

(مقاله پژوهشی)

## تجزیه و تحلیل استراتژیک اراضی پشتیبانی بندر امام خمینی (ره) با استفاده از ماتریس سوات

سعید صف شکن<sup>۱\*</sup>، همایون یوسفی<sup>۲</sup>[saeedsafshekan55@gmail.com](mailto:saeedsafshekan55@gmail.com)

۱-دانشجوی کارشناسی ارشد حمل و نقل دریایی- دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر  
 ۲- مدیر گروه حمل و نقل دریایی، دانشکده اقتصاد و مدیریت دریا، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر

### چکیده

هدف این تحقیق توسعه و بهینه‌سازی محدوده‌های پشتیبانی بندر امام خمینی (ره) از طریق شناسایی نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید این اراضی در بندر مورد کاوی است. این تحقیق در دو مرحله انجام شده است. در مرحله اول با استفاده از تحقیقات گذشته، عوامل اثرگذار بر اراضی پشتیبانی و وضعیت کلی بندر امام خمینی شناسایی شدند. در مرحله دوم این عوامل در پرسشنامه تهیه شدند و بین نمونه تحقیق پخش شد که ۱۲۶ نفر از کارشناسان فله، کانتینری و حمل یکسره، امور بندری و دریایی، مهندسين مشاور و مطالعاتی، مدیران عملیات بندری و دریایی و تجار و بازرگانان فعال بندر امام خمینی بودند. از مهمترین نتایج تحقیق می‌توان به وجود زیرساخت‌های اساسی همچون آب و برق و استقلال شرکت‌ها (قوت)، فقدان سیستم‌های تخلیه و بارگیری مدرن در اراضی و نداشتن نرم افزارهای مدرن لجستیکی (ضعف)، تمایل کشورهای CIS به ترانزیت کالا از بندر امام خمینی و امکان توسعه و گسترش اراضی پشتیبانی (فرصت) و توسعه ۲۷۰۰ هکتار اراضی پشتیبانی بندر شهیدرجایی و بروکراسی اداری پیچیده (تهدید) اشاره کرد.

واژگان کلیدی: بندر امام خمینی، اراضی پشتیبانی، ماتریس سوات

10.22034/ijmst.2022.73753.1329 DOI



تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۹/۱۰/۲۴

تاریخ بازنگری مقاله: ۱۴۰۰/۰۳/۰۹

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۰/۰۶/۰۷

صص ۳۲-۴۰

## ۱ - مقدمه

امروزه صنعت حمل و نقل دریایی از اهمیت به سزایی در چرخه اقتصادی کشورها برخوردار است؛ زیرا قریب ۹۰ درصد صادرات و واردات و به طور کلی حمل و نقل کالا در دنیا از طریق دریا صورت می‌گیرد. حجم بالای تجارت دریایی و افزایش روزافزون آن، در کنار افزایش سائز کشتی‌ها، ارتقاء بنادر و افزایش جمعیت در نتیجه افزایش تقاضا از جمله عواملی است که فلسفه وجودی بنادر را توجیه می‌کند. فلسفه وجودی بنادر با عملیات تخلیه و بارگیری کالا معنی پیدا می‌کند و با کیفیت و سرعت در انجام عملیات تخلیه و بارگیری ادامه یافته و به رشد و نمو و بالندگی می‌رسد [۱].

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی امور حاکمیتی و تصدی‌گری کلیه فعالیت‌های بندری و دریایی کشور نقش ارزنده‌ای در ارتقاء جایگاه کشور بویژه در عرصه‌های تجارت و حمل و نقل ایفا می‌کند. ایفای این نقش نه تنها مستلزم وجود قوانین و مقررات بلکه تامین زیرساخت‌هایی است که سرمایه‌گذاران بتوانند در آنها نسبت انجام فعالیت‌های صنعتی و خدماتی اقدام نمایند [۲]. در راستای اهداف عالی این سازمان، سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در بخش‌های دریایی و بندری بصورت مستقیم و از طریق جذب سرمایه‌گذاری غیر دولتی داخلی و خارجی به عمل آورده است. با توجه به رسالت سازمان بنادر و دریانوردی مبنی بر ارتقاء نسل بنادر به منظور افزایش قدرت رقابت‌پذیری بنادر، کاهش قیمت تمام شده محصولات صادراتی و وارداتی، افزایش درآمدهای ارزی و ریالی و ایجاد فرصت‌های شغلی، لازم است جهت واگذاری اراضی پشتیبانی بنادر به شرکت‌های مختلف اقتصادی، از یک استراتژی مشخص پیروی گردد و با درک محیط پیرامونی و موقعیت و جایگاه بندر در منطقه همچنین نگاه به آینده پیش رو آتیه مطلوبی را برای منطقه رقم بزند.

