%
Other	17.9	18.4	19.5	20.5
Growth %	4.1%	2.8%	8.9%	5.9%
Total Trade	141.2	154.9	164.5	173.3
Annual growth	3.2%	5.9%	8.2%	6.7%



در سال ۲۰۱۵ به دلیل اینکه شرکت‌های کشتی‌رانی به دنبال کشتی‌هایی با هزینه‌های کمتر بوده‌اند عمدتاً با کشتی‌های کانتینری با ظرفیت‌های بالا وارد بازار می‌شود بر طبق اطلاعات به‌دست‌آمده از Clarkson, container capacity in the orderbook بیش از ۸۳٪ این کشتی‌ها با ظرفیت‌های بالای ۸۰۰۰ TEU می‌باشند.



بنادر همسایه

طبق اطلاعات منتشرشده از JOC Group Inc. در جداول زیر قابل مشاهده است که بنادر جبل علی و خورفکان در خاورمیانه به‌عنوان بنادر چهارم و پنجم در امر تخلیه و بارگیری کانتینری محسوب می‌شوند و همچنین این بنادر در محدوده اروپا و خاورمیانه و آفریقا در رده‌های اول و دوم هستند از طرف دیگر ترمینال اپراتورهای استقرار یافته در این دو بندر به‌عنوان اپراتورهای در رده ۱۰ و ۱۱ جهانی می‌باشند. از طرف دیگر بندر جبل علی در طبقه‌بندی بنادر با موضوع ورود کشتی‌های زیر ۸۰۰۰ TEU در رتبه دوم جهانی است و بندر صلاله عمان نیز در رتبه ۱۰ جهان واقع شده، در طبقه‌بندی بنادر با موضوع ورود



کشتی‌های بالای ۸۰۰۰ TEU بندر جبل علی به همراه بندر خورفکان در رده دوم و سوم جهانی هستند که نشانه رشد این دو بندر همسایه به سمت کشتی‌های بزرگ است.

Top global ports, based on average 2013 container moves per-ship, per-hour on all vessel sizes.

TOP PORTS: WORLDWIDE

PORT	COUNTRY	2013 BERTH PRODUCTIVITY	2012 BERTH PRODUCTIVITY
Tianjin	China	130	89
Qingdao	China	126	98
Ningbo	China	120	89
Jebel Ali	United Arab Emirates	119	79
Khor al Fakkan	United Arab Emirates	119	79
Yokohama	Japan	108	82
Yantian	China	106	79
Xiamen	China	106	80
Busan	South Korea	105	84
Nansha	China	104	73
Shanghai	China	104	71
Dalian	China	104	85
Mawan	China	95	72
Taipei	Taiwan	93	NA
Salalah	Oman	91	70
Kaohsiung	Taiwan	91	76
Balboa	Panama	91	46
Nhava Sheva (Jawaharlal Nehru)	India	91	78
Chiwan	China	88	NA
Long Beach	U.S.	88	80

JOC GROUP | PORT PRODUCTIVITY

Source: JOC Group Inc.
Port Productivity Data

TOP PORTS: EUROPE, MIDDLE EAST, AFRICA

PORT	COUNTRY	2013 BERTH PRODUCTIVITY	2012 BERTH PRODUCTIVITY
Jebel Ali	United Arab Emirates	119	81
Khor al Fakkan	United Arab Emirates	119	74
Salalah	Oman	91	72
Bremerhaven	Germany	86	62
Mina Khalifa/Abu Dhabi	United Arab Emirates	86	NA
Rotterdam	Netherlands	86	63
Southampton	U.K.	81	71
Hamburg	Germany	81	62
Algeciras	Spain	76	53
Barcelona	Spain	71	41

JOC GROUP | PORT PRODUCTIVITY

Source: JOC Group Inc.
Port Productivity Data

Ranking the Terminals

Top global terminals based on average 2013 container moves per-ship, per-hour on all vessel sizes.