مسئله‌ای که در حال حاضر اراضی پشتیبانی با آن مواجه است توسعه بنادر رقیب داخلی مخصوصاً بندر شهید رجایی است که مطالعات اولیه برای ۲۷۰۰ هکتار اراضی پشتیبانی خود را کرده است و درصدد فراهم آوردن امکانات اولیه در آن می‌باشد. از سویی دیگر بندر امام خمینی در اراضی پشتیبانی خود با مشکلاتی همچون خالی بودن انبارها (ماه‌های شهریور و مهر و آبان هر سال) به دلیل کاهش واردات و نیز مشکلات ترافیکی در محدوده

اراضی پشتیبانی در ایام شلوغ سال (فصول زمستان و بهار) می‌باشد. بنابراین لازم است تا اراضی این بندر از دو بعد داخلی و خارجی مورد بررسی قرار گیرند تا قوت‌ها و فرصت‌ها جهت معرفی ویژگی‌های این اراضی و ضعف‌ها و تهدیدات جهت رفع آنان شناسایی گردند.

اجرای این تحقیق از آن جهت دارای اهمیت است که بندر امام خمینی معروف‌ترین و برترین بندر کشور در زمینه کالاهای فله است. برای آنکه این بندر بتواند این نقش خود را به صورت صحیح و کارا انجام دهد ۶۰۰ هکتار اراضی بندر را برای سرمایه‌گذاری در زمینه ساخت و ساز انبارهای نهاده‌های دامی و دیگر کالاهای فله همچون شکر فراهم کرده است. در حال حاضر، ۳۲ شرکت در این اراضی سرمایه‌گذاری کردند که سالیانه نزدیک به ۳ میلیون تن کالای اساسی کشور وارد می‌کنند. بنابراین لازم است تا وضعیت فعلی اراضی این بندر از منظر درونی و بیرونی مورد بررسی قرار گیرد و کاستی‌های آن شناسایی شود و برای تمامی حالات ممکن استراتژی‌ی تعریف شوند تا در موقع لزوم این استراتژی‌ها بکار گرفته شوند.

## ۲- بنادر و اراضی پشتیبانی

بر اساس مطالعات Wiegman و همکاران در سال ۲۰۰۸، در دنیای کشتیرانی امروز، میزان در دسترس بودن بندر به اراضی پشتیبانی‌های مناسب برای حمل و نقل یکی از عوامل موثر در جذب خطوط کشتیرانی به سمت بنادر است.

بنادر بطور سنتی جهت بهبود کارایی خود بر تجهیز و توسعه فیزیکی تمرکز می‌کنند؛ لیکن در سال‌های اخیر، همزمان با افزایش رقابت بین بنادر در کسب سهم بیشتر در زنجیره تامین، مقامات بندری رو به سرمایه‌گذاری در محیط‌های همجوار بنادر و اراضی پشتیبانی‌های آنها نموده‌اند [۳]. اراضی پشتیبانی بندر بر اثربخشی عملیات تخلیه و بارگیری، مکان تجهیزات و ترمینال‌های داخلی و در مجموع بر رقابت‌پذیری بندر بسیار موثر است [۴]. نتایج مطالعات McCalla (1999) نشان می‌دهد که هزینه‌های اراضی پشتیبانی در مبدا و مقصد از هزینه‌های حمل و نقل دریایی بیشتر می‌باشد. علاوه بر این، عملکرد پایین اراضی پشتیبانی بنادر نتایجی همچون از دست دادن خط

بازارهای انحصاری هر بندر بستگی داشته باشد، به شبکه کریدورهای حمل و نقل چند وجهی سرویس دهنده به آن بستگی دارد. همین امر سبب رقابت مستقیم بنادر مختلف (حتی آن هایی که در مکان های جغرافیایی کاملاً دور از هم قرار دارند) شده است. امروزه ثابت شده است که رشد و توسعه هر بندر مستقیماً تحت تاثیر اراضی پشتیبانی آن بندر است [۱۰].

بر اساس مطالعات چراغی (۱۳۹۱) راهکارهای افزایش کارایی دسترسی به اراضی پشتیبانی بنادر عبارتند از [۱۱]:

- زیرساخت های حمل و نقل به اراضی پشتیبانی ها بایستی به خوبی و به طور کافی ایجاد شوند.
- کارایی بهره برداری و استفاده از زیرساخت های حمل و نقل
- نیاز به جذب ارائه دهندگان خدمات توسط بخش خصوصی (مثل خدمات ارائه شده در ترمینال ها، خدمات فیدری، خدمات حمل و نقل زمینی).
- نیاز فزاینده به سیستم حمل و نقل اراضی پشتیبانی ای بنادر
- زنجیره های حمل و نقل می بایست به خوبی هماهنگ و مدیریت شوند.

### انواع محدوده ها در اراضی پشتیبانی

تعریف و حدفاصل هر یک از محدوده ها در جدول ۱ نشان داده شده است.

جدول (۱) تعریف و حدفاصل هر یک از محدوده ها [۱۲]

محدوده دریایی	محدوده فعالیت های تخلیه و بارگیری	خدمات مرتبط بندری و صنایع پشتیبانی	حفاظت شده محیط زیستی
محدوده که در پائین تر از خط آب مد قرار دارند و در حال حاضر در حال دسترسی	محدوده اسکله و پیشخوان آن برای استقرار تجهیزات تخلیه و بارگیری، توقف وسایل حمل یا	اراضی واقع شده در پشت محدوده خدمات بندری و محدوده اراضی که مناسب	محدوده در برگیرنده اراضی است که احتمالاً در حال حاضر به دلیل اهمیت محیط زیستی بالا و

کشتیرانی، کاهش حجم تجارت بین المللی و افزایش هزینه های محیط زیستی و اجتماعی را به همراه دارد [۵]. گسترش اراضی پشتیبانی به نوع کالا (فله، کانتینر و ...)، زمان (اثرات فصلی، سیکل اقتصادی، تغییرات تکنولوژیکی، تغییرات در خط و مشی حمل و نقل و ...) و شیوه حمل و نقل آن بستگی دارد [۶]. احداث کریدورهای ترانزیتی سبب تغییر رابطه بنادر با اراضی پشتیبانی هایشان گشته است، بطوریکه در گذشته، انتخاب بنادر براساس ویژگی های فیزیکی شان از قبیل دسترسی به دریا، تجهیزات و عملکرد اسکله ها بود. اما امروزه، رقابت بین بنادر در اثربخشی عملیات بیرون از بندر و ارتباط با زمین های مجاور بندر (اراضی پشتیبانی) است [۷]. در لغت، اراضی پشتیبانی به معنای زمین پست یک شهر و یا یک بندر است. لیکن در بعد تخصصی، اراضی پشتیبانی عمدتاً به محیط و زمین هایی اطلاق می گردد که در مجاورت یا داخل بندر قرار دارند و از طریق مهیا کردن فعالیت های تجاری گوناگون، نقش مهمی در عملکرد بندر ایفا می کنند [۴]. اراضی پشتیبانی همچنین به منطقه ای از بندر که در آن کالاهای وارداتی توزیع و کالاهای صادراتی جمع آوری می شود نیز گفته می شود [۸]. در بررسی که در میان خطوط بزرگ کشتیرانی جهان صورت گرفته است، کیفیت اراضی پشتیبانی بنادر پس از فاکتور هزینه عملیات حمل و نقل، دومین عامل مهم در رقابت بین بنادر معرفی شده است. اراضی پشتیبانی بندر یکی از مهمترین مفاهیم اصلی در جغرافیای حمل و نقل است که می تواند مفهومی دو پهلو داشته باشد [۹]. ایده اراضی پشتیبانی بندر طی تحولاتی که اخیراً در صنعت حمل و نقل دریایی، خصوصاً ظهور کانتینر رخ داده است، مورد توجه بسیاری از مدیران بنادر قرار گرفته است. یک اراضی پشتیبانی موفق نیازمند به ترکیبی کارا از حمل و نقل دریایی، ریلی و جاده ای می باشد.

اراضی پشتیبانی بندر ترکیبی از دو بخش اصلی و حاشیه رقابتی است. اراضی پشتیبانی اصلی، محیطی انحصاری است که یک بندر تحت پوشش مستقیم داشته و در امور تخلیه و بارگیری در آن دارای موقعیت انحصاری است. در مقابل اراضی پشتیبانی رقابتی، محیط بیرونی است که بیش از دو بندر جهت جذب مشتری و انحصار کالا در آن رقابت می کنند [۷]. امروزه، مرز اراضی پشتیبانی بین بنادر مختلف بیش از آنکه به موقعیت فیزیکی و یا

به بندر را فراهم می‌کنند	قراردادن موقتی کالای تخلیه شده از کشتی یا کالای منتظر بارگیری به کشتی	استفاده برای طیف وسیعی از صنایع و خدمات بازرگانی هستند	پس از بررسی‌های کارشناسی به عنوان منطقه حفاظت شده اطراف بندر شناسایی
--------------------------	---	--	--

بررسی است تغییراتی است که با وارد شدن اراضی پشتیبانی به فعالیت های بندر، در ماهیت و فرایند فعالیت های بندر بوجود آورده است. بنابراین ضروری است که کارکرد دروازه ورودی بندر و نظام ورود و خروج کالا مورد توجه و بررسی قرار گیرد.