TOP TERMINALS: WORLDWIDE

TERMINAL	PORT	COUNTRY	2013 BERTH PRODUCTIVITY
APM Terminals Yokohama	Yokohama	Japan	163
Tianjin Port Pacific International Terminal	Tianjin	China	144
Ningbo Beilun Second Container Terminal	Ningbo	China	141
Tianjin Port Euroasia International Container Terminal	Tianjin	China	139
Qingdao Qianwan Container Terminal	Qingdao	China	132
Xiamen Songyu Container Terminal	Xiamen	China	132
Tianjin Five Continents International Container Terminal	Tianjin	China	130
Ningbo Gangji (Yining) Terminal	Ningbo	China	127
Tianjin Port Alliance International Container Terminal	Tianjin	China	126
DP World-Jebel Ali Terminal	Jebel Ali	United Arab Emirates	119
Khorfakkan Container Terminal	Khor al Fakkan	United Arab Emirates	119

By Ship Size

8,000-TEU VESSELS AND LARGER

Top global ports and terminals, based on average container moves per-ship, per-hour on 8,000-TEU vessels and larger.

GLOBAL PORTS

PORT	COUNTRY	2013 BERTH PRODUCTIVITY	2012 BERTH PRODUCTIVITY
Yokohama	Japan	191	149
Khor al Fakkan	United Arab Emirates	179	154
Jebel Ali	United Arab Emirates	157	125
Tianjin	China	150	124
Ningbo	China	147	117
Balboa	Panama	146	NA
Qingdao	China	142	136
Xiamen	China	125	100
Yantian	China	119	106
Dalian	China	118	112

VESSELS LESS THAN 8,000 TEUS

Top global ports and terminals, based on average container moves per-ship, per-hour on vessels less than 8,000 TEUs.

GLOBAL PORTS

PORT	COUNTRY	2013 BERTH PRODUCTIVITY	2012 BERTH PRODUCTIVITY
Qingdao	China	107	80
Jebel Ali	United Arab Emirates	103	77
Busan	South Korea	98	77
Tianjin	China	94	70
Shanghai	China	93	79
Ningbo	China	93	77
Nansha	China	91	NA
Nhava Sheva (Jawaharlal Nehru)	India	89	79
Mawan	China	88	67
Salalah	Oman	88	70



نتیجه‌گیری

با توجه به اینکه بنادر آسیایی از لحاظ ورود کشتی‌های بزرگ (Mega Ship) خیلی پیشرفته‌تر از بنادر اروپایی و آمریکایی هستند رشد به سمت قبول کشتی‌های بزرگ‌تر در آینده به سمت بنادر مؤثرتر در حمل کانتینر تغییر پیدا می‌کند. از این رو با وجود بنادر همسایه جبل علی، خورفکان و صلاله در دو طرف تنگه هرمز از لحاظ دسترسی زودتر و به لحاظ سائز کشتی ورودی و بازدهی این بنادر در سطح جهانی، همچنین کاهش قیمت اجاره کشتی در سال آینده و تمایل خطوط لاینر برای کاهش هزینه‌های به استفاده از کشتی‌های بزرگ‌تر و بنادر با ظرفیت بالاتر و بازدهی بیشتر به دلیل کاهش کرایه کشتی‌ها در سال آینده می‌توان این‌طور نتیجه گرفت که با توجه به فاکتورهایی که در متن به آن‌ها اشاره شد بندر شهید رجایی به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر کانتینری کشور توان رقابت با این بنادر را نداشته و به نظر نمی‌رسد بتواند سهمی از این رشد جهانی را به خود تخصیص دهد.



سازمان بنادر و دریانوردی

لطفاً دیدگاه ها و نقطه نظرات خود را برای مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی ارسال نمایید. این خبرنامه تنها بار آسمانی و

مساحت شما همکاران فریخته امکان بهبود خواهد داشت.

Phone : +982184932131

Fax : +982184932137

researchcenter @ pmo.ir

مرکز بررسی ها و مطالعات راهبردی



Masir

The First Port & Maritime Analytical & Didactic E-Newsletter with a view to Growth & Development Paths of the World Port & Maritime Industry

Vol 1, No 1 (2014)