در تحقیقی که توسط دولت استرالیا در بندر بریزین تحت عنوان "طرح استفاده از اراضی بندر بریزین" بین سالهای ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۵ صورت پذیرفته است، مسائل مهمی همچون اصول ایمنی، مسائل زیست محیطی و عمق کانال دسترسی مورد توجه و بررسی قرار گرفته است. سپس با بررسی و مطالعه ۳۰ ساله چندین نوع فعالیت بندری از قبیل کانتینر، جنرال کارگو، فله خشک میزان نیاز به هر کدام از فعالیت ها را سنجیده و قطعه مناسبی را برای آن در نظر گرفته است.

#### ۴- روش تحقیق

این تحقیق از نظر هدف کاربردی و نوع پژوهش، تحقیق توصیفی از نوع پیمایشی می‌باشد؛ زیرا تصویری از وضعیت موجود ارائه می‌دهد و بر حسب هدف از نوع کاربردی است چرا که هدف آن توسعه و ارتقاء اراضی پشتیبانی بندر امام خمینی (ره) است.

متغیرهای تحقیق شامل متغیرهای وابسته و مستقل می‌باشد. در این تحقیق، اراضی پشتیبانی بندر امام خمینی، متغیر وابسته و زیرساخت‌های لازم منطقه آزاد شدن یک بندر، متغیر مستقل می‌باشد.

در این تحقیق بر اساس هدف‌ها و سوالات تحقیق، از پرسشنامه با سوالات بسته- پاسخ برای کسب داده‌ها استفاده شده است. پرسشنامه تحقیق از سه بخش تشکیل شده است. در بخش اول سوالات جمعیت شناختی شامل شغل و سابقه کار پاسخ دهندگان پرسیده شده است. بخش دوم شامل ۱۳ سوال (۷ سوال درباره فرصت‌ها و ۶ سوال درباره فرصت ها) و بخش سوم شامل ۱۲ سوال (۶ سوال درباره قوت ها و ۶ سوال درباره ضعف ها) بندر امام خمینی در زمینه اراضی پشتیبانی است. جدول ۱ فاکتورهای شناسایی شده را نشان می دهد.

#### بررسی اراضی پشتیبانی بندر امام خمینی

به دنبال ابلاغ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی از سوی مقام معظم رهبری، اقدامات گسترده‌ای برای جذب سرمایه‌گذاران خصوصی جهت سرمایه‌گذاری در بخش‌های مختلف منطقه ویژه اقتصادی در دستور کار قرار گرفت. یکی از برنامه‌های جدی این منطقه ویژه واگذاری اراضی پشتیبانی به صورت اجاره به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی است.

عمده فعالیت های جاری در اراضی پشتیبان بندر امام خمینی همانند بندر شهید رجایی معطوف به خدمات انبارداری و ذخیره سازی، جابجایی کالا و خدمات کانتینری است، اما در مقایسه با بندر شهید رجایی، اراضی پشتیبان بندر امام خمینی طیف وسیع تری از فعالیت های اقتصادی را در خود جای داده است. ترمینال کالاهای عمومی و فله خشک، ترمینال های تخصصی، ترمینال و پایانه نفتی، انبارهای نفتی، انبار و سیلوی غلات، انبارهای عمومی، کارخانه، انبار و مخازن روغن خوراکی، کارگاه‌های فنی و مراکز تعمیراتی و خدماتی و کارخانه و انبار شکر از جمله زمینه هایی هستند که سرمایه‌گذاری‌های مناسبی در این منطقه بر روی آنها صورت پذیرفته است [۱۳].

#### ۳- پیشینه تحقیق

در ارتباط با اراضی پشتیبانی تحقیقات بسیار کمی صورت گرفته است که در اینجا به روزترین آن‌ها بیان شده است: مهندسی مشاوره سازه‌پردازی ایران (۱۳۹۲) در گزارشی با عنوان مطالعات پیش‌بینی تقاضای حمل و نقل دریایی کشور به بررسی اثرات شکل‌گیری فعالیت‌ها و خدمات ارزش افزوده در اراضی پشتیبانی در حمل و نقل کالا در بنادر پرداخت .

مهندسین مشاور آداب دانان (۱۳۹۰) یکی از ملاحظات مهم که در مبحث تامین دسترسی جاده‌ای قابل طرح و

گروه از طریق فرمول کوکران در سطح خطای ۵ درصد ۱۳۲ نفر محاسبه شده است. ۱۵۰ پرسشنامه توزیع شد که ۱۱۸ مورد به محقق برگردانده شد.

#### ۵- تجزیه و تحلیل اطلاعات

ویژگی‌های پاسخ‌دهندگان از دو جنبه سابقه کاری و شغل سازمانی در قالب جداول ۲ و ۳ نمایش داده شده‌اند.

جدول (۲) شغل پاسخ‌دهندگان

شغل	درصد فراوانی	فراوانی تجمعی
کارشناسان فله، کانتینری و حمل یکسره	۲۵٪	۲۵
کارشناسان امور بندری و دریایی	۳۰٪	۵۵
مدیران عملیات بندری و دریایی	۱۵٪	۷۰
تجار و بازرگانان فعال	۱۷٪	۸۷
شرکت‌های مهندسی مشاور و مطالعاتی	۱۳٪	۱۰۰
مجموع	۱۰۰٪	---

جدول (۳) سابقه کاری

سابقه	زیر ۵ سال	بین ۵ تا ۱۰ سال	بیشتر از ۱۰ سال
تعداد	۲۵	۷۳	۲۰

در بخش آمار استنباطی ابتدا با استفاده از آزمون کولموگروف-اسمیرینوف نرمال بودن یا نبودن داده‌ها مشخص شد (جدول ۴).

H0: توزیع داده‌های مربوط به هر یک از متغیرها نرمال است.

H1: توزیع داده‌های مربوط به هر یک از متغیرها نرمال نیست.

جدول (۴) نتیجه آزمون کولموگروف-اسمیرینوف

فاکتور	کولموگروف-اسمیرینوف
استقلال شرکت‌ها	۲/۹۰۳
وجود زیرساخت‌های تامین آب و برق و تلفن	۲/۹۶۵
مسیر ترافیکی مجزا برای شرکت‌ها	۲/۴۹۴
عملیات تخلیه و بارگیری در سایت‌ها و	۲/۴۴۱

جدول (۱) فاکتورهای تحقیق و منابع استخراج آنان

فاکتور شناسایی شده
استقلال، مسیر ترافیکی مجزا
عملیات تخلیه و بارگیری، انبارهای مکانیزه، درب تخلیه و بارگیری مجزا
فیبر نوری، نرم افزارهای مدرن لجستیکی
شبکه ریلی، ترمینال تخصصی کانتینری، سیستم‌های تخلیه و بارگیری مدرن
نیروی انسانی متخصص
امکان توسعه و گسترش اراضی، تولید فرصت‌های شغلی
تمایل صاحبان صنایع مختلف به سرمایه‌گذاری، امکان سرمایه‌گذاران خارجی
نگهداری کالاهای اساسی کشور، امکانات لازم برای ترمینال‌های تخصصی آهن‌آلات و نفتی، هماهنگی سازمان‌های مرتبط با اراضی پشتیبانی بندر با یکدیگر
بروکراسی اداری، توسعه ۲۷۰۰ هکتار اراضی پشتیبانی بندر شهید رجایی،
عدم اتصال به نرم افزار اراضی پشتیبانی بندر
فقدان ترمینال اختصاصی کانتینری، دخالت سازمان‌های مختلف در امور اراضی پشتیبانی بر عملکرد اراضی

در این تحقیق، ابتدا با استفاده از نظرات ۱۰ نفر از کارشناسان واحدهای مختلف اداره کل بندر و دریانوردی خوزستان سوالات پرسشنامه مورد بررسی قرار گرفت (روایی محتوایی). در مرحله آخر از نظرات اساتید دانشگاهی برای تایید نهایی سوالات پرسشنامه استفاده شد (روایی صوری).

برای تعیین پایایی تحقیق از آزمون آلفای کرونباخ استفاده شد. مقدار آلفای بدست آمده ۰/۸۰۶ می‌باشد که این عدد بیانگر این مهم هست که پرسشنامه مورد استفاده از قابلیت اعتماد (پایایی) لازم برخوردار می‌باشد.

جامعه آماری این پژوهش شامل بخش‌های فله، کانتینری و حمل یکسره، امور بندری و دریایی، عملیات بندری و دریایی، تجار و بازرگانان فعال و شرکت‌های مهندسی مشاور و مطالعاتی بندر استان خوزستان می‌باشند که تعداد آن‌ها ۲۰۰ نفر برآورد شده است.

در این تحقیق، کارشناسان بخش فله، کانتینر و حمل یکسره کارشناسان امور بندری و دریایی، مدیران عملیات بندری و دریایی، تجار و بازرگانان فعال بندر امام خمینی (ره) به‌عنوان نمونه در نظر گرفته شده است. حجم این

فیبر نوری	۷,۴۱
نرم افزارهای مدرن لجستیکی	-۴۰,۶۱
درب تخلیه و بارگیری مجزا	-۳۲,۸۸
شبکه ریلی	-۴۵,۵۳
نیروی انسانی متخصص	-۱۴,۹۷
ترمینال تخصصی کانتینری	-۴۹,۵۵
سیستم های تخلیه و بارگیری	-۱۰۲,۵
توسعه اراضی پشتیبانی	۴۷,۸
اشتغالزایی	۴۹,۵۵
سرمایه گذاری	۷۹,۴۴
نگهداری کالاهای اساسی کشور	۲۳,۸۷
ترمینال های تخصصی آهن آلات و نفتی	۳۳,۰۷
آزادی سرمایه گذاری خارجی	۱۳,۶۸
هماهنگی سازمان های مرتبط با اراضی پشتیبانی بندر	-۲۳,۷۵
بروکراسی اداری	۲۰,۵۵
توسعه ۲۷۰۰ هکتار اراضی پشتیبانی بندر شهید رجایی	۱۶,۷۴
متصل بودن شرکت های مستقر اراضی به نرم افزار اراضی پشتیبانی بندر	-۲۲,۶۴
فقدان ترمینال اختصاصی کانتینری	۳۱,۸
دخالت سازمان های مختلف در امور اراضی پشتیبانی	۲۶,۶۲

انبارهای شرکت ها	
انبارهای مکانیزه	۳/۰۲۶
فیبر نوری	۲/۱۷۰
نرم افزارهای مدرن لجستیکی	۲/۲۲۶
درب تخلیه و بارگیری مجزا	۳/۲۱۲
شبکه ریلی	۲/۹۵
نیروی انسانی متخصص	۳/۶۴
ترمینال تخصصی کانتینری	۲/۵۴
سیستم های تخلیه و بارگیری	۲/۹۳
توسعه اراضی پشتیبانی	۲/۱۲
اشتغالزایی	۳/۱۸
سرمایه گذاری	۲/۹۲
نگهداری کالاهای اساسی کشور	۴/۲۱
ترمینال های تخصصی آهن آلات و نفتی	۳/۸۳
آزادی سرمایه گذاری خارجی	۳/۸۹
هماهنگی سازمان های مرتبط با اراضی پشتیبانی بندر	۲/۵۱
بروکراسی اداری	۲/۲۱
توسعه ۲۷۰۰ هکتار اراضی پشتیبانی بندر شهید رجایی	۲/۹۷
متصل بودن شرکت های مستقر اراضی به نرم افزار اراضی پشتیبانی بندر	۲/۴۹
فقدان ترمینال اختصاصی کانتینری	۳/۱۱
دخالت سازمان های مختلف در امور اراضی پشتیبانی	۲/۷۷

یافته های آزمون T در قالب جداول ماتریس عوامل خارجی و داخلی بیان می شوند (جداول ۶ و ۷).

تهدید	فرصت	ردیف
عدم هماهنگی سازمان های مرتبط با اراضی پشتیبانی بندر	امکان توسعه و گسترش اراضی پشتیبانی	۱
بروکراسی اداری پیچیده	تولید فرصت های شغلی	۲
توسعه ۲۷۰۰ هکتار اراضی پشتیبانی بندر شهید رجایی	اشتیاق به به سرمایه گذاری	۳
عدم اتصال شرکت های مستقر در اراضی به نرم افزار اراضی پشتیبانی بندر	توانایی در نگهداری کالاهای اساسی کشور	۴

با توجه به مقدار کولموگروف-اسمیرینوف، مشخص شد داده ها نرمال هستند و از آزمون پارامتریکی t برای تجزیه و تحلیل داده ها استفاده شد. جدول ۵ خلاصه نتیجه این آزمون را نشان می دهد. زمانیکه مقدار t از مقدار استاندارد  $H_1$  ۳ بیشتر شود می توان گفت فرض مثبت یا همان پذیرفته می شود.

جدول (۵) خلاصه تجزیه و تحلیل سوالات تحقیق

نتیجه	t
استقلال شرکت ها	۳۲,۶۷
وجود زیرساخت های تامین آب و برق و تلفن	۵۵,۰۰
مسیر ترافیکی مجزا برای شرکت ها	۲۵,۰۶
عملیات تخلیه و بارگیری در سایت ها و انبارهای شرکت ها	۱۶,۵
انبارهای مکانیزه	۲۵,۸۲

<b>استراتژی S-T</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• تلاش در جهت رفع یا کاهش موانع موجود و حساسیت امور، از طریق رایزنی و هماهنگی با مسئولین نهادهای مربوطه</li> <li>• استراتژی رسیدن به شاخص‌های عملکردی و تجهیزاتی اراضی پشتیبانی بنادر پیشرفته</li> <li>• توسعه و بهبود راه‌های دسترسی به اراضی</li> </ul>	<b>استراتژی W-T</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• حفظ رویه فعلی</li> <li>• اتخاذ سیاست‌هایی در جهت افزایش استفاده از ظرفیت‌های موجود حمل و نقل کالا</li> </ul>
	<b>استراتژی S-T</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• تلاش در جهت رفع یا کاهش موانع موجود و حساسیت امور، از طریق رایزنی و هماهنگی با مسئولین نهادهای مربوطه</li> <li>• استراتژی رسیدن به شاخص‌های عملکردی و تجهیزاتی اراضی پشتیبانی بنادر پیشرفته</li> <li>• توسعه و بهبود راه‌های دسترسی به اراضی</li> </ul>

نتایج این بخش نشان داد که توسعه اراضی پشتیبانی بندر امام خمینی (ره) دارای ۶ نقطه قوت، ۶ ضعف، ۶ فرصت و ۶ تهدید برای توسعه مواجه می‌باشد. با توجه به این عوامل استراتژی‌های مختلف در موقعیت تدافعی (W-T)، محافظه کارانه (W-S)، تهاجمی (S-O) و رقابتی (S-T) جهت دستیابی به این هدف تعریف شدند.

#### ۶- نتیجه گیری

امروزه بدلیل رقابت شدید بنادر در سطح ملی و منطقه ای، بنداری موفق هستند که در هر ۴ محدوده دسترسی به دریا، فعالیت‌های تخلیه و بارگیری، صنایع پشتیبانی و خدمات بندری و محیط زیستی برنامه ریزی درست و مناسبی نمایند. اراضی پشتیبانی که جزء محدوده صنایع پشتیبانی و خدمات بندری قرار دارد به عنوان مکان اصلی سایت‌ها، انبارها و دفاتر شرکت‌های کشتیرانی و تخلیه و بارگیری به حساب می‌آید. بنابراین سطح خدمات و امکانات این اراضی در ترغیب سرمایه گذاران جهت سرمایه گذاری در این اراضی بندر نقشی بسیار مهم دارد.

در این تحقیق با استفاده از ماتریس مدیریتی سوات محدوده‌های پشتیبانی بندر امام خمینی از ۴ منظر قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدها مورد تحلیل و بررسی قرار گرفت که نتایج حاصل از مباحث آماری در بطور خلاصه وار در زیر ذکر شده اند:

- **قوت‌ها**
  - استقلال شرکت‌ها
  - وجود زیرساخت‌های تامین آب و برق و خطوط تلفن
  - مسیر ترافیکی مجزا برای شرکت‌ها

۵	بهره مندی از امکانات لازم برای ترمینال‌های تخصصی آهن آلات و نفتی	فقدان ترمینال اختصاصی کانتینری
۶	امکان سرمایه گذاری خارجی	دخالت سازمان‌های مختلف در امور اراضی پشتیبانی

ردیف	قوت	ضعف
۱	استقلال شرکت‌ها	نرم افزارهای مدرن لجستیکی
۲	وجود زیرساخت‌های تامین آب و برق و خطوط تلفن	فقدان درب‌های تخلیه و بارگیری مجزا سایت‌های اراضی
۳	مسیر ترافیکی مجزا شرکت‌ها	شبکه ریلی
۴	عملیات تخلیه و بارگیری در سایت‌ها و انبارهای شرکت‌ها	کمبود نیروی انسانی متخصص
۵	انبارهای مکانیزه	فقدان ترمینال تخصصی کانتینری
۶	وجود فیبر نوری برای توسعه نرم افزاری	فقدان سیستم‌های تخلیه و بارگیری مدرن

با توجه به عوامل جداول ۶ و ۷ ماتریس سوات به صورت جدول ۸ می‌باشد:

ماتریس سوات توسعه اراضی پشتیبانی بندر امام خمینی

<b>استراتژی S-O</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• استفاده حداکثری از ظرفیت‌های ذینفعان برای توسعه</li> <li>• استراتژی توسعه فیزیکی و زیرساختی اراضی</li> <li>• استراتژی پیاده‌سازی الگوی مدیریتی صاحب‌خانه‌ای</li> </ul>	<b>استراتژی W-O</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• تقویت تبلیغات و بازاریابی درباره قابلیت‌های اراضی پشتیبانی بندر</li> <li>• اتخاذ نگاه تقاضامحور و مشتری محور</li> </ul>
--	---

- تلاش در جهت رفع یا کاهش موانع موجود و حساسیت امور، از طریق رایزنی و هماهنگی با مسئولین نهادهای مربوطه
- استراتژی رسیدن به شاخص‌های عملکردی و تجهیزاتی اراضی پشتیبانی بنادر پیشرفته
- توسعه و بهبود راه‌های دسترسی به اراضی

#### • W-O

- تقویت تبلیغات و بازاریابی درباره قابلیت‌های اراضی پشتیبانی بندر
- اتخاذ نگاه تقاضامحور و مشتری محور

#### • W-T

- حفظ رویه فعلی
- اتخاذ سیاست‌هایی در جهت افزایش استفاده از ظرفیت‌های موجود حمل و نقل کالا

#### منابع

- [۱] آذرپیرا، سعید، "بررسی و اولویت بندی عوامل موثر بر حمل و نقل پسرکانه ای در حجم تجارت (مورد کاوی: بندر چابهار)"، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار، ۱۳۹۴
- [۲] ایوبی ایوبلو، شهنواز، "بررسی ظرفیت انبارهای مورد نیاز نگهداری بارهای غلات در بندر امام خمینی (ره) با توجه به طرح جامع چشم انداز بیست ساله کشور با استفاده از تکنیک SWOT"، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، ۱۳۹۳
- [۳] چراغی، حسین، "نقش بنادر در تسهیل دسترسی به پسرکانه های بندری در زنجیره حمل و نقل"، اولین همایش نقش حمل و نقل چندوجهی در تجارت ملی و بین المللی، تهران: گروه سرمایه‌گذاری توسعه ترابری ایران، ۱۳۹۱.
- [۴] شمالی پور، بهرام، سعیدی، سیدناصر، کعبی، عامر، حلاقی، حمید، "بررسی سطح سرویس و ضریب همبستگی شیوه‌های حمل و نقل زمینی شبکه حمل و نقل پسرکانه‌ای بندر امام خمینی (ره) با استفاده از الگوهای مهندسی ترافیک"، مجله علوم و فنون دریایی خرمشهر، دوره ۱۲، شماره ۲، تابستان، صفحه ۱۱۵-۱۲۹، ۱۳۹۲.
- [۵] طاهری، حامد، یوسفی، همایون، رزمجویی، دامون، زارع‌دوست، مصطفی، "ارزیابی نقش پسرکانه بندر امام خمینی (ره) در بهبود زنجیره تامین با استفاده از ماتریس سوات و QSPM"، هفدهمین همایش صنایع دریایی، جزیره کیش، بندر عباس، ۱۳۹۴.

- عملیات تخلیه و بارگیری در سایت ها و انبارهای شرکت ها
- انبارهای مکانیزه
- فیبر نوری

#### • ضعف ها

- نرم افزارهای مدرن لجستیکی
- درب تخلیه و بارگیری مجزا
- شبکه ریلی
- کمبود نیروی انسانی متخصص
- فقدان ترمینال تخصصی کانتینری
- فقدان سیستم های تخلیه و بارگیری مدرن

#### • فرصت ها

- امکان توسعه و گسترش اراضی پشتیبانی
- تولید فرصت های شغلی
- اشتیاق به به سرمایه گذاری
- توانایی در نگهداری کالاهای اساسی کشور
- بهره مندی از امکانات لازم برای ترمینال های تخصصی آهن آلات و نفتی
- امکان سرمایه گذاری خارجی

#### • تهدیدها

- عدم هماهنگی سازمان های مرتبط با اراضی پشتیبانی بندر
- بروکراسی اداری پیچیده
- توسعه ۲۷۰۰ هکتار اراضی پشتیبانی بندر شهید رجایی
- عدم اتصال شرکت های مستقر در اراضی به انوماسیون اداری واحد بندری
- فقدان ترمینال اختصاصی کانتینری
- دخالت سازمان های مختلف در امور اراضی پشتیبانی با توجه به یافته‌های تحقیق برای استفاده بهینه و تخصیص مناسب اراضی پشتیبانی بندر امام خمینی در حالات مختلف راهکارهای زیر پیشنهاد می گردد:

#### • S-O

- استفاده حداکثری از ظرفیت‌های ذینفعان برای توسعه
- استراتژی توسعه فیزیکی و زیرساختی اراضی
- استراتژی پیاده‌سازی الگوی مدیریتی صاحب‌خانه‌ای

#### • S-T



- [10] Macías Párraga, M., González-Cancelas, N. and Soler-Flores, f. "Port of Manta: investment Strategies". Electronic International Interdisciplinary Conference. 2-6, 2013.
- [11] McCalla R. "From St. John's to Miami: containerization at Eastern Seaboard ports". *Geo Journal*. 48: 21-28, 1999.
- [12] OECD/ITF "Port competition and hinterland connections: summary and conclusions", Discussion paper no. 2008-19, October, Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD)/International Transport Forum (ITF), Paris, 2008.
- [13] Wiegmans, B., van der Hoest, A. and Notteboom, T. "Port and terminal selection by deep-sea container operators, *Maritime Policy and Management*, 35, 6, pp.517-534, 2009.

- [۶] گروه مهندسين مشاور سرمايه‌پردازی ايران، "مطالعات ایجاد ترمینال مکانیزه مواد و فراورده‌های معدنی مجتمع بندری امام خمینی (ره)، طرح مطالعات تحقیقاتی، ۱۳۹۴.
- [۷] یگانة محلاتی، سیامک، زارع، حیدر، محمدی، عقیل، "بررسی جایگاه، راهکارها و مراحل ارتقاء بندر چابهار به یک بندر نسل سومی"، اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران، ایران: چابهار، ۱۳۹۱
- [8] ESPO. "Economic analysis of the European seaport system", Antwerp: University of Antwerp, 2014.
- [9] Ferrari, C., Parola, F. Gattorna, E. "Measuring the quality of port hinterland accessibility: The ligurian case", *Transport Policy* 18 (2), 382-391, 2013.